

การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าว : ศึกษากรณีการขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า
คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า

นางสาวนิศรา เสงวิวัฒน์ชัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2551
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE ACCESS BY ALIENS TO LOGISTICS BUSINESS : THE CASE OF ROAD TRANSPORTATION,
PROCUREMENT OF GOODS, WAREHOUSING AND DISTRIBUTION CENTER.

Miss Nitsara Hengvivattanachai

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Law Program in Laws
Faculty of Law
Chulalongkorn University
Academic Year 2008
Copyright of Chulalongkorn University

วิวัฒน์ เอี่ยมมาลีรัตน์ : การจัดทำระบบบัญชีต้นทุนฐานกิจกรรม กรณีศึกษาโรงงานผลิตกระจกนิรภัยเทมเปอร์ (ACTIVITY BASED COSTING : A CASE STUDY OF TEMPER GLASS FACTORY) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : รศ.จรัสวัฒน์ เงามประเสริฐวงศ์, 166 หน้า.

ธุรกิจต้องการต้นทุนที่ถูกต้องในการตัดสินใจที่จะเข้าสู่ตลาดใหม่เพื่อเพิ่มผลประกอบการภายใต้สภาวะการแข่งขันสูงซึ่งกิจการต้องการทราบต้นทุนแท้จริงของกระจก T4 เพื่อตัดสินใจว่าสามารถทำกำไรจากการเข้าตลาดชิ้นส่วนอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าที่เป็นตลาดใหม่ที่มีขนาดใหญ่หรือไม่ หรือเลือกส่งเสริมการขายกระจก T10 เพื่อแย่งส่วนแบ่งการตลาดจากคู่แข่งของกิจการ ทั้งนี้กิจการมีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณการลงทุนใหม่ กิจการจึงต้องเลือกตัดสินใจโดยพื้นฐานของกำลังการผลิตที่เหลืออยู่มาก แต่ระบบการคำนวณต้นทุนปัจจุบันไม่สามารถให้ต้นทุนที่ถูกต้องของแต่ละผลิตภัณฑ์

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงความถูกต้องของการคำนวณต้นทุนกระบวนการการผลิตกระจกนิรภัยเทมเปอร์เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญในการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ของธุรกิจ โดยการประยุกต์ระบบบัญชีต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Based Costing) ในการปรับปรุงระบบการคำนวณต้นทุนปัจจุบันที่ใช้วิธีการเฉลี่ยต้นทุนกระบวนการผลิตทั้งหมดด้วยปริมาณการผลิตรวมของทุกผลิตภัณฑ์ เพราะต้นทุนที่ได้ไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยการวิจัยจะแบ่งกลุ่มต้นทุนตามกิจกรรมที่ใช้ทรัพยากรของกิจการพร้อมกับวิเคราะห์ตัวผลักดันต้นทุน (Cost Driver) หรือปัจจัยที่ทำให้เกิดต้นทุนของกิจกรรมนั้นๆ โดยแบ่งส่วนผลิต เป็น 5 กิจกรรม คือ ตัดกระจก, ฝนขอบ, เจาะรู, อบกระจก และ อบโซลครกระจก และแบ่งส่วนสนับสนุนการผลิตเป็น 4 หน่วยงาน คือ ซ่อมบำรุงและวิศวกรรม, วางแผนการผลิต, ประกันคุณภาพ และจัดซื้อ แล้วจึงทำการเก็บรวบรวมข้อมูลตัวผลักดันต้นทุน (Cost Driver) ของแต่ละกิจกรรมเพื่อนำมาคำนวณต้นทุนที่แท้จริงของแต่ละผลิตภัณฑ์ โดยนำมาเปรียบเทียบกับต้นทุนที่ได้จากระบบปัจจุบัน เพื่อเพิ่มความก้าวหน้าทางการแข่งขันโดยการปรับปรุงกิจกรรมให้มีต้นทุนกิจกรรมที่เหมาะสมและปรับแผนการส่งเสริมการขายของแต่ละผลิตภัณฑ์ให้สอดคล้องกับความสามารถในการทำกำไรที่แท้จริง

จากการคำนวณตามระบบบัญชีต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Based Costing) ได้ต้นทุนกระจก T4 ที่แท้จริงสูงขึ้นกว่าเดิม 700 บาทต่อหน่วยผลิตซึ่งมากกว่าราคาขายของตลาดใหม่โดยจะขาดทุนเพิ่ม 476 บาทต่อทุกๆ หน่วยผลิตที่ขายเพิ่ม กิจการจึงตัดสินใจส่งเสริมการขายกระจก T10 ที่ต้นทุนแท้จริงต่ำกว่าเดิม 135บาทต่อหน่วย จึงสามารถเพิ่มกำไรให้กับกิจการได้มากกว่ากระจก T4

ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ... ลายมือชื่อนิสิต.....
สาขาวิชาวิศวกรรมอุตสาหการ... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....
ปีการศึกษา ..2551.....

#4971516121 : MAJOR INDUSTRIAL ENGINEERING

KEYWORDS : ACTIVITY BASED COSTING / COST DRIVER

WITTAWAT IAMMALEERAT : ACTIVITY BASED COSTING : A CASE STUDY OF TEMPER GLASS FACTORY. ADVISOR : ASSOC. PROF. JIRAPAT NGAOPRASERTWONG, 166 pp.

Company needs the high accurate cost for business decision, as new market entry, in order to increase operating performance under high competition. Company need actual cost of T4 for profit analysis whether company should enter to Electronic-appliance industrial part market, as large new market or not. Otherwise company has to promote T10 as taking market share from other competitor. Besides company have the budget limitation for new investment and it need to utilize the huge remain capacity. However the current cost calculation could not provide the accurate cost by product.

This research objective is the “process-cost calculation” accurate improvement of Tempered glass because business strategic decision needs this crucial information. The current cost-calculation method average all process cost to each product equally so it could not reflect actual cost from each product’ resource utilization. “Activity Based Costing” concept (ABC) will be applied to clearly separate the actual cost of each product. This research separate cost group by main activity that utilize business resource then analyze each activity’s Cost Driver. The production activities are separated into 5 groups (Cutting, Edging, Drilling, Temper and Heat Soak Test) while 4 production-support units are Eng & Maint, Planning, QA and Purchase. Cost Driver data of each activity is gathered to calculate each product actual cost then comparing with current cost calculation method to increase the advance competitiveness, suitable cost, by activity improvement. Hence sales promotion of each product will be adjusted based on each product’s profitability

The T4 actual cost, calculated from “Activity Based Costing” concept (ABC), is higher than current cost around 700 Baht/ unit and also higher than the new-market price, resulting to additional loss 476 Baht / additional-sales unit. Company finally decided to promote the T10 as its actual cost is lower than current cost around 135 Baht/ unit so its profitability is higher than T4

Department :.....Industrial Engineering...

Student’s Signature.....

Field of Study :.....Industrial Engineering...

Advisor’s Signature.....

Academic Year :.....2008.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีด้วยความช่วยเหลือจากผู้มีพระคุณหลายท่าน ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร. ชุมพร บัจจุสานนท์ ประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. กมลินทร์ พิณีภูวดล และอาจารย์ ดร. จุฬิา สุขมานพ กรรมการวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ ตลอดจนข้อสังเกตต่างๆ ทำให้ผู้เขียนได้พัฒนาแนวคิดและไต่ตรองปัญหาต่างๆ ได้ดียิ่งขึ้น และทำให้วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงได้ในที่สุด

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์สำเรียง เมฆเกรียงไกร ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์โกศล ฉันทิกุล ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ซึ่งท่านได้ให้แนวคิด คำแนะนำ รวมทั้งชี้แนะแนวทาง เพื่อให้ผู้เขียนเห็นภาพที่ชัดเจนยิ่งขึ้นและสามารถนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการจัดทำ แก๊ซ และปรับปรุงวิทยานิพนธ์นี้ มาโดยตลอด

ผู้เขียนขอขอบคุณกัลยาณมิตรของผู้เขียนทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือและให้กำลังใจมาโดยตลอด โดยเฉพาะคุณธนิศร คชินทร์ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือผู้เขียนด้วยความห่วงใยและปรารถนาดี และขอขอบคุณ คุณหัตถศักดิ์ ฌ บ่อมเพ็ชร กรรมการผู้จัดการบริษัทที่ปรึกษา เอชเอ็นพี จำกัด และเพื่อนร่วมงานที่บริษัทที่ปรึกษา เอชเอ็นพี จำกัด ที่ได้ให้คำแนะนำ และเป็นกำลังใจเสมอมา

ในท้ายที่สุดนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ตลอดจนบุคคลในครอบครัว และผู้มีพระคุณแก่ผู้เขียนทุกท่านที่ให้การสนับสนุนและให้กำลังใจแก่ผู้เขียนมาโดยตลอด

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1. ความเป็นมาและสภาพของปัญหา.....	1
2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
3. สมมติฐานของการวิจัย.....	3
4. ขอบเขตของการศึกษาวิจัย.....	3
5. วิธีศึกษาวิจัย.....	3
6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย.....	4
บทที่ 2 ลักษณะและการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์.....	5
1. การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics).....	5
1.1 ความหมายของ “โลจิสติกส์”.....	5
1.2 ขอบข่ายและลักษณะธุรกิจโลจิสติกส์โดยทั่วไป.....	12
1.3 ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider).....	21
1.4 ภาพรวมของธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน.....	25
1.4.1 ภาพรวมต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	25
1.4.2 ภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน.....	27
2. ประโยชน์ของธุรกิจโลจิสติกส์.....	27
2.1 ประโยชน์ในด้านผู้ผลิต/ผู้ขายวัตถุดิบ.....	27
2.2 ประโยชน์ในด้านผู้ประกอบการ.....	28
2.3 ประโยชน์ในด้านผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์.....	29

บทที่	หน้า
2.4	ประโยชน์ในด้านผู้บริโภค.....29
2.5	ประโยชน์ในด้านการพัฒนาประเทศ.....30
3.	ลักษณะและการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภท.....30
3.1	การขนส่งทางถนน (Road Transportation).....30
3.2	การจัดหาสินค้า (Procurement of Goods)32
3.3	คลังสินค้า (Warehousing).....34
3.4	ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center).....41
บทที่ 3.	ลักษณะและข้อจำกัดทางกฎหมายและกฎระเบียบในการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ ในประเทศไทยของคนต่างด้าว.....44
1.	ลักษณะและข้อจำกัดในการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.....46
1.1	ความหมายของ “คนต่างด้าว”47
1.2	หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจทั่วไปของคนต่างด้าว 54
1.2.1	หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจ.....54
1.2.2	การขออนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว.....57
1.2.2.1	คุณสมบัติผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจ ของคนต่างด้าว.....58
1.2.2.2	ขั้นตอนการยื่นขออนุญาตประกอบธุรกิจ ของคนต่างด้าว.....59
1.2.3	หลักเกณฑ์และเงื่อนไขเรื่องทุนขั้นต่ำ.....60
1.2.4	แนวทางการพิจารณาอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจ.....63
1.2.5	บทบัญญัติยกเว้นมิให้นำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจ ของคนต่างด้าวไปใช้บังคับกรณีที่มีกฎหมายอื่นบัญญัติ ในส่วนที่ระบุไว้แล้ว.....65
1.3	เงื่อนไขการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่เกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์.....66
1.3.1	การขนส่งทางถนน (Road Transportation).....67
1.3.2	การจัดหาสินค้า (Procurement of Goods).....70

บทที่	หน้า
1.3.3 คลังสินค้า (Warehousing).....	72
1.3.4 ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center).....	73
1.4 หลักเกณฑ์การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าว เป็นกรณีพิเศษ.....	74
1.4.1 คนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเป็นการเฉพาะกาล.....	75
1.4.2 คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจโดยอาศัยสนธิสัญญา ที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันตามพันธกรณี.....	76
1.4.3 คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตาม พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520.....	77
1.4.3.1 หลักเกณฑ์การให้การส่งเสริมการลงทุนทั่วไป.....	78
1.4.3.2 สิทธิประโยชน์จากการให้การส่งเสริมการลงทุน.....	81
1.4.3.3 ธุรกิจด้านโลจิสติกส์ที่ให้การส่งเสริมการลงทุน.....	82
1.5 การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของนิติบุคคลไทยที่มี องค์ประกอบต่างด้าว.....	86
1.5.1 การร่วมทุน (Joint Venture).....	88
1.5.2 การซื้อหุ้น (Share Acquisition).....	89
1.5.3 การให้แฟรนไชส์ (Franchise).....	89
2. ลักษณะและข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าว ในประเทศไทยตามกฎหมายอื่น.....	96
2.1 ข้อจำกัดตามกฎหมายและกฎระเบียบเฉพาะประเภทธุรกิจ.....	96
2.1.1 การขนส่งทางถนน.....	96
2.1.1.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.....	96
2.1.1.2 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	102
2.1.1.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วย “รับขน”.....	103
2.1.1.4 พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2499.....	104
2.1.2 การจัดหาสินค้า.....	105

บทที่	หน้า
2.1.2.1 พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2499.....	105
2.1.3 คลังสินค้า.....	106
2.1.3.1 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515.....	106
2.1.3.2 กฎหมายว่าด้วยศุลกากร.....	111
2.1.3.3 พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2499.....	113
2.1.3.4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 14 ว่าด้วย “เก็บของในคลังสินค้า”.....	113
2.1.4 ศูนย์กระจายสินค้า.....	114
2.1.4.1 ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515.....	114
2.2 ข้อจำกัดตามกฎหมายอื่นๆ.....	114
2.2.1 พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551.....	115
2.2.2 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522.....	118
2.2.3 ประมวลกฎหมายที่ดิน พ.ศ. 2497.....	118
2.2.4 พระราชบัญญัติการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พ.ศ. 2485.....	122
2.2.5 พระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542.....	123
2.2.6 พระราชบัญญัติควบคุมและจัดการทรัพย์สิน ของคนต่างด้าวบางจำพวกในภาวะคับขัน พ.ศ. 2484.....	125
2.2.7 กฎหมายภาษีอากร.....	125
3. ความตกลงระหว่างประเทศหลักๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ ของคนต่างด้าวของประเทศไทย.....	127
3.1 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services: GATS).....	128
3.1.1 หลักการพื้นฐานของการเปิดเสรีการค้าบริการภายใต้ ความตกลง GATS.....	129
3.1.2 ข้อผูกพันเฉพาะ (Specific Commitments).....	132
3.1.3 หลักการเปิดเสรีเป็นลำดับ (Progressive Liberalization).....	135
3.1.4 พันธกรณีของประเทศไทยในการเปิดเสรีการค้าบริการ ด้านโลจิสติกส์ภายใต้ความตกลง GATS.....	135

บทที่	หน้า
3.2 ความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement).....	138
3.2.1 ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (Thailand-Australia Free Trade Agreement: TAFTA).....	139
3.2.2 ความตกลงระหว่างราชอาณาจักรไทยและญี่ปุ่นสำหรับ ความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ (Japan-Thailand Economic Partnership Agreement: JTEPA).....	145
3.3 สนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่าง ราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกา (Treaty of Amity and Economic Relation between The Kingdom of Thailand and The United States of America).....	147
 บทที่ 4. บทวิเคราะห์ทางกฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ ของคนต่างด้าว.....	 151
1. บทวิเคราะห์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภท ของคนต่างด้าว.....	151
1.1 ข้อจำกัดและปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการขนส่งทางถนน.....	152
1.2 ข้อจำกัดและปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาสินค้า.....	165
1.3 ข้อจำกัดและปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า.....	170
1.4 ข้อจำกัดและปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านศูนย์กระจายสินค้า.....	176
2. บทวิเคราะห์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจร ของคนต่างด้าว.....	182
3. บทวิเคราะห์ทางกฎหมายเกี่ยวกับปัญหาการหลีกเลี่ยงกฎหมาย โดยให้บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นแทน (Nominee).....	183
4. บทวิเคราะห์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการเปิดเสรีด้านธุรกิจโลจิสติกส์ ของประเทศไทย.....	188
5. บทวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์.....	191
5.1 การขาดกฎหมายกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์.....	191

บทที่	หน้า
5.1 การขาดหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์.....	192
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	193
1. บทสรุป.....	193
2. ข้อเสนอแนะ.....	215
รายการอ้างอิง.....	225
ภาคผนวก.....	230
ภาคผนวก ก. พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.....	231
ภาคผนวก ข. คำนิยามบริษัทในเครือ บริษัทในกลุ่ม และแนวทางการพิจารณา อนุญาตการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ประเภทการให้บริการ ของบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม	253
ภาคผนวก ค. รายชื่อบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในส่วน ธุรกิจโลจิสติกส์ ตามมาตรา 17 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจ ของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.....	263
ภาคผนวก ง. ประเภทกิจการเกี่ยวกับโลจิสติกส์ที่คณะกรรมการส่งเสริมการลง ทุนให้การส่งเสริม.....	267
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	274

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1. อัตราการขนส่งสินค้าในประเทศ.....	13
2. อัตราการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ.....	14
3. ปริมาณการใช้น้ำมันต่อรูปแบบการขนส่ง.....	16
4. ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย.....	26
5. สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจำนวนผู้ประกอบการ ขนส่งรวมทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550.....	31
6. การเปิดตลาดภาคบริการภายใต้ความตกลง TAFTA.....	142
7. สรุปกฎหมายซึ่งเป็นข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าว.....	197
8. สรุปกฎหมายเฉพาะที่กำกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์.....	208

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและสภาพของปัญหา

ในปัจจุบันนี้ ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ โดยข้อดีของธุรกิจโลจิสติกส์ คือ การช่วยลดต้นทุนทางอุตสาหกรรม สะดวก รวดเร็ว ช่วยจัดสรรทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดอันเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตาม การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรจะต้องมีการลงทุนในการประกอบธุรกิจสูงและต้องอาศัยเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการบริหารจัดการ ต้องมีทักษะในการบริหารจัดการที่ดี และจะต้องมีเครือข่ายในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศสำหรับการให้บริการที่มีลักษณะระหว่างประเทศ จากข้อจำกัดดังกล่าวเป็นผลให้ผู้ประกอบการไทยเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรได้น้อย โดยส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการไทยยังคงประกอบธุรกิจโลจิสติกส์อย่างแยกภาคส่วน เช่น การประกอบกิจการขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การประกอบกิจการจัดหาสินค้าและบริการ การประกอบกิจการศูนย์กระจายสินค้า การประกอบกิจการคลังสินค้า และการประกอบกิจการนำเข้าและส่งออก เป็นต้น ในส่วนระบบและเทคโนโลยีด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์แบบครบวงจรก็ยังไม่มีการพัฒนาที่มากนัก ทำให้การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการต่างๆ ได้ทั้งหมด และทำให้ผู้ประกอบการของประเทศไทยโดยส่วนรวมมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์อยู่ในระดับที่สูง อันเป็นอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมการผลิต การค้าและการบริการของประเทศ

สำหรับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศไทยของคนต่างด้าว นั้น มีข้อจำกัดทางกฎหมายหลายประการ ทั้งกฎหมายในแนวราบที่ใช้บังคับทั่วไป เช่น พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ประมวลกฎหมายที่ดิน พ.ศ. 2497 ที่มีบทบัญญัติห้ามคนต่างด้าวถือครองที่ดิน และกฎหมายในแนวตั้งที่ใช้บังคับเฉพาะประเภทกิจการ เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีข้อจำกัดห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจขนส่งทางบก จึงมีผลให้คนต่างด้าวมีข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ทั้งในกรณีการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์อย่างแยกส่วนและแบบครบวงจร โดยในปัจจุบันหากคนต่างด้าวต้องการจะเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยแล้ว โดยหลักแล้วคนต่างด้าวก็ต้องเข้ามาร่วมทุนกับผู้ประกอบการไทย โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นได้ไม่เกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียน เพื่อให้มีสถานะเป็นนิติบุคคลไทยตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

นอกจากนี้ หากคนต่างด้าวจะเข้ามาประกอบธุรกิจโดยผ่านการส่งเสริมการลงทุนจาก คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน ก็ยังมีอุปสรรคปัญหา ในเรื่องประเภทกิจการที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริม เนื่องจากคณะกรรมการ ส่งเสริมการลงทุนยังไม่ให้การส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจร แต่จะให้การ ส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์อย่างแยกภาคส่วน

จากข้อจำกัดทางกฎหมายหลายประการดังกล่าว ผู้เขียนจึงมีความสนใจที่จะศึกษา ถึงการเข้าสู่การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทย ว่ามีข้อจำกัด และอุปสรรค ทางด้านกฎหมายและกฎระเบียบอย่างไรบ้าง มาตรการทางกฎหมายและกฎระเบียบในเรื่อง ดังกล่าวเป็นอย่างไร และผลกระทบจากการที่คนต่างด้าวประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย เป็นอย่างไร โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อตรวจสอบมาตรการทางกฎหมายและกฎระเบียบที่ เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในปัจจุบันว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ และหากจะยอมให้คนต่างด้าวเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ควรปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบ อย่างไร เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขและพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์ ต่อไป

แต่เนื่องจากการให้บริการโลจิสติกส์ครอบคลุมการให้บริการจำนวนมากหลายสาขา การวิเคราะห์ในวิทยานิพนธ์นี้จึงมุ่งเน้นการวิเคราะห์เฉพาะการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ที่สำคัญ 4 ประเภท คือ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า เป็นหลัก เนื่องจากการประกอบธุรกิจทั้ง 4 ประเภทดังกล่าวข้างต้น มีความเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ กล่าวคือ ความสัมพันธ์ในภาคการจัดหาวัตถุดิบให้แก่ผู้ประกอบการจะต้องมีการขนส่ง การเก็บ รักษาวัตถุดิบหรือสินค้าจะต้องมีคลังสินค้าสำหรับการจัดเก็บสินค้า และเมื่อผลิตสินค้าแล้วเสร็จก็ ต้องส่งสินค้าให้แก่ผู้บริโภคซึ่งต้องอาศัยการขนส่งทางถนนเป็นหลัก และศูนย์กระจายสินค้าจะเป็น สิ่งที่นำมาใช้ลดต้นทุนในการกระจายสินค้า

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- (1) เพื่อศึกษาถึงบทบัญญัติและสภาพปัญหา อุปสรรคทางกฎหมายและกฎระเบียบ ของการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวตามกฎหมายภายในของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจโลจิสติกส์ 4 ประเภทตามกรณีศึกษาและธุรกิจ โลจิสติกส์แบบครบวงจร

- (2) เพื่อศึกษาและนำเสนอถึงแนวทางในการแก้ไข ปรับปรุง และพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยหากจะยอมให้คนต่างด้าวเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์

3. สมมติฐานของการวิจัย

เนื่องจากกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์อันได้แก่ การขนส่งทางถนน (Road Transportation) การจัดหาสินค้า (Procurement of Goods) คลังสินค้า (Warehousing) และศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ยังมีข้อจำกัดในการเข้าสู่ธุรกิจโดยคนต่างด้าวอยู่มาก จึงจำเป็นต้องศึกษาและวิเคราะห์ถึงข้อจำกัดดังกล่าว เพื่อนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าว

4. ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

เนื่องจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นวิทยานิพนธ์สาขากฎหมายเอกชนและธุรกิจ ดังนั้น วิทยานิพนธ์นี้จะมุ่งศึกษาถึงปัญหาและข้อจำกัดทางกฎหมายของธุรกิจโลจิสติกส์ ทั้งกฎหมายในแนวราบที่ใช้บังคับทั่วไป และกฎหมายในแนวดิ่งที่ใช้เฉพาะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์บางประเภทของคนต่างด้าวในประเทศไทย แต่จะมีบางส่วนที่ไปเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศบางฉบับ โดยจะเลือกศึกษาประเภทของธุรกิจโลจิสติกส์แบบแยกส่วนเพียง 4 ประเภท คือ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า ทั้งนี้ เพื่อให้เห็นถึงปัญหาอุปสรรค และเพื่อหาแนวทางในการแก้ไข ปรับปรุง และพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบ หากจะยอมให้คนต่างด้าวเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์นี้

5. วิธีศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นการวิจัยทางเอกสารเป็นหลัก โดยศึกษาค้นคว้าวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือกฎหมาย บทความ วิทยานิพนธ์ วารสาร คำพิพากษาศาลฎีกา คำวินิจฉัยหรือการตีความของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเอกสาร สิ่งพิมพ์อื่นๆ และบทบัญญัติของกฎหมายและกฎระเบียบของส่วนราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างประเทศบางฉบับ โดยจะมีการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องประกอบ

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

เมื่อได้ศึกษาตามวัตถุประสงค์และทดสอบความถูกต้องตามสมมติฐานแล้ว คาดว่า ผลที่ได้รับจะทำให้มีความรู้ ความเข้าใจในเรื่องดังกล่าวชัดเจนขึ้น เพื่อที่จะวิเคราะห์และนำเสนอแนะในการแก้ไข ปรับปรุง และพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทย หากจะยอมให้คนต่างด้าวเข้ามา มีบทบาทในการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งใน 4 ประเภทที่เลือกศึกษา

บทที่ 2

ลักษณะและการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์

เพื่อประโยชน์ในการสร้างความเข้าใจในเรื่องโลจิสติกส์ และธุรกิจโลจิสติกส์ที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ในบทนี้จะพิจารณาถึงความหมายทั่วไปและขอบข่ายของ “โลจิสติกส์” ว่าโลจิสติกส์มีความหมายอย่างไร ขอบข่ายกิจกรรมด้านโลจิสติกส์มีอย่างไร จากนั้นจะศึกษาถึงลักษณะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์โดยรวม ซึ่งธุรกิจโลจิสติกส์จะมีความสัมพันธ์กับกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น การขนส่ง การจัดหาสินค้า คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า การบริหารสินค้าคงคลัง การให้บริการด้านการนำเข้าและส่งออก เป็นต้น หลังจากนั้นจะศึกษาถึงการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) ประโยชน์ของธุรกิจโลจิสติกส์ และลักษณะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์โดยทั่วไป โดยเฉพาะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ใน 4 ประเภท กล่าวคือ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า

1. การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics)

1.1 ความหมายของ “โลจิสติกส์”

คำว่า “โลจิสติกส์” ได้เริ่มถูกกล่าวถึงและมีบทบาทมากขึ้นในสังคมไทยมากกว่า 20 ปีแล้ว เนื่องจากการค้าในปัจจุบันเป็นแบบไร้พรมแดน ต้องมีการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศต่างๆ ตลอดเวลา ทำให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ และกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เป็นกิจกรรมที่เป็นต้นทุนที่สำคัญขององค์กรทางธุรกิจต่างๆ แต่อย่างไรก็ตามก็ยังคงเป็นที่สับสนกันอยู่ว่าโลจิสติกส์มีความหมายอย่างไร และมีความเกี่ยวข้องกับศาสตร์แขนงใด

โดยในปัจจุบันยังไม่มีคำจำกัดความของคำว่า “โลจิสติกส์” ที่แน่นอนและเป็นแบบฉบับเดียวกันที่เป็นที่ยอมรับของนานาชาติเนื่องจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์มีความหลากหลายมากจนไม่สามารถระบุได้อย่างชัดเจนว่าครอบคลุมถึงเรื่องใดบ้าง แต่อย่างไรก็ตามโลจิสติกส์จะมีความหมายถึงการไหลของสินค้าหรือวัตถุดิบจากจุดเริ่มต้นหรือจุดกำเนิด (Point of

Origin) ไปยังจุดที่มีการบริโภค (Point of Consumption) และในบางกรณีก็ไปยังจุดทำลาย (Point of Demolition) สิ้นค้ำนั้น¹

นักกฎหมาย นักวิชาการ และองค์กรที่เกี่ยวข้องได้ให้คำจำกัดความ “โลจิสติกส์” ในแง่มุมความคิดต่างๆ ดังที่จะได้รวบรวมไว้ดังต่อไปนี้

1. The Council of Logistics Management (CLM) ซึ่งเป็นองค์กรทางวิชาชีพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ให้คำจำกัดความของ “การบริหารจัดการโลจิสติกส์” ดังนี้²

“Logistics management is that part of the supply chain process that plan, implements, and controls the efficient, effective flow and storage of goods, service, and related information from the “point-of-origin to point-of-consumption” in order to meet customers requirement”

“การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการระบบห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งรวมเรื่องของการวางแผน การดำเนินการ การควบคุม การไหลเวียนและการจัดการสินค้า บริการ และสารสนเทศ อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล จากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค”

2. Logistix Partner Oy.Helsinki, FI.1996³ ได้ให้นิยามทางธุรกิจของโลจิสติกส์ไว้ดังนี้

¹Douglas M. Lambert, James R. Stock and Lisa M. Ellram, การจัดการโลจิสติกส์, แปลโดย กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ และคนอื่นๆ, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: แมคกรอ-ฮิล อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล เอ็นเตอร์ไพรส์, 2544), หน้า 2.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 5.

³ วิทยา สุหฤทดำรง, โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน อธิบายได้...ง่ายนิดเดียว, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: ซีเอ็ดยูเคชั่น, 2546), หน้า 9.

“โลจิสติกส์ คือ โครงสร้างของการวางแผนทางธุรกิจสำหรับการบริหารจัดการวัตุดิบ การบริการ การไหลของข้อมูล และเงินทุน ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่มีความซับซ้อน การติดต่อสื่อสาร และกระบวนการควบคุมให้ตรงกับความต้องการในสภาวะแวดล้อมในปัจจุบัน”

3. Canadian Association of Logistics Management ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ไว้ว่า⁴

“โลจิสติกส์ คือ กระบวนการในการวางแผน การนำเสนอและควบคุมประสิทธิภาพ การไหลอย่างมีประสิทธิภาพด้านค่าใช้จ่าย การเก็บรักษาวัตุดิบ การเก็บสินค้าคงคลังระหว่างผลิต สินค้าสำเร็จรูปและข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นไปสู่ผู้บริโภคเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า”

4. Websters Dictionary ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ไว้ว่า⁵

“โลจิสติกส์ คือ การจัดซื้อจัดหา การบำรุงรักษา การกระจายและการแทนที่คนและวัตุดิบ”

5. MDC, Loglink/Logistics World. 1997 ได้ให้คำจำกัดความของโลจิสติกส์ไว้ว่า⁶

“โลจิสติกส์ คือ ศาสตร์ในการวางแผนการออกแบบและการสนับสนุนการดำเนินงานทางธุรกิจของการจัดซื้อ จัดหา การเก็บสินค้าคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การกระจาย การขนส่ง การสนับสนุนลูกค้า การเงินและทรัพยากรมนุษย์”

6. ดร. วิทยา สุหนทดำรง ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ได้ให้คำจำกัดความของโลจิสติกส์ไว้ว่า⁷

⁴ อรุณ บริรักษ์, ผู้นำในการบริหารจัดการโลจิสติกส์, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: บริษัทพับลิชซิ่ง, 2549), หน้า 10.

⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 10.

⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 10.

“ลอจิสติกส์ เป็นการดำเนินงานที่รวบรวมเอากิจกรรม ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการ การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บและการจัดส่งสถานะของสินค้าที่ทำการผลิต โดยมีการบริการและการ บริหารข้อมูล เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยทำให้การดำเนินงานต่างๆ ดังกล่าว สามารถบรรลุ เป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นเพียงหลักที่ช่วยขับเคลื่อนฟันเฟืองของการดำเนินงานใน ส่วนต่างๆ ของระบบการผลิตของเราให้หมุนเคลื่อนที่และเกิดการขับเคลื่อนกิจกรรมต่างๆ ของ องค์กรได้ ทั้งนี้การส่งถ่ายกำลังจากเฟืองตัวหนึ่งไปยังเฟืองอีกตัว จะเกิดประสิทธิภาพได้นั้นจะ ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพในการส่งถ่ายกำลังของเฟืองลอจิสติกส์เป็นสำคัญ”

จากคำนิยามดังกล่าวข้างต้น อาจสรุปได้ว่า โลจิสติกส์เป็นเรื่องของการบริหารจัดการ ภายในองค์กรเอง ตั้งแต่การดำเนินงานที่รวบรวมเอากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดหา การ เคลื่อนย้ายเข้าไว้ด้วยกัน โดยมีกระบวนการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ มีเป้าหมายเพื่อให้ สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า ซึ่งโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของระบบห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยระบบห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการเคลื่อนย้าย ระหว่างองค์กร

สำหรับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์นั้น Douglas M. Lambert และ James R. Stock⁸ ได้ จำแนกกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ไว้ทั้งหมด 13 กิจกรรมดังนี้

- (1) การบริการลูกค้า (Customer Service)
- (2) การพยากรณ์อุปสงค์ (Demand Forecasting)
- (3) การจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory Management)
- (4) การสื่อสารด้านกิจกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Communications)
- (5) การขนถ่ายวัสดุ (Material Handling)
- (6) การดำเนินการกับคำสั่งซื้อ (Order Processing)
- (7) การบรรจุภัณฑ์ (Packaging)

⁷ วิทยา สุฤทต์ดำรง, ลอจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน อธิบายได้...ง่ายนิดเดียว, หน้า 14-15.

⁸ Douglas M. Lambert and others, การจัดการโลจิสติกส์, แปลโดย กมลชนก สุทธิ วาหนฤพุมิ และคนอื่นๆ, หน้า 12.

- (8) การบริการหลังการขาย ชิ้นส่วนอะไหล่ (Part and Service Support)
- (9) การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection)
- (10) การจัดหาสินค้า วัสดุและบริการ (Procurement)
- (11) กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) เช่น การรับคืนสินค้า กำจัดของเหลือใช้ในกระบวนการ
- (12) การจราจรและการขนส่ง (Traffic and Transportation)
- (13) การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บ (Warehousing and Storage)

กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ดังกล่าวมาข้างต้นจะประกอบไปด้วยกระบวนการต่างๆ มากมาย ซึ่งต่างก็ทำหน้าที่ในการส่งเสริมและสนับสนุนกระบวนการผลิตและการตลาดขององค์กรเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย จากกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ทั้ง 13 กิจกรรม อาจจำแนกเป็น**กิจกรรมหลัก**ได้ 8 กิจกรรม ดังนี้⁹

(1) การบริการลูกค้า (Customer Service) เป็นกิจกรรมที่องค์กรพยายามตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะทำให้ดีได้ดียิ่งขึ้นขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของกิจกรรมโลจิสติกส์อื่นๆ ที่เข้ามาประกอบ โดยเฉพาะการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลาและครบตามจำนวนซึ่งก็เป็นผลมาจากการบริหารจัดการการขนส่งและการบริหารสินค้าคงคลังที่ดี กิจกรรมนี้ถือเป็นผล (Output) ของการจัดการโลจิสติกส์ซึ่งองค์กรต้องให้ความสำคัญ เนื่องจากระดับความสามารถในการให้บริการลูกค้าจะส่งผลกระทบต่อองค์กร

(2) การดำเนินการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า (Order Processing) เป็นกิจกรรมที่จะต้องพยายามดำเนินการให้รวดเร็วที่สุดเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ในปัจจุบันองค์กรส่วนใหญ่มักนำระบบคอมพิวเตอร์และการจัดการธุรกิจเชิงอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วย เพื่อให้การจัดการเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

⁹ รุธีร์ พนมยงค์, การจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทย, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์เวลาดี, 2547), หน้า 14.

(3) การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting) เป็นการคาดการณ์ความต้องการในตัวสินค้าหรือการบริการลูกค้าในอนาคต ซึ่งนับเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญในการที่จะสร้างผลกำไรหรือทำให้องค์กรขาดทุนในการดำเนินการ การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้าล่วงหน้า จะช่วยให้องค์กรสามารถกำหนดทิศทางในการดำเนินงานได้ เช่น จำนวนสินค้าที่ผลิต จำนวนบุคลากร และต้นทุนการผลิต เป็นต้น

(4) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) ปริมาณสินค้าคงคลังจะมีส่วนสัมพันธ์กับเงินทุนหมุนเวียน (Working Capital) เนื่องจากการผลิตสินค้าจะต้องใช้เงินทุนในการผลิต ดังนั้น หากมีการเก็บสินค้าเพื่อรอจำหน่ายจำนวนมาก ก็จะทำให้องค์กรได้รับเงินจากการจำหน่ายช้าลง และอาจทำให้องค์กรอาจประสบปัญหาเรื่องเงินทุนหมุนเวียนที่จะต้องใช้ในการประกอบธุรกิจได้ รวมทั้งองค์กรอาจมีค่าใช้จ่ายต่างๆ เพิ่มขึ้นด้วย เช่น ค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และค่าใช้จ่ายด้านคลังสินค้า เป็นต้น

(5) กิจกรรมการขนส่ง (Transportation) ครอบคลุมถึงทุกกิจกรรมที่เป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดกำเนิดไปยังจุดที่มีการบริโภคให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยจะต้องจัดส่งสินค้าให้ถูกต้องครบถ้วนในสภาพที่สมบูรณ์ และตรงตามเวลาที่กำหนด การขนส่งเป็นกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญที่สุด

(6) การบริหารคลังสินค้า (Warehousing and Storage) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการคลังสินค้า อาทิ การจัดเก็บสินค้า การจัดการพื้นที่ในคลังสินค้า การให้เช่าคลังสินค้า อุปกรณ์เครื่องใช้ต่างๆ ที่จำเป็นในการดำเนินกิจกรรม

(7) โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน เช่น สินค้าที่เสียหาย สินค้าหมดอายุ เป็นต้น

(8) การจัดหา (Procurement) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบ และการบริการทั้งในส่วนของการเลือกผู้จำหน่ายวัตถุดิบ กำหนดช่วงเวลาและปริมาณในการสั่งซื้อ และสร้างความสัมพันธ์กับผู้จำหน่ายวัตถุดิบ

ส่วนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่เหลือ 5 กิจกรรม ถือเป็นกิจกรรมสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร ดังนี้

(1) การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่างๆ (Part and Service Support) เป็นส่วนหนึ่งของการบริการหลังการขายที่องค์กรให้กับลูกค้า โดยการจัดหาชิ้นส่วน อะไหล่ และเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพแก่ลูกค้าในกรณีที่สินค้าเกิดชำรุดทั้งจากความบกพร่องของกระบวนการผลิตและจากการใช้งานของลูกค้า

(2) การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection) การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้าจะต้องให้ความสำคัญกับความใกล้เคียงของแหล่งวัตถุดิบและกลุ่มลูกค้า เพื่อความสะดวกในการเข้าถึงและเกี่ยวข้องกับระยะทางการขนส่ง รวมถึงความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วย

(3) การขนถ่ายวัสดุและสินค้าภายในองค์กร (Material Handling) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้าย วัตถุดิบ และสินค้าคงคลังในระหว่างการผลิต รวมถึงการขนย้ายตัวสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้ว (Finished goods) ภายในโรงงานหรือคลังสินค้า

(4) การบรรจุภัณฑ์ (Packaging) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบรรจุภัณฑ์สินค้า เช่น การออกแบบบรรจุภัณฑ์ การบรรจุสินค้า เป็นต้น

(5) การติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communications) การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ ถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งที่มีผลต่อความสำเร็จ การแลกเปลี่ยนข้อมูลที่สำคัญระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะส่งผลให้การดำเนินงาน และการตัดสินใจต่างๆ สามารถทำได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การมีระบบการสื่อสารที่ดีทั้งภายในและภายนอกองค์กร จะช่วยลดปัญหาภายในที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะปัญหาการประสานงานกันระหว่างแผนก ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานจึงส่งผลให้องค์กรสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้รวดเร็วขึ้น

1.2 ขอบข่ายและลักษณะธุรกิจโลจิสติกส์โดยทั่วไป

โลจิสติกส์ เป็นเรื่องที่ครอบคลุมเกี่ยวกับการจัดการ การจัดหา การเคลื่อนย้ายภายในองค์กรธุรกิจของผู้ประกอบการเอง ซึ่งมีขอบข่ายกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่กว้างมาก แต่เนื่องจากองค์กรธุรกิจอาจจะมีข้อจำกัดในการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์บางกิจกรรมด้วยตนเอง เช่น ไม่มีความถนัดในการจัดการ การบริหารจัดการด้วยตนเองจะทำให้มีต้นทุนด้านโลจิสติกส์สูง หรือต้องการควบคุมค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ เป็นต้น ธุรกิจโลจิสติกส์ส่วนหนึ่งจึงเกิดขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการต่างๆ ที่ไม่ต้องการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เองไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์หรือที่เรียกกันว่า “**ผู้ให้บริการโลจิสติกส์**” จะเข้ามาช่วยดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวกับด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ

หากพิจารณาความหมายของคำว่า “โลจิสติกส์” และกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ตามข้อ 1.1 จะพบว่าธุรกิจโลจิสติกส์ มิใช่ธุรกิจที่เกี่ยวกับด้านการขนส่งเท่านั้น แต่ธุรกิจโลจิสติกส์จะเริ่มตั้งแต่กระบวนการจัดหาวัตถุดิบให้แก่ผู้ประกอบการ จนถึงการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า โดยขอบข่ายและลักษณะของธุรกิจโลจิสติกส์หลักๆ มีดังนี้

1.2.1 การขนส่งสินค้า (Goods Transportation)

การขนส่งสินค้าเป็นกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่มีบทบาทมากที่สุด ในธุรกิจโลจิสติกส์ และต้นทุนด้านการขนส่งเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดในต้นทุนของกระบวนการโลจิสติกส์ทั้งหมด ธุรกิจโลจิสติกส์ในด้านการขนส่งจะมีความหลากหลายมาก โดยธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งอาจแบ่งได้เป็น 4 ประเภทหลัก คือ

1. การขนส่งทางบก (Land Transportation)

การขนส่งสินค้าทางบกอาจแบ่งออกเป็นได้ 2 รูปแบบหลักๆ คือ การขนส่งทางถนน (Road Transportation) และการขนส่งระบบรางหรือโดยทางรถไฟ (Rail Transportation)

สำหรับประเทศไทยในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นการขนส่งที่ผู้ให้บริการเป็นภาครัฐที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ แต่จะมีข้อจำกัดในด้านสถานที่ตั้งของตำแหน่งสถานีระยะเวลา ความสะดวก รวมถึงปริมาณหัวรถจักรและแคว่รถไฟยังมีปริมาณไม่เพียงพอต่อความ

ต้องการ ทำให้การขนส่งทางรถไฟไม่เป็นที่นิยมเท่าที่ควรในปัจจุบัน แต่เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ และสามารถพัฒนาเพื่อเสริมสร้างระบบโลจิสติกส์ได้อีกมาก ทางภาครัฐจึงมีนโยบายที่จะพัฒนาการขนส่งทางรถไฟให้สามารถเชื่อมต่อการขนส่งได้ดียิ่งขึ้น โดยภาครัฐมีโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งระบบรางโดยจะพัฒนาและเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟที่มีอยู่กว่า 4,000 กิโลเมตร ให้มีขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งคนโดยสารและสินค้า และมีโครงการพัฒนารถไฟรางคู่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในภูมิภาค และเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใหม่ให้มากยิ่งขึ้น¹⁰

ส่วนขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย เป็นรูปแบบการขนส่งภายในประเทศที่นิยมใช้กันมากที่สุด เพราะเป็นการขนส่งที่สะดวกที่สุด และสามารถตอบสนองความต้องการผู้รับบริการได้ดี แต่ข้อเสียของการขนส่งทางถนน คือ มีต้นทุนต่อหน่วยการขนส่งที่สูง ในปัจจุบันการขนส่งทางถนนมีปริมาณการขนส่งคิดเป็นร้อยละ 88.09 ของการขนส่งสินค้าในประเทศทั้งหมด ดังมีรายละเอียดในตารางที่ 1 ดังนี้

ตารางที่ 1 : อัตราการขนส่งสินค้าในประเทศ¹¹

ประเภทการขนส่ง	อัตราการขนส่ง
ทางถนน	88.09%
ทางน้ำ	10.09%
ทางราง	1.81%
อื่นๆ	0.01%

¹⁰ “ขับเคลื่อน 5 ยุทธศาสตร์แผนแม่บทโลจิสติกส์ชาติ,” ประชาชาติธุรกิจ (29 พฤษภาคม 2551): 4.

¹¹ ปาหนัง ลิม, “MTO ปลอดภัยค้ำวางขนส่ง ผ่าทางต้นตุน้ำมันแพง,” Logistic Digest 2 (กรกฎาคม 2549): 20.

การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทยยังมีขอบเขตจำกัดในเรื่องเส้นทางการขนส่งกับประเทศที่มีชายแดนติดกับประเทศไทย โดยการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศยังมิได้มีการพัฒนาไปมากนัก ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งที่น้อย ในปัจจุบันการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมีปริมาณการขนส่งคิดเป็นร้อยละ 6 ของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งหมด ดังมีรายละเอียดในตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 : อัตราการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ¹²

ประเภทการขนส่ง	อัตราการขนส่ง
ทางบก	6%
ทางน้ำ	90%
ทางอากาศ	4%

จากข้อมูลสถิติของฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและการวางแผน สำนักจัดระบบขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก¹³ การขนส่งสินค้าทางถนนในปัจจุบันมีผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 จำนวน 7,797 ราย โดยรูปแบบของการให้บริการขนส่งทางถนน จะได้กล่าวโดยละเอียดในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในหัวข้อที่ 3.1

2. การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation)

การขนส่งสินค้าทางน้ำอาจแบ่งได้ออกเป็น 2 ประเภทหลักๆ ก็คือ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก

¹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 20.

¹³ สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก, สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจำนวนผู้ประกอบการขนส่งรวมทั้งประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 [Online]. แหล่งที่มา: <http://www.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html> [15 สิงหาคม 2551]

สำหรับประเทศไทย การขนส่งทางน้ำภายในประเทศในปัจจุบันไม่ค่อยเป็นที่นิยม เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องเวลาการขนส่ง และข้อจำกัดในด้านท่าเรือที่ใช้ในการขนส่ง แต่การขนส่งทางน้ำมีข้อได้เปรียบการขนส่งทางอื่นในด้านต้นทุนการขนส่ง เนื่องด้วยการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งด้วยวิธีอื่น

ส่วนการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญอย่างมากในการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการขนส่งระหว่างประเทศกว่าร้อยละ 90 เป็นการขนส่งทางทะเล เนื่องจากเป็นการขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายต่อหน่วยต่ำที่สุดในรูปแบบการขนส่งต่างๆ ในปัจจุบัน มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเป็นจำนวนมาก ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านขนส่งสินค้าทางทะเลจะมีทั้ง (1) ผู้ขนส่งที่เป็นสายการเดินเรือ และ (2) ผู้ขนส่งที่ไม่มีเรือเป็นของตัวเอง ดังนี้

(1) **ผู้ขนส่งที่เป็นสายการเดินเรือ** ผู้ขนส่งประเภทนี้จะเป็นสายการเดินเรือที่ให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยคิดค่าธรรมเนียมตามระยะทางและน้ำหนักการขนส่งเป็นส่วนใหญ่

(2) **ผู้ขนส่งที่ไม่มีเรือเป็นของตัวเอง (Non Vessel Operating Common Carrier หรือ NVOCC)** จะให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า เช่น การให้บริการในการจัดหาเรือที่ใช้ในการขนส่ง ตลอดจนการให้บริการด้านการจัดการขนส่ง แต่ผู้ขนส่งประเภทนี้จะไม่เป็นเรือเป็นของตัวเอง

3. การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)

การขนส่งทางอากาศ เป็นการขนส่งสินค้าทางเครื่องบิน ส่วนใหญ่จะใช้กับการขนส่งที่มีระยะทางการขนส่งที่ไกล การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่รวดเร็วที่สุด แต่จะมีอัตราค่าขนส่งต่อหน่วยแพงที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ทั้งหมด สำหรับการขนส่งทางอากาศทั่วโลกเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นในหน่วยตัน/ไมล์แล้ว จะมีมูลค่าไม่เกินร้อยละ 2 เท่านั้น เนื่องจากอัตราค่าขนส่งที่สูง จึงทำให้การขนส่งทางอากาศจะใช้เฉพาะการขนส่งสินค้าที่มีราคาแพงและมีน้ำหนักและปริมาณน้อย หรือการขนส่งด่วนเท่านั้น ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศจะมีทั้งเป็นผู้ประกอบการสายการบิน และไม่ได้เป็นผู้ประกอบการสายการบิน ในปัจจุบันมีสายการบินและบริษัทที่เป็นสมาชิกของสมาคมการค้าและธุรกิจการบินขนส่งสินค้า (Airline Cargo

Business Association: ACBA) จำนวน 47 ราย¹⁴ เช่น สายการบินไทย สายการบินกรุงเทพ สายการบินฟินแอร์ เป็นต้น

สำหรับปริมาณพลังงานที่ใช้ในภาคการขนส่ง¹⁵ จากตัวเลขของคณะผู้แทนเศรษฐกิจและสังคม องค์การสหประชาชาติ สำหรับเอเชียและเอเชียแปซิฟิก (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP)) ที่ได้เคยศึกษาไว้ในเรื่องปริมาณการใช้น้ำมันในการขนส่งรูปแบบต่างๆ กัน พบว่าการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่ประหยัดที่สุด โดยน้ำมัน 1 ลิตรต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร สามารถขนส่งสินค้าทางน้ำได้ทั้งสิ้น 217 ตัน ทางรางได้ 85 ตัน และทางถนน 25 ตัน ดังตารางที่ 3 ดังนี้

ตารางที่ 3 : ปริมาณการใช้น้ำมันต่อรูปแบบการขนส่ง

ประเภทการขนส่ง	ปริมาณการขนส่งต่อน้ำมัน 1 ลิตรต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร
ทางน้ำ	217 ตัน
ทางราง	85 ตัน
ทางถนน	25 ตัน
ทางอากาศ	ไม่พบข้อมูล

ด้วยการขนส่งแต่ละประเภทจะมีทั้งข้อเด่นและข้อด้อยในตัวเอง รวมถึงการพัฒนาการขนส่งที่จะต้องตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและการลดต้นทุนการขนส่ง จึงทำให้เกิดการขนส่งที่มีรูปแบบการขนส่งมากกว่า 1 รูปแบบขึ้น ซึ่งเรียกว่า “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

¹⁴ สมาคมธุรกิจการบินขนส่งสินค้า, ACBA Member [Online] แหล่งที่มา:

<<http://www.acbathai.org/Member.asp?sert1=a&sert2=b&sert3=c>> [13 กรกฎาคม 2551]

¹⁵ วารสาร Logistic Digest 1, (เมษายน 2548)

4. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นพัฒนาการขนส่งที่รวมเอาการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ (Mode) เข้าด้วยกัน

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ว่า คือ การขนส่งของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกัน ตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยต้องเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ¹⁶

จากนิยามดังกล่าว จะเห็นได้ว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จะต้องเป็นการขนส่งของเท่านั้น และต้องมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป และจะต้องเป็นการขนส่งระหว่างประเทศด้วย ซึ่งหากเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีก่อน และในหลักเกณฑ์การอนุญาตจะกำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้หลายประการ เช่น ต้องเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนภายใต้กฎหมายไทย มีสำนักงานอยู่ในประเทศไทยและมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 80,000 SDR (หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน)^{*} และจะต้องดำรงหลักประกันความรับผิดชอบตามสัญญาตลอดระยะเวลาการประกอบธุรกิจ¹⁷ โดยในปัจจุบันมีผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้ยื่นขอจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจำนวนมากกว่า 1,000 ราย

¹⁶ มาตรา 4 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

^{*} SDR (Special Drawing Right) คือ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินสำรองระหว่างประเทศ ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) ซึ่งทางกองทุนการเงินระหว่างประเทศจะกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสกุลต่างๆ ต่อหน่วย SDR ไว้

¹⁷ มาตรา 40 และมาตรา 41 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.

1.2.2 บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)

ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ถือเป็นธุรกิจโลจิสติกส์ที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้า โดยในอดีตผู้ให้บริการ Freight Forwarder จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ส่งสินค้า (Shipper/Consignor) ดำเนินกิจกรรมเพื่อนำสินค้าจากผู้ส่งสินค้าไปส่งมอบให้ผู้ขนส่งสินค้าสาธารณะ (Common Carrier) เพื่อให้ผู้ขนส่งสินค้าสาธารณะดำเนินการขนส่งสินค้าไปส่งมอบให้กับผู้รับสินค้า หรือที่เรียกว่าผู้รับตราส่ง (Consignee) หรือในทำนองตรงกันข้ามผู้ให้บริการ Freight Forwarder จะดำเนินการนำสินค้าจากผู้ขนส่งสินค้าสาธารณะ (Common Carrier) ไปส่งมอบให้กับผู้รับสินค้าหรือผู้รับตราส่ง (Consignee) เมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทางในฐานะเป็นตัวแทนของผู้รับสินค้าหรือผู้รับตราส่ง แต่ในปัจจุบันผู้ให้บริการ Freight Forwarder ได้พัฒนามากขึ้น คือเพิ่มความสามารถในการให้บริการได้กว้างขวางมากขึ้นกว่าเดิม เนื่องจากสภาพการแข่งขันของธุรกิจเอง กล่าวคือ บริการของ Freight Forwarder จะมีขอบข่ายการให้บริการมากขึ้น เช่น เป็นตัวแทนของสายการบินในการให้บริการรับขนส่งสินค้า ให้บริการในการบรรจุหีบห่อสินค้า หรือให้บริการในด้านการให้คำปรึกษากับผู้นำเข้าและส่งออก เป็นต้น

จากข้อมูลสมาคมบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thai International Freight Forwarders Association: TIFFA) มีผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นสมาชิกสมาคมมากกว่า 170 บริษัท¹⁸ เช่น บริษัท เซ็งเกอร์ (ไทย) จำกัด, บริษัท พาเนลฟินา เวิลด์ ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น

1.2.3 ตัวแทนออกของทางศุลกากร (Customs Broker)

ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านตัวแทนออกของทางศุลกากร (Customs Broker) เป็นงานหนึ่งของธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ลักษณะการประกอบธุรกิจของตัวแทนออกทางศุลกากร (Customs Broker) คือ การให้บริการด้านพิธีการศุลกากรแก่ผู้นำเข้า ซึ่ง

¹⁸ สมาคมบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ, รายชื่อสมาชิกสมาคมบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ [Online]. แหล่งที่มา: <<http://www.tiffathai.org/member/index.php>> [13 กรกฎาคม 2551]

ในปัจจุบัน มีผู้ประกอบการตัวแทนออกของทางศุลกากรมากกว่า 1,000 ราย นอกจากนี้ ทางกรมศุลกากรได้มีการคัดเลือกตัวแทนออกทางศุลกากรที่มีความรู้ประสบการณ์เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบพิธีการศุลกากรแทนกรมศุลกากรเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระและลดขั้นตอนพิธีการศุลกากรให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยเรียกว่า “ตัวแทนออกของรับอนุญาต” (Licensed Customs Brokers) โดยในปัจจุบันมีผู้ประกอบการตัวแทนออกของรับอนุญาต ที่เป็นสมาชิกสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย (The Thai Licensed Customs Brokers Association: TLCB) จำนวน 217 บริษัท¹⁹ เช่น บริษัท เอ็น วาย เค โลกิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ฟาร์อีสท์ คอนทรานส์ จำกัด เป็นต้น

1.2.4 การจัดหาสินค้า/วัตถุดิบ (Procurement of Goods/Raw Materials)

การหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมโลจิสติกส์ ในด้านการจัดหา (Procurement) ผู้ประกอบการบางรายอาจไม่หาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบ จากผู้ผลิตเองโดยตรง ทั้งนี้เนื่องจากเหตุผลหลายประการ เช่น การหาจัดซื้อเองจะมีต้นทุนที่สูงกว่า เป็นสินค้า/วัตถุดิบที่ผลิตในต่างประเทศ หรือผู้ผลิตสินค้า/วัตถุดิบมีข้อผูกพันที่ต้องจำหน่ายให้แก่ตัวแทนจำหน่ายเท่านั้น เป็นต้น โดยสำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบจะได้กล่าวโดยละเอียดในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบในหัวข้อที่ 3.2 ต่อไป

1.2.5 บริการขนส่งด่วน (Express Delivery)

บริการขนส่งด่วน คือ ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ให้บริการด้านการขนส่งสินค้า และพัสดุต่างๆ โดยจะมีการขนส่งที่รวดเร็ว แต่มีค่าบริการด้านการขนส่งที่สูง บริการขนส่งด่วนจะใช้ทั้งในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ โดยอาจใช้วิธีการขนส่งทั้งการขนส่งทางถนน และการขนส่งทางอากาศประกอบกัน ในปัจจุบันธุรกิจขนส่งด่วนในประเทศไทยมีผู้ประกอบการรายใหญ่ 5 ราย ซึ่งมี บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด เป็นผู้ประกอบการไทยเพียงรายเดียว ส่วน

¹⁹ สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย, ข้อมูลสมาชิกตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย [Online]. แหล่งที่มา: <http://www.siamzip.com/tlcb/index.php?option=com_wrapper&Itemid=97> [13 กรกฎาคม 2551]

อีก 4 รายเป็นผู้ประกอบการที่เป็นพันธมิตรของของบริษัทต่างชาติทั้งสิ้น เช่น บริษัท ดีเอสแอล เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด (DHL) บริษัท ยูพีเอส พาร์เซล ดิลิเวอรี่ เซอร์วิส จำกัด (UPS) บริษัท เฟดเอ็กซ์ เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด (FedEx) เป็นต้น

1.2.6 ธุรกิจคลังสินค้า (Warehousing Business)

ลักษณะการประกอบธุรกิจคลังสินค้า* คือ การประกอบธุรกิจที่ให้เช่าคลังสินค้าเพื่อจัดเก็บสินค้า รวมทั้งการประกอบธุรกิจรับฝากสินค้าในคลังสินค้า ในปัจจุบันผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการคลังสินค้าจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ก่อน สำหรับธุรกิจคลังสินค้าจะได้กล่าวโดยละเอียดในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าในหัวข้อที่ 3.3 ต่อไป

1.2.7 ธุรกิจศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)

ศูนย์กระจายสินค้า ถือเป็นรูปแบบหนึ่งของคลังสินค้า ลักษณะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าจะได้กล่าวโดยละเอียดในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าในหัวข้อที่ 3.4 ต่อไป

* Pitakpong Chalaysri, Laem Chabang Port, ขยายความแตกต่างระหว่างศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) และคลังสินค้า (Warehouse) ไว้ดังนี้ “คลังสินค้าจะเป็นสถานที่สำหรับสินค้าทุกชนิด มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง 4 อย่าง คือ การรับสินค้า (ต้นทาง) การเก็บสินค้า การขนส่ง และการรับสินค้า (ปลายทาง) ซึ่งมีกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าของสินค้าน้อย เพื่อต้องการให้มีค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานน้อยที่สุด ส่วนศูนย์กระจายสินค้านั้นจะเป็นสถานที่สำหรับสินค้าคงคลัง (Inventory) ที่มีจำนวนสินค้าแต่ละชนิดไม่มากนักและมีความต้องการในตลาดสูง มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเพียงสองอย่าง คือการรับสินค้าและการส่ง (ship) แต่จะมีกิจกรรมภายในที่เป็น การเพิ่มมูลค่าของสินค้าให้สูงมากขึ้น รวมถึงขั้นตอนการประกอบสินค้าให้สมบูรณ์” (สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย, รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำเขตการค้าเสรีไทย-สหรัฐอเมริกา ในภาคการขนส่งและโลจิสติกส์. (2548), หน้า 2-30.)

1.3 ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider)

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ หรือผู้ให้บริการโลจิสติกส์ คือ กลุ่มบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ซึ่งให้บริการด้านโลจิสติกส์แก่บุคคลต่างๆ โดยเฉพาะผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ในปัจจุบันมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์จำนวนมาก และมีอัตราการขยายตัวค่อนข้างสูง เนื่องจากผู้ประกอบการต่างๆ หันมาใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์มากขึ้น โดยเฉพาะงานส่วนที่ผู้ประกอบการไม่ถนัด เพื่อเป็นการลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็น หรือมีต้นทุนสูงจึงเปลี่ยนไปซื้อหรือว่าจ้างจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีต้นทุนต่ำกว่า เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถไปทุ่มเทกับการพัฒนากระบวนการผลิตที่เป็นงานหลักของตนเอง (Core Business) ได้ดียิ่งขึ้น ในปัจจุบันผู้ประกอบการไทยได้ใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นสัดส่วนที่มากขึ้นเรื่อยๆ

1.3.1 ประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

สำหรับประเภทของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์นั้น ยังไม่มีหลักเกณฑ์การแบ่งประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ชัดเจน การแบ่งประเภทผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจพิจารณาได้ดังนี้

1.3.1.1 พิจารณาจากประเภทการให้บริการ²⁰

การแบ่งประเภทผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยใช้ประเภทการให้บริการเป็นหลักเกณฑ์ในการแบ่ง อาจแบ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้เป็น 4 ประเภทหลักๆ ดังนี้

(1) **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding):** ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้จะครอบคลุมงานด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยผ่านทางหรือรูปแบบการขนส่งต่างๆ

²⁰ พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล, สถานภาพและศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย อ้างถึงใน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย, “เอกสารแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย” (นนทบุรี: เพชรรุ่งการพิมพ์, 2548), หน้า146.

(2) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการจัดเก็บ ดูแล และบริหารคลังสินค้าและการติดตามหรือบรรจุภัณฑ์ (Warehousing/Inventory Management and Packaging): ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้จะครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการจัดเก็บ การบริหารสินค้าคงคลัง การกรอกรายการสินค้าและการติดตามหรือบรรจุภัณฑ์ในคลังสินค้าเป็นสำคัญ

(3) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) : ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้จะครอบคลุมงานพิธีการ หรืองานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า พิธีการศุลกากร หรือสรรพากร

(4) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านงานเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษา ด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology/Consulting): ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้จะให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับบริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น

1.3.1.2 พิจารณาจากลักษณะการให้บริการ²¹

การแบ่งประเภทโลจิสติกส์โดยพิจารณาจากลักษณะการให้บริการเป็นหลัก อาจแบ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ดังนี้

(1) Subcontractor: เป็นรูปแบบการให้บริการแบบดั้งเดิมโดยตัดช่วงงาน ซึ่งมีการแบ่งงานไม่ซับซ้อนให้แก่ผู้ให้บริการภายนอกมารับเหมาไปจัดการ ซึ่งอาจเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการในลักษณะที่ไม่ต้องใช้แรงงาน ทักษะ หรือเทคโนโลยีมากนัก หรือเป็นงานที่ต้องใช้ความเสี่ยงสูง ซึ่งจะเป็นการประหยัดกว่า หากให้ผู้ให้บริการภายนอกรับงานไป

²¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย, “เอกสารแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย” (นนทบุรี: เพชรรุ่งการพิมพ์, 2548), หน้า 238.

(2) **Logistics Provider:** เป็นลักษณะของการให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ โดยงานที่ให้บริการจะเป็นกิจกรรมที่สัมพันธ์เป็นกระบวนการ ซึ่งลักษณะงานจะมีความซับซ้อนมากกว่า Subcontractor และต้องใช้ทักษะความชำนาญทุกด้านและเทคโนโลยี แต่การมอบหมายงานยังไม่มีลักษณะเป็นเชิงบูรณาการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้จะให้บริการเฉพาะด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้น เช่น บริการด้านการขนส่ง บริการด้านคลังสินค้า เป็นต้น โดยผู้ประกอบการอาจมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์หลายราย และผู้ประกอบการอาจเข้าไปมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ เพื่อให้ทำงานที่มอบหมายให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แต่ละรายทำงานเชื่อมโยงกัน

(3) **Third Party Logistics (3PL):*** เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งมีขอบข่ายการให้บริการที่หลากหลายประเภทแก่ผู้ประกอบการ เช่น บริการด้านการขนส่ง บริการด้านคลังสินค้า และการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง บริการด้านศูนย์กระจายสินค้า บริการด้านการนำเข้าและส่งออก ซึ่งการให้บริการของ Third Party Logistics (3PL) จะต้องอาศัยทักษะและเครือข่ายธุรกิจเชื่อมโยงในระดับโลก (Global Network) โดยมีเครื่องมือเครื่องใช้ เทคโนโลยี ที่ทันสมัย และมีการลงทุนที่สูง ลักษณะการให้บริการจะมีขอบเขตที่กว้างขวางมาก โดยเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างกับลูกค้าหรือคู่ค้า และมีการเชื่อมโยงกันอย่างเป็นบูรณาการ ผู้ใช้บริการจะเป็นผู้ใช้บริการที่แท้จริง (Real User)

(4) **Forth Party Logistics (4PL):** เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในระดับที่มีบูรณาการสูงมาก จะเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ ควบคุมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third party

* Council of Supply Chain Management Professional (CSCMP) นิยาม 3PL ว่า เป็นบริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์หลายอย่างแก่ลูกค้า โดยนำเสนอบริการเป็นแพ็คเกจ (A firm which provides multiple logistics services for use by customers, Preferably, these services are integrated, or “Bundled” together by the provider. These firms facilitate the movement of parts and materials from suppliers to manufacturers, and finished products from manufacturers to distributors and retailers. Among the services which they provide are transportation, warehousing, cross-docking, inventory management, packaging, and freight forwarding.) [Forbs.com Intelligent Investing, Logistics Glossary [Online] Available from: www.forbes.com [2008, October 25]]

Logistics (3PL) ในแต่ละรายให้สามารถเชื่อมโยงการทำงาน คือ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้รับบริการในการควบคุมและกำกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL) ให้ปฏิบัติตามข้อตกลงซึ่งได้มีการทำสัญญาไว้กับผู้ประกอบการ

1.3.1.3 พิจารณาจากขอบข่ายของผู้ให้บริการ

การแบ่งประเภทผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยพิจารณาจากขอบข่ายการให้บริการอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทหลักๆ คือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะประเภท และผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร ดังนี้

(1) **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะประเภท:** ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะประเภทจะมีลักษณะการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่มักเน้นการให้บริการเฉพาะบางประเภทธุรกิจ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น การให้บริการด้านการขนส่ง หรือการให้บริการด้านรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) เป็นต้น ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะประเภทจะมีอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งผู้ให้บริการรายใหญ่และผู้ให้บริการรายย่อย ซึ่งหากจะเปรียบเทียบกับกรแบ่งประเภทผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยพิจารณาจากขอบข่ายการให้บริการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะประเภทก็อาจเทียบได้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบ Logistics Provider

(2) **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร:** คือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีการให้บริการแก่ผู้ประกอบการอย่างหลากหลายครบวงจร โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรส่วนใหญ่จะเรียกกันว่า “Integrated Logistics Provider” หรือในบางครั้งจะเรียกว่า “Third Party Logistics Provider (3PL)” งานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรจะมีการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่หลากหลายประเภทแก่ลูกค้า เช่น มีบริการด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก มีคลังสินค้าสำหรับรับฝากสินค้า มีศูนย์กระจายสินค้า มีเขตปลอดอากร มีระบบการขนส่งและการกระจายสินค้าที่ดีและมีประสิทธิภาพ รับบริหารสินค้าคงคลัง รับบรรจุภัณฑ์สินค้า และมีบริการเพื่อนำเข้าและส่งออก เป็นต้น ซึ่งการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร จะต้องอาศัยทักษะและเครือข่ายธุรกิจที่สูง มีเครื่องมือเครื่องใช้ เทคโนโลยี และการลงทุนที่สูง รวมทั้งจะมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการประกอบธุรกิจเพื่อเชื่อมต่อข้อมูลต่างๆ ด้วย โดยลักษณะของงานที่ให้บริการจะมีขอบเขตความรับผิดชอบที่กว้างขวาง ทั้งที่เป็นตัวแทนของผู้ว่าจ้างกับลูกค้าหรือคู่ค้า และมีการเชื่อมโยงกับผู้ให้บริการอย่างแท้จริง (Real User)

ตัวอย่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร เช่น บริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เบอริลี ยูคเกอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นมืออาชีพด้านการบริการโลจิสติกส์ ขอข่ายการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรส่วนใหญ่จะมีขอข่ายการให้บริการ ดังนี้

- (1) บริการด้านการขนส่ง
- (2) บริการด้านคลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า
- (3) บริการด้านการบริหารสินค้าคงคลัง
- (4) บริการด้านการจัดหาจัดซื้อ
- (5) บริการรับบรรจุภัณฑ์สินค้า
- (6) บริการเพื่อการนำเข้าและส่งออก ได้แก่ การผ่านพิธีการศุลกากร และการจองระวางเรือหรือพื้นที่บรรทุกบนเครื่องบิน เป็นต้น
- (7) บริการรับจัดการขนส่งสินค้า
- (8) บริการด้านรับคืนสินค้า
- (9) บริการด้านการบริหารจัดการและให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์

1.4 ภาพรวมของธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

1.4.1 ภาพรวมต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากข้อมูลศูนย์วิจัยด้านโลจิสติกส์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์พบว่าสัดส่วนต้นทุนการจัดการโลจิสติกส์ของไทยในปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 23.90 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ สาเหตุที่ประเทศไทยมีต้นทุนทางโลจิสติกส์ที่ค่อนข้างจะสูงเมื่อเทียบกับชาติอื่นๆ ก็เนื่องมาจากปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ไม่มีการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ประเทศที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติค่อนข้างต่ำจะเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วเกือบทั้งหมด อาทิเช่น ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป (ร้อยละ 6.5 - 7) และประเทศสหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 8.5) สำหรับเอเชีย ประเทศญี่ปุ่นมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ร้อยละ 8.3 และประเทศสิงคโปร์ร้อยละ 7 และหากพิจารณาถึงข้อมูล

ของธนาคารโลกที่มีการศึกษาเรื่องดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์²² โดยใช้ปัจจัยดังต่อไปนี้ มาชี้วัด ได้แก่ (1) เรื่องกระบวนการศุลกากร (2) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระหว่างประเทศ (3) ศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (4) การติดตามสินค้า (5) ต้นทุนสินค้าภายในประเทศ และ (6) การรักษาเวลา ก็จะพบว่าประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังต่ำกว่าประเทศคู่แข่งอยู่มาก โดยดัชนีของประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 31 ได้คะแนน 3.31 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน ประเทศสิงคโปร์อยู่ที่อันดับ 1 คะแนนประมาณ 4.49 ประเทศมาเลเซียอันดับที่ 27 คะแนน 3.48 ประเทศเวียดนามอันดับที่ 53 คะแนนประมาณ 2.89 โดยต้นทุนการขนส่งหลักๆ ของประเทศไทย จะเป็นการขนส่งทางถนนที่มีสัดส่วนการขนส่งประมาณร้อยละ 88 ดังนั้น ในปัจจุบันภาครัฐจึงได้มี นโยบายที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้ต้นทุน โลจิสติกส์ของไทยต่ำลง และมีผลให้ผู้ผลิตสินค้าของประเทศไทยสามารถแข่งขันกับผู้ผลิตสินค้า ในต่างประเทศได้ ซึ่งทางภาครัฐได้จัดทำแผนพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศ พ.ศ. 2550 – 2554 ขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ตารางที่ 4 : ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย²³

พ.ศ.	ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ต่อ GDP
2543	21.8
2544	20.5
2545	18.3
2546	16.6
2547	15.4
2548	19.4
2549	23.9

²² คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ อ้างถึงใน “แนวโน้ม ของโลจิสติกส์โลกและความท้าทายของประเทศไทย” ประชาชาติธุรกิจ (29 พฤษภาคม 2551)

: 2.

²³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 4.

สำหรับต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศนั้น พบว่าประมาณร้อยละ 47 เป็นต้นทุนในการสต็อกสินค้าและอีกร้อยละ 41 เป็นต้นทุนที่เกิดจากการขนส่ง ซึ่งเหตุผลที่ต้นทุนด้านการสต็อกสินค้าค่อนข้างสูงเนื่องจากการที่ผู้ผลิตต้องขนส่งสินค้าไปต่างจังหวัด โดยไม่มีศูนย์พักรวมสินค้าตามจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางการขนส่ง (HUB) ทำให้ส่วนใหญ่ต้องขนส่งรถเที่ยวเปล่ากลับหรือสินค้าส่งมอบไม่เต็มคันรถ (Back Haul) ซึ่งการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจะต้องมีการบริหารจัดการที่ดี และระบบ รวมถึงต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์มาใช้ด้วย

1.4.2 ภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

เนื่องด้วยการให้บริการโลจิสติกส์มีขอบข่ายที่กว้างมาก ดังนั้น จำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยจึงมีเป็นจำนวนมาก โดยมีการประมาณการว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่จดทะเบียนประกอบธุรกิจอยู่ในกระทรวงพาณิชย์ปัจจุบันมีถึง 15,200 ราย²⁴ และในจำนวนนี้กว่า 90% เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprise: SME) นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ไม่ได้ประกอบกิจการในรูปแบบของนิติบุคคลอีกมาก โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนหนึ่งยังคงทำธุรกิจแบบดั้งเดิมอยู่ ในขณะที่บางรายอยู่ระหว่างการปรับตัว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะให้บริการทั้งการขนส่งทางถนน, ตัวแทนขนส่งระหว่างประเทศ หรือให้เช่าคลังสินค้าเป็นต้น และมีสัดส่วนเพียง 10% ที่เป็นกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทข้ามชาติ เช่น ดีเอชแอล (DHL) ,ซีวีเอ (CEVA), เอ็นวายเค (NYK), ซุมิโตโม (Sumitomo) เป็นต้น ส่วนผู้ประกอบการแบบครบวงจรของไทยยังมีอยู่ในวงจำกัด เช่น เอสซีจี โลจิสติกส์ (SCG Logistics) ในเครือซีเมนต์ไทย หรือกลุ่ม วี-เซิร์ฟ (V-Serve Group) เป็นต้น

2. ประโยชน์ของธุรกิจโลจิสติกส์

2.1 ประโยชน์ในด้านผู้ผลิต/ผู้ขายวัตถุดิบ

ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นการให้บริการที่มีระบบการจัดการที่เป็นระบบ มีความแน่นอน สามารถลดต้นทุน ต้นตอนของกระบวนการผลิต เพื่อให้สินค้าไปถึงมือผู้บริโภคได้อย่างมี

²⁴ พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล, อ้างถึงใน ฐานเศรษฐกิจ (6 พฤษภาคม 2551)

ประสิทธิภาพและมีคุณภาพ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสามารถผลิตสินค้าได้ตามความต้องการของผู้บริโภค ซึ่งส่งผลต่อปริมาณวัตถุดิบที่ต้องสั่งซื้อจากผู้ขายวัตถุดิบนั้นก็เกิดความแน่นอนตามไปด้วย ผลที่ตามมาคือผู้ขายวัตถุดิบสามารถควบคุมต้นทุนในการจัดทำวัตถุดิบ ทำให้การบริหารจัดการภายในองค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถลดต้นทุนของผู้ขายวัตถุดิบได้

2.2 ประโยชน์ในด้านผู้ประกอบการ

กิจกรรมด้านโลจิสติกส์เป็นต้นทุนที่สำคัญของผู้ประกอบการ หากมีการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสินค้าคงคลังที่ไม่มีประสิทธิภาพก็จะทำให้มีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่สูง เช่น หากผู้ประกอบการต้องจัดส่งสินค้าไปให้กับผู้ขายสินค้าที่อยู่ในจังหวัดอื่นโดยเลือกที่จะทำการขนส่งเอง เมื่อผู้ประกอบการส่งสินค้าเสร็จก็อาจต้องตีรถเที่ยวเปล่ากลับจากการขนส่งได้ นอกจากนี้ผู้ประกอบการอาจต้องรับภาระในเรื่องการดูแลบำรุงรักษารถให้มีสภาพที่ใช้งานได้ และจะต้องจ้างพนักงานขับรถอีกด้วย จะเห็นได้ว่า ต้นทุนต่างๆ อาจมีมากกว่าการให้บริการด้านการขนส่งจากผู้ให้บริการขนส่ง ซึ่งประโยชน์ของธุรกิจโลจิสติกส์ต่อผู้ประกอบการมีหลายประการ อาจสรุปได้ดังนี้

(1) ช่วยให้ผู้ประกอบการลดต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้า และสามารถผลิตและส่งมอบสินค้าแบบพอดีกับความต้องการของลูกค้า รวมทั้งเคลื่อนย้ายไปสู่ตลาดอย่างรวดเร็ว และผู้ประกอบการมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำลง และทำให้มีความสามารถในการแข่งขันที่ดีกว่า

(2) ช่วยให้ผู้ประกอบการมีสภาพคล่องทางการเงิน (Cash Flow Investment) เนื่องจากการให้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะช่วยลดเงินลงทุนในสินทรัพย์ถาวร (Fixed Asset) เช่น เงินลงทุนในการก่อสร้างคลังสินค้า และอุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายคลังสินค้า เป็นต้น

(3) ช่วยให้ผู้ประกอบการมีความยืดหยุ่นเปลี่ยนแปลงได้ดีกว่า หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ก็สามารถเปลี่ยนแปลงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ แต่หากเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการเลือกที่จะบริหารจัดการโลจิสติกส์เอง ก็จะต้องใช้เวลาและเงินลงทุนในการปรับปรุงคุณภาพด้านโลจิสติกส์ และหากต้องมีการปรับลดจำนวนพนักงานลง ผู้ประกอบการก็อาจมีประเด็นทางกฎหมายแรงงานที่ต้องรับผิดชอบด้วย

(4) ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถควบคุมต้นทุนราคาได้ โดยสามารถกำหนดงบประมาณและค่าใช้จ่ายได้อย่างแม่นยำ

(5) ผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลอาจได้รับประโยชน์ในแง่ภาษีเงินได้นิติบุคคล กล่าวคือ การเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจช่วยผู้ประกอบการในวางแผนภาษีเงินได้นิติบุคคลได้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายส่วนนี้สามารถนำมาตัดเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคลได้ แต่หากผู้ประกอบการเลือกที่จะลงทุนในทรัพย์สินมาใช้ในการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์เอง เช่น ลงทุนก่อสร้างคลังสินค้า* ในแง่นี้ผู้ประกอบการก็ไม่สามารถนำเงินลงทุนดังกล่าวมาตัดเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท แต่จะต้องตัดเงินลงทุนดังกล่าวในรูปของการหักเป็นค่าเสื่อมราคา ซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลานานกว่า

2.3 ประโยชน์ในด้านผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์

ธุรกิจโลจิสติกส์จะช่วยผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีรายได้จากการให้บริการด้านโลจิสติกส์ และหากมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพก็จะช่วยให้ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ได้รับผลตอบแทนที่ดีขึ้น

2.4 ประโยชน์ในด้านผู้บริโภค

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ดีจะทำให้ต้นทุนของสินค้าต่ำลง ผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์ทางอ้อมในด้านการซื้อสินค้าหรือบริการที่ถูกกลง นอกจากนั้น ธุรกิจโลจิสติกส์ที่เน้นการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ดี จะทำให้สินค้าไปถึงมือผู้บริโภคได้เร็วขึ้น ผู้บริโภคได้บริโภคสินค้าที่มีคุณภาพ ความสดใหม่มากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าที่เป็นของสด

* คลังสินค้า เป็นอาคารสิ่งปลูกสร้างประเภทอสังหาริมทรัพย์ ถือเป็นรายจ่ายด้านการลงทุนซึ่งถือเป็นรายจ่ายต้องห้ามตามมาตรา 65 ตรี แห่งประมวลรัษฎากร ดังนั้น จะนำค่าใช้จ่ายด้านการก่อสร้างคลังสินค้าหรือสิ่งปลูกสร้างที่เป็นอสังหาริมทรัพย์มาลงเป็นรายจ่ายไม่ได้ แต่จะต้องทยอยตัดเป็นค่าเสื่อมราคาปีละ 5%

2.5 ประโยชน์ในด้านการพัฒนาประเทศ

(1) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ จะทำให้เกิดการหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจของประเทศ และก่อให้เกิดการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรม บริการ และเกษตรกรรมที่มากขึ้นเป็นลำดับ

(2) การพัฒนาด้านโลจิสติกส์จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศพัฒนามากขึ้น เนื่องจากต้นทุนของผู้ประกอบการลดลง สินค้าก็ราคาต่ำลง สินค้าจำหน่ายได้มากขึ้น และต้นทุนของสินค้าสามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก ก็จะทำให้ระบบเศรษฐกิจมีการหมุนเวียนมากยิ่งขึ้น และมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น

3. ลักษณะและการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภท

3.1 การขนส่งทางถนน (Road Transportation)

1. ความหมายและประเภทการขนส่งทางถนน

การขนส่งทางถนน เป็นการขนส่งด้วยรถ การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งหลักของประเทศ โดยการขนส่งทางถนนมีปริมาณการขนส่งมากถึงร้อยละ 88.09 ของปริมาณการขนส่งภายในประเทศ ในการขนส่งสินค้าทางถนน ส่วนใหญ่มักจะมีการขนส่งโดยทางรถบรรทุก การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งที่สามารถกระจายสินค้าได้ดีที่สุด และเป็นการขนส่งที่สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้มากที่สุด การขนส่งทางถนนอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทหลักๆ คือการขนส่งคนโดยสาร และการขนส่งของ *

การขนส่งของทางถนนส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งโดยรถบรรทุก ซึ่งการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกอาจแบ่งได้เป็น การขนส่งโดยรถบรรทุกส่วนบุคคล ** และรถบรรทุกรับจ้างไม่จำกัด

* ในวิทยานิพนธ์นี้ การขนส่งทางถนน จะหมายถึง การขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถ

** รถบรรทุกส่วนบุคคล จดทะเบียนรหัส 80-000 และมีป้ายดำ เป็นรถบรรทุกที่มีไว้สำหรับบรรทุกสินค้าของเจ้าของรถ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ หรือพ่อค้าที่รวบรวมพืชผล เป็นต้น

เส้นทาง* การขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคลมีจำนวนมาก จากข้อมูลสถิติของกรมการขนส่งทางบกพบว่ามียานยนต์บรรทุกที่จดทะเบียนเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคลจำนวน 318,708 คัน และมีผู้ประกอบการรถบรรทุกรับจ้างไม่ประจำเส้นทางจำนวน 7,797 ราย ดังนี้

ตารางที่ 5: สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจำนวนผู้ประกอบการขนส่งรวมทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550²⁵

ประเภทการขนส่ง	ลักษณะรถ	จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (ฉบับ)	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง (ราย)
ประจำทาง	รถโดยสาร	2,973	1,411
	- หมวด 1	667	190
	- หมวด 2	199	1
	- หมวด 3	523	283
	- หมวด 4	1,579	936
	- ระหว่างประเทศ	5	1
ไม่ประจำทาง	รถโดยสาร	8,315	8,315
	รถบรรทุก	7,797	7,797
	รถโดยสารระหว่างประเทศ	44	44
	รถบรรทุกระหว่างประเทศ	151	151
ส่วนบุคคล	รถโดยสาร	5,252	5,252
	รถบรรทุก	318,708	318,708
	รถโดยสารระหว่างประเทศ	2	2
	รถบรรทุกระหว่างประเทศ	67	67
รถขนาดเล็ก		363	188
รวม		343,672	341,935

* รถบรรทุกรับจ้างไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งจดทะเบียนรหัส 70-000 และมีป้ายรถสีเหลือง ใช้สำหรับการบรรทุกรับจ้างขนส่งสินค้าเป็นหลัก ส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัด จะวิ่งประจำเส้นทาง และยังรวมถึงบรรทุกรับจ้างตามสัญญา รหัส 70 หรือ 80 ผู้ประกอบการขนส่งในรูปแบบนี้จะทำการขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าเพียงรายเดียวตลอดระยะเวลาสัญญา

²⁵ กลุ่มงานวิชาการ สำนักจัดระบบขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก, สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจำนวนผู้ประกอบการขนส่งรวมทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550.

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แบ่งประเภทการขนส่งทางบก เป็น 4 ประเภท ดังนี้

- (1) การขนส่งประจำทาง คือ การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่ได้รับอนุญาต
- (2) การขนส่งไม่ประจำทาง คือ การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง
- (3) การขนส่งโดยรถโดยสารขนาดเล็ก คือ การขนส่งคนและ/หรือสิ่งของรวมกัน เพื่อสินจ้าง ตามเส้นทางที่ได้รับอนุญาต และมีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม
- (4) การขนส่งส่วนบุคคล คือ การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่า 1,600 กิโลกรัม

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจขนส่งทางถนน

รูปแบบการขนส่งทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะเป็นการขนส่งสินค้าประเภท การขนส่งไม่ประจำทาง โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะคิดอัตราค่าบริการตามระยะทางเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนบางรายอาจมีการให้บริการด้านการ ควบคุมการขนส่ง การบริหารจัดการด้านการขนส่งให้แก่ลูกค้าด้วย

3.2 การจัดหาสินค้า (Procurement of Goods)*

การจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบ มีบทบาทในทุกองค์ประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการ แต่การจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบโดยผู้ประกอบการเองอาจไม่มีความสะดวก หรือประสบกับปัญหาในการจัดหาจัดซื้อหลายประการ เช่น ความต้องการในชิ้นส่วนหรือวัตถุดิบมีความไม่แน่นอน ความไม่คุ้มค่ากับการสั่งซื้อด้วยปริมาณน้อย มีต้นทุนสูงกว่า ประเภทของวัสดุมีความหลากหลายมากจึงทำให้เกิดความยุ่งยากต่อการจัดหาและควบคุมสต็อก ระยะเวลาการจัดหาและจัดซื้อที่มีความผันแปรไม่แน่นอนโดยมักขึ้นกับความพร้อมของแหล่งจัดซื้อหรือบางครั้งอาจใช้เวลาหลายเดือน สำหรับการนำเข้าจากต่างประเทศ เป็นต้น

* ในวิทยานิพนธ์นี้ การจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบจะมุ่งเน้นที่การจัดหาจัดซื้อวัตถุดิบ หรือปัจจัยที่ใช้ในการผลิตสินค้าเท่านั้น จะไม่รวมถึงการจัดหาจัดซื้อสินค้าที่ไม่ได้ใช้เพื่อการผลิต สินค้าของผู้ประกอบการโดยตรง

จากข้อจำกัดต่างๆ ของการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบ โดยผู้ประกอบการดังกล่าวข้างต้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบ จึงเกิดขึ้นเพื่อสนองตอบความต้องการของผู้ประกอบการต่างๆ เนื่องจากการให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการเรื่องการจัดหาจัดซื้อจะมีประโยชน์ต่อธุรกิจหลายประการ เช่น การลดความเสี่ยงด้านการจัดหาจัดซื้อเพราะผู้ประกอบการจะโอนความเสี่ยงไปยังผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นผู้จัดหาจัดซื้อแทน และด้านการลดต้นทุนทางการผลิตเนื่องจากการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อ ได้รวบรวมคำสั่งซื้อจากลูกค้าหลายรายและมีปริมาณมาก ทำให้เกิดการได้เปรียบทั้งในด้านปริมาณการจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบ รวมถึงเป็นการเพิ่มความยืดหยุ่น (Increased Flexibility) โดยมุ่งตอบสนองความเปลี่ยนแปลงของลูกค้าด้วยการใช้ความรู้ทางเทคนิคของผู้ส่งมอบ เพื่อเร่งให้เกิดการพัฒนาทางนวัตกรรมและสามารถนำผลิตภัณฑ์ออกสู่ตลาดได้อย่างรวดเร็ว

โดยลักษณะการให้บริการด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจกระทำได้ใน 3 ลักษณะ ดังนี้

1. ผู้ขายสินค้า เป็นกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะเป็นผู้จัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบจากผู้ผลิตหรือผู้จำหน่าย และมาขายต่อให้แก่ผู้ประกอบการ สัญญาระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์และลูกค้าจะมีลักษณะเป็นสัญญาซื้อขาย ซึ่งเป็นการประกอบธุรกิจซื้อมาขายไป (Trading Business) โดยการจัดหาจัดซื้อในกรณีนี้ส่วนใหญ่จะเป็นการจัดหาในรูปแบบของวัตถุดิบหรือปัจจัยที่ใช้ในการผลิตสำหรับผู้ประกอบการทั้งวัตถุดิบที่ผลิตในประเทศหรือในต่างประเทศ
2. ตัวแทน ในกรณีนี้ผู้จัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบจะทำหน้าที่เป็นผู้ติดต่อประสานงานเป็นตัวแทนในการจัดหาจัดซื้อให้แก่ผู้ประกอบการ โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อก็จะได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าบ่าเห็จตัวแทน
3. นายหน้า ในกรณีนี้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะเป็นผู้ชี้ช่องให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมได้เข้าทำสัญญาซื้อขายกับผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายสินค้า/วัตถุดิบโดยตรง โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าบ่าเห็จนายหน้า

3.3 คลังสินค้า (Warehousing)

1. ความหมายและประเภทของคลังสินค้า

คลังสินค้า คือ สถานที่สำหรับจัดเก็บของหรือสินค้าต่างๆ จำนวนมาก²⁶ โดยคลังสินค้ามีวิวัฒนาการมาจากการเก็บสินค้า หรืออาหารภายในครัวเรือน ต่อมาธุรกิจขยายตัวกว้างมากขึ้น จึงมีการเก็บรักษาสินค้าของผู้ขายหรือผู้ผลิต เพื่อรอการจำหน่ายมากขึ้น และมีการพัฒนาวิธีการเก็บสินค้าจนถึงปัจจุบัน คลังสินค้ามีความสำคัญต่อการดำเนินงานของกิจกรรมหลายประการ เช่น เป็นสถานที่เก็บรักษาสินค้าเพื่อความปลอดภัย และเพื่อประโยชน์ในการดำเนินงาน ช่วยประหยัดค่าขนส่งสินค้า ประหยัดต้นทุนของผลิตภัณฑ์ และการจัดซื้อ นอกจากนี้ยังอำนวยความสะดวกในการบริการให้แก่ลูกค้าอีกด้วย

หากพิจารณาจากลักษณะของคลังสินค้า อาจแบ่งคลังสินค้าออกได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้²⁷

(1) **คลังสินค้าทั่วไป (General Purpose Warehouse):** เป็นคลังสินค้าที่ใช้เป็นสถานที่เก็บสินค้าทั่วไปซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าหีบห่อ (Package Goods) เพื่อการบริโภคและอื่นๆ คลังสินค้าประเภทนี้จะมีอุปกรณ์ชั้นวางสินค้าตั้งเรียงเป็นแถวมีความสูง 10 - 20 เมตรหรือสูงกว่าและมีพื้นที่สำหรับวางกองสินค้าที่มีน้ำหนักหรือขนาดไม่เป็นมาตรฐาน

(2) **ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center):** ศูนย์กระจายสินค้าเป็นหนึ่งในรูปแบบหนึ่งของคลังสินค้า แต่คลังสินค้าประเภทศูนย์กระจายสินค้าจะแตกต่างกับคลังสินค้าโดยทั่วไป คือ ศูนย์กระจายสินค้าจะเน้นการเก็บสินค้าประเภทสำเร็จรูปพร้อมขาย (Finished Goods) และมีระยะเวลาการเก็บที่น้อยกว่า โดยเน้นที่การกระจายสินค้าเป็นหลัก ในศูนย์กระจาย

²⁶ ดลพร บุญพารอด, เอกสารการสอนชุดวิชา การควบคุมคุณภาพและการจัดการสินค้าคงคลัง, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2537), หน้า 170.

²⁷ ไชยยศ ชัยมั่งคั่ง และ มยุขพันธ์ ไชยมั่งคั่ง, กลยุทธ์โลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อแข่งขันในตลาดโลก, พิมพ์ครั้งที่ 1 (นนทบุรี: สำนักพิมพ์ ซี.วาย. ซีซีเทม พรินติ้ง, 2550), หน้า 395-396.

สินค้าบางแห่งจะมีลักษณะเป็นการกระจายสินค้าแบบ Cross-Dock คือ มีการรับสินค้า และส่งสินค้าทันที โดยทั่วไปศูนย์กระจายสินค้าจะเป็นอาคารชั้นเดียวมีความสูงไม่มากเท่าคลังสินค้าทั่วไป หน้าที่หลักของศูนย์กระจายสินค้า คือ เป็นที่รวบรวมและกระจายสินค้า (Consolidation and Distribution) รวมทั้งใช้เป็นจุดผ่านการขนส่งสินค้าจากโรงงานไปยังลูกค้า ขณะที่คลังสินค้าจะเป็นสถานที่เก็บสินค้าเป็นหลัก โดยรูปแบบของการประกอบธุรกิจคลังสินค้าประเภทศูนย์กระจายสินค้าจะได้กล่าวถึงในหัวข้อศูนย์กระจายสินค้าต่อไป

(3) **คลังสินค้าพิเศษ (Special Purpose Warehouse)** คลังสินค้าพิเศษหรือเฉพาะกิจอาจจำแนกได้เป็นหลายประเภท เช่น

- **คลังสินค้าห้องเย็น (Refrigerated Warehouse)** เป็นคลังสินค้าที่มีอุปกรณ์ทำความเย็นเป็นพิเศษ สามารถควบคุมอุณหภูมิในระดับที่ต้องการได้ โครงสร้างอาคารคล้ายคลังสินค้าทั่วไป แต่มักจะเล็กกว่า และมีดัดกว่า ภายในอาคารมักแบ่งเป็นตอนๆ เพื่อง่ายต่อการควบคุมอุณหภูมิในแต่ละตอน โดยทั่วไปมักแบ่งออกเป็นอย่างน้อย 2 ส่วน คือ ส่วนพื้นที่เก็บเย็น (Chill Space) ที่มีอุณหภูมิระหว่าง 32-50 องศาฟาเรนไฮต์ ใช้เก็บสินค้าประเภท ผัก ผลไม้ นม เนย เป็นต้น อีกส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่เก็บเยือกแข็ง (Freeze Space) ที่มีอุณหภูมิต่ำกว่า 32 องศาฟาเรนไฮต์ เพื่อใช้เก็บอาหารเน่าเสียง่ายประเภทเนื้อสัตว์

- **คลังสินค้าไวไฟ (Flammable Storage Warehouse)** คลังสินค้าประเภทนี้จะมีผนังปิดมิดชิด สร้างด้วยวัสดุทนไฟ ภายในอาคารแบ่งเป็นตอนๆ มีผนังกันปิดมิดชิดระหว่างห้อง เพื่อป้องกันและดับเพลิงไว้อย่างสมบูรณ์ คลังสินค้าชนิดนี้เก็บสินค้าที่ติดไฟง่ายหรือลุกไหม้ได้ด้วยตัวเอง

- **ไซโล (Silo)** ไซโลเป็นคลังสินค้าที่ใช้เก็บและอบสินค้าประเภทเมล็ดธัญญาพืช เช่น ข้าวโพด มันสำปะหลังอัดเม็ด การอบเพื่อลดความชื้น สินค้าที่ผ่านการอบไล่ความชื้นแล้วจะจัดเก็บไว้ในถัง ถังเก็บโดยทั่วไปจะเป็นทรงกลมมีขนาดความจุ 20-14,000 ตัน ไซโลส่วนใหญ่จะต้องตั้งเครื่องอบที่มีขนาดตั้งแต่ 1-150 ตัน

(4) **คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)** คลังสินค้าทัณฑ์บนจะมีลักษณะเช่นเดียวกับคลังสินค้าทั่วไป แต่คลังสินค้าทัณฑ์บนจะให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ส่งออกตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของคลังสินค้าทัณฑ์บนตามมาตรา 8 และ 8 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติ

ศุลกากร พ.ศ. 2469 โดยงดเว้นการเก็บอากรขาเข้าและขาออกแก่ของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อส่งออกไปยังนอกประเทศ ไม่ว่าจะส่งออกในสภาพเดิมเหมือน และที่นำเข้าหรือในสภาพที่ได้ผลิต ผสมหรือประกอบ เป็นอย่างอื่น คลังสินค้าทัณฑ์บนที่กรม ศุลกากรประกาศกำหนดให้มีการจัดตั้งเพื่อขอรับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรมี 7 ประเภท²⁸ ดังนี้

- **คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า** เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนซึ่งผู้ได้รับ อนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า สามารถนำวัตถุดิบจากต่างประเทศ เข้า มาทำการผลิต หรือ ผสม หรือ ประกอบ เป็นสินค้าสำเร็จรูปส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ โดย งดเว้นการเก็บอากรขาเข้า และอากรขาออก แก่ของที่ปล่อยออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อ ส่งออกนอกราชอาณาจักร ทั้งนี้ไม่ว่าจะส่งออกในสภาพเดิมที่นำเข้าหรือในสภาพที่ได้ผลิต หรือ ผสม หรือ ประกอบเป็นของอื่น

- **คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป** เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ใน การเก็บรักษาของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ การบรรจุหรือแบ่งบรรจุ การขนถ่ายสินค้า การกระจาย สินค้า และเพื่อกิจการอื่น ๆ ที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นสมควรอันจะเป็นการช่วยสนับสนุนการผลิต การประกอบอุตสาหกรรม และการค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

- **คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร** มี 2 ประเภท คือ (1) คลังสินค้าทัณฑ์บนกลาง ซึ่งคลังสินค้าทัณฑ์บนที่ให้บริการสาธารณะสำหรับเก็บของ เพื่อนำไป แสดงและขายในคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อขาย และ (2) คลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อขาย คือร้านค้า ปลอดอากรที่ขายของให้แก่ผู้โดยสารขาเข้าประเทศ หรือผู้โดยสารขาออกประเทศ คลังสินค้าทัณฑ์ บนประเภทร้านค้าปลอดอากรนี้ จะนิยมเรียกว่า “Duty Free Shop” เช่น King Power Duty Free เป็นต้น

- **คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปสำหรับจัดแสดงสินค้าหรือนิทรรศการ** เป็น คลังสินค้าทัณฑ์บนที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ในการนำของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ หรือของที่ นำเข้ามาผลิต ผสม ประกอบ หรือบรรจุในประเทศ ซึ่งมีเงื่อนไขได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมาย ศุลกากรหรือกฎหมายอื่น หรือของในประเทศซึ่งไม่มีค่าอากร เข้ามาจัดแสดงสินค้าหรือนิทรรศการ

²⁸ กรมศุลกากร, สิทธิประโยชน์ทางภาษี: คลังสินค้าทัณฑ์บน [Online]. แหล่งที่มา: <<http://www.customs.go.th/TaxPrivilege/TaxPrivilege1/TaxPrivilege1.jsp>> [14 กรกฎาคม 2551]

หรือเพื่อกิจการอื่น ๆ อันเป็นการช่วยสนับสนุนการผลิต การประกอบอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนจูงใจให้มีการลงทุนในประเทศเพิ่มมากขึ้น

- **คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปสำหรับเก็บน้ำมัน** เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ให้ใช้เป็นสถานที่เก็บน้ำมันที่นำเข้ามาใช้ภายในประเทศหรือส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการค้าน้ำมันทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยการผ่อนคลายภาระการชำระภาษีอากรของผู้นำเข้า รวมทั้งการสนับสนุนการสำรองน้ำมัน เพื่อความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ

- **คลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับซ่อมหรือสร้างเรือ** เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เก็บส่วนประกอบ อุปกรณ์ประกอบ และวัสดุสำหรับซ่อมหรือสร้างเรือหรือส่วนของเรือ ที่ได้รับยกเว้นอากร

- **เขตคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับประกอบการค้าเสรีที่ปลอดจากภาระภาษีอากร** คือ อาณาบริเวณที่กรมศุลกากรอนุมัติให้จัดตั้งขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นที่รวมของคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนด

ในข้อพิจารณาเรื่องคลังสินค้า ผู้ประกอบการทั่วไปจะมีคลังสินค้าเป็นของตนเอง เรียกว่า “คลังสินค้าเอกชน” (Private Warehouse)²⁹ ซึ่งผู้ประกอบการสร้างขึ้นเอง หรือเช่าซื้อเพื่อประโยชน์ในการเก็บรักษาสินค้าสำเร็จรูป หรือวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตของผู้ประกอบการเอง ซึ่งถ้าผู้ประกอบการสร้างเองก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับต้นทุนอาคาร ที่ดิน อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ต่างๆ โดยคลังสินค้าประเภทนี้จะไม่มีการรับฝากสินค้าจากผู้อื่น เพราะถือว่าจะดำเนินธุรกิจเฉพาะของกิจการเอง

แต่ในปัจจุบัน คลังสินค้ากลายเป็นธุรกิจโลจิสติกส์แขนงหนึ่ง มีบุคคลที่สามสร้างคลังสินค้าขึ้นเพื่อเป็นธุรกิจในการให้บริการแก่ผู้ประกอบการที่ไม่ต้องการเป็นเจ้าของคลังสินค้าเองเนื่องด้วยเหตุผลหลายประการ เช่น ความไม่พร้อมด้านเงินทุน หรือผู้ประกอบการต้องการลดต้นทุนการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์โดยไม่จำเป็น หรืออาจเนื่องจากตำแหน่งพื้นที่ห่างไกลยากที่จะ

²⁹ ดลพร บุญพารอด, เอกสารการสอบศุติวิชา การควบคุมคุณภาพและการจัดการสินค้าคงคลัง, หน้า 176.

ควบคุม หรือเนื่องจากไม่คุ้มกับปริมาณสินค้าที่จัดเก็บ ดังนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า จึงเกิดขึ้นเพื่อสนองต่อข้อกำหนดต่างๆ ของผู้ประกอบการ โดยจะเรียกคลังสินค้าประเภทนี้ว่า “คลังสินค้าสาธารณะ” (Public Warehouse) คลังสินค้าสาธารณะส่วนใหญ่จัดตั้งขึ้นในรูปแบบของบริษัทจำกัด และดำเนินธุรกิจทางด้านการจัดการสินค้า บริการให้เช่าคลังสินค้า บริการรับฝากสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับคลังสินค้าโดยเฉพาะ ซึ่งคลังสินค้าสาธารณะส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปแบบของคลังสินค้าทั่วไป คลังสินค้าพิเศษ และคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป

ในวิทยานิพนธ์จะจำกัดขอบข่ายศึกษาแต่เฉพาะการประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าสาธารณะ ประเภทคลังสินค้าทั่วไป (General Purpose Warehouse) คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป (General Bonded Warehouse) และคลังสินค้าประเภทศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) เท่านั้น โดยคลังสินค้าประเภทศูนย์กระจายสินค้าจะแยกออกมาเป็นอีกหัวข้อหนึ่ง เนื่องจากมีลักษณะการประกอบธุรกิจที่มีความเฉพาะตัวกว่าคลังสินค้าประเภทอื่น

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจคลังสินค้า

ในการประกอบธุรกิจคลังสินค้า ไม่ได้หมายความว่ามีการมีคลังสินค้าให้เช่าเพื่อเก็บสินค้า หรือให้บริการด้านการรับฝากสินค้าเท่านั้น แต่การประกอบการคลังสินค้าเป็นอีกหนึ่งรูปแบบของการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าหรือที่มักเรียกกันว่า “ผู้ประกอบการคลังสินค้า” (Warehouse Operator) จะต้องใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการคลังสินค้า การบริหารจัดการคลังสินค้าที่ดีจะช่วยลดต้นทุนทางอุตสาหกรรมเนื่องจากเงินลงทุนของผู้ผลิตส่วนหนึ่งจะจมไปกับปริมาณสินค้าคงคลังที่ต้องเก็บสำรอง แต่ผู้ผลิตก็จำเป็นต้องมีคลังสินค้า เพื่อให้กระบวนการผลิตเป็นไปอย่างราบรื่นและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างทันที่ ดังนั้น การบริหารจัดการคลังสินค้าที่ดีทำให้ธุรกิจประสบความสำเร็จและสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้

ในปัจจุบันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้นำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการคลังสินค้ามากขึ้น เช่น บริษัท เบอริรี่ ยูเคเกอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ได้นำระบบเทคโนโลยี ISIS เข้ามาช่วยจำตำแหน่งและเวลาเข้าออกของคลังสินค้า เนื่องจากการใช้แรงงานคนอาจทำให้เกิดความผิดพลาดได้ง่าย โดยเทคโนโลยี ISIS ดังกล่าวมีความแม่นยำถึงร้อยละ 99 เช่น ในคลังสินค้าของบริษัทเบอริรี่ ยูเคเกอร์ โลจิสติกส์ จำกัด ที่มีพื้นที่กว่า 30,000 ตารางเมตร มีพื้นที่เก็บสินค้าถึง 20,000 พาเลท จะมีความผิดพลาดของกระบวนการจัดเก็บสินค้าไม่ถึงร้อยละ 1

ขอขยายการให้บริการของคลังสินค้าส่วนใหญ่จะครอบคลุมถึงงานดังต่อไปนี้

1. **รับฝากสินค้า (Storage)** การประกอบธุรกิจคลังสินค้าจะเน้นที่การรับฝากสินค้าเป็นหลัก ในกระบวนการรับฝากสินค้าจะเริ่มขึ้นที่การรับสินค้า (Receiving) การจัดส่งสินค้าออกให้แก่ผู้รับบริการ โดยขั้นตอนของการรับฝากและจัดส่งสินค้าอาจประกอบด้วยขั้นตอนย่อยๆ ดังต่อไปนี้

- การรับของ (Receiving) เริ่มตั้งแต่การรับของเข้าคลังสินค้าจากรถขนส่ง จากนั้นมีการพักรับสินค้าเพื่อจำแนก คัดแยก ตรวจสอบ และตรวจนับ และให้รหัสของเพื่อกำหนดสถานที่ในการจัดเก็บ
- การจัดเก็บของ (Storage) ในขั้นตอนนี้ก็จะมีการจัดเก็บสินค้า โดยอาจมีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการจัดเก็บเพื่อจะได้ทราบตำแหน่งที่ตั้งของสินค้าแน่นอนและสะดวกในการส่งมอบ และจะต้องอาศัยการวางแผนการจัดเก็บที่ดี โดยคำนึงถึงเวลาที่จะทำการเบิกจ่ายในภายหลังจากจะต้องหาได้รวดเร็ว และแม่นยำ
- การเบิกจ่าย หรือการเลือกหยิบสินค้า (Order Picking) การหยิบสินค้าเป็นงานที่สำคัญของคลังสินค้า การหยิบสินค้าที่มีประสิทธิภาพจะลดวงจรเวลาการสั่งซื้อและตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้เร็ว
- การจัดส่ง (Shipping) เป็นขั้นตอนที่จะต้องนำสินค้าที่เบิกจ่ายมากองรวม เพื่อเตรียมการจัดส่ง มีการตรวจนับ ตรวจสอบยอดกับเอกสารส่งของ จัดเรียงกองสินค้าสำหรับรถแต่ละเที่ยว มีการนำของขึ้นรถหรือตู้คอนเทนเนอร์ (Loading) และปล่อยรถไปตามเส้นทางที่ได้มีการวางแผนกำหนดไว้

2. **บรรจุภัณฑ์ (Packaging)** ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าบางราย ก็จะให้บริการด้านการบรรจุหีบห่อด้วย โดยบรรจุภัณฑ์แต่ละประเภทก็จะมี ความแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับตลาดแต่ละแห่งและค่านิยมของบรรจุภัณฑ์ที่แตกต่างกันไป

3. **ติดฉลาก (Labeling)** สินค้าที่ส่งออกบางประเภทอาจยังไม่ทราบตลาดเป้าหมาย ดังนั้นจึงไม่ติดฉลากจนกว่าจะรู้ว่าส่งไปประเทศใด ทั้งนี้เพราะกฎระเบียบเกี่ยวกับฉลากของแต่ละประเทศแตกต่างกันและนอกจากนี้บางประเทศมีภาษาราชการมากกว่า 1 ภาษา ฉลากที่ติดก็จะต้องมีมากกว่า 1 ภาษาด้วย ดังนั้น ในบางครั้งผู้ประกอบการคลังสินค้าก็จะให้บริการด้านการติดฉลากสินค้าด้วย

4. **ผสมสินค้า (Blending or Mixing)** คลังสินค้าในบางกรณีก็จะให้บริการด้านการผสมสินค้า หรือใส่สารปรุงแต่ง (Additive) ผู้ประกอบการเมื่อผลิตสินค้าแล้วจะนำไปเก็บไว้ที่คลังสินค้า เมื่อลูกค้าต้องการส่วนผสมหรือคุณลักษณะสินค้าอย่างใด คลังสินค้าก็จะทำหน้าที่ผสมให้

5. **สินค้าพร้อมขาย (Floor-Ready Merchandise)** ในบางกรณีร้านค้าปลีกต้องการสินค้าพร้อมขายเพื่อลดค่าใช้จ่าย โดยสินค้าที่มาถึงที่ร้านก็สามารถจำหน่ายได้ทันที ทางร้านจะไม่ต้องเสียเวลาและแรงงานกับการจัดเตรียมสินค้า ดังนั้น ในบางกรณีคลังสินค้าก็จะให้บริการติดฉลากและป้ายราคาสินค้า เช่น นำเสื้อผ้าใส่ไม้แขวนและติดป้ายราคา สินค้าเมื่อไปถึงที่ร้านก็สามารถขายได้ทันที

6. **การบริหารจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management)** ในบางกรณี ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าก็จะมี การให้บริการด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าแก่ผู้ประกอบการ ซึ่งจะมีการนำเทคโนโลยีในการบริหารจัดการคลังสินค้ามาใช้ด้วย รวมถึงจะมีการให้บริการด้านการให้ปรึกษาด้านคลังสินค้าแก่ผู้ประกอบการด้วย

3.4 ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)

1. ความหมายและประเภทศูนย์กระจายสินค้า

ศูนย์กระจายสินค้า หรือ Distribution Center ตามความหมายตามพจนานุกรมโลจิสติกส์ ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า³⁰

“ศูนย์กระจายสินค้า คือ คลังสินค้าของผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป ซึ่งรวมไปถึงสถานที่รวบรวมสินค้าของการค้าส่งและค้าปลีก นอกจากนี้ ยังหมายความรวมถึงสถานที่อำนวยความสะดวกที่กิจการใช้ในการให้ความสะดวกในการเคลื่อนย้ายและไหลของสินค้า”

ดังนั้น ศูนย์กระจายสินค้าก็คือคลังสินค้าประเภทหนึ่ง และยังรวมถึงสถานที่รวบรวมสินค้าของการค้าส่งและค้าปลีกด้วย โดยศูนย์กระจายสินค้าถือเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ จะทำหน้าที่เป็นหน่วยเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิต (Manufacturer) กับลูกค้า (Customer) หรือส่งไปยังสถานที่จำหน่ายสินค้าของผู้ประกอบการ ศูนย์กระจายสินค้าจะไม่เน้นที่การจัดเก็บรักษาสินค้าเช่นคลังสินค้าปกติทั่วไป แต่ศูนย์กระจายสินค้าจะเน้นการรวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าสำเร็จรูป (Finished Goods) แล้วกระจายไปให้แก่ลูกค้าหรือร้านค้าปลีกในเครือ (Chain Store) อย่างตรงเวลา ถูกต้อง และมีประสิทธิภาพตามคำสั่งซื้อของลูกค้า ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ดังนั้น หน้าที่สำคัญของศูนย์กระจายสินค้าจึงเป็นแหล่งในการรวบรวม แบ่ง ประกอบ บรรจุ คัดแยก จัดระบบการขนส่ง เพื่อจัดส่งสินค้าไปให้ลูกค้าตรงตามสถานที่และตรงเวลา

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจศูนย์กระจายสินค้า

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าส่วนใหญ่จะทำหน้าที่รับสินค้าจากผู้ผลิตแต่ละรายมาเก็บที่คลังสินค้าของตน โดยดำเนินการบริหารจัดการในการควบคุมปริมาณสินค้าและใช้เทคโนโลยีในการกระจายสินค้าและจัดส่งสินค้าแทนผู้ผลิตหรือเจ้าของสินค้า ศูนย์กระจายสินค้าจะรับผิดชอบงานขนส่งจนสินค้าถึงผู้รับ ประโยชน์ของศูนย์กระจายสินค้าก็คือ ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งของผู้ผลิตไปสู่ผู้ขายปลีกหรือลูกค้าแต่ละราย ผู้ผลิตสามารถขนส่งมาที่ศูนย์

³⁰ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, โครงการศึกษาและออกแบบ การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและส่งออกเบ็ดเสร็จของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, (กรุงเทพมหานคร, 2538), หน้า 238.

กระจายสินค้าแห่งเดียว และทางศูนย์กระจายสินค้าจะทำการกระจายสินค้าสู่ลูกค้าตามความถี่ที่ลูกค้าต้องการ ทำให้ลูกค้าไม่จำเป็นต้องมีที่เก็บสต็อกจำนวนมาก ณ ที่จุดขายอีกต่อไป ทำให้ต้นทุนด้านสินค้าคงคลังของลูกค้าที่ส่วนใหญ่เป็นผู้ค้าปลีกลดลงเป็นการเฉลี่ยพื้นที่และเฉลี่ยราคา ร่วมกับกับผู้ผลิต ทำให้ต้นทุนรวมด้านการขนส่งต่ำลงสามารถแข่งขันกับผู้ผลิตรายอื่นได้

แต่ในบางครั้งศูนย์กระจายสินค้า จะตัดขั้นตอนการจัดเก็บไป โดยจะมีการรวบรวมสินค้า และจัดส่งไปยังผู้รับสินค้าทันที ซึ่งจะนิยมเรียกการกระจายสินค้าประเภทนี้ว่า “Cross-Dock”^{*} ซึ่งศูนย์กระจายสินค้าที่นิยมใช้การกระจายสินค้าแบบ Cross-Dock ส่วนใหญ่จะให้บริการแก่ผู้ค้าปลีกในการกระจายและขนส่งสินค้าจากศูนย์กระจายสินค้ามา ณ สถานที่ขายสินค้า

ขอบข่ายการให้บริการของศูนย์กระจายสินค้าส่วนใหญ่จะครอบคลุมถึงงานด้านคลังสินค้า การควบคุมสินค้าคงคลัง และการขนส่งและการกระจายสินค้า ดังต่อไปนี้³¹

- การจัดเก็บและกระจายสินค้า
- การยกขนและการบรรจุหีบห่อ
- การตีป้ายหรือฉลาก
- การห่อของ
- การรับคำสั่งซื้อ
- การแกะห่อและบรรจุใหม่
- การนับสินค้าคงเหลือ
- กระบวนการรับคืนสินค้า
- การให้คำปรึกษาด้านการขนส่งและการกระจายสินค้า

* Cross - Dock คือ รูปแบบการกระจายสินค้า แบบรับและส่งทันที โดยตัดขั้นตอนการจัดเก็บและการเบิกสินค้าออกไป ไม่มีการจัดเก็บ จึงประหยัดขั้นตอนและประหยัดเวลาทำงานลงได้

³¹ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, โครงการศึกษาและออกแบบ การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและส่งออกเบ็ดเสร็จของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, หน้า

ส่วนกระบวนการทำงานของศูนย์กระจายสินค้าจะทำหน้าที่หลัก 4 ประการดังนี้³²

- **การรับสินค้า (Receiving)** คือ การรับสินค้าที่ขนส่งมาจากผู้ผลิต ในศูนย์กระจายสินค้าจะประกอบด้วยท่าจอดรถขนส่งสินค้าหลายๆ ท่า ซึ่งเป็นสถานที่ที่รถขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตมาจอดและยกสินค้าลง เพื่อนำมาจัดเก็บต่อไป
- **การจัดเก็บ (Storage)** ภายหลังจากขั้นตอนการรับสินค้า ศูนย์กระจายสินค้าก็จะทำการขนย้ายสินค้าไปเก็บในคลังสินค้าที่ส่วนใหญ่จะเป็นการจัดเรียงในแนวดิ่ง และทางศูนย์กระจายสินค้าก็จะกำหนดรหัสและสถานที่ในการเก็บสินค้านั้นตามลักษณะการขายของสินค้า เช่น สินค้าประเภทที่มีการเคลื่อนไหวเร็ว (Fast Moving Item) ประเภทที่มีการเคลื่อนไหวปานกลาง (Medium Moving Item) และประเภทที่มีการเคลื่อนไหวช้า (Slow Moving Item) ซึ่งส่วนใหญ่จะพิจารณาตามความต้องการของลูกค้า
- **การเบิกจ่ายสินค้า (Order Picking)** คือ การนำสินค้าออกมาจากคลังสินค้าเพื่อเตรียมจัดส่งให้แก่ลูกค้าตามคำสั่งของเจ้าของสินค้า หรือผู้ขายปลีก
- **การจัดส่งสินค้า (Shipping)** หลังจากเบิกสินค้าตามคำสั่งแล้ว ก็จะต้องทำการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าต่อไป

จากหลักการทำงานของศูนย์กระจายสินค้า จะพบได้ว่าการทำงานของศูนย์กระจายสินค้าต้องมีการไหลเวียนของข้อมูล (Information Flow) จำนวนมาก ควบคู่ไปกับการเคลื่อนย้ายของสินค้า (Material Flow) ทั้งนี้ ในปัจจุบันได้มีการนำระบบคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการศูนย์กระจายสินค้า เพื่อให้การกระจายสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น และการที่การค้ามีการแข่งขันที่สูงขึ้น ศูนย์กระจายสินค้าก็จะมีบทบาทมากขึ้นด้วย

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการธุรกิจโลจิสติกส์ที่ให้บริการใน 4 ประเภทหลักจะได้พิจารณาต่อไปในบทต่อไป

³² เรื่องเดียวกัน, หน้า 239.

ลักษณะและข้อจำกัดทางกฎหมายและกฎระเบียบในการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ ในประเทศไทยของคนต่างด้าว

ข้อจำกัดทางกฎหมายและกฎระเบียบในการประกอบธุรกิจของคนชาติเป็นมาตรการ
หนึ่งในการควบคุมและกำกับธุรกิจจากต่างประเทศ โดยเฉพาะการลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งมี
มาตรการทางกฎหมายหลายประการ เช่น การออกกฎหมายภายในมาควบคุมการเข้ามาประกอบ
กิจการใหม่ในประเทศ การควบคุมการซื้อกิจการที่มีอยู่แล้ว ควบคุมอัตราส่วนความเป็นเจ้าของ
ควบคุมผลิตภัณฑ์ ควบคุมเกี่ยวกับการทำงาน ควบคุมเกี่ยวกับการพัฒนา ควบคุมการนำเข้าและ
ส่งออกซึ่งเงินทุน ควบคุมสภาพที่ตั้งโรงงานหรือกิจการ ควบคุมด้านบุคลากร และการใช้แหล่ง
เงินทุนในประเทศ การควบคุมและการกำกับการลงทุนที่ใช้กันมากและแพร่หลาย ได้แก่ การ
ควบคุมการเข้ามาของการลงทุนจากต่างประเทศ (Entry of Foreign Investment) การกำหนดให้มี
ทุนของบุคคลท้องถิ่น (Local Participation) ทั้งในด้านทุนและการจัดการ และการควบคุม
เกี่ยวกับการโอนเงินทุนและกำไร¹

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ลงทุนต่างประเทศในประเทศไทย แม้ยังไม่มี
กฎหมายเฉพาะที่ควบคุมการลงทุนการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ลงทุนต่างประเทศ แต่การ
เข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ลงทุนต่างประเทศจะมีข้อจำกัดปรากฏตามกฎหมายต่างๆ ที่
เกี่ยวกับการลงทุน ซึ่งมีทั้งกฎหมายในแนวราบที่ใช้บังคับทั่วไป เช่น พระราชบัญญัติการประกอบ
ธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ประมวลกฎหมายที่ดิน พ.ศ. 2497 เป็นต้น และกฎหมายใน
แนวดิ่งที่ใช้บังคับเฉพาะกิจการ เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ประกาศคณะ
ปฏิวัติฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 เป็นต้น

นอกจากนั้น ยังมีกฎหมายควบคุมอื่นๆ ที่ออกมาเพื่อวัตถุประสงค์อื่นโดยเฉพาะ มิได้
มีวัตถุประสงค์ที่จะไปควบคุมหรือกำกับการลงทุนโดยตรง แต่บทบัญญัติในกฎหมายนั้นจะมี

¹ โกศล ฉันทิกุล, คำบรรยายกระบวนวิชากฎหมายเกี่ยวกับการลงทุน พร้อมด้วย
พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง และประกาศที่เกี่ยวข้อง, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร:
สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2534), หน้า 83-87.

ผลกระทบหรือเกี่ยวข้องกับการลงทุน กฎหมายประเภทนี้ เช่น กฎหมายว่าด้วยสิ่งแวดล้อม กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค และกฎหมายแรงงาน เป็นต้น

ในบทนี้จะได้พิจารณาถึงบทบัญญัติและข้อจำกัดตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ลงทุนจากต่างประเทศ ทั้งกฎหมายในแนวราบ กล่าวคือ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่ใช้ในการพิจารณาเรื่องการเข้ามาประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยจะพิจารณาว่าการให้บริการด้านโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นถือเป็นการประกอบธุรกิจประเภทใด คนต่างด้าวสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจดังกล่าวได้หรือไม่ และภายใต้หลักเกณฑ์ใด รวมทั้งมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่นๆ ที่มีผลให้คนต่างด้าวสามารถเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์นี้ได้หรือไม่ เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และความตกลงระหว่างประเทศ เป็นต้น และจะศึกษาถึงการเข้ามาประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในรูปแบบต่างๆ โดยจะทำการศึกษาและวิเคราะห์ถึงโครงสร้างการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวที่เป็นบริษัทข้ามชาติหรือที่มักเรียกว่าบริษัทข้ามชาติ* ซึ่งจะยกกรณีศึกษาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นบริษัทข้ามชาติ 1 ราย คือ บริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใหญ่ของประเทศ โดยจะวิเคราะห์ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ โครงสร้างการถือหุ้น และโครงสร้างการดำเนินงานของบริษัท จำกัดดังกล่าว

จากนั้นจะศึกษาถึงข้อจำกัดด้านการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวที่เป็นกฎหมายในแนวดิ่งซึ่งใช้เฉพาะกับธุรกิจโลจิสติกส์แบบแยกประเภทใน 4 ประเภท คือ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า รวมถึงจะพิจารณาถึงข้อจำกัดการ

* บริษัทข้ามชาติ คือ กลุ่มของนิติบุคคลซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทจำกัดที่ประกอบธุรกิจอยู่ในประเทศต่างๆ ที่ตั้งขึ้นภายใต้ต้นนโยบายและวัตถุประสงค์ของการรวมกลุ่ม นิติบุคคลในกลุ่มนั้นเชื่อมสัมพันธ์โดยการเป็นเจ้าของ (Ownership) การควบคุม (Control) สัญญา (Contract) หรือการถือหุ้นข้ามกัน (Cross-shareholding) บริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่มีขนาดใหญ่มาก มีปริมาณการขายในต่างประเทศ มีบริษัทลูก (Subsidiary) ในประเทศต่างๆ หลายสิบบริษัท (อินชา รอดชมพู่, “มาตรการทางกฎหมายของประเทศผู้รับการลงทุนในการควบคุมบริษัทข้ามชาติ”, (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 4.

ประกอบธุรกิจตามกฎหมายอื่นที่มีผลต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าว เช่น ประมวลกฎหมายที่ดิน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นต้น

และท้ายสุดจะศึกษาถึงความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวบางความตกลง กล่าวคือ ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Service: GATS) ความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement) ได้แก่ ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (Thailand-Australia Free Trade Agreement: TAFTA) ความตกลงระหว่างราชอาณาจักรไทยและญี่ปุ่นสำหรับความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ (Japan-Thailand Economic Partnership Agreement: JTEPA) และสนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยและสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2511 (Treaty of Amity and Economic Relation between The Kingdom of Thailand and The United States of America)

1. ลักษณะและข้อจำกัดในการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

ในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทย กฎหมายทั่วไปลำดับแรกที่จะต้องพิจารณา คือ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 (“พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว”) ซึ่งเป็นกฎหมายที่วางข้อจำกัดการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในแนวราบใช้บังคับทั่วไปในปัจจุบัน แต่เดิมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จะอยู่ภายใต้ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 พ.ศ. 2515 แต่เนื่องจากประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 มีบางหลักการไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจ การลงทุนและการค้าระหว่างประเทศ และเพื่อส่งเสริมให้มีการแข่งขันในการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศโดยรวม รัฐบาลจึงได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาใช้บังคับแทน²

หลักการของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จะมีลักษณะเป็น Negative List Approach กล่าวคือ จะมีการระบุประเภทธุรกิจที่ห้ามคนต่างด้าวประกอบกิจการ

² หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

หรือกำหนดให้ต้องขออนุญาต ส่วนประเภทธุรกิจที่ไม่ได้ระบุไว้ คนต่างด้าวก็สามารถดำเนินการได้ ซึ่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก็กำหนดโดยใช้หลักดังกล่าวคือ จะไม่มีข้อจำกัดห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจในประเทศไทย เว้นแต่เป็นธุรกิจที่อยู่ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คือ บัญชี 1 บัญชี 2 และบัญชี 3 ซึ่งทั้งสามบัญชีจะมีเหตุผลและข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจแตกต่างกันไป ลักษณะและข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว มีดังนี้

1.1 ความหมายของ “คนต่างด้าว”

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เป็นกฎหมายที่มีข้อจำกัดห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามที่กฎหมายกำหนด ในลำดับแรกจะต้องพิจารณาว่า “คนต่างด้าว” ที่ถูกจำกัดสิทธิในการประกอบธุรกิจบางประเภทได้แก่บุคคลประเภทใดบ้าง

มาตรา 4 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ได้กำหนดนิยามของ “คนต่างด้าว” ไว้ดังนี้

“คนต่างด้าว” หมายความว่า

- (1) บุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย
- (2) นิติบุคคลที่ไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย
- (3) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยและมีลักษณะดังนี้
 - (ก) นิติบุคคลซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้น ถือโดยบุคคลตาม (1) หรือ (2) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) หรือ (2) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนในนิติบุคคลนั้น
 - (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียนซึ่งหุ้นส่วนผู้จัดการเป็นบุคคลตาม (1)
- (4) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

เพื่อประโยชน์แห่งคำนิยามให้ถือว่าหุ้นของบริษัทจำกัดที่มีใบอนุญาตชนิด ออกให้แก่ผู้ถือเป็นหุ้นของคนต่างด้าว เว้นแต่จะได้มีกฎกระทรวงกำหนดไว้ เป็นอย่างอื่น”

จากบทนิยามพิจารณาได้ว่า “คนต่างด้าว” หมายความว่ารวมทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล คนต่างด้าวที่เป็นบุคคลธรรมดาจะหมายถึงบุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย ซึ่งก็คือบุคคลที่ไม่ได้รับสัญชาติไทยโดยการเกิด และโดยการขอแปลงสัญชาติ ตามพระราชบัญญัติสัญชาติ พ.ศ. 2528³

ส่วนในกรณีที่คนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลนั้น กฎหมายได้กำหนดให้นิติบุคคล 3 กลุ่ม ถือเป็นคนต่างด้าว ดังนี้

1. นิติบุคคลตาม (2) คือ นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทย ซึ่งหมายถึงนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายต่างประเทศทั้งหมดที่เข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทย แต่ไม่ได้มาจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลไทย เช่น สาขาของธนาคารต่างประเทศ เป็นต้น

2. นิติบุคคลตาม (3) คือ นิติบุคคลที่จดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทย แต่กฎหมายถือว่าเป็นนิติบุคคลต่างด้าว ได้แก่

- ก. นิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทยแต่คนต่างด้าวที่เป็นบุคคลธรรมดา หรือคนต่างด้าวตาม (2) ถือหุ้นตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนของนิติบุคคล หรือมีคนต่างด้าวลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น
- ข. ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วน ผู้จัดการหรือผู้จัดการเป็นบุคคลธรรมดาที่ไม่มีสัญชาติไทย

จากข้อ ก. พิจารณาได้ว่ากฎหมายใช้หลักเกณฑ์เรื่องการถือหุ้นและการลงทุนเป็นข้อพิจารณา กรณีบริษัทจำกัดจะพิจารณาการถือหุ้นจากสัดส่วนหุ้นทั้งหมดของบริษัท กรณีบริษัท

³ ประพীর อภิชาติสกุล, “การศึกษาเพื่อปรับปรุงแก้ไขประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 ภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าและบริการ (GATS),” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542), หน้า 220.

มหาชนจำกัดจะพิจารณาจากสัดส่วนการถือหุ้นที่ขายแก่ผู้ถือหุ้นทั่วไปแล้ว และในกรณีนี้ห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลจะพิจารณาจากสัดส่วนการลงทุน ตัวอย่างเช่น

“บริษัท A จำกัด ซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทย มีทุนจดทะเบียน 1,000,000 บาท แบ่งออกเป็น 10,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท หากบริษัท A จำกัด มีคนต่างด้าวถือหุ้นตั้งแต่ 5,000 หุ้นขึ้นไป บริษัท A จำกัด ก็จะต้องถือเป็นคนต่างด้าวตาม (3) แล้ว โดยใช้หลักเกณฑ์เรื่องการถือหุ้นมาพิจารณา”

“ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล B มีคนต่างด้าวมาลงทุน 700,000 บาท และมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยลงทุน 300,000 บาท ในกรณีนี้ก็ต้องถือว่า ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล B เป็นคนต่างด้าวตาม (3) แล้ว โดยพิจารณาจากหลักการลงทุน”

ส่วนกรณีตามข้อ ข. ใช้เฉพาะห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนเท่านั้น หากห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน มีหุ้นส่วนผู้จัดการหรือผู้จัดการเป็นคนต่างด้าว ก็จะต้องถือว่าห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้น เป็นคนต่างด้าวด้วย โดยไม่ต้องพิจารณาว่าทุนของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นมีคนต่างด้าวถือหุ้นข้างมากหรือไม่ ตัวอย่างเช่น

“ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล C มีคนต่างด้าวมาลงทุน 400,000 บาท และมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยลงทุน 600,000 บาท แต่มีนาย D บุคคลธรรมดาสัญชาติอังกฤษเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ ในกรณีนี้ก็ต้องถือว่า ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล C เป็นคนต่างด้าวตาม (3) แล้ว เนื่องจากมีคนต่างด้าวเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ”

ดังนั้น ในกรณีบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด หากมีคนต่างด้าวถือหุ้นไม่ถึงกึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นทั้งหมด หรือไม่ถึงกึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ได้ขายแก่ผู้ถือหุ้นทั่วไปแล้ว ตามลำดับ แม้ว่าบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดจะมีกรรมการทั้งหมดเป็นคนต่างด้าวก็ตาม บริษัทดังกล่าวก็ไม่ถือเป็นคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

3. นิติบุคคลต่างด้าวตาม (4) คือ นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลถือ โดยบุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย หรือถือโดยนิติบุคคล

ตาม (2) หรือ (3) หรือ หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลตาม (2) หรือ (3) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น การที่กฎหมายกำหนดนิยามคนต่างด้าวในกรณีเป็นนิติบุคคลตาม (4) ซึ่งเป็นการถือหุ้นทางอ้อมนี้ ก็เพื่อต้องการป้องกันมิให้เกิดการหลีกเลี่ยงกฎหมาย โดยการเข้าถือหุ้นในนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทยนั่นเอง

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ได้กำหนดให้หุ้นผู้ถือเป็นหุ้นในสัดส่วนของคนต่างด้าว ทั้งนี้ เนื่องจากลักษณะของหุ้นผู้ถือเป็นหุ้นที่สามารถเปลี่ยนมือได้ง่าย โดยการส่งมอบใบหุ้นเท่านั้น⁴ ดังนั้น จึงยากแก่การควบคุมสัดส่วนการถือหุ้น กฎหมายจึงกำหนดให้หุ้นผู้ถือเป็นหุ้นของคนต่างด้าว

การที่พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พิจารณาความเป็นคนต่างด้าวของนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดและบริษัทมหาชนจำกัด โดยพิจารณาจากสัดส่วนการถือหุ้นเท่านั้น ทำให้ในทางปฏิบัติมีการหลีกเลี่ยงกฎหมายดังกล่าวกันมาก โดยวิธีจดทะเบียนเป็นบริษัทตามกฎหมายไทย และให้คนสัญชาติไทยมาถือหุ้นแทนคนต่างด้าว (Nominee) ในสัดส่วนข้างมาก (มากกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด) และให้คนต่างด้าวถือหุ้นในสัดส่วนข้างน้อย การถือหุ้นในลักษณะนี้ก็จะทำให้บริษัทที่ตั้งขึ้นมีสภาพเป็นบริษัทไทย และสามารถประกอบธุรกิจได้โดยไม่ถูกจำกัดตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว แต่หากพิจารณาถึงอำนาจในการบริหารจัดการบริษัท ก็พบว่ามีการกำหนดให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นข้างน้อยมีอำนาจในการบริหารจัดการ และควบคุมบริษัท (Minority Control) ซึ่งการควบคุมโดยผู้ถือหุ้นฝ่ายข้างน้อยที่เป็นคนต่างด้าวอาจกระทำได้หลายวิธี* เช่น

⁴ มาตรา 1135 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

* จากประสบการณ์ของผู้เขียนที่ทำงานในสำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย ซึ่งมีขอบข่ายการให้บริการด้านกาให้คำปรึกษาทางด้านกฎหมายแก่นักลงทุนต่างชาติ เห็นว่ามีการกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ที่ให้คนต่างด้าวมีอำนาจควบคุมองค์กรธุรกิจได้หลายประการโดยอาจควบคุมในที่ประชุมผู้ถือหุ้น ที่ประชุมกรรมการ และการมอบอำนาจ เป็นต้น

1. การกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทให้คนต่างด้าวที่ถือหุ้นฝ่ายข้างน้อยมีสิทธิออกเสียง (Voting Right) ในที่ประชุมผู้ถือหุ้นมากกว่าผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทย

การควบคุมโดยวิธีนี้เป็นแนวทางที่คนต่างด้าวจะใช้ควบคุมบริษัท โดยจะกำหนดในข้อบังคับบริษัท หรือสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น (Shareholder Agreement) ให้หุ้นของบริษัทแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ หุ้นสามัญ (Common Share) และหุ้นบุริมสิทธิ (Preferred Share) และกำหนดให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยถือหุ้นสามัญตั้งแต่ร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดขึ้นไป และผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างด้าวถือหุ้นบุริมสิทธิที่มีสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด และกำหนดในข้อบังคับของบริษัทให้หุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิดีกว่าหุ้นสามัญ เช่น กำหนดว่าหุ้นบุริมสิทธิ 1 หุ้น สามารถออกเสียงได้ 5 เสียง และหุ้นสามัญ 1 หุ้น สามารถออกเสียงได้ 1 เสียง เป็นต้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าแม้ผู้ถือหุ้นต่างด้าวจะถือหุ้นในสัดส่วนที่น้อยกว่าผู้ถือหุ้นไทยก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาถึงสิทธิออกเสียงลงมติในที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้ว คนต่างด้าวจะมีสิทธิออกเสียงลงมตินับรวมกันแล้วมากกว่าผู้ถือหุ้นไทย ทำให้ผู้ถือหุ้นต่างด้าวที่เป็นผู้ถือหุ้นข้างน้อยมีสิทธิออกเสียงลงมติที่มากกว่า และมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัทโดยผ่านมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้ นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นของบริษัทอาจกำหนดสิทธิอื่นๆ ของหุ้นบุริมสิทธิไว้ในข้อบังคับของบริษัทได้ด้วย เช่น มีสิทธิได้รับเงินปันผลในสัดส่วนที่มากกว่าหุ้นสามัญ หรือสิทธิได้รับเงินปันผลก่อน เป็นต้น

อนึ่ง ในบางบริษัทอาจกำหนดให้หุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิในการออกเสียงด้อยกว่าหุ้นสามัญก็ได้ เช่น กำหนดให้หุ้นบุริมสิทธิ 10 หุ้นมีสิทธิออกเสียงได้ 1 เสียง และหุ้นสามัญ 1 หุ้นมีสิทธิออกเสียงได้ 1 เสียง ในกรณีเช่นนี้ก็ทำให้ผู้ถือหุ้นไทยถือหุ้นบุริมสิทธิ และผู้ถือหุ้นต่างด้าวถือหุ้นสามัญ

2. การกำหนดในข้อบังคับของบริษัทให้ผู้ถือหุ้นต่างด้าวมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัท

วิธีนี้จะกำหนดให้ผู้ถือหุ้นข้างน้อยที่เป็นต่างด้าวมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัท ซึ่งจะมีการกำหนดอำนาจต่างๆ ไว้ในข้อบังคับของบริษัท อาจใช้วิธีแบ่งผู้ถือหุ้นออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ถือหุ้นไทยและกลุ่มผู้ถือหุ้นต่างด้าว และกำหนดให้แต่เฉพาะกลุ่มผู้ถือหุ้นต่างด้าวเท่านั้นที่มีอำนาจในการเสนอชื่อและแต่งตั้งกรรมการบริษัท และกรรมการผู้ที่มีอำนาจกระทำแทนบริษัท เป็นต้น

3. การกำหนดในข้อบังคับของบริษัท ว่ามติทุกชนิดของที่ประชุมผู้ถือหุ้น จำต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นฝ่ายข้างน้อยที่เป็นคนต่างด้าวด้วย หรือผู้ถือหุ้นฝ่ายข้างน้อยมีสิทธิคัดค้านการลงมติ (Veto) ได้

การกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทว่ามติทุกชนิดของที่ประชุมผู้ถือหุ้น จะต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นฝ่ายข้างน้อยที่เป็นคนต่างด้าวด้วย จะทำให้ผู้ถือหุ้นฝ่ายข้างน้อยมีอำนาจในการควบคุมบริษัท ในบางกรณีจะไม่นำหลักเกณฑ์เรื่องการผ่านมติโดยเสียงข้างมากธรรมดา (Simple Majority) มาใช้บังคับ⁵ เช่น กำหนดว่ามติทุกมติจะต้องได้รับคะแนนเสียงเท่ากับร้อยละ 60 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด กำหนดว่ามติผ่านก็ต่อเมื่อได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นฝ่ายข้างน้อยที่เป็นคนต่างด้าวด้วยอย่างน้อย 1 เสียง เป็นต้น

นอกจากนั้น ในบางกรณีอาจมีการกำหนดให้ผู้ถือหุ้นฝ่ายข้างน้อยที่เป็นคนต่างด้าวมีสิทธิในการคัดค้านมติ (Veto) ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้ เช่น กำหนดว่าผู้ถือหุ้นต่างด้าวมีสิทธิคัดค้านมติได้ เป็นต้น

4. การมอบฉันทะให้ผู้ถือหุ้นต่างด้าวมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน (Proxy)

การมอบฉันทะให้ผู้ถือหุ้นต่างด้าวมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อาจใช้วิธีการให้ผู้ถือหุ้นต่างด้าวมีอำนาจในการออกเสียงลงคะแนนในการประชุมผู้ถือหุ้นแทน (Proxy) ไม่ว่าจะเป็นการออกเสียงลงคะแนนโดยการชูมือ หรือการลงคะแนนลับ ซึ่งจะทำให้ผู้ถือหุ้นต่างด้าวสามารถใช้สิทธิลงคะแนนเสียงไปในทิศทางที่ตนต้องการได้⁶ และทำให้ผู้ถือหุ้นต่างด้าวสามารถคุมเสียงข้างมากในการลงมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อย่างเด็ดขาด และถูกต้องตามกฎหมาย

นอกจากการควบคุม บริหารจัดการโดยผ่านการประชุมผู้ถือหุ้นแล้ว ผู้ถือหุ้นฝ่ายข้างน้อยที่เป็นคนต่างด้าวอาจมีการบริหารจัดการ หรือควบคุมบริษัทโดยผ่านทางคณะกรรมการบริษัท (Board of Directors) หรือกรรมการผู้มีอำนาจ (Authorized Director) ก็ได้ ดังนี้

⁵ พิจิตรา นรนาพันธ์, “การเปิดเสรีการค้าบริการกับปัญหาการใช้ชื้อบุคคลอื่นประกอบธุรกิจแทนคนต่างด้าวในประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), หน้า 102.

⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 102.

1. การควบคุมผ่านคณะกรรมการบริษัท

คนต่างด้าวอาจควบคุมบริษัทโดยผ่านทางคณะกรรมการบริษัทได้ โดยใช้วิธีแต่งตั้งคนของตนเข้าไปเป็นกรรมการฝ่ายข้างมาก หรืออาจใช้วิธีการแบ่งกลุ่มกรรมการออกเป็นหลายกลุ่ม และกำหนดในข้อบังคับของบริษัทให้ผู้ถือหุ้นต่างด้าวมีสิทธิเสนอบุคคลที่เป็นกรรมการในสัดส่วนที่มากกว่าผู้ถือหุ้นไทย นอกจากนี้ อาจกำหนดให้กลุ่มกรรมการที่มาจากการเสนอของผู้ถือหุ้นต่างด้าวมีสิทธิมากกว่ากรรมการที่มาจากการเสนอชื่อของผู้ถือหุ้นไทย เช่น การให้สิทธิในการคัดค้าน (Veto) มติคณะกรรมการ เป็นต้น

2. การควบคุมผ่านกรรมการผู้มีอำนาจ

กรรมการผู้มีอำนาจจะเป็นผู้บริหารจัดการบริษัท มีอำนาจในการลงนามผูกพันบริษัท คนต่างด้าวอาจมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัทโดยผ่านทางกรรมการผู้มีอำนาจได้ เช่น การกำหนดให้กรรมการฝ่ายต่างด้าวเป็นกรรมการผู้มีอำนาจลงนาม (Authorized Director) หรือ กำหนดให้กรรมการฝ่ายไทยและกรรมการฝ่ายต่างด้าวจะต้องลงนามด้วยกัน (Jointly Signature) เป็นต้น

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในปัจจุบัน ได้มีบทลงโทษผู้ถือหุ้นแทนคนต่างด้าว (Nominee) เพื่อให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจโดยหลีกเลี่ยงหรือฝ่าฝืนบทกฎหมายไว้ในมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งผู้ถือหุ้นแทนจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งแสนถึงหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และศาลมีอำนาจสั่งให้เลิกการถือหุ้นแทนดังกล่าวได้ หากผู้ถือหุ้นแทนฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาลต้องระวางโทษปรับวันละหนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาทตลอดระยะเวลาที่ฝ่าฝืน

จากช่องว่างของนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” ทำให้มีผู้ฝ่าฝืน หลีกเลียง พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจคนต่างด้าวกันมาก และกระบวนการตรวจสอบก็ทำได้ยาก ในปี พ.ศ. 2550 รัฐบาลของพลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ นายกรัฐมนตรี จึงมีแนวนโยบายที่จะแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวใหม่ โดยได้ยกร่างพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. สำคัญของการแก้ไข คือ การแก้ไขนิยาม “คนต่างด้าว” และประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น รวมทั้งแก้ไขบทบัญญัติเรื่องโทษให้หนักขึ้น

ร่างพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. ฉบับที่ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2550 ได้มีการเสนอแก้ไขหลักเกณฑ์ในเรื่องนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” ในกรณีเป็นนิติบุคคลไว้ โดยให้นำหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิในการออกเสียงลงคะแนน (Voting Right) มาพิจารณาด้วย กล่าวคือ ถ้านิติบุคคลใดมีส่วนออกเสียงของคนต่างด้าวตั้งแต่กึ่งหนึ่งของจำนวนคะแนนเสียงที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ก็จะต้องถือว่าเป็นนิติบุคคลนั้นเป็น “คนต่างด้าว” ด้วย แต่เมื่อได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. เข้าสู่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้อภิปราย และมีมติให้ส่งคืนร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวคืนกระทรวงพาณิชย์เพื่อให้พิจารณาทบทวนใหม่*

นอกจากนั้น ในการเสนอแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้นำเรื่องอำนาจในการบริหารจัดการ (Control)** มาเป็นเกณฑ์ในเรื่องการพิจารณานิยามคำว่า “คนต่างด้าว” ด้วย

1.2 หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจทั่วไปของคนต่างด้าว

1.2.1 หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจ

ในกรณีที่คนต่างด้าวจะเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยนั้น โดยหลักแล้วพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ไม่ได้ห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจในประเทศไทย เว้นแต่เป็นธุรกิจที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว*** ที่ห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจ หรือมีเงื่อนไขในการประกอบธุรกิจ

* ในปัจจุบัน ภาครัฐมีนโยบายให้ชะลอการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

** ร่างพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (ฉบับที่ 2) พ.ศ. ฉบับที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเสนอได้กำหนดคำนิยาม “คนต่างด้าว” ให้รวมถึง นิติบุคคลที่คนต่างด้าวมียอำนาจในการบริหารจัดการ (Control) ด้วย

*** ตูภาคผนวก ก. ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

แม้ว่าคนต่างด้าวสามารถประกอบธุรกิจที่ไม่อยู่ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้ทันที โดยไม่ต้องขอรับอนุญาตก่อน แต่คนต่างด้าวจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขบางอย่างที่กำหนดในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวด้วย เช่น เงื่อนไขในเรื่องทุนขั้นต่ำ ตามมาตรา 14 วรรค 1 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งกำหนดว่า “ทุนขั้นต่ำ” ของคนต่างด้าวในการเข้ามาประกอบธุรกิจที่ประเทศไทย จะต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงแต่ต้องไม่น้อยกว่า 2 ล้านบาท ในปัจจุบันนี้ยังไม่มีกฎกระทรวงออกมากำหนด “ทุนขั้นต่ำ” ไว้เป็นพิเศษ ดังนั้น หากคนต่างด้าวประสงค์จะประกอบธุรกิจประเภทที่ไม่อยู่ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คนต่างด้าวก็จะต้องมีทุนขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 2 ล้านบาท ซึ่งข้อพิจารณาเรื่อง “ทุนขั้นต่ำ” จะได้กล่าวโดยละเอียดในหัวข้อที่ 1.2.3

หากคนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่อยู่ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คนต่างด้าวจะมีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 8 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งบัญญัติว่า

“ภายใต้บังคับมาตรา 6 มาตรา 7 มาตรา 10 และมาตรา 12

- (1) ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่ไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบกิจการด้วยเหตุผลพิเศษตามที่กำหนดไว้ในบัญชีหนึ่ง
- (2) ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ ธุรกิจที่มีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี และหัตถกรรมพื้นบ้าน หรือธุรกิจที่มีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ หรือสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในบัญชีสอง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี
- (3) ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว ตามที่กำหนดไว้ในบัญชีสาม เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ”

จากบทบัญญัติดังกล่าวอาจพิจารณาได้ว่าคนต่างด้าวจะมีข้อจำกัดในประกอบธุรกิจที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 บัญชี ได้แก่

1. บัญชี 1 เป็นธุรกิจซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจโดยเด็ดขาด โดยเหตุผลพิเศษ ซึ่งมีอยู่ด้วยกัน 9 ประเภท
2. บัญชี 2 เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย หรือความมั่นคงของประเทศ หรือมีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี และหัตถกรรมพื้นบ้าน หรือธุรกิจที่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีอยู่ด้วยกัน 13 ประเภท ซึ่งคนต่างด้าวจะประกอบธุรกิจได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี
3. บัญชี 3 เป็นธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว ซึ่งมีอยู่ด้วยกัน 21 ประเภท คนต่างด้าวจะประกอบธุรกิจได้ก็ต่อเมื่อได้อนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว*

จากประเภทธุรกิจตามบัญชี 1 บัญชี 2 และบัญชี 3 พิจารณาได้ว่าคนต่างด้าวจะมีข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจด้านการค้าและบริการ (Trading and Service Business) แต่จะไม่ค่อยมีข้อจำกัดในเรื่องธุรกิจด้านการผลิต (Manufacturing Business) และหากธุรกิจที่คนต่างด้าวมีความประสงค์จะเข้ามาประกอบกิจการ เป็นธุรกิจที่อยู่ในบัญชี 2 หรือบัญชี 3 ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ในกรณีทั่วไปคนต่างด้าวจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (Foreign Business License) ตามมาตรา 17 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งผู้พิจารณาอนุญาตก็จะมีดุลพินิจในการพิจารณาอนุญาตหรือไม่อนุญาตภายใต้กรอบที่กฎหมายกำหนด

นอกจากนั้น หากธุรกิจที่คนต่างด้าวซึ่งเป็นนิติบุคคลประสงค์จะประกอบธุรกิจนั้น เป็นธุรกิจตามบัญชี 2 ก็จะต้องต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลที่มีใช่คนต่างด้าวถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของทุนของนิติบุคคลต่างด้าว เว้นแต่มีเหตุผลอันสมควรรัฐมนตรีว่าการกระทรวง

* ดูภาคผนวก ก. มาตรา 23 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เรื่อง องค์ประกอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

พาณิชย์โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีอาจผ่อนผันสัดส่วนการถือหุ้นให้น้อยลงได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 และต้องมีกรรมการที่เป็นคนไทยไม่น้อยกว่าสองในห้าของกรรมการทั้งหมด⁷

อย่างไรก็ตาม หากเป็นคนต่างด้าวบางประเภทที่กฎหมายกำหนดให้สิทธิเป็นพิเศษ กล่าวคือ คนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเป็นการเฉพาะกาล คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจโดยอาศัยสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันเฉพาะกรณี คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน หรือคนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือให้ประกอบกิจการอุตสาหกรรมหรือประกอบการค้าเพื่อส่งออกตามกฎหมายว่าด้วยนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยหรือตามกฎหมายอื่น คนต่างด้าวประเภทดังกล่าวก็สามารถประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 และบัญชี 3 ได้ ภายใต้ขอบเขตที่กฎหมายกำหนดโดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจ แต่จะต้องขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (Foreign Business Certificate) ต่อบริษัทที่พัฒนาธุรกิจการค้า และบริษัทที่พัฒนาธุรกิจการค้าจะไม่มีดุลพินิจที่จะพิจารณาอนุญาตหรือไม่อนุญาตเช่นกรณีการขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว อนึ่ง สำหรับคนต่างด้าวที่กฎหมายกำหนดให้สามารถขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้ จะได้กล่าวโดยละเอียดในหัวข้อที่ 1.4 ต่อไป

หากคนต่างด้าวประกอบธุรกิจต้องห้ามตามบัญชี 1 หรือประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 หรือบัญชี 3 โดยไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และเป็นคนต่างด้าวที่ไม่อาจขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้ ก็จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปีหรือปรับตั้งแต่ 100,000 บาทถึง 1,000,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 37 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

1.2.2 การขออนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

หากคนต่างด้าวประสงค์จะประกอบธุรกิจที่อยู่ในบัญชี 2 และบัญชี 3 ในกรณีทั่วไป คนต่างด้าวก็ต้องขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก่อน ซึ่งหากเป็นการขออนุญาตประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 จากข้อมูลของสำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวพบว่าตั้งแต่พระราชบัญญัติการประกอบ

⁷ มาตรา 15 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ธุรกิจของคนต่างด้าวมีผลใช้บังคับ ยังไม่เคยมีคนต่างด้าวมาขออนุญาตประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 ทำयพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว⁸ ดังนั้น ในปัจจุบันจึงยังไม่มีผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเลย

ส่วนการขออนุญาตประกอบธุรกิจตามบัญชี 3 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว มีหลักเกณฑ์ในการขออนุญาตประกอบธุรกิจ ดังนี้

1.2.2.1 คุณสมบัติผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

คนต่างด้าวที่จะขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวจะต้องมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้าม⁹ ดังต่อไปนี้

- (1) มีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (2) มีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรหรือได้รับอนุญาตให้เข้ามาในราชอาณาจักร เป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง
- (3) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ
- (4) ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย
- (5) ไม่เคยต้องโทษตามคำพิพากษาหรือถูกเปรียบเทียบปรับในความผิดตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว หรือตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 เว้นแต่พ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปีก่อนวันขอรับใบอนุญาต
- (6) ไม่เคยต้องโทษจำคุกตามคำพิพากษาในความผิดฐานฉ้อโกง โกงเจ้าหนี้ ยักยอก ความผิดเกี่ยวกับการค้าตามประมวลกฎหมายอาญาหรือในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการกู้ยืมเงินที่เป็นการฉ้อโกงประชาชนหรือในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง เว้นแต่พ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปีก่อนวันขอรับใบอนุญาต
- (7) ไม่เคยไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว หรือตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 ลง

⁸ แหล่งที่มา : สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

⁹ มาตรา 16 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

วันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ในระยะเวลาห้าปีก่อนวันขอรับ
ใบอนุญาต

นอกจากนั้น ในกรณีที่นิติบุคคลเป็นผู้ยื่นขอรับใบอนุญาต กรรมการ ผู้จัดการ หรือ
ผู้รับผิดชอบในการดำเนินการของนิติบุคคลที่เป็นคนต่างด้าวต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะ
ต้องห้ามดังที่กล่าวมาข้างต้นด้วย และในกรณีที่คนต่างด้าวได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคน
ต่างด้าวแล้ว แต่ภายหลังพบว่ามีความผิดต้องห้ามตามมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติการ
ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว อธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าจะต้องสั่งเพิกถอนใบอนุญาต
ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่ออกตามบัญชี 3¹⁰

1.2.2.2 ขั้นตอนการยื่นขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ตามมาตรา 17 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และกฎกระทรวง
กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการขอรับอนุญาต การออกใบอนุญาต และระยะเวลาการอนุญาต
ให้ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามมาตรา 17 พ.ศ. 2546 ได้กำหนดขั้นตอนการขอรับ
ใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยสรุปดังนี้

- (1) ผู้ขอใบอนุญาตยื่นเอกสารต่อสำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์
- (2) เจ้าหน้าที่สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวพิจารณาและ
วิเคราะห์คำขอเบื้องต้น หากข้อมูลหรือเอกสารคำขอไม่ครบถ้วนก็จะส่งให้ผู้
ขอใบอนุญาตแก้ไข และเมื่อคำขออนุญาตและเอกสารประกอบครบถ้วน สำนัก
บริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก็จะลงรับคำขออนุญาตพร้อมให้ผู้
ขออนุญาตจ่ายค่าธรรมเนียมในการยื่นคำขอจำนวน 2,000 บาท อนึ่ง
ระยะเวลาการพิจารณาคำขอจะเริ่มนับตั้งแต่วันที่สำนักบริหารการประกอบ
ธุรกิจของคนต่างด้าวรับคำขอ *

¹⁰ มาตรา 19 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

* ตามมาตรา 17 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กำหนดว่า ใน
การพิจารณาคำขออนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คณะรัฐมนตรีในกรณีที่เป็นการ
บัญชี 2 หรืออธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าในกรณีที่เป็นการบัญชี 3 จะต้องพิจารณาคำขอ

- (3) คณะอนุกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวพิจารณากลับกรองคำขออนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
- (4) คณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวพิจารณาคำขออนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
- (5) สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวแจ้งผลการพิจารณาให้ผู้ขออนุญาตทราบ
- (6) ผู้ได้รับอนุญาตชำระค่าธรรมเนียม และอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าออกใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวภายใน 15 วันนับแต่วันที่อธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าอนุญาต

1.2.3 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขเรื่องทุนขั้นต่ำ

การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวจะต้องมี “ทุนขั้นต่ำ” * ตามที่กฎหมายกำหนดเมื่อเริ่มต้นประกอบกิจการในประเทศไทยไว้ด้วย โดยคนต่างด้าวที่ประสงค์จะเข้ามาประกอบธุรกิจที่ประเทศไทย จะต้องมี “ทุนขั้นต่ำ” ไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด

“ทุนขั้นต่ำ” คือ เงินทุนเริ่มต้นที่คนต่างด้าวนำมาใช้ในการประกอบธุรกิจในประเทศไทย ซึ่งอาจแยกพิจารณาได้ 2 กรณี คือ (1) ทุนขั้นต่ำในกรณีเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนใน

อนุญาตประกอบธุรกิจให้แล้วเสร็จภายใน 60 วันนับแต่วันที่ยื่นคำขออนุญาตประกอบธุรกิจ แต่ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีมีเหตุจำเป็น อาจขยายระยะเวลาการพิจารณาคำขออนุญาตประกอบธุรกิจได้ แต่ต้องขยายไม่เกิน 60 วันนับแต่วันที่พ้นกำหนดระยะเวลา

* มาตรา 4 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว บัญญัติว่า

“ทุน” หมายความว่า ทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัด หรือเงินที่ผู้เป็นหุ้นส่วนหรือสมาชิกรับมาลงหุ้นในห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลนั้น

“ทุนขั้นต่ำ” หมายความว่า ทุนของคนต่างด้าว ในกรณีที่คนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย และในกรณีที่คนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทยหรือเป็นบุคคลธรรมดาให้หมายความถึงเงินตราต่างประเทศที่คนต่างด้าวนำมาใช้เริ่มต้นประกอบธุรกิจในประเทศไทย

ประเทศไทย และ (2) หุ้นชั้นต่ำในกรณีที่เป็นนิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทยหรือเป็นบุคคลธรรมดา¹¹

1. หุ้นชั้นต่ำในกรณีที่เป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทย

หุ้นชั้นต่ำในกรณีที่เป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทยจะหมายถึง “หุ้น” ซึ่งในกรณีบริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด และห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล จะมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาหุ้นชั้นต่ำแตกต่างกัน หุ้นชั้นต่ำในกรณีบริษัทจำกัดจะพิจารณาจากหุ้นจดทะเบียนของบริษัทจำกัดที่ได้จดทะเบียนที่กระทรวงพาณิชย์

ในกรณีบริษัทมหาชนจำกัด เนื่องจากหุ้นของบริษัทมหาชนจำกัดเป็นระบบ Authorized but unissued shares ซึ่งหมายความว่า บริษัทมหาชนจำกัดสามารถมีหุ้นจดทะเบียน (authorized) เป็นจำนวนสูงกว่าหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วได้ (issued) หรือหุ้นชำระแล้วได้ ระบบหุ้นของบริษัทมหาชนจำกัด จึงแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ หุ้นจดทะเบียน และหุ้นชำระแล้ว ซึ่งหุ้นชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัดก็คือ หุ้นที่ได้นำออกขายแก่ผู้ถือหุ้นแล้ว¹² ในการพิจารณาหุ้นชั้นต่ำของบริษัทมหาชนจำกัดจะพิจารณาจากหุ้นชำระแล้ว เช่น บริษัทมหาชนจำกัดมีหุ้นจดทะเบียน 500 ล้านบาท แต่ขายหุ้นได้ 400 ล้านบาท และได้จดทะเบียนเป็นหุ้นชำระแล้ว 400 ล้านบาท กรณีเช่นนี้ต้องถือว่าบริษัทมหาชนจำกัดมีหุ้นชั้นต่ำที่ 400 ล้านบาท¹³

ในกรณีเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล หุ้นชั้นต่ำจะพิจารณาจากจำนวนเงินที่ผู้เป็นหุ้นส่วนนำมาลงทุนในห้างหุ้นส่วนเท่านั้น เนื่องจากกรณีของห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้เป็นหุ้นส่วนสามารถลงทุนด้วยเงินหรือทรัพย์สินประเภทอื่น หรือลงทุนด้วยแรงงานก็ได้ ส่วนในกรณีห้างหุ้นส่วนจำกัดกำหนดให้หุ้นส่วนประเภท

¹¹ สกล หาญสุทธิวารินทร์, คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542, พิมพ์ครั้งที่ 1(กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ ซี. พี. บุ๊ค สแตนดาร์ด, 2548), หน้า 58.

¹² พิเศษ เสตเสถียร, หลักกฎหมายบริษัทมหาชนจำกัด (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536), หน้า 38.

¹³ สกล หาญสุทธิวารินทร์, คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542, หน้า 60.

จำกัดความรับผิดชอบลงทุนเป็นเงินหรือทรัพย์สินอื่นเท่านั้น ส่วนหุ้นส่วนประเภทไม่จำกัดความรับผิดชอบอาจลงทุนด้วยแรงงานด้วยก็ได้ ดังนั้น ในกรณีห้างหุ้นส่วนหุ้นขั้นต่ำจึงไม่อาจพิจารณาได้จากหุ้นเพราะหุ้นที่เป็นหุ้นขั้นต่ำจะพิจารณาเฉพาะส่วนที่เป็นการลงทุนเป็นเงินเท่านั้น เช่น ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล ก. มีผู้เป็นหุ้นส่วน 3 คน คนแรกลงทุนเป็นเงิน 100,000 บาท คนที่สองลงทุนด้วยทรัพย์สินเป็นอาคารที่ทำการ คนที่สามลงทุนด้วยแรงงานหากตีราคาแล้วแต่ละคนลงทุนเท่ากับคนละ 100,000 บาท รวมเป็นเงิน 300,000 บาท ที่จะถือเป็นหุ้นขั้นต่ำได้ คือ ส่วนที่ลงทุนด้วยเงินคือ 100,000 บาท เท่านั้น¹⁴

2. หุ้นขั้นต่ำในกรณีเป็นนิติบุคคลที่ไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย หรือเป็นบุคคลธรรมดา

ในกรณีที่คนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลที่ไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทยหรือเป็นบุคคลธรรมดา “หุ้นขั้นต่ำ” จะหมายถึงเงินตราต่างประเทศที่คนต่างด้าวนำมาใช้เมื่อเริ่มต้นประกอบธุรกิจในประเทศไทย

หนึ่ง โดยหลักแล้ว หลักเกณฑ์ในเรื่องหุ้นขั้นต่ำจะใช้บังคับกับคนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจในประเทศไทย ไม่เฉพาะคนต่างด้าวที่จะต้องขอรับอนุญาตประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 หรือบัญชี 3 เท่านั้น ยกเว้นแต่เป็นคนต่างด้าวตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กล่าวคือ คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือให้ประกอบอุตสาหกรรมหรือประกอบการค้าเพื่อส่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยหรือตามกฎหมายอื่น จะไม่นำหลักเกณฑ์เรื่องหุ้นขั้นต่ำมาใช้บังคับ

มาตรา 14 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และกฎกระทรวงพาณิชย์¹⁵ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องจำนวนหุ้นขั้นต่ำที่ใช้ในการประกอบธุรกิจในประเทศไทยไว้ กล่าวคือ หากคนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่ไม่อยู่ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของ

¹⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 60.

¹⁵ กฎกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดหุ้นขั้นต่ำและระยะเวลาในการนำหรือส่งหุ้นขั้นต่ำเข้ามาในประเทศไทย พ.ศ. 2545 และกฎกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดหุ้นขั้นต่ำและระยะเวลาในการนำหรือส่งหุ้นขั้นต่ำเข้ามาในประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2547

คนต่างด้าว คนต่างด้าวจะต้องมีทุนขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 2 ล้านบาท แต่หากคนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชีที่ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คนต่างด้าวจะต้องมีทุนขั้นต่ำไม่น้อยกว่า ร้อยละ 25 ของค่าเฉลี่ยต่อปีของประมาณการรายจ่ายในการประกอบธุรกิจแต่ละธุรกิจของคนต่างด้าวนั้น เป็นเวลา 3 ปี แต่ต้องมีอย่างน้อย 3 ล้านบาทขึ้นไปในแต่ละธุรกิจ อย่างไรก็ตาม หลักเกณฑ์ในเรื่องทุนขั้นต่ำดังกล่าวจะไม่ใช้บังคับในกรณีที่คนต่างด้าวมีกิจการที่ทำอยู่แต่เดิมในประเทศไทย และได้นำเงินทุนในธุรกิจเดิมไปลงทุนทำธุรกิจใหม่ในประเทศไทย

1.2.4 แนวทางการพิจารณาอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจ

ในการขออนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว มีแนวทางการพิจารณาให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 และบัญชี 3 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังนี้

1. แนวทางการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบธุรกิจตามบัญชี 2

เนื่องด้วยเหตุผลในการกำหนดธุรกิจตามบัญชี 2 คือ เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ความมั่นคงของประเทศ หรือเป็นธุรกิจที่มีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี หรือมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ในการอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 จึงมีข้อจำกัดมาก สำหรับแนวทางการพิจารณาอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 ในปัจจุบันทางภาครัฐไม่มีนโยบายในการอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจ¹⁶

2. แนวทางการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบธุรกิจตามบัญชี 3

เนื่องด้วยเหตุผลในการกำหนดธุรกิจตามบัญชี 3 ก็เพื่อคุ้มครองผู้ประกอบการไทยที่ยังไม่พร้อมแข่งขันกับคนต่างด้าวในธุรกิจบางประเภท ดังนั้น การพิจารณาอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชี 3 คณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวจึงจะพิจารณาจากลักษณะและประเภทธุรกิจที่ขออนุญาต ขอบข่ายธุรกิจที่ขออนุญาต ผลกระทบด้านต่างๆ ของการอนุญาตและไม่อนุญาต เช่น การจ้างงาน การพัฒนาประเทศ ผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทย

¹⁶ สัมภาษณ์ ทัศนศักดิ์ ธิ น ป้อมเพ็ชร, คณะอนุกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, 15 กันยายน 2551.

ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา 5* พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และในปัจจุบันคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้กำหนดแนวทางการพิจารณาเฉพาะธุรกิจบางประเภท (Guideline) มาเป็นแนวทางการพิจารณา ซึ่งปัจจุบันมีอยู่ทั้งหมด 10 ประเภท เช่น¹⁷ เช่น การให้บริการอื่นหรือการประกอบธุรกิจอื่นที่รัฐหรือรัฐวิสาหกิจเป็นคู่สัญญา การให้บริการระหว่างบริษัทในเครือ¹⁸ เป็นต้น โดยในบางธุรกิจที่ขออนุญาตหากเป็นธุรกิจบริการที่ทำระหว่างบริษัทในเครือหรือบริษัทในกลุ่มด้วยกัน คณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก็จะพิจารณาอนุญาตให้ประกอบธุรกิจได้ผ่อนปรนขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากการอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจระหว่างบริษัทในเครือจะก่อให้เกิดผลกระทบด้านการแข่งขันต่อผู้ประกอบการไทยน้อยกว่า

หากธุรกิจที่ขออนุญาตเป็นธุรกิจเกี่ยวกับการค้า (Trading Business) เช่น การจัดจำหน่าย การค้าส่ง หรือการค้าปลีก เป็นต้น ในการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบธุรกิจจะพิจารณาจากประเภทของสินค้า เทคโนโลยี และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย แต่หากเป็นการค้าปลีกสินค้าประเภทอุปโภค สวมใหญ่แล้วจะไม่อนุญาตให้ประกอบธุรกิจทั้งค้าส่งและค้าปลีก¹⁹

* ตามมาตรา 5 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว การพิจารณาอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจจะต้องคำนึงถึงผลดีและผลเสียต่อความปลอดภัยและความมั่นคงของประเทศ การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ศิลปวัฒนธรรมและจารีตประเพณีอันดีของประเทศ การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การพลังงานและการรักษาสิ่งแวดล้อม การคุ้มครองผู้บริโภค ขนาดของกิจการ การจ้างงาน การถ่ายทอดเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา

¹⁷ สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, แนวทางในการพิจารณาอนุญาตการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว [Online]. แหล่งที่มา: <<http://www.dbd.go.th/mainsite/index.php?id=1456>> [12 ตุลาคม 2551]

¹⁸ ฎีกาผนวก ข. นิยามบริษัทในเครือและแนวทางการพิจารณาเฉพาะธุรกิจบางประเภท (Guideline) ในกรณีการให้บริการระหว่างบริษัทในเครือ

¹⁹ สัมภาษณ์ หัตถศักดิ์ ธิ ป้อมเพ็ชร, คณะอนุกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, 15 กันยายน 2551.

หากธุรกิจที่ขออนุญาตเป็นธุรกิจที่มีรัฐบาล หรือรัฐวิสาหกิจเป็นผู้สัญญา คนต่างด้าวที่ขออนุญาตประกอบธุรกิจก็อาจได้รับการพิจารณาที่ผ่อนปรนมากขึ้น เช่น การให้บริการคลังสินค้าสำหรับสินค้าขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ประกอบการต่างด้าวให้บริการแก่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด* เป็นต้น

1.2.5 บทบัญญัติยกเว้นมิให้นำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไปใช้บังคับกรณีที่มีกฎหมายอื่นบัญญัติในส่วนที่ระบุไว้แล้ว

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว มีบทบัญญัติยกเว้นการบังคับใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้ในมาตรา 13 ซึ่งบัญญัติว่า

“ในกรณีที่มีกฎหมายอื่นกำหนดเรื่องการถือหุ้น การเป็นหุ้นส่วนหรือการลงทุนของคนต่างด้าว การอนุญาตหรือการห้ามคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจบางประเภท หรือ กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้เป็นประการใด ให้ใช้บังคับตามบทบัญญัติดังกล่าว และมีให้นำความในพระราชบัญญัตินี้ไปบังคับในส่วนที่มีกฎหมายอื่นกำหนดไว้เป็นการเฉพาะตัวแล้ว”

ตามมาตรา 13 หากมีกฎหมายอื่นบังคับคนต่างด้าวในเรื่องเฉพาะนี้ไว้แล้ว ก็จะต้องใช้บังคับตามกฎหมายเฉพาะนั้นๆ และมีให้นำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไปใช้บังคับ ในส่วนที่มีกฎหมายอื่นกำหนดไว้เป็นการเฉพาะแล้วซึ่งแบ่งได้ ดังนี้

1. การถือหุ้น
2. การเป็นหุ้นส่วนหรือการลงทุน
3. การอนุญาตให้ประกอบธุรกิจได้บางประเภท
4. การห้ามประกอบธุรกิจบางประเภท หรือ
5. การกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ

* บริษัท ดับบลิวเอฟเอส พีจี คาร์โก จำกัด ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจบริการคลังสินค้าแก่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548 (สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, เอกสารสรุปประเภทธุรกิจที่ได้รับอนุญาตตามมาตรา 17)

หากมีกฎหมายอื่นกำหนดความหมายของคนต่างด้าว สัดส่วนการถือหุ้น หรือการลงทุนของคนต่างด้าวไว้เป็นการเฉพาะแล้วต้องถือตามนั้น จะนำคำนิยามของคำว่า “คนต่างด้าว” ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไปบังคับใช้ไม่ได้

1.3 เงื่อนไขการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่เกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวส่วนใหญ่จะเป็นธุรกิจที่ห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจทั้งตามบัญชี 2 และบัญชี 3 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จากข้อมูลของสำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พบว่ามีคนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยจำนวนน้อยมาก และส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการโลจิสติกส์แก่บริษัทในเครือหรือบริษัทในกลุ่มเป็นส่วนใหญ่ และมีการขออนุญาตเฉพาะธุรกิจตามบัญชี 3 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเท่านั้น ไม่มีผู้ขอรับอนุญาตประกอบการขนส่งภายในประเทศตามบัญชี 2 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

การอนุญาตให้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ตามบัญชี 3 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543-2550 ส่วนใหญ่จะได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจด้านการบริการควบคุมคลังสินค้า ควบคุมการขนส่งภายใน การจัดเก็บสินค้า และธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นหลัก* ส่วนการให้บริการด้านโลจิสติกส์ด้านอื่น เช่น การประกอบการคลังสินค้า หรือศูนย์กระจายสินค้า ยังไม่พบข้อมูลผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจดังกล่าว

ตามข้อมูลของสำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ยังพบว่ายังไม่มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรรายใดที่ถือเป็นคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เข้ามาประกอบโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยการขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรที่เป็นบริษัทข้ามชาติ (Multinational Company) ที่เข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรส่วนใหญ่จะมีโครงสร้างเป็นนิติบุคคล

* ดูภาคผนวก ค. รายชื่อบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวใน
ส่วนธุรกิจโลจิสติกส์

ไทย ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว แต่มีผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนเป็นคนต่างด้าวอยู่ด้วย (นิติบุคคลไทยที่มีองค์ประกอบต่างด้าว) ซึ่งการเข้ามาประกอบธุรกิจของนิติบุคคลไทยที่มีองค์ประกอบต่างด้าวจะพิจารณาในหัวข้อที่ 1.5 ต่อไป

สำหรับข้อจำกัดการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ในแต่ละประเภทธุรกิจมีรายละเอียด ดังนี้

1.3.1 การขนส่งทางถนน (Road Transportation)

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กำหนดให้การขนส่งทางบกในประเทศเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศตามบัญชี 2 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจขนส่งทางบก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี

การขนส่งทางบกอาจมีวิธีการขนส่งได้หลายรูปแบบ เช่น การขนส่งโดยทางถนน การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางท่อ ในลำดับแรกมีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่า การขนส่งทางถนนประเภทใด ที่จะถือเป็นการขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งในประเด็นนี้ ได้มีผู้ให้ความเห็นว่า การขนส่งทางถนนซึ่งถือเป็นการขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 จะต้องพิจารณาตามความหมายของคำว่า “การขนส่ง” ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกับความหมายคำว่า “ธุรกิจ” ตามมาตรา 4 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว²⁰ ดังนี้

1. มาตรา 5 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้นิยามคำว่า “ขนส่ง” หมายถึง การขนคน สัตว์ สิ่งของโดยทางบกด้วยรถ”

2. มาตรา 4 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ได้ให้นิยามคำว่า “ธุรกิจ” หมายถึง “การประกอบกิจการในทางเกษตรกรรม อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การบริหารหรือกิจการอย่างอื่น อันเป็นการค้า”

²⁰ สัมภาษณ์ หัตถศักดิ์ ณ ป้อมเพ็ชร, คณะอนุกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, 15 กันยายน 2551.

หากพิจารณาความหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ประกอบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงอาจสรุปได้ว่า การขนส่งทางถนน ที่จะถือเป็นการขนส่งทางบกภายในประเทศตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คือ การประกอบการขนส่งคน สัตว์ สิ่งของโดยทางรถจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่งภายในประเทศ ที่เป็นการประกอบการในทางการค้า ดังนั้น หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้รับจ้างขนส่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งภายในประเทศด้วยตนเองและได้มีการเรียกเก็บค่าบริการขนส่ง ก็ถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประกอบการขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวแล้ว

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่ได้เป็นผู้ให้บริการด้านการขนส่งเอง แต่ให้บริการด้านการจัดการขนส่ง ควบคุมการขนส่ง การประกอบธุรกิจดังกล่าว ก็ไม่ถือเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว แต่ถือเป็นการทำธุรกิจให้บริการด้านการควบคุมการขนส่งตามบัญชี 3 (21)* ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ที่จะประกอบธุรกิจได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

การพิจารณาว่าลักษณะการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ถือเป็นธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 หรือเป็นธุรกิจบริการด้านการขนส่งตามบัญชี 3(21) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมีความสำคัญมาก เนื่องด้วยหลักเกณฑ์และแนวทางการพิจารณาอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจในแต่ละบัญชีมีความแตกต่างกัน จากข้อมูลของสำนักงานบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวพบว่านับแต่ประกาศใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนั้น ยังไม่เคยมีคนต่างด้าวรายใดที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจขนส่งทางบกตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และทางภาครัฐก็ไม่มีนโยบายให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจขนส่งทางบกตามบัญชี

* ธุรกิจบริการตามบัญชี 3 (21) พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว มีความหมายกว้างมาก ซึ่งทางคณะกรรมการการประกอบธุรกิจคนต่างด้าวได้ตีความคำว่า “บริการ” คือกระทำใดๆ ที่มีไว้เพื่อการผลิต และการขายสินค้า (สัมภาษณ์ ทัศนศักดิ์ ธิ ป้อมเพ็ชร, คณะอนุกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, 15 กันยายน 2551.)

²¹ แต่หากเป็นธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกตามบัญชี 3 (21) เช่น กิจการควบคุมการขนส่งทางบก เป็นต้น อธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ได้อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจบริการด้านการควบคุมการขนส่งภายใน ควบคุมคลังสินค้า และการจัดเก็บสินค้าได้ แต่มีผู้ได้รับใบอนุญาตเพียง 5 ใบอนุญาตเท่านั้น และผู้ได้รับใบอนุญาตส่วนใหญ่จะมีขอบข่ายการให้บริการแก่บริษัทเครือ*

สำหรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไม่มีข้อจำกัดการเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศแต่ประการใด เนื่องด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นธุรกิจที่ไม่อยู่ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว อย่างไรก็ตาม หากการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศดังกล่าวได้มีกระบวนการขนส่งภายในประเทศ คนต่างด้าวก็ไม่อาจทำการขนส่งในช่วงการขนส่งในประเทศได้ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรี เนื่องด้วยการขนส่งดังกล่าวถือเป็นธุรกิจขนส่งในประเทศตามบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว**

²¹ สัมภาษณ์ ลักษณะ มาลากุล ณ อยุธยา, เจ้าหน้าที่สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, 16 กันยายน 2551.

* ดูภาคผนวก ค. รายชื่อบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวใน ส่วนธุรกิจโลจิสติกส์

** กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ได้ตอบข้อหารือในประเด็นเรื่องการค้าระหว่างประเทศ และการขนส่งในประเทศ ความว่า “กรณีนิติบุคคลจดทะเบียนในต่างประเทศ ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ หากบริษัทได้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งบรรจุสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังมายังสถานขนถ่ายสินค้าลาดกระบัง และจะขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งบรรจุสินค้าจากโรงงานผู้ส่งออกมายังบริเวณท่าเรือในประเทศไทย เพื่อบรรทุกสินค้าไปยังต่างประเทศที่ทำเรือปลายทาง ซึ่งบริษัทได้เรียกเก็บค่าตอบแทนเพิ่มต่างหาก เข้าข่ายเป็นการประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งคนต่างด้าวจะประกอบธุรกิจดังกล่าวในไทยได้ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์โดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีก่อน” (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, สรุปข้อหารือประจำเดือน มีนาคม 2550 [Online]. แหล่งข้อมูล: <www.dbd.go.th> [7 เมษายน 2552])

1.3.2 การจัดหาสินค้า (Procurement of Goods)

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบให้แก่ผู้ประกอบการ ตามที่กล่าวมาในบทที่ 2 จะพบว่ามีรูปแบบในการประกอบการทั้งสิ้น 3 รูปแบบ คือ การประกอบการในลักษณะเป็นผู้ขายสินค้าตามสัญญาซื้อขาย การเป็นนายหน้า และการเป็นตัวแทน ซึ่งแต่ละรูปแบบจะมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังนี้

1. กรณีผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นผู้จัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบที่เป็นปัจจัยการผลิต จากผู้ผลิตหรือผู้จำหน่าย และมาจำหน่ายต่อให้ผู้ประกอบการ เพื่อนำสินค้าหรือวัตถุดิบไปใช้ใน กระบวนการผลิตสินค้าเพื่อขายให้แก่ผู้บริโภคมีลักษณะเป็นการประกอบธุรกิจค้าส่ง (Wholesales Business) ตามบัญชี 3 (15) ทำयพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งห้ามผู้ ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวที่มีทุนขั้นต่ำของแต่ละร้านค่าน้อยกว่า 100 ล้านบาทประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังนั้น หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวที่มีทุนขั้นต่ำของแต่ละ ร้านค่าน้อยกว่า 100 ล้านบาท ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็ต้องได้รับอนุญาตให้ประกอบ ธุรกิจตามบัญชี 3 (15) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก่อนจึงจะสามารถ ประกอบธุรกิจได้

2. กรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบธุรกิจ “ตัวแทน” ทำหน้าที่เป็นผู้ ติดต่อประสานงาน เป็นตัวแทนในการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบให้แก่ผู้ประกอบการ จะถือว่าผู้ ให้บริการโลจิสติกส์ประกอบธุรกิจตัวแทนตามบัญชี 3 (11) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจ ของคนต่างด้าว ซึ่งโดยหลักแล้วการประกอบธุรกิจเป็นตัวแทนจะต้องห้ามประกอบธุรกิจเว้นแต่จะ ได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการ ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

3. กรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบธุรกิจ “นายหน้า” ทำหน้าที่ชี้ช่องให้ ผู้ประกอบการได้เข้าทำสัญญากับผู้ผลิตหรือผู้ขายสินค้าหรือวัตถุดิบ จะถือว่าผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ประกอบธุรกิจนายหน้าตามบัญชี 3 (11) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคน ต่างด้าว ซึ่งโดยหลักแล้วจะห้ามผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับ

อนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

อย่างไรก็ตาม หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบธุรกิจเป็น “ตัวแทน” หรือ “นายหน้า” ในการซื้อขายหรือจัดหาสินค้าหรือบริการที่จำเป็นต่อการผลิตหรือการให้บริการของวิสาหกิจในเครือเดียวกัน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็สามารถประกอบธุรกิจได้โดยไม่ต้องขอรับอนุญาต แต่ข้อยกเว้นนี้จำกัดเฉพาะการจัดหาสินค้าหรือบริการที่จำเป็นต่อวิสาหกิจในเครือเท่านั้น ทั้งนี้ เนื่องจากเข้าข้อยกเว้นตามบัญชี 3 (11) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเป็น “นายหน้า” หรือ “ตัวแทน” ในการจัดซื้อหรือจัดจำหน่ายหรือจัดหาตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อการจำหน่ายซึ่งสินค้าที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศอันมีลักษณะเป็นการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ โดยมีทุนขั้นต่ำตั้งแต่หนึ่งร้อยล้านบาทขึ้นไป ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็สามารถที่จะประกอบธุรกิจการให้บริการได้โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตแต่ประการใด

ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้เป็น “ตัวแทน” หรือ “นายหน้า” ในการจัดซื้อสินค้าจากต่างประเทศให้แก่ผู้ประกอบการ และมีทุนขั้นต่ำตั้งแต่หนึ่งร้อยล้านบาทขึ้นไป ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็สามารถที่จะประกอบธุรกิจดังกล่าวได้โดยไม่มีข้อจำกัด

สำหรับแนวทางการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบตามบัญชี 3 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พิจารณาได้ว่า หากเป็นการประกอบธุรกิจจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบในรูปแบบของการค้าส่ง ตามบัญชี 3 (15) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวจะอนุญาตในกรณีที่เป็นการค้าส่งสินค้าที่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม หรือเป็นจัดหาจัดซื้อให้แก่บริษัทในเครือ หรือบริษัทในกลุ่ม และจะต้องมีการระบุประเภทและเครื่องหมายการค้าของสินค้า (ยี่ห้อ) โดยเฉพาะ²²

²² สัมภาษณ์ ทัศนศักดิ์ ธิ ป้อมเพ็ชร, คณะอนุกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, 15 กันยายน 2551.

แต่หากเป็นการขออนุญาตประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในกรณีที่เป็น “ตัวแทน” หรือ “นายหน้า” ในการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม คณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก็จะมีแนวทางในการอนุญาตหากเป็นการทำให้อุตสาหกรรมในเครือ²³

1.3.3 คลังสินค้า (Warehousing)

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีการให้บริการที่หลากหลายไม่ว่าจะเป็น การรับฝากสินค้า การให้เช่าคลังสินค้า การบรรจุ การติดฉลาก รวมถึงการให้บริการด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าในคลังสินค้าของผู้ประกอบการด้วย

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้านี้มีลักษณะเป็นการประกอบธุรกิจบริการตามบัญชี 3(21) ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ที่ห้ามผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบธุรกิจให้บริการดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

สำหรับแนวทางการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้านั้น คณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวจะพิจารณาจากหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 5 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่อนุญาตให้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าและการรับฝากสินค้า ยกเว้นแต่เป็นการประกอบธุรกิจด้านบริการควบคุมคลังสินค้าที่อาจจะอนุญาตให้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ได้มากกว่าการให้บริการด้านการรับฝากสินค้า*

²³ สัมภาษณ์ ทัศนศักดิ์ ธิ ป้อมเพ็ชร, คณะอนุกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, 15 กันยายน 2551.

* ดูภาคผนวก ค. รายชื่อบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวใน ส่วนธุรกิจโลจิสติกส์

1.3.4 ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีการให้บริการที่หลากหลาย กล่าวคือ จะมีการให้บริการในด้านการบริหารด้านการกระจายสินค้า การยกและบรรจุหีบห่อ การติดฉลาก ซึ่งการประกอบกิจการดังกล่าวถือเป็นการประกอบธุรกิจบริการตามบัญชี 3 (21) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ส่วนในขั้นตอนการกระจายสินค้าและจัดส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ลูกค้ากำหนด กระบวนการดังกล่าวจะต้องมีกระบวนการขนส่งภายในประเทศเข้ามาเกี่ยวข้อง จึงมีประเด็นว่าพิจารณาว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าที่ได้ขนส่งสินค้าไปให้ลูกค้าเองจะถือว่าการประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 หรือไม่ ในประเด็นนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าเป็นกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้ทำการกระจายสินค้า โดยได้ขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งด้วยตนเองแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าจะถือว่าเป็น “ผู้ขนส่ง” และหากเป็นขนส่งสินค้าภายในประเทศ ไม่ว่าจะโดยทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าจะถือว่าการประกอบธุรกิจขนส่งภายในประเทศตามบัญชี 2 ซึ่งห้ามผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี แต่หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่ได้ทำการขนส่งเอง แต่ได้ทำหน้าที่เฉพาะการควบคุมการขนส่ง การจัดหายนพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ต่างด้าวดังกล่าวก็ถือว่าการประกอบธุรกิจบริการตามบัญชี 3 (21) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

สำหรับแนวทางการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวนั้น หากเป็นการประกอบกิจการศูนย์กระจายสินค้า การขออนุญาตประกอบธุรกิจก็จะสามารถทำได้ แต่หากเป็นศูนย์กระจายสินค้าที่มีลักษณะการประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

รวมอยู่ด้วย โดยหลักการแล้วรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีก็จะไม่อนุญาตให้ประกอบธุรกิจในส่วนที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจขนส่ง²⁴

จากที่ได้กล่าวมาในหัวนี้จะอาจสรุปได้ว่า ในกรณีที่คนต่างด้าวประสงค์จะเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย จะต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก่อน และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ต่างด้าวที่ให้บริการใน 4 กรณีศึกษา ก็จะมีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวอาจเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ได้เป็นกรณีพิเศษได้ โดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจ ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งจะได้กล่าวถึงในหัวข้อต่อไป

1.4 หลักเกณฑ์การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวเป็นกรณีพิเศษ

การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทยนั้น มีข้อจำกัดหลายประการ กล่าวคือ หากคนต่างด้าวต้องการเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทย ก็จะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก่อน

แต่หากการเข้าสู่ตลาดการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเป็นกรณีที่พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้กำหนดไว้เป็นพิเศษใน 4 กรณีหลักๆ คือ (1) คนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเป็นการเฉพาะกาล (2) คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจโดยอาศัยสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันตามพันธกรณี (3) คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน หรือ (4) คนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือให้ประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมหรือประกอบการค้าเพื่อส่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยหรือตามกฎหมายอื่น คนต่างด้าวดังกล่าวก็สามารถประกอบธุรกิจในประเทศไทยได้เป็นกรณีพิเศษตามที่กำหนดไว้โดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจ แต่จะต้องขอออกหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (Foreign Business Certificate) แทนการขอรับ

²⁴ สัมภาษณ์ ทัศนศักดิ์ ธิ ป้อมเพ็ชร, คณะอนุกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, 15 กันยายน 2551.

ใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (Foreign Business License) โดยรายละเอียดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเป็นกรณีพิเศษ มีดังนี้

1.4.1 คนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเป็นการเฉพาะกาล

คนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเป็นการเฉพาะกาล คือ คนต่างด้าวที่รัฐบาลได้มีมติคณะรัฐมนตรีอนุญาตให้เข้าประกอบธุรกิจได้ ตามมาตรา 10 วรรค 1 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวกำหนด ซึ่งให้คนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเป็นการเฉพาะกาลยังคงต้องอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เพียงแต่จะได้รับประโยชน์ไม่นำบทบัญญัติบางมาตราของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาใช้บังคับ ได้แก่ มาตรา 5 (หลักเกณฑ์การพิจารณาอนุญาต) มาตรา 8 (หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจ) มาตรา 15 (หลักเกณฑ์เรื่องสัดส่วนทุนของคนต่างด้าว) มาตรา 17 (หลักเกณฑ์และขั้นตอนการขออนุญาต) และมาตรา 18 (เงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด)

การที่มาตรา 10 วรรค 1 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ได้บัญญัติยกเว้นไม่ให้นำหลักเกณฑ์เรื่องการประกอบธุรกิจในมาตรา 8 มาใช้บังคับ จึงมีผลให้คนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเป็นการเฉพาะกาลสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจตามบัญชี 1 บัญชี 2 และบัญชี 3 ได้โดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจแต่ประการใด แต่จะต้องขอออกหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวต่อทางอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการแจ้งเพื่อขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2546 และในหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก็จะต้องระบุเงื่อนไขตามที่รัฐบาลกำหนดหรือตามที่กำหนดในสนธิสัญญาด้วย ทั้งนี้ ตามมาตรา 11 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จะใช้ได้เท่าระยะเวลาที่ได้รับการอนุญาตจากรัฐบาลไทยเท่านั้น เว้นแต่ผู้ได้รับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวจะเลิกประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตก่อนครบกำหนดระยะเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือรับรอง²⁵

²⁵ มาตรา 21 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ในปัจจุบันยังไม่มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวรายใดที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเป็นการเฉพาะกาลให้เข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในด้านการขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้าคลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า รวมทั้งการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรในประเทศไทย

1.4.2 คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจโดยอาศัยสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันตามพันธกรณี

กรณีคนต่างด้าวเป็นบุคคลภายใต้สนธิสัญญา คนต่างด้าวก็อาจประกอบธุรกิจในประเทศไทยภายใต้เงื่อนไขที่สนธิสัญญากำหนดได้ การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวภายใต้สนธิสัญญานั้น มีเงื่อนไขในการประกอบธุรกิจเช่นเดียวกันกับคนต่างด้าวที่เข้ามาประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเป็นการเฉพาะกาล กล่าวคือ คนต่างด้าวที่ประสงค์จะเข้ามาประกอบธุรกิจตามสนธิสัญญานี้จะเป็นคนต่างด้าวตามมาตรา 10 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เพียงแต่จะได้รับประโยชน์ไม่นำบทบัญญัติบางมาตราของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาใช้บังคับ ได้แก่ มาตรา 5 (หลักเกณฑ์การพิจารณาอนุญาต) มาตรา 8 (หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจ) มาตรา 15 (หลักเกณฑ์เรื่องสัดส่วนทุนของคนต่างด้าว) มาตรา 17 (หลักเกณฑ์และขั้นตอนการขออนุญาต) และมาตรา 18 (เงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด) โดยให้เงื่อนไขในการประกอบธุรกิจเป็นไปตามเงื่อนไขที่สนธิสัญญานั้นๆ กำหนด

การที่มาตรา 10 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ได้บัญญัติยกเว้นไม่ให้นำหลักเกณฑ์เรื่องการประกอบธุรกิจในมาตรา 8 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาใช้บังคับ ดังนั้น คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจในประเทศไทยภายใต้สนธิสัญญาก็สามารถประกอบธุรกิจได้โดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจตามเงื่อนไขที่กำหนดในสนธิสัญญานั้นๆ แต่คนต่างด้าวจะต้องขอลอกหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวกับทางรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ หรืออธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าแล้วแต่กรณี

คนต่างด้าวที่ได้รับสิทธิตามสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี หรือมีความผูกพันตามพันธกรณี หมายถึง สนธิสัญญาที่มีอยู่ในปัจจุบัน หรือที่จะมีขึ้นในอนาคต โดยในปัจจุบันประเทศไทยมีสนธิสัญญาที่เกี่ยวกับการให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศหลายฉบับ เช่น ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) สนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยและสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2511 (Treaty of Amity and Economic Relation between The Kingdom of Thailand and The United States of America) เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีความตกลงเขตการค้าเสรีบางความตกลงที่อนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจบางสาขาในประเทศไทยด้วย อาทิ ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (Thailand-Australia Free Trade Agreement: TAFTA) ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (Japan-Thailand Economic Partnership Agreement: JTEPA) เป็นต้น โดยมาตรา 10 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนี้ จึงเป็นมาตราที่รับรองสิทธิของคนต่างด้าวที่ได้รับตามสนธิสัญญาหรือพันธกรณีต่างๆ ให้เข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยทั้งในปัจจุบันและอนาคต อนึ่ง ในส่วนของสนธิสัญญาและพันธกรณีจะได้กล่าวโดยละเอียดในเรื่องความตกลงระหว่างประเทศในหัวข้อที่ 3. ต่อไป

สำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นบริษัทข้ามชาติ ที่เข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยอาศัยสนธิสัญญามีไม่มากนัก ซึ่งส่วนใหญ่จะเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์โดยอาศัยสนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยและสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2511 และเป็นการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภท

1.4.3 คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment: BOI) นอกจากจะได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนแล้ว คนต่างด้าวก็还会ได้รับประโยชน์ในเรื่องการประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวด้วย กล่าวคือ มาตรา 12 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ได้บัญญัติให้คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนสามารถประกอบธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนที่อยู่ในบัญชี 2 และบัญชี 3 ได้ โดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจ แต่จะต้องแจ้งต่ออธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าเพื่อขอออกหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ก่อนประกอบธุรกิจ และคนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะได้รับการยกเว้นจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเกือบทั้งหมด ยกเว้นบางมาตราที่จะต้องปฏิบัติตาม ได้แก่ มาตรา 21 (หลักเกณฑ์เรื่องใบอนุญาตประกอบธุรกิจและหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจ) มาตรา 22 (การเลิกประกอบธุรกิจ และการย้ายสำนักงานหรือสถานที่ประกอบธุรกิจ) มาตรา 39 (บทลงโทษการฝ่าฝืนมาตรา 21 และมาตรา 22) มาตรา 40 (บทลงโทษ) และ มาตรา 42 (การเปรียบเทียบปรับ)

อธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าจะออกหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวให้แก่คนต่างด้าวในขอบข่ายที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดยคนต่างด้าวจะได้รับการยกเว้นจากการการบังคับใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในขอบข่ายที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตลอดระยะเวลาที่ได้รับการลงทุนเท่านั้น แต่หากคนต่างด้าวประกอบธุรกิจประเภทอื่นที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนด้วย หากธุรกิจอื่นเป็นธุรกิจตามบัญชี 2 หรือบัญชี 3 คนต่างด้าวก็ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจประเภทอื่นตามปกติ

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวในประเทศไทย โดยวิธีการขอรับการส่งเสริมการลงทุน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ในบางกิจการที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.4.3.1 หลักเกณฑ์การให้การส่งเสริมการลงทุนทั่วไป

ประเทศไทยได้มีการส่งเสริมการลงทุน ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2544 (“พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน”) ที่ให้สิทธิประโยชน์ หลักประกัน และความคุ้มครอง แก่ผู้ลงทุนที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ประเทศไทยจะให้การส่งเสริมการลงทุนในประเภทกิจการที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด และสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะ

ขึ้นอยู่กับประเภทกิจการที่ได้รับส่งเสริมและตามเขตส่งเสริมการลงทุน* คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนมีหลักเกณฑ์การให้การส่งเสริมการลงทุน ดังนี้

1. รูปแบบการลงทุน

ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะต้องเป็นบริษัท มูลนิธิ หรือ สหกรณ์ แต่ผู้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนสามารถที่จะขอรับการส่งเสริมการลงทุนในนามบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย หรือสัญชาติต่างด้าวก็ได้²⁶ แต่ผู้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนจะต้องจัดตั้งบริษัท มูลนิธิ หรือ สหกรณ์ให้แล้วเสร็จภายใน 6 เดือนนับแต่วันที่ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้ตอบรับมติให้การส่งเสริมการลงทุน²⁷

2. กิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน

กิจการที่คณะกรรมการให้การส่งเสริมการลงทุนต้องเป็นกิจการที่สำคัญและเป็นประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ กิจการผลิตเพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ กิจการที่ใช้ทุน แรงงานหรือบริการในอัตราที่สูง หรือกิจการที่ใช้ผลิตผลการเกษตรหรือทรัพยากรธรรมชาติเป็นวัตถุดิบ ซึ่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นว่ากิจการนั้นยังไม่มีในประเทศ หรือมีในประเทศไม่เพียงพอ หรือกรรมวิธีผลิตยังไม่ทันสมัย²⁸

* เขตการลงทุน แบ่งออกเป็น 3 เขต คือ

1. เขต 1 มี 6 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร
2. เขต 2 มี 12 จังหวัด ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ภูเก็ต ระยอง ราชบุรี สมุทรสงคราม สระบุรี สุพรรณบุรี และอ่างทอง
3. เขต 3 มี 58 จังหวัด (นอกจากเขต 1 และเขต 2) แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ 36 จังหวัด และ 22 จังหวัด

²⁶ วันทิพย์ จันทกิจ, “การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน,” (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), หน้า 18.

²⁷ มาตรา 17 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน

²⁸ มาตรา 16 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน

ในปัจจุบัน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้กำหนดประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุนใน 7 หมวด คือ หมวดที่ 1 เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร หมวดที่ 2 เหมืองแร่ เซรามิกส์ และโลหะขั้นมูลฐาน หมวดที่ 3 อุตสาหกรรมเบา หมวดที่ 4 ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง หมวดที่ 5 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า หมวดที่ 6 เคมีภัณฑ์ กระดาษ และพลาสติก หมวดที่ 7 กิจการบริการและสาธารณูปโภค

นอกจากนั้น คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้กำหนดให้กิจการบางประเภทเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ซึ่งอาจจะได้รับสิทธิประโยชน์ในการลงทุนมากกว่าการให้การส่งเสริมการลงทุนในกรณีทั่วไป เช่น กิจการวิจัยและพัฒนาประเภทที่ 7.12 กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย ประเภทที่ 7.7 เป็นต้น

3. หลักเกณฑ์การพิจารณาอนุมัติโครงการ

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะให้การส่งเสริมการลงทุนแก่กิจการที่มีความสำคัญและเป็นประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ กิจการที่ผลิตเพื่อส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ กิจการที่ใช้ทุน แรงงาน หรือบริการในอัตราสูง หรือกิจการที่ให้ผลผลิตทางการเกษตรหรือทรัพยากรธรรมชาติเป็นวัตถุดิบ และคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นว่ากิจการนั้นยังไม่มีในราชอาณาจักร หรือมีในราชอาณาจักรไม่เพียงพอ หรือกรรมวิธีการผลิตยังไม่ทันสมัย นอกจากนี้ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาอนุมัติเพิ่มเติมในบางกรณีด้วย เช่น (1) โครงการจะต้องมีมูลค่าเพิ่มไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของรายได้ (2) จะต้องใช้อัตราหนี้สินต่อทุนไม่เกิน 3 ต่อ 1 และ (3) จะต้องใช้กรรมวิธีการผลิตที่ทันสมัยและใช้เครื่องจักรใหม่ ในกรณีที่ใช้เครื่องจักรเก่าจะต้องให้สถาบันที่เชื่อถือได้รับรองประสิทธิภาพ และคณะกรรมการให้ความเห็นชอบเป็นกรณีพิเศษ เป็นต้น

4. หลักเกณฑ์การถือหุ้นของต่างชาติ

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดแนวทางการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นต่างชาติ

ดังนี้²⁹

²⁹ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, คู่มือการขอรับการส่งเสริมการลงทุน, (2551), หน้า 13.

- โครงการลงทุนในกิจการเกษตรกรรม การเลี้ยงสัตว์ การประมง การสำรวจและการทำเหมืองแร่ และการให้บริการที่ปรากฏอยู่ในบัญชี 1 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จะต้องเป็นผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน
- โครงการลงทุนในกิจการอุตสาหกรรม อนุญาตให้คนต่างชาติถือหุ้นข้างมากหรือทั้งสิ้นได้ไม่ว่าตั้งในเขตใด
- เมื่อมีเหตุผลอันสมควร คณะกรรมการอาจกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติเป็นการเฉพาะสำหรับกิจการที่ให้การส่งเสริมบางประเภท

1.4.3.2 สิทธิประโยชน์จากการให้การส่งเสริมการลงทุน

สิทธิประโยชน์ หรือสิทธิและประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ การที่ผู้ลงทุนได้รับสิทธิพิเศษหรือประโยชน์พิเศษจากกฎหมายหรือจากรัฐ ทั้งนี้เพื่อเป็นการสนับสนุนเร่งรัดให้เกิดการลงทุนนั้นขึ้น และเพื่อทดแทนที่การลงทุนนั้นได้ก่อประโยชน์ต่อสังคม ต่อประเทศโดยส่วนรวม³⁰ ในประเทศไทย การให้สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน โดยปกติแล้วสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนจะแตกต่างกันไปตามประเภทกิจการ และเขตส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการ โดยสิทธิประโยชน์ที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้ อาจมีดังนี้

1. สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร (Tax Incentive) ได้แก่

- (1) ยกเว้น/ลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร
- (2) ยกเว้น/ลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุที่จำเป็น
- (3) ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลและเงินปันผล
- (4) ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50
- (5) อนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้าและค่าน้ำประปา เป็นรายจ่ายสองเท่า
- (6) ให้หักค่าติดตั้งหรือค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นร้อยละ 25
- (7) ยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นสำหรับการผลิตเพื่อการส่งออก

³⁰ โกศล ฉันทิกุล, คำบรรยายกระบวนการวินิจฉัยกฎหมายเกี่ยวกับการลงทุน พร้อมด้วยพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง และประกาศที่เกี่ยวข้อง, หน้า 41.

2. สิทธิประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษีอากร (Non-Tax Incentive) ได้แก่

- (1) อนุญาตให้นำคนต่างด้าวเข้ามาเพื่อศึกษาลู่ทางการลงทุน
- (2) อนุญาตให้นำช่างฝีมือ และผู้ชำนาญการเข้ามาทำงานในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
- (3) อนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตามที่คณะกรรมการให้อนุญาต
- (4) อนุญาตให้นำเข้าหรือส่งออกซึ่งเงินตราต่างประเทศ

3. หลักประกันและการคุ้มครอง

นอกจากสิทธิประโยชน์จากการให้การส่งเสริมการลงทุนแล้ว พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน ยังได้กำหนดให้หลักประกันและความคุ้มครองแก่ผู้ลงทุน เช่น

- (1) รัฐจะไม่ประกอบกิจการขึ้นใหม่แข่งขันกับผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
- (2) รัฐจะไม่โอนกิจการของผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนมาเป็นของรัฐ
- (3) รัฐจะไม่ผูกขาดการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ หรือผลิตผลชนิดเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันกับผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนผลิตหรือประกอบได้
- (4) รัฐจะไม่ควบคุมราคาผลิตภัณฑ์ของผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เว้นแต่ในกรณีจำเป็น แต่จะไม่กำหนดราคาจำหน่ายให้ต่ำกว่าราคาที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นสมควร
- (5) รัฐจะอนุญาตให้ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนส่งออกผลิตภัณฑ์เสมอ เว้นแต่ในกรณีจำเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ
- (6) รัฐจะไม่อนุญาตให้ส่วนราชการ องค์การของรัฐบาลหรือรัฐวิสาหกิจ นำเข้าผลิตภัณฑ์ชนิดเดียวกับที่ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนผลิตได้ โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า

1.4.3.3 ธุรกิจด้านโลจิสติกส์ที่ให้การส่งเสริมการลงทุน*

ตามประกาศของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้กำหนดประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุนใน 7 หมวด ซึ่งธุรกิจโลจิสติกส์ตามกรณีศึกษาทั้ง 4 ประเภทที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมอาจสรุปได้ ดังนี้

* ดูภาคผนวก ง. รายละเอียดธุรกิจโลจิสติกส์ที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมการลงทุน

1. การขนส่งทางถนน

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนไม่ได้ให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการขนส่งทางถนนเป็นการทั่วไป แต่ให้การส่งเสริมการลงทุนใน “กิจการขนส่งห้องเย็น ในประเภทที่ 1.29”³¹ เท่านั้น ซึ่งเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ และได้รับสิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเป็นเวลา 8 ปี

2. การจัดหาสินค้า

สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาสินค้า คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมเฉพาะใน “กิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ (International Procurement Office - IPO) ในประเภทที่ 7.8”³² เท่านั้น

กิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศตามความหมายของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน จะต้องเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศไปจัดหาสินค้าประเภทวัตถุดิบ (Raw Material) ชิ้นส่วน (Part) สินค้ากึ่งสำเร็จรูป (Semi Finished Product) จากผู้ขายสินค้าหลายๆ แหล่งทั้งผู้ขายภายในประเทศและผู้ขายจากต่างประเทศ และนำมาขายให้แก่ผู้ประกอบการ ดังนั้น นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศและลูกค้า จะต้องเป็นนิติสัมพันธ์ตามสัญญาซื้อขาย จะมีนิติสัมพันธ์แบบตัวแทนหรือนายหน้าก็ได้ ซึ่งหากเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ให้บริการด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบที่มีลักษณะการประกอบธุรกิจด้านการจัดหาจัดซื้อได้ถึง 3 รูปแบบ กล่าวคือ เป็นผู้ขายสินค้า เป็นตัวแทน หรือเป็นนายหน้านั้น ก็แต่เฉพาะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทผู้จัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบระหว่างประเทศที่ให้บริการในลักษณะการซื้อมาขายไปเท่านั้นที่อาจขอรับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศได้ ส่วนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีลักษณะการประกอบกิจการเป็นนายหน้าหรือตัวแทนในการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบไม่สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ

³¹ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 7/ 2546 ลงวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2546

³² ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 9/ 2546 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดเงื่อนไขการประกอบธุรกิจของศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศด้วย กล่าวคือ ผู้ประกอบกิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศจะต้องมีหรือเช่าคลังสินค้า ต้องมีกิจกรรมการจัดหาสินค้า การตรวจสอบคุณภาพสินค้า การบรรจุสินค้า และจะต้องมีแหล่งจัดซื้อทั้งจากในประเทศและจากต่างประเทศ รวมทั้งสินค้าที่ผู้ประกอบการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศจะจัดหาจัดซื้อได้จะต้องเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบ (Raw Material) ชิ้นส่วน (Part) หรือสินค้ากึ่งสำเร็จรูป (Semi Finished Product) เท่านั้น ผู้ประกอบการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศไม่สามารถที่จะจัดหาและจำหน่ายสินค้าที่เป็นสินค้าสำเร็จรูป (Finished Product) ได้

อนึ่ง การประกอบธุรกิจศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ ถือเป็นการค้าส่งตามบัญชี 3 (15) ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการดังกล่าวก็จะต้องขอออกหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวประเภทการค้าส่งตามบัญชี 3 (15) กับอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าด้วย

3. คลังสินค้า

ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมการลงทุนใน “กิจการเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับประกอบการค้าเสรี (Free Trade Zone) และเขตปลอดอากร (Free Zone) ประเภทที่ 7.5.3”³³ เท่านั้น โดยมีเงื่อนไขในการให้การส่งเสริมการลงทุนว่า ผู้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนจะต้องมีที่ดินไม่น้อยกว่า 200 ไร่ และจะไม่ให้การส่งเสริมการลงทุนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร แต่หากเป็นคลังสินค้าทั่วไปที่มีใช้คลังสินค้าทัณฑ์บนทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะไม่ให้การส่งเสริมการลงทุน ดังนั้น หากเป็นผู้ประกอบการคลังสินค้าประเภททั่วไปก็ไม่สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้

³³ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ส 3/2550 ลงวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.

4. ศูนย์กระจายสินค้า

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการศูนย์กระจายสินค้า จำนวน 2 ประเภท คือ “ศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย (Distribution Center) ประเภทที่ 7.6” และ “ศูนย์กระจายสินค้านำเข้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center) ประเภทที่ 7.7” โดยหลักแล้วศูนย์กระจายสินค้าที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมต้องเป็นศูนย์กระจายสินค้าที่มีความทันสมัย มีการนำระบบเทคโนโลยีมาช่วยในการกระจายสินค้า

กิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย (Distribution Center) ประเภทที่ 7.6³⁴ จะมีขอบข่ายการกระจายสินค้าภายในประเทศเท่านั้น และรับฝากสินค้านำเข้าได้แต่เฉพาะสินค้าที่ได้เสียภาษีอากรขาเข้าหรือของที่ใช้สิทธิและประโยชน์อื่นซึ่งผ่านพิธีการศุลกากรแล้วเท่านั้น นอกจากนี้ ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีเฉพาะอากรขาเข้าเครื่องจักรตามเขตที่ตั้งเท่านั้น แต่จะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีเงินได้นิติบุคคล

กิจการศูนย์กระจายสินค้านำเข้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center) * ประเภทที่ 7.7 จะต้องมีขอบข่ายการกระจายสินค้าไปต่างประเทศอย่างน้อย 5 ประเทศ และมีการให้บริการด้านการขนส่ง การจัดส่ง การเก็บรักษา การบรรจุ และการบริหารสินค้าคงคลังแก่ลูกค้า นอกจากนี้ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมด้วย กล่าวคือ (1) ผู้ได้รับการส่งเสริมจะต้องมีผู้ถือหุ้นไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน (2) มีพื้นที่คลังสินค้าไม่น้อยกว่า 5,000 ตารางเมตร และต้องมีอุปกรณ์จัดเก็บและขนถ่ายที่ทันสมัย (3) จะต้องมียุทธศาสตร์และควบคุมบริหารคลังสินค้าด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย และมีระบบติดตามสินค้าแบบออนไลน์ (online) และ (4) จะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

³⁴ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/ 2543 ลงวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2543

* ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ส 3/2550 ลงวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2550 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดให้กิจการศูนย์กระจายสินค้านำเข้าระหว่างประเทศเป็นกิจการที่ให้การส่งเสริมเป็นพิเศษ โดยผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 5 ปีทุกเขตการลงทุน และหากตั้งในเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ 8 ปี

กรณีที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้กำหนดให้ผู้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัยจะต้องมีพื้นที่ถือโดยคนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียนนั้น จึงมีผลให้คนต่างด้าวที่ไม่อาจได้รับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัยได้ คงขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ แต่เฉพาะกิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัยที่ได้รับสิทธิประโยชน์น้อยกว่าเท่านั้น

5. กิจการด้านโลจิสติกส์อื่นๆ

นอกจากธุรกิจโลจิสติกส์ 4 ประเภทตามกรณีศึกษาแล้ว คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์อื่นๆ ด้วย เช่น “กิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) ประเภทที่ 7.31”³⁵ โดยมีเงื่อนไขสำคัญว่าผู้ขอรับการส่งเสริมในกิจการดังกล่าวจะต้องมีคนไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ดังนั้น จึงมีผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนต่างด้าวไม่สามารถที่จะขอรับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ได้

จากข้อจำกัดต่างๆข้างต้น ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยได้อย่างเต็มที่ จึงมีผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในรูปแบบนิติบุคคลไทยที่มีองค์ประกอบต่างด้าว ซึ่งจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

1.5 การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของนิติบุคคลไทยที่มีองค์ประกอบต่างด้าว

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศอาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยได้หลายรูปแบบ เช่น กิจการเจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วนสามัญ ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด สำนักงานตัวแทน สำนักงานสาขา และกิจการร่วมค้า เป็นต้น โดยรูปแบบการลงทุนแต่ละรูปแบบก็จะมีข้อดีข้อเสียและมีความเหมาะสมแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับธุรกิจแต่ละประเภท แต่ส่วนใหญ่แล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศจะ

³⁵ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ ส 3/2550 ลงวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.

นิยมเข้ามาลงทุนในรูปแบบของบริษัทจำกัด เนื่องจากมีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ในทางธุรกิจหลายประการดังนี้³⁶

1. ผู้ถือหุ้นของบริษัทจำกัดจะต้องรับผิดชอบในหนี้สินของบริษัทจำกัดโดยจำกัดจำนวนตามมูลค่าหุ้นที่ค้างชำระเท่านั้น
2. ผู้ลงทุนจากต่างประเทศซึ่งอาจเป็นบริษัทหรือนิติบุคคลต่างด้าวสามารถถือหุ้นหรือลงทุนในบริษัทจำกัด และสามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการบริษัทจำกัดโดยผ่านทางคณะกรรมการบริษัทได้ ทั้งนี้เนื่องจากคนต่างด้าวอาจได้รับการคัดเลือกให้เป็นกรรมการบริษัทได้
3. ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นที่เป็นคนต่างด้าวถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50 ของทุนจดทะเบียน ก็ไม่ถือว่าบริษัทจำกัดนั้นเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายพิเศษบางฉบับ จึงทำให้บริษัทนั้นสามารถประกอบกิจการได้เช่นเดียวกับบุคคลหรือนิติบุคคลสัญชาติไทยทั่วไป ไม่ต้องห้ามหรือมีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจนั้นๆ
4. การขยายกิจการและการเพิ่มทุน รวมทั้งการขอกู้เงินจากสถาบันการเงินในรูปแบบของบริษัทสามารถทำได้ง่ายกว่าและได้รับความน่าเชื่อถือมากกว่าองค์กรธุรกิจรูปแบบอื่น
5. โดยปกติผู้ถือหุ้นสามารถโอนหรือขายหุ้นไปให้กับบุคคลอื่นได้ โดยไม่จำเป็นต้องเลิกบริษัท เว้นแต่จะมีข้อกำหนดห้ามโอนหุ้น หรือมีข้อจำกัดในการโอนหุ้น กำหนดไว้เป็นพิเศษในข้อบังคับบริษัท และ/หรือข้อตกลงระหว่างผู้ถือหุ้น (Shareholder Agreement) เพื่อไม่ให้ผู้ถือหุ้นโอนหุ้นไปให้บุคคลภายนอกโดยง่าย
6. แม้ผู้ถือหุ้นไม่ได้เข้าไปบริหารเอง แต่มีคณะกรรมการบริษัทที่ผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งเป็นผู้บริหารงาน ทำให้ผู้ลงทุนจากต่างประเทศที่เข้ามาลงทุนอาจจะกำหนดกฎเกณฑ์ในข้อตกลงระหว่างผู้ถือหุ้น และ/หรือในข้อบังคับของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นต่างประเทศมีสิทธิในการเสนอชื่อและแต่งตั้งกรรมการซึ่งเป็นคนของตนเข้าไปบริหารงานในบริษัทได้
7. บริษัทจำกัดมีฐานะเป็นนิติบุคคลแยกออกต่างหากจากผู้ถือหุ้น โดยสามารถมีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินต่างๆ หรือถือหุ้นสินผูกพัน ตลอดจนมีสิทธิที่จะดำเนินคดีหรือถูกดำเนินคดีในนามบริษัทได้ โดยในกรณีที่บริษัทมีความรับผิดชอบต่างๆ ผู้ถือหุ้นจะรับผิดชอบจำกัดจำนวนเพียงมูลค่าหุ้นที่ยังส่งใช้ไม่ครบเท่านั้น

³⁶ โกศล ฉันทิกุล, คำบรรยายกระบวนวิชากฎหมายเกี่ยวกับการลงทุน พร้อมด้วยพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง และประกาศที่เกี่ยวข้อง, หน้า 24-25.

จากข้อจำกัดหลายประการในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าว ทำให้ผู้ลงทุนจากต่างประเทศไม่สามารถเข้ามาลงทุนประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ได้อย่างเต็มรูปแบบในประเทศไทย ดังนั้น ในปัจจุบันส่วนใหญ่แล้วผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศจะเข้ามาจัดตั้งบริษัทในประเทศไทยและมีสถานะเป็นนิติบุคคลไทยตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว แต่จะมีคนต่างด้าวร่วมอยู่ด้วย โดยมีรูปแบบการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นนิติบุคคลไทยแต่มีองค์ประกอบต่างด้าว อาจมีได้ 3 รูปแบบหลักๆ คือ การร่วมทุน (Joint Venture) การซื้อหุ้น (Share Purchase) และการให้แฟรนไชส์ (Franchise) ดังนี้

1.5.1 การร่วมทุน (Joint Venture)

การร่วมทุน (Joint Venture) คือ การที่บริษัทหรือหน่วยธุรกิจตั้งแต่ 2 กิจการมารวมกันประกอบธุรกิจด้วยเหตุผลทางด้านธุรกิจที่แตกต่างกันไป เช่น เหตุผลด้านเงินทุน ข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี รวมถึงข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ธุรกิจนั้นๆ ด้วย การร่วมทุนในปัจจุบันอาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภท³⁷ คือ

(1) กิจการร่วมทุนที่ไม่เป็นนิติบุคคล (Unincorporated Joint Venture) การร่วมทุนในรูปแบบนี้เป็นการร่วมทุนในลักษณะชั่วคราว เพื่อวัตถุประสงค์ในโครงการใดโครงการหนึ่ง เมื่อการดำเนินกิจการประสบความสำเร็จตามโครงการแล้ว กิจการร่วมทุนนี้ก็สิ้นสุดลงไปด้วย

(2) กิจการร่วมทุนที่เป็นนิติบุคคล (Incorporated Joint Venture) เป็นรูปแบบกิจการร่วมทุนในลักษณะถาวร โดยส่วนใหญ่จะจดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัทขึ้นใหม่ อาจเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด และจะมีการตกลงในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นตามความสามารถของแต่ละฝ่าย

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศ ในบางกรณีก็จะเข้ามาร่วมทุนโดยการจัดตั้งบริษัทในประเทศไทยกับผู้ลงทุนสัญชาติไทย โดยคนต่างด้าวจะถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด เพื่อให้กิจการร่วมทุนยังคงมี

³⁷ พงศ์ธร บุญอารีย์, ธุรกิจกับกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ดวงกมล, 2544), หน้า 39.

สถานะเป็นนิติบุคคลไทยตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ยกเว้นแต่คนสัญชาติอเมริกัน อาจเข้ามาถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดได้ ตามสนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยและสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2511 ส่วนใหญ่แล้วอำนาจการบริหารจัดการของกิจการร่วมทุนจะอยู่กับผู้ถือหุ้นข้างน้อยที่เป็นคนต่างด้าว

1.5.2 การซื้อหุ้น (Share Acquisition)

การร่วมทุนเป็นกรณีที่คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจโดยร่วมกันก่อตั้งธุรกิจใหม่ แต่การซื้อหุ้น (Acquisition) เป็นกรณีที่ไม่ได้มีการก่อตั้งธุรกิจใหม่ แต่เป็นธุรกิจเดิมที่มีอยู่แล้ว แต่เจ้าของธุรกิจ (Business Owner) ไม่มีความประสงค์ที่จะประกอบธุรกิจอีกต่อไป เนื่องจากเหตุผลหลายประการ เช่น มีข้อจำกัดเรื่องเทคโนโลยี เงินทุน การแข่งขัน เป็นต้น ดังนั้นจึงได้เสนอขายธุรกิจ ผู้ลงทุนจากต่างประเทศก็อาจเข้ามาประกอบธุรกิจได้โดยการเข้าซื้อหุ้นจากกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมได้เช่นกัน

สำหรับการเข้าซื้อหุ้นในธุรกิจโลจิสติกส์ก็จะมีข้อจำกัดการเข้ามาประกอบธุรกิจด้วยเช่นกัน โดยคนต่างด้าวจะเข้ามาประกอบธุรกิจโดยการซื้อหุ้นได้ไม่เกินกึ่งหนึ่งของทุนจดทะเบียนในกรณีบริษัทจำกัด

1.5.3 การให้แฟรนไชส์ (Franchise)

การให้แฟรนไชส์เป็นกรณีที่คนต่างด้าวไม่ได้เข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยเอง แต่ได้ขายแฟรนไชส์ให้แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ซึ่งอาจแบ่งเป็น (1) การขายแฟรนไชส์แบบร่วมทุน โดยให้ใช้ชื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างชาติได้ และเป็นผู้ถือหุ้นบางส่วนด้วย และ (2) การขายแฟรนไชส์แบบไม่ร่วมทุน โดยเป็นการซื้อสิทธิในชื่อ หรือเครื่องหมายการค้าแล้วนำระบบบริหารจัดการที่เป็นระบบมาตรฐานมาใช้

จากการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวใน 3 รูปแบบข้างต้นนั้น ผู้เขียนพบว่าการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวมีข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบธุรกิจมาก และการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรของคนต่างด้าวนั้น ไม่อาจทำได้ในทางปฏิบัติ ดังนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นบริษัทข้ามชาติส่วนใหญ่ (ทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะประเภทและผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร) จึงจะเข้ามาประกอบธุรกิจในรูปแบบของบริษัทจำกัดที่มี

สถานะเป็นนิติบุคคลไทยตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยคงสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นต่างด้าวไว้ไม่เกินร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้นและจำนวนทุนทั้งหมด ทำให้บริษัทข้ามชาติเหล่านั้นสามารถประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ได้ทุกประเภทโดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวแต่ประการใด

อย่างไรก็ตาม แม้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นบริษัทจะมีผู้ถือหุ้นข้างมากเป็นบุคคลสัญชาติไทยก็ตาม แต่อำนาจในการบริหารจัดการอาจอยู่ภายใต้การครอบงำของผู้ถือหุ้นข้างน้อยที่เป็นคนต่างด้าว (Minority Control) หรืออาจตกลงกันให้ผู้ลงทุนไทยและผู้ลงทุนต่างชาติมีส่วนร่วมการบริหารจัดการเท่าๆ กันได้ โดยอาจใช้วิธีการกำหนดสิทธิออกเสียง (Voting Right) อำนาจการบริหารจัดการบริษัท การมอบฉันทะ การควบคุมโดยคณะกรรมการ การควบคุมโดยกรรมการผู้มีอำนาจ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อที่ 1.1

ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นบริษัทข้ามชาติบางรายจะเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยมีการถือหุ้นไม่เกินสัดส่วนที่กฎหมายกำหนด ผู้เขียนจะขอยกตัวอย่างโครงสร้างของบริษัท ซีวา โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรรายใหญ่ของประเทศไทยที่เป็นบริษัทข้ามชาติ ดังนี้

บริษัท ซีวา โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัท ซีวา โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทในกลุ่มบริษัทซีวา (CEVA) ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ของโลก เดิมกิจการโลจิสติกส์ของกลุ่มบริษัท CEVA คือ ธุรกิจโลจิสติกส์ของกลุ่มบริษัท TNT ต่อมากลุ่มบริษัท TNT ได้ขายธุรกิจโลจิสติกส์ให้แก่กลุ่ม Apollo Management L.P. ในปี พ.ศ. 2549 และกลุ่ม Apollo Management L.P. ได้เปลี่ยนชื่อทางการค้าจาก “TNT” เป็น “CEVA” ต่อมาในปี พ.ศ. 2550 กลุ่มบริษัท CEVA ได้รวมกับกลุ่มบริษัท Eagle Global Logistics หรือ EGL เพื่อรวมธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจการบริหารจัดการขนส่งสินค้าเข้าด้วยกันเพื่อให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรภายใต้ชื่อ “CEVA” ซึ่งเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ของโลก³⁸

³⁸ CEVA Logistics, About CEVA – History [Online]. Available from: <<http://www.cevalogistics.com/AboutCEVA/History.aspx>> [2008, August 2]

สำหรับประเทศไทย กลุ่มบริษัท CEVA ได้ประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรในประเทศไทยภายใต้ชื่อ “บริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด” เลขทะเบียนนิติบุคคลเลขที่ 0105538105741 เดิมได้จดทะเบียนบริษัทในชื่อ “บริษัท ทีเอ็นที ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด” เมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2538 และได้จดทะเบียนเปลี่ยนชื่อเป็น “บริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ จำกัด” เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2549 มีทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น 30,000,000 บาท นอกจากนั้นกลุ่มบริษัท CEVA ยังได้เข้ามาจัดตั้งบริษัทในประเทศไทยเพื่อถือหุ้น (Holding Company) ในบริษัทในกลุ่มบริษัท CEVA อีกด้วย

กลุ่มบริษัท CEVA และบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ถือเป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์รายใหญ่ของประเทศไทย มีพนักงานทั้งหมด 2,900 คน มีรถสำหรับขนส่งจำนวน 520 คัน และมีคลังสินค้าจำนวน 36 แห่ง³⁹

โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท CEVA

กลุ่มบริษัท CEVA เข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยผ่าน บริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด และยังมีการลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่นด้วย โดยโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท CEVA ในบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีดังนี้

1. **บริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด** เป็นบริษัทหลักที่กลุ่มบริษัท CEVA ใช้ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย บริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้แบ่งหุ้นออกเป็น 2 ประเภท คือ หุ้นประเภท ก และหุ้นประเภท ข ผู้ถือหุ้นหลักของบริษัทมี 2 บริษัท คือ (1) บริษัท ซีว่า เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด (ผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก) ถือหุ้นร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด และ (2) ซีว่า ลอจิสติกส์ เอเชีย พีทีอี แอลทีดี (CEVA Asia Pte Ltd.) (ผู้ถือหุ้นกลุ่ม ข) ถือหุ้นจำนวนร้อยละ 48.99 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด⁴⁰

2. **บริษัท ซีว่า เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด** เป็นบริษัทที่ถือหุ้นในบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด บริษัท ซีว่า เฟรท

³⁹ CEVA Logistics, About CEVA – CEVA Thailand [Online]. Available from: <<http://www.sg.cevalogistics.com/About-CEVA/CEVA-Thailand?>> [2008, August 2]

⁴⁰ ข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ วันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2551

(ประเทศไทย) จำกัด มีผู้ถือหุ้น 2 กลุ่มหลักๆ คือ (1) บริษัท ซีดับเบิลยูบีไอ จำกัด ถือหุ้นจำนวนร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด (ผู้ถือหุ้นกลุ่มเอ) และ (2) บริษัท เรคก้า โฮลดิ้งส์ (สัญชาติเบอร์มิวด้า) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด (ผู้ถือหุ้นกลุ่มบี)⁴¹

ในการบริหารจัดการบริษัท ซีว่า เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด ข้อบังคับของบริษัทได้กำหนดให้มีกรรมการ 8 คน มาจากผู้ถือหุ้นกลุ่มเอจำนวน 4 คน และผู้ถือหุ้นกลุ่มบีจำนวน 4 คน กรรมการผู้อำนาจของบริษัทจะต้องประกอบด้วยกรรมการจากกลุ่มเอ 1 คน ลงนามร่วมกับกรรมการจากกลุ่มบีอีก 1 คน⁴²

3. บริษัท ซีดับเบิลยูบีไอ จำกัด เป็นบริษัทที่ถือหุ้นในบริษัท บริษัท ซีว่า เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด บริษัท ซีดับเบิลยูบีไอ จำกัด มีผู้ถือหุ้น 2 กลุ่มหลัก คือ ผู้ถือหุ้นต่างด้าวถือหุ้นสามัญ และผู้ถือหุ้นไทยที่เป็นบุคคลธรรมดาถือหุ้นบุริมสิทธิ⁴³

- (1) ผู้ถือหุ้นต่างด้าว (ถือหุ้นสามัญ) ถือหุ้นรวมในสัดส่วนร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด ผู้ถือหุ้นฝ่ายข้างน้อยที่เป็นต่างด้าวประกอบด้วย บริษัท เซอร์เคิล อินเตอร์เนชันแนล จำกัด (สัญชาติอเมริกัน) และ บริษัท เรคก้า โฮลดิ้งส์ จำกัด (สัญชาติเบอร์มิวด้า)*
- (2) ผู้ถือหุ้นไทย (ถือหุ้นบุริมสิทธิ) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด

⁴¹ ข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ วันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2551

⁴² ข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ วันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2551

⁴³ ข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ วันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2551

* บริษัท เซอร์เคิล อินเตอร์เนชันแนล อิงค์ และบริษัทเรคก้า โฮลดิ้งส์ จำกัด เป็นสมาชิกของกลุ่มบริษัท Eagle Global Logistics (EGL) ในระหว่างปี พ.ศ. 2550 กลุ่มบริษัท EGL ถูกซื้อกิจการโดย Apollo Management L.P. และมีผู้ถือหุ้น CEVA Group Plc. เป็นบริษัทใหญ่ขั้นสุดท้าย ดังนั้น บริษัท เซอร์เคิล อินเตอร์เนชันแนล อิงค์ และบริษัทเรคก้า โฮลดิ้งส์ จำกัด จึงถือเป็นบริษัทในกลุ่ม CEVA ด้วย (แหล่งที่มา: งบการเงินและหมายเหตุประกอบงบการเงินของบริษัท ซีดับเบิลยูบีไอ จำกัด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2550)

ตามข้อบังคับของบริษัท ซีดับเบิลยูบีไอ จำกัด⁴⁴ ได้กำหนดให้หุ้นบุริมสิทธิที่ถือโดยผู้ถือหุ้นไทยมีข้อจำกัดสิทธิมากกว่าหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นต่างด้าวอย่างน้อย 4 ประการ ดังนี้

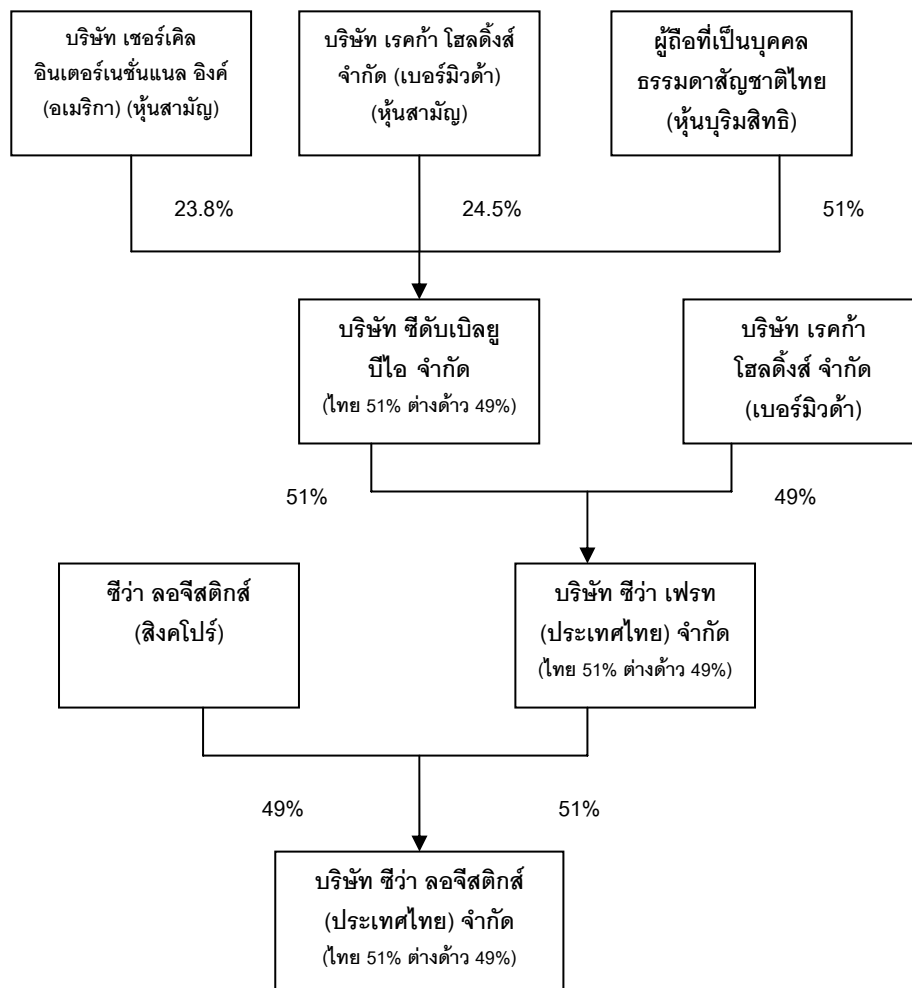
- (1) หุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิได้รับเงินปันผลก่อนในอัตราร้อยละ 5 ของมูลค่าหุ้นที่ชำระแล้ว และจะสะสมสิทธิได้รับเงินปันผลไม่ได้
- (2) หุ้นบุริมสิทธิจำนวน 10 หุ้นมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้ 1 เสียง
- (3) หุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิได้รับชำระเงินคืนเมื่อมีการชำระบัญชีบริษัทเท่ากับค่าหุ้นที่ชำระแล้วก่อนหุ้นสามัญ แต่หุ้นบุริมสิทธิจะไม่มีสิทธิในส่วนแบ่งหรือมีส่วนในสินทรัพย์ส่วนเกินหรือกำไรที่เหลือจากนั้น
- (4) การโอนหุ้น จำนำ หรือโอนสิทธิโดยประการ ในหุ้นบุริมสิทธิจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทก่อน

นอกจากนั้น ตามหนังสือรับรองของบริษัท ซีดับเบิลยูบีไอ จำกัด พบว่ากรรมการ และกรรมการผู้มีอำนาจกระทำการแทนบริษัทเป็นคนต่างด้าวทั้งหมด

โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทซีว่า (CEVA) ในบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด อาจสรุปได้ ดังนี้

⁴⁴ ข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ วันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2551

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด



หากพิจารณาจากโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะพบว่า บริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีสถานะเป็นบริษัทไทย ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เนื่องด้วยเหตุผล ดังนี้

1. โครงสร้างของบริษัท ซีดับเบิลยู บีไอ จำกัด เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทย และถือเป็นบริษัทไทยตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เนื่องจากมีคนต่างด้าวถือหุ้นไม่ถึงกึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นทั้งหมด แม้ว่าผู้ถือหุ้นต่างด้าวจะมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัทก็ตาม

2. เมื่อบริษัท ซีดับเบิลยูบีไอ จำกัด ซึ่งมีสถานะเป็นบริษัทไทยตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ไปถือหุ้นในบริษัท ซีว่า เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด ในอัตราร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด ก็มีผลให้บริษัท ซีว่า เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด มีสถานะเป็นบริษัทไทยตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวด้วย

3. ดังนั้น เมื่อบริษัท ซีว่า เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีสถานะเป็นบริษัทไทย มาถือหุ้นในบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ในอัตราร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด จึงมีผลให้บริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีสถานะเป็นนิติบุคคลไทยตาม พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวด้วย

จากโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด พิจารณาได้ว่า บริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีสถานะเป็นนิติบุคคลไทยตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งมีผลให้บริษัทสามารถประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยได้โดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

อย่างไรก็ตาม หากนับจำนวนหุ้นสะสมที่ถือโดยกลุ่มบริษัท CEVA ทั้งหมดทั้งที่ถือในบริษัท ซีดับเบิลยูบีไอ จำกัด และบริษัท ซีว่า เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด และที่ถือในบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จะพบว่าบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด มีหุ้นที่ถือโดยกลุ่มบริษัท CEVA ทั้งทางตรงและทางอ้อมมากกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดแล้ว

นอกจากนี้ หากพิจารณาถึงโครงสร้างการบริหารจัดการของบริษัทในกลุ่มบริษัท CEVA จะพบว่าในบริษัท ซีดับเบิลยูบีไอ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นทางตรงในบริษัท ซีว่า เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด และถือหุ้นทางอ้อมในบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด อาจพิจารณาได้ว่าผู้ถือหุ้นข้างน้อยที่เป็นคนต่างด้าวมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัทเกือบทั้งหมด ทั้งด้านการบริหารจัดการบริษัทโดยผ่านการประชุมผู้ถือหุ้น หรือผ่านทางคณะกรรมการบริษัท ดังนั้น ผู้ถือหุ้นข้างน้อยที่เป็นคนต่างด้าวของบริษัท ซีดับเบิลยูบีไอ จำกัด ก็อาจจะมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัท ซีว่า เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท ซีว่า ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ทางอ้อมอีกด้วย โดยหากพิจารณาโครงสร้างการบริหารจัดการกลุ่มบริษัท CEVA ในประเทศไทย จะพบว่าอำนาจการบริหารจัดการกลุ่มบริษัท CEVA จะอยู่ที่ผู้ถือหุ้นฝ่ายต่างด้าวด้วย

2. ลักษณะและข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทยตามกฎหมายอื่น

นอกจากการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งใช้บังคับเป็นการทั่วไปแล้ว การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แต่ละประเภทก็จะมีข้อจำกัดทางกฎหมายในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทธุรกิจด้วย รวมถึงมีข้อจำกัดตามกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อ การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ดังนี้

2.1 ข้อจำกัดตามกฎหมายและกฎระเบียบเฉพาะประเภทธุรกิจ

2.1.1 การขนส่งทางถนน

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนของคนต่างด้าวมีข้อจำกัดทางกฎหมายในแนวดิ่ง ซึ่งเป็นข้อจำกัดทางกฎหมายเฉพาะประเภทธุรกิจ ดังนี้

2.1.1.1 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (“พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก”) เป็นกฎหมายซึ่งวางหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางบก ไม่ว่าจะเป็นการขนส่ง คนโดยสาร สัตว์ หรือสิ่งของ ให้เป็นไปโดยเรียบร้อยและมีความปลอดภัย พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกกำหนดให้ผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจขนส่งทางบกจะต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนก่อนจึงจะสามารถประกอบธุรกิจได้ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฉบับนี้มุ่งที่จะกำหนดตัวกิจการขนส่งทางบก มากกว่าต่อยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนน ดังเช่นพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กิจการขนส่งทางบกที่อยู่ภายในขอบเขตการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก คือ การประกอบการขนส่ง การจัดการขนส่ง และสถานีขนส่ง

การประกอบการขนส่งทางบก คือ การประกอบการขนคน สัตว์ หรือสิ่งของโดยทางบกด้วยรถโดยมุ่งต่อสินค้า และเป็น การขนส่งในทางการค้าปกติ ซึ่งมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ได้แบ่งการประกอบธุรกิจขนส่งทางบกออกเป็น 4 ประเภท คือ

- (1) การขนส่งประจำทาง คือ การขนส่งเพื่อสินค้าตามเส้นทางที่ได้รับอนุญาต
- (2) การขนส่งไม่ประจำทาง คือ การขนส่งเพื่อสินค้าโดยไม่จำกัดเส้นทาง
- (3) การขนส่งโดยรถโดยสารขนาดเล็ก คือ การขนส่งคนและ/หรือสิ่งของรวมกันเพื่อสินค้า ตามเส้นทางที่ได้รับอนุญาต และมีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม
- (4) การขนส่งส่วนบุคคล คือ การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่า 1,600 กิโลกรัม

การประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ถือเป็น การขนส่งประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งอาจมีทั้งการขนส่งทางถนนภายในประเทศ และการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งการขนส่งทั้ง 2 ประเภทนี้มีข้อจำกัดในการเข้าสู่ธุรกิจของคนต่างด้าวแตกต่างกัน กล่าวคือ หากเป็นการขนส่งทางถนนในประเทศจะมีข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมากกว่าการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1. การขนส่งทางถนนในประเทศ

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกกำหนดห้ามเอกชนประกอบ การขนส่งทางบกประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน⁴⁵ ดังนั้น ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนในประเทศ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนขนส่งทางบกก่อน หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประกอบธุรกิจขนส่งทางบกโดยไม่ได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน ก็จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ⁴⁶

⁴⁵ มาตรา 23 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

⁴⁶ มาตรา 126 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

คุณสมบัติผู้ขออนุญาต

มาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางบกประเภทไม่ประจำทางไว้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนจะต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

- (1) กรณีผู้ขออนุญาตเป็นบุคคลธรรมดาจะต้องมีสัญชาติไทย
- (2) กรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นนิติบุคคลประเภทห้างหุ้นส่วน ห้างหุ้นส่วนจะต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่ประเทศไทย รวมทั้ง
 - (2.1) หากเป็นหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดจะต้องมีสัญชาติไทย
 - (2.2) หากเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย
- (3) กรณีผู้ขออนุญาตเป็นบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดจะต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่ประเทศไทย รวมทั้ง
 - (3.1) กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งจะต้องมีสัญชาติไทย
 - (3.2) ทุนของบริษัทจำกัดไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 จะต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐ ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล
 - (3.3) บริษัทจำกัดจะต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ
- (4) ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นบริษัทมหาชนจำกัด บริษัทมหาชนจำกัดจะต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่ประเทศไทย รวมทั้งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งจะต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ (ทุนชำระแล้ว) จะต้องเป็นของผู้ถือหุ้นที่เป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

- (5) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม (1) (2) (3) หรือ (4) แล้วแต่กรณี

อนึ่ง ในกรณีที่ผู้ประสงค์จะประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศมีคุณสมบัติไม่ตรงตามเงื่อนไขข้างต้น บุคคลนั้นอาจเสนอคำขอรับอนุญาตให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางพิจารณา โดยขอยกเว้นคุณสมบัติบางประการหรือพิจารณาอนุญาตให้เป็นเหตุพิเศษเฉพาะกรณีได้ตามมาตรา 24 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก แต่อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติหากผู้ขออนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งไม่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดแล้ว คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางก็จะไม่อนุญาต เนื่องด้วยธุรกิจขนส่งถือเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ

จากหลักเกณฑ์ในเรื่องคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งทางบก พิจารณาได้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกมีข้อกำหนดการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางบกของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างดาว โดยเฉพาะยิ่งในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด จะมีข้อกำหนดในเรื่องกรรมการด้วย กล่าวคือ ห้ามมีกรรมการที่เป็นคนต่างดาวเกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด

นอกจากนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกยังมีข้อกำหนดในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นด้วย ซึ่งสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทจำกัดและบริษัทมหาชนจำกัดจะมีข้อแตกต่างกัน กล่าวคือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกกำหนดให้บริษัทจำกัดต้องมีผู้ถือหุ้นไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน แต่ในกรณีบริษัทมหาชนจำกัดต้องมีผู้ถือหุ้นไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของทุนชำระแล้ว นอกจากนี้ กฎหมายได้กำหนดให้ผู้ถือหุ้นบริษัทมหาชนจำกัดข้างมากจะต้องเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยเท่านั้น ซึ่งแตกต่างกับบริษัทจำกัดที่ผู้ถือหุ้นข้างมากจะเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลไทยก็ได้

หากพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างดาวระหว่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างดาว ก็พบว่ามีความแตกต่างกันในกรณีบริษัทจำกัด เนื่องจากสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นต่างดาวในบริษัทจำกัดที่จะถือเป็นบริษัทไทยตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างดาวจะต้องมี

สัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 50 (คนต่างด้าวสามารถถือหุ้นร้อยละ 49.99 ได้) แต่สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นต่างด้าวในบริษัทจำกัดที่จะถือเป็นบริษัทไทย ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกจะต้องถือร้อยละ 49 หรือน้อยกว่า (คนต่างด้าวไม่สามารถถือหุ้นร้อยละ 49.99)

จากข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พิจารณาได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนภายในประเทศไทย เนื่องด้วยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกมีข้อจำกัดห้ามเอกชนประกอบการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน และผู้ขออนุญาตจะต้องเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลที่จดทะเบียนทะเบียนตามกฎหมายไทย รวมทั้งมีข้อจำกัดในเรื่องสัดส่วนกรรมการและสัดส่วนการถือหุ้นด้วย และมีข้อจำกัดที่มากกว่าพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

2. การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

การขนส่งระหว่างประเทศ ตามความหมายในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก คือ การขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งที่ได้กระทำระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ โดยอาจเป็นการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลก็ได้ การประกอบกิจการขนส่งระหว่างประเทศนั้นจะต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนขนส่งทางบกกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางก่อน จึงจะประกอบธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศได้ รวมทั้งผู้ได้รับอนุญาตให้ขนส่งระหว่างประเทศจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่างๆ ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เท่าที่ไม่ขัดต่ออนุสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วย⁴⁷

หากผู้ประกอบการรายใดประกอบธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศโดยไม่ได้รับอนุญาต จะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 126 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

⁴⁷ มาตรา 25 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ถือเป็น การขนส่งระหว่างประเทศ ประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง ซึ่งในการขออนุญาตประกอบกิจการกับทางคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ประกอบกับกฎกระทรวงเรื่องการประกอบ การขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ. 2549 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศประเภทไม่ประจำทางไว้ ดังนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดา หรือห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด หรือองค์กรของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาลหรือตามกฎหมายเฉพาะ และในกรณีที่เป็นนิติบุคคลที่มีสำนักงานใหญ่อยู่ที่ต่างประเทศ ผู้ขออนุญาตจะต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงานตัวแทนจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและตั้งอยู่ในประเทศไทยด้วย
- (2) จะต้องได้รับใบอนุญาตขนส่งภายในประเทศประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง (เงื่อนไขในข้อนี้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจยกเว้นหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ตามความจำเป็น หรือมีเหตุผลพิเศษ)

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าว ในขั้นต้นอาจพิจารณาได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศได้ เนื่องจากไม่มีข้อจำกัดในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นหรือสัดส่วนกรรมการเช่นเดียวกับกรณีการขนส่งทางถนนภายในประเทศ แต่หากพิจารณาเงื่อนไขข้อ 5 ของกฎกระทรวง เรื่อง การประกอบ การขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ. 2549 จะพบว่าได้มีเงื่อนไขให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบ การขนส่งระหว่างประเทศประเภทการขนส่งไม่จำกัดทาง จะต้องได้รับใบอนุญาตขนส่งภายในประเทศประเภทการขนส่งไม่ประจำทางด้วย และใบอนุญาตขนส่งภายในประเทศจะต้องไม่หมดอายุ การกำหนดเงื่อนไขในลักษณะนี้เท่ากับเป็นการกำหนดเรื่องคุณสมบัติของผู้ขนส่งระหว่างประเทศทางอ้อมไว้ว่าจะต้องมีคุณสมบัติเช่นเดียวกับผู้ขนส่งภายในประเทศ ซึ่งมีข้อจำกัดห้ามผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง อนึ่ง แม้ว่าเงื่อนไขในเรื่องจะต้องมีใบอนุญาตขนส่งในประเทศมาประกอบการยื่นขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งระหว่างประเทศ ทาง

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางจะมีอำนาจยกเว้นได้ แต่การยกเว้นดังกล่าวก็จะต้องอยู่ในขอบข่ายที่กำหนด คือ ต้องมีความจำเป็น หรือมีเหตุผลพิเศษเท่านั้น

กรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ได้เป็นผู้ขนส่งเอง แต่เป็นผู้ควบคุมดูแลการขนส่งทางบก ในกรณีเช่นนี้ก็ไม่ถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นผู้ประกอบการขนส่งทางบก ซึ่งจะต้องได้รับอนุญาตประกอบธุรกิจ แต่ถือว่าเป็นผู้ให้บริการด้านการควบคุมการขนส่ง ซึ่งไม่ต้องขอรับอนุญาตประกอบการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกแต่ประการใด

แต่หากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีลักษณะเป็นการรับจ้างรวบรวมคน สัตว์ หรือสิ่งของ และจัดให้บุคคลอื่นที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งแทน และในการขนส่งนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของตนเอง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจมีฐานะเป็น “ผู้รับจัดการขนส่ง” ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งกำหนดให้ผู้รับจัดการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตก่อนประกอบธุรกิจ โดยในการขอใบอนุญาตให้นำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตในเรื่องการประกอบการขนส่งมาใช้โดยอนุโลม ดังนั้น จึงพิจารณาได้ว่าผู้ประกอบการต่างด้าวมีข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบกรับจัดการขนส่งทางบกในประเทศไทยด้วยเช่นกัน⁴⁸

2.1.1.2 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (“พระราชบัญญัติการจราจรทางบก”) เป็นกฎหมายที่กำหนดบทบัญญัติของกฎหมายไทยให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน พระราชบัญญัติการจราจรทางบก เป็นกฎหมายที่กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้รถ สัญญาณจราจร การใช้ทางเดินรถ ความเร็วของรถ รถฉุกเฉิน การลากรถ อุบัติเหตุ รวมถึง คน สัตว์และสิ่งของที่พบบนถนน ดังนั้นพระราชบัญญัติการจราจรทางบกจึงไม่ได้เป็นกฎหมายที่วางข้อจำกัดการเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนในประเทศไทยของผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยตรง แต่เป็นกฎหมายที่จะมาบังคับใช้ในขั้นตอนการขนส่ง ซึ่งเอกชนผู้สัญจรในทางบกทุกคนไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งหรือไม่ก็จะต้องปฏิบัติตาม

⁴⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก มาตรา 65 มาตรา 70 และมาตรา 24

2.1.1.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วย “รับ ขน”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนของ เป็นกฎหมายที่ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการเข้าสู่การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างดาวโดยตรงเช่นเดียวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนของเป็นกฎหมายเกี่ยวกับเอกเทศสัญญาที่กำหนดขอบเขต สิทธิหน้าที่ และความรับผิดของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ ผู้ตราส่ง และผู้รับตราส่ง ทั้งการขนส่งทางบกโดยทางรถ การขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง หรือการขนส่งทางอากาศ แต่ไม่รวมถึงการขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางทะเล โดยสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของหรือผู้ตราส่ง และผู้รับตราส่ง โดยสรุปมีดังนี้

1. สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ขนส่ง

- (1) ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะได้ค่าระวาง
- (2) ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าที่ส่ง
- (3) ผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องส่งของตามสัญญารับขน
- (4) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายในการที่ของสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชักร้า เว้นแต่การสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชักร้าเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากสภาพของของนั่นเอง หรือเกิดจากความผิดของผู้ส่ง หรือผู้รับของ (ผู้รับตราส่ง)
- (5) ในกรณีที่มีการขนส่งหลายทอด ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชักร้า อันเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งช่วงด้วย
- (6) ในกรณีที่ผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งต้องออกให้
- (7) ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องแจ้งถึงการมาถึงของสินค้าที่ส่ง

2. สิทธิ หน้าที่ และ ความรับผิดของผู้ส่งของ หรือผู้ตราส่ง

- (1) ชำระค่าระวาง
- (2) แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่ขนส่ง หากผู้ส่งของไม่แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่ขนส่ง ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะของอันตรายที่ผู้ส่งของให้ส่ง

(3) แสดงสภาพ และราคาของ ของที่มีค่า ในกรณีที่ผู้ส่งของที่มีมูลค่าสูง ผู้ส่งของอาจจะระบุถึงมูลค่าของ เพราะถ้าหากเกิดความสูญหาย บุปสลาย ราคาของของที่ขนส่งนั้นจะเป็นความรับผิดชอบที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้ให้แก่เจ้าของกรรมสิทธิ์ในของ แต่ถ้าหากไม่มีการระบุให้รู้ถึงมูลค่าแห่งของที่ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบตามสภาพความร้ายแรง และความเสียหายตามปกติ ซึ่งจะได้ใช้มูลค่าแห่งของมากำหนด

3. สิทธิของผู้รับตราส่ง

เมื่อของไปถึงสถานที่ของผู้รับตราส่งแล้ว และผู้รับตราส่งเรียกให้ผู้ขนส่ง ส่งมอบของแล้ว สิทธิต่างๆ ของผู้ส่งของหรือผู้ตราส่งย่อมโอนไปยังผู้รับตราส่ง ในกรณีเช่นนี้เป็นบทบัญญัติที่กฎหมายกำหนดขึ้นโดยเฉพาะเพื่อเชื่อมนิติสัมพันธ์ของผู้รับตราส่งซึ่งเป็นบุคคลนอกสัญญาเข้ามา มีส่วนได้เสียตามสัญญาฉบับของ สิทธิของผู้รับตราส่งที่จะมีแบบเดียวกับผู้ส่งของเช่นสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของสูญหาย บุปสลาย หรือส่งมอบชกช้า โดยสรุปแล้วผู้ส่งของมีสิทธิอย่างไร ผู้รับตราส่งก็ย่อมมีสิทธิเช่นนั้น

2.1.1.4 พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2499

พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2499 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2549 (“พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์”) เป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้วิสาหกิจที่ประกอบการพาณิชย์จะต้องจดทะเบียนพาณิชย์ ตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ได้กำหนดให้การขนส่งเป็นกิจการพาณิชย์ และตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง ให้ผู้ประกอบการพาณิชย์ต้องจดทะเบียนพาณิชย์ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2551 ได้กำหนดให้กิจการขนส่งทางทะเล การขนส่งโดยเรือกลไฟ หรือเรือยนต์ประจำทาง การขนส่งโดยรถไฟ การขนส่งโดยรถราง การขนส่งโดยรถยนต์ประจำทาง เป็นกิจการที่ต้องจดทะเบียนพาณิชย์ต่อสำนักงานทะเบียนพาณิชย์ในเขตท้องที่ที่สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ เว้นแต่ผู้ประกอบการพาณิชย์ที่เป็น ห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนจดทะเบียน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ไม่ต้องจดทะเบียนพาณิชย์

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนน แม้จะถือเป็นกิจการพาณิชย์ก็ตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ แต่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ยังมิได้มี

ประกาศกระทรวงพาณิชย์กำหนดให้การขนส่งสินค้าทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องจดทะเบียนพาณิชย์ ดังนั้น การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนจึงไม่อยู่ในบังคับต้องจดทะเบียนพาณิชย์

2.1.2 การจัดหาสินค้า

2.1.2.1 พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2499

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบ จะต้องจดทะเบียนพาณิชย์หรือไม่อาจแยกพิจารณาได้เป็น 3 กรณี ดังนี้

(1) กรณีผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นผู้จัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบที่เป็นปัจจัยการผลิตจากผู้ผลิตหรือผู้จำหน่าย และมาจำหน่ายให้ผู้ประกอบการ ถือเป็นขายสินค้าอันเป็นกิจการพาณิชย์กิจตามกฎหมาย ดังนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องจดทะเบียนพาณิชย์ต่อสำนักงานทะเบียนพาณิชย์ในเขตท้องที่ด้วย เว้นแต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนจดทะเบียน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ไม่ต้องจดทะเบียนพาณิชย์ ทั้งนี้ตาม มาตรา 6 พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง ให้ผู้ประกอบการพาณิชย์กิจต้องจดทะเบียนพาณิชย์ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2551

(2) กรณีผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นนายหน้าในการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบให้แก่ผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องจดทะเบียนพาณิชย์ด้วย ตามหลักเกณฑ์ในข้อ (1) ข้างต้น

(3) กรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นตัวแทนในการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบให้แก่ผู้ประกอบการ หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้กระทำการอย่างตัวแทนค่าต่าง* ผู้ให้บริการก็อยู่ในบังคับที่จะต้องจดทะเบียนพาณิชย์ด้วยเช่นกัน ตามหลักเกณฑ์ในข้อ (1) แต่หากผู้ให้บริการ

* ตัวแทนค่าต่าง คือ บุคคลที่ทำการค้าขายของไม่ว่าจะทำการซื้อหรือขายหรือรับจัดทำกิจการค้าขายในนามตนเองต่างตัวการ จึงมีลักษณะเป็นการประกอบสัมมาอาชีพ ซึ่งบุคคลที่ทำการเป็นตัวแทนค่าต่างได้ดำเนินธุรกิจการค้าปกติอยู่แล้ว ตัวแทนค่าต่างจะมีได้เฉพาะธุรกิจที่เป็นนิติกรรมสัญญาเท่านั้น จึงแตกต่างกับตัวแทนธรรมดา ตามมาตรา 797 ที่สามารถทำการแทนได้ในกิจการที่เป็นนิติกรรมหรือไม่เป็นนิติกรรมก็ได้ (ธานี วรภัทร์, หลักกฎหมายตัวแทนนายหน้า, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2549), หน้า 107.

โลจิสติกส์กระทำการเป็นตัวแทนธรรมดาไม่ได้กระทำการอย่างตัวแทนค้าต่าง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องจดทะเบียนพาณิชย์

2.1.3 คลังสินค้า

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น มีกฎหมายอย่างน้อย 2 ฉบับที่เกี่ยวข้องซึ่งต้องพิจารณา คือ (1) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง การกำหนดเงื่อนไขควบคุมกิจการคลังสินค้า พ.ศ. 2535 ซึ่งบัญญัติถึงการประกอบธุรกิจคลังสินค้า การจัดตั้งคลังสินค้า และสิทธิหน้าที่ของผู้ประกอบการคลังสินค้า และ (2) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 14 ว่าด้วยเก็บของในคลังสินค้า ซึ่งได้บัญญัติถึงสิทธิหน้าที่ของผู้ประกอบการคลังสินค้าหรือนายคลังสินค้ากับผู้ฝากทรัพย์ ดังนี้

2.1.3.1 ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515

ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 (ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58) และมีผลใช้บังคับวันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2515 เป็นกฎหมายที่ควบคุมการประกอบธุรกิจที่กระทบต่อความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน โดยประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ได้กำหนดให้กำหนดให้ธุรกิจคลังสินค้าเป็นธุรกิจที่จะห้ามผู้ใดประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ก่อน ตามข้อ 5 และข้อ 21 ของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 *

* ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 บัญญัติว่า

“ข้อ 5 เมื่อได้มีการประกาศของรัฐมนตรีกำหนดกิจการอย่างหนึ่งอย่างใดตั้งระบู่ไว้ต่อไปนี้ หรือกิจการอันมีสภาพคล้ายคลึงกัน ให้เป็นกิจการที่ต้องขออนุญาต ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการนั้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี

(1) การประกันภัย

(2) การคลังสินค้า”

“ข้อ 21 ให้ถือว่ากิจการการประกันภัย การคลังสินค้า การออมสิน

เครดิตฟองซิเอร์ เป็นกิจการที่รัฐมนตรีได้ประกาศตามข้อ 5 แล้ว

ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ซึ่งได้ออกให้ก่อนวันที่ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับ คงให้ใช้ต่อไปได้จนกว่าจะสิ้นอายุ”

อย่างไรก็ดี ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการขอ อนุญาตไว้ แต่ได้ให้อำนาจแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการควบคุมกิจการที่กำหนดในประกาศคณะ ปฏิวัติฉบับที่ 58 ดังกล่าว โดยกิจการคลังสินค้าให้อยู่ในอำนาจของกระทรวงเศรษฐกิจหรือ กระทรวงพาณิชย์ในปัจจุบัน* กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง การ กำหนดเงื่อนไขควบคุมกิจการคลังสินค้า พ.ศ. 2535 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การควบคุมกิจการ คลังสินค้า และหลักเกณฑ์เรื่องการขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้ากับรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงพาณิชย์ ดังนี้

1. ความหมายของกิจการคลังสินค้า

ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง การกำหนดเงื่อนไขควบคุมกิจการคลังสินค้า พ.ศ. 2535 (“ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า”) ได้กำหนดนิยามกิจการคลังสินค้าที่อยู่ ภายใต้การควบคุมของประกาศกระทรวงพาณิชย์ไว้ว่า

“กิจการคลังสินค้า หมายความว่า การรับทำการเก็บรักษาสินค้า หรือทำการเก็บ รักษาสินค้าและให้บริการเกี่ยวกับสินค้านั้น เพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติ ไม่ว่าจะบำเหน็จนั้นจะ เป็นเงิน ค่าตอบแทน หรือประโยชน์อื่นใด”

หากพิจารณาจากนิยามของกิจการคลังสินค้าที่อยู่ในความควบคุมของประกาศคณะ ปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้าแล้ว จะพิจารณาได้ว่า กิจการคลังสินค้าก็คือ กิจการที่ผู้ประกอบการคลังสินค้าสาธารณะให้บริการแก่บุคคลอื่นในด้าน การทำการเก็บรักษาสินค้า รวมทั้งให้บริการด้านการเก็บรักษาและการให้บริการเกี่ยวกับสินค้านั้น เพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติ ซึ่งผู้ประกอบการคลังสินค้าจะถือเป็นนายคลังสินค้าตามประมวล กฎหมายและพาณิชย์ สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการคลังสินค้า ผู้ฝากทรัพย์ และ บุคคลที่เกี่ยวข้อง ก็จะต้องเป็นไปตามที่กำหนดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเก็บ

* ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ข้อ 12 บัญญัติว่า

“ให้กระทรวงเศรษฐกิจมีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับกิจการประกันภัยและการ คลังสินค้า หรือกิจการที่สภาพคล้ายคลึงกัน”

ของในคลังสินค้า สำหรับในปัจจุบัน มีผู้ประกอบการคลังสินค้าที่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ให้ประกอบการคลังสินค้าจำนวน 59 ราย (กันยายน 2551)⁵⁰

มีประเด็นนำพิจารณาว่า คลังสินค้าสาธารณะที่จะต้องขออนุญาตตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 นั้น รวมถึงคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายศุลกากรด้วยหรือไม่ ในประเด็นนี้ หากพิจารณาถึงขอบข่ายการประกอบธุรกิจคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปจะพบว่า คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปจะให้บริการด้านการเก็บรักษาของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ การบรรจุหรือแบ่งบรรจุการขนถ่ายสินค้า การกระจายสินค้า และเพื่อกิจการอื่นๆ ที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นสมควรอันจะเป็นการสนับสนุนการผลิต การประกอบอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ หากพิจารณาลักษณะการประกอบการจะพบว่า คลังสินค้าทัณฑ์บนมีลักษณะการประกอบธุรกิจด้านการรับฝากสินค้าโดยมีบำเหน็จด้วย แต่เนื่องด้วยคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทดังกล่าวเป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนที่จัดตั้งขึ้นโดยอาศัยอำนาจของอธิบดีกรมศุลกากร ซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษ และพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 120 ได้กำหนดให้ในกรณีที่มีความแตกต่างกันระหว่างพระราชบัญญัติศุลกากร กับพระราชบัญญัติหรือประกาศอื่น จะต้องนำพระราชบัญญัติศุลกากรมาใช้บังคับ ดังนั้น คลังสินค้าทัณฑ์บนจึงไม่อยู่ภายใต้บังคับของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 แต่ประการใด

2. คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้า

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้าได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้า ดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบริษัทจำกัดที่มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 5 ล้านบาท และได้รับความเห็นชอบในการจดทะเบียนตั้งบริษัทจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
- (2) กรรมการของบริษัทผู้ประกอบการคลังสินค้าต้องถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าหนึ่งในห้าของหุ้นที่จดทะเบียน
- (3) มีกรรมสิทธิ์ในคลังสินค้า และคลังสินค้าจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด เช่น จะต้องมีการสร้างที่มั่นคงแข็งแรง คลังสินค้าจะต้องเป็น

⁵⁰ แหล่งที่มา : กลุ่มงานส่งเสริมกิจการคลังสินค้า ไฮโด และห้องเย็น กองส่งเสริมและพัฒนาาระบบตลาด กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์

เอกเทศ ต้องมีทางเข้าออกคลังสินค้าโดยสะดวกทั้งทางบก และ/หรือทาง
น้ำ เป็นต้น

3. เงื่อนไขการดำเนินงาน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า ข้อ 11 ได้กำหนดเงื่อนไขการดำเนินงาน
ของกิจการคลังสินค้าไว้ด้วย โดยผู้ประกอบการคลังสินค้าจะประกอบธุรกิจได้ภายในขอบข่ายที่
กฎหมายอนุญาตให้ทำได้เท่านั้น จะประกอบธุรกิจนอกขอบข่ายที่กฎหมายกำหนดไม่ได้ ผู้
ประกอบกิจการคลังสินค้าสามารถดำเนินกิจการได้แต่เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) รับฝากสินค้าโดยได้รับค่าตอบแทนหรือประโยชน์อื่นใด
- (2) ให้ผู้ฝากสินค้ากู้ยืมเงินโดยเอาสินค้าที่ฝากไว้นั้นจํานาเป็นประกัน โดยได้รับ
ค่าตอบแทนหรือประโยชน์อื่นใด
- (3) ให้บริการด้านความเย็นเพื่อเก็บรักษาสินค้า รับอบฟืนเพื่อลดความชื้น
กระเพาะ คัด ผสม หรือด้วยกรรมวิธีอื่น ๆ เพื่อประโยชน์ของผู้ฝาก โดย
ได้รับค่าตอบแทนหรือประโยชน์อื่นใด
- (4) ซื้อขาย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ กู้ยืม จํานอง จํานำ เพื่อประโยชน์ใน
การประกอบกิจการคลังสินค้า แต่การให้เช่าคลังสินค้าทั้งหมดจะกระทำมิได้
สำหรับการให้เช่าคลังสินค้าบางส่วนจะต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมการ
ค้าภายในก่อน
- (5) กระทำการใดๆ ตามแบบพิธีการเกี่ยวกับการศุลกากร อาทิ การนำเข้า
ส่งออก
- (6) นำเงินที่ได้รับไปลงทุนหาผลประโยชน์ โดยวิธีการ (1) ซื้อหลักทรัพย์ของ
รัฐบาลไทย (2) ซื้อหลักทรัพย์ขององค์กรรัฐบาล หรือรัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลค้ำ
ประกัน หรือ (3) ถือหุ้นในบริษัทอื่นโดยความเห็นชอบจากคณะกรรมการ
บริษัท ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด *

* ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่อง การกำหนดเงื่อนไขควบคุมกิจการคลังสินค้า
พ.ศ. 2535 ข้อ 11 ได้กำหนดให้เงินลงทุนในการซื้อหลักทรัพย์ของรัฐบาล และเงินลงทุนซื้อ
หลักทรัพย์ขององค์กรรัฐบาลหรือรัฐวิสาหกิจ จะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 ของทุนชำระแล้ว
และทุนสำรองของบริษัท และเงินที่ไปลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่นจะต้องไม่เกินร้อยละ 15 ของทุนที่

จากหลักเกณฑ์ในเรื่องการขออนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้า พิจารณาได้ว่าประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า มีข้อกำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบธุรกิจคลังสินค้า โดยพิจารณาจากรูปแบบการจัดตั้ง ทุนจดทะเบียน สัดส่วนการถือหุ้นของกรรมการ และการมีกรรมสิทธิ์ในคลังสินค้าเท่านั้น ไม่ได้นำหลักเกณฑ์เรื่องการเป็นผู้ประกอบการไทย หรือผู้ประกอบการต่างด้าวมาพิจารณา ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้าไม่มีข้อจำกัดห้ามผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจคลังสินค้าในประเทศไทยที่เป็นกฎเกณฑ์เฉพาะ แต่การเข้ามาประกอบธุรกิจคลังสินค้าก็ต้องขอรับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ก่อน

อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติหากผู้ประกอบการคลังสินค้าเป็นคนต่างด้าว ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ทางหน่วยงานที่รับผิดชอบก็จะให้ผู้ขออนุญาตไปขอรับอนุญาตประกอบธุรกิจบริการตามบัญชี 3 (21) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก่อน และเมื่อได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวแล้ว จึงจะนำมายื่นประกอบการขออนุญาตประกอบการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ต่อไป หากผู้ประกอบการคลังสินค้าที่เป็นคนต่างด้าวไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คนต่างด้าวดังกล่าวก็ไม่สามารถขอประกอบกิจการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ได้⁵¹

ส่วนหลักเกณฑ์ที่ผู้ขออนุญาตจะต้องมีกรรมสิทธิ์ในคลังสินค้านั้น ไม่เป็นอุปสรรคต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว เนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวสามารถที่จะเป็นเจ้าของคลังสินค้าซึ่งเป็นทรัพย์สินประเภทอสังหาริมทรัพย์ได้โดยไม่มีข้อจำกัด ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะมีข้อจำกัดในเรื่องการถือครองที่ดินเท่านั้น ดังนั้น ในกรณีนี้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว

ชำระแล้วและทุนสำรองของบริษัท แต่ทั้งนี้เงินลงทุนทั้ง 3 กรณีรวมกันจะต้องไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนที่ชำระแล้วและทุนสำรองของบริษัท

⁵¹ สัมภาษณ์ ชูเกียรติ จ้วนพานิช, ผู้อำนวยการกลุ่มงานส่งเสริมกิจการคลังสินค้า ไซโล และห้องเย็น กองส่งเสริมและพัฒนาระบบตลาด กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์, 17 กันยายน 2551.

อาจใช้วิธีการเช่าที่ดิน และมาปลูกอาคารคลังสินค้าได้ เนื่องจากประมวลกฎหมายที่ดินจะห้ามคนต่างด้าวในการถือครองที่ดินเท่านั้น แต่ไม่ได้มีข้อจำกัดห้ามถือครองอสังหาริมทรัพย์ประเภทอื่นๆ

2.1.3.2 กฎหมายว่าด้วยศุลกากร

หากคลังสินค้าที่จัดตั้ง เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนตามกฎหมายศุลกากร ในการจัดตั้งคลังสินค้า ก็ไม่อยู่ในบังคับของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 แต่จะต้องพิจารณาตามกฎหมายศุลกากร คลังสินค้าทัณฑ์บนตามกฎหมายศุลกากรมีอยู่ด้วยกัน 8 ประเภทดังที่ได้กล่าวมาในบทที่ 2 สำหรับคลังสินค้าทัณฑ์บนที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์คือ คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปที่จัดตั้งขึ้นตามมาตรา 8 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนซึ่งผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้ง ต้องจัดสร้างและรักษาไว้ด้วยทุนทรัพย์ของตนเอง อธิบดีกรมศุลกากรเป็นผู้อนุมัติให้จัดตั้งโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 329 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2515 เพื่อประโยชน์ในการเก็บรักษาของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ การบรรจุหรือแบ่งบรรจุการขนถ่ายสินค้า การกระจายสินค้า และเพื่อกิจการอื่นๆ ที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นสมควรอันจะเป็นการสนับสนุนการผลิต การประกอบอุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศ⁵²

ตามปกติแล้ว หากมีการนำเข้ามาของจากต่างประเทศ ความรับผิดชอบในการเสียภาษีศุลกากรจะเกิดขึ้นเมื่อมีการนำเข้าสำเร็จ คือ ณ เวลาที่นำของเข้ามาในเขตท่าที่จะถ่ายของหรือทำที่มีชื่อรับของ⁵³ แต่หากเป็นการนำเข้ามาของมาเพื่อเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บนนั้น ณ เวลาที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักร ความรับผิดชอบในการเสียอากรศุลกากรจะยังไม่เกิดขึ้น ความรับผิดชอบในการเสียภาษีอากรศุลกากรจะเกิดขึ้นเมื่อมีการนำของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนเข้าไปในราชอาณาจักรตามมาตรา 88 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

⁵² วิชัย มากวัฒนสุข, คู่มือศุลกากรฉบับพิเศษ, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: สยามเจริญพาณิชย์, 2545), หน้า 495.

⁵³ มาตรา 10 ทวิ ประกอบมาตรา 41 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

สำหรับการนำของจากต่างประเทศเข้าเก็บที่คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปนั้น หากของนั้นได้เก็บไว้ที่คลังสินค้าทัณฑ์บนไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันนำเข้าและได้มีการส่งออกของจากคลังสินค้าทัณฑ์บนไปยังนอกราชอาณาจักร ของนั้นก็จะได้รับการงดเว้นการเก็บอากรศุลกากร แต่หากได้มีการนำออกไปใช้ในอาณาจักร ก็จะมีควมรับผิดชอบในอากรศุลกากร ณ เวลาที่ได้นำของจากคลังสินค้าทัณฑ์บนไปใช้ในประเทศ ซึ่งจะต้องคำนวณค่าภาษีอากรตามอัตราพิกัดศุลกากรที่ใช้อยู่ในเวลาที่ปล่อยของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนนั้น ตามมาตรา 88 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469

การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน จะต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมศุลกากร ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 4/ 2547 เรื่อง ระเบียบเกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปลงวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2547 ผู้มีสิทธิขอจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปอาจมีได้ทั้งภาครัฐ ได้แก่ รัฐวิสาหกิจ หรือส่วนราชการที่มีฐานะเป็นนิติบุคคล หรือภาคเอกชน ได้แก่ บริษัทจำกัด และบริษัทมหาชนจำกัด ในกรณีผู้ขอจัดตั้งเป็นบริษัทจำกัด จะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระมูลค่าหุ้นแล้วไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาทสำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม ระยอง พระนครศรีอยุธยา สมุทรสาคร ฉะเชิงเทรา หรือมีทุนจดทะเบียนชำระมูลค่าหุ้นแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาทสำหรับเขตพื้นที่อื่น หรือมีทุนจดทะเบียนชำระมูลค่าหุ้นแล้วตามจำนวนที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นว่าเหมาะสมกับกิจการ

จากหลักเกณฑ์การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปของกรมศุลกากร พิจารณาได้ว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่มีข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บนในประเทศไทย

2.1.3.3 พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2499

ตามมาตรา 6 พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ได้กำหนดให้การคลังสินค้าเป็นกิจการพาณิชย์กิจ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์อำนาจกำหนดให้กิจการพาณิชย์กิจเป็นกิจการที่จะต้องจดทะเบียนพาณิชย์ได้ แต่ในปัจจุบันรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ยังมีได้มีประกาศให้กิจการคลังสินค้าเป็นกิจการที่จะต้องจดทะเบียนพาณิชย์ ดังนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าจึงไม่อยู่ในบังคับต้องจดทะเบียนพาณิชย์

2.1.3.4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 14 ว่าด้วย “เก็บของในคลังสินค้า”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเก็บของในคลังสินค้า เป็นกฎหมายที่ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างดาวโดยตรง แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเก็บของในคลังสินค้า เป็นกฎหมายที่มากำหนดขอบเขต สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการคลังสินค้า หรือที่กฎหมายใช้คำว่า “นายคลังสินค้า” กับผู้ฝาก ตามสัญญาเก็บของในคลังสินค้า

โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้ไม่มีบทนิยามว่า สัญญาเก็บของในคลังสินค้า หมายความว่าอย่างไร แต่หากพิจารณาถึงนิยามคำว่า “นายคลังสินค้า” ตามมาตรา 770 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อาจพิจารณาได้ว่า สัญญาเก็บของในคลังสินค้า คือ สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า **นายคลังสินค้า** ซึ่งเป็นผู้เก็บรักษาสินค้าเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติได้ตกลงกับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า **ผู้ฝาก** ว่า นายคลังสินค้าจะเก็บรักษาสินค้าของผู้ฝากไว้ในคลังสินค้า และเมื่อผู้ฝากต้องการ จะออก**ใบรับของคลังสินค้ากับประทวนสินค้า** ให้แก่ผู้ฝากเป็นหลักฐานเพื่อผู้ฝากจะได้โอนหรือจำหน่ายสินค้าต่อไปได้ โดยผู้ฝากตกลงจะให้บำเหน็จค่าฝากแก่นายคลังสินค้าตามอัตราที่กำหนดเป็นค่าตอบแทน⁵⁴

จากบทนิยามในเรื่องสัญญาเก็บของในคลังสินค้า พิจารณาได้ว่า สัญญาเก็บของในคลังสินค้า เป็นสัญญาฝากทรัพย์ชนิดหนึ่งที่มีลักษณะเฉพาะ และถ้าผู้ฝากต้องการ นายคลังสินค้า จะต้องทำเอกสารให้แก่ผู้ฝาก 2 ฉบับด้วยกันคือ ใบรับของคลังสินค้า (Warehouse Receipt) กับ ประทวนสินค้า (Warrant) เอกสารทั้งสองฉบับนี้ นอกจากจะเป็นหลักฐานเพื่อพิสูจน์ว่าได้ฝากและเก็บรักษาสินค้าต่อกันแล้ว ยังมีลักษณะพิเศษอีก กล่าวคือ ใบรับของคลังสินค้าสามารถใช้โอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าไปให้บุคคลอื่นได้ ส่วนประทวนสินค้าก็สามารถใช้จำหน่ายสินค้าได้โดยวิธีการสลักหลังใบประทวนสินค้าโดยไม่ต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับสลักหลัง

⁵⁴ สุบัน พูลพัฒน์, คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยฝากทรัพย์ เก็บของในคลังสินค้า ประเด็นประนีประนอมยอมความ การพนันขั้นต่อ, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ เลียงเชียงวรเจริญ, 2515), หน้า 106.

2.1.4 ศูนย์กระจายสินค้า

2.1.4.1 ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515

กิจการคลังสินค้าที่ต้องขออนุญาตต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 คือ การประกอบารรับเก็บรักษาสินค้า หรือการรับทำการเก็บรักษาสินค้า หรือให้บริการเกี่ยวกับสินค้า เพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติ ในส่วนของการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าที่บางกรณีจะมีกระบวนการจัดเก็บสินค้าด้วย จึงมีประเด็นที่น่าพิจารณาว่า การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้า ถือเป็นารประกอบารคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ด้วยหรือไม่

ในประเด็นดังกล่าวข้างต้น มีผู้ให้ความเห็นว่า ธุรกิจศูนย์กระจายสินค้าจะถือเป็นารประกอบารคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติหรือไม่นั้น จะต้องพิจารณาจากวัตถุประสงค์ในการประกอบารว่ามีวัตถุประสงค์เพื่อรับฝากสินค้าเพื่อบำเหน็จหรือไม่ ซึ่งหากมีวัตถุประสงค์ในการรับฝากสินค้าเพื่อบำเหน็จก็ต้องถือเป็นกิจการคลังสินค้าที่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ด้วย⁵⁵ ในประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความว่าโดยทั่วไปแล้วศูนย์กระจายสินค้าไม่ถือเป็นารประกอบกิจการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 เนื่องด้วยการประกอบธุรกิจของศูนย์กระจายสินค้าจะเน้นที่การรับและการกระจายสินค้าเป็นหลัก กระบวนการจัดเก็บสินค้าในศูนย์กระจายสินค้าก็เป็นการพักสินค้าเพื่อรอกระจายต่อไปเท่านั้น ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการรับฝากทรัพย์สินเพื่อบำเหน็จทางการค้าปกติ แต่หากการรับฝากทรัพย์สินของศูนย์กระจายสินค้าเป็นการรับฝากทรัพย์สินเพื่อบำเหน็จ ก็อาจจะถือว่าเป็นารประกอบารคลังสินค้าได้

2.2 ข้อจำกัดตามกฎหมายอื่นๆ

นอกจากข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และข้อจำกัดทางกฎหมายเฉพาะประเภทธุรกิจแล้ว การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้

⁵⁵ สัมภาษณ์ ชูเกียรติ จ้วนพานิช, ผู้อำนวยการกลุ่มงานส่งเสริมกิจการคลังสินค้า ไซโล และห้องเย็น กองส่งเสริมและพัฒนาระบบตลาด กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์, 17 กันยายน 2551.

ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวยังอาจมีข้อจำกัดตามกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ ในด้านต่างๆ ด้วย เช่น การทำงานของคนต่างด้าว การเข้าเมือง การถือครองที่ดิน การควบคุมการ แลกเปลี่ยนเงิน และภาษีอากร เป็นต้น ข้อจำกัดตามกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการประกอบ ธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว มีดังนี้

2.2.1 พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551

พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายที่มุ่งใช้บังคับกับการเข้ามาทำงานของคนต่างด้าวที่เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย หากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ในบางครั้งย่อมต้องมีบุคคล ธรรมดาต่างด้าวเดินทางเข้ามาทำงานในด้านต่างๆ ด้วย เช่น งานด้านการบริหารจัดการ การให้ คำปรึกษา หรือเข้ามาเป็นกรรมการผู้มีอำนาจและลงนามในเอกสารต่างๆ เป็นต้น ดังนั้น ข้อจำกัด ตามพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าวจึงมีผลต่อการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ใน ประเทศไทยของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว

หลักการสำคัญในพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551 คือ การ จำกัดและการควบคุมการเข้ามาทำงานของคนต่างด้าว ซึ่งคนต่างด้าวตามกฎหมายนี้ จะ หมายความว่าเฉพาะบุคคลธรรมดาที่ไม่มีสัญชาติไทยเท่านั้น

ส่วนการกระทำใดจะถือเป็น “การทำงาน” จะต้องพิจารณาจากคำนิยามในมาตรา 5 พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551 ที่ให้นิยามคำว่า “การทำงาน” หมายถึง “การทำงานโดยใช้กำลังกายหรือความรู้ ด้วยประสงค์ค่าจ้างหรือผลประโยชน์อื่นใดหรือไม่ก็ตาม” และตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน คำว่า “ทำงาน” หมายถึง การประกอบอาชีพ การ ปฏิบัติการ ดังนั้น กิจกรรมใดที่มีลักษณะเป็นการประกอบอาชีพปฏิบัติการไม่ว่าโดยใช้กำลังหรือ ความรู้ ถ้ากิจกรรมนั้นโดยปกติวิสัยเป็นกิจกรรมที่หวังผลตอบแทนเป็นลักษณะค่าจ้างหรือ ประโยชน์อื่นใดเป็นสำคัญแล้ว แม้ว่าตามข้อเท็จจริงจะไม่มีค่าจ้างหรือประโยชน์อื่นตอบแทนก็อยู่ในความหมายของการทำงานตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว⁵⁶ เช่น การลงนามของกรรมการ บริษัทที่มีผลผูกพันบริษัท เป็นต้น

⁵⁶ ชินินาฏ ลีตส์, กฎหมายการทำงานของคนต่างด้าว, พิมพ์ครั้งที่ 2

(กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2549), หน้า 16.

พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการทำงานของคนต่างด้าวในประเทศไทย โดยสิทธิในการทำงานของคนต่างด้าวในประเทศไทยที่สำคัญมีดังนี้

1. คนต่างด้าวในกรณีทั่วไปตามมาตรา 9

คนต่างด้าวตามมาตรา 9 ได้แก่ (1) คนต่างด้าวที่มีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย กล่าวคือ ได้รับ “ใบสำคัญถิ่นที่อยู่” ซึ่งออกให้โดยสำนักงานตำรวจตรวจคนเข้าเมือง (2) คนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตให้เข้ามาในประเทศไทยเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองซึ่งมิใช่พนักงานทนายหรือผู้เดินทางผ่าน ดังนั้น การตรวจลงตรา (Visa) ของคนต่างด้าวดังกล่าวจะต้องระบุว่าเป็นการอนุญาตให้เข้ามาเป็นการชั่วคราวเพื่อทำธุรกิจ (Non Immigration B) เท่านั้น⁵⁷

เดิมพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2521 ได้กำหนดให้คนต่างด้าวประเภทนี้สามารถขออนุญาตทำงานได้ทุกประเภท ยกเว้นงาน 39 ประเภทที่กำหนดในบัญชีท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ พ.ศ. 2522 เท่านั้น แต่ภายหลังการประกาศใช้พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551 ได้มีการเปลี่ยนหลักเกณฑ์บทบัญญัติของกฎหมายใหม่ โดยกำหนดให้คนต่างด้าวประเภทนี้สามารถทำงานได้เฉพาะงานที่กำหนดในกฎกระทรวงเท่านั้น⁵⁸ แต่ในปัจจุบัน (กันยายน 2551) ยังไม่มีกฎกระทรวงออกมารองรับ ดังนั้น โดยผลของบทเฉพาะกาลในมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551 ได้กำหนดให้ในระหว่างที่ยังไม่มีกฎกระทรวงก็ให้นายทะเบียนอาจอนุญาตให้คนต่างด้าวทำงานใดๆ ก็ได้เว้นแต่จำนวน 39 ประเภทที่กำหนดในบัญชีท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ พ.ศ. 2522 เท่านั้น

อนึ่ง หลักเกณฑ์ในเรื่องการขออนุญาตทำงานจะไม่ใช้กับคนต่างด้าวที่เข้าเมืองมาเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองเพื่อทำงานอันจำเป็นและเร่งด่วนที่มีระยะเวลาไม่เกิน 15 วัน แต่คนต่างด้าวจะต้องมีหนังสือแจ้งให้นายทะเบียนทราบก่อนทำงาน

⁵⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 33.

⁵⁸ มาตรา 7 ประกอบมาตรา 9 และมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551

2. คนต่างด้าวตามมาตรา 13

คนต่างด้าวตามมาตรา 13 คือ (1) คนต่างด้าวที่ถูกเนรเทศ (2) คนต่างด้าวที่เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายคนเข้าเมืองและอยู่ในระหว่างรอส่งกลับออกไปนอกราชอาณาจักร (3) คนต่างด้าวที่ถูกถอนสัญชาติตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 337 หรือตามกฎหมายอื่น (4) คนต่างด้าวที่เกิดในราชอาณาจักรแต่ไม่ได้รับสัญชาติไทยตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 337 หรือ (5) คนต่างด้าวที่เกิดในราชอาณาจักรแต่ไม่ได้รับสัญชาติไทยตามกฎหมายว่าด้วยสัญชาติ

คนต่างด้าวตามมาตรา 13 นี้จะต้องได้รับใบอนุญาตทำงานจากกรมการจัดหางานก่อน และงานที่คนต่างด้าวจะขออนุญาตทำงานได้จะต้องเป็นงานที่ขอรับอนุญาตได้ตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาการทำงานของคนต่างด้าวเท่านั้น แต่ในปัจจุบัน (กันยายน 2551) ยังไม่มีการกำหนดงานที่ให้คนต่างด้าวตามมาตรา 13 ทำได้ ดังนั้น โดยผลของบทเฉพาะกาลในมาตรา 60 พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551 จึงต้องนำประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดงานให้คนต่างด้าวตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2521 มาบังคับใช้ซึ่งมีผลให้คนต่างด้าวสามารถทำงานได้เฉพาะ 27 ประเภทที่กำหนดในประกาศกระทรวงแรงงานฉบับดังกล่าวเท่านั้น

3. คนต่างด้าวที่มีชายแดนติดกับประเทศไทย

คนต่างด้าวที่มีภูมิลำเนาและเป็นคนสัญชาติของประเทศที่มีชายแดนติดกับประเทศไทยที่ได้เข้ามาในราชอาณาจักรโดยมีเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทาง อาจขออนุญาตทำงานในประเทศไทยเป็นการชั่วคราวหรือตามฤดูกาลที่กำหนดไว้ ภายในท้องที่ที่อยู่ติดกับชายแดนหรือท้องที่ที่ต่อเนื่องกับท้องที่ดังกล่าวได้ ตามมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551

อนึ่ง ในกรณีที่คนต่างด้าวเข้ามาทำงานในโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน คนต่างด้าวที่เป็นช่างฝีมือ ผู้ชำนาญการ ก็อาจขออนุญาตเข้ามาทำงานภายใต้สิทธิประโยชน์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนได้ เฉพาะตำแหน่งที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้ความ

เห็นชอบตลอดระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร⁵⁹ แต่คนต่างด้าวที่ประสงค์จะใช้สิทธิดังกล่าวจะต้องมีหนังสือแจ้งให้นายทะเบียนทราบโดยเร็ว และนายทะเบียนจะต้องออกใบอนุญาตทำงานให้คนต่างด้าวภายใน 7 วันนับแต่วันแจ้ง โดยในระหว่างการรอใบอนุญาตจากนายทะเบียน คนต่างด้าวสามารถทำงานได้ทันที⁶⁰

2.2.2 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการเข้าเมือง พ.ศ. 2522 (“พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง”) เป็นกฎหมายที่มุ่งใช้บังคับต่อการเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักรของคนต่างด้าว หลักเกณฑ์ของกฎหมายนี้กำหนดให้คนต่างด้าวที่เป็นบุคคลธรรมดาที่จะเข้าประเทศไทย จะต้องได้รับอนุญาตให้เข้าเมือง และโดยหลักแล้วจะต้องได้รับการตรวจลงตรา (Visa) ก่อน คนต่างด้าวจะสามารถอยู่ที่ประเทศไทยได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตให้เข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักร หากคนต่างด้าวผู้ใดเข้าหรืออยู่ในประเทศไทยโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือการอนุญาตนั้นสิ้นสุดลง หรือถูกเพิกถอนการอนุญาต พนักงานเจ้าหน้าที่มีสิทธิที่จะส่งตัวคนต่างด้าวผู้ฝ่าฝืนกลับออกไปยังนอกราชอาณาจักรก็ได้ ตามมาตรา 54 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง

2.2.3 ประมวลกฎหมายที่ดิน พ.ศ. 2497

ประมวลกฎหมายที่ดินเป็นกฎหมายที่ใช้กำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับที่ดิน อาทิ เช่น หนังสือสำคัญที่ดิน การโอนที่ดิน หลักเกณฑ์เรื่องที่ดินของรัฐ การจัดสรรที่ดิน การกำหนดสิทธิในที่ดิน การออกหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน การรังวัดที่ดิน การจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม การค้าที่ดิน รวมถึงการกำหนดสิทธิในที่ดินของคนต่างด้าว

ประมวลกฎหมายที่ดินมีข้อกำหนดการถือครองที่ดินของคนต่างด้าว และนิติบุคคลที่มีสิทธิในที่ดินเสมือนคนต่างด้าว กล่าวคือ โดยปกติแล้วคนต่างด้าวหรือนิติบุคคลที่มีสิทธิในที่ดินเสมือนคนต่างด้าวไม่มีสิทธิถือครองที่ดินในประเทศไทย นอกจากนี้จะมีกฎหมายบัญญัติยกเว้นให้ถือที่ดินได้เท่านั้น การถือที่ดิน หมายถึงการถือสิทธิในที่ดิน ได้แก่ (1) ถือกรรมสิทธิในที่ดิน คือเข้า

⁵⁹ มาตรา 26 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน

⁶⁰ มาตรา 12 พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551

เป็นเจ้าของที่ดินที่มีโฉนดที่ดิน และ (2) ถือสิทธิครอบครองที่ดินในฐานะเจ้าของ เช่น เข้าครอบครองที่ดินมือเปล่า ทั้งนี้ไม่รวมถือสิทธิครอบครองในฐานะผู้เช่าหรือครอบครองอย่างอื่นซึ่งมิใช่การครอบครองในฐานะเจ้าของ⁶¹

คนต่างด้าวตามประมวลกฎหมายที่ดิน หมายถึง บุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทย ได้แก่ บุคคลธรรมดาที่ไม่มีสัญชาติไทย และนิติบุคคลที่ไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย⁶² นอกจากนี้ประมวลกฎหมายที่ดินยังได้กำหนดให้นิติบุคคลที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายไทย* แต่มีทุนหรือสมาชิกเป็นคนต่างด้าว ถูกจำกัดสิทธิให้มีสิทธิถือที่ดินได้เสมือนคนต่างด้าว ซึ่งได้แก่นิติบุคคลดังต่อไปนี้⁶³

- (1) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งมีคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียน หรือมีผู้ถือหุ้นต่างด้าวเกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้น และหากบริษัทจำกัดได้ออกชนิดออกให้ผู้ถือ ให้ถือว่าใบหุ้นนั้นเป็นส่วนหนึ่งของคนต่างด้าว
- (2) ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียนแล้ว ที่มีคนต่างด้าวลงหุ้นมีมูลค่าเกินกว่าร้อยละ 49 ของทุนทั้งหมด หรือมีคนต่างด้าวเป็นหุ้นส่วนเกินกว่ากึ่งหนึ่งของผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด
- (3) สมาคม รวมทั้ง สหกรณ์ ที่มีสมาชิกเป็นคนต่างด้าวเกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนสมาชิกทั้งหมด หรือดำเนินกิจการเพื่อประโยชน์คนต่างด้าวโดยเฉพาะ หรือเป็นส่วนใหญ่
- (4) มูลนิธิที่มีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์คนต่างด้าวโดยเฉพาะ หรือเป็นส่วนใหญ่

⁶¹ สมจิตร ทองประดับ, คำอธิบายประมวลกฎหมายที่ดิน (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2547), หน้า 293-294.

⁶² เรื่องเดียวกัน, หน้า 294.

* ในประเด็นเรื่องสัญชาติของนิติบุคคล ประเทศไทยใช้ระบบการจดทะเบียนตามปกติแล้ว หากมีการจดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทย ก็ถือว่าเป็นนิติบุคคลสัญชาติไทย

⁶³ มาตรา 97 ประมวลกฎหมายที่ดิน พ.ศ. 2497

อนึ่ง หากเป็นกรณีที่ดินบุคคลไทยที่กฎหมายให้ถือที่ดินได้เสมือนกับคนต่างด้าวตามมาตรา 97 ประมวลกฎหมายที่ดิน เข้าไปถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนในนิติบุคคลใดเกินร้อยละ 49 ของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้นแล้ว นิติบุคคลรายหลังก็จะถือว่าเป็นคนต่างด้าวทันที ทั้งนี้ตามมาตรา 98 ประมวลกฎหมายที่ดิน

ข้อยกเว้นในการที่คนต่างด้าวจะถือสิทธิในที่ดินตามประมวลกฎหมายที่ดินนั้น ได้จำกัดสิทธิของคนต่างด้าวให้สามารถถือครองที่ดินได้เพียง 4 กรณี ดังต่อไปนี้⁶⁴

1. คนต่างด้าวที่ครอบครองที่ดินในประเทศไทยก่อนบังคับใช้ประมวลกฎหมายที่ดินตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายที่ดิน
2. คนต่างด้าวที่ได้นำเงินมาลงทุนตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องไม่ต่ำกว่า 40 ล้านบาท อาจขอได้มาซึ่งที่ดินเพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัยได้ไม่เกิน 1 ไร่ และจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ตามมาตรา 96 ทวิ แห่งประมวลกฎหมายที่ดิน
3. คนต่างด้าวที่ได้มาซึ่งที่ดินโดยได้รับมรดกในฐานะที่เป็นทายาทโดยธรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยจะอนุญาตให้ถือครองที่ดิน แต่เมื่อรวมกับที่ดินที่มีอยู่ทั้งหมดจะต้องไม่เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด⁶⁵ เช่น กรณีเป็นที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมจะถือครองได้ไม่เกิน 1 ไร่ กรณีเป็นที่ดินเพื่ออุตสาหกรรมจะถือครองได้ไม่เกิน 10 ไร่ เป็นต้น
4. คนต่างด้าวที่ได้รับสิทธิมาโดยอาศัยสนธิสัญญา คือ สนธิสัญญาที่ยินยอมให้คนไทยและคนของประเทศคู่สัญญาต่างถือที่ดินในแต่ละประเทศได้ตามหลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติระหว่างกัน⁶⁶ เดิมประเทศไทยมีสนธิสัญญากับหลายประเทศยอมให้คนชาติของประเทศเหล่านั้นถือครองที่ดินในประเทศไทย แต่ตั้งแต่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2514 ได้มีการยกเลิกข้อตกลงเกี่ยวกับการถือที่ดินกับทุกประเทศ ทำให้สนธิสัญญาที่มีอยู่สิ้นผลไป แต่ไม่กระทบกระเทือนต่อที่ดินซึ่งคนต่างด้าวมียูก่อนโดยชอบด้วยกฎหมายก่อนวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2514⁶⁷

⁶⁴ ธรรมรัตน์ แสงจันทร์, กฎหมายธุรกิจเพื่อผู้บริหาร เล่ม 1 (กรุงเทพมหานคร: ไอ เอ็ม บุคส์, 2550), หน้า 389-390.

⁶⁵ มาตรา 93 ประกอบมาตรา 87 แห่งประมวลกฎหมายที่ดิน

⁶⁶ มาตรา 86 แห่งประมวลกฎหมายที่ดิน

⁶⁷ สมจิตร ทองประดับ, คำอธิบายประมวลกฎหมายที่ดิน, หน้า 295.

กรณียกเว้นที่คนต่างด้าวอาจถือครองที่ดินได้อีก คือ การยกเว้นตามกฎหมายพิเศษ เช่น การอนุญาตให้ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินได้ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน การถือกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยบุคคลต่างด้าวในนิคมอุตสาหกรรมตามกฎหมายการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย⁶⁸ เป็นต้น โดยคนต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตให้ถือครองที่ดินตามกฎหมายพิเศษจะไม่อยู่ภายใต้บังคับเรื่องการประเภทการใช้ที่ดินและจำนวนที่ดินตามมาตรา 87 ประมวลกฎหมายที่ดิน

ข้อยกเว้นการถือกรรมสิทธิ์ที่ดินตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน กำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนที่เป็นคนต่างด้าวอาจถือกรรมสิทธิ์ในดินเพื่อประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามจำนวนที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนพิจารณาเห็นสมควรได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน แต่เมื่อผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเลิกกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนหรือโอนกิจการให้ผู้อื่น ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนที่เป็นคนต่างด้าวจะต้องจำหน่ายที่ดินที่ได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ภายใน 1 ปีนับแต่วันที่เลิกหรือโอนกิจการ มิฉะนั้นอธิบดีกรมที่ดินมีอำนาจจำหน่ายที่ดินนั้นได้ตามประมวลกฎหมายที่ดิน⁶⁹

โดยสรุปแล้ว พิจารณาได้ว่ากรณีผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทย ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศอาจถูกจำกัดสิทธิในที่ดินที่ใช้ในการประกอบการ แต่ไม่ถูกจำกัดสิทธิในเรื่องอื่น เช่น การเช่า เป็นต้น แต่หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือได้ลงทุนประกอบการในเขตนิคมอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดังกล่าวก็อาจถือครองที่ดินได้ภายใต้เงื่อนไขที่กฎหมายพิเศษแต่ละฉบับกำหนด

การจำกัดสิทธิการถือครองที่ดินของคนต่างด้าว ทำให้ในทางปฏิบัติมีการหลีกเลี่ยงกฎหมาย โดยการตั้งบริษัทตามกฎหมายที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไม่เกินร้อยละ 49 เพื่อให้สามารถถือครองที่ดินได้ ดังนั้น กรมที่ดินจึงได้ออกประกาศกรมที่ดิน เรื่องการตั้งบริษัทจำกัดขึ้นรับโอนที่ดินไว้เพื่อประโยชน์แก่คนต่างด้าว ลงวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2544 มีวัตถุประสงค์หลักในการตรวจสอบการรับโอนที่ดินของบริษัทที่มีคนต่างด้าวถือหุ้น โดยกำหนดให้

⁶⁸ มาตรา 44 พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

⁶⁹ มาตรา 27 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน

บริษัทที่มีคนต่างด้าวถือหุ้นในอัตราร้อยละ 40 ขึ้นไป แต่ไม่ถึงร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียน ก่อนรับจดทะเบียนรับโอนที่ดินจะต้องส่งเรื่องให้กรมที่ดินพิจารณาสั่งการก่อนในกรณีเป็นที่ดินที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร หรือให้ผู้ว่าราชการจังหวัดพิจารณาสั่งการก่อนในกรณีเป็นที่ดินในเขตจังหวัด

2.2.4 พระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พ.ศ. 2485

พระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พ.ศ. 2485 (พระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน) เป็นกฎหมายที่มุ่งในการควบคุมปรัวรรตเงิน พระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินนี้ให้อำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกกฎกระทรวง ควบคุม จำกัด หรือห้ามปฏิบัติการทั้งปวงเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนเงิน หรือการอื่นซึ่งมีเงินตราต่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้องไม่ว่าในรูปแบบใด⁷⁰ การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน หรือที่มีเงินตราต่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้องที่สำคัญอาจแบ่งได้เป็น 2 กรณี กล่าวคือ

1. การนำเงินเข้ามาลงทุนในประเทศไทย นักลงทุนต่างชาติสามารถโอนเงินเข้ามาลงทุนในประเทศไทยได้โดยไม่มีข้อจำกัดทั้งการลงทุนโดยตรง การลงทุนในหุ้น หรือตราสารทางการเงินในประเทศไทย โดยเมื่อนำเงินเข้ามาแล้วจะต้องขายหรือฝากเงินตราต่างประเทศนั้นกับธนาคารรับอนุญาตภายใน 360 วันนับแต่วันที่ได้นำหรือนำเข้า⁷¹

2. การส่งออกเงินนอกประเทศไม่ว่าจะเป็นเงินไทย หรือเงินตราต่างประเทศ จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งโดยหลักแล้วการส่งเงินไปต่างประเทศจะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานก่อน ในบางกรณีเจ้าพนักงานจะอนุญาต และให้นิติบุคคลรับอนุญาตดำเนินการได้ตามวงเงินที่กำหนดในแต่ละกรณี เช่น การส่งเงินไปลงทุน

⁷⁰ โกศล ฉันทิกุล, คำบรรยายกระบวนวิชากฎหมายเกี่ยวกับการลงทุน พร้อมด้วยพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง และประกาศที่เกี่ยวข้อง, หน้า 94-95.

⁷¹ กฎกระทรวงฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2497) ข้อ 20 แก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2551)

หรือให้ผู้มีแกกิจการในเครือจำนวนไม่เกินปีละ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือเทียบเท่าตามอัตราตลาด ก็สามารถส่งเงินออกได้โดยผ่านนิติบุคคลรับอนุญาตได้ เป็นต้น⁷²

แม้ว่าโดยหลักการแล้ว การส่งเงินออกนอกประเทศบางกรณีจะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานก่อน แต่ถ้าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ส่งเงินออกนอกประเทศได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด และมีเอกสารหลักฐานครบถ้วน ก็สามารถส่งเงินออกนอกประเทศได้เสมอ นอกจากนี้ หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็จะได้รับหลักประกันที่จะได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกประเทศเป็นเงินตราต่างประเทศได้ด้วย ตามมาตรา 37 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน

2.2.5 พระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 (“พระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า”) เป็นกฎหมายที่ออกมาเพื่อวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการผูกขาด ลด หรือจำกัดการแข่งขันในการประกอบธุรกิจอย่างเป็นระบบ เพื่อส่งเสริมและธำรงไว้ซึ่งการแข่งขันในระบบเศรษฐกิจ หลักการสำคัญของพระราชบัญญัตินี้ คือ ต้องการควบคุมพฤติกรรมของผู้มีอำนาจผูกขาดไม่ให้ใช้อำนาจผูกขาด (monopoly power) หรือใช้อำนาจเหนือตลาด (market power) ที่มีไปในทางที่ไม่ชอบก่อให้เกิดความเสียหายได้⁷³ รวมทั้งการให้มีการแข่งขันเป็นอย่างเสรีและเป็นธรรม

พระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้าไม่ได้มีข้อจำกัดห้ามคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย แต่หากการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

⁷² กฎกระทรวงฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2497) ข้อ 20 แก้ไขโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2551) ประกอบกับประกาศเจ้าพนักงานควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินเรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนเงิน แก้ไขโดยประกาศเจ้าพนักงานควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินเรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนเงิน (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2551

⁷³ สุธีร์ ศุภนิตย์ และกองทุนสุธีร์ ศุภนิตย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กฎหมายป้องกันการผูกขาด : หลักการและกฎเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542, (2549), หน้า 13.

ก่อให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม เช่น มีการกำหนดหรือรักษาระดับราคาของค่าบริการที่ไม่เป็นธรรมของผู้ประกอบธุรกิจที่มีอำนาจเหนือตลาด* การรวมธุรกิจซึ่งก่อให้เกิดการผูกขาด เป็นต้น กฎหมายแข่งขันทางการค้าก็จะเข้ามาควบคุมดูแลการกระทำดังกล่าว

2.2.6 พระราชบัญญัติควบคุมและจัดการทรัพย์สินของคนต่างด้าวบางจำพวก ในภาวะคับขัน พ.ศ. 2484

พระราชบัญญัติควบคุมและจัดการทรัพย์สินของคนต่างด้าวบางจำพวกในภาวะคับขัน พ.ศ. 2484 (“พระราชบัญญัติควบคุมและจัดการทรัพย์สินของคนต่างด้าว”) เป็นกฎหมายที่ออกมาควบคุมและจัดการทรัพย์สินของคนต่างด้าวบางจำพวกเมื่อมีความจำเป็นเพื่อความมั่นคง สาธารณะ ความปลอดภัย และสงบสุขของประชาชน เพื่อรักษาผลประโยชน์ของประเทศ หรือของคนไทย รัฐอาจควบคุมและจัดการกิจการหรือทรัพย์สินของคนต่างด้าวบางจำพวก โดยให้อำนาจคณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

* ประกาศคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าเรื่องหลักเกณฑ์การเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด บัญญัติดังนี้

“ข้อ 1 ให้ผู้ประกอบธุรกิจที่มีส่วนแบ่งตลาดและยอดเงินขาย ดังต่อไปนี้ เป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีอำนาจเหนือตลาด

(1) ผู้ประกอบธุรกิจรายใดรายหนึ่ง ในตลาดสินค้าใดสินค้าหนึ่งหรือบริการใดบริการหนึ่งที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ร้อยละห้าสิบขึ้นไป และมียอดเงินขายในปีที่ผ่านมาตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป หรือ

(2) ผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรก ในตลาดสินค้าใดสินค้าหนึ่งหรือบริการใดบริการหนึ่งที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมารวมกันตั้งแต่ร้อยละเจ็ดสิบห้าขึ้นไป และมียอดเงินขายในปีที่ผ่านมาตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป

ความในวรรคหนึ่ง (2) ให้ใช้บังคับกับผู้ประกอบธุรกิจรายใดรายหนึ่ง ที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาต่ำกว่าร้อยละสิบ หรือยอดเงินขายในปีที่ผ่านมาต่ำกว่าหนึ่งพันล้านบาท”

ให้มีอำนาจในการพิจารณาว่ากิจการหรือทรัพย์สินของคนต่างด้าวอันเป็นของประเทศใด จำพวกใด หรือผู้ใดควรจะถูกควบคุมและจัดการเพียงใด ทั้งนี้ตามมาตรา 5 และมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมและจัดการทรัพย์สินของคนต่างด้าว นอกจากนั้น กฎหมายยังกำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจในการควบคุมและจัดการกิจการหรือทรัพย์สินของคนต่างด้าวได้ด้วย เช่น มีอำนาจเข้าดำเนินกิจการและเข้าดำเนินกิจการและเข้าครอบครองทรัพย์สินแทนคนต่างด้าว หยุดดำเนินกิจการนั้น ยึดหรืออายัดทรัพย์สิน เป็นต้น

ตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมและจัดการทรัพย์สินของคนต่างด้าว ได้กำหนดนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” ไว้ โดยคนต่างด้าวจะหมายถึงบุคคลธรรมดาที่ไม่มีสัญชาติไทย รวมถึงกลุ่มบุคคลซึ่งไม่ว่าจะอยู่ในรูป มูลนิธิ บริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด ห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน และมีได้จดทะเบียน และองค์การรูปอื่นใดแม้จะมีได้เป็นนิติบุคคลหรือเป็นนิติบุคคลจดทะเบียนในประเทศไทย แต่ได้กระทำการเพื่อประโยชน์แก่คนต่างด้าวนั้นด้วย

แม้ว่ากฎหมายฉบับนี้จะมีบทบัญญัติให้คณะกรรมการมีอำนาจในการควบคุมและจัดการทรัพย์สินของคนต่างด้าวได้ แต่ในปัจจุบันไม่มีบุคคลใดหยิบยกกฎหมายฉบับนี้มาใช้เป็นเวลานานแล้ว

2.2.7 กฎหมายภาษีอากร

ภาษีอากรถือเป็นต้นทุนในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย ภาษีอากรที่มีผลต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์หลักๆ คือ ภาษีเงินได้ ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีโรงเรือนและที่ดิน ดังนี้

1. ภาษีเงินได้ คือ ภาษีที่เก็บจากฐานการมีเงินได้ ในกรณีผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในรูปบริษัทจำกัดที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 30 ของกำไรสุทธิ ตามมาตรา 66 แห่งประมวลรัษฎากร เว้นแต่เป็นบริษัทจำกัดที่มีทุนจดทะเบียนไม่เกิน 5 ล้านบาทจะถือเป็นกิจการขนาดย่อมและขนาดเล็ก (Small and Medium Enterprise: SMEs) จะเสียภาษีในอัตรา

ร้อยละ 15-30 ของกำไรสุทธิ* ในกรณีที่บริษัทจำกัดมีการจ่ายเงินปันผลไปต่างประเทศ บริษัทจำกัดจะต้องหักภาษีไว้ ณ ที่จ่ายในอัตราร้อยละ 10** ของจำนวนเงินปันผลที่จ่าย อย่างไรก็ตามหากประเทศของผู้ลงทุนและประเทศไทยมีอนุสัญญาภาษีซ้อนระหว่างกัน ผู้ลงทุนจากต่างประเทศอาจได้รับประโยชน์จากอนุสัญญาภาษีซ้อนได้

2. ภาษีมูลค่าเพิ่ม: คือ ภาษีที่จัดเก็บจากมูลค่าของสินค้าหรือบริการที่เพิ่มขึ้นในแต่ละขั้นตอนของการผลิตและการจำหน่ายสินค้าหรือบริการ ภาษีมูลค่าเพิ่มจะจัดเก็บจากการขายสินค้า การให้บริการ และการนำเข้าโดยผู้ประกอบการ การประกอบกิจการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ถือเป็นกาให้บริการในทางธุรกิจหรือวิชาชีพ ซึ่งอยู่ในบังคับต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มด้วย อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มอยู่ที่อัตราร้อยละ 7 ในปัจจุบัน และในกรณีที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีรายได้เกินกว่า 1,800,000 บาทต่อปี ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีหน้าที่ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการภาษีมูลค่าเพิ่มตามกฎหมายด้วย

3. ภาษีโรงเรือนและที่ดิน: ภาษีโรงเรือนและที่ดินเป็นภาษีทรัพย์สินประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้นจากทรัพย์สินที่เป็นโรงเรือน สิ่งปลูกสร้าง หรือที่ดินซึ่งใช้ประโยชน์ต่อเนื่องจากโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นนั้น เจ้าของโรงเรือนและสิ่งปลูกสร้างจะต้องเสียภาษีโรงเรือนและที่ดินใน

* พระราชกฤษฎีกา ออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการลดอัตรารัษฎากร (ฉบับที่ 431) พ.ศ. 2548 บัญญัติให้ลดอัตราภาษีเงินได้ให้แก่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่มีทุนที่ชำระแล้วในวันสุดท้ายของรอบระยะเวลาบัญชีไม่เกินห้าล้านบาท ดังนี้

1. เงินได้สุทธิ 1 - 1,000,000 บาท เสียภาษีในอัตราร้อยละ 15
2. เงินได้สุทธิ 1,000,001 – 3,000,000 บาท เสียภาษีในอัตราร้อยละ 25
3. เงินได้สุทธิ 3,000,000 บาทขึ้นไป เสียภาษีในอัตราร้อยละ 30

** กรณีบริษัทจำกัดจ่ายเงินปันผลให้แก่บุคคลในต่างประเทศ บริษัทจำกัดจะต้องหักภาษี ณ ที่จ่ายดังนี้

(1) กรณีจ่ายเงินปันผลแก่ผู้รับเงินปันผลที่เป็นบุคคลธรรมดาในต่างประเทศ หักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่ายในอัตราร้อยละ 10 ตามมาตรา 50(2)(จ) แห่งประมวลรัษฎากร

(2) กรณีจ่ายเงินปันผลแก่ผู้รับเงินปันผลที่เป็นนิติบุคคลต่างประเทศ หักภาษี ณ ที่จ่ายในอัตราร้อยละ 10 ตามมาตรา 70 แห่งประมวลรัษฎากร

อัตราร้อยละ 12.5 ต่อปีของค่ารายปี⁷⁶ กรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีโรงงานหรือสิ่งปลูกที่ใช้สำหรับประกอบกิจการ เช่น คลังสินค้า หรืออาคารสำนักงานอื่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็มีหน้าที่ต้องเสียภาษีโรงเรือนและที่ดินตามกฎหมายฉบับนี้ด้วย

การคำนวณค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินจะคำนวณจากฐานของค่ารายปี ซึ่งตามพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน พ.ศ. 2497 ค่ารายปี คือ จำนวนที่ทรัพย์สินนั้นสมควรให้เช่าได้ในปีหนึ่งๆ ในกรณีที่ทรัพย์สินนั้นได้ออกให้เช่าค่ารายปีก็คือค่าเช่า แต่ในกรณีที่ทรัพย์สินนั้นหาค่าเช่าไม่ได้ หรือค่าเช่ามีมูลค่าต่ำกว่าสภาพความเป็นจริง พนักงานเจ้าหน้าที่ก็มีอำนาจประเมินค่ารายปีใหม่ได้โดยคำนึงถึงลักษณะของทรัพย์สิน ขนาด พื้นที่ ทำเลที่ตั้ง และบริการสาธารณะที่ทรัพย์สินนั้นได้รับประโยชน์

3. ความตกลงระหว่างประเทศหลักๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวของประเทศไทย

สนธิสัญญาที่ผูกพันประเทศไทย เรื่องการเปิดเสรีการค้าบริการในธุรกิจโลจิสติกส์ในปัจจุบันมีอยู่ด้วยกันหลายฉบับ ที่กำหนดหลักเกณฑ์การเข้าสู่ตลาด (Market Access) ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนต่างด้าวในประเทศไทย ทั้งที่เป็นสนธิสัญญาทวิภาคี (Bilateral Agreement) สนธิสัญญาพหุภาคี (Multilateral Agreement) สนธิสัญญาแต่ละฉบับนั้น มีระดับของการเปิดตลาดที่แตกต่างกันออกไป ทั้งนี้เป็นไปตามนโยบายของประเทศในการผูกพันสนธิสัญญาในขณะนั้น ในวิทยานิพนธ์นี้ ผู้เขียนจะศึกษาเฉพาะความตกลงหลักๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทย กล่าวคือ ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services : GATS) ความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement) โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามความตกลงเขตการค้าเสรีที่ประเทศไทยทำกับประเทศออสเตรเลีย และประเทศญี่ปุ่น และสนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกา (Treaty of Amity and Economic Relation between The Kingdom of Thailand and the United States of America) โดยรายละเอียดของความตกลงแต่ละฉบับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าว มีดังนี้

⁷⁶ มาตรา 8 พระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน พ.ศ. 2475

3.1 ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services: GATS)

ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services: GATS) เป็นหนึ่งในความตกลงภายใต้องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ซึ่งเป็นความพยายามที่จะก่อตั้งกฎระเบียบที่จะบังคับใช้ภายใต้การเจรจาพหุภาคี เพื่อที่จะลดข้อจำกัดของการค้าระหว่างประเทศในสาขาบริการ วัตถุประสงค์สำคัญของความตกลง GATS คือ การกำหนดให้มีการเจรจาเพื่อเปิดเสรีการค้าบริการทุกๆ 5 ปี หลังจากที่มีความตกลง GATS มีผลใช้บังคับในปี พ.ศ. 2543 เพื่อขยายการเปิดตลาดและยกเลิกอุปสรรคต่างๆ ที่เป็นการเลือกปฏิบัติ ทั้งที่เป็นการเลือกปฏิบัติระหว่างคนในชาติและคนต่างชาติ (National Treatment - NT) และการเลือกปฏิบัติระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกัน (Most Favored Nation Treatment - MFN) ให้บรรลุระดับการเปิดเสรีที่สูงขึ้นก้าวหน้าเป็นลำดับ (Progressive Liberalization)⁷⁷

ความตกลง GATS ได้แบ่งการค้าในภาคบริการระหว่างประเทศออกเป็น 4 รูปแบบ (Mode of Supply) ดังนี้⁷⁸

(1) **รูปแบบที่ 1 (Mode 1):** การค้าข้ามพรมแดน (Cross-border Supply) ตามค่านิยามในมาตรา 1 วรรค 2 (a) ของความตกลง GATS หมายถึง การค้าบริการที่ผู้ให้บริการอยู่คนละที่กับผู้รับบริการ เป็นการส่งผ่านบริการข้ามพรมแดนจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยไม่มีการเคลื่อนย้ายทางกายภาพของผู้ให้บริการและผู้รับบริการ ประเภทของบริการที่อยู่ในรูปแบบนี้ เช่น บริการผ่านระบบโทรคมนาคมบางประเภท การให้บริการผ่านระบบอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

(2) **รูปแบบที่ 2 (Mode 2):** การบริโภคในต่างประเทศ (Consumption Abroad) ตามค่านิยามในมาตรา 1 วรรค 2 (b) ของความตกลง GATS หมายถึง การที่ผู้รับบริการเดินทาง

⁷⁷ ปิยะ ศรีวิริยะ, “การเข้าสู่ธุรกิจให้บริการทางกฎหมายของคนต่างด้าวในประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), หน้า 76.

⁷⁸ พรเทพ เบญญาอภิกุล, GATS ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), หน้า 13.

ไปใช้บริการในประเทศของผู้ให้บริการ การให้บริการในลักษณะนี้ต้องการการเคลื่อนย้ายทางกายภาพของผู้บริโภค ซึ่งผู้บริโภคจำเป็นต้องเข้ารับบริการในประเทศของผู้ให้บริการ เช่น การที่คนต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวภายในประเทศไทย เป็นต้น

(3) **รูปแบบที่ 3 (Mode 3):** การจัดตั้งธุรกิจเพื่อให้บริการ (Commercial Presence) ตามคำนิยามในมาตรา 1 วรรค 2 (c) ของความตกลง GATS หมายถึง การที่ผู้ให้บริการเดินทางไปเปิดสำนักงานเพื่อให้บริการในประเทศของผู้รับบริการ เช่น การจัดตั้งสาขา (Branch) ตัวแทน (Agency) หรือการร่วมลงทุน (Joint Venture) เป็นต้น

(4) **รูปแบบที่ 4 (Mode 4):** การเคลื่อนย้ายบุคลากร (Movement of Natural Persons) ตามคำนิยามในมาตรา 1 วรรค 2 (d) หมายถึง การที่ผู้ให้บริการเดินทางไปให้บริการในประเทศผู้รับบริการ เช่น ผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศเดินทางเข้ามาทำวิจัยในประเทศไทย เป็นต้น

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศจะอยู่ในรูปแบบที่ 3 (Commercial Presence) ซึ่งเป็นรูปแบบหลักที่สำคัญในการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ

3.1.1 หลักการพื้นฐานของการเปิดเสรีการค้าบริการภายใต้ความตกลง GATS

ความตกลง GATS ได้กำหนดหลักการพื้นฐานที่ภาคีสมาชิกจะต้องปฏิบัติเพื่อให้บรรลุถึงการเปิดเสรีในด้านการค้าบริการที่มีผลผูกพันสำหรับทุกประเทศสมาชิกที่จะต้องปฏิบัติตามทันที โดยหลักการพื้นฐานหรือพันธกรณีและกฎระเบียบทั่วไป (General Obligations and Disciplines) ที่สำคัญของการเปิดเสรีการค้าบริการ ได้แก่

3.1.1.1 หลักการประติบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่ง (Most Favored Nation Treatment: MFN)

หลักการประติบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่ง หรือหลัก MFN เป็นหลักเกณฑ์พื้นฐานที่สำคัญของความตกลง GATS ซึ่งอยู่ในมาตรา 2 วรรค 1 ซึ่งระบุว่าประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติกับบริการและผู้ให้บริการจากประเทศสมาชิกอื่นๆ อย่างเท่าเทียมกัน โดยทันทีและไม่มีเงื่อนไขใดๆ ทั้งสิ้น กล่าวคือ การให้สิทธิประโยชน์พิเศษของประเทศสมาชิกจะต้องกระทำโดยไม่เลือกปฏิบัติ (Non-discriminatory) ภายใต้ข้อกำหนดนี้เมื่อประเทศสมาชิกให้สิทธิ

พิเศษแก่ประเทศใด ประเทศสมาชิกอื่นก็จะได้รับสิทธิพิเศษนั้นโดยอัตโนมัติ อย่างไรก็ตามความตกลง GATS ได้เปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกสามารถขอยกเว้นการปฏิบัติตามหลัก MFN ได้ โดยนโยบายและมาตรการเลือกปฏิบัติของสมาชิกจะต้องถูกบันทึกในรายการและเป็นไปตามเงื่อนไขของภาคผนวกที่ว่าด้วยการยกเว้นการใช้มาตรา 2 (Annex on Article II Exception) และประเทศสมาชิกจะต้องระบุมมาตรการที่ขัดกับหลัก MFN ต่างๆ ในขณะที่ความตกลง GATS มีผลใช้บังคับ หากเป็นการขอยกเว้นใหม่ภายหลังจากที่ความตกลงมีผลใช้บังคับแล้วจะต้องขอยกเว้นตามมาตรา 9 วรรค 3 ของความตกลง WTO ซึ่งจะต้องไปขอยกเว้นในที่ประชุมระดับรัฐมนตรี (Ministerial Conference) ของ WTO และจะต้องได้รับเสียงสนับสนุนถึง 3 ใน 4 ของเสียงจำนวนสมาชิกทั้งหมด และขอยกเว้น MFN ตามมาตรา 2 ของความตกลง GATS จะมีระยะเวลาไม่เกิน 10 ปีและจะต้องถูกนำมาเจรจาเปิดเสรีรอบถัดไป⁷⁹

ประเทศไทยได้ขอยกเว้นหลัก MFN โดยได้มีการจัดทำตารางภาคผนวกว่าด้วยขอยกเว้นมาตรา 2 ของความตกลง GATS (Final List of Article II (MFN) Exemption) ไว้ทั้งหมด 8 เรื่อง ซึ่งประกอบไปด้วยบริการ 7 สาขา และสนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2511 เนื่องจากสนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกาคบับดังกล่าว ประเทศไทยได้ให้สิทธิพิเศษแก่คนชาติของสหรัฐอเมริกาเป็นพิเศษ เป็นการให้สิทธิประโยชน์ระหว่างกันในเรื่องการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง โดยประเทศไทยขอยกเว้นหลัก MFN ไว้เป็นเวลา 10 ปี⁸⁰

3.1.1.2 หลักความโปร่งใส (Transparency)

หลักความโปร่งใส (Transparency) ได้ระบุไว้ในมาตรา 3 วรรค 1 ของความตกลง GATS โดยได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกทุกประเทศจะต้องเปิดเผยข้อมูลทั้งด้านกฎหมาย กฎระเบียบ (Law and Regulations) ขั้นตอนการบริหาร ควบคุม (Administrative Guideline) ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ในกฎระเบียบ รวมถึงความตกลงนานาชาติที่กระทบต่อความตกลง GATS ประเทศสมาชิกจะต้องจัดตั้งศูนย์บริการข้อมูล (National Enquiry Points) เพื่อให้บริการข้อมูลแก่บริษัทเอกชนและรัฐบาลของประเทศสมาชิกอื่นเมื่อถูกร้องขอ อย่างไรก็ตาม

⁷⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 42-43.

⁸⁰ ข้อ 6 Annex on Article II Exceptions

ประเทศนั้นไม่ต้องเปิดเผยข้อมูล หากการเปิดเผยข้อมูลจะมีผลขัดขวางต่อการบังคับใช้กฎหมาย ขัดแย้งกับผลประโยชน์สาธารณะ หรือส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ทางการค้าของสถาน ประกอบการของรัฐหรือของเอกชน

3.1.1.3 หลักข้อบังคับภายในประเทศ (Domestic Regulation)

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐย่อมมีอำนาจรัฐเหนือดินแดน (Territorial Jurisdiction) และอำนาจรัฐเหนือบุคคล (Personnel Jurisdiction) การใช้อำนาจรัฐเหนือดินแดน ทำให้รัฐสามารถออกกฎหมายใดๆ ได้ภายในอาณาเขตของตน แต่หากรัฐได้เข้าไปลงนามในความตกลงหรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศใดๆ แล้ว ในการออกกฎหมายรัฐก็ต้องคำนึงถึงความตกลงระหว่างประเทศด้วย

มาตรา 6 ของความตกลง GATS ได้บัญญัติในเรื่องข้อบังคับภายในประเทศ (Domestic Regulation) ไว้ว่าจะยอมรับในสิทธิของแต่ละประเทศสมาชิกในการที่จะควบคุม กำกับการค้าบริการ ตลอดจนสิทธิในการออกกฎระเบียบและข้อบังคับได้ แต่หากรัฐสมาชิกได้ทำ ข้อผูกพันไว้ในสาขาบริการใดแล้วตามตารางข้อผูกพัน (Schedule of Specific Commitments) แล้ว รัฐสมาชิกก็ต้องปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามข้อผูกพันนั้น และจะต้องประกันว่าจะบริหาร มาตรการที่มีผลกระทบต่อการค้าบริการ ในลักษณะที่สมเหตุสมผล (Reasonable) เป็นไปอย่างมี หลักเกณฑ์ (Objective) และไม่ลำเอียง (Impartial)

3.1.2 ข้อผูกพันเฉพาะ (Specific Commitments)

ข้อผูกพันเฉพาะนี้เป็นข้อผูกพันอันเกิดจากการเจรจาระหว่างประเทศสมาชิก และคำ เสนอของแต่ละประเทศว่าจะผูกพันในสาขาใด⁸¹ โดยประเทศสมาชิกจะเสนอตารางข้อผูกพัน

⁸¹ ประพรีร์ อภิชาติสกุล, “การศึกษาเพื่อปรับปรุงแก้ไขประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 ภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าและบริการ (GATS),” (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), หน้า 113.

เฉพาะ (Schedule of Specific Commitments) ในการลดอุปสรรคกีดกันทางการค้าบริการในสาขาบริการตามความสมัครใจ (Positive List) ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกเสนอพันธกรณีตามความพร้อมของตนแทนที่จะบังคับให้ประเทศสมาชิกรับเงื่อนไขการค่าบริการเสรีทุกสาขาบริการ* ข้อผูกพันเฉพาะมีหลักการที่สำคัญ 2 ประการ คือ หลักการเข้าสู่ตลาด (Market Access) ของผู้ประกอบการต่างชาติ และการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) โดยไม่เลือกปฏิบัติระหว่างผู้ประกอบการต่างชาติและผู้ประกอบการในประเทศ ดังนี้

3.1.2.1 หลักการเข้าสู่ตลาด (Market Access)

หลักการเข้าสู่ตลาดถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 16 วรรค 1 ของความตกลง GATS โดยได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องกำหนดเงื่อนไขของการเข้าสู่ตลาดที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบบริการทั้ง 4 รูปแบบไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะของประเทศสมาชิก (Specific Commitments) หลักการเข้าสู่ตลาดมีจุดประสงค์เพื่อต้องการให้ประเทศสมาชิกให้การปฏิบัติต่อการบริการและผู้ให้บริการของสมาชิกอื่นใดเป็นคุณไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าการปฏิบัติที่ให้ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ได้ตกลงกันและระบุไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะ⁸²

* ประเทศไทยได้เสนอผูกพันเปิดเสรีการค้าบริการต่างๆ 10 สาขาบริการจากทั้งสิ้น 12 สาขา ได้แก่ บริการธุรกิจ บริการสื่อสารโทรคมนาคม บริการเกี่ยวกับการก่อสร้าง บริการจัดจำหน่าย บริการด้านการศึกษา บริการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม บริการทางการเงิน บริการเกี่ยวกับสุขภาพและสังคม บริการเกี่ยวกับการเดินทางและท่องเที่ยว บริการนันทนาการ วัฒนธรรมและการศึกษา บริการด้านการขนส่ง และบริการอื่นๆ (ประเทศไทยไม่ได้เสนอผูกพันใน 2 สาขา คือ บริการที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพและบริการทางสังคม)

⁸² พิจิตรา นรนาพันธ์, “การเปิดเสรีการค้าบริการกับปัญหาการใช้ชื่อบุคคลอื่นประกอบธุรกิจแทนคนต่างด้าวในประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), หน้า 21.

มาตรา 16 วรรค 2 ได้ระบุถึงมาตรการจำกัดการเข้าสู่ตลาด ที่ประเทศสมาชิกไม่สามารถที่จะบังคับใช้ได้ เว้นแต่ประเทศสมาชิกจะได้ระบุล่วงหน้าในข้อผูกพันเฉพาะ ซึ่งมีด้วยกันทั้งสิ้น 6 มาตรการ คือ⁸³

1. การจำกัดจำนวนของผู้ให้บริการ (Service Suppliers) ไม่ว่าจะอยู่ในรูปของการกำหนดจำนวนโควตา การผูกขาด (Monopolies) หรือการให้สิทธิแก่ผู้ให้บริการแต่ผู้เดียว (Exclusive Service Suppliers) หรือมีการวางข้อจำกัดเพราะแสดงเหตุแห่งความจำเป็นในเรื่องทางเศรษฐกิจอื่นใด (The Requirements of Economic Needs Test)

2. การจำกัดมูลค่าของธุรกรรมของการค้าบริการหรือสินทรัพย์ในรูปของการกำหนดจำนวนโควตา (Numerical Quotas) หรือมีการวางข้อจำกัดเพราะแสดงเหตุแห่งความจำเป็นในเรื่องทางเศรษฐกิจอื่นใด

3. การจำกัดธุรกรรมของการค้าบริการ (Number of Service Operations) หรือจำนวนปริมาณของบริการที่แสดงออก (Quantity of Service Output) ในรูปของการกำหนดโควตา หรือมีการวางข้อจำกัดเพราะแสดงเหตุแห่งความจำเป็นในเรื่องทางเศรษฐกิจอื่นใด

4. การจำกัดจำนวนรวมของบุคคลธรรมดา (Natural Person) ที่จะเข้ามาทำงานในสาขาบริการต่างๆ หรือจำกัดจำนวนของแรงงานที่ผู้ประกอบการแรงงานจะว่าจ้างได้

5. การวางมาตรการที่เป็นการจำกัด หรือการวางรูปแบบพิเศษอื่นใดของตัวตนทางกฎหมาย (Legal Entity) หรือการร่วมทุนจากต่างประเทศ (Joint Venture) ที่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจบริการ

6. การวางข้อจำกัดเกี่ยวกับการร่วมทุนของเงินทุนต่างชาติในรูปของการกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นสูงสุดของชาวต่างชาติ หรือจำกัดมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศ ไม่ว่าจะโดยการลงทุนของปัจเจกบุคคล หรือโดยรวมของชาวต่างชาติ

3.1.2.2 หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment)

หลักการนี้ปรากฏอยู่ในมาตรา 17 วรรค 1 ของความตกลง GATS กำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) สำหรับสาขาบริการที่ตนได้ระบุไว้ใน

⁸³ ชุมพร ปัจจุสานนท์, “การค้าบริการภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ” วารสารกฎหมาย ปีที่ 15 ฉบับที่ 1 (ธันวาคม 2537): 92-93.

ตารางข้อผูกพันเฉพาะ ซึ่งหมายความว่า รัฐสมาชิกจะต้องปฏิบัติต่อการบริการ หรือผู้ให้บริการที่เป็นคนชาติของประเทศสมาชิกอื่นในรูปแบบที่เหมือนกับการปฏิบัติของคนชาติตนทุกประการ (Formally Identical Treatment) หรือปฏิบัติต่อการบริการหรือผู้ให้บริการที่เป็นคนชาติของประเทศสมาชิกอื่นในรูปแบบที่แตกต่างกัน (Formally Different Treatment) เช่นเดียวกันกับที่รัฐสมาชิกนั้นปฏิบัติต่อการบริการหรือผู้ให้บริการที่เป็นคนชาติของตนเอง⁸⁴

และสำหรับในส่วนที่เกี่ยวกับการลงทุน หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ คือ หลักการที่ประเทศผู้รับการลงทุน (Host Country) จะให้การปฏิบัติต่อการลงทุน (Investment) และ/หรือผู้ลงทุนจากต่างประเทศ (Foreign Investors) ที่ไม่น้อยหรือเท่าเทียมกับการปฏิบัติที่ให้แก่อุ้งทุนในภาวะหรือสภาวะเช่นเดียวกัน ซึ่งแนวคิดของประเทศผู้ส่งออกการลงทุน (Host Country) ที่ต้องการให้การลงทุน และผู้ลงทุนจากต่างประเทศได้รับการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ ก็เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ลงทุนจากต่างประเทศและผู้ลงทุนในท้องถิ่น⁸⁵

แต่ในแนวคิดดังกล่าวก็มีความขัดแย้งกับแนวคิดของประเทศผู้รับการลงทุน (Host Country) ที่เห็นว่าผู้ลงทุนภายในประเทศเสียเปรียบผู้ลงทุนต่างประเทศอยู่แล้ว และเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องดูแลทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ ดังนั้น ในสนธิสัญญาเกี่ยวกับการลงทุนส่วนใหญ่จะมีข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับหลักปฏิบัติเยี่ยงคนชาติหลายประการ เช่น การยกเว้นโดยทั่วไป ประเพณีและศีลธรรมอันดี และความมั่นคงของประเทศ จึงได้มีการยกเว้นหลักปฏิบัติเยี่ยงคนชาติสำหรับอุตสาหกรรมหรือกิจการบางประเภท รวมทั้งอาจมีเงื่อนไขต่างตอบแทน (Reciprocal Treatment) ที่ประเทศคู่ภาคีจะต้องให้หลักปฏิบัติเยี่ยงคนชาติเช่นกัน⁸⁶

⁸⁴ ชัยนต์ ต้นติวัสตาการ, วชิรียา โตสงวน และเพลินพิศ สัตย์สงวน, “โครงการศึกษาศักยภาพการแข่งขันการค้าบริการของไทย” เล่มที่ 1, หน้า 36. อ้างถึงใน พิจิตรา นรนาพันธ์ “การเปิดเสรีการค้าบริการกับปัญหาการใช้ชื่อบุคคลอื่นประกอบธุรกิจแทนคนต่างด้าวในประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), หน้า 17.

⁸⁵ โกศล ฉันทิกุล, “หลักการและประเด็นในการเจรจาความตกลงพหุภาคีเกี่ยวกับการลงทุนในกรอบองค์การการค้าโลก (WTO)”, วารสารกฎหมายธุรกิจบัณฑิต 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม 2545): 73.

⁸⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 73-74.

3.1.3 หลักการเปิดเสรีเป็นลำดับ (Progressive Liberalization)

หลักการเปิดเสรีเป็นลำดับ (Progressive Liberalization) มีวัตถุประสงค์ให้ประเทศสมาชิกมีการเจรจาต่อรองเปิดตลาดในสาขาบริการเพิ่มมากขึ้น เพื่อมุ่งลดผลกระทบทางลบจากมาตรการทางการค้าบริการ หลักการนี้ถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 19 วรรค 1 ของความตกลง GATS กำหนดว่าสมาชิกจะให้ข้อผูกพันในการเปิดเสรีสาขาบริการตามความสมัครใจในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป เมื่อสมาชิกให้ข้อผูกพันในสาขาบริการใดแล้ว จะไม่สามารถกำหนดมาตรการที่เป็นการจำกัดหรือกีดกันการค้าบริการได้อีก⁸⁷

3.1.4 พันธกรณีของประเทศไทยในการเปิดเสรีการค้าบริการด้านโลจิสติกส์ ภายใต้ความตกลง GATS

ตามความตกลง GATS แต่ละประเทศสมาชิกจะต้องทำการจัดทำตารางข้อผูกพันเฉพาะ (Schedule of Specific Commitments) ขึ้น ซึ่งจะถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลง GATS ด้วย โดยตารางข้อผูกพันของประเทศสมาชิกแต่ละประเทศจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรก คือ ข้อผูกพันแนวนอน (Horizontal Commitments) ซึ่งใช้ครอบคลุมการระบุข้อจำกัดในการสู่ตลาด และการให้ประติบัติเยี่ยงคนชาติที่ใช้กับบริการทุกสาขาที่เสนอผูกพัน และส่วนที่สอง คือ ข้อผูกพันเฉพาะรายสาขา (Sector-Specific Commitments) ซึ่งใช้ครอบคลุมการระบุข้อจำกัดในการสู่ตลาด และการให้ประติบัติเยี่ยงคนชาติที่ใช้กับบริการเฉพาะเป็นรายสาขา

ประเทศไทยได้มีข้อผูกพันการเปิดตลาดของประเทศไทยใน WTO รอบอุรุกวัยตามตารางข้อผูกพันเฉพาะ (Schedule of Specific Commitments) โดยในการทำตารางข้อผูกพันเฉพาะของไทยที่ได้ยื่นต่อองค์การการค้าโลก (WTO) เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2538 ในส่วนของการเปิดเสรีการค้าบริการ ตารางข้อผูกพันเฉพาะของไทยยึดหลักการเปิดเสรีการค้าบริการไม่มากไปกว่าที่กฎหมายไทยในขณะนั้นอนุญาต กล่าวคือ เป็นไปตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 ซึ่ง

⁸⁷สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย “ผลกระทบและแนวทางการเจรจาการค้าแบบทวิภาคี : การจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ทรัพย์สินทางปัญญา การลงทุนและการค้าบริการ,” รายงานฉบับสมบูรณ์ (2548), หน้า 4-4.

กำหนดให้คนต่างด้าวที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศจะต้องถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 ที่เหลืออีกร้อยละ 51 จะต้องเป็นหุ้นที่ถือโดยคนไทย แต่เมื่อมีการยกเลิกประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 และแทนที่โดยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งได้กำหนดให้คนต่างด้าวสามารถถือหุ้นได้ 100% ในการจดทะเบียนตั้งนิติบุคคลในไทยสำหรับธุรกิจที่ไม่อยู่ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จึงเท่ากับเป็นการให้สิทธิแก่คนต่างด้าวมากกว่าพันธกรณีในการเปิดเสรีการค้าบริการที่ประเทศไทยได้ผูกพันไว้ต่อ WTO แต่เมื่อให้สิทธินี้ไปแล้ว คนต่างด้าวรายใดที่ได้ใช้สิทธิจดทะเบียนก่อตั้งนิติบุคคลในไทยโดยการถือหุ้นมากกว่ากึ่งหนึ่งไปแล้ว ก็จะได้รับควบคุมครองเนื่องจากเป็นสิทธิที่ได้มา (Acquired rights) ตามกฎหมาย จึงไม่อาจจะแก้กฎหมาย หรือตรากฎหมายใหม่เพื่ออุดรอนหรือทำให้เสื่อมสิทธิที่ได้มาดังกล่าวได้⁸⁸

ตามข้อผูกพันแนวนอน (Horizontal Commitments) ประเทศไทยได้กำหนดเงื่อนไขทั่วไปว่า หากไม่ได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ในการจัดตั้งธุรกิจเพื่อให้บริการ (Commercial Presence) ตาม Mode 3 นั้น ประเทศไทยจะอนุญาตเฉพาะบริษัทจำกัดจดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายไทยที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นต่างด้าวไม่เกินร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างด้าวจะต้องน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นของบริษัททั้งหมด

สำหรับบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ตามกรณีศึกษา 4 กรณี คือ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้านั้น ในส่วนที่ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันต่อองค์การการค้าโลก (WTO) ภายใต้ความตกลง GATS มีดังนี้

1. การขนส่งทางถนน:

ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันเฉพาะรายสาขา (Sector-Specific Commitments) ต่อองค์การการค้าโลก (WTO) ในประเภทที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบก โดยเปิดโอกาสให้คนต่างชาติเข้ามาจัดตั้งสาขาถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 และกำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องเป็นคนไทย โดยเปิดให้คนต่างชาติเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางบกได้เพียงแค่ 3 สาขาเท่านั้น คือ

⁸⁸ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, “ผลการบังคับใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เสนอต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า,” รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ (2548), หน้า 68.

- (1) ธุรกิจขนส่งอาหารแช่แข็ง bulk liquids ก๊าซ และการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ (CPC 71231 ถึง 71233)
- (2) ธุรกิจรถเช่าพร้อมคนขับ (CPC 71222)
- (3) ธุรกิจรถโดยสารพร้อมคนขับ (CPC 71223)

ในส่วนธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนน พิจารณาได้ว่าประเทศไทยได้มีข้อผูกพันอยู่ในระดับที่ต่ำ โดยประเทศไทยได้เสนอผูกพันเพียงการขนส่งอาหาร bulk liquid ก๊าซ และการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ (CPC 71231 ถึง 71233) เท่านั้น ประเทศไทยไม่ได้เสนอผูกพันในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเภทอื่นๆ

2. การจัดหาสินค้า:

ประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อผูกพันต่อองค์การการค้าโลก (WTO) ในกิจกรรมโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบ

3. คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า:

ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันต่อองค์การการค้าโลก (WTO) ในกิจกรรมด้านการจัดเก็บและคลังสินค้า (CPC 742) เท่านั้น โดยได้เสนอผูกพันไม่มากกว่าที่กำหนดในข้อผูกพันแนวนอน คือ ผู้ประกอบการจะต้องเป็นบริษัทจำกัดที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายไทยที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นต่างด้าวไม่เกินร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างด้าวจะต้องน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นของบริษัททั้งหมด

การผูกพันเปิดตลาดของประเทศไทยในธุรกิจโลจิสติกส์นั้น จะเห็นได้ว่าการเปิดตลาดยังอยู่ในระดับที่ต่ำ โดยอนุญาตให้ต่างชาติเข้ามาจัดตั้งสาขาได้ โดยถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 49 และกำหนดให้ผู้บริหารกึ่งหนึ่งต้องเป็นคนไทยรวมทั้งอนุญาตให้คนต่างชาติเข้ามาทำงานได้เฉพาะระดับผู้บริหารระดับสูง ผู้จัดการ และผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ ซึ่งการเปิดเสรีบริการที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้สิทธิคนต่างด้าวที่เป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) ไม่เกินไปกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

3.2 ความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement)

ความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) เป็นความตกลงระหว่างประเทศที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เกิดการไหลเวียนของสินค้าและบริการระหว่างประเทศ เพื่อที่จะให้สินค้านี้มีราคาถูกลงและเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค ความตกลงเขตการค้าเสรีมีได้ทั้งที่เป็นความตกลงระหว่างประเทศในลักษณะของความตกลงพหุภาคีหรือความตกลงของภูมิภาคประเทศ เช่น ความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Agreement: AFTA) และความตกลงระดับทวิภาคี เช่น ความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (Thailand - Australia Free Trade Agreement: TAFTA) ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (Japan-Thailand Economic Partnership Agreement: JTEPA) เป็นต้น

เขตการค้าเสรีส่วนใหญ่จะเน้นที่การค้าระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการยกเลิกอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศทั้งในด้านภาษีและมิใช่ภาษีระหว่างกัน ฉะนั้นในกรอบความตกลงเขตการค้าเสรีจึงมีเรื่องการลดภาษีศุลกากร (Customs Duties) เพื่อให้การค้าของประเทศคู่สัญญาขยายตัวมากขึ้น นอกจากนั้นแล้วในบางเขตการค้าเสรี อาจจะมีการขยายขอบเขตของความตกลงให้ครอบคลุมถึงการค้าบริการ (Trade in Services) และการลงทุน (Investment) ด้วย⁸⁹

ในปัจจุบัน ประเทศไทยได้ทำเขตการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ เช่น เขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ASEAN-CHINA Free Trade Agreement) ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (Thailand - Australia Free Trade Agreement: TAFTA) ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (Japan-Thailand Economic Partnership Agreement: JTEPA) ในวิทยานิพนธ์นี้จะยกตัวอย่างความตกลงเขตการค้าเสรีที่ประเทศไทยได้ลงนามและมีผลบังคับใช้แล้ว 2 ฉบับ คือ ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) และความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) โดยความตกลงเขตการค้าเสรีในแต่ละฉบับมีรายละเอียด ดังนี้

3.2.1 ความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (Thailand - Australia Free Trade Agreement: TAFTA)

⁸⁹ โกศล ฉันทิกุล, กฎหมายและการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2549), หน้า 197.

ความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (TAFTA) มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2548 ถือเป็นความตกลงการค้าเสรีสองฝ่ายฉบับแรกของไทย และเป็นความตกลงเขตการค้าเสรีที่มีขอบเขตกว้างขวาง (Comprehensive Agreement) กล่าวคือ เป็นความตกลงที่ครอบคลุมมากกว่าการลดหย่อนภาษีอัตราภาษีศุลกากร (Tariff Barriers) และการขจัดอุปสรรคทางการค้าที่มีได้อยู่ในรูปภาษี (Non-Tariff Barriers) แต่ยังรวมถึงการเปิดเสรีด้านการค้าบริการ (Liberalization on Trade in Services) การลงทุน (Investment) ตลอดจนการร่วมมือทางเศรษฐกิจในสาขาต่างๆ เช่น พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Commerce) ทรัพย์สินทางปัญญา (Intellectual Property) นโยบายการแข่งขัน (Competition Policy) และการจัดซื้อโดยรัฐ (Government Procurement)

อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีในส่วนของการค้าบริการในความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (TAFTA) ไม่ค่อยก้าวหน้าเท่าใดนัก ทั้งนี้เนื่องจากการเจรจาตั้งกล่าวอยู่บนพื้นฐานที่ว่า ความตกลงที่เกิดขึ้นจะต้องไม่มีผลให้ต้องมีการแก้ไขกฎหมายภายในของประเทศแต่อย่างใด ขอบเขตในการเจรจาเพื่อเปิดเสรีการค้าบริการจึงค่อนข้างจำกัด โดยจะมีการเจรจาเพื่อเปิดเสรีในสาขาบริการที่ประเทศภาคีพร้อมทุกๆ 3 ปี⁹⁰

โดยความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) ในส่วนที่เกี่ยวกับการเปิดเสรีการค้าบริการและการลงทุนมีดังนี้⁹¹

3.2.1.1 การเปิดเสรีการค้าบริการและการลงทุนของประเทศออสเตรเลีย

⁹⁰ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย “ผลกระทบและแนวทางการเจรจาการค้าแบบทวิภาคี : การจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ทรัพย์สินทางปัญญา การลงทุนและการค้าบริการ,” รายงานฉบับสมบูรณ์, หน้า 4-13

⁹¹ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, FTA รายประเทศ – ความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย [Online]. แหล่งข้อมูล: <<http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Home/FTAbyCountry/tabid/53/ctl/detail/id/21/mid/480/usemastercontainer/true/Default.aspx>> [15 สิงหาคม 2551]

ประเทศออสเตรเลียจะเปิดให้คนไทยสามารถเข้าไปลงทุนในธุรกิจทุกประเภทได้ 100% ยกเว้น กิจกรรมหนังสือพิมพ์ การกระจายเสียง การขนส่งทางอากาศ และท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม หากเป็นการลงทุนใหม่ที่มีขนาดเกิน 10 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย หรือเป็นการลงทุนในธุรกิจที่จัดตั้งอยู่ในประเทศออสเตรเลียอยู่แล้วซึ่งมีมูลค่าสินทรัพย์รวมมากกว่า 50 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย จะต้องดำเนินการภายใต้นโยบายการลงทุนต่างประเทศและกฎหมาย (Foreign Acquisition and Takeovers Act-FATA) ซึ่งระบุไว้ว่าจะต้องขออนุญาตจากคณะกรรมการพิจารณาการลงทุนของต่างชาติ (Foreign Investment Review Board: FIRB) ก่อน พร้อมทั้งนี้ ประเทศออสเตรเลียจะอนุญาตให้ผู้บริหาร ผู้จัดการ ผู้เชี่ยวชาญ และคู่สมรสและผู้ติดตาม เข้าไปทำงานได้คราวละ 4 ปี โดยต่ออายุได้ไม่เกิน 10 ปี รวมทั้งให้พ่อครัวไทยที่ได้รับประกาศนียบัตรของกรมพัฒนาฝีมือแรงงานและมีสัญญาว่าจ้างงานจากกิจการในประเทศออสเตรเลียเข้าไปทำงานได้ไม่เกิน 4 ปี พร้อมกับยกเลิก Labor Market Test ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่กำหนดให้นายจ้างในประเทศออสเตรเลียต้องประกาศหาคนในประเทศมาสมัครเข้าทำงานก่อนเป็นเวลา 4 สัปดาห์หากไม่มีผู้ใดมาสมัครจึงจะอนุญาตให้ว่าจ้างคนงานจากต่างประเทศได้⁹²

สำหรับการเปิดตลาดบริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศออสเตรเลียที่ให้แก่ประเทศไทยนั้น ประเทศออสเตรเลียไม่ได้มีข้อจำกัดเป็นการเฉพาะในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางบก การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า ดังนั้น คนไทยก็สามารถเข้าไปประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ตามกรณีศึกษาในประเทศออสเตรเลียได้โดยไม่มีข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาด แต่ต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันทั่วไป เช่น หากการเข้าไปจัดตั้งธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศออสเตรเลีย มีขนาดการลงทุนใหม่เกินกว่า 10 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลียก็จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณาการลงทุนของต่างชาติก่อน เป็นต้น

3.2.1.2 การเปิดเสรีการค้าบริการและการลงทุนของประเทศไทย

⁹² กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, FTA รายประเทศ – ความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย [Online]. แหล่งข้อมูล: <<http://www.thaifta.com/ThaiFTA/Home/>

FTAbyCountry/tabid/53/ctl/detail/id/21/mid/480/usemastercontainer/true/Default.aspx>

[15 สิงหาคม 2551]

ตามความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (TAFTA) ประเทศไทยมีข้อผูกพันในการเปิดตลาดให้คนออสเตรเลียลงทุนทางตรง (Direct Investment) ได้ไม่เกินร้อยละ 50 สำหรับธุรกิจทุกประเภทที่ไม่อยู่ในบัญชี 1 และบัญชี 2 ของ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้เปิดตลาดให้ออสเตรเลียมากกว่าที่ผูกพันไว้กับประเทศอื่นภายใต้ความตกลงที่ทำกับองค์การการค้าโลก (WTO) ในบางธุรกิจ โดยให้คนออสเตรเลียถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 60 ในธุรกิจซึ่งเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ที่ใช้เงินลงทุนสูง เช่น ศูนย์แสดงสินค้านานาชาติ หอประชุม การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค สถาบันอุดมศึกษาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โรงแรมขนาดใหญ่ อุทยานสัตว์น้ำ มารีน่า และเหมืองแร่ โดยมีเงื่อนไขว่าต้องเป็นธุรกิจที่จดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทย และมีสัดส่วนหนี้สินต่อทุนไม่เกิน 3 ต่อ 1 และจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับภายในประเทศ⁹³ พร้อมกันนี้ประเทศไทยจะอนุญาตให้นักธุรกิจออสเตรเลียเข้ามาทำงานในไทยได้เฉพาะตำแหน่งผู้บริหาร ผู้จัดการ และผู้เชี่ยวชาญ โดยเข้ามาทำงานได้คราวละ 1 ปี ต่ออายุได้ไม่เกิน 5 ปี และสามารถใช้บริการ One Stop Service ได้ โดยไม่จำกัดว่าต้องเป็นบริษัทที่มีสินทรัพย์รวมเกินกว่า 30 ล้านบาท และนักธุรกิจผู้ถือบัตร APEC Business Travel Card สามารถเข้ามาประชุมและติดต่อกิจการในไทยได้ไม่เกิน 90 วัน โดยไม่ต้องขอใบอนุญาตทำงาน

รายละเอียดของการเปิดเสรีด้านการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศออสเตรเลียตามความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย โดยสรุปมีดังนี้

ตารางที่ 6 : การเปิดตลาดภาคบริการภายใต้ความตกลง TAFTA⁹⁴

เงื่อนไขของประเทศออสเตรเลีย	เงื่อนไขของประเทศไทย
-----------------------------	----------------------

⁹³ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย “ผลกระทบและแนวทางการเจรจาการค้าแบบทวิภาคี : การจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ทรัพย์สินทางปัญญา การลงทุนและการค้าบริการ,” รายงานฉบับสมบูรณ์ หน้า 4-13.

⁹⁴ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ อ้างถึงใน สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย “ผลกระทบและแนวทางการเจรจาการค้าแบบทวิภาคี : การจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ทรัพย์สินทางปัญญา การลงทุนและการค้าบริการ”, รายงานฉบับสมบูรณ์, หน้า 4-14.

เงื่อนไขของประเทศออสเตรเลีย	เงื่อนไขของประเทศไทย
<p>1.คนไทยสามารถเข้าไปจัดตั้งธุรกิจออสเตรเลียทุกประเภทได้ 100% ยกเว้นธุรกิจประเภทหนึ่งสื่อพิมพ์ การกระจายเสียง การบินระหว่างประเทศ และท่าอากาศยาน แต่จะต้องดำเนินการภายใต้นโยบายการลงทุนต่างประเทศและกฎหมาย (Foreign Acquisitions and Takeovers Act-FATA) ซึ่งระบุให้การลงทุนที่เข้าข่ายในลักษณะดังต่อไปนี้ ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณาการลงทุนของต่างชาติ (Foreign Investment Review Board: FIRB)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● การลงทุนของผู้ลงทุนต่างชาติในธุรกิจที่จัดตั้งอยู่แล้วในประเทศออสเตรเลีย ซึ่งมีมูลค่าสินทรัพย์รวมกันมากกว่า 50 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย ● การลงทุนของผู้ลงทุนต่างชาติที่จัดตั้งธุรกิจใหม่ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนตั้งแต่ 10 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย ● การลงทุนทางตรงของรัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐบาลในต่างประเทศ ● การซื้อกิจการหรือสินทรัพย์ของธุรกิจออสเตรเลียที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศซึ่งมีมูลค่าการซื้อขายตั้งแต่ 50 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย หรือมีสัดส่วนเกิน 50% ของสินทรัพย์รวมทั้งหมดของธุรกิจ ● การที่ผู้ลงทุนต่างชาติได้รับประโยชน์ในเขตเมือง รวมทั้งประโยชน์จากการเช่า การให้สินเชื่อ การแบ่งปันผลกำไร และ 	<p>1. ประเทศไทยจะเปิดตลาดให้คนออสเตรเลียลงทุนทางตรงได้ไม่เกิน 50% ในธุรกิจทุกประเภทที่ไม่อยู่ในบัญชี 1 และ 2 ของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว</p> <p>2. ประเทศไทยจะเปิดตลาดให้ประเทศออสเตรเลียมากกว่าที่ผูกพันไว้กับประเทศสมาชิกอื่นภายใต้ WTO โดยเปิดตลาดในบางธุรกิจให้คนออสเตรเลียถือหุ้นได้ไม่เกิน 60% และมีเงื่อนไขว่าต้องเป็นธุรกิจที่จดทะเบียนจัดตั้งในไทยและมีสัดส่วนหนี้สินต่อทุนไม่เกิน 3 ต่อ 1 โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับภายในประเทศ</p> <p>3. ธุรกิจที่ไทยเปิดตลาดให้ประเทศออสเตรเลียจำแนกตามสัดส่วนการถือหุ้นที่ได้รับอนุญาตมีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ธุรกิจที่ให้คนออสเตรเลียถือหุ้นได้ไม่เกิน 25% ได้แก่ Database access services เฉพาะที่ให้บริการระบบเครือข่ายภายใต้กำกับของคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กทช) ● ธุรกิจที่ให้คนออสเตรเลียถือหุ้นได้ไม่เกิน 40% ได้แก่ Domestic very small aperture terminal เฉพาะที่ให้บริการระบบเครือข่ายภายใต้กำกับของ กทช. ● ธุรกิจที่ให้คนออสเตรเลียถือหุ้นได้ไม่เกิน 50% ได้แก่ บริการขายอุปกรณ์

เงื่อนไขของประเทศออสเตรเลีย	เงื่อนไขของประเทศไทย
<p>การถือหุ้นในบริษัทที่กองทุนที่ร่วมบริการที่ดินในเขตเมือง ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด</p> <p>2. ออสเตรเลียเปิดตลาดในธุรกิจอื่นๆ เพิ่มให้ไทยนอกจากที่ผูกพันไว้ภายใต้ WTO อาทิ การซ่อมรถยนต์ บริการโทรศัพท์มือถือและดาวเทียม สถาบันสอนภาษาอังกฤษ สถาบันสอนภาษาไทย สถาบันสอนทำอาหารไทย สถาบันสอนนวดไทย ธุรกิจเหมืองแร่ และอุตสาหกรรมผลิตสินค้าทุกประเภท</p>	<p>โทรคมนาคมเช่าอุปกรณ์สถานีโทรคมนาคม และที่ปรึกษาด้านโทรคมนาคม</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ธุรกิจที่ให้นักออสเตรเลียถือหุ้นไม่เกิน 60% ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1) บริการธุรกิจ อาทิ ที่ปรึกษาด้านการจัดการทั่วไป (เฉพาะที่จัดตั้งเป็นสำนักงานปฏิบัติการภูมิภาคให้บริษัทในเครือหรือสาขา) หอประชุมขนาดใหญ่ และศูนย์แสดงสินค้านานาชาติขนาดใหญ่ 2) บริการศึกษา ได้แก่ สถาบันอุดมศึกษาที่เน้นการสอนและวิจัยด้านวิทยาศาสตร์สิ่งมีชีวิต เทคโนโลยีชีวภาพ และเทคโนโลยีนาโน 3) บริการท่องเที่ยวและการเดินทาง ได้แก่ โรงแรมหรูหรารายใหญ่และภัตตาคารเต็มรูปแบบ 4) บริการนันทนาการ วัฒนธรรมและกีฬา ได้แก่ สวนสาธารณะ (Theme Park) และอุทยานสัตว์น้ำ 5) บริการขนส่ง ได้แก่ ที่จอดรถท่องเที่ยว 6) การลงทุนในเหมืองแร่ ได้แก่ การทำเหมืองแร่บนบกและในทะเล ● ธุรกิจที่ให้นักออสเตรเลียถือหุ้นได้ 100% ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1) บริการก่อสร้าง ได้แก่ บริการ

เงื่อนไขของประเทศออสเตรเลีย	เงื่อนไขของประเทศไทย
	<p>ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคขนาดใหญ่ (เฉพาะที่มี ทุนจดทะเบียนขั้นต่ำชำระแล้ว ตั้งแต่ 1,000 ล้านบาท</p> <p>2) บริการจัดจำหน่าย และติดตั้ง ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากโรงงานใน ออสเตรเลียในไทย</p>

สำหรับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยของคนออสเตรเลียตามความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) นั้น ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) ไม่ได้กำหนดกฎเกณฑ์ไว้เป็นพิเศษ ดังนั้น จึงต้องพิจารณาตามหลักเกณฑ์ทั่วไป ดังนี้

1. **การขนส่งทางถนน:** ตามความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) ประเทศไทยไม่ได้ให้สิทธิพิเศษแก่คนออสเตรเลียในการเข้ามาประกอบกิจการขนส่งทางถนนในประเทศไทยแต่ประการใด

2. **การจัดหาสินค้า:** ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) ได้ให้สิทธิพิเศษเฉพาะเป็นบริการจำหน่ายและติดตั้งสินค้าที่ผลิตจากนิติบุคคลออสเตรเลียในประเทศไทยเท่านั้น ดังนั้น กรณีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เน้นด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบให้แก่ผู้ประกอบการจึงไม่น่าจะได้รับประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) เพราะโดยลักษณะการประกอบธุรกิจจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบจะไม่มีกระบวนการติดตั้ง

3. **คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า:** ส่วนธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้านั้น ถือเป็นธุรกิจตามบัญชี 3 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งประเทศไทยไม่ได้เปิดให้คนออสเตรเลียเข้ามาลงทุนมากกว่าที่กำหนดในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กล่าวคือ ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA) ได้ให้สิทธิแก่คนออสเตรเลียถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 50 ของทุนจดทะเบียน

จากความข้างต้น อาจสรุปได้ว่าประเทศไทยไม่ได้เปิดตลาดให้คนออสเตรเลียเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยเป็นพิเศษไม่ว่าจะเป็นธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า

3.2.2 ความตกลงระหว่างราชอาณาจักรไทยและญี่ปุ่นสำหรับความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ (Japan-Thailand Economic Partnership Agreement: JTEPA)

ความตกลงระหว่างราชอาณาจักรไทยและญี่ปุ่นสำหรับความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ (“ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น: JTEPA”) ได้มีการลงนามเมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2550 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 เป็นต้นไป ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) เป็นความตกลงเขตการค้าเสรีที่มีขอบเขตความตกลงครอบคลุมเกือบทุกด้านทั้งด้านการค้า การบริการ และการลงทุน เช่นเดียวกับความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (TAFTA)

ตามข้อผูกพันแนวนอน (Horizontal Commitments) ประเทศไทยได้กำหนดเงื่อนไขทั่วไปว่า หากไม่ได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ในการจัดตั้งธุรกิจเพื่อให้บริการ (Commercial Presence) ตามความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น ประเทศไทยจะอนุญาตเฉพาะบริษัทจำกัดจดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายไทยที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นต่างด้าวไม่เกินร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างด้าวจะต้องน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นของบริษัททั้งหมด

สำหรับบริการที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ตามกรณีศึกษา 4 กรณี คือ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้านั้น ในส่วนที่ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันตามความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) มีดังนี้

1. การขนส่งทางถนน:

ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันเฉพาะรายสาขา (Sector-Specific Commitments) ในประเภทที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางถนนในประเภทธุรกิจขนส่งอาหารแช่แข็ง bulk liquids ก๊าซ และการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ โดยได้เสนอผูกพันไม่มากกว่าที่กำหนดในข้อผูกพันแนวนอน กล่าวคือ ผู้ประกอบการจะต้องเป็นบริษัทจำกัดที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายไทยที่มีสัดส่วน

การถือหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติญี่ปุ่นไม่เกินร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นสัญชาติญี่ปุ่นจะต้องน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นของบริษัททั้งหมด รวมทั้งต้องมีข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดเพิ่มเติมด้วยว่า จำนวนคณะกรรมการของบริษัทไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องเป็นคนไทย

2. การจัดหาสินค้า:

ประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อผูกพันตามความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ในกิจกรรมโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบ

3. คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า:

ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันตามความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ในกิจกรรมด้านการจัดเก็บและคลังสินค้า (CPC 742) เท่านั้น โดยได้เสนอข้อผูกพันไม่มากกว่าที่กำหนดในข้อผูกพันแนวนอน คือ ผู้ประกอบการจะต้องเป็นบริษัทจำกัดที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายไทยที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติญี่ปุ่นไม่เกินร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นสัญชาติญี่ปุ่นจะต้องน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นของบริษัททั้งหมด

ส่วนในธุรกิจโลจิสติกส์ในสาขาอื่นๆ นั้น ประเทศไทยได้เปิดเสรีการลงทุนให้กับนักลงทุนญี่ปุ่นในธุรกิจบริการให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (ยกเว้นการบริการด้านการขนส่งทุกประเภท) เท่านั้น โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศไทย มีสัดส่วนจำนวนหุ้นที่ถือโดยคนญี่ปุ่นไม่เกินร้อยละ 51 และมีสัดส่วนเงินกู้ต่อทุน (Debt and Equity) ไม่เกิน 3 ต่อ 1 และนอกจากนั้นผู้ถือหุ้นของบริษัทจำกัดดังกล่าวจะต้องมีคุณสมบัติ กล่าวคือ⁹⁵

1. ในกรณีผู้ถือหุ้นของบริษัทจำกัดเป็นบุคคลธรรมดา จะต้องเป็นบุคคลธรรมดา สัญชาติญี่ปุ่น
2. กรณีผู้ถือหุ้นของบริษัทจำกัดเป็นนิติบุคคลที่ก่อตั้งขึ้นตามกฎหมายญี่ปุ่น นิติบุคคลนั้นจะต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

⁹⁵ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, แนวทางการขอหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจตาม มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ลงวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2550.

- คนญี่ปุ่นถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 50 ของทุนของนิติบุคคลนั้น
- กรรมการข้างมากของบริษัทต้องเป็นคนญี่ปุ่น
- กรรมการที่ได้รับมอบอำนาจให้ลงนามแทนบริษัทต้องเป็นคนญี่ปุ่น

3.3 สนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกา (Treaty of Amity and Economic Relation between The Kingdom of Thailand and The United State of America)

ประเทศไทยและสหรัฐอเมริกาได้จัดทำสนธิสัญญาทางไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกา (“สนธิสัญญาทางไมตรีฯ”) ที่ได้ลงนามเมื่อปี พ.ศ. 2511 โดยมีสาระสำคัญครอบคลุมในด้านการพาณิชย์และการเดินเรือ โดยในด้านพาณิชย์นั้น ประเทศไทยได้ตกลงให้คนสหรัฐอเมริกาได้รับการปฏิบัติเยี่ยงชาติ (National Treatment) ในการลงทุน การประกอบอาชีพ ซึ่งคนสัญชาติอเมริกันและนิติบุคคลอเมริกันมีสิทธิในการลงทุน การประกอบวิชาชีพ และการประกอบธุรกิจเช่นเดียวกับคนไทย ยกเว้นการประกอบวิชาชีพสงวน 39 ประเภทตามบัญชีท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ พ.ศ. 2522 และการประกอบธุรกิจจำนวน 6 สาขา ได้แก่ การสื่อสาร (Communication) การขนส่ง (Transport) การดูแลทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ของผู้อื่น (Fiduciary functions) การธนาคารที่เกี่ยวข้องกับการรับฝากเงิน (Banking involving depositary functions) การค้าภายในเกี่ยวกับผลิตผลทางการเกษตรพื้นเมือง (Domestic trade in indigenous agricultural products) การแสวงหาประโยชน์จากที่ดิน (Exploitation of land) และ ทรัพยากรธรรมชาติ (Exploitation of other natural resources)⁹⁶

บุคคลที่ได้รับประโยชน์ตามสนธิสัญญาทางไมตรีฯ คือ คนชาติและบริษัทของสหรัฐอเมริกา และคนชาติและบริษัทของประเทศไทย การแจ้งขอรับความคุ้มครองภายใต้สนธิสัญญาทางไมตรีฯ เพื่อประกอบธุรกิจในประเทศไทย ผู้ขอรับความคุ้มครองจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนด กล่าวคือ ผู้ขอรับความคุ้มครองจะต้องเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติอเมริกันหรือเป็นนิติบุคคลอเมริกันซึ่งมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

⁹⁶ ข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ

1. เป็นนิติบุคคลที่ก่อตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย หรือสหรัฐอเมริกา
2. มีจำนวนทุนและจำนวนผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนหรือสมาชิกข้างมากของนิติบุคคลนั้นเป็นของบุคคลสัญชาติอเมริกัน (ทั้งนี้ไม่รวมถึงจำนวนผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนหรือสมาชิกซึ่งเป็นคนไทย)
3. กรรมการมากกว่าครึ่งหนึ่งต้องเป็นคนอเมริกัน และ/หรือคนไทย
4. หากกรรมการคนหนึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามแทนบริษัทกรรมการผู้นั้นจะต้องไม่เป็นคนชาติที่สาม
5. หากกรรมการหลายคนได้รับมอบอำนาจให้ลงนามแทนบริษัทร่วมกัน กรรมการเหล่านั้นส่วนมากจะต้องไม่เป็นคนชาติที่สาม
6. หากบริษัทมีผู้ถือหุ้นข้างมากเป็นบริษัทอเมริกัน จะต้องพิจารณาสัญชาติของกรรมการบริหารของบริษัทอเมริกันที่เป็นผู้ถือหุ้นข้างมากด้วย

คนสหรัฐอเมริกาที่ประสงค์จะเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยโดยอาศัยสนธิสัญญาทางไมตรีฯ จะต้องขอให้สถานเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทยออกหนังสือถึงกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ระบุว่าผู้ขอรับความคุ้มครองเป็นนิติบุคคลสัญชาติอเมริกันซึ่งมีสิทธิประกอบธุรกิจภายใต้ความคุ้มครองตามสนธิสัญญาทางไมตรีฯ แล้วจึงจะมายื่นเรื่องขอรับหนังสือรับรองต่อทางสำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

สำหรับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนสหรัฐอเมริกา โดยการขอรับความคุ้มครองภายใต้สนธิสัญญาทางไมตรีฯ อาจพิจารณาได้ดังนี้

1. การขนส่งทางถนน: การขนส่งทางถนนถือเป็นส่วนหนึ่งของกิจการขนส่งตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ ที่ห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจ ดังนั้น คนสหรัฐอเมริกาไม่สามารถที่เข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนภายในประเทศไทยโดยอาศัยสนธิสัญญาทางไมตรีฯ ได้

2. การจัดหาสินค้า: การประกอบธุรกิจด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบ ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีฐานะเป็นผู้ขายสินค้า หรือเป็นตัวแทน หรือเป็นนายหน้าของผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนสหรัฐอเมริกาก็สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบได้ในประเทศไทยตามสนธิสัญญาทางไมตรีฯ

3. คลังสินค้า: การประกอบธุรกิจด้านคลังสินค้าจะมีขอบข่ายงานด้านการรับฝากสินค้าอยู่ด้วย ซึ่งการให้บริการด้านการรับฝากสินค้า ถือเป็นกิจการที่เป็นการดูแลทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ของผู้อื่น (Fiduciary functions) ตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ ซึ่งคนสหรัฐอเมริกาไม่สามารถประกอบธุรกิจด้านคลังสินค้าที่ให้บริการด้านการรับฝากทรัพย์สินได้ รวมทั้งไม่อาจประกอบกิจการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยเช่นกัน ตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ แต่ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการด้านคลังสินค้าในด้านอื่น นอกจากการรับฝากสินค้า เช่น การให้บริการด้านการควบคุมคลังสินค้า การให้บริการด้านการบริหารจัดการคลังสินค้า หรือการบริหารสินค้าคงคลัง เป็นต้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนสหรัฐอเมริกาก็สามารถที่จะประกอบกิจการนั้นได้ตามสนธิสัญญาทางไมตรีฯ

4. ศูนย์กระจายสินค้า: การประกอบกิจการศูนย์กระจายสินค้าก็เช่นกันกับกิจการคลังสินค้า กล่าวคือ หากศูนย์กระจายสินค้าได้เน้นที่การกระจายสินค้าแต่เพียงอย่างเดียวโดยไม่ได้มีการเก็บรักษาสินค้าหรือไม่ได้มีการรับฝากสินค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนสหรัฐอเมริกาก็สามารถที่จะประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าได้ตามสนธิสัญญาทางไมตรีฯ แต่หากการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้ามีการให้บริการด้านการรับฝากสินค้าอยู่ด้วย ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนสหรัฐอเมริกาก็ไม่สามารถที่จะประกอบกิจการดังกล่าวได้ เนื่องด้วยถือเป็นกิจการดูแลทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่นตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ นอกจากนั้น คนต่างด้าวก็ไม่อาจประกอบกิจการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งได้เช่นกัน ตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ

สำหรับบทวิเคราะห์ทางกฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวจะได้พิจารณาในบทต่อไป

บทที่ 4

บทวิเคราะห์ทางกฎหมายและกฎระเบียบ เกี่ยวกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าว

จากบทที่ 3 ผู้เขียนได้กล่าวถึงข้อจำกัดการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แต่ละประเภทธุรกิจของคนต่างด้าวว่ามีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจอย่างไร และมีช่องทางในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แต่ละประเภทเป็นกรณีพิเศษหรือไม่ โดยการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวยังมีข้อจำกัดทางกฎหมายอยู่มาก อีกทั้งกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดแต่ละฉบับยังมีความไม่สอดคล้องกันบางประการ อันเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ในบทที่ 4 ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ถึงข้อจำกัดและปัญหาทางกฎหมายในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว ว่ามีข้อจำกัดทางกฎหมายและประเด็นปัญหาในการประกอบธุรกิจอย่างไร รวมถึงมีข้อจำกัดตามความตกลงระหว่างประเทศหลักๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวอย่างไร โดยเฉพาะในธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทใน 4 ประเภทธุรกิจ คือ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า รวมทั้งจะวิเคราะห์ถึงข้อจำกัดและปัญหาการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจร ประเด็นเรื่องการเปิดเสรีด้านธุรกิจโลจิสติกส์ และปัญหาการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านอื่นๆ ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

อนึ่ง สำหรับแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวนั้น ผู้เขียนจะได้นำเสนอในบทที่ 5 ต่อไป

1. บทวิเคราะห์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทของคนต่างด้าว

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศใน 4 ประเภทธุรกิจ คือ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า มีข้อจำกัดและปัญหาทางกฎหมายในการเข้ามาประกอบธุรกิจหลายประการ ดังนี้

1.1 ข้อจำกัดและปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนน

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีข้อจำกัดและปัญหาในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนน ทั้งการขนส่งทางถนนในประเทศและการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยข้อจำกัดและปัญหาทางกฎหมายของการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนพิจารณาได้ดังนี้

1.1.1 ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนน

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศและการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของคนต่างด้าว จะมีข้อจำกัดทางกฎหมายหลายประการ ซึ่งการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศ จะมีข้อจำกัดที่มากกว่าการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

1. การขนส่งทางถนนในประเทศ

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศของคนต่างด้าว จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ อาทิเช่น พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น รวมถึงความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย

ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว จะมีข้อจำกัดห้ามประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนภายในประเทศ ตามบัญชี 2 ทำயพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี นอกจากนี้ หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้ให้บริการด้านอื่นๆ ด้วย เช่น ให้บริการด้านการควบคุมการขนส่ง เป็นต้น อาจถือเป็นการประกอบธุรกิจบริการตามบัญชี 3 (21) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก่อนการประกอบธุรกิจด้วย ซึ่งในประเด็นเรื่องขอข่ายการ

ขนส่งทางถนนประเภทใดที่จะถือเป็นการขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ในหัวข้อที่ 1.1.2 ต่อไป

นอกจากนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวยังมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งมีข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งทางบกในประเทศจะต้องได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งจากนายทะเบียนก่อน โดยผู้ขอรับอนุญาตจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้ขออนุญาตเป็นบริษัทจำกัดจะต้องมีผู้ถือหุ้นไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด และต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย และในกรณีเป็นบริษัทมหาชนจำกัดจะต้องมีผู้ถือหุ้นไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ แม้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกจะให้อำนาจแก่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการผ่อนคลายนเงื่อนไขเรื่องคุณสมบัติผู้ขออนุญาตได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางจะไม่ผ่อนคลายนเงื่อนไขเรื่องคุณสมบัติของผู้ขออนุญาต

การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเป็นกรณีพิเศษโดยผ่านช่องทางของการส่งเสริมการลงทุนนั้นไม่สามารถทำได้อย่างเต็มรูปแบบ เนื่องจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนไม่ได้ให้การส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจด้านการขนส่งทางถนนในกรณีทั่วไป โดยจะให้การส่งเสริมการลงทุนแต่เฉพาะกิจการขนส่งห้องเย็น (ประเภทที่ 1.29) เท่านั้น ดังนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวอื่นที่มีได้ประกอบกิจการขนส่งห้องเย็นก็ไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศโดยผ่านช่องทางของการส่งเสริมการลงทุน

สำหรับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ตามความตกลงระหว่างประเทศ พบว่าภายใต้ความตกลง GATS ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศได้เป็นการทั่วไป เนื่องด้วยประเทศไทยได้เสนอผูกพันในสาขาการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศเพียงกรณีเดียว คือ ธุรกิจขนส่งอาหารแช่แข็ง bulk liquids ก๊าซ และการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ (CPC 71231) เท่านั้น อีกทั้งข้อผูกพันของประเทศที่ให้ไว้แก่องค์การการค้าโลก (WTO) ภายใต้ความตกลง GATS ก็จะไม่ผูกพันเกินกว่าที่กฎหมายภายในของประเทศไทยกำหนดไว้

นอกจากนี้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนของประเทศที่ได้เข้าทำความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement) กับประเทศไทยตามที่ศึกษา กล่าวคือ คนออสเตรเลีย ภายใต้ความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (TAFTA) และคนญี่ปุ่นภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย - ญี่ปุ่น (JTEPA) ก็ไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศเป็นกรณีพิเศษ โดยอาศัยความตกลงเขตการค้าเสรีดังกล่าวได้ เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เสนอผูกพันในสาขาการขนส่งสินค้าทางถนนไว้ในความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (TAFTA) ส่วนความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ประเทศไทยก็เสนอผูกพันแต่เพียงการขนส่งสินค้าที่เป็นอาหารแช่แข็ง bulk liquids ก๊าซ และการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ และได้เสนอผูกพันไม่มากกว่าที่กฎหมายภายในกำหนดไว้

คนสหรัฐอเมริกา也不能เข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศโดยอาศัยสนธิสัญญาทางไมตรีฯ ได้เช่นกัน เนื่องด้วยการขนส่งทางถนนเป็นหนึ่งในข้อยกเว้นที่ประเทศไทยไม่ได้ให้สิทธิแก่คนอเมริกันประกอบธุรกิจตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ

2. การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

ในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไม่มีข้อจำกัดในเรื่องการเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศแต่ประการใด อย่างไรก็ตาม หากการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศดังกล่าวได้มีกระบวนการขนส่งภายในประเทศ คนต่างด้าวก็ไม่อาจทำการขนส่งในช่วงการขนส่งในประเทศได้ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรี เนื่องด้วยการขนส่งดังกล่าวถือเป็นธุรกิจขนส่งในประเทศตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว นอกจากนั้น หากการประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมีรูปแบบการให้บริการด้านอื่นอยู่ด้วย เช่น การควบคุมการขนส่ง การบริหารจัดการขนส่ง เป็นต้น ธุรกิจดังกล่าวก็ถือเป็นธุรกิจบริการตามบัญชี 3 (21) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ จะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนขนส่งทางบกกลาง โดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางก่อน จึงจะประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศได้ แม้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกจะไม่ได้กำหนดเงื่อนไขห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศโดยตรง แต่หากพิจารณาเงื่อนไขข้อ 5 ของกฎกระทรวง เรื่องการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ. 2549 จะพบว่า มีเงื่อนไขให้ผู้รับใบอนุญาตขนส่งระหว่างประเทศ จะต้องได้รับใบอนุญาตขนส่งภายในประเทศก่อน และใบอนุญาตขนส่งภายในประเทศจะต้องไม่สิ้นอายุ การกำหนดเงื่อนไขเช่นนี้เท่ากับเป็นการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขนส่งระหว่างประเทศทางอ้อมไว้ว่าจะต้องมีคุณสมบัติเช่นเดียวกับผู้ขนส่งภายในประเทศ ซึ่งจะมีผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในประเทศไทยได้

อนึ่ง แม้ว่าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางจะมีอำนาจกเว้นเงื่อนไขเรื่องให้ผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องมีใบอนุญาตขนส่งในประเทศมาขึ้นประกอบการขออนุญาตได้ แต่การยกเว้นของเงื่อนไขดังกล่าวก็จะต้องอยู่ในขอบข่ายที่กฎหมายกำหนดคือ ต้องมีความจำเป็นและมีเหตุผลพิเศษ

ผู้เขียนมีความเห็นว่าเงื่อนไขในกฎกระทรวงเรื่องการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกไม่สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งการขนส่งระหว่างประเทศจะก่อให้เกิดการพัฒนาด้านการค้าขาย และแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้าน ก่อให้เกิดความเจริญทางเศรษฐกิจ และการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมระหว่างกันด้วย อีกทั้งเป็นการสร้างความแข็งแกร่งให้กับประเทศในภูมิภาค นอกจากนั้น หากพิจารณาถึงตัวบทกฎหมายจะพบว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกก็มิได้มีเงื่อนไขจำกัดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศที่เป็นคนต่างด้าวไว้แต่ประการใด ดังนั้นในประเด็นเรื่องการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศได้ ซึ่งอาจทำได้โดยการแก้ไขกฎกระทรวงเรื่องการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ โดยตัดเงื่อนไขที่กำหนดว่าผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ จะต้องได้รับใบอนุญาตขนส่งในประเทศออก

โดยสรุปแล้วอาจกล่าวได้ว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่อาจเข้ามาให้บริการโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศได้ เนื่องด้วยมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวและพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และตามความตกลงระหว่างประเทศทั้งความตกลง GATS ความตกลงเขตการค้าเสรีตามกรณีศึกษา และสนธิสัญญาทางไมตรีฯ ก็ได้เปิดโอกาสไว้ ส่วนการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้น จะมีข้อจำกัดที่น้อยกว่าการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศ

1.1.2 ปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนน

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเข้ามาประกอบธุรกิจหลายประการ ทั้งปัญหาด้านขอข่ายการขนส่งทางบกในประเทศตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวและพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และปัญหาการบังคับใช้มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังนี้

1. ปัญหาขอข่ายการขนส่งทางถนนในประเทศตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวและพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

เนื่องด้วยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบกิจการขนส่งทางถนนในประเทศได้ เพราะมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก แต่กฎหมายทั้ง 2 ฉบับไม่ได้กำหนดกฎเกณฑ์อย่างชัดเจนว่าการขนส่งทางถนนในประเทศมีขอยข่ายเพียงใด และรวมถึงการว่าจ้างช่วงให้ขนส่ง (Subcontract) ด้วยหรือไม่ ดังนั้น จึงมีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่าการขนส่งทางถนนในประเทศลักษณะใดที่จะถือเป็นการขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

อนึ่ง เพื่อความชัดเจนในการนำเสนอ ผู้เขียนจึงได้แยกพิจารณาออกเป็น 3 หัวข้อ คือ (1) ข้อพิจารณาทั่วไปตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (2) ข้อพิจารณาเรื่องการว่าจ้างช่วงให้ขนส่ง (Subcontract) ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และ (3) ข้อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ดังนี้

(1.1) ข้อพิจารณาทั่วไปตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไม่ได้ให้นิยามคำว่า การขนส่งทางบกภายในประเทศ ซึ่งเป็นธุรกิจตามบัญชี 2 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้ และทางหน่วยงานที่รับผิดชอบก็มีได้มีการออกกฎเกณฑ์เป็นลายลักษณ์อักษรกำหนดไว้ ดังนั้น ในเรื่องการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จึงมีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่า การขนส่งทางถนนในประเทศลักษณะใดที่ถือเป็นการขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งในประเด็นดังกล่าวได้มีผู้ให้ความเห็นว่า ขอบข่ายการขนส่งทางถนนในประเทศ ที่จะถือเป็นการขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนั้นจะต้องพิจารณาจากนิยามคำว่า “ธุรกิจ” ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ประกอบกับนิยามคำว่า “ขนส่ง” ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้อง¹ ดังนี้

1. มาตรา 5 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้นิยามคำว่า “ขนส่ง” หมายถึง การขนคน สัตว์ สิ่งของโดยทางบกด้วยรถ

2. มาตรา 4 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ได้ให้นิยามคำว่า “ธุรกิจ” หมายถึง การประกอบกิจการในทางเกษตรกรรม อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การบริหารหรือกิจการอย่างอื่น อันเป็นการค้า”

ดังนั้น หากพิจารณาความหมายคำว่า “ขนส่ง” ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ประกอบกับคำว่า “ธุรกิจ” ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จึงอาจสรุปได้ว่าการขนส่งทางถนน ที่จะถือเป็นการขนส่งทางบกภายในประเทศตามบัญชี 2 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คือ การประกอบกิจการขนคน สัตว์ สิ่งของโดยทางรถจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่งภายในประเทศ ที่มีลักษณะเป็นการประกอบการในทางการค้า

ผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นข้างต้นที่ให้พิจารณาขอบข่ายการขนส่งทางถนนภายในประเทศที่ถือเป็นการประกอบธุรกิจตามบัญชี 2 จากขอบข่ายคำว่า “ธุรกิจ” ตามพระราชบัญญัติการ

¹ สัมภาษณ์ หัตถศักดิ์ วัฒน บ่อมเพ็ชร, คณะอนุกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว, 15 กันยายน 2551.

ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ประกอบกับนิยามคำว่า “ขนส่ง” ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เนื่องด้วยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเป็นกฎหมายที่มีลักษณะจำกัดการประกอบธุรกิจเป็นพิเศษ โดยจะพิจารณาแต่เพียงว่าการขนส่งทางถนนดังกล่าวถือเข้าข่ายการประกอบการค้าอันถือเป็นธุรกิจหรือไม่ หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ทำการขนส่งให้ในทางการค้าอันเป็นการประกอบการในทางพาณิชย์กรรมก็ถือเป็น การประกอบธุรกิจแล้ว ดังนั้น หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้รับจ้างขนส่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งภายในประเทศด้วยตนเองและได้มีการเรียกเก็บค่าบริการขนส่ง ก็ต้องถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประกอบการขนส่งทางบกภายในประเทศตามบัญชี 2 โดยมีต้องพิจารณาว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดังกล่าวเป็นผู้ประกอบการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกหรือไม่

(1.2) ข้อพิจารณาเรื่องการว่าจ้างช่วงให้ขนส่ง (Subcontract) ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ในเรื่องการว่าจ้างช่วงให้ขนส่ง (Subcontract) มีประเด็นที่น่าพิจารณาว่า ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่ได้ทำการขนส่งภายในประเทศด้วยตนเอง แต่ได้ว่าจ้างช่วง (Subcontract) ให้บุคคลอื่นเป็นผู้ขนส่งให้ เช่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งมีรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะทำการขนส่งระหว่างประเทศด้วยตนเอง* แต่ในขั้นตอนการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้รับของภายในประเทศ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้ว่าจ้างช่วง (Subcontract) ให้ผู้ประกอบการขนส่งภายในประเทศเป็นผู้ขนส่งสินค้าให้แก่ผู้รับของแทน โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะเรียกเก็บค่าขนส่งจากผู้ว่าจ้างเต็มจำนวน กรณีเช่นนี้จะถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวหรือไม่

ในประเด็นข้างต้น จะต้องพิจารณาว่าลักษณะการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวสำหรับการกระบวนกรขนส่งทางถนนภายในประเทศเข้าลักษณะการประกอบ “ธุรกิจ” ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวหรือไม่ ซึ่งมีผู้ตีความคำว่า “ธุรกิจ” ไว้ ดังนี้

* ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถประกอบธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศไทยได้โดยไม่ต้องขออนุญาตเนื่องด้วยการขนส่งระหว่างประเทศเป็นธุรกิจที่ไม่ต้องห้ามประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

สกล หาญสุทธีวรินทร์ ได้อธิบายคำว่า “ธุรกิจ” ไว้ว่า

“การประกอบกิจการไม่ว่าจะเป็นเกษตรกรรม อุตสาหกรรมจะถือเป็นการประกอบธุรกิจตามคำนิยามหรือไม่ องค์ประกอบสำคัญอยู่ที่ว่าเป็นการค้าหรือไม่ จะต้องพิจารณาจากสภาพที่ดำเนินการกันในสังคมซึ่งอาจให้ความหมายได้ คือ การแสวงหากำไร โดยการแสวงหากำไรจะต้องมีรายได้ แต่การประกอบกิจการที่มีรายได้ไม่ได้หมายความว่าแสวงหากำไรเสมอไป กิจการใดที่ทำการกุศลเป็นที่ชัดเจนว่าไม่ได้แสวงหากำไร แต่มีกิจการบางอย่างจำเป็นต้องมีรายได้ แต่ไม่มีวัตถุประสงค์เป็นการแสวงหากำไรก็ไม่น่าจะเป็นธุรกิจ การพิจารณาอนุญาตหรือไม่อนุญาตก็ต้องพิจารณาตามกรอบตามหลักเกณฑ์ของธุรกิจรายการนั้น”²

กรมทะเบียนการค้า ได้เคยมีหนังสือตอบข้อหารือในประเด็นเรื่องการประกอบธุรกิจตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 ซึ่งมีนิยามคำว่า “ธุรกิจ” เหมือนกับนิยามคำว่า “ธุรกิจ” ในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังนี้

1. หนังสือตอบข้อหารือกรมทะเบียนการค้าที่ พณ. 0504/268 ลงวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2522 มีใจความสรุปว่า “การประกอบกิจการวิจัยด้านการตลาดให้แก่ผู้ที่สนใจ ทั้งภายในและภายนอกประเทศให้แก่หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และธุรกิจเอกชนโดยจะคิดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามความเป็นจริงเท่านั้น ถือเป็นการประกอบธุรกิจ”
2. หนังสือตอบข้อหารือกรมทะเบียนการค้าที่ พณ. 0504/268 ลงวันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2522 มีใจความสรุปว่า “กรณีองค์กรที่จัดตั้งขึ้นโดยไม่แสวงหาผลประโยชน์ และมีการให้บริการโดยไม่แสวงหาประโยชน์ การให้บริการก็ไม่ถือว่าเป็นการกระทำที่เป็นการค้า จึงไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจ”
3. หนังสือตอบข้อหารือของทะเบียนการค้าภายใน ที่ พณ. 0504/5809 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2525 มีใจความสรุปว่า “การประกอบธุรกิจไม่จำเป็นที่ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องกระทำการด้วยตนเอง ก็อาจถือเป็นการประกอบธุรกิจได้เช่นกัน เมื่อประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 ได้กำหนดห้ามคนต่างด้าวประกอบ

² สกล หาญสุทธีวรินทร์, คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542, หน้า 19.

กิจการโรงแรม ดังนั้น เมื่อคนต่างด้าวได้ทำสัญญาเป็นผู้ประกอบการโรงแรม ให้แก่บริษัทไทยที่เป็นเจ้าของโรงแรม โดยคนต่างด้าวมีอำนาจเต็มในการประกอบการทั้งสิ้น และคนต่างด้าวได้มีส่วนได้ส่วนเสียจากผลกำไรหรือขาดทุนของกิจการนั้นด้วย ก็ต้องถือว่าคนต่างด้าวดังกล่าวเป็นผู้ประกอบกิจการโรงแรมเองแล้ว ซึ่งเป็นการต้องห้ามประกอบธุรกิจตามที่กฎหมายกำหนด”

นอกจากนี้ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ได้เคยมีหนังสือตอบข้อหารือที่ พณ. 0803/489 ลงวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2546 ในเรื่องการประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว มีใจความว่า

“การเปิดห้องอาหารเพื่อให้บริการแก่พนักงานของบริษัทโดยมิได้แสวงหาประโยชน์หรือมุ่งหวังผลกำไรจากการประกอบธุรกิจห้องอาหาร ย่อมไม่ถือว่าเป็นการดำเนินกิจการอันเป็นการค้า จึงไม่ตกอยู่ในบังคับตามนิยามคำว่า “ธุรกิจ” ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 และไม่อยู่ในข่ายที่จะต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว”

จากนิยามคำว่า “ธุรกิจ” และการตีความข้อหารือของกรมทะเบียนการค้า หรือกรมพัฒนาธุรกิจการค้าในปัจจุบัน ในประเด็นปัญหาเรื่องการว่าจ้างช่วง (Subcontract) ให้ผู้ประกอบการขนส่งในประเทศเป็นผู้ขนส่งสินค้าในประเทศให้แก่ผู้รับของแทน ผู้เขียนมีความเห็นดังนี้

1. การที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้ว่าจ้างให้ผู้ประกอบการอื่นเป็นผู้ขนส่งของให้แก่ลูกค้าในขั้นตอนการขนส่งภายในประเทศ หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้รับค่าขนส่งจากผู้ว่าจ้างทั้งจำนวน น่าจะต้องถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้ประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศตามบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวแล้ว เนื่องด้วยการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้าลักษณะเป็นการประกอบการขนส่งที่เป็นทางการค้าแล้ว

2. หากเป็นกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้คิดค่าขนส่งระหว่างประเทศ และค่าขนส่งภายในประเทศแยกออกจากกัน โดยค่าขนส่งภายในประเทศที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เรียกเก็บจากลูกค้าจะคิดตามราคาต้นทุน (at cost) ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้จ่ายให้แก่ผู้รับเหมาช่วง (Subcontractor) กรณีเช่นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวอาจถูกพิจารณา

ว่าประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวด้วยเช่นกัน เนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีวัตถุประสงค์ในการให้บริการด้านการขนส่งทางบกภายในประเทศ และได้มีการให้บริการด้านการขนส่งอันเข้านิยามการประกอบธุรกิจแล้ว ส่วนการคิดราคาจะคิดในราคาทุนหรือไม่ จะไม่ต้องนำมาพิจารณา

3. หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่ได้เข้าทำสัญญาขนส่งในประเทศกับลูกค้าโดยตรง รวมทั้งไม่ได้รับค่าขนส่งจากลูกค้า แต่เป็นคนกลางในการติดต่อให้ลูกค้าและผู้ส่งภายในประเทศเข้าทำสัญญาขนส่งกันเอง ในกรณีเช่นว่านี้ก็ถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประกอบธุรกิจขนส่งทางบกภายในประเทศตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว แต่อาจถือว่าประกอบธุรกิจเป็นตัวแทนหรือนายหน้าของผู้ขนส่งหรือผู้ส่งของแล้วแต่กรณี อันถือเป็นการประกอบธุรกิจตามบัญชี 3 (11) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งห้ามผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

4. นอกจากนี้ รวมทั้งในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการด้านการจัดการขนส่ง การควบคุมการขนส่ง ก็ไม่ถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประกอบธุรกิจขนส่งทางบกตามบัญชี 2 แต่ถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประกอบธุรกิจบริการตามบัญชี 3 (21) ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเสียก่อน จึงจะสามารถประกอบธุรกิจได้

จากข้อพิจารณาดังกล่าว จึงมีผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่สามารถประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนในประเทศโดยรับค่าบริการเป็นค่าขนส่ง เนื่องจากหากมีการรับค่าบริการเป็นค่าขนส่ง ก็ถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบธุรกิจขนส่งทางบกภายในประเทศตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว การประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนในประเทศที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวสามารถทำได้โดยมีเงื่อนไขที่เป็นไปได้ คือ การประกอบธุรกิจให้บริการควบคุมการขนส่งทางถนนภายในประเทศ ซึ่งในกรณีนี้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็จะเป็นผู้ควบคุม บริหารจัดการขนส่ง ให้แก่ผู้ว่าจ้าง แต่ในกระบวนการขนส่งต้องให้ผู้ว่าจ้างเข้าทำสัญญากับผู้ประกอบการขนส่งอื่นโดยตรงเท่านั้น และหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประกอบธุรกิจในลักษณะการให้บริการด้านการควบคุมการขนส่ง ซึ่งถือเป็นธุรกิจบริการตามบัญชี 3 (21) ทำย พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็จะต้องขออนุญาต

ประกอบธุรกิจต่ออธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว นอกจากนี้ การประกอบการค้าควบคุมการขนส่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการบริหารจัดการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เพราะหากมีลักษณะเป็นการบริหารจัดการขนส่ง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็ไม่อาจประกอบธุรกิจได้เนื่องด้วยการประกอบธุรกิจบริหารจัดการขนส่งเป็นธุรกิจที่กำหนดสัดส่วนว่าจะต้องมีผู้ถือหุ้นไทยถือหุ้นข้างมาก และจะต้องมีกรรมการข้างมากเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

ผู้เขียนมีความเห็นว่า ข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เป็นข้อจำกัดที่มีมากเกินไปและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งของประเทศไทย โดยเฉพาะประเด็นในเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย และมีทั้งการขนส่งระหว่างประเทศและการขนส่งภายในประเทศที่เชื่อมต่อกัน

(1.3) ข้อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

ส่วนขอบข่ายการขนส่งทางถนนภายในประเทศตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พิจารณาได้ว่า การประกอบการค้าขนส่งทางถนนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก คือ การรับขนของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งในราชอาณาจักรโดยทางรถและมุ่งต่อสินค้าจาง พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกเป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในเรื่องการควบคุมจัดระเบียบการขนส่ง ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งจะต้องได้รับอนุญาต หากประกอบการค้าขนส่งโดยไม่ได้รับอนุญาตจะมีความผิดอาญา³ การขนส่งทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่จะต้องขออนุญาตประกอบการขนส่งทางบกจะต้องเป็นกรณีให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ประกอบการขนส่งเอง หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ได้ทำการขนส่งด้วยเอง แต่ได้ว่าจ้างช่วงให้ผู้ประกอบการขนส่งอื่นทำการขนส่งให้แทน ก็ไม่ถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประกอบการขนส่งทางบกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกแต่ประการใด แต่อาจจะถือเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้

³ “ข้อหาหรือกรมอัยการที่ 8/2535” วารสารอัยการ 15, 175 (กันยายน 2535): 57.

2. ปัญหาการบังคับใช้มาตรา 13 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์ยกเว้นการบังคับใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้ในมาตรา 13 ซึ่งบัญญัติว่า

“ในกรณีที่มีกฎหมายอื่นกำหนดเรื่องการถือหุ้น การเป็นหุ้นส่วนหรือการลงทุนของคนต่างด้าว การอนุญาตหรือการห้ามคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจบางประเภท หรือ กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้เป็นประการใด ให้ใช้บังคับตามบทบัญญัติดังกล่าว และมีให้นำความในพระราชบัญญัตินี้ไปบังคับในส่วนที่มีกฎหมายอื่นกำหนดไว้เป็นการเฉพาะตัวแล้ว”

ตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว หากมีกฎหมายอื่นบังคับคนต่างด้าวในเรื่องเฉพาะนี้ไว้แล้ว ก็จะต้องใช้บังคับตามกฎหมายเฉพาะนั้นๆ และมีให้นำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไปใช้บังคับ ในส่วนที่มีกฎหมายอื่นกำหนดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ซึ่งรวมถึงกรณีที่มีกฎหมายกำหนดเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นด้วย

ในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นผู้ขนส่งเอง มีประเด็นพิจารณาว่ากรณีที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกได้กำหนดเงื่อนไขและคุณสมบัติผู้ขอรับอนุญาตประกอบการขนส่งทางบกไว้แล้วว่าจะต้องเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย หรือในกรณีบริษัทจำกัดจะต้องมีบุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 หรือในกรณีบริษัทมหาชนจำกัดจะต้องมีผู้ถือหุ้นที่เป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนทุนชำระแล้ว แต่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกได้ให้อำนาจคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางสามารถผ่อนปรนเงื่อนไขดังกล่าวได้ ดังนั้น หากคนต่างด้าวได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งทางบกแล้ว คนต่างด้าวจะต้องขอรับอนุญาตตามพระราชบัญญัติการประกอบการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวอีกหรือไม่

ในประเด็นมาตรา 13 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกในประเทศนั้น ยังไม่เคยมีผู้ตีความไว้ แต่ทางคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เคยตีความในประเด็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการธนาคารพาณิชย์ ธุรกิจเงินทุน ธุรกิจหลักทรัพย์ และธุรกิจเครดิตฟองซิเออร์ โดยกฎหมายดังกล่าวได้มีบทบัญญัติที่กำหนดเรื่องหุ้นไว้

โดยเฉพาะ คือ พระราชบัญญัติการธนาคารพาณิชย์ พ.ศ. 2505 และ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจเงินทุน ธุรกิจหลักทรัพย์ และธุรกิจเครดิตฟองซิเออร์ พ.ศ. 2522 ดังนี้⁴

“พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นการประกอบธุรกิจด้านการค้าหรือบริการสำหรับช้อยกเว้นที่บัญญัติไว้ในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งเป็นช้อยกเว้นจากหลักทั่วไปนั้นต้องตีความโดยเคร่งครัด กล่าวคือ เฉพาะกรณีที่มีกฎหมายอื่นได้กำหนดเรื่องการถือหุ้น การเป็นหุ้นส่วน การลงทุนของคนต่างด้าว การอนุญาตหรือการห้ามคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจบางประเภท หรือกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้เป็นประการใดเท่านั้น จึงให้ใช้บังคับตามกฎหมายดังกล่าวและไม่ให้นำความในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาใช้บังคับเฉพาะในส่วนที่มีกฎหมายอื่นกำหนดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ดังนั้น จึงขึ้นอยู่กับบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการธนาคารพาณิชย์ พ.ศ. 2505 ก็ดี พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจเงินทุน ธุรกิจหลักทรัพย์ และธุรกิจเครดิตฟองซิเออร์ พ.ศ. 2522 ก็ดี ได้กำหนดเรื่องดังกล่าวข้างต้นไว้หรือไม่ ถ้ามีบทกำหนดเกี่ยวกับเรื่องหนึ่งเรื่องใดที่ระบุไว้ ก็ไม่นำความในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไปใช้บังคับในส่วนในเรื่องนั้นๆ นอกเหนือจากนั้น บทบัญญัติของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวยังต้องใช้บังคับกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว การที่ข้อความของบทบัญญัติมาตรา 13 บัญญัติเป็นช้อยกเว้นว่า “มิให้นำความในพระราชบัญญัตินี้ไปใช้บังคับในส่วนที่มีกฎหมายอื่นกำหนดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว” มิได้ทำให้เป็นการยกเว้นไม่ใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวทั้งฉบับ ดังนั้นส่วนหนึ่งส่วนใดที่กฎหมายอื่นมิได้กำหนดไว้เป็นการเฉพาะในเรื่องที่ระบุ ก็ต้องใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจคนต่างด้าบบังคับ”

จากความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา พิจารณาได้ว่าคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตีความว่าหากมีกฎหมายกำหนดเรื่องการถือหุ้น การเป็นหุ้นส่วนหรือการลงทุนของคนต่างด้าว การอนุญาตหรือห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจบางประเภท หรือกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ก็จะต้องบังคับตามกฎหมายเฉพาะไป จะนำ

⁴ บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่อง หารือปัญหาข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจ ของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไปใช้บังคับไม่ได้ แต่สำหรับส่วนอื่นที่ไม่ได้มีกฎหมายเฉพาะกำหนด ก็จะต้องบังคับใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามปกติ

ในประเด็นเรื่องการขนส่งทางถนนภายในประเทศนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกซึ่งได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งทางบกในประเทศไว้ว่าจะต้องเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย หรือในกรณีที่เป็นนิติบุคคลก็ต้องมีบุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นหรือลงทุนในสัดส่วนที่กฎหมายกำหนดนั้น เป็นกฎหมายที่ได้มีบทบัญญัติเฉพาะในเรื่องการเป็นหุ้นส่วนหรือการลงทุนของคนต่างด้าว การอนุญาตหรือห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจบางประเภท หรือกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้เป็นการเฉพาะตามมาตรา 13 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เนื่องด้วยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกไม่มีบทนิยามเกี่ยวกับคนต่างด้าวหรือบทบัญญัติที่กำหนดลักษณะของความเป็นคนต่างด้าวไว้ และการจะถือว่าธุรกิจใดมีกฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะกฎหมายดังกล่าวควรจะต้องบัญญัติไว้อย่างชัดเจนถึงความเป็นคนต่างด้าว และกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการถือหุ้น การเป็นหุ้นส่วน การลงทุนของคนต่างด้าว การอนุญาตหรือการห้ามคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจบางประเภท หรือกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้อย่างชัดเจน

ดังนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจขนส่งทางบกจากทางนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดเงื่อนไขผู้ถือหุ้นไทยไว้แล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็ต้องขอรับอนุญาตประกอบธุรกิจตามมาตรา 17 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวอีก เนื่องด้วยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกมิใช่กฎหมายเฉพาะอันเข้าข้อยกเว้นตามมาตรา 13 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

1.2 ข้อจำกัดและปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาสินค้า

1.2.1 ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาสินค้า

ในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/

วัตถุดิบในประเทศไทยอย่างมาก ทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีฐานะเป็น (1) ผู้ขายสินค้า/วัตถุดิบ (2) ตัวแทน และ (3) นายหน้า

ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบมีฐานะเป็นผู้ขายสินค้า ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะไปจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบจากหลายๆ แหล่งมาขายให้แก่ผู้ประกอบการถือเป็นการประกอบธุรกิจการค้าส่งตามบัญชี 3 (15) ทำयพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เนื่องจากมีลักษณะเป็นการซื้อมาขายไป และไม่ได้เป็นการขายให้ผู้บริโภคสุดท้าย (End User) ดังนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีทุนขั้นต่ำน้อยกว่า 100 ล้านบาทต่อหนึ่งร้านค้าจะต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจค้าส่งต่ออธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว แต่หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีทุนขั้นต่ำ 100 ล้านบาทหรือมากกว่าต่อหนึ่งร้านค้าขึ้นไป ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็ไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจแต่ประการใด

สำหรับช่องทางการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเป็นกรณีพิเศษนี้ พบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวที่มีฐานะเป็นผู้ขายวัตถุดิบสามารถประกอบธุรกิจเป็นกรณีพิเศษโดยการขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ในกิจการประเภทที่ 7.6 ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศได้ แต่จะมีข้อจำกัดในการจัดหาจัดซื้อได้เฉพาะสินค้าที่เป็นวัตถุดิบและชิ้นส่วนเท่านั้น รวมทั้งจะต้องมีแหล่งจัดหาจัดซื้อทั้งภายในประเทศและต่างประเทศด้วย

ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีฐานะเป็นตัวแทนหรือนายหน้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็จะมีข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบธุรกิจด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบที่ประเทศไทย เนื่องด้วยเป็นธุรกิจตามบัญชี 3 (11) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งต้องห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เว้นแต่เป็นตัวแทนหรือนายหน้าที่มีลักษณะเป็นตัวแทนหรือนายหน้าในการซื้อขาย จัดซื้อหรือจัดจำหน่ายสินค้าที่มีลักษณะเป็นการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศโดยมีทุนขั้นต่ำตั้งแต่ 100 ล้านบาทขึ้นไป ดังนั้น ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นตัวแทนหรือนายหน้าให้แก่ผู้ประกอบการในประเทศเพื่อจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบจากต่างประเทศ และมีทุนขั้นต่ำตั้งแต่ 100 ล้านบาทขึ้นไป ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวดังกล่าวก็สามารถประกอบธุรกิจได้โดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจ แต่หากผู้ให้บริการ

โลจิสติกส์ต่างด้าวได้กระทำการเป็นตัวแทนหรือนายหน้าที่ทำหน้าที่ในการจัดหาตลาดในประเทศ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์กลับต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว การกำหนดเช่นนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าไม่ได้เป็นการส่งเสริมผู้ผลิตสินค้า หรือวัตถุดิบภายในประเทศเท่าที่ควร

สำหรับช่องทางการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเป็นกรณีพิเศษ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวที่มีฐานะเป็นตัวแทนหรือนายหน้าไม่สามารถเข้ามาในช่องทางการขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เนื่องด้วยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนไม่ได้ให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการดังกล่าว

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบในประเทศไทยภายใต้ความตกลง GATS ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวทั้งที่มีฐานะเป็นผู้ขายสินค้า เป็นตัวแทนหรือนายหน้า ไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบในประเทศไทยเช่นเดียวกับกรณีการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศไทยเนื่องด้วยประเทศไทยไม่ได้เสนอผูกพันในบริการสาขาดังกล่าว

นอกจากนี้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนของประเทศที่ได้เข้าทำความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement) กับประเทศไทยตามกรณีศึกษา กล่าวคือ คนออสเตรเลีย ภายใต้ความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย (TAFTA) และคนญี่ปุ่นภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย – ญี่ปุ่น (JTEPA) ก็ไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบได้ เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เสนอผูกพันในสาขาดังกล่าวไว้ในความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย (TAFTA) และความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย – ญี่ปุ่น (JTEPA) ตามลำดับเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ภายใต้สนธิสัญญาทางไมตรีฯ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบที่เป็นคนอเมริกันสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบในประเทศไทยได้ ทั้งที่มีฐานะเป็นผู้ขายวัตถุดิบ เป็นตัวแทน หรือเป็นนายหน้า โดยจะต้องขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวต่ออธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

จากข้อจำกัดดังกล่าว พิจารณาได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบในประเทศตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว แต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็อาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบในประเทศไทยได้ ในช่องทางการขอรับการส่งเสริมการลงทุน หรือผ่านสนธิสัญญาทางไมตรีฯ ได้ แต่หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบที่มีฐานะเป็นผู้ขายสินค้า ที่มีทุนขั้นต่ำ 100 ล้านบาทหรือมากกว่าต่อหนึ่งร้านค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็สามารถประกอบธุรกิจค้าส่งตามบัญชี 3 (15) ได้โดยไม่ต้องขอรับอนุญาต หรือในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบที่มีฐานะเป็นตัวแทนหรือนายหน้าในการจัดซื้อสินค้าจากต่างประเทศอันมีลักษณะเป็นการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศที่มีทุนขั้นต่ำตั้งแต่ 100 ล้านบาทขึ้นไป ก็สามารถประกอบธุรกิจตัวแทนหรือนายหน้าตามบัญชี 3 (11) ได้โดยไม่ต้องขอรับอนุญาตเช่นกัน

1.2.2 ปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาสินค้า

เนื่องด้วยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวที่มีทุนขั้นต่ำตั้งแต่ 100 ล้านบาทขึ้นไปอาจประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาสินค้าได้โดยไม่ต้องขอรับอนุญาตตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จึงมีประเด็นปัญหาที่จะต้องพิจารณาว่าทุนขั้นต่ำ 100 ล้านบาทที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะใช้สำหรับประกอบธุรกิจด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบได้โดยไม่ต้องขอรับอนุญาตประกอบธุรกิจนั้นคำนวณอย่างไรในกรณีบริษัทจำกัด กล่าวคือ จะพิจารณาจากทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือพิจารณาจากจำนวนทุนที่ผู้ถือหุ้นได้ชำระค่าหุ้นแล้ว เนื่องจากในกรณีบริษัทจำกัด คณะกรรมการของบริษัทจำกัดสามารถเรียกให้ผู้ถือหุ้นสามารถส่งใช้เงินค่าหุ้นได้อย่างน้อยร้อยละ 25 ดังนั้น หากบริษัทจำกัดมีทุนจดทะเบียน 100 ล้านบาท แต่ได้เรียกให้ผู้ถือหุ้นชำระค่าหุ้นเพียงร้อยละ 25 กล่าวคือ 25 ล้านบาท เช่นนี้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นบริษัทจำกัดดังกล่าวสามารถที่จะประกอบธุรกิจจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบที่เป็นการค้าส่งตามบัญชี 3 (15) หรือเป็นตัวแทนหรือนายหน้าที่มีลักษณะเป็นการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ ตามบัญชี 3 (11) ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้หรือไม่

ในประเด็นข้างต้น กรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้เคยมีหนังสือตอบข้อหารือมีใจความสรุปว่า “หากบริษัทประสงค์จะประกอบธุรกิจค้าส่งและค้าปลีก โดยไม่ต้องขอรับอนุญาตจะต้องมีทุนตามความเป็นจริงที่ใช้เริ่มต้นประกอบธุรกิจ สำหรับธุรกิจค้าปลีกไม่น้อยกว่า 100 ล้านบาท และ

ธุรกิจค้าส่งอีกไม่น้อยกว่า 100 ล้านบาท” จากหลักเกณฑ์ในหนังสือตอบข้อหารือของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า พิจารณาได้ว่ากรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้มีการตีความว่าทุนขั้นต่ำของบริษัทจำกัด จะต้องเป็นทุนตามความเป็นจริง คือ เป็นทุนที่ได้ชำระค่าหุ้นแล้ว เช่น บริษัทจำกัดมีทุนจดทะเบียน 100 ล้านบาท แต่ได้ชำระค่าหุ้นเพียงร้อยละ 25 (25 ล้านบาท) บริษัทจำกัดก็ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจค้าส่ง หรือในกรณีที่บริษัทจำกัดมีทุนจดทะเบียนจำนวน 500 ล้านบาท แต่ได้เรียกชำระค่าหุ้นในอัตราร้อยละ 25 ก็ต้องถือว่าบริษัทจำกัดมีทุนจำนวน 125 ล้านบาท ซึ่งสามารถประกอบธุรกิจค้าส่งได้ 1 ร้านค้า ในประเด็นนี้ ดร. นิพนธ์ จิตะสมบัติ ได้ความเห็นเห็นว่า ทุนขั้นต่ำของบริษัทจำกัด คือทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด ส่วนทุนที่ชำระแล้วให้ชำระแค่ร้อยละ 25 ก็ได้⁵

ผู้เขียนเห็นด้วยกับ ดร. นิพนธ์ จิตะสมบัติ เนื่องด้วยการพิจารณาทุนขั้นต่ำของบริษัทจำกัดเพื่อประกอบกิจการ จะต้องพิจารณาจากทุนจดทะเบียน พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้กำหนดนิยามคำว่า “ทุนขั้นต่ำ” และ “ทุน” ไว้ในมาตรา 4 กล่าวคือ “ทุนขั้นต่ำ คือ ทุนของคนต่างด้าวในกรณีที่คนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย” และ “ทุนของบริษัทจำกัด คือ ทุนจดทะเบียน” ดังนั้น ในกรณีเป็นทุนขั้นต่ำของบริษัทจำกัด ก็จะต้องหมายถึงทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หากบริษัทจำกัดใดมีทุนจดทะเบียนที่ 100 ล้านบาทแล้ว ก็ต้องถือบริษัทจำกัดนั้นมีทุนขั้นต่ำ 100 ล้านบาทและสามารถประกอบธุรกิจค้าส่ง หรือธุรกิจตัวแทนหรือนายหน้าจัดซื้อสินค้าอันมีลักษณะเป็นการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศได้โดยไม่ต้องขออนุญาต โดยมีต้องพิจารณาว่าบริษัทจำกัดดังกล่าวได้เรียกชำระค่าหุ้นเท่าใด นอกจากนี้ หากพิจารณาถึงหลักเกณฑ์การตีความกฎหมายในกรณีเป็นกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดสิทธิจะต้องมีการตีความโดยเคร่งครัด ดังนั้น เมื่อพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้มีข้อกำหนดในเรื่องทุนขั้นต่ำในกรณีบริษัทจำกัดไว้เป็นที่ชัดเจนแล้ว ก็จะต้องตีความว่าทุนขั้นต่ำของบริษัทจำกัด คือ ทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัดเท่านั้น จะตีความว่าเป็นทุนที่ได้ชำระค่าหุ้นแล้วไม่ได้ เพราะหากกฎหมายประสงค์ให้ทุนขั้นต่ำของบริษัทจำกัด หมายความว่ารวมถึงทุนที่ได้เรียกชำระเงินจากผู้ถือหุ้นแล้ว พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก็น่าที่จะบัญญัติคานิยามคำว่า “ทุน” ของบริษัทจำกัดว่าหมายถึงทุนชำระแล้วเช่นเดียวกับกรณีบริษัทมหาชนจำกัด

⁵ นิพนธ์ จิตะสมบัติ, “พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542,” จุฬาลงกรณ์วารสาร 18, 69 (ตุลาคม – ธันวาคม 2548): 110.

ในประเด็นเรื่องการตีความ “ทุนขั้นต่ำ” ในกรณีบริษัทจำกัดนั้น ผู้เขียนขอเสนอให้ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา “ทุนขั้นต่ำ” ของบริษัทจำกัด จากทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด

1.3 ข้อจำกัดและปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า

1.3.1 ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า

ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว มีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจคลังสินค้า อันเป็นธุรกิจบริการตามบัญชี 3 (21) ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะประกอบธุรกิจได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวแล้วเท่านั้น

นอกจากนั้น หากการให้บริการด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีลักษณะเป็นการรับฝากทรัพย์สินเพื่อบำเหน็จในทางการค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะต้องขอรับอนุญาตประกอบการคลังสินค้าจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้าด้วย เว้นแต่เป็นการประกอบการคลังสินค้าทัณฑ์บนซึ่งได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายศุลกากร ซึ่งไม่อยู่ภายใต้บังคับของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58

แม้ว่าประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 และประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า จะไม่มีข้อกำหนดห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจคลังสินค้า แต่ในทางปฏิบัติแล้ว ผู้ขออนุญาตที่เป็นคนต่างด้าวก็ต้องได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจบริการตามบัญชี 3(21) ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก่อน จึงจะสามารถมายื่นขออนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้าต่อไป ดังนั้น หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็ไม่สามารถขอ

อนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้าได้

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว โดยช่องทางของการส่งเสริมการลงทุน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวกับคลังสินค้าเฉพาะกิจการประเภทที่ 7.5.3. กิจการเขตคลังสินค้าทันสมัยสำหรับประกอบการค้าเสรี และเขตปลอดอากรเท่านั้น โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อน ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจด้านคลังสินค้าโดยอาศัยช่องทางของการส่งเสริมการลงทุนได้ แต่ทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะให้การส่งเสริมการลงทุนเฉพาะการประกอบกิจการคลังสินค้าทันสมัยบนเท่านั้น ไม่รวมถึงการประกอบกิจการคลังสินค้าทั่วไป

สำหรับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าในประเทศไทยภายใต้ความตกลง GATS ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันต่อองค์การการค้าโลก (WTO) ในกิจกรรมด้านการจัดเก็บและคลังสินค้า (CPC 742) ซึ่งประเทศไทยไม่ได้เสนอมากกว่าที่กำหนดในกฎหมายภายใน โดยข้อผูกพันของประเทศไทยมีเงื่อนไขที่ผู้ประกอบการจะต้องเป็นบริษัทจำกัดที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายไทยที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไม่เกินร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียน และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างด้าวต้องน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด ดังนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็ไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าภายใต้ความตกลง GATS ได้

นอกจากนี้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนของประเทศที่ได้เข้าทำความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement) กับประเทศไทยตามกรณีศึกษา กล่าวคือ คนออสเตรเลียภายใต้ความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (TAFTA) และคนญี่ปุ่นภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย - ญี่ปุ่น (JTEPA) ก็ไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าในประเทศไทยโดยอาศัยความตกลงเขตการค้าเสรี เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อผูกพันในสาขาดังกล่าวไว้ในความตกลงการค้าเสรีไทย - ออสเตรเลีย (TAFTA) ส่วนความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ประเทศไทยก็เสนอผูกพันแต่ในกิจกรรมด้านการจัดเก็บและคลังสินค้า (CPC 742) เท่านั้น โดยได้เสนอผูกพันไม่มากกว่าที่กฎหมายภายในกำหนด แต่หากเป็นการให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าในเรื่องที่เกี่ยวกับการให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ คน

ญี่ปุ่นอาจเข้ามาประกอบธุรกิจการให้คำปรึกษาในประเทศไทยโดยอาศัยความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย – ญี่ปุ่น (JTEPA) ได้ เนื่องจากภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย – ญี่ปุ่น (JTEPA) ประเทศไทยได้เปิดให้คนญี่ปุ่นสามารถเข้ามาให้บริการด้านการให้ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยได้โดยอนุญาตให้คนญี่ปุ่นสามารถถือหุ้นได้ร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด ซึ่งคนญี่ปุ่นที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย – ญี่ปุ่น (JTEPA) จะต้องขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวต่ออธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ภายใต้สนธิสัญญาทางไมตรีฯ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าที่เป็นคนสหรัฐอเมริกาไม่สามารถประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าที่มีขอบข่ายด้านการรับฝากสินค้าได้ เนื่องด้วยการรับฝากสินค้ามีลักษณะเป็นกิจการที่เป็นการดูแลทรัพย์สินของบุคคลอื่น (Fiduciary Functions) ตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ แต่ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการด้านคลังสินค้าในด้านอื่น เช่น การให้บริการด้านการควบคุมคลังสินค้า การให้บริการด้านการบริหารจัดการคลังสินค้า หรือการบริหารสินค้าคงคลัง เป็นต้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนสหรัฐอเมริกาก็สามารถประกอบกิจการนั้นได้ตามสนธิสัญญาทางไมตรีฯ โดยจะต้องขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

จากข้อจำกัดต่างๆ พิจารณาได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว แต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจขออนุญาตประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าในประเทศไทยได้ภายใต้กฎหมายดังกล่าว นอกจากนี้ การเข้ามาประกอบธุรกิจคลังสินค้าในประเทศไทยของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวยังมีประเด็นปัญหาการประกอบธุรกิจหลายประการซึ่งจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

1.3.2 ปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า

ในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มีปัญหาในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์หลายประการ ดังนี้

1. ปัญหาเรื่องขอข่ายการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าส่วนใหญ่ จะเป็นธุรกิจบริการตามบัญชี 3(21) ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งคนต่างด้าวอาจได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจได้ แต่ในบางกรณีการประกอบธุรกิจให้บริการด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ได้มีแต่เฉพาะการรับฝากสินค้า การให้บริการติดฉลากสินค้า การให้บริการด้านการบริหารคลังสินค้า หรือการให้บริการด้านการบรรจุใหม่ (Repack) เท่านั้น แต่การประกอบธุรกิจด้านคลังสินค้าในบางกรณีอาจจะขยายไปถึงกระบวนการขนส่งของด้วย ซึ่งจะมีปัญหาที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่สามารถขนส่งสินค้าที่รับฝากไปให้ผู้รับของได้โดยตรง เนื่องด้วยถือเป็นการขนส่งในประเทศตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งโดยปกติแล้วจะไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจ และยังมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกที่ห้ามคนต่างด้าวประกอบการขนส่งทางถนนภายในประเทศด้วย

นอกจากนั้น หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าที่เป็นคนต่างด้าว ไปว่าจ้างผู้ขนส่งอื่นให้ทำการขนส่งให้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็ไม่อาจรับค่าบริการเป็นค่าขนส่งจากลูกค้าได้ เพราะอาจติดปัญหาเรื่องการขนส่งทางบกภายในประเทศตามบัญชี 2 ทำยพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในเรื่องปัญหาการขนส่งทางถนน

การที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีข้อจำกัดในกระบวนการขนส่งของในประเทศนั้น มีผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่อาจประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าได้อย่างครบวงจรได้ และเป็นผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์บางรายหลีกเลี่ยงการขออนุญาตประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยวิธีการให้บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นแทน (Nominee)

จากข้อจำกัดดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไม่สอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ดังนั้น หากจะมีการผ่อนคลายให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว

สามารถมีกระบวนการขนส่งของที่เก็บในคลังสินค้าได้ ก็จะเป็นการสนับสนุนธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าและเป็นการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์โดยรวม

2. ปัญหากฎเกณฑ์การประกอบกิจการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58

ในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีอุปสรรคและปัญหาในเรื่องกฎเกณฑ์การประกอบกิจการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ไม่สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า เนื่องด้วยตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้าได้กำหนดให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าที่ได้รับอนุญาตสามารถทำกิจกรรมด้านคลังสินค้าได้จำกัดเพียง 6 ประการ⁶ ดังมีรายละเอียดที่ได้กล่าวมาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 2.1.3.1 ซึ่งข้อจำกัดบางข้อนั้นไม่สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า เช่น ข้อกำหนดในเรื่องการนำเงินไปลงทุนหาผลประโยชน์ ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าสามารถนำเงินไปลงทุนได้เพียง 3 กรณี กล่าวคือ (1) การซื้อหลักทรัพย์ของรัฐบาลไทย (2) การซื้อหลักทรัพย์ขององค์การรัฐบาล หรือรัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลค้ำประกัน หรือ (3) การถือหุ้นในบริษัทอื่น การกำหนดในลักษณะดังกล่าวเป็นการจำกัดให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าจะนำเงินไปลงทุนขยายธุรกิจหรือทำธุรกิจอื่นไม่ได้ ซึ่งไม่สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ที่จะช่วยลดต้นทุนในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการ และทำให้การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าของประเทศไทยเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนั้น หากพิจารณาข้อข้อยกเว้นการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะพบว่ามีการให้บริการที่มากกว่าข้อข้อยกเว้น 6 ประการ ที่กำหนดโดยประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า เช่น การให้บริการด้านการบริหารสินค้าคงคลัง หรือการให้คำปรึกษาด้านคลังสินค้า เป็นต้น ดังนั้น จึงมีผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าจะให้บริการด้านการบริหารสินค้าคงคลังและให้บริการด้านการให้คำปรึกษาด้านคลังสินค้าไม่ได้ เพราะกิจกรรมดังกล่าวไม่อยู่ในข้อข้อยกเว้นการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า

⁶ ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า ข้อ 11

กรณีนี้ที่กฎหมายกำหนดว่ากิจการคลังสินค้าสามารถประกอบธุรกิจได้เพียง 6 ประการเท่านั้น ก็จะมีผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรที่มีการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่หลากหลายไม่สามารถประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าไปพร้อมกับการประกอบธุรกิจด้านอื่นได้ในองค์กรเดียวกัน โดยหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรประสงค์จะประกอบธุรกิจคลังสินค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรก็ต้องแยกธุรกิจคลังสินค้าออกมาจดทะเบียนเป็นบริษัทใหม่ ซึ่งในประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่ากฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจคลังสินค้าไม่สนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย จึงควรมีการแก้ไขกฎหมายในเรื่องการควบคุมกิจการด้านคลังสินค้าโดยกำหนดข้อยกเว้นการประกอบกิจการคลังสินค้าให้มีข้อยกเว้นด้านการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้วย ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย

จากข้อจำกัดในเรื่องข้อยกเว้นการประกอบธุรกิจคลังสินค้า พิจารณาได้ว่าประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า มีความไม่สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าและการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศ

นอกจากนั้น การที่กฎหมายมีบทบัญญัติที่จำกัดการประกอบธุรกิจมากเกินไป และไม่สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจ ก็มีผลให้ผู้ประกอบโลจิสติกส์บางรายปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการด้านคลังสินค้าจากเดิมที่เน้นที่รับฝากทรัพย์สินมาเป็นสัญญาให้บริการด้านการบริหารจัดการคลังสินค้า ซึ่งจะไม่ติดข้อจำกัดในเรื่องประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 แทน โดยในสัญญาให้บริการด้านการบริหารจัดการคลังสินค้า จะให้บริการด้านควบคุมและจัดการสินค้าที่อยู่ในคลังสินค้า และได้มีการตกลงว่าสัญญาดังกล่าวไม่ถือเป็นการฝากทรัพย์สิน ทำให้ไม่เข้าเงื่อนไขกิจการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 และยังมีผลให้สิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้รับบริการแตกต่างออกไปจากสัญญาฝากทรัพย์สิน ซึ่งอาจเป็นเหตุให้ผู้รับบริการมีสิทธิตามกฎหมายน้อยลงได้ จากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการประกอบธุรกิจคลังสินค้า จึงมีผลให้กฎหมายดังกล่าวมีผลใช้บังคับแก่ผู้ประกอบการในวงจำกัดอย่างมาก ดังเห็นได้จากผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการคลังสินค้าจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์จะมีเพียงแค่ 59 รายเท่านั้น

1.4 ข้อจำกัดและปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้า

1.4.1 ข้อจำกัดการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้า

ศูนย์กระจายสินค้าถือเป็นการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ที่เน้นการกระจายสินค้า โดยมีทั้งกระบวนการรับสินค้า กระบวนการจัดส่งและกระจายสินค้า และในบางครั้งจะมีกระบวนการจัดเก็บสินค้า และการเบิกจ่ายสินค้าด้วย จากลักษณะการประกอบกิจการของศูนย์กระจายสินค้าที่มีความหลากหลาย ทำให้ในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจอย่างมาก

ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว การประกอบกิจการของศูนย์กระจายสินค้าโดยหลักแล้วจะถือเป็นการประกอบธุรกิจบริการตามบัญชี 3 (21) ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าได้ทำการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศให้แก่ลูกค้าเอง ก็ต้องถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้ประกอบธุรกิจขนส่งทางบกภายในประเทศตามบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว รวมทั้งอาจถือเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งจะต้องได้รับอนุญาตก่อนประกอบธุรกิจด้วย

สำหรับช่องทางการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเป็นกรณีพิเศษ พบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวสามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้แต่เฉพาะในกิจการประเภทที่ 7.6 กิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย (Distribution Center) ซึ่งไม่มีเงื่อนไขในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าว แต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะไม่สามารถสิทธิประโยชน์ในด้านภาษี กิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัยประเภทที่ 7.6 มีขอบข่ายให้รับฝากสินค้าได้เฉพาะสินค้านำเข้าที่ได้เสียอากรหรือของที่ใช้สิทธิอากรมาแล้ว รวมทั้งขอบข่ายที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมจะรวมไปถึงการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้า ซึ่งจะมีกระบวนการขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ดังนั้น หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็สามารถนำบัตรส่งเสริม

การลงทุนมาขอออกหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวต่อทางอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เพื่อประกอบธุรกิจในขอบข่ายที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

อย่างไรก็ตาม แม้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะให้ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ในกิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัยสามารถประกอบการขนส่งได้ด้วย แต่ในทางปฏิบัติ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็ไม่สามารถทำการกระจายสินค้าให้แก่ลูกค้าโดยทำการขนส่งทางบกในประเทศด้วยตนเองได้ เนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องการขอใบอนุญาตขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ทั้งนี้ เพราะการได้รับการส่งเสริมการลงทุนไม่ได้ให้การยกเว้นพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

เป็นที่น่าสังเกตว่าคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนไม่มีนโยบายให้การส่งเสริมการลงทุนกิจการประเภทที่ 7.7 กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center) แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าการกระจายสินค้าระหว่างประเทศซึ่งเน้นการกระจายสินค้าส่งออกไปยังต่างประเทศนั้นมีความสำคัญเป็นอย่างมาก และเป็นประโยชน์ต่อการผู้ประกอบการไทยในด้านการส่งออกเป็นอย่างมาก กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัยจะช่วยให้ผู้ผลิตสินค้าในประเทศผู้ส่งออก ให้สามารถกระจายสินค้าไปยังต่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น และเป็นการเปิดตลาดใหม่ๆ ในต่างประเทศของผู้ประกอบการในประเทศ และกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัยในบางกรณีมีความจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีในการกระจายสินค้าเพื่อช่วยลดต้นทุนในการผลิต ดังนั้น การผ่อนคลายกฎเกณฑ์ในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัยที่ให้คนต่างด้าวสามารถขอรับการส่งเสริมในกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัยจะเป็นผลดีต่อประเทศไทยในการกระจายสินค้าและเปิดตลาดส่งออกสินค้าไทยในต่างประเทศ รวมทั้งนำเทคโนโลยีมาช่วยในการกระจายสินค้าจะทำให้ต้นทุนด้านการกระจายสินค้าลดลง ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยรวมด้วย

สำหรับการเข้ามาประกอบธุรกิจศูนย์กระจายสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว โดยอาศัยสนธิสัญญาที่ประเทศไทยได้เข้าทำสนธิสัญญาหรือเป็นภาคี จะพบว่าภายใต้ความตกลง

GATS ประเทศไทยไม่ได้เสนอผูกพันที่จะเปิดให้คนของภาคีสมาชิกเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านศูนย์กระจายสินค้าในประเทศไทย

นอกจากนี้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนของประเทศที่ได้เข้าทำความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement) กับประเทศไทยตามกรณีศึกษา กล่าวคือ คนออสเตรเลีย ภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย (TAFTA) และคนญี่ปุ่นภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ก็ไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าในประเทศไทยโดยอาศัยความตกลงเขตการค้าเสรี เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อผูกพันในสาขาดังกล่าวไว้ในความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย (TAFTA) ส่วนความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ประเทศไทยก็เสนอผูกพันแต่ในกิจกรรมด้านการจัดเก็บและคลังสินค้า (CPC 742) เท่านั้น โดยได้เสนอผูกพันไม่มากกว่าที่กฎหมายภายในกำหนด

ภายใต้สนธิสัญญาทางไมตรีฯ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนอเมริกันสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจด้านศูนย์กระจายสินค้าในประเทศไทย โดยขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้ แต่จะประกอบกิจการศูนย์กระจายสินค้าที่มีขอบข่ายด้านการรับฝากสินค้าไม่ได้ เนื่องด้วยการรับฝากสินค้ามีลักษณะเป็นกิจการที่เป็นการดูแลทรัพย์สินของบุคคลอื่น (Fiduciary Functions) ตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ และไม่สามารถประกอบธุรกิจศูนย์กระจายสินค้าที่มีกระบวนการรับตนเองได้ เนื่องด้วยเป็นกิจการที่ประเทศไทยได้สงวนไว้ตามสนธิสัญญาทางไมตรีฯ

1.4.2 ปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้า

ในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าในประเทศไทยของคนต่างด้าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะมีปัญหาและอุปสรรคในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าหลายประการ ดังนี้

1. ปัญหาขอข้อยกเว้นการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้า โดยทั่วไปจะเข้าลักษณะการประกอบธุรกิจให้บริการตามบัญชี 3(21) ทำ

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยลักษณะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าจะต้องมีกระบวนการรับสินค้า กระบวนการกระจายและจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้า ซึ่งในการกระจายและจัดส่งสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า ในบางกรณีจะต้องมีการขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่อาจทำการขนส่งเองได้ เนื่องจากการจะเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศตามบัญชี 2 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว อีกทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวยังมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกด้วย

นอกจากนั้น ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าไม่ได้เป็นผู้ขนส่งสินค้าเอง แต่ได้ว่าจ้างช่วงให้ผู้ประกอบการขนส่งอื่นเป็นผู้ขนส่งให้แทน หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้เรียกเก็บค่าบริการขนส่งจากลูกค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าอาจถือว่าการประกอบการขนส่งทางบกภายในประเทศตามบัญชี 2 ทำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเช่นกัน ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในเรื่องการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า

ในประเด็นปัญหาที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวด้านศูนย์กระจายสินค้าไม่สามารถประกอบธุรกิจศูนย์กระจายสินค้าโดยเป็นผู้ขนส่งสินค้าได้เอง และอาจถือว่าเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศในกรณีที่ได้ว่าจ้างช่วงให้ผู้ประกอบการขนส่งอื่นเป็นผู้ขนส่งแทนโดยผู้ให้บริการด้านศูนย์กระจายสินค้าเป็นผู้เรียกเก็บค่าบริการทั้งจำนวนนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าการข้อจำกัดดังกล่าวจะมีผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวสามารถประกอบธุรกิจได้เฉพาะการบริหารจัดการด้านการกระจายสินค้าเท่านั้น ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนการประกอบธุรกิจศูนย์กระจายสินค้าที่มุ่งเน้นการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และช่วยส่งเสริมการค้าของประเทศไทย

2. ปัญหาขอข่ายการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้า ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58

ในการประกอบการของศูนย์กระจายสินค้า ในบางกรณีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้ามิได้ทำการรับและจัดส่ง (Cross-Dock) ทันที แต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีการเก็บสินค้าไว้ที่ศูนย์กระจายสินค้าด้วย เนื่องด้วยเหตุผลหลายประการ เช่น รอยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง หรือรอสินค้าประเภทอื่นเพื่อรวมการขนส่งในครั้งเดียว เป็นต้น ในการเก็บรักษาสินค้า ณ ที่ศูนย์กระจายสินค้า ทางผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าอาจมีการคิดค่าบริการ

การค้ำปกติ แต่เป็นการให้บริการของศูนย์กระจายสินค้าที่เน้นการกระจายสินค้า ซึ่งกระบวนการจัดเก็บเป็นเพียงส่วนหนึ่งของขั้นตอนการกระจายสินค้าเท่านั้น

2. ในกรณีที่ศูนย์กระจายสินค้ามีกระบวนการจัดเก็บสินค้า และมีการคิดค่าบริการในการรับฝากสินค้าตามอัตราที่กำหนดแน่นอน และแยกกับค่าบริการในการกระจายสินค้า ผู้เขียนมีความเห็นว่าการประกอบการศูนย์กระจายสินค้า เข้าลักษณะการประกอบการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 แล้ว เนื่องด้วยในกรณีนี้จะต้องถือว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้านำเข้าการเก็บรักษาสินค้าเพื่อบำเหน็จทางการค้ำปกติ อันเข้าค้ำนิยามของการประกอบการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า

หากการให้บริการของศูนย์กระจายสินค้า ถือเป็นประกอบการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็ต้องได้รับอนุญาตประกอบการจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ก่อนนั้น จะเป็นอุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้า เนื่องด้วยการประกอบการคลังสินค้าจะมีข้อจำกัดให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าสามารถประกอบธุรกิจในขอบข่ายวัตถุประสงค์เพียง 6 ประการ ซึ่งไม่สอดคล้องกับขอบข่ายการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าที่มีขอบเขตในการให้บริการที่มากกว่าการให้บริการของคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58

จากปัญหาที่กล่าวมา พิจารณาได้ว่าการขออนุญาตประกอบธุรกิจของศูนย์กระจายสินค้ามีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายฉบับ โดยขึ้นอยู่กับลักษณะการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้านั้นๆ โดยการขออนุญาตประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะมีข้อจำกัดอย่างมาก หนึ่ง แม้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะสามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ในกิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย ประเภทที่ 7.6 ได้ แต่ก็เป็นช่องทางที่ใช้สำหรับประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวโดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจเท่านั้น แต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็ไม่สามารถประกอบการศูนย์กระจายสินค้าที่รับขนส่งเองได้ เนื่องจากติดพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกที่กำหนดสัดส่วนว่าผู้ประกอบการขนส่งทางบกในประเทศที่เป็นนิติบุคคลจะต้องมีหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยข้างมาก นอกจากนี้หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าได้มีการรับฝากสินค้าโดยคิดค่าบำเหน็จรับฝาก

แยกออกจากค่าบริการในการกระจายสินค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็จะต้องขออนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีข้อข้อยกเว้นที่จำกัดในการประกอบธุรกิจอีกด้วย

2. บทวิเคราะห์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรของคนต่างด้าว

นอกจากข้อจำกัด และปัญหาการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวใน 4 ประเภทธุรกิจแล้ว หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรในประเทศไทย ก็จะมีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจในประเทศไทยด้วย

ธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจร เป็นการประกอบธุรกิจที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีการให้บริการที่หลากหลายประเภท และการให้บริการแต่ละประเภทก็มีความเชื่อมโยงกัน ข้อดีของการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร คือ การช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรจะมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ต่อธุรกรรมที่ต่ำกว่าการให้บริการโลจิสติกส์เฉพาะประเภท เนื่องด้วยมีความประหยัดจากขนาด (Economic of Scale) และประหยัดในด้านต้นทุนด้านแรงงาน รวมทั้งการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรมักก่อให้เกิดความสะดวกในการบริหารจัดการงานด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการต่างๆ ให้เป็นการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Service) ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรจำนวนน้อยมาก และผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทข้ามชาติที่มีสถานะเป็นนิติบุคคลไทย ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

จากการศึกษาพบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว ไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรในประเทศไทยได้ เนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรที่เป็นคนต่างด้าวจะมีข้อจำกัดในเรื่องการขออนุญาตประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยเฉพาะในการขอยกเว้นด้านการขนส่งในประเทศตามบัญชี 2 ทำายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งโดยหลักแล้วจะไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจ และการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์อื่นเกือบทั้งหมดจะเข้าขอยกเว้นเป็นธุรกิจบริการตามบัญชี 3(21) ทำายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งจะต้องได้รับอนุญาต

จากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก่อนประกอบธุรกิจ

และผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรยังมีข้อจำกัดตามกฎหมายเฉพาะกิจกรรมด้านโลจิสติกส์อีกด้วย เช่น การขนส่งจะมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งจะไม่อนุญาตให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นคนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางบกภายในประเทศ เป็นต้น

นอกจากนั้น หากพิจารณาขอบเขตการประกอบธุรกิจคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ที่กำหนดขอบข่ายให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าสามารถประกอบธุรกิจในขอบข่ายเพียง 6 ประการเท่านั้น แต่การให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรจะมีขอบข่ายการให้บริการมากกว่าขอบข่ายที่ผู้ประกอบการคลังสินค้าสามารถทำได้ ดังนั้น จึงเป็นผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จึงไม่อาจให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรได้ในองค์กรธุรกิจเพียงองค์กรเดียว

3. บทวิเคราะห์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงกฎหมายโดยให้บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นแทน (Nominee)

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเกือบทุกประเภทจะมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งปัญหาของการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่สำคัญ คือ ปัญหาเรื่องการหลีกเลี่ยงพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวโดยให้บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นแทนคนต่างด้าว (Nominee) ในปัญหาเรื่องการถือหุ้นแทนคนต่างด้าว (Nominee) นั้น คงปฏิเสธไม่ได้ว่าปัญหาการถือหุ้นแทนส่วนหนึ่งมาจากนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่ให้พิจารณาความเป็นนิติบุคคลต่างด้าวสัดส่วนการถือหุ้นหรือการลงทุนเท่านั้น ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศบางรายอาศัยช่องว่างนี้หลีกเลี่ยงกฎหมาย โดยให้บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นแทน (Nominee) แต่อำนาจในการบริหารจัดการและควบคุมนิติบุคคลกลับอยู่ที่ผู้ถือหุ้นฝ่ายต่างด้าว ซึ่งวิธีที่เป็นที่นิยม คือ การใช้วิธีการถือหุ้นบุริมสิทธิ จึงมีประเด็นน่าพิจารณาใน 2 ประเด็น คือ

(1) ข้อกำหนดเรื่องหุ้นบุริมสิทธิสามารถนำมาปรับใช้กับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้หรือไม่ และ (2) หากมีแก้ไขนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” โดยให้นำเรื่องสิทธิออกเสียง (Voting Right) มาพิจารณาด้วย การแก้ไขดังกล่าวจะขัดต่อพันธกรณีตามความตกลง GATS หรือไม่ ดังนี้

3.1 การนำข้อกำหนดเรื่องหุ้นบุริมสิทธิมาใช้กับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของต่างดาว

ตามมาตรา 1108 (4)* แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดให้ผู้ถือหุ้นสามารถวางกำหนดจำนวนหุ้นบุริมสิทธิ สภาพ และสิทธิของหุ้นบุริมสิทธิได้ ส่วนในกรณีการกำหนดหุ้นบุริมสิทธิให้มีสิทธิด้อยกว่าหุ้นสามัญนั้น กรมทะเบียนการค้าได้เคยทำหนังสือหารือเกี่ยวกับสภาพหุ้นบุริมสิทธิและสิทธิในการออกเสียงลงคะแนนในหุ้นบุริมสิทธิของธนาคารนครหลวงไทย จำกัด ไปยังคณะกรรมการกฤษฎีกาว่า การกำหนดให้หุ้นบุริมสิทธิ 50 หุ้น มีสิทธิออกเสียงได้ 1 เสียง แตกต่างจากสิทธิในการออกเสียงของหุ้นสามัญที่กำหนดให้หุ้นสามัญ 10 หุ้น มีสิทธิออกเสียงได้ 1 เสียง หรือไม่

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะกรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 3) ได้ให้ความเห็นทางกฎหมายว่าธนาคารนครหลวงไทยสามารถกำหนดสภาพและบุริมสิทธิเกี่ยวกับสิทธิในการออกเสียงให้ด้อยกว่าหุ้นสามัญได้ โดยคณะกรรมการกฤษฎีกาให้เหตุผลว่า บทบัญญัติตามมาตรา 1108 (4) ที่ใช้คำว่า “จะพึงทำ” ในตอนต้นก็ดี หรือถ้อยคำในอนุมาตรา (4) ทั้งอนุมาตราก็ดี เป็นกฎหมายนี้มีได้บัญญัติในทางบังคับ แต่เป็นกฎหมายที่ให้อำนาจที่ประชุมตั้งบริษัทที่จะตกลงกันเองว่า ถ้ามีหุ้นบุริมสิทธิจะให้หุ้นบุริมสิทธิมีสภาพอย่างไร และบุริมสิทธิในหุ้นจะเป็นสถานใดก็ได้ การตกลงกันเกี่ยวกับสิทธิในการออกเสียง และการตกลงกันเกี่ยวกับอัตราส่วนการซื้อหุ้นที่จะออกใหม่ ก็เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสภาพและบุริมสิทธิแห่งหุ้นอย่างหนึ่ง อันทำให้ผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิ และประโยชน์ในหุ้นแตกต่างไปจากสิทธิหุ้นสามัญ ดังนั้นในที่ประชุมบริษัทจึงชอบที่จะกำหนดสภาพและบุริมสิทธิแห่งหุ้นดังกล่าวได้

นอกจากนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกายังได้ให้ความเห็นว่า “สำหรับความเห็นของฝ่ายที่ว่าธนาคารนครหลวงไทย จำกัด จะกำหนดหุ้นบุริมสิทธิเกี่ยวกับสิทธิในการลงคะแนนเสียงให้

* มาตรา 1108 (4) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “กิจการอันจะพึงทำในที่ประชุมตั้งบริษัทนั้น คือ

(1)

(4) วางกำหนดจำนวนหุ้นบุริมสิทธิ ทั้งกำหนดสภาพและบุริมสิทธิแห่งหุ้นนั้นๆ ว่าเป็นสถานใดเพียงใด ถ้าหากจะมีหุ้นเช่นนั้นบริษัท”

แตกต่างกับหุ้นสามัญไม่ได้ เพราะมาตรา 1183* มิได้เจาะจงว่าเป็นหุ้นประเภทใดเอาไว้ หุ้นตามมาตรานี้จึงต้องหมายถึงหุ้นทุกประเภทที่มีอยู่ในบริษัท บริษัทจึงกำหนดสิทธิในการลงคะแนนเสียงของหุ้นแต่ละประเภทให้แตกต่างกันไม่ได้ คณะกรรมการกฤษฎีกา เห็นด้วยว่า “หุ้น” ตามมาตรา 1183 นี้จะต้องหมายถึงหุ้นทุกประเภทในบริษัท แต่ความในมาตรา 1183 นี้เองก็มิได้มีความตอนหนึ่งตอนใดจำกัดไว้ว่า ถ้าบริษัทมีหุ้นหลายประเภทแล้ว บริษัทจะกำหนดในข้อบังคับของบริษัทให้ผู้ถือหุ้นแต่ละประเภทมีสิทธิในการลงคะแนนเสียงแตกต่างกันไม่ได้ มาตรา 1183 นี้ เป็นแต่เพียงให้สิทธิแก่ผู้ถือหุ้นที่มีหุ้นไม่ถึงจำนวนที่จะใช้สิทธิออกเสียงตามข้อบังคับ ให้มีการรวมกันเพื่อให้มีหุ้นถึงจำนวนที่จะออกเสียงได้เท่านั้น การกำหนดให้หุ้นต่างประเภทกันมีสิทธิในลงคะแนนเสียงได้แตกต่างกันดังกล่าวนี้ ก็มิได้เป็นกรณีที่จะให้มีการเอารัดเอาเปรียบกันแต่ประการใด เพราะกฎหมายว่าด้วยหุ้นส่วนและบริษัทเป็นกฎหมายในจำพวกกฎหมายเอกชนในทางพาณิชย์ ซึ่งได้คำนึงถึงเจตนาของเอกชนเป็นสำคัญ หากมิใช่ข้อที่ขัดต่อกฎหมายหรือความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้ว ผู้ถือหุ้นในที่ประชุมสามารถทำความตกลงตั้งข้อบังคับของบริษัทในเรื่องเช่นนี้ได้ มาตรา 1183 นี้มิใช่บทบังคับ เพราะมาตรา 1183 เป็นบทบัญญัติที่อยู่ภายใต้ของมาตรา 1177** ซึ่งให้อำนาจบริษัทที่จะตกลงกันให้เป็นข้อความขัดกันได้”

จากความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา พิจารณาได้ว่าบริษัทจำกัดสามารถกำหนดจำนวนหุ้นบริมสิทธิ สภาพและบริมสิทธิแห่งหุ้นโดยประการใดก็ได้ตามกฎหมายหุ้นส่วนและบริษัท เนื่องด้วยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้อำนาจแก่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการกำหนด รวมทั้งกฎหมายว่าด้วยหุ้นส่วนและบริษัทที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นกฎหมายเอกชน ซึ่งคำนึงถึงเจตนาของเอกชนเป็นสำคัญ และไม่ใช่วินิจฉัยที่ขัดต่อ

* มาตรา 1183 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ถ้ามีข้อบังคับของบริษัทวางเป็นกำหนดไว้ว่า ต่อเมื่อผู้ถือหุ้นเป็นผู้ถือหุ้นแต่จำนวนเท่าใดขึ้นไปจึงให้ออกเสียงเป็นคะแนนได้ไซ้ ท่านว่าผู้ถือหุ้นทั้งหลายซึ่งไม่มีหุ้นถึงจำนวนเท่านั้น ย่อมมีสิทธิที่จะรวมกันให้ได้จำนวนหุ้นดังกล่าว แล้วตั้งคนหนึ่งในพวกของตน ให้เป็นผู้รับฉันทะออกเสียงแทนในการประชุมใหญ่ใดๆ ก็ได้”

** มาตรา 1177 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “วิธีตั้งบัญญัติไว้ในมาตราต่อไป นี้ ท่านให้ใช้บังคับแก่การประชุมใหญ่ เว้นแต่จะมีข้อบังคับของบริษัทกำหนดไว้เป็นข้อความขัดกัน

กฎหมายและความสงบเรียบร้อยของประชาชน ดังนั้น ผู้ถือหุ้นในการประชุมใหญ่ย่อมทำความตกลงตั้งข้อบังคับในเรื่องหุ้นบุริมสิทธิได้

ในประเด็นเรื่องหุ้นบุริมสิทธิในกรณีพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว นั้น ทางคณะกรรมการกฤษฎีกายังไม่มีแนวการตีความไว้ แต่ได้มีผู้ให้ความเห็นในรายงานการวิจัย “เรื่องปัญหาการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว” ว่า “กฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเป็นกฎหมายมหาชน มีลักษณะเป็นกฎหมายว่าด้วยความสงบเรียบร้อย เอกชนจะมาตกลงเป็นอย่างอื่นไม่ได้ ดังนั้น ผู้ถือหุ้นจึงไม่สามารถตกลงกันในเรื่องสัดส่วนการลงคะแนนเสียงในหุ้นบุริมสิทธิ”⁸

ผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นดังกล่าวข้างต้นว่า ผู้ถือหุ้นของบริษัทไม่สามารถที่จะกำหนดสิทธิลงคะแนนเสียงให้แตกต่างกับจำนวนหุ้น และการออกเสียงลงคะแนนก็ต้องออกเสียงตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นไม่ใช่วิธีเสียงโดยการกำหนดจำนวนหุ้นบุริมสิทธิ เนื่องจากพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเป็นกฎหมายมหาชน ที่มีลักษณะเป็นกฎหมายว่าด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชน เป็นเรื่องที่เอกชนจะมาตกลงเป็นอย่างอื่นดังเช่นกรณีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้

ดังนั้น ในกรณีที่พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้กำหนดสัดส่วนการถือหุ้นในกรณีนิติบุคคลไว้แล้วว่าหากมีคนต่างด้าวถือหุ้นตั้งแต่หนึ่งก็ถือเป็น “คนต่างด้าว” ก็จะต้องรวมถึงสิทธิในการออกเสียงลงคะแนนด้วย (Voting Right) ด้วย จะนำหลักเรื่องหุ้นบุริมสิทธิมาใช้ในกรณีที่บริษัทที่มีคนต่างด้าวถือหุ้นไม่ได้ จะขัดต่อกฎหมายมหาชนเรื่องการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

3.2 การแก้ไขนิยามคำว่า “คนต่างด้าว”

จากประเด็นการหลีกเลี่ยงกฎหมายในเรื่องนิยาม “คนต่างด้าว” นี้ ได้มีการเสนอให้มีการปรับเปลี่ยนวิธีการในการกำหนดสัญชาติของนิติบุคคลให้รัดกุมกว่าเดิม โดยร่างพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (ฉบับที่ 2) พ.ศ.ฉบับที่ผ่านความเห็นชอบ

⁸ ศูนย์วิจัยกฎหมายและการพัฒนา คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ร่างรายงานขั้นสุดท้าย โครงการ “ปัญหาการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว” เล่ม 2, ธันวาคม 2551 หน้า 5-115.

จากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2550 ได้เสนอให้นำหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิในการออกเสียงลงคะแนน (Voting Right) มาพิจารณาด้วย โดยได้เพิ่มเงื่อนไขของมาตรา 4(3) แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังนี้

“มาตรา 4 “คนต่างด้าว” หมายความว่า

(3) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยและมีลักษณะดังต่อไปนี้

(ก) นิติบุคคลซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้น ถือโดยบุคคลตาม (1) หรือ (2) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) หรือ (2) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น หรือนิติบุคคลซึ่งมีนิติบุคคลตาม (1) หรือ (2) มีอำนาจตามกฎหมายหรือตามข้อบังคับ หรือตามข้อตกลงในการออกเสียงลงคะแนนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของจำนวนคะแนนเสียงที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น”

ในเรื่องการเพิ่มสิทธิในการออกเสียง (Voting Right) เข้าไปในนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” นี้มีประเด็นที่น่าพิจารณาว่าขัดต่อพันธกรณีภายใต้กรอบความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าและบริการ (GATS) โดยมีความเห็นแบ่งออกเป็น 2 ฝ่าย ดังนี้⁹

1. ฝ่ายที่ 1 เห็นว่าการแก้ไขนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” ไม่ขัดต่อพันธกรณีระหว่างประเทศ เนื่องจากการเปิดเสรีภายใต้กรอบของความตกลง GATS เป็นการเปิดโดยวิธีที่เรียกว่า “Positive Approach” กล่าวคือ ถ้าจะเปิดใน sector ใด เงื่อนไขแบบใด เวลาใดก็เขียนไว้ในตารางแสดงข้อผูกพันเฉพาะ หากไม่แสดงไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะก็จะถือว่าไม่ผูกพัน และหากพิจารณาตามตารางข้อผูกพันเฉพาะ โดยเฉพาะใน Horizontal Commitment การจัดตั้งธุรกิจจะได้รับอนุญาตหากบริษัทจำกัดที่จดทะเบียนในประเทศไทยมี (1) ผู้ถือหุ้นต่างชาติไม่เกินร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียน และ (2) จำนวนผู้ถือหุ้นของต่างชาติจะต้องมีจำนวนน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด

ดังนั้น หากพิจารณาจากตารางข้อผูกพันเฉพาะจะพิจารณาได้ว่าประเทศไทยได้เสนอผูกพันไว้เพียงที่แสดงไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะ ซึ่งไม่ได้รวมถึงสิทธิในการออกเสียง

⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 5-115.

(Voting Right) ดังนั้น การแก้ไขนิยาม “คนต่างด้าว” ให้รวมถึงสิทธิในการออกเสียง (Voting Right) จึงไม่ขัดต่อพันธกรณีตามความตกลง GATS

ส่วนเหตุผลอื่นที่สนับสนุนว่า ประเทศไทยสามารถแก้ไขกฎหมายในเรื่องนี้ได้ โดยไม่ขัดต่อพันธกรณีระหว่างประเทศ คือ ตามพันธกรณีระบุว่า หุ่นต่างชาติไม่เกินร้อยละ 49 และจำนวนผู้ถือหุ้นต้องมีจำนวนน้อยกว่าครึ่งหนึ่ง เท่ากับแสดงโดยปริยายอยู่แล้วว่าการออกเสียงก็จะต้องออกเสียงตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นไม่ใช่หาทางเลี่ยงโดยใช้หุ้นบุริมสิทธิมาเป็นหลักในการหลักเสียงกฎหมาย ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในเบื้องต้น

2. ฝ่ายที่ 2 เห็นว่าการแก้ไขนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” ขัดต่อพันธกรณีตามความตกลง GATS ซึ่งมีความเห็นโดยสรุปว่า เป้าหมายของความตกลง GATS คือ การมุ่งหรือขจัดอุปสรรคทางการค้าบริการอย่างค่อยเป็นค่อยไป และมุ่งเน้นการเปิดเสรีแบบก้าวหน้าตามลำดับ ประเทศไทยได้เปิดเสรีเรื่องการค้าบริการโดยมีเงื่อนไข 2 ข้อ คือ (1) สัดส่วนการถือหุ้น และ (2) จำนวนผู้ถือหุ้น การเพิ่มกฎเกณฑ์ในเรื่องการสิทธิการออกเสียง (Voting Right) ไม่น่าจะทำได้ เพราะเป็นการไปเพิ่มอุปสรรคซึ่งไม่สอดคล้องกับเป้าหมายวัตถุประสงค์ของความตกลง GATS

ในประเด็นเรื่องการแก้ไขนิยาม “คนต่างด้าว” ให้รวมถึงสิทธิในการออกเสียง (Voting Right) ด้วยนั้น ผู้เขียนมีความเห็นสอดคล้องกับความเห็นฝ่ายที่ 1 ว่าการแก้ไขนิยาม “คนต่างด้าว” ดังกล่าวไม่ขัดต่อพันธกรณีตามความตกลง GATS

4. บทวิเคราะห์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการเปิดเสรีด้านธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ในสภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน ประเทศไทยไม่อาจตัดขาดจากระบบเศรษฐกิจแบบโลกาภิวัตน์ (Economic of Globalization) เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศนำมาซึ่งทุน เทคโนโลยี การจ้างงาน และการแลกเปลี่ยนข้อสารสนเทศระหว่างกัน ซึ่งก่อให้เกิดการพัฒนาประเทศ รวมทั้งจากการแข่งขันที่รุนแรงมากยิ่งขึ้นทำให้หลายประเทศทั่วโลกได้ต่างหันไปเปิดเสรีทางการค้าการลงทุน การที่ประเทศไทยจะปฏิเสธการเปิดเสรีด้านการค้าการลงทุนคงเป็นไปได้ยากในสถานการณ์ปัจจุบัน ดังนั้น ประเทศไทยจึงจะต้องมีการปรับตัวเพื่อรองรับการเปิดเสรีที่อาจจะมีมากขึ้นในอนาคต

ในส่วนการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประเทศไทยอาจจะต้องมีนโยบายผ่อนคลายนโยบายการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทยที่เป็นรูปธรรมและเปิดเสรีด้านธุรกิจโลจิสติกส์มากขึ้น ทั้งนี้เนื่องมาจากการที่ประเทศได้เข้าทำความตกลงกับองค์การการค้าโลก ภายใต้ความตกลง GATS ซึ่งประเทศไทยมีพันธกรณีต่อองค์การการค้าโลก (WTO) ในการเปิดเสรีทางการค้าก้าวหน้าเป็นลำดับ (Progressive Liberalization) ซึ่งประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) อาจใช้หลักการนี้เสนอให้ประเทศไทยต้องเปิดเสรีเพิ่มขึ้นในสัดส่วนการลงทุนของคนต่างด้าว

นอกจากนั้น ภายใต้แนวคิดเรื่องการค้าเสรี ประเทศไทยอาจต้องเข้าร่วมเจรจาเพื่อเปิดเสรีทางการค้าบริการด้านโลจิสติกส์สาขาต่างๆ ภายใต้กรอบความตกลงต่างๆ ด้วย เช่น กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ที่ประเทศสมาชิกจะต้องเปิดเสรีภาคบริการระหว่างกันให้มากขึ้น ซึ่งรวมถึงการเปิดเสรีบริการด้านโลจิสติกส์ด้วย

สำหรับการเปิดเสรีภาคบริการด้านโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ประเทศไทยจะต้องเปิดการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ใน 4 ด้าน คือ (1) บริการโลจิสติกส์ เช่น บริการบริหารจัดการสินค้าทางทะเล บริการโกดังและคลังสินค้า สำหรับการขนส่งทางทะเล บริการตัวแทนเดินทะเล บริการจัดส่งพัสดุ เป็นต้น (2) บริการขนส่งทางอากาศ (3) บริการขนส่งทางราง และ (4) บริการขนส่งทางถนน โดยจะเปิดให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาลงทุนถือหุ้นได้ร้อยละ 51 ภายในปี พ.ศ. 2553 และร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556

เหตุผลอีกข้อหนึ่งที่ประเทศไทยอาจต้องเปิดรับการลงทุนด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งอาจต้องผ่อนคลายนโยบายจำกัดในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ลงทุนจากต่างประเทศมากขึ้น คือ ระบบโลจิสติกส์พื้นฐานและธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังพัฒนาไปไม่มากนัก ทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังอยู่ในเกณฑ์ที่สูง ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการแข่งขันของประเทศไทยด้วย เนื่องจากต้นทุนด้านโลจิสติกส์เป็นต้นทุนที่สำคัญอย่างหนึ่งของการประกอบธุรกิจอื่นๆ หากประเทศไทยสามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ได้ ย่อมเป็นผลดีต่อการประกอบธุรกิจอื่นๆ ของประเทศโดยรวม โดยในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์และพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน ประเทศไทยยังมีความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพาเทคโนโลยีและวิทยาการด้านโลจิสติกส์บางอย่างจากต่างประเทศ โดยเฉพาะธุรกิจโลจิสติกส์ในสาขาที่ผู้ประกอบการไทย

ยังไม่มีการพัฒนามากนัก เช่น ในธุรกิจจัดส่งและกระจายสินค้า เป็นต้น โดยในธุรกิจจัดส่งและกระจายสินค้า ได้เคยมีผู้ให้ความเห็นไว้ว่า

“ผู้ประกอบการในธุรกิจจัดส่งของไทยยังไม่มีความสามารถในการแข่งขันเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการต่างชาติ เนื่องจากลักษณะของการประกอบธุรกิจจะต้องใช้เงินลงทุนสูง และต้องใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย และต้องมีเครือข่ายมาก โดยการเข้ามาประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในประเทศไทยน่าจะก่อให้เกิดผลดีต่อระบบเศรษฐกิจมากกว่าผลเสีย เนื่องจากผู้ประกอบการไทยในธุรกิจนี้ยังไม่มีศักยภาพในการทำธุรกิจเมื่อเทียบกับต่างชาติ ดังนั้น การเข้ามาประกอบธุรกิจของต่างชาติจะทำให้ผู้บริโภคมีสวัสดิการที่สูงขึ้น เนื่องจากการบริโภคสินค้าและบริการในราคาถูกลงคุณภาพดี และมีความหลากหลายมากกว่า ในขณะที่เดียวกัน ผู้ประกอบการไทยอาจได้รับประโยชน์จากการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ทันสมัยจากต่างประเทศ นอกจากนี้ธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องย่อมได้รับประโยชน์ด้วยเช่นกัน เนื่องจากธุรกิจจัดส่งถือเป็นต้นทุนในการดำเนินงานของธุรกิจหลายๆ ประเภท หากสามารถลดต้นทุนด้านการจัดส่งได้”¹⁰

นอกจากนั้น การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการจากต่างประเทศจะก่อให้เกิดการจ้างงานในประเทศที่เพิ่มสูงขึ้น และเป็นการกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันและพัฒนาการให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศ อันจะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจโดยรวม รวมทั้ง จากสภาพการณ์การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน ประเทศไทยไม่อาจปฏิเสธได้ว่าในปัจจุบันมีผู้ประกอบการจากต่างประเทศเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในรูปแบบต่างๆ ในประเทศไทยทั้งที่ถูกต้องและไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อตอบสนองของความต้องการด้านบริการด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการเป็นจำนวนหนึ่งแล้ว

อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่มากเกินไปหรือเร็วเกินไป ก็อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่อาจจะยังไม่มีความพร้อมในการประกอบการแข่งขันกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศที่มีความพร้อมด้านเงินทุนและเทคโนโลยีที่มากกว่าได้ ดังนั้น หากจะมีการเปิดเสรีการค้าบริการด้าน

¹⁰ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, “ผลการบังคับใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เสนอต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า,” รายงานฉบับสมบูรณ์, หน้า 46.

โลจิสติกส์ ผู้เขียนมีความเห็นว่า ประเทศไทยควรต้องศึกษาและวิเคราะห์อย่างละเอียดว่า การเปิดเสรีด้านธุรกิจโลจิสติกส์ในสาขาต่างๆ มีข้อดี ข้อเสียอย่างไร และจะมีผลกระทบต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเพียงใด เพื่อที่จะกำหนดยุทธศาสตร์การเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์ได้อย่างเหมาะสม

5. บทวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์

นอกจากข้อจำกัดและปัญหาที่เกี่ยวกับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวโดยเฉพาะแล้ว การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ยังมีปัญหาด้านอื่นๆ อีก ซึ่งเป็นปัญหาที่มีผลต่อทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว ดังนี้

5.1 การขาดกฎหมายกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ มีกฎหมายที่มากำกับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์หลายฉบับ โดยขึ้นอยู่กับการให้บริการด้านโลจิสติกส์แต่ละประเภท เช่น การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนน จะต้องขออนุญาตประกอบการขนส่งทางถนนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก หรือการประกอบกิจการคลังสินค้าจะต้องขออนุญาตประกอบกิจการตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า ซึ่งมีข้อจำกัดให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าสามารถประกอบธุรกิจได้ในขอบข่ายเพียง 6 ประการเท่านั้น

และในส่วนของการส่งเสริมการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ก็ไม่มีกฎหมายที่ออกมาเพื่อส่งเสริมการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยแต่ประการใด คงมีแต่เฉพาะธุรกิจโลจิสติกส์บางประเภทเท่านั้นที่อาจขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ แต่การได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะเป็นบทบัญญัติยกเว้นแต่เฉพาะเรื่องการขออนุญาตประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว แต่ไม่ได้เป็นบทบัญญัติยกเว้นกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แต่ประการใด ซึ่งเป็นผลให้ผู้ได้รับการส่งเสริมที่เป็นคนต่างด้าวไม่อาจประกอบธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้อย่างเต็มที่ นอกจากนั้น หากพิจารณาถึงกฎหมายที่มากำกับดูแลและส่งเสริมการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย จะพบว่ายังไม่มีกฎหมายที่มากำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยโดยเฉพาะ จึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ

5.2 การขาดหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์

การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยมีกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดการเข้ามาประกอบธุรกิจหลายฉบับ และกฎหมายบางฉบับไม่สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งการที่ประเทศไทยมีกฎหมายกำกับและส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ที่แยกออกจากกัน ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ประสงค์จะขออนุญาตจะต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจจากหลายหน่วยงานด้วยกัน อาทิเช่น หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวประสงค์จะเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรในประเทศไทย ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจตามกฎหมายเฉพาะต่างๆ อีกมากมายดังได้กล่าวไปแล้วในเบื้องต้น ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในการขออนุญาต นอกจากนี้หน่วยงานแต่ละหน่วยงานก็จะพิจารณาแต่เฉพาะงานในความรับผิดชอบของตนเท่านั้น ไม่ได้มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน ทำให้มาตรวจการในการตรวจสอบควบคุม และส่งเสริมการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ และเป็นภาระของผู้ประกอบธุรกิจที่จะต้องศึกษาข้อมูลก่อนดำเนินการ อีกทั้งยังก่อให้เกิดปัญหาความซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงานอีกด้วย และหากพิจารณาถึงหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบด้านการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ ก็พบว่ายังไม่มีองค์กรหรือหน่วยงานใดทำหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ พร้อมๆ กับการส่งเสริมการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์โดยตรง ซึ่งปัญหานี้เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยไม่พัฒนาไปเท่าที่ควร

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ เป็นกิจกรรมที่ครอบคลุมเกี่ยวกับการจัดการ และการเคลื่อนย้ายภายในองค์กรเอง แต่เนื่องจากองค์กรธุรกิจอาจมีข้อจำกัดในการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์บางกิจกรรมเอง ธุรกิจโลจิสติกส์ส่วนหนึ่งจึงเกิดขึ้นเพื่อสนองต่อความต้องการของผู้ประกอบการต่างๆ ที่ไม่ต้องการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ด้วยตนเองไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์หรือที่เรียกว่า “ผู้ให้บริการโลจิสติกส์” จะเข้ามาดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์แทนผู้ประกอบการ ซึ่งข้อดีของธุรกิจโลจิสติกส์ คือ การช่วยลดต้นทุนทางอุตสาหกรรม สะดวก รวดเร็ว ช่วยจัดสรรทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดอันเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น หากธุรกิจของด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ก็จะทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศลดต่ำลงได้ และส่งผลดีต่อธุรกิจอื่นและประเทศโดยรวม

เนื่องด้วยขอบข่ายการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความหลากหลายมาก ดังนั้น ในวิทยานิพนธ์นี้ผู้เขียนจึงได้มุ่งศึกษาการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในกรณีธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทใน 4 ประเภทหลัก ได้แก่ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า

จากการศึกษาถึงหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายภายในปัจจุบันในเรื่องการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทใน 4 ประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว พบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมีข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์หลายประการ ได้แก่ (1) ข้อจำกัดทางกฎหมายในแนวราบที่ใช้บังคับทั่วไป (2) ข้อจำกัดทางกฎหมายในแนวดิ่งซึ่งใช้บังคับเฉพาะประเภทธุรกิจ และ (3) ข้อจำกัดทางกฎหมายอื่นที่มีผลต่อการลงทุนประกอบธุรกิจ ดังนี้

1. ข้อจำกัดทางกฎหมายในแนวราบ: ได้แก่ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะมีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนในประเทศตามบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่าง

ด้าว ซึ่งคนต่างด้าวจะประกอบธุรกิจได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วทางภาครัฐจะไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนภายในประเทศ อนึ่ง การขนส่งทางบกภายในประเทศตามบัญชี 2 ท่าอากาศยานบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวจะมีขอบข่ายกว้างกว่าการประกอบกิจการขนส่งทางบกภายในประเทศตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก กล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะรับขนส่งในประเทศเองไม่ได้ หรือจะว่าจ้างช่วง (Subcontract) ให้บุคคลอื่นเป็นผู้ขนส่งให้โดยรับค่าบริการขนส่งก็ไม่ได้ แต่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกจะใช้บังคับเฉพาะในกรณีที่ได้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ทำการขนส่งเองเท่านั้น

ส่วนการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ประเภทอื่นๆ ส่วนใหญ่จะเป็นธุรกิจตามบัญชี 3 ท่าอากาศยานบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะประกอบธุรกิจได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้าโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวแล้ว อย่างไรก็ตามในการอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชี 3 ท่าอากาศยานบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวจะมีข้อจำกัดอยู่มากดังที่ได้ยกมาเป็นข้อพิจารณาในบทที่ 3 หัวข้อที่ 1.2 และ 1.3 แล้ว โดยจากการศึกษาธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทใน 4 ประเภท พบว่ามีเพียงธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาจัดซื้อสินค้า/วัตถุดิบบางลักษณะเท่านั้นที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวสามารถประกอบธุรกิจได้โดยไม่มีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

2. ข้อจำกัดทางกฎหมายในแนวดิ่ง: หรือข้อจำกัดเฉพาะประเภทธุรกิจนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็จะมีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจที่แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับธุรกิจโลจิสติกส์แต่ละประเภทดังที่ผู้เขียนได้กล่าวโดยละเอียดในบทที่ 3 จากการศึกษ พบว่าข้อจำกัดทางกฎหมายในแนวดิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทใน 4 ประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว คือ ข้อจำกัดด้านการขนส่งทางถนนภายในประเทศตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งมีข้อจำกัดในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นไทย และสัดส่วนกรรมการ แม้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกจะกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางสามารถผ่อนปรนเงื่อนไขบางประการในเรื่องคุณสมบัติของผู้ขอรับอนุญาตได้ แต่ในทางปฏิบัติก็จะไม่อนุญาตให้ผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ต่างด้าวประกอบการขนส่งทางบกในประเทศ

นอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า ซึ่งประกาศคณะปฏิวัติไม่ได้มีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวโดยตรง แต่ได้จำกัดขอบข่ายการประกอบธุรกิจคลังสินค้าไว้ โดยหากการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีลักษณะเป็นการฝากทรัพย์สินโดยมีน้ำหนักแล้ว ก็จะเข้าลักษณะเป็นการประกอบกิจการคลังสินค้า ซึ่งการประกอบกิจการคลังสินค้าจะมีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะสามารถประกอบกิจการได้ในขอบข่ายเพียง 6 ประการเท่านั้น มีผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในแขนงอื่นได้ และเป็นผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจแบบครบวงจรได้ในองค์กรเดียว

3. ข้อจำกัดตามกฎหมายอื่นๆ: ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวยังมีข้อจำกัดตามกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับประกอบธุรกิจในประเทศไทยด้วย ไม่ว่าจะเป็น ข้อจำกัดด้านการทำงานของคนต่างด้าว การเข้าเมือง การถือครองที่ดิน การควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน ข้อจำกัดด้านการแข่งขันทางการค้าตามพระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า และข้อจำกัดด้านกฎหมายภาษีอากร เป็นต้น โดยกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดในลักษณะนี้ไม่ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับข้อจำกัดการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวโดยเฉพาะ แต่เป็นกฎหมายที่ผลกระทบต่อการค้าการลงทุนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งไทยและต่างด้าว

ภายใต้มาตรา 10 และมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวอาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษโดยการขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจได้ 3 ช่องทาง คือ (1) เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลเป็นการเฉพาะกาล ซึ่งในปัจจุบัน ยังไม่มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใดที่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจในช่องทางนี้ได้ (2) เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวภายใต้สนธิสัญญา และ (3) เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือให้ประกอบอุตสาหกรรมหรือประกอบการค้าเพื่อส่งออก อย่างไรก็ตาม การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในกรณีพิเศษ จะยกเว้นแต่เฉพาะการขออนุญาตประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเท่านั้น แต่ไม่ได้ยกเว้นการขออนุญาตประกอบธุรกิจตามกฎหมายเฉพาะอื่นๆ เช่น การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางบกในประเทศตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เป็นต้น

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษภายใต้สนธิสัญญานั้น พบว่าภายใต้ความตกลง GATS ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ใน

ประเทศไทยได้ เนื่องด้วยประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อผูกพันในความตกลง GATS เกินกว่าที่
 กฎหมายภายในกำหนด และสำหรับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ภายใต้ความตกลงเขต
 การค้าเสรี กล่าวคือ ความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย (TAFTA) และความตกลงหุ้นส่วน
 เศรษฐกิจไทย – ญี่ปุ่น (JTEPA) และประเทศไทยไม่ได้เปิดให้คนออสเตรเลียภายใต้ความตกลง
 การค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย (TAFTA) และคนญี่ปุ่นภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย –
 ญี่ปุ่น (JTEPA) เข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ใน 4 ประเภท คือ การขนส่งทางถนน การจัดหา
 สินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า ในประเทศไทย แต่ภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจ
 ไทย – ญี่ปุ่น (JTEPA) ประเทศไทยได้เปิดให้คนญี่ปุ่นสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจบริการให้
 คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยโดยมีสัดส่วนการถือหุ้นได้ร้อยละ 100 ส่วนการเข้ามา
 ประกอบธุรกิจในประเทศไทยตามความตกลงสนธิสัญญาทางไมตรีฯ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ใน 4
 กรณีศึกษาสามารถเข้าสู่ธุรกิจเป็นกรณีพิเศษได้ เว้นแต่เป็นการให้บริการโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง
 และการรับฝากทรัพย์สินซึ่งเป็นการดูแลทรัพย์สินของบุคคลตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ

การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษโดยผ่านช่องทางการขอรับการ
 ส่งเสริมการลงทุน สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทใน 4 ประเภท พบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์
 ต่างดาวสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจได้เฉพาะธุรกิจที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การ
 ส่งเสริมการลงทุนเท่านั้น แต่การให้การส่งเสริมการลงทุนก็ไม่ครอบคลุมธุรกิจโลจิสติกส์ทุก
 ประเภท รวมทั้งการให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการด้านโลจิสติกส์บางประเภทยังมีข้อจำกัดใน
 เรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างดาวด้วย เช่น กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วย
 ระบบที่ทันสมัยในประเภทที่ 7.7 และกิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ประเภทที่ 7.31 เป็นต้น

สำหรับกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างดาว และ
 กฎหมายเฉพาะซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ใน 4 ประเภทธุรกิจ
 นั้น ผู้เขียนจะได้แสดงสรุปในรูปแบบตาราง ดังนี้

ตารางที่ 7 : สรุปกฎหมายซึ่งเป็นข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าว

ข้อ	ประเภทธุรกิจโลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
1.	การขนส่งทางถนน	<p>(1) การขนส่งทางถนนภายในประเทศ: เป็นธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรี</p> <p>(2) การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ: โดยหลักแล้วไม่เข้าประเภทธุรกิจที่ต้องขออนุญาตตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว แต่หากการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศดังกล่าว มีกระบวนการขนส่งทางถนนภายในประเทศด้วย อาจถือเป็นธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ได้</p> <p>(3) การให้บริการด้านอื่นๆ เช่น การบริหารจัดการขนส่ง การควบคุมการขนส่ง: ถือเป็นธุรกิจบริการ</p>	<p>(1) GATS: ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันเฉพาะรายสาขา (Sector-Specific Commitment) แต่เฉพาะการขนส่งอาหารแช่แข็ง bulk liquids ก๊าซ และการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ โดยผูกพันไม่เกินข้อผูกพันแนวนอน และกำหนดให้กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย ดังนั้น ภายใต้ความตกลง GATS คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนได้</p> <p>(2) TAFTA: คนต่างด้าวไม่อาจเข้า</p>	<p>คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการลงทุนใน "กิจการขนส่งห้องเย็น ประเภทที่ 7.29" ดังนั้น คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนก็สามารถประกอบธุรกิจในขอบข่ายที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้ โดยจะต้องแจ้งขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวกับอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า</p>

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
		ตามบัญชี 3 (21) ซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจ การค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการ ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	<p>มาประกอบธุรกิจด้านการขนส่งทาง ถนนภายใต้ความตกลง TAFTA เนื่องด้วยประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อ ผูกพันไว้</p> <p>(3) <u>JTEPA</u>: ประเทศไทยได้เสนอ ข้อผูกพันเฉพาะรายสาขา (Sector- Specific Commitment) แต่เฉพาะ การขนส่งอาหารแช่แข็ง bulk liquids ก๊าซ และการขนส่งโดยตู้ คอนเทนเนอร์ โดยผูกพันไม่เกินข้อ ผูกพันแนวนอน และกำหนดให้ กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมี สัญชาติไทย ดังนั้น ภายใต้ความตก ลง JTEPA คนต่างด้าวไม่อาจเข้า มาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้าน</p>	

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
			<p>การขนส่งทางถนนได้</p> <p>(4) <u>สนธิสัญญาทางไมตรีฯ</u>: คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบการขนส่งทางถนนในส่วนที่เป็นการขนส่งได้ เนื่องด้วยถือเป็นกิจการยกเว้นตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ ที่ไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจ</p>	
2.	การจัดหาสินค้า	(1) <u>กรณีผู้ขายสินค้า</u> : เข้าลักษณะเป็นธุรกิจค้าส่งตามบัญชี 3 (15) ซึ่งห้ามคนต่างด้าวที่มีทุนขั้นต่ำของแต่ละร้านค้าไม่น้อยกว่า 100 ล้านบาทประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	(1) <u>GATS</u> : ประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อผูกพันในกิจกรรมโลจิสติกส์ด้านการจัดหาสินค้าตามความตกลง GATS ดังนั้น ภายใต้ความตกลง GATS คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการ	คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการลงทุนใน "กิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ (IPO) ประเภทที่ 7.8" ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีลักษณะเป็นธุรกิจค้าส่ง ดังนั้น คน

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
		<p>(2) กรณีตัวแทน: เข้าลักษณะเป็นธุรกิจตัวแทนตามบัญชี 3 (11) ซึ่งโดยหลักแล้ว ห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว</p> <p>อย่างไรก็ตาม ตัวแทนในลักษณะดังต่อไปนี้สามารถประกอบธุรกิจได้โดยไม่ต้องขอรับอนุญาต</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตัวแทนในการซื้อขายหรือจัดหาสินค้าที่จำเป็นต่อการผลิตหรือการให้บริการของวิสาหกิจในเครือเดียวกัน - ตัวแทนซื้อขาย จัดซื้อหรือจัดจำหน่าย หรือจัดหาตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อการจำหน่ายสินค้าที่ผลิตในประเทศ หรือนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ 	<p>จัดหาสินค้าในประเทศไทย</p> <p>(2) TAFTA: คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจด้านการจัดหาสินค้าภายใต้ความตกลง TAFTA เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อผูกพันไว้</p> <p>(3) JTEPA: คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจด้านการจัดหาสินค้าภายใต้ความตกลง JTEPA เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อผูกพันไว้</p> <p>(4) สนธิสัญญาทางไมตรีฯ: คนต่างด้าวสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหา</p>	<p>ต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนก็สามารถประกอบธุรกิจค้าส่งตามบัญชี 3(15) ในขอบข่ายที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้ โดยจะต้องแจ้งขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวกับอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า</p>

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
		<p>โดยมีทุนขั้นต่ำของคนต่างด้าวตั้งแต่ 100 ล้านบาทขึ้นไป</p> <p>(3) กรณีนายหน้า: เข้าลักษณะเป็นธุรกิจนายหน้าตามบัญชี 3 (11) ซึ่งโดยหลักแล้วจะห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว</p> <p>อย่างไรก็ดี หากการประกอบธุรกิจนายหน้าเข้าข้อยกเว้นที่กฎหมายกำหนดดังเช่นกรณีตัวแทนตาม (2) คนต่างด้าวก็สามารถประกอบธุรกิจได้โดยไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจ</p>	สินค้าภายใต้สนธิสัญญาทางไมตรี ได้	
3.	คลังสินค้า	(1) ตามปกติการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าถือเป็นธุรกิจบริการตามบัญชี 3(21) ซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจาก	(1) GATS: ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันเฉพาะรายสาขา (Sector-Specific Commitment) ใน	คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมใน "กิจการเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับ

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
		<p>อธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว</p> <p>(2) แต่หากการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า มีกระบวนการขนส่งภายในประเทศโดยผู้ประกอบการเป็นผู้ขนส่งเอง หรือมีการว่าจ้างช่วงให้ขนส่งและผู้ประกอบการได้รับค่าขนส่ง ก็อาจถือเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศตามบัญชี 2 ได้</p>	<p>กิจกรรมด้านการจัดเก็บและคลังสินค้า โดยผูกพันไม่เกินข้อผูกพันแนวนอน ดังนั้น ภายใต้ความตกลง GATS คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าได้</p> <p>(2) <u>TAFTA</u>: คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจด้านการจัดหาสินค้าภายใต้ความตกลง TAFTA เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อผูกพันไว้</p> <p>(3) <u>JTEPA</u>: ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันเฉพาะรายสาขา (Sector-Specific Commitment) ในกิจกรรมด้านการจัดเก็บและ</p>	<p>ประกอบการค้าเสรี (Free Trade Zone) และเขตปลอดอากร (Free Zone) ประเภทที่ 7.5.3" โดยจะให้การส่งเสริมการลงทุนแต่เฉพาะกิจการเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนเท่านั้น ดังนั้น หากเป็นผู้ประกอบการคลังสินค้าทั่วไปก็ไม่สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้</p>

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
			<p>คลังสินค้า โดยผูกพันไม่เกินข้อผูกพันแนวนอน ดังนั้น ภายใต้ความตกลง JTEPA คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าได้</p> <p>(4) สนธิสัญญาทางไมตรีฯ : คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบการคลังสินค้าในส่วนที่เป็นการรับฝากทรัพย์สินได้ รวมทั้งไม่อาจเข้ามาประกอบการในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งด้วยเช่นกัน เนื่องด้วยเป็นกิจการตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ ที่ประเทศไทยไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจ</p>	

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
			แต่ในกรณีที่คนต่างด้าวได้ให้บริการด้านคลังสินค้าในด้านอื่นนอกจากการรับฝากสินค้าและการขนส่ง เช่น การให้บริการด้านการควบคุมคลังสินค้า การให้บริการด้านการบริหารจัดการคลังสินค้า หรือการบริหารสินค้าคงคลัง เป็นต้น คนต่างด้าวก็สามารถที่จะประกอบกิจการนั้นได้ตามสนธิสัญญาทางไมตรีฯ	
4.	ศูนย์กระจายสินค้า	(1) ตามปกติการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าถือเป็นธุรกิจบริการตามบัญชี 3(21) ซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	(1) <u>GATS</u> : ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันเฉพาะรายสาขา (Sector-Specific Commitment) ในกิจกรรมด้านการจัดเก็บและคลังสินค้า โดยผูกพันไม่เกินข้อ	(1) คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการศูนย์กระจายสินค้าจำนวน 2 ประเภท คือ "กิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย (ประเภท

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
		(2) แต่หากการประกอบกิจการของศูนย์กระจายสินค้ามีกระบวนการขนส่งภายในประเทศโดยผู้ประกอบการเป็นผู้ขนส่งเอง หรือมีการว่าจ้างช่วงให้ขนส่ง และผู้ประกอบการได้รับค่าขนส่ง ก็อาจถือเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ได้	<p>ผูกพันแนวนอน ดังนั้น ภายใต้ความตกลง GATS คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าได้</p> <p>(2) <u>TAFTA</u>: คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจด้านการจัดหาสินค้าภายใต้ความตกลง TAFTA เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้เสนอข้อผูกพันไว้</p> <p>(3) <u>JTEPA</u>: ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันเฉพาะรายสาขา (Sector-Specific Commitment) ในกิจกรรมด้านการจัดเก็บและคลังสินค้า โดยผูกพันไม่เกินข้อผูกพันแนวนอน ดังนั้น ภายใต้</p>	<p>ที่ 7.6)” และ “กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (ประเภทที่ 7.7)”</p> <p>(2) สำหรับกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (ประเภทที่ 7.7) ได้มีเงื่อนไขเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มเติม กล่าวคือ ผู้ได้รับการส่งเสริมจะต้องมีผู้ถือหุ้นไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน ดังนั้น จึงมีผลให้คนต่างด้าวสามารถขอรับการส่งเสริมได้แต่เฉพาะกิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย (ประเภทที่ 7.6) เท่านั้น</p>

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
			<p>ความตกลง JTEPA คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้าได้</p> <p>(4) สนธิสัญญาทางไมตรีฯ: คนต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบการศูนย์กระจายสินค้าในส่วนที่เป็น การรับฝากทรัพย์สินได้ รวมทั้งไม่อาจเข้ามาประกอบการในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งด้วยเช่นกัน เนื่องด้วยเป็นกิจการตามข้อ 4 ของสนธิสัญญาทางไมตรีฯ ที่ประเทศไทยไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจ</p> <p>แต่หากศูนย์กระจายสินค้าที่คนต่างด้าวดำเนินการได้เน้นที่การกระจาย</p>	<p>(3) คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการศูนย์กระจายสินค้า สามารถประกอบธุรกิจที่อยู่ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในขอบข่ายที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้ โดยจะต้องแจ้งขอรับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวกับอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า</p>

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	ข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์: พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว	การเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกรณีพิเศษ	
			มาตรา 10	มาตรา 12 (BOI)
			สินค้าแต่เพียงอย่างเดียว ไม่มีการ รับฝากสินค้า และการขนส่งสินค้า เอง คนต่างด้าวก็สามารถเข้ามา ประกอบธุรกิจภายใต้สนธิสัญญา ทางไมตรีฯ ได้	

ตารางที่ 8 : สรุปกฎหมายเฉพาะที่กำกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	กฎหมายเฉพาะที่กำกับการ ประกอบธุรกิจ	รายละเอียดกฎหมายเฉพาะที่กำกับการ ประกอบธุรกิจ	กฎหมายเฉพาะอื่นที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละประเภทธุรกิจ
1.	การขนส่งทางถนน	พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	<p>(1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เป็นกฎหมายซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจขนส่งทางบกให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย โดยหลักแล้วไม่ได้เป็นกฎหมายที่วางข้อจำกัดการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวไว้โดยตรง</p> <p>(2) การประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ถือเป็นการขนส่งประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งทางบกภายในประเทศจะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกได้มีข้อจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นและสัดส่วนการลงทุนของคนต่างด้าว และมีข้อจำกัดในเรื่องกรรมการในกรณีที่ผู้ขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางบกเป็นบริษัทจำกัดด้วย</p>	<p>(1) พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522</p> <p>(2) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วย “รับขน”</p> <p>(3) พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2499</p>

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	กฎหมายเฉพาะที่กำกับการ ประกอบธุรกิจ	รายละเอียดกฎหมายเฉพาะที่กำกับการ ประกอบธุรกิจ	กฎหมายเฉพาะอื่นที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละประเภทธุรกิจ
			(3) ส่วนการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้น ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนขนส่งทางบกกลางก่อนประกอบธุรกิจ ซึ่งโดยหลักแล้วพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกไม่ได้มีข้อจำกัดห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศแต่ประการใด	
2.	การจัดหาสินค้า	-	ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่มากำกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาสินค้าโดยตรง	พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2499
3.	คลังสินค้า	ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515	(1) การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าที่มีกระบวนการในการรับฝากสินค้าเพื่อบำเหน็จ ถือเป็น การประกอบกิจการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ก่อน	(1) พระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2499 (2) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วย “เก็บของในคลังสินค้า”

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	กฎหมายเฉพาะที่กำกับ ประกอบธุรกิจ	รายละเอียดกฎหมายเฉพาะที่กำกับ ประกอบธุรกิจ	กฎหมายเฉพาะอื่นที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละประเภทธุรกิจ
			<p>(2) ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ไม่มีข้อจำกัดห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจคลังสินค้า แต่ได้กำหนดเงื่อนไขการขออนุญาตประกอบธุรกิจไว้ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - เป็นบริษัทจำกัดที่มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 5 ล้านบาท - กรรมการบริษัทจำกัดจะต้องถือหุ้นไม่น้อยกว่าหนึ่งในห้าของหุ้นที่จดทะเบียน - มีกรรมสิทธิ์ในคลังสินค้า และคลังสินค้าจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด <p>(3) นอกจากนั้น ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ได้กำหนดเงื่อนไขอื่นๆ ในการประกอบธุรกิจด้วย เช่น ขอบข่ายการประกอบธุรกิจซึ่งกำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตสามารถประกอบกิจการได้ในขอบข่ายที่กำหนดไว้ 6 ประเภทเท่านั้น เป็นต้น</p>	

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	กฎหมายเฉพาะที่กำกับการ ประกอบธุรกิจ	รายละเอียดกฎหมายเฉพาะที่กำกับการ ประกอบธุรกิจ	กฎหมายเฉพาะอื่นที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละประเภทธุรกิจ
		กฎหมายว่าด้วยศุลกากร	<p>(1) กฎหมายศุลกากรจะใช้บังคับกับคลังสินค้าประเภทคลังสินค้าทัณฑ์บนตามกฎหมายศุลกากร โดยคลังสินค้าทัณฑ์บนที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า คือ คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป</p> <p>(2) การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปจะต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมศุลกากรก่อน โดยกฎหมายศุลกากรไม่มีข้อจำกัดห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจคลังสินค้าไว้เป็นพิเศษ</p>	
		พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	ในกรณีที่การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้ามีการขนส่งสินค้าโดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้วย ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็จะต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งทางบก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกด้วย	

ข้อ	ประเภทธุรกิจ โลจิสติกส์	กฎหมายเฉพาะที่กำกับการ ประกอบธุรกิจ	รายละเอียดกฎหมายเฉพาะที่กำกับการ ประกอบธุรกิจ	กฎหมายเฉพาะอื่นที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละประเภทธุรกิจ
4.	ศูนย์กระจายสินค้า	ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515	ในกรณีที่ศูนย์กระจายสินค้ามีการรับฝากสินค้าเพื่อ จำหน่ายทางการค้าปกติ ก็อาจถือเป็นการประกอบ กิจการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ได้ ซึ่งมีผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องได้รับ อนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ก่อนจึง จะประกอบธุรกิจได้	-
		พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	ในกรณีที่การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์ กระจายสินค้า มีการขนส่งสินค้าโดยผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ด้วย ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็จะต้องได้รับ ใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งทางบก ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกด้วย	

จากข้อจำกัดการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวใน 4 ประเภท พิจารณาได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมียกข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทดังกล่าวเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางถนนและธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าที่เข้าลักษณะเป็นการรับฝากทรัพย์สินเพื่อนำเงินจันถือเป็นกิจการคลังสินค้า ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า คงมีแต่เฉพาะธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการจัดหาสินค้าบางลักษณะเท่านั้นที่ผ่อนคลายเป็นให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์สาขาดังกล่าวในประเทศไทยได้

นอกจากนั้น หากวิเคราะห์ถึงการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจร จะพบว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่อาจเข้ามาประกอบธุรกิจแบบครบวงจรในประเทศไทยได้เลย เนื่องด้วยมีข้อจำกัดทั้งตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวและข้อจำกัดตามกฎหมายเฉพาะ ซึ่งรวมถึงข้อจำกัดในเรื่องขอข้ายการประกอบการคลังสินค้าตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ที่อนุญาตให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าสามารถประกอบธุรกิจได้จำกัดเพียง 6 ประการเท่านั้นด้วย

การที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวมียกข้อจำกัดในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยอย่างมาก ทำให้ผู้ลงทุนจากต่างประเทศไม่อาจเข้ามาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์บางประเภท รวมถึงไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรในประเทศไทยได้ ดังนั้นผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศบางรายจึงเข้ามาประกอบธุรกิจในรูปแบบของ “นิติบุคคลไทย” ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยอาจประกอบการได้ใน 3 รูปแบบ คือ การร่วมทุน (Joint Venture) การซื้อหุ้น (Share Purchase) และการให้แฟรนไชส์ (Franchise) โดยคงสัดส่วนคนต่างด้าวถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้นหรือจำนวนทุนทั้งหมด ซึ่งในบางกรณีก็จะเป็นการร่วมลงทุนระหว่างคนต่างด้าวและคนสัญชาติไทยอย่างแท้จริง แต่ในบางกรณีก็ได้เป็นการร่วมลงทุนกันอย่างแท้จริง แต่เป็นการจัดตั้งองค์กรธุรกิจขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงกฎหมายที่มีข้อจำกัดคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจ โดยอาจใช้วิธีให้บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นแทน แต่อำนาจในการบริหารจัดการจะอยู่ที่ผู้ประกอบการต่างด้าวทั้งหมด

นอกจากนี้ การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ยังมีปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการเข้ามาประกอบธุรกิจด้วย กล่าวคือ ปัญหาเรื่องไม่มีกฎหมายเฉพาะที่มาส่งเสริมและกำกับการประกอบ

ธุรกิจโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ ทำให้ในการประกอบธุรกิจเกิดปัญหาในการประกอบธุรกิจอย่างมาก และยังมีปัญหาในเรื่องที่ไม่มีหน่วยงานกลางในการรับผิดชอบงานด้านธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้การประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยไม่ได้ขับเคลื่อนการให้บริการอย่างเป็นระบบ

สำหรับในประเด็นเรื่องการเปิดเสรีทางการค้าบริการด้านโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความตกลงต่างๆ นั้น ประเทศไทยอาจจะต้องมีนโยบายเปิดเสรีทางการค้าบริการและผ่อนคลายเงื่อนไขการเข้ามาธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทยที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องมาจากประเทศไทยได้เข้าทำความตกลง GATS กับองค์การการค้าโลก ซึ่งภายใต้ความตกลง GATS ประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องเปิดเสรีทางการค้าบริการเพิ่มขึ้นในสัดส่วนของการลงทุนของคนต่างด้าวก้าวหน้าตามลำดับ (Progressive Liberalization) นอกจากนี้ ประเทศไทยยังอาจต้องเปิดเสรีทางการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์มากขึ้นตามกรอบความตกลงต่างๆ ด้วย เช่น กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ที่ประเทศสมาชิกจะต้องเปิดเสรีภาคบริการระหว่างกัน โดยประเทศไทยจะต้องเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ใน 4 ด้าน คือ (1) บริการโลจิสติกส์ เช่น บริการบริหารจัดการสินค้าทางทะเล บริการโกดังและคลังสินค้าสำหรับการขนส่งทางทะเล บริการตัวแทนเดินทะเล บริการจัดส่งพัสดุ เป็นต้น (2) บริการขนส่งทางอากาศ (3) บริการขนส่งทางราง และ (4) บริการขนส่งทางถนน โดยจะเปิดให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาลงทุนถือหุ้นได้ร้อยละ 51 ภายในปี พ.ศ. 2553 และร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556 เป็นต้น

การเปิดเสรีทางการค้าบริการและการผ่อนคลายข้อจำกัดทางการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในบางสาขาจะเป็นผลดีต่อธุรกิจโลจิสติกส์ และระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องด้วยก่อให้เกิดการแข่งขันในการประกอบธุรกิจ มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการประกอบธุรกิจ มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ระหว่างกัน และทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศลดลงได้ ซึ่งจะส่งผลดีต่อการขับเคลื่อนธุรกิจอื่นของประเทศด้วย อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีทางการค้าบริการและการผ่อนคลายข้อจำกัดทางการประกอบธุรกิจที่มากเกินไปก็จะส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศที่ไม่มีความพร้อมในด้านเงินทุนและเทคโนโลยีเทียบเท่ากับผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศได้

2. ข้อเสนอแนะ

จากการที่ประเทศไทยอาจจะต้องมีการเปิดเสรีด้านการค้าบริการและผ่อนคลายข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวที่มากขึ้น ไม่ว่าจะโดยผลของหลักการเปิดเสรีก้าวหน้าตามลำดับ (Progressive Liberalization) ภายใต้ความตกลง GATS หรือตามความตกลงระหว่างประเทศในกรอบอื่นๆ เช่น กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) เป็นต้น รวมถึงปัญหาด้านต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูง และระบบโลจิสติกส์ของประเทศยังไม่พัฒนาได้เท่าที่ควร ซึ่งประเทศไทยคงไม่อาจปฏิเสธการรับเทคโนโลยี และระบบการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์จากต่างประเทศได้ ผู้เขียนมีความเห็นต่อประเด็นดังกล่าวว่า แนวคิดในการปิดตลาดด้านธุรกิจโลจิสติกส์ไม่ก่อให้เกิดผลดีต่อการประกอบธุรกิจ และจะทำให้เกิดความล่าช้าในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งจะส่งผลกระทบต่อการค้าและบริการอื่นของประเทศที่ยังมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์อยู่ในระดับสูงด้วย หากประเทศไทยสามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ลงได้ก็จะผลดีต่อธุรกิจโลจิสติกส์ และธุรกิจอื่นของประเทศโดยรวม

ส่วนข้อกังวลในเรื่องการแข่งขันกับผู้ประกอบการไทยนั้น ผู้เขียนเห็นว่าผู้ประกอบการไทยจะต้องมีการพัฒนาตนเองในด้านการให้บริการด้านโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในรูปแบบต่างๆ ให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างประเทศ โดยอาจใช้วิธีการร่วมมือทางการค้าระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน ซึ่งหากมีการปิดตลาดด้านธุรกิจโลจิสติกส์ ก็จะไม่มีการเริ่มต้นในการปรับปรุงพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างประเทศได้

อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยที่มากเกินไปหรือเร็วเกินไป ก็อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่อาจจะยังไม่มีความพร้อมในการประกอบการแข่งขันกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศที่มีความพร้อมด้านเงินทุน และเทคโนโลยีที่มากกว่า

ดังนั้น หากจะมีการเปิดเสรีการค้าบริการด้านโลจิสติกส์หรือผ่อนคลายข้อจำกัดด้านการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์บางประการให้แก่คนต่างด้าวแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่าประเทศไทยควรต้องมีการศึกษาอย่างชัดเจนและวิเคราะห์ว่า ธุรกิจโลจิสติกส์สาขาใดที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ไทยมีความพร้อมในการแข่งขัน ประเทศไทยยังขาดแคลนธุรกิจโลจิสติกส์ด้านใด ธุรกิจโลจิสติกส์สาขาใดที่มีความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศ การผ่อนคลายให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในสาขาต่างๆ มีข้อดี ข้อเสียอย่างไร และจะมีผลกระทบต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเพียงใด เพื่อที่จะกำหนดยุทธศาสตร์การเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์ได้อย่างเหมาะสม

และจากการศึกษาการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทใน 4 ประเภท คือ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวนั้น ยังพบปัญหาในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อจำกัดและปัญหาการเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภท ข้อจำกัดและปัญหาการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภท รวมถึงข้อจำกัดอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวตามที่ได้กล่าวมาในบทที่ 4 แล้ว ดังนั้น หากจะมีการผ่อนคลายเงื่อนไขให้คนต่างด้าวสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์บางประเภทในประเทศไทย ก็จะต้องมีการปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ ทั้งกฎหมายที่มีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวโดยตรง เช่น พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เป็นต้น และกฎหมายที่ไม่ได้วางข้อจำกัดห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจโดยตรง แต่มีหลักการบางอย่างของกฎหมายไม่สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ เช่น ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 เป็นต้น

โดยจากประเด็นปัญหาที่ผู้เขียนได้วิเคราะห์ในบทที่ 4 นั้น ผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงและพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว ดังนี้

2.1 การแก้ไขพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ในการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวนั้น จะมีปัญหาตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวหลายประการ ปัญหาที่สำคัญตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คือ ปัญหาการหลีกเลี่ยงกฎหมายโดยให้บุคคลสัญชาติไทยถือหุ่นแทน (Nominee) และปัญหาประเภทธุรกิจตามบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัติ

การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้เขียนขอเสนอการแก้ไขพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังนี้

2.1.1 ควรแก้ไขนิยาม “คนต่างด้าว” ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ในการแก้ไขปัญหาเรื่องการหลีกเลี่ยงพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยให้บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นแทนคนต่างด้าว (Nominee) นั้น ผู้เขียนขอเสนอให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ในส่วนของนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” โดยให้รวมถึงสิทธิในการออกเสียงลงคะแนน (Voting Right) ด้วย แต่การแก้ไขเฉพาะในส่วนของสิทธิออกเสียงลงคะแนน (Voting Right) เพียงประการเดียวยังไม่สามารถแก้ปัญหาการหลีกเลี่ยงกฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องด้วยผู้ถือหุ้นข้างน้อยฝ่ายต่างด้าวอาจใช้วิธีการอื่นมาควบคุมนิติบุคคลได้ ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าควรแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยาม “คนต่างด้าว” ให้ครอบคลุมถึงสิทธิออกเสียง (Voting Right) และอำนาจในการบริหารจัดการนิติบุคคล (Control) ด้วย

2.1.2 ควรมีมาตรการตรวจสอบการถือหุ้นแทน (Nominee) ที่มีประสิทธิภาพ และเพิ่มบทลงโทษแก่คนต่างด้าว และผู้ถือหุ้นแทนคนต่างด้าว (Nominee)

การแก้ไขปัญหาเรื่องการหลีกเลี่ยงพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยให้บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นแทนคนต่างด้าว (Nominee) นั้น นอกจากข้อเสนอให้แก้ไขนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” ให้ครอบคลุมถึงสิทธิออกเสียงลงคะแนน (Voting Right) และอำนาจบริหารจัดการ (Control) แล้ว ผู้เขียนขอเสนอให้มีการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ โดยมีมาตรการในการตรวจสอบการถือหุ้นแทนของบุคคลสัญชาติไทยที่ดี รวมทั้งจะต้องมีมาตรการในการลงโทษผู้กระทำผิดที่มีประสิทธิภาพด้วย

สำหรับบทลงโทษในกรณีกระทำความผิดเรื่องการถือหุ้นแทนนั้น มาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้กำหนดบทลงโทษทั้งคนต่างด้าว และผู้ถือหุ้นแทนจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับตั้งแต่ 100,000 – 1,000,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ นอกจากนี้ ผู้ฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษปรับอีกวันละ 10,000 – 50,000 บาท ตลอดระยะเวลาที่

ฝ่าฝืนอีกด้วย ผู้เขียนมีความเห็นว่าบทลงโทษตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจนั้น เป็นบทลงโทษที่ต่ำเกินไปหากเทียบกับความผิดที่ได้กระทำลง ซึ่งหากมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวโดยการเพิ่มเติมโทษที่จะลงแก่คนต่างด้าว ก็จะช่วยป้องปรามการกระทำความผิดให้เกิดขึ้นน้อยลงได้

อนึ่ง สำหรับในกรณีกฎหมายเฉพาะที่มีข้อกำหนดเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลสัญชาติไทย ดังเช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าการแก้ไขปัญหาการหลีกเลี่ยงพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก โดยให้บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นแทนนั้น ก็จะต้องใช้วิธีการแก้ไขเช่นเดียวกับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กล่าวคือ ทางหน่วยงานที่รับผิดชอบจะต้องมีมาตรการตรวจสอบการหลีกเลี่ยงกฎหมายที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งควรมีการเพิ่มเติมบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายให้นักขึ้นด้วยเช่นกัน

2.1.3 ควรทบทวนบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ในส่วนของบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวซึ่งครอบคลุมการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เกือบทุกประเภททั้งธุรกิจตามบัญชี 2 และบัญชี 3 โดยเฉพาะธุรกิจโลจิสติกส์ด้านอื่นนอกจากการขนส่งทางบกในประเทศจะตกอยู่ภายใต้บัญชี 3 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเกือบทั้งหมด โดยมีเหตุผลว่าเป็นธุรกิจที่คนไทยไม่พร้อมแข่งขันด้วย เป็นข้อจำกัดประการหนึ่งที่ทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์บางสาขาที่มีประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ และมีเทคโนโลยีมาก ไม่สามารถเข้ามาประกอบการในประเทศไทยได้

การมีข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ตามบัญชี 3 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่มากเกินไป จะไม่ส่งผลดีต่อธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตาม การเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว คงจะต้องมีผลกระทบต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ซึ่งประเทศไทยก็ควรจะต้องปกป้องและให้การส่งเสริมผู้ประกอบการไทยด้วย ในประเด็นนี้ผู้เขียนขอเสนอว่าทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการทบทวนรายชื่อธุรกิจที่ไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์บางประการให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยอาจจะค่อยๆ ผ่อนปรนเงื่อนไขการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์

ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวที่ไม่ได้มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยมากนัก หรือเป็นธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีประโยชน์ต่อประเทศ เช่น อาจมีการกำหนดทุนขั้นต่ำที่ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถประกอบธุรกิจโลจิสติกส์บางประเภทได้โดยไม่มีข้อจำกัดในเรื่องเงื่อนไขความเป็นคนต่างด้าว เป็นต้น ส่วนธุรกิจโลจิสติกส์ใดที่ยังอยู่ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวซึ่งต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจก่อน ทางหน่วยงานที่รับผิดชอบก็ควรออกแนวทางในการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบธุรกิจ (Guideline) สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์โดยเฉพาะ เพื่อให้การพิจารณาอนุญาตให้ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมีความชัดเจนยิ่งขึ้น และเพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ลงทุนสามารถวางแผนการลงทุนประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ที่จะต้องขออนุญาตได้ดียิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอตั้งข้อสังเกตต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยผู้เขียนมีความเห็นว่ายังมีความจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องสงวนธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศให้แก่ผู้ประกอบการไทยในปัจจุบัน เนื่องด้วยการขนส่งทางบกในประเทศเป็นกิจการที่เกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศ และในปัจจุบัน ผู้ประกอบการไทยยังไม่มีศักยภาพในการประกอบการขนส่งที่ทัดเทียมกับต่างชาติ แต่ในประเด็นที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวไม่ได้ทำการขนส่งเอง แต่ได้ไปว่าจ้างช่วง (Subcontract) ให้บุคคลอื่นเป็นผู้ขนส่งให้ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะรับค่าขนส่งภายในประเทศไม่ได้เนื่องด้วยจะถือเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศ ตามบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนั้น เป็นอุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีกระบวนการขนส่งทางบกในประเทศเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นอย่างมาก อาทิเช่น ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า และธุรกิจโลจิสติกส์ด้านศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น

ผู้เขียนมีความเห็นว่าประเทศไทยควรมีการผ่อนปรนหลักเกณฑ์เรื่องการขนส่ง โดยแก้ไขประเภทธุรกิจขนส่งทางบกในประเทศตามบัญชี 2 ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ให้หมายถึงแต่เฉพาะการประกอบธุรกิจขนส่งทางบกภายในประเทศที่คนต่างด้าวได้กระทำการขนส่งเองเท่านั้น ส่วนการไปว่าจ้างให้บุคคลอื่นเป็นผู้ขนส่งให้แทนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ถือเป็นการประกอบธุรกิจด้านการขนส่งทางบกภายในประเทศตามบัญชี 2 แต่อาจเข้าลักษณะเป็นธุรกิจบริการตามบัญชี 3(21) ซึ่งมีเงื่อนไขในการผ่อนปรนมากขึ้น หากมีการแก้ไขในประเด็นนี้แล้ว ก็จะเป็นการสนับสนุนกิจการโลจิสติกส์ที่ร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งไทยและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าว

2.2 ควรแก้ไขกฎเกณฑ์ตามกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์

จากการศึกษา พบปัญหาทางกฎหมายเฉพาะที่ใช้กำกับการธุรกิจโลจิสติกส์บางประเภท ซึ่งกฎหมายเฉพาะบางฉบับแม้ไม่ได้วัตถุประสงค์ในเรื่องการจำกัดการเข้ามาประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก็ตาม แต่หลักการและเงื่อนไขของกฎหมายก็ไปจำกัดการเข้ามาประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังนั้น หากประเทศไทยมีการเปิดเสรีด้านการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์บางสาขาในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น ก็จะต้องมีการแก้ไขกฎหมายเฉพาะดังกล่าวด้วย

สำหรับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์เฉพาะประเภทใน 4 ประเภท ได้แก่ การขนส่งทางถนน การจัดหาสินค้า คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า พบว่ากฎหมายเฉพาะที่มีข้อจำกัดในเรื่องการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของคนต่างด้าว ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ดังนั้น หากจะมีการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางถนนในประเทศไทย ก็จะต้องมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งมีข้อจำกัดในเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย และสัดส่วนกรรมการสัญชาติไทย อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกได้ให้อำนาจคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการผ่อนคลายนโยบายการขออนุญาตประกอบการขนส่งทางบกได้ ดังนั้น ในการแก้ไขหลักเกณฑ์และกฎระเบียบเรื่องการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางบกภายในประเทศ อาจจะออกเป็นกฎเกณฑ์ในรูปแบบประกาศของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางก็ได้

ส่วนข้อจำกัดในเรื่องการประกอบการคลังสินค้าตามประกาศคณะกรรมการปฏิบัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องคลังสินค้านั้น ไม่ได้วางข้อจำกัดการประกอบธุรกิจในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้น หรือการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องแก้ไขในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นแต่ประการใด

นอกจากนั้น จากการศึกษารัฐกิจโลจิสติกส์ใน 4 ประเภท ผู้เขียนพบถึงความไม่สอดคล้องกันระหว่างกฎหมายเฉพาะและลักษณะการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์บางประเภท กล่าวคือ ในเรื่องขอย้ายการขนส่งทางบกระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และขอย้ายการประกอบธุรกิจคลังสินค้าตามประกาศคณะกรรมการปฏิบัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยคลังสินค้านั้น ได้ยกเป็นประเด็นปัญหาในบทที่ 4 ผู้เขียนขอเสนอแนะให้แก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกในประเด็นเรื่องการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ และ

ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า ในประเด็นเรื่องขอข่ายการประกอบการคลังสินค้า ดังนี้

1. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก โดยหลักแล้วไม่มีข้อจำกัดในเรื่องการขนส่งระหว่างประเทศ แต่กฎกระทรวงเรื่องการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศจะต้องมีใบอนุญาตประกอบการขนส่งในประเทศด้วยนั้น เป็นการจำกัดสิทธิในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมากเกินไป ดังนั้น การผ่อนคลายนโยบายให้คนต่างด้าวสามารถประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้ น่าจะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมาย ในกรณีนี้ผู้เขียนขอเสนอให้คณะกรรมการการขนส่งทางบกกลางตัดเงื่อนไขในเรื่องที่ผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องมีใบอนุญาตประกอบการขนส่งในประเทศออก

2. ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกอบกับประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า เป็นกฎหมายที่มีข้อจำกัดในเรื่องการประกอบกิจการคลังสินค้าเป็นอย่างมาก และมีเงื่อนไขบางประการไม่เหมาะกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้า เช่น เรื่องขอข่ายการประกอบธุรกิจที่ได้จำกัดให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าทำธุรกิจได้ในขอข่ายเพียง 6 ประเภทเท่านั้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าที่มีขอข่ายการให้บริการที่มีขอข่ายการให้บริการมากกว่า 6 ประการดังกล่าว ดังนั้น จึงควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบภายในเรื่องคลังสินค้าในเรื่องขอข่ายการประกอบธุรกิจให้สอดคล้องกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ โดยอาจแก้ไขในประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องคลังสินค้า

2.3 ควรเพิ่มการให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการโลจิสติกส์

จากประเภทกิจการที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการด้านโลจิสติกส์ ผู้เขียนมีความเห็นว่าทางภาครัฐไม่ได้ให้การส่งเสริมการลงทุนในกิจการโลจิสติกส์ที่เพียงพอ โดยกิจการด้านโลจิสติกส์ที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริมจะจำกัดขอข่ายเฉพาะด้าน เช่น กิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย เป็นต้น ยิ่งไปกว่านั้น หากเป็นกิจการศูนย์กระจายสินค้านระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย หรือกิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนก็ได้ให้การส่งเสริมการลงทุนแก่คนต่างด้าว ในประเด็นนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนควรพิจารณาการให้

การส่งเสริมการในธุรกิจโลจิสติกส์มากกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อช่วยกระตุ้นธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เจริญและพัฒนามากขึ้น

นอกจากนี้ ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หากธุรกิจโลจิสติกส์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเป็นธุรกิจที่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวก็สามารถขออนุญาตออกหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้ แต่หากธุรกิจโลจิสติกส์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว เป็นกิจการที่จะต้องขออนุญาตตามกฎหมายเฉพาะที่มีข้อจำกัดคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจด้วย ผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนก็ไม่สามารถประกอบธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนบางอย่างได้ เนื่องด้วยติดข้อจำกัดตามกฎหมายเฉพาะ และการได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติการส่งเสริมการลงทุนไม่ได้ยกเว้นการขออนุญาตประกอบธุรกิจตามกฎหมายเฉพาะ ตัวอย่างเช่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวได้รับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัยในประเภทที่ 7.6 ที่มีข้อข้อยกเว้นให้ผู้ให้บริการด้านการขนส่งด้วย แต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างด้าวจะไม่สามารถประกอบกิจการขนส่งในประเทศเองได้เนื่องด้วยติดข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เป็นต้น ในประเด็นนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าทางหน่วยงานที่ดูแลและควบคุมออกใบอนุญาตตามกฎหมายเฉพาะควรมีมาตรการในการผ่อนคลายการประกอบธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน โดยอาจมีการประสานข้อมูลระหว่างกัน

2.4 ควรมีหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์

ธุรกิจโลจิสติกส์มีความหลากหลาย และมีหน่วยงานที่รับผิดชอบงานด้านโลจิสติกส์อยู่หลายหน่วยงาน ซึ่งก่อให้เกิดความซ้ำซ้อนของหน่วยงาน ในเรื่องปัญหาความซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน ผู้เขียนเสนอแนะให้หน่วยงานที่มีอำนาจตามพระราชบัญญัติต่างๆ มีการประสานงานในการดำเนินการเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน และควรจัดให้มีการเผยแพร่ข่าวสารการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้เกิดความเข้าใจในความจำเป็นที่ต้องมีการแก้ไขกฎหมายรวมทั้งจงใจให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่าย และลดการปฏิบัติผิดกฎหมายอันเนื่องมาจากความไม่เข้าใจของผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งควรมีหน่วยงานกลางที่เป็นผู้

ประสานงานงานด้านโลจิสติกส์ โดยในเบื้องต้นหน่วยงานกลางอาจให้อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงพาณิชย์

2.5 นำกฎหมายแข่งขันทางการค้ามาใช้บังคับให้มีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม

ในการลงทุนประกอบธุรกิจได้มีแนวคิดทั่วไปกล่าวว่า รัฐเจ้าของดินแดนย่อมจะต้องยอมรับที่จะให้ความยุติธรรมแก่ผู้ประกอบการทั้งหมดในอาณาเขตของตน โดยไม่เลือกปฏิบัติต่อสัญชาติ เชื้อชาติ ศาสนา หรืออื่นใด โดยในส่วนของประเทศไทยได้กำหนดแนวคิดเรื่องตลาดเสรีไว้ในมาตรา 43 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 * ดังนั้น ตามหลักการในเรื่องการเปิดตลาดเสรีจึงไม่อาจเลือกปฏิบัติระหว่างบุคคลในประเทศไทยได้ เว้นแต่การเลือกปฏิบัติดังกล่าวมีวัตถุประสงค์อันจำเป็นเพื่อรักษาไว้ซึ่งความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตาม การแข่งขันอย่างเสรีอาจก่อให้เกิดการผูกขาดโดยผู้ประกอบการที่มีศักยภาพในด้านทุนหรือเทคโนโลยีที่มากกว่าผู้ประกอบการอื่น รัฐส่วนใหญ่จึงมีการออกกฎหมายเพื่อควบคุมการแข่งขันทางการค้าอย่างเป็นธรรม เพื่อป้องกันมิให้ผู้ประกอบการที่มีศักยภาพมากกว่าใช้ศักยภาพของตนทำลายผู้ประกอบการที่มีศักยภาพน้อยกว่า ในส่วนประเทศไทยได้ออกพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 มาควบคุมเพื่อการแข่งขันที่เป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการ¹

* มาตรา 43 บัญญัติว่า “บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขันโดยเสรีอย่างเป็นธรรม

การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุข การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนการจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือขัดขวางไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน”

¹ พันธุ์ทิพย์ กาญจนจิตรา สายสุนทร, “รายงานวิจัย เรื่อง การส่งเสริมการแข่งขันกันอย่างยุติธรรมระหว่างธุรกิจของไทยด้วยตนเอง และระหว่างธุรกิจของคนไทยกับธุรกิจข้ามชาติ ส่วนที่ 2 มาตรการเสนอให้รัฐไทยพึงมีสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจข้ามชาติในประเทศไทย,” (2543), หน้า 7-9.

พระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 มีผลใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 แต่ยังไม่ได้นำมาบังคับใช้ในทางปฏิบัติเท่าที่ควร ทั้งที่เนื้อหาในกฎหมายฉบับนี้ส่งเสริมให้เกิดการค้าที่เป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติระหว่างบริษัทต่างชาติดกับบริษัทไทย โดยครอบคลุมมาตรการในการป้องกันพฤติกรรมกีดกันทางการค้าที่ไม่ให้ผู้ประกอบการในตลาดมีพฤติกรรมกีดกันแก่คู่แข่งหรือทำลายผู้ประกอบการรายอื่น ซึ่งจะช่วยป้องกันการผูกขาดของผู้ประกอบการรายอื่นได้ ซึ่งหากมีการบังคับใช้กฎหมายแข่งขันทางการค้าอย่างจริงจังจะช่วยป้องกันการผูกขาดโดยบริษัทข้ามชาติที่เข้ามาแข่งขันในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยได้

2.6 ออกกฎหมายพิเศษที่ส่งเสริมและกำกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์

สำหรับการแก้ไขปัญหาในระยะยาวนั้น เพื่อที่จะสามารถแก้ไขปัญหาความไม่สอดคล้องกันของกฎหมาย ความซ้ำซ้อนของขั้นตอนการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งเพื่อให้เกิดการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ ผู้เขียนขอเสนอให้มีการร่างกฎหมายพิเศษที่มีลักษณะเป็นการส่งเสริมและกำกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ โดยในร่างกฎหมายดังกล่าว อาจประกอบด้วย (1) ขอบข่ายการให้บริการโลจิสติกส์ที่จะต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจตามกฎหมาย (2) เงื่อนไขการอนุญาตประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ (3) สิทธิและหน้าที่ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และ (4) องค์กรที่ทำหน้าที่ส่งเสริมและกำกับการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ เป็นต้น

สำหรับเรื่องการเข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศนั้น ในร่างกฎหมายก็อาจใช้วิธีการผ่อนคลายนโยบายและข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในสาขาที่พิจารณาเห็นสมควรให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้ามาประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทยได้ โดยอาจพิจารณาจากประโยชน์ต่อประเทศโดยรวม การจ้างงาน การถ่ายทอดเทคโนโลยี ทักษะ ความเชี่ยวชาญ หรือประสบการณ์ หรือเงินลงทุน หรือเป็นธุรกิจโลจิสติกส์ประเภทที่ผู้ประกอบการไทยพร้อมแข่งขันกับต่างประเทศได้ ทั้งนี้เพื่อให้การพัฒนาด้านโลจิสติกส์และธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศเป็นไปอย่างยั่งยืน

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

การขนส่งทางบก, กรม. สำนักจัดระบบขนส่งทางบก. สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และจำนวนผู้ประกอบการขนส่งรวมทั้งประเทศ. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 [Online].

แหล่งที่มา: http://www.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html [15 สิงหาคม 2551]

การค้าภายใน, กรม. หนังสือตอบข้อหารือของกรมการค้าภายใน ที่ พณ. 0504/5809.

กรุงเทพมหานคร : กรมการค้าภายใน, 2525.

โกศล ฉันทิกุล. กฎหมายและการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 3.

กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2549.

โกศล ฉันทิกุล. คำบรรยายกระบวนวิชากฎหมายเกี่ยวกับการลงทุน พร้อมด้วย พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง และประกาศที่เกี่ยวข้อง. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2534.

โกศล ฉันทิกุล. หลักการและประเด็นในการเจรจาความตกลงพหุภาคีเกี่ยวกับการลงทุนในกรอบ องค์การการค้าโลก (WTO). วารสารกฎหมายธุรกิจบัณฑิต 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม 2545) : 73-74.

ข้อหารือกรมอัยการที่ 8/2535. วารสารอัยการ 175 (กันยายน 2535) : 57.

ขับเคลื่อน 5 ยุทธศาสตร์แผนแม่บทโลจิสติกส์ชาติ. ประชาชาติธุรกิจ (29 พฤษภาคม 2551) : 4.

คณะกรรมการกฤษฎีกา, สำนักงาน. บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องหรือปัญหาข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจ ของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, สำนักงาน. สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. เอกสารแผนแม่บทการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. นนทบุรี : เพชรรุ่งการพิมพ์, 2548.

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน. คู่มือการขอรับการส่งเสริมการลงทุน.

กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2551.

- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คณะนิติศาสตร์. ศูนย์วิจัยกฎหมายและการพัฒนา. ร่างรายงานขั้นสุดท้าย โครงการ “ปัญหาการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เล่ม 2. กรุงเทพมหานคร, 2551.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี. โครงการศึกษาและออกแบบ การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและส่งออกเบ็ดเสร็จของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. กรุงเทพมหานคร, 2538.
- เจรจาการค้าระหว่างประเทศ, กรม. FTA ายประเทศ – ความตกลงการค้าเสรีไทย – ออสเตรเลีย [Online]. แหล่งที่มา : <http://www.thaifita.com/ThaiFTA/Home/FTAbyCountry/tabid/53/ctl/detail/id/21/mid/480/usemastercontainer/true/Default.aspx> [15 สิงหาคม 2551]
- ชินินาฏ ลีตส์. กฎหมายการทำงานของคนต่างด้าว. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2549.
- ชยันต์ ต้นติ่วสดการ, วัชรียา ไตสงวน และเพลินพิศ สัตย์สงวน. โครงการศึกษาศักยภาพการแข่งขันการค้าบริการของไทย. รายงานวิจัยโดยศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์, อ้างถึงใน พิจิตรา นรนาพันธ์. การเปิดเสรีการค้าบริการกับปัญหาการใช้ที่บุคคลอื่นประกอบธุรกิจแทนคนต่างด้าวในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.
- ชุมพร ปัจจุบันนท์. การค้าบริการภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ. วารสารกฎหมาย 15 (ธันวาคม 2537) : 92-93.
- ชูเกียรติ จ๋วนพานิช. ผู้อำนวยการกลุ่มงานส่งเสริมกิจการคลังสินค้า ไฮไล และห้องเย็น กองส่งเสริมและพัฒนาระบบตลาด กรมการค้าภายใน. สัมภาษณ์, 17 กันยายน 2551.
- ดลพร บุญพารอด. เอกสารการสอนชุดวิชา การควบคุมคุณภาพและการจัดการสินค้าคงคลัง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2537.
- ธรรมรัตน์ แสงจันทร์. กฎหมายธุรกิจเพื่อผู้บริหาร เล่ม 1. กรุงเทพมหานคร : ไอ เอ็ม บุคส์, 2550.
- ธานี วรภัทร์. หลักกฎหมายตัวแทนนายหน้า. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2549.
- นิพนธ์ จิตะสมบัติ. พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542. จุฬาลงกรณ์วารสาร 69 (ตุลาคม – ธันวาคม 2548) : 110

- ประพีร์ อภิชาติสกุล. การศึกษาเพื่อปรับปรุงแก้ไขประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 281 ภายใต้ว
ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าและบริการ (GATS). วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- ปาหนัง ลิม. MTO ปลอดภัยการค้าระหว่างขนส่ง ผ่านทางต้นตุน้ำมันแพง. Logistic Digest 2
(กรกฎาคม 2549) : 20.
- ปิยะ ศรีวิเศษ. การเข้าสู่ธุรกิจให้บริการทางกฎหมายของคนต่างด้าวในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์
ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.
- พงศ์ธร บุญอารีย์. ธุรกิจกับกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ดวงกมล,
2544.
- พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล. สถานการณ์และศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศไทย. อ้างถึง
ใน คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, สำนักงาน
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. เอกสารแผนแม่บทการ
พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. นนทบุรี : เพชรรุ่งการพิมพ์, 2548.
- พรเทพ เบญญาอภิกุล. GATS ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร :
โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.
- พันธุ์ทิพย์ กาญจนาจิตรา สายสุนทร. รายงานวิจัย เรื่อง การส่งเสริมการแข่งขันกันอย่างยุติธรรม
ระหว่างธุรกิจของไทยด้วยกันเอง และระหว่างธุรกิจของคนไทยกับธุรกิจข้ามชาติ ส่วนที่ 2
มาตรการเสนอให้รัฐไทยพึงมีสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจข้ามชาติในประเทศไทย.
กรุงเทพมหานคร, 2543.
- พัฒนาธุรกิจการค้า, กรม. งบการเงินและหมายเหตุประกอบงบการเงินของบริษัท ซีดับเบิลยูปีไอ
จำกัด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2550. กรุงเทพมหานคร, 2551.
- พัฒนาธุรกิจการค้า, กรม. แนวทางการขอหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจตามมาตรา 10 แห่ง
พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ภายใต้วความตกลงหุ้นส่วน
เศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (JTEPA) ลงวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2550. กรุงเทพมหานคร, 2550.
- พัฒนาธุรกิจการค้า, กรม. สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว.แนวทางในการพิจารณา
อนุญาตการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว [Online]. แหล่งที่มา : [http://www.dbd.go.th/](http://www.dbd.go.th/mainsite/index.php?id=1456)
mainsite/index.php?id=1456 [12 ตุลาคม 2551]

พิจิตรา นรนาพันธ์. การเปิดเสรีการค้าบริการกับปัญหาการใช้ข้อมูลคนอื่นประกอบธุรกิจแทนคนต่างด้าวในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

พิเศษ เสตเสถียร. หลักกฎหมายบริษัทมหาชนจำกัด. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536.

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี. ต้นทุนการจัดการโลจิสติกส์ของไทย อ้างถึงใน แนวโน้มของโลจิสติกส์โลกและความท้าทายของประเทศไทย. ประชาชาติธุรกิจ (29 พฤษภาคม 2551) : 2.

รุธิร์ พนมยงค์. การจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์เวลาดี, 2547.

ลักษณะ มาลากุล ณ อยุธยา. เจ้าหน้าที่สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว. สัมภาษณ์, 16 กันยายน 2551.

แลมเบิร์ต ดักลาส เอ็ม, สตีลค, เจมส์ อาร์ และ อิลแรม ลิซา เอ็ม. การจัดการโลจิสติกส์. แปลโดย กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ และคนอื่นๆ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แมคกรอ-ฮิล อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เอ็นเตอร์ไพรส์, 2544.

วันทิพย์ จันทกิจ. การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549

วิชัย มากวัฒน์สุข. คู่มือศุลกากรฉบับพิเศษ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สามเจริญพาณิชย์, 2545.

วิทยา สุหนุตต์ดำรง. โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน อธิบายได้...ง่ายนิดเดียว. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : ซีเอ็ดดูเคชั่น, 2546.

ศุลกากร, กรม. สิทธิประโยชน์ทางภาษี: คลังสินค้าทัณฑ์บน [Online]. แหล่งที่มา: <http://www.customs.go.th/TaxPrivilege/TaxPrivilege1/TaxPrivilege1.jsp> [14 กรกฎาคม 2551]

สกล หาญสุทธิวารินทร์. คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ ซี. พี. บุ๊ค สแตนดาร์ด, 2548.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, มูลนิธิ. ผลกระทบและแนวทางการเจรจาการค้าแบบทวิภาคี : การจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ทรัพย์สินทางปัญญา การลงทุนและการค้าบริการ.

กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2548.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, มูลนิธิ. รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำเขตการค้าเสรีไทย-สหรัฐอเมริกา ในภาคการขนส่งและโลจิสติกส์. กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2548.

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ผลการบังคับใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เสนอต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า.

กรุงเทพมหานคร : สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

สมจิตร ทองประดับ. คำอธิบายประมวลกฎหมายที่ดิน. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2547.

สมาคมธุรกิจการบินขนส่งสินค้า. ACBA Member [Online]. แหล่งที่มา: <http://www.acbathai.org/Member.asp?sert1=a&sert2=b&sert3=c> [13 กรกฎาคม 2551]

สมาคมบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. รายชื่อสมาชิกสมาคมบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ [Online]. แหล่งที่มา : <http://www.tiffathai.org/member/index.php> [13 กรกฎาคม 2551]

สุธีร์ ศุภนิตย์ และกองทุนสุธีร์ ศุภนิตย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กฎหมายป้องกันการผูกขาด : หลักการและกฎเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542. กรุงเทพ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549.

สุปัน พูลพัฒน์. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยฝากทรัพย์ เก็บของในคลังสินค้า ประนีประนอมยอมความ การพนันขั้นต่อ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ เลียงเชียงวรเจริญ, 2515.

หัตถศักดิ์ ณ ป้อมเพ็ชร. คณะอนุกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว. สัมภาษณ์, 15 กันยายน 2551.

อโนชา รอดชมพู. มาตรการทางกฎหมายของประเทศผู้รับการลงทุนในการควบคุมบรรษัทข้ามชาติ . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529.

ภาษาอังกฤษ

CEVA Logistics. About CEVA – CEVA Thailand [Online]. Available from:

<http://www.sg.cevalogistics.com/About-CEVA/CEVA-Thailand?> [2008, August 2]

CEVA Logistics. About CEVA – History [Online]. Available from:

<http://www.cevalogistics.com/AboutCEVA/History.aspx> [2008, August 2]

Forbs.com Intelligent Investing. Logistics Glossary [Online]. Available from:

www.forbes.com [2008, October 25]

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒



พระราชบัญญัติ
การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
พ.ศ. ๒๕๔๒

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๔๒
เป็นปีที่ ๕๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๕ และมาตรา ๕๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒"

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๘๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕

(๒) พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๘๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ พ.ศ. ๒๕๒๑

(๓) พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๘๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

"คนต่างด้าว" หมายความว่า

- (๑) บุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย
- (๒) นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย
- (๓) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย และมีลักษณะดังต่อไปนี้
- (ก) นิติบุคคลซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (๑) หรือ (๒) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (๑) หรือ (๒) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

(ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน ซึ่งหุ้นส่วนผู้จัดการหรือผู้จัดการเป็นบุคคลตาม (๑)

(๔) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (๑) (๒) หรือ (๓) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (๑) (๒) หรือ (๓) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

เพื่อประโยชน์แห่งคำนิยามนี้ให้ถือว่าหุ้นของบริษัทจำกัดที่มีใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือเป็นหุ้นของคนต่างด้าว เว้นแต่จะได้มีกฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

"ทุน" หมายความว่า ทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัด หรือทุนชำระแล้วของบริษัทมหาชนจำกัดหรือเงินที่ผู้เป็นหุ้นส่วนหรือสมาชิกนำมาลงหุ้นในห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลนั้น

"ทุนขั้นต่ำ" หมายความว่า ทุนของคนต่างด้าวในกรณีที่คนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย และในกรณีที่คนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทยหรือเป็นบุคคลธรรมดาให้หมายถึงเงินตราต่างประเทศที่คนต่างด้าวนำมาใช้เมื่อเริ่มต้นประกอบธุรกิจในประเทศไทย

"ธุรกิจ" หมายความว่า การประกอบกิจการในทางเกษตรกรรม อุตสาหกรรม หัตถกรรม พาณิชยกรรม การบริการ หรือกิจการอย่างอื่น อันเป็นการค้า

"ใบอนุญาต" หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบธุรกิจ

"ผู้รับใบอนุญาต" หมายความว่า คนต่างด้าวที่ได้รับใบอนุญาต

"หนังสือรับรอง" หมายความว่า หนังสือรับรองการประกอบธุรกิจ

"ผู้รับหนังสือรับรอง" หมายความว่า คนต่างด้าวที่ได้รับหนังสือรับรอง

"คณะกรรมการ" หมายความว่า คณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

"พนักงานเจ้าหน้าที่" หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

"นายทะเบียน" หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

"อธิบดี" หมายความว่า อธิบดีกรมทะเบียนการค้า

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ การอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พิจารณาโดยคำนึงถึงผลดีและผลเสียต่อความปลอดภัยและความมั่นคงของประเทศ การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ศิลปวัฒนธรรมและจารีตประเพณีของประเทศ การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การพลังงานและการรักษาสิ่งแวดล้อม การคุ้มครองผู้บริโภคขนาดของกิจการ การจ้างแรงงาน การถ่ายทอดเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา

มาตรา ๖ คนต่างด้าวต่อไปนี้ ห้ามประกอบธุรกิจในราชอาณาจักร

(๑) คนต่างด้าวที่ถูกเนรเทศหรือรอกการเนรเทศตามกฎหมาย

(๒) คนต่างด้าวที่เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองหรือกฎหมายอื่น

มาตรา ๗ คนต่างด้าวต่อไปนี้ จะประกอบธุรกิจได้เมื่อได้รับใบอนุญาตจากอธิบดีและจะประกอบธุรกิจได้เฉพาะประเภทธุรกิจและในท้องที่ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ในประกาศดังกล่าวรัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดไว้ก็ได้ตามที่เห็นสมควร

(๑) คนต่างด้าวที่เกิดในราชอาณาจักร แต่ไม่ได้รับสัญชาติไทยตามกฎหมายว่าด้วยสัญชาติหรือตามกฎหมายอื่น

(๒) คนต่างด้าวโดยผลของการถูกถอนสัญชาติตามกฎหมายว่าด้วยสัญชาติหรือตามกฎหมายอื่น

การขอรับใบอนุญาต การออกใบอนุญาต และระยะเวลาการอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่อธิบดีไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวตามวรรคหนึ่งประกอบธุรกิจ คนต่างด้าวนั้นมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีได้ และให้นำความในมาตรา ๒๐ วรรคหนึ่ง และวรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๖ มาตรา ๗ มาตรา ๑๐ และมาตรา ๑๒

(๑) ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่ไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบกิจการด้วยเหตุผลพิเศษตามที่กำหนดไว้ในบัญชีหนึ่ง

(๒) ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศธุรกิจที่มีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี และหัตถกรรมพื้นบ้านหรือธุรกิจที่มีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในบัญชีสอง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรี

(๓) ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว ตามที่กำหนดไว้ในบัญชีสาม เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

มาตรา ๙ การปรับปรุงหรือแก้ไขประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ให้ทำเป็นพระราชกฤษฎีกา เว้นแต่ธุรกิจตามบัญชีหนึ่งหรือตามบัญชีสอง หมวด ๑ ให้ทำเป็นพระราชบัญญัติ

ให้คณะกรรมการพิจารณาทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้อย่างน้อยครั้งหนึ่งในทุกรอบระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับแล้วทำความเห็นเสนอรัฐมนตรี

คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจที่มีได้กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้อยู่ก่อนการปรับปรุงหรือแก้ไขประเภทธุรกิจตามวรรคหนึ่ง หากต่อมาธุรกิจนั้นเป็นธุรกิจที่ต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้และคนต่างด้าวนั้นประสงค์จะประกอบธุรกิจนั้นต่อไป ให้ดำเนินการแจ้งต่ออธิบดีเพื่อขอหนังสือรับรองตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในมาตรา ๑๑

ในระหว่างระยะเวลาที่ปฏิบัติตามวรรคสามและยังไม่ได้รับหนังสือรับรอง มิให้ถือว่าคนต่างด้าวนั้นเป็นผู้ประกอบธุรกิจโดยมิได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๐ บทบัญญัติมาตรา ๕ มาตรา ๘ มาตรา ๑๕ มาตรา ๑๗ และมาตรา ๑๘ ไม่ใช่บังคับแก่คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้โดยได้รับอนุญาตจากรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยเป็นการเฉพาะกาล

คนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้โดยสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันตามพันธกรณี ให้ได้รับยกเว้นจากการบังคับใช้บทบัญญัติแห่งมาตราต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง และให้เป็นไปตามบทบัญญัติ

และเงื่อนไขของสนธิสัญญานั้น ซึ่งอาจรวมถึงการให้สิทธิคนไทยและวิสาหกิจของคนไทย เข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศสัญชาติของคนต่างด้าวนั้นเป็นการต่างตอบแทนด้วย

มาตรา ๑๑ คนต่างด้าวตามมาตรา ๑๐ หากประสงค์จะประกอบธุรกิจตาม บัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ให้แจ้งต่ออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน กฎกระทรวงเพื่อขอหนังสือรับรองและให้อธิบดีออกหนังสือรับรองให้คนต่างด้าวนั้น โดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากคนต่างด้าว เว้นแต่ อธิบดีเห็นว่าการแจ้งมิให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือ กรณีไม่เป็นไปตามมาตรา ๑๐ ให้อธิบดีแจ้งแก่คนต่างด้าวนั้นทราบโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกิน สามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากคนต่างด้าว

หนังสือรับรองต้องระบุเงื่อนไขตามที่รัฐบาลกำหนดหรือตามที่กำหนดใน สนธิสัญญาด้วย

มาตรา ๑๒ ในกรณีที่ธุรกิจของคนต่างด้าวซึ่งได้รับการส่งเสริมการลงทุนตาม กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือให้ประกอบ อุตสาหกรรมหรือประกอบการค้าเพื่อส่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทยหรือตามกฎหมายอื่น เป็นธุรกิจตามบัญชีสองหรือบัญชีสามท้าย พระราชบัญญัตินี้ ให้คนต่างด้าวดังกล่าวแจ้งต่ออธิบดีเพื่อขอหนังสือรับรองเมื่ออธิบดี หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายตรวจสอบความถูกต้องของบัตรส่งเสริมการ ลงทุนหรือหนังสืออนุญาตดังกล่าวแล้ว ให้อธิบดีออกหนังสือรับรองโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกิน สามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งการได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนหรือหนังสืออนุญาต แล้วแต่กรณี ในกรณีนี้ให้คนต่างด้าวดังกล่าวนั้น ได้รับยกเว้นจากการบังคับใช้ พระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๓๙ มาตรา ๔๐ และมาตรา ๔๒ ตลอดระยะเวลาที่ธุรกิจนั้นได้รับการส่งเสริมการลงทุนหรือได้รับอนุญาตให้ประกอบ อุตสาหกรรมหรือประกอบการค้าเพื่อส่งออก แล้วแต่กรณี

การออกหนังสือรับรองตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดี กำหนด

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่มีกฎหมายอื่นกำหนดเรื่องการถือหุ้น การเป็นหุ้นส่วนหรือ การลงทุนของคนต่างด้าว การอนุญาตหรือการห้ามคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจบาง ประเภทหรือกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้เป็นประการ ใด ให้ใช้บังคับตามกฎหมายดังกล่าวและมีให้นำความในพระราชบัญญัตินี้ไปใช้บังคับใน

ส่วนที่มีกฎหมายอื่นกำหนดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว

มาตรา ๑๔ พუნขึ้นต่ำที่คนต่างด้าวใช้ในการเริ่มต้นประกอบธุรกิจในประเทศไทยต้องมีจำนวนไม่น้อยกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงแต่ต้องไม่น้อยกว่าสองล้านบาท

ในกรณีการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในวรรคแรกเป็นธุรกิจที่ต้องได้รับอนุญาตตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ พუნขึ้นต่ำที่กำหนดในกฎกระทรวงสำหรับแต่ละธุรกิจต้องไม่น้อยกว่าสามล้านบาท

กฎกระทรวงที่ออกตามบทบัญญัติมาตรานี้ อาจกำหนดระยะเวลาพุนขึ้นต่ำที่ต้องนำหรือส่งเข้ามาในประเทศไทยไว้ด้วยก็ได้

ความในมาตรานี้ไม่ใช่บังคับกับกรณีที่คนต่างด้าวนำเงินหรือทรัพย์สินอันเกิดจากรายได้ที่ได้มาจากการประกอบธุรกิจเดิมที่เริ่มดำเนินการมาก่อนแล้วในประเทศไทยไปเริ่มประกอบธุรกิจรายอื่นหรือนำไปลงทุนหรือลงทุนในกิจการหรือในนิติบุคคลอื่น

มาตรา ๑๕ คนต่างด้าวจะประกอบธุรกิจตามบัญชีสองได้จะต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลที่มีชื่อคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัตินี้ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละสี่สิบของทุนของคนต่างด้าวที่เป็นนิติบุคคลนั้น เว้นแต่จะมีเหตุสมควร รัฐมนตรีโดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีอาจผ่อนผันสัดส่วนในเรื่องดังกล่าวให้น้อยลงได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละยี่สิบห้า และต้องมีกรรมการที่เป็นคนไทยไม่น้อยกว่าสองในห้าของจำนวนกรรมการทั้งหมด

มาตรา ๑๖ คนต่างด้าวซึ่งจะขอรับใบอนุญาตได้ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (๑) มีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- (๒) มีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรหรือได้รับอนุญาตให้เข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง
- (๓) ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๔) ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย
- (๕) ไม่เคยต้องโทษตามคำพิพากษาหรือถูกเปรียบเทียบปรับในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๔๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ เว้นแต่พ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปีก่อนวันขอรับใบอนุญาต
- (๖) ไม่เคยต้องโทษจำคุกตามคำพิพากษาในความผิดฐานฉ้อโกง โกงเจ้าหนี้ ยักยอก ความผิดเกี่ยวกับการค้าตามประมวลกฎหมายอาญาหรือในความผิดตาม

กฎหมายว่าด้วยการกู้ยืมเงินที่เป็นการฉ้อโกงประชาชนหรือในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง เว้นแต่พ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปีก่อนวันขอรับใบอนุญาต

(๗) ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ หรือตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๔๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ ในระยะเวลาห้าปีก่อนวันขอรับใบอนุญาต

ในกรณีนิติบุคคลเป็นผู้ขอรับใบอนุญาต กรรมการ ผู้จัดการ หรือผู้รับผิดชอบในการดำเนินการของนิติบุคคลนั้นที่เป็นคนต่างด้าวต้องมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้ามดังกล่าวในวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา ๑๗ ในการขออนุญาตประกอบธุรกิจ ให้คนต่างด้าวยื่นคำขออนุญาตประกอบธุรกิจต่อรัฐมนตรีหรืออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้คณะรัฐมนตรีในกรณีธุรกิจตามบัญชีสอง หรืออธิบดีในกรณีธุรกิจตามบัญชีสาม พิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต แล้วแต่กรณี ให้แล้วเสร็จภายในกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ยื่นคำขอ ในกรณีการพิจารณาอนุมัติของคณะรัฐมนตรีมีเหตุจำเป็น ซึ่งคณะรัฐมนตรีไม่อาจพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าวได้ ให้ขยายระยะเวลาการพิจารณาออกไปอีกได้ตามความจำเป็น แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาดังกล่าว

เมื่อคณะรัฐมนตรีให้การอนุมัติหรืออธิบดีอนุญาตตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้รัฐมนตรีหรืออธิบดีออกใบอนุญาตภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหรืออธิบดีอนุญาต

ในการอนุญาต รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด หรือตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงที่ออกตามความในมาตรา ๑๘ สำหรับกรณีธุรกิจตามบัญชีสอง หรืออธิบดีจะกำหนดเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงที่ออกตามความในมาตรา ๑๘ สำหรับกรณีธุรกิจตามบัญชีสาม ก็ได้

ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีไม่อนุมัติให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชีสองให้รัฐมนตรีแจ้งการไม่อนุมัติให้คนต่างด้าวนั้นทราบเป็นหนังสือภายในสามสิบวัน และให้ระบุเหตุที่ไม่ให้การอนุมัตินั้นไว้โดยชัดแจ้ง

ในกรณีที่อธิบดีไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชีสาม ให้อธิบดีแจ้งการไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวนั้นทราบเป็นหนังสือภายในสิบห้าวัน และให้ระบุเหตุที่ไม่ให้การอนุญาตนั้นไว้โดยชัดแจ้ง คนต่างด้าวนั้นมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งไม่อนุญาตต่อ

รัฐมนตรีได้ และให้นำความในมาตรา ๒๐ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๘ รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดเงื่อนไขหนึ่งเงื่อนไขใดให้คนต่างด้าวผู้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

- (๑) อัตราส่วนทุนกับเงินกู้ที่จะใช้ในการประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาต
- (๒) จำนวนกรรมการที่เป็นคนต่างด้าวซึ่งจะต้องมีภูมิลำเนาหรือที่อยู่ใน

ราชอาณาจักร

- (๓) จำนวนและระยะเวลาการดำรงไว้ซึ่งทุนขั้นต่ำภายในประเทศ
- (๔) เทคโนโลยีหรือทรัพย์สิน
- (๕) เงื่อนไขอื่นที่จำเป็น

มาตรา ๑๙ เมื่อปรากฏว่าผู้รับใบอนุญาตหรือผู้รับหนังสือรับรองผู้ใด

- (๑) ผ่าฝืนเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนดตามมาตรา ๗ วรรคหนึ่ง
- (๒) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามมาตรา ๑๑ วรรคสอง หรือมาตรา ๑๗

วรรคสาม

- (๓) ผ่าฝืนมาตรา ๑๕
- (๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๖
- (๕) กระทำความผิดตามมาตรา ๓๕

ในกรณีตาม (๑) (๒) และ (๓) ให้อธิบดีมีหนังสือแจ้งให้ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้รับหนังสือรับรองปฏิบัติตามเงื่อนไขตามมาตรา ๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๑ วรรคสอง หรือมาตรา ๑๗วรรคสาม หรือปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา ๑๕ แล้วแต่กรณี ภายในเวลาที่อธิบดีเห็นสมควร ถ้าผู้รับใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองไม่ปฏิบัติตามที่อธิบดีมีหนังสือแจ้งดังกล่าวโดยไม่มีเหตุสมควรให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักการใช้ใบอนุญาตชั่วคราวหรือสั่งระงับการประกอบธุรกิจชั่วคราวได้ในระยะเวลาที่เห็นสมควรแต่ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่มิคำสั่ง เมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้วคนต่างด้าวยังมีได้ดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วน ให้อธิบดีพิจารณาสั่งเพิกถอนใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองดังกล่าวหรือเสนอรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาสั่งเพิกถอนใบอนุญาตแล้วแต่กรณี

ในกรณีตาม (๔) และ (๕) ให้อธิบดีพิจารณาสั่งเพิกถอนใบอนุญาตหรือเสนอรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาสั่งเพิกถอนใบอนุญาต แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๐ ในกรณีที่อยู่อาศัยดีสิ่งพักการใช้ใบอนุญาตชั่วคราวหรือสิ่งรับบริการ ประกอบธุรกิจชั่วคราว หรือสิ่งเพิกถอนใบอนุญาตหรือหนังสือรับรอง ตามมาตรา ๑๙ วรรคสอง ให้ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้รับหนังสือรับรองมีสิทธิอุทธรณ์โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อ รัฐมนตรีภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง

การอุทธรณ์ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งอุทธรณ์ เว้นแต่รัฐมนตรีโดย คำแนะนำของคณะกรรมการจะสั่งทุเลาให้รัฐมนตรีต้องวินิจฉัยอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ยื่นอุทธรณ์คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด

มาตรา ๒๑ ภายใต้บังคับมาตรา ๗ มาตรา ๑๙ และมาตรา ๒๐ ใบอนุญาตให้ ใช้ได้ตลอดไปจนกว่าผู้รับใบอนุญาตจะเลิกประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาต สำหรับหนังสือ รับรองให้ใช้ได้เท่าระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยหรือตามที่ สนธิสัญญากำหนดให้ประกอบธุรกิจนั้นหรือตลอดระยะเวลาที่ธุรกิจนั้นได้รับการส่งเสริม การลงทุนหรือได้รับอนุญาตให้ประกอบอุตสาหกรรมหรือประกอบการค้าเพื่อการส่งออก แล้วแต่กรณี เว้นแต่ผู้ได้รับหนังสือรับรองเลิกประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตก่อนครบ กำหนดระยะเวลาดังกล่าวก็ให้หนังสือรับรองใช้ได้เพียงนั้น

ผู้รับใบอนุญาตหรือผู้รับหนังสือรับรองต้องแสดงใบอนุญาตหรือหนังสือรับรอง ดังกล่าวไว้ ณ สถานที่ประกอบธุรกิจของตนในที่เปิดเผย

ถ้าใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองชำรุดหรือสูญหาย ให้ยื่นคำขอรับใบแทนต่อนาย ทะเบียณภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ทราบการชำรุดหรือสูญหาย

การขอและการออกใบแทนใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองให้เป็นไปตามแบบและ วิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด แต่ระยะเวลาในการออกใบแทนต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่ วันที่ได้รับคำขอ และให้ถือว่าใบแทนนั้นเป็นเอกสารที่ใช้แทนใบอนุญาตหรือหนังสือ รับรองได้จนกว่าจะได้รับใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองใหม่

มาตรา ๒๒ เมื่อผู้รับใบอนุญาต ผู้รับหนังสือรับรองเลิกประกอบธุรกิจ หรือย้าย สำนักงานหรือสถานที่ประกอบธุรกิจ ให้แจ้งการเลิกหรือย้ายต่อนายทะเบียนภายในสิบ ห้าวันนับแต่วันเลิกหรือวันย้ายนั้นตามแบบและวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๓ ให้มีคณะกรรมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงพาณิชย์ เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ผู้แทน กระทรวงกลาโหมผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทน

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม ผู้แทนกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้แทนกระทรวงศึกษาธิการ ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้แทนสมาคมธนาคารไทยและผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งอีกไม่เกินห้าคนเป็นกรรมการ และให้อธิบดีกรมทะเบียนการค้า เป็นกรรมการและเลขานุการ

ผู้ทรงคุณวุฒิต้องเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญในด้านเศรษฐศาสตร์ นิติศาสตร์ พาณิชยศาสตร์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อม การค้า การลงทุน การบริหารธุรกิจ หรือการอุตสาหกรรมและต้องไม่เป็นที่ปรึกษาพรรคการเมืองหรือดำรงตำแหน่งทางการเมือง

ผู้แทนตามวรรคหนึ่ง ในกรณีที่เป็นผู้แทนของส่วนราชการ ผู้แทนนั้นจะต้องมีตำแหน่งไม่ต่ำกว่าอธิบดีหรือเทียบเท่า และในกรณีที่เป็นผู้แทนของสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ผู้แทนของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือผู้แทนของสมาคมธนาคารไทย ผู้แทนนั้นจะต้องมีตำแหน่งไม่ต่ำกว่ากรรมการของสภาหรือสมาคมนั้น

มาตรา ๒๔ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี

ในกรณีที่กรรมการพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ หรือในกรณีที่รัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งดำรงตำแหน่งแทนหรือเป็นกรรมการเพิ่มขึ้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

มาตรา ๒๕ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามมาตรา ๒๔ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) รัฐมนตรีให้ออกเพราะมีความประพฤติเสื่อมเสีย ไม่สุจริตหรือบกพร่องต่อหน้าที่ หรือหย่อนความสามารถ

(๔) เป็นบุคคลล้มละลาย

(๕) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๖) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๗) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๒๓ วรรคสอง

มาตรา ๒๖ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และให้มีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ให้คำปรึกษา เสนอแนะ หรือให้ความเห็นแก่รัฐมนตรีในเรื่องการตราพระราชกฤษฎีกาและการออกกฎกระทรวงตามพระราชบัญญัตินี้หรือการกำหนดประเภทธุรกิจ และท้องที่ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามมาตรา ๗ หรือการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีตามมาตรา ๘ (๒)

(๒) ศึกษา รวบรวม และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในราชอาณาจักรรวมถึงผลกระทบและความเหมาะสมในเรื่องดังกล่าวเสนอต่อรัฐมนตรี เป็นครั้งคราว แต่ต้องไม่น้อยกว่าปีละหนึ่งครั้ง

(๓) ให้คำปรึกษา เสนอแนะ หรือให้ความเห็นแก่รัฐมนตรีในเรื่องอื่น ๆ ตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๒๗ การประชุมของคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ให้กรรมการที่มาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเสียงเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๒๘ ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมาย และให้นำมาตรา ๒๗ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา ๒๙ ให้กรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์ ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการ โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ปฏิบัติงานตามมติของคณะกรรมการหรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

(๒) พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคน

ต่างด้าวในราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์ในการศึกษา รวบรวมข้อมูลและจัดทำรายงาน
เสนอต่อรัฐมนตรี

(๓) ปฏิบัติงานธุรการทั่วไปของคณะกรรมการ

มาตรา ๓๐ ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจ

(๑) มีหนังสือสอบถามหรือเรียกบุคคลใดมาชี้แจงข้อเท็จจริง รวมทั้งให้ส่งเอกสาร
หรือหลักฐานที่มีความจำเป็นต่อการตรวจสอบข้อเท็จจริง

(๒) เข้าไปในสถานที่ที่คนต่างด้าวประกอบธุรกิจในระหว่างเวลาทำการเพื่อ
ตรวจสอบให้การเป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้โดยต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือ
จากอธิบดีก่อน เว้นแต่กรณีมีเหตุฉุกเฉินจำเป็นอย่างยิ่ง ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ให้มี
อำนาจสอบถามข้อเท็จจริงหรือเรียกตรวจสอบเอกสารหรือหลักฐานใด ๆ ที่จำเป็นอย่าง
ยิ่งต่อการตรวจสอบข้อเท็จจริงจากบุคคลที่อยู่ในสถานที่ดังกล่าวได้

ในการปฏิบัติหน้าที่ตาม (๒) ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่อำนวยความสะดวก
สะดวกแก่นายทะเบียนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามสมควร นายทะเบียนหรือพนักงาน
เจ้าหน้าที่ต้องไม่กระทำการอันมีลักษณะเป็นการข่มขู่หรือเป็นการตรวจค้นตามประมวล
กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและต้องมีหนังสือบอกกล่าวแก่เจ้าของหรือผู้
ครอบครองสถานที่ล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามวันทำการ เว้นแต่กรณีมีเหตุฉุกเฉินจำเป็น
อย่างยิ่ง และเมื่อเสร็จสิ้นการปฏิบัติหน้าที่แล้ว ให้รายงานรัฐมนตรีทราบผลการปฏิบัติ
หน้าที่เป็นลายลักษณ์อักษรโดยเร็ว

มาตรา ๓๑ ผู้ใดขอตรวจหรือขอคัดสำเนาเอกสารหรือขอให้นายทะเบียนคัด
สำเนาหรือถ่ายเอกสารพร้อมทั้งคำรับรองหรือขอให้ออกหนังสือรับรองข้อความที่นาย
ทะเบียนเก็บรักษาไว้ให้นายทะเบียนดำเนินการอนุญาตโดยเร็ว เว้นแต่เอกสารนั้นมี
ลักษณะต้องห้ามมิให้เปิดเผยตามกฎหมายว่าด้วยข้อมูลข่าวสารของราชการหรือ
กฎหมายอื่น โดยผู้ขอต้องเสียค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๒ พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องมีบัตรประจำตัวตามแบบที่กำหนดใน
กฎกระทรวงในการปฏิบัติหน้าที่ พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อ
บุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง

มาตรา ๓๓ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้กรรมการ อธิบดีนาย
ทะเบียน และพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๓๔ คนต่างด้าวซึ่งได้รับใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองผู้ใดถูกสั่งพักใช้หรือ

ถูกเพิกถอนใบอนุญาตหรือถูกสั่งระงับการประกอบธุรกิจตามหนังสือรับรองและหมดสิทธิ
 อุตสาหกรรมหรือรัฐมนตรีมีคำวินิจฉัยเป็นที่สุดท้ายให้พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตหรือให้ระงับ
 การประกอบธุรกิจแล้ว แต่คนต่างด้าวนั้นยังคงประกอบธุรกิจนั้นต่อไป ต้องระวางโทษ
 จำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และ
 ปรับอีกวันละหนึ่งหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ๓๕ คนต่างด้าวซึ่งได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจตาม
 พระราชบัญญัตินี้หากร่วมทำธุรกิจอันเป็นของคนต่างด้าวรายอื่นซึ่งมีได้รับอนุญาตให้
 ประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัตินี้หรือประกอบธุรกิจที่คนต่างด้าวรายอื่นนั้นเป็น
 เจ้าของร่วมโดยแสดงออกว่าเป็นธุรกิจของตนแต่ผู้เดียวเพื่อให้คนต่างด้าวรายอื่นนั้น
 หลีกเลียงหรือฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี
 หรือปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งเลิกการร่วม
 ทำธุรกิจหรือการประกอบธุรกิจนั้นเสีย หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาลต้องระวางโทษ
 ปรับวันละหนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืน

มาตรา ๓๖ ผู้มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่มีใช้คนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติ
 นี้ให้ความช่วยเหลือหรือสนับสนุนหรือร่วมประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว อันเป็นธุรกิจที่
 กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ โดยคนต่างด้าวนั้นมีได้รับอนุญาตให้ประกอบ
 ธุรกิจดังกล่าว หรือร่วมประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวโดยแสดงออกว่าเป็นธุรกิจของตน
 แต่ผู้เดียวหรือถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด หรือนิติบุคคลใด ๆ
 เพื่อให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจโดยหลีกเลียงหรือฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้
 รวมทั้งคนต่างด้าวซึ่งยินยอมให้ผู้มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่มีใช้คนต่างด้าวตาม
 พระราชบัญญัตินี้กระทำการดังกล่าว ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่
 หนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งให้เลิกการให้ความ
 ช่วยเหลือหรือสนับสนุน หรือสั่งให้เลิกการร่วมประกอบธุรกิจ หรือสั่งให้เลิกการถือหุ้น
 หรือการเป็นหุ้นส่วนนั้นเสีย แล้วแต่กรณี หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาลต้องระวาง
 โทษปรับวันละหนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ๓๗ คนต่างด้าวผู้ใดประกอบธุรกิจโดยฝ่าฝืนมาตรา ๖ มาตรา ๗ หรือ
 มาตรา ๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท
 หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งเลิกการประกอบธุรกิจ หรือเลิกกิจการ หรือสั่งเลิกการ
 เป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วน แล้วแต่กรณี หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาลต้องระวาง

โทษปรับวันละหนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ๓๘ คนต่างด้าวผู้ใดประกอบธุรกิจโดยฝ่าฝืนตามมาตรา ๑๔ หรือฝ่าฝืนเงื่อนไขตามมาตรา ๑๘ (๓) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาทและปรับวันละหนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

มาตรา ๓๙ ผู้รับใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๑ วรรคสอง หรือวรรคสามหรือฝ่าฝืนมาตรา ๒๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๔๐ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามหนังสือสอบถามหรือหนังสือเรียกของนายทะเบียนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือไม่ยอมให้ข้อเท็จจริง หรือไม่ส่งเอกสารหรือหลักฐานเมื่อนายทะเบียนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่สอบถามหรือเรียกตรวจสอบหรือไม่ให้ความสะดวกแก่นายทะเบียนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๓๐ โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๔๑ ในกรณีที่ดินบุคคลเป็นผู้กระทำความผิดตามมาตรา ๓๔ มาตรา ๓๕ มาตรา ๓๖ หรือมาตรา ๓๗ กรรมการ หุ่นส่วน หรือผู้มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคลซึ่งรู้เห็นเป็นใจกับการกระทำความผิดนั้น หรือมิได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความผิดนั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๒ ในกรณีความผิดตามมาตรา ๓๙ และมาตรา ๔๐ ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายได้เปรียบเทียบภายในสามสิบวันนับแต่วันเปรียบเทียบให้คดีนั้นเป็นอันเลิกกัน

มาตรา ๔๓ บรรดาพระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศ และคำสั่งซึ่งใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้ได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้จนกว่าจะได้มีพระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศ และคำสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๔๔ คนต่างด้าวซึ่งได้รับสิทธิหรือได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๘๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ อยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ให้ได้รับสิทธิหรือได้รับอนุญาตในการประกอบธุรกิจนั้นต่อไปตามเงื่อนไขและระยะเวลาของการได้รับสิทธิหรือได้รับอนุญาตดังกล่าว

มาตรา ๔๕ คนต่างด้าวซึ่งประกอบธุรกิจประเภทที่กำหนดไว้ในบัญชีท้าย

พระราชบัญญัตินี้อยู่แล้วในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ซึ่งธุรกิจดังกล่าวเป็นธุรกิจที่ไม่ได้กำหนดไว้ในบัญชีท้ายประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๘๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ หากประสงค์จะประกอบธุรกิจนั้นต่อไป ให้ดำเนินการแจ้งต่ออธิบดีเพื่อขอหนังสือรับรองตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในมาตรา ๑๑ ทั้งนี้ภายในกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และในระหว่างที่ยังไม่ได้รับหนังสือรับรองมิให้ถือว่าคนต่างด้าวนั้นเป็นผู้ประกอบธุรกิจโดยมิได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจแต่งตั้งนายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่ กับออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ ตลอดจนยกเว้นค่าธรรมเนียมและกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชกฤษฎีกานี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

ชวน หลีกภัย

นายกรัฐมนตรี

อัตราค่าธรรมเนียม

๑. ค่าขอใบอนุญาต

- | | |
|--|-----------|
| (ก) ค่าขอใบอนุญาตตามมาตรา ๗ | ๑,๐๐๐ บาท |
| (ข) ค่าขอใบอนุญาตตามมาตรา ๑๗ | ๒,๐๐๐ บาท |
| (ค) ค่าขอหนังสือรับรองตามมาตรา ๑๑ หรือมาตรา ๑๒ | ๒,๐๐๐ บาท |

๒. ใบอนุญาต

- | | |
|----------------------------------|---|
| (ก) ใบอนุญาตตามมาตรา ๗ | ๕,๐๐๐ บาท |
| (ข) ใบอนุญาตสำหรับธุรกิจบัญชีสอง | |
| (๑) บุคคลธรรมดา | ๔๐,๐๐๐ บาท |
| (๒) นิติบุคคล | พันธะสิบบาทของทุนจดทะเบียนทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า ๔๐,๐๐๐ บาท และไม่เกิน ๕๐๐,๐๐๐ บาท เศษของพันบาทให้คิดเท่ากับหนึ่งพันบาท |
| (ค) ใบอนุญาตสำหรับธุรกิจบัญชีสาม | |
| (๑) บุคคลธรรมดา | ๒๐,๐๐๐ บาท |
| (๒) นิติบุคคล | พันธะห้าบาทของทุนจดทะเบียนทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า ๒๐,๐๐๐ บาท และไม่เกิน ๒๕๐,๐๐๐ บาท เศษของพันบาทให้คิดเท่ากับหนึ่งพันบาท |

๓. หนังสือรับรอง ๒๐,๐๐๐ บาท

๔. ใบแทนใบอนุญาต หรือใบแทนหนังสือรับรอง ๕,๐๐๐ บาท

๕. อุทธรณ์

- | | |
|--|-----------|
| (ก) อุทธรณ์คำสั่งไม่อนุญาตตามมาตรา ๗ | ๑,๐๐๐ บาท |
| (ข) อุทธรณ์คำสั่งไม่อนุญาตตามมาตรา ๑๗ | ๒,๐๐๐ บาท |
| (ค) อุทธรณ์คำสั่งพักหรือเพิกถอนใบอนุญาตหรือหนังสือรับรอง | |
| ตามมาตรา ๒๐ | ๒,๐๐๐ บาท |

๖. การแจ้งเลิก หรือย้ายสำนักงานหรือสถานที่ประกอบธุรกิจ

๗. การขอแก้ไขรายการทะเบียน ใบอนุญาต หรือหนังสือรับรอง ๑,๐๐๐ บาท

๘. การตรวจหรือคัดสำเนาเอกสาร รายละเอียด ๒๐๐ บาท

๙. การขอให้คัดสำเนาหรือขอให้ถ่ายเอกสารพร้อม

ทั้งคำรับรองหน้าละ ๑๐๐ บาท

๑๐. การออกหนังสือรับรองข้อความในทะเบียน เรื่องละ ๑๐๐ บาท

บัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒

บัญชีหนึ่ง

ธุรกิจที่ไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบกิจการด้วยเหตุผลพิเศษ

(๑) การทำกิจการหนังสือพิมพ์ การทำกิจการสถานีวิทยุกระจายเสียงหรือสถานีวิทยุโทรทัศน์

(๒) การทำนา ทำไร่ หรือทำสวน

(๓) การเลี้ยงสัตว์

(๔) การทำป่าไม้และการแปรรูปไม้จากป่าธรรมชาติ

(๕) การทำการประมงเฉพาะการจับสัตว์น้ำในน่านน้ำไทยและในเขตเศรษฐกิจ

จำเพาะของประเทศไทย

(๖) การสกัดสมุนไพรไทย

(๗) การค้าและการขายทอดตลาดโบราณวัตถุของไทย หรือที่มีคุณค่า

ประวัติศาสตร์ของประเทศ

(๘) การทำหรือหล่อพระพุทธรูป และการทำบาตร

(๙) การค้าที่ดิน

บัญชีสอง

ธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศหรือมีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี ทัศนกรรมพื้นบ้าน หรือทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หมวด ๑ ธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ

(๑) การผลิต การจำหน่าย และการซ่อมบำรุง

(ก) อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน ดินปืน วัตถุระเบิด

(ข) ส่วนประกอบของอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และวัตถุระเบิด

(ค) อาวุธยุทโธปกรณ์ เรือ อากาศยาน หรือยานพาหนะทางการทหาร

(ง) อุปกรณ์หรือส่วนประกอบของอุปกรณ์สงครามทุกประเภท

(๒) การขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศในประเทศ รวมถึงกิจการการบินในประเทศ

หมวด ๒ ธุรกิจที่มีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี และหัตถกรรมพื้นบ้าน

(๑) การค้าของเก่า หรือศิลปวัตถุ ซึ่งเป็นงานศิลปกรรม หัตถกรรมของไทย

(๒) การผลิตเครื่องไม้แกะสลัก

(๓) การเลี้ยงไหม การผลิตเส้นไหมไทย การทอผ้าไหมไทย หรือการพิมพ์ลวดลายผ้าไหมไทย

(๔) การผลิตเครื่องดนตรีไทย

(๕) การผลิตเครื่องทอง เครื่องเงิน เครื่องถม เครื่องทองลงหิน หรือเครื่องเงิน

(๖) การผลิตถ้วยชามหรือเครื่องปั้นดินเผาที่เป็นศิลปวัฒนธรรมไทย

หมวด ๓ ธุรกิจที่มีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม

(๑) การผลิตน้ำตาลจากอ้อย

(๒) การทำนาเกลือ รวมทั้งการทำเกลือสินเธาว์

(๓) การทำเกลือหิน

(๔) การทำเหมือง รวมทั้งการระเบิดหรือย่อยหิน

(๕) การแปรรูปไม้เพื่อทำเครื่องเรือนและเครื่องใช้สอย

บัญชีสาม

ธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว

(๑) การสีข้าว และการผลิตแป้งจากข้าวและพืชไร่

(๒) การทำการประมง เฉพาะการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

(๓) การทำป่าไม้จากป่าปลูก

(๔) การผลิตไม้อัด แผ่นไม้วีเนียร์ ชิปบอร์ด หรือฮาร์ดบอร์ด

(๕) การผลิตปูนขาว

(๖) การทำกิจการบริการทางบัญชี

(๗) การทำกิจการบริการทางกฎหมาย

(๘) การทำกิจการบริการทางสถาปัตยกรรม

(๙) การทำกิจการบริการทางวิศวกรรม

(๑๐) การก่อสร้าง ยกเว้น

(ก) การก่อสร้างสิ่งซึ่งเป็นการให้บริการพื้นฐานแก่ประชาชนด้านการสาธารณูปโภคหรือการคมนาคมที่ต้องใช้เครื่องมือ เครื่องจักร เทคโนโลยีหรือความชำนาญในการก่อสร้างเป็นพิเศษ โดยมีทุนขั้นต่ำของคน ต่างด้าวตั้งแต่ห้าร้อยล้านบาทขึ้นไป

(ข) การก่อสร้างประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๑๑) การทำกิจการนายหน้าหรือตัวแทน ยกเว้น

(ก) การเป็นนายหน้าหรือตัวแทนซื้อขายหลักทรัพย์หรือการบริการที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายล่วงหน้าซึ่งสินค้าเกษตรหรือตราสารทางการเงินหรือ หลักทรัพย์

(ข) การเป็นนายหน้าหรือตัวแทนซื้อขายหรือจัดหาสินค้าหรือบริการที่จำเป็นต่อการผลิตหรือการให้บริการของวิสาหกิจในเครือเดียวกัน

(ค) การเป็นนายหน้าหรือตัวแทนซื้อขาย จัดซื้อหรือจัดจำหน่ายหรือจัดหาตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อการจำหน่ายซึ่งสินค้าที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศอันมีลักษณะ เป็นการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ โดยมีทุนขั้นต่ำของคนต่างด้าวตั้งแต่หนึ่งร้อยล้านบาทขึ้นไป

(ง) การเป็นนายหน้าหรือตัวแทนประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๑๒) การขายทอดตลาด ยกเว้น

(ก) การขายทอดตลาดที่มีลักษณะเป็นการประมูลซื้อขายระหว่างประเทศที่มีใช้การประมูลซื้อขายของเก่า วัตถุโบราณ หรือศิลปวัตถุซึ่งเป็นงาน ศิลปกรรม ทัศนกรรม หรือโบราณวัตถุของไทย หรือที่มีคุณค่าทาง ประวัติศาสตร์ของประเทศ

(ข) การขายทอดตลาดประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๑๓) การค้าภายในเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลทางการเกษตรพื้นเมืองที่ยังไม่มีกฎหมายห้ามไว้

(๑๔) การค้าปลีกสินค้าทุกประเภทที่มีทุนขั้นต่ำรวมทั้งสิ้นน้อยกว่าหนึ่งร้อยล้านบาท หรือที่มีทุนขั้นต่ำของแต่ละร้านค้าน้อยกว่ายี่สิบล้านบาท

(๑๕) การค้าส่งสินค้าทุกประเภทที่มีทุนขั้นต่ำของแต่ละร้านค้าน้อยกว่าหนึ่งร้อยล้านบาท

(๑๖) การทำกิจการโฆษณา

- (๑๗) การทำกิจการโรงแรม เว้นแต่บริการจัดการโรงแรม
- (๑๘) การนำเที่ยว
- (๑๙) การขายอาหารหรือเครื่องดื่ม
- (๒๐) การทำกิจการเพาะขยายหรือปรับปรุงพันธุ์พืช
- (๒๑) การทำธุรกิจบริการอื่น ยกเว้นธุรกิจบริการที่กำหนดในกฎกระทรวง

หมายเหตุ

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ ๒๘๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕ ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันได้ออกใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และมีหลักการบางประการไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจ การลงทุน และการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงกฎหมายดังกล่าวเสียใหม่ เพื่อส่งเสริมให้มีการแข่งขันในการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับประเทศไทยโดยส่วนรวม ทั้งยังเป็นการดำเนินการให้สอดคล้องกับพันธกรณีตามสนธิสัญญาระหว่างประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ภาคผนวก ข.

คํานิยามบริษัทในเครือ บริษัทในกลุ่ม
และแนวทางการพิจารณาอนุญาตการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
ประเภทการให้บริการของบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม

คำนิยาม “บริษัทในเครือ”

“บริษัทในเครือ” หมายความว่า บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลตั้งแต่สองนิติบุคคลขึ้นไป ซึ่งมีความสัมพันธ์กันในลักษณะ ดังต่อไปนี้

(1) ผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนเกินกว่ากึ่งจำนวนผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนในนิติบุคคลหนึ่งเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนเกินกว่ากึ่งจำนวนผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนในอีกนิติบุคคลหนึ่ง

(2) ผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนในนิติบุคคลหนึ่งมีมูลค่าเกินกว่าร้อยละห้าสิบของทุนทั้งหมดถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนในอีกนิติบุคคลหนึ่งที่มีมูลค่าเกินกว่าร้อยละห้าสิบของทุนทั้งหมด

(3) นิติบุคคลหนึ่งถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนในอีกนิติบุคคลหนึ่งเกินกว่าร้อยละห้าสิบของทุนทั้งหมด หรือของหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว ในกรณีที่บริษัทแรกและ/หรือบริษัทในเครือเดียวกันหรือหลายบริษัท หรือบริษัทแรกและ/หรือบริษัทในเครือในลำดับขั้นแรกและ/หรือในขั้นต่อไป บริษัทเดียวหรือหลายบริษัทถือหุ้นของบริษัทใดมีจำนวนรวมกันเกินกว่าร้อยละห้าสิบของหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว ให้ถือว่าบริษัทนั้นเป็นบริษัทในเครือของบริษัทแรกด้วย

(4) บุคคลเกินกว่ากึ่งจำนวนกรรมการหรือผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งมีอำนาจจัดการในนิติบุคคลหนึ่งเป็นกรรมการหรือเป็นผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งมีอำนาจจัดการในอีกนิติบุคคลหนึ่ง

(5) บริษัทหนึ่งมีอำนาจควบคุมเกี่ยวกับการแต่งตั้งและถอดถอนกรรมการซึ่งมีอำนาจจัดการทั้งหมด หรือโดยส่วนใหญ่ของอีกบริษัทหนึ่ง

(6) นิติบุคคลใดจะอยู่ในเครือกับบุคคลอื่นเมื่อนิติบุคคลนั้นควบคุมหรือถูกควบคุมโดยบุคคลอื่นนั้น “ถูกควบคุม” หมายความว่า ถูกควบคุมโดยบุคคลของสมาชิก หากนิติบุคคลนั้นมีอำนาจในการเสนอชื่อกรรมการส่วนใหญ่ หรือเป็นผู้มีอำนาจโดยถูกต้องตามกฎหมายในการกำกับการณ์การดำเนินงานของบริษัทหรือเมื่อทั้งสองฝ่ายถูกควบคุมโดยบุคคลเดียวกัน

คำนิยาม “บริษัทในกลุ่ม”

“บริษัทในกลุ่ม” หมายความว่า บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลตั้งแต่สองนิติบุคคลขึ้นไป ซึ่งมีความสัมพันธ์กันในลักษณะ ดังต่อไปนี้

(1) ผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนจำนวนตั้งแต่ร้อยละยี่สิบห้าแต่ไม่เกินกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนในนิติบุคคลหนึ่งเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนจำนวนตั้งแต่ร้อยละยี่สิบห้าแต่ไม่เกินกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนในอีกนิติบุคคลหนึ่ง

(2) ผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนในนิติบุคคลหนึ่งมีมูลค่าตั้งแต่ร้อยละยี่สิบห้าแต่ไม่เกินกว่าร้อยละห้าสิบของทุนทั้งหมดถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนในอีกนิติบุคคลหนึ่งที่มีมูลค่าตั้งแต่ร้อยละยี่สิบห้าแต่ไม่เกินกว่าร้อยละห้าสิบของทุนทั้งหมด

(3) นิติบุคคลหนึ่งถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนในอีกนิติบุคคลหนึ่งตั้งแต่ร้อยละยี่สิบห้าแต่ไม่เกินกว่าร้อยละห้าสิบของทุนทั้งหมด หรือของหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว ในกรณีที่บริษัทแรกและ/หรือบริษัทในกลุ่มเดียวกันหรือหลายบริษัท หรือบริษัทแรกและ/หรือบริษัทในกลุ่มในลำดับขั้นแรกและ/หรือในขั้นต่อไป บริษัทเดียวหรือหลายบริษัทถือหุ้นของบริษัทใดมีจำนวนรวมกันตั้งแต่ร้อยละยี่สิบห้าแต่ไม่เกินกว่าร้อยละห้าสิบของหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว ให้ถือว่าบริษัทนั้นเป็นบริษัทในกลุ่มของบริษัทแรกด้วย

(4) บุคคลจำนวนตั้งแต่ร้อยละยี่สิบห้าแต่ไม่เกินกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนกรรมการหรือผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งมีส่วนร่วมตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายการดำเนินงานในนิติบุคคลหนึ่งเป็นกรรมการหรือ เป็นผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งมีส่วนร่วมตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายการดำเนินงานในอีกนิติบุคคลหนึ่ง

(5) มีผู้ถือหุ้นหรือผู้เป็นหุ้นส่วนในขั้นแรกและ/หรือในขั้นต่อไป เป็นนิติบุคคลเดียวกัน โดยทุนตั้งแต่ร้อยละยี่สิบห้าแต่ไม่เกินกว่าร้อยละห้าสิบของแต่ละนิติบุคคลเป็นของนิติบุคคลนั้น

ประเภทที่ 4

แนวทางในการพิจารณาอนุญาตการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ประเภท การให้บริการกับบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม

การให้บริการกับบริษัทในเครือหรือในกลุ่มเป็นการดำเนินการเพื่อให้บริการด้านต่างๆ กับบริษัทในเครือหรือในกลุ่มที่ตั้งอยู่ทั้งในประเทศและต่างประเทศ จัดเป็นการประกอบธุรกิจตามบัญชีสามท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เช่น การทำกิจการบริการทางบัญชี การทำกิจการบริการทางกฎหมาย การทำธุรกิจบริการให้กู้ยืมเงิน การทำธุรกิจบริการให้เช่าที่ดิน พื้นที่อาคารสำนักงาน พร้อมทั้งสาธารณูปโภค การทำธุรกิจบริการให้คำปรึกษา แนะนำ หรือบริหารจัดการ ในด้านต่างๆ เป็นต้น หากคนต่างด้าวประสงค์จะเข้ามาดำเนินการต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดี กรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ในการพิจารณาอนุญาตคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวได้กำหนดแนวทางไว้ ดังนี้

1. ลักษณะของธุรกิจ

นิติบุคคลต่างด้าวที่ให้บริการกับบริษัทในเครือหรือในกลุ่มต้องมีลักษณะครบทั้ง 3 ประการดังต่อไปนี้

- 1) เป็นนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายต่างประเทศและเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยหรือนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสถานะเป็นคนต่างด้าว
- 2) ผู้ขออนุญาตมีการประกอบธุรกิจหลักอื่นอยู่ในประเทศไทยแล้ว เช่น เป็นผู้ผลิตหรือค้าส่ง ค้าปลีกในประเทศไทย และมาขออนุญาตประกอบธุรกิจอื่นซึ่งไม่ใช่ธุรกิจหลัก
- 3) เป็นการประกอบธุรกิจ โดยต้องมีความสัมพันธ์กับผู้รับบริการในลักษณะที่เป็นบริษัทในเครือหรือในกลุ่มเท่านั้น และจะต้องมีความสัมพันธ์ในลักษณะที่เป็นบริษัทในเครือหรือในกลุ่มตลอดระยะเวลาการประกอบธุรกิจ

2. ขอบเขตของธุรกิจ

การประกอบธุรกิจการให้บริการกับบริษัทในเครือหรือในกลุ่มที่ผ่านมาส่วนใหญ่จะเป็นการให้บริการในธุรกิจ ต่อไปนี้

- 1) การทำกิจการบริการทางบัญชี บัญชีสาม (6)
- 2) การทำกิจการบริการทางกฎหมาย บัญชีสาม (7)
- 3) การทำธุรกิจบริการให้กู้ยืมเงิน บัญชีสาม (21)

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

มกราคม 2551

- 4) การทำธุรกิจบริการให้เช่าที่ดิน พื้นที่อาคารสำนักงาน พร้อมทั้งสาธารณูปโภค บัญชีสาม (21)
- 5) การทำธุรกิจบริการให้คำปรึกษา แนะนำ หรือบริหารจัดการในด้านต่างๆ บัญชีสาม (21)

3. ข้อมูลและเอกสารหลักฐานประกอบการพิจารณา

ในการพิจารณาอนุญาตการประกอบธุรกิจการให้บริการกับบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม คณะกรรมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวจะพิจารณาจากรายละเอียดข้อมูลในแบบ คำขอรับใบอนุญาต และเอกสารหลักฐานประกอบคำขอรับใบอนุญาตตามขอบเขตการให้ บริการกับบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม ดังนี้

3.1 การทำกิจการบริการทางบัญชี

3.1.1 ลักษณะการดำเนินงาน ดังนี้

เป็นการจัดทำบัญชี บันทึกบัญชี จัดทำรายงานตามพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 เช่น การจัดทำบัญชีและการจัดทำงบการเงิน

3.1.2 ข้อมูลที่ระบุในแบบคำขอรับใบอนุญาต จะต้องแสดงให้เห็นลักษณะ ดังต่อไปนี้

- เป็นการให้บริการเพื่อให้มาตรฐานการทำบัญชีของบริษัทในเครือหรือในกลุ่มสอดคล้อง เป็นไปแนวเดียวกัน
- เป็นการให้บริการเฉพาะบริษัทในเครือหรือในกลุ่มและมีการระบุชื่อผู้รับบริการไว้ชัดเจน
- การให้บริการทางบัญชี ไม่ใช่ธุรกิจหลักของกิจการ โดยพิจารณาจากธุรกิจที่กิจการดำเนินการอยู่แล้ว

3.1.3 เอกสารประกอบคำขอรับใบอนุญาต ประกอบด้วย

- สำเนาหนังสือรับรองหรือหลักฐานการเป็นนิติบุคคล รวมทั้งวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจของนิติบุคคล
- แผนภูมิโครงสร้างแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ผู้ขออนุญาตกับบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม
- รายละเอียดของบริษัทในเครือหรือในกลุ่มที่เป็นผู้รับบริการ ดังนี้
 - รายชื่อ
 - ธุรกิจหลักที่ดำเนินการอยู่
 - ประเทศที่จดทะเบียน
 - สัดส่วนการถือหุ้นระหว่างกัน
- สำเนางบการเงินหรือรายงานประจำปี (ถ้ามี)

3.2 การทำกิจการบริการทางกฎหมาย

3.2.1 ลักษณะการดำเนินงาน ดังนี้

เป็นการให้คำปรึกษาทางกฎหมายในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการของบริษัทใน เครือหรือในกลุ่ม เช่น การจัดทำและตรวจสอบร่างสัญญา

3.2.2 ข้อมูลที่ระบุในแบบคำขอรับใบอนุญาต จะต้องแสดงให้เห็นลักษณะ ดังต่อไปนี้

- เป็นการให้บริการเพื่อให้การปฏิบัติตามกฎหมายของบริษัทในเครือ หรือในกลุ่ม สอดคล้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน
- เป็นการให้บริการเฉพาะบริษัทในเครือหรือในกลุ่มและมีการระบุชื่อผู้รับบริการไว้ชัดเจน
- การให้บริการทางกฎหมาย ไม่ใช่ธุรกิจหลักของกิจการ โดยพิจารณาจากธุรกิจที่กิจการ ดำเนินการอยู่แล้ว

3.2.3 เอกสารประกอบคำขอรับใบอนุญาต ประกอบด้วย

- สำเนาหนังสือรับรองหรือหลักฐานการเป็นนิติบุคคล รวมทั้งวัตถุประสงค์ในการ ประกอบธุรกิจของนิติบุคคล
- แผนภูมิโครงสร้างแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ผู้ขออนุญาตกับบริษัทในเครือหรือใน กลุ่ม
- รายละเอียดของบริษัทในเครือหรือในกลุ่มที่เป็นผู้รับบริการ ดังนี้
 - รายชื่อ
 - ธุรกิจหลักที่ดำเนินการอยู่
 - ประเทศที่จดทะเบียน
 - สัดส่วนการถือหุ้นระหว่างกัน
- สำเนางบการเงินหรือรายงานประจำปี (ถ้ามี)

3.3 การทำธุรกิจบริการให้กู้ยืมเงิน

3.3.1 ลักษณะการดำเนินงาน ดังนี้

เป็นการให้กู้ยืมเงินแก่บริษัทในเครือหรือในกลุ่ม เพื่อสนับสนุนทางการเงินระหว่างกัน เช่น บริษัทซึ่งเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะให้กู้ยืมเงินแก่บริษัทในกลุ่มซึ่งเป็น ผู้ประกอบธุรกิจจำหน่ายชิ้นส่วนยานพาหนะ และบริษัทผู้ผลิต และจำหน่ายเครื่องใช้ไฟฟ้าให้กู้ยืมเงินแก่บริษัทในกลุ่มซึ่งเป็นผู้ประกอบธุรกิจบริการเป็นศูนย์บริหารเงิน

3.3.2 ข้อมูลที่ระบุในแบบคำขอรับใบอนุญาต จะต้องแสดงให้เห็นลักษณะ ดังต่อไปนี้

- เป็นประโยชน์ให้การบริหารทางการเงินของบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม เกิดความคล่องตัว ลดต้นทุนในการกู้ยืมจากสถาบันการเงินรวมทั้งเป็นการลดขั้นตอน และความยุ่งยากในการขอสนับสนุนการเงินจากสถาบันการเงิน
- เป็นการให้บริการเฉพาะบริษัทในเครือหรือในกลุ่มและมีการระบุชื่อผู้รับบริการไว้ชัดเจน
- การทำธุรกิจบริการให้กู้ยืมเงินไม่ใช่ธุรกิจหลักของกิจการ โดยพิจารณาจากธุรกิจที่กิจการดำเนินการอยู่แล้ว

3.3.3 เอกสารประกอบคำขอรับใบอนุญาต ประกอบด้วย

- สำเนาหนังสือรับรองหรือหลักฐานการเป็นนิติบุคคล รวมทั้งวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจของนิติบุคคล
- แผนภูมิโครงสร้างแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ผู้ขออนุญาตกับบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม
- รายละเอียดของบริษัทในเครือหรือในกลุ่มที่เป็นผู้รับบริการ ดังนี้
 - รายชื่อ
 - ธุรกิจหลักที่ดำเนินการอยู่
 - ประเทศที่จดทะเบียน
 - สัดส่วนการถือหุ้นระหว่างกัน
- สำเนาหนังสืออนุญาตจากธนาคารแห่งประเทศไทย กรณีให้กู้ยืมเงินแก่บริษัทในเครือหรือในกลุ่มในต่างประเทศ
- สำเนางบการเงินหรือรายงานประจำปี (ถ้ามี)

3.4 การทำธุรกิจบริการให้เช่าที่ดิน พื้นที่อาคารสำนักงานพร้อมทั้งสาธารณูปโภค

3.4.1 ลักษณะการดำเนินงาน ดังนี้

เป็นการให้เช่าที่ดินหรือพื้นที่อาคารสำนักงานที่หลีกเลี่ยงการประกอบธุรกิจหลัก เพื่อให้บริษัทในเครือหรือในกลุ่มใช้เป็นสถานที่เก็บวัตถุดิบ ส่วนประกอบและสินค้าสำเร็จรูป รวมทั้งใช้เป็นที่ตั้งสำนักงาน ซึ่งผู้ขออนุญาตและผู้รับบริการมีการประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกัน เช่น บริษัท ซึ่งเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายแผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์ให้เช่าพื้นที่อาคารเก็บสินค้าให้แก่บริษัทในเครือ ซึ่งประกอบธุรกิจเป็นศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ เพื่อใช้เป็นสถานที่เก็บวัตถุดิบ ส่วนประกอบ ชิ้นส่วนหรือสินค้าสำเร็จรูป

3.4.2 ข้อมูลที่ระบุในแบบคำขอรับใบอนุญาต จะต้องแสดงให้เห็นลักษณะ ดังต่อไปนี้

- เป็นประโยชน์จากการให้บริษัทในเครือหรือในกลุ่มใช้เป็นสถานที่ประกอบธุรกิจ ซึ่งมีการประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกันเป็นการอำนวยความสะดวกและทำให้เกิดความคล่องตัวในการประสานงานระหว่างกันและลดต้นทุนในการดำเนินการ
- เป็นการให้บริการเฉพาะบริษัทในเครือหรือในกลุ่มและมีการระบุชื่อผู้รับบริการไว้ชัดเจน
- การทำธุรกิจบริการให้เช่าที่ดิน พื้นที่อาคารสำนักงานไม่ใช่ธุรกิจหลักของกิจการ โดยพิจารณาจากธุรกิจที่กิจการดำเนินการอยู่แล้วหรือพิจารณาจากสัดส่วนพื้นที่ที่ให้เช่าต่อพื้นที่รวมของผู้ให้เช่า

3.4.3 เอกสารประกอบคำขอรับใบอนุญาต ประกอบด้วย

- สำเนาหนังสือรับรองหรือหลักฐานการเป็นนิติบุคคล รวมทั้งวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจของนิติบุคคล
- แผนภูมิโครงสร้างแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ผู้ขออนุญาตกับบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม
- รายละเอียดของบริษัทในเครือหรือในกลุ่มที่เป็นผู้รับบริการ ดังนี้
 - รายชื่อ
 - ธุรกิจหลักที่ดำเนินการอยู่
 - ประเทศที่จดทะเบียน
 - สัดส่วนการถือหุ้นระหว่างกัน
- สำเนางบการเงินหรือรายงานประจำปี (ถ้ามี)
- สำเนาหนังสืออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี)

3.5 การทำธุรกิจบริการให้คำปรึกษา แนะนำ หรือบริหารจัดการในด้านต่างๆ

3.5.1 ลักษณะการดำเนินงาน ดังนี้

เป็นการให้คำปรึกษา แนะนำ หรือบริหารจัดการให้บริษัทในเครือหรือในกลุ่ม ในด้านต่างๆ ได้แก่ การตลาดและการเงิน ทรัพยากรบุคคล การฝึกอบรม การตรวจสอบภายใน การจัดซื้อจัดหาเครื่องใช้สำนักงานหรือวัตถุดิบในการผลิต เทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น การบริหารจัดการงานสำนักงานให้แก่บริษัทในเครือหรือในกลุ่ม ในด้านทรัพยากรบุคคล โดยการจัดหาบุคคลเข้าทำงานหรือฝึกอบรมให้พนักงานของบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม หรือการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศโดยการจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์หรือโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ดูแลระบบคอมพิวเตอร์ เครือข่ายการสื่อสาร และระบบฐานข้อมูลต่างๆ

3.5.2 ข้อมูลที่ระบุในแบบคำขอรับใบอนุญาต จะต้องแสดงให้เห็นลักษณะ ดังต่อไปนี้

- เป็นการให้บริการเพื่อให้การบริหารงานและการจัดการของบริษัทในเครือหรือในกลุ่มมีประสิทธิภาพ และเป็นมาตรฐานเดียวกัน
- เป็นการให้บริการเฉพาะบริษัทในเครือหรือในกลุ่มและมีการระบุชื่อผู้รับบริการไว้ชัดเจน
- การให้บริการให้คำปรึกษาแนะนำ หรือบริหารจัดการงานสำนักงานไม่ใช่ธุรกิจหลักของกิจการ โดยพิจารณาจากธุรกิจที่กิจการดำเนินการอยู่แล้ว

3.5.3 เอกสารประกอบคำขอรับใบอนุญาต ประกอบด้วย

- สำเนาหนังสือรับรองหรือหลักฐานการเป็นนิติบุคคล รวมทั้งวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจของนิติบุคคล
- แผนภูมิโครงสร้างแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ผู้ขออนุญาตกับบริษัทในเครือหรือในกลุ่ม
- รายละเอียดของบริษัทในเครือหรือในกลุ่มที่เป็นผู้รับบริการ ดังนี้
 - รายชื่อ
 - ธุรกิจหลักที่ดำเนินการอยู่
 - ประเทศที่จดทะเบียน
 - สัดส่วนการถือหุ้นของระหว่างกัน
- สำเนางบการเงินหรือรายงานประจำปี (ถ้ามี)

4. เงื่อนไขที่นิติบุคคลต่างด้าวที่บริการให้แก่บริษัทในเครือหรือในกลุ่ม

นิติบุคคลต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจให้บริการแก่บริษัทในเครือหรือในกลุ่มต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังนี้

- 4.1 ต้องนำส่งทุนขั้นต่ำเข้ามาในประเทศไทยเพื่อใช้ในการเริ่มต้นประกอบธุรกิจตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ไม่น้อยกว่าสามล้านบาท
- 4.2 เงินกู้ทั้งสิ้นที่ใช้ในการประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาต ต้องไม่เกินเจ็ดเท่าของเงินทุนหรือเงินที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาต
(เงินกู้ หมายถึง ภาระหนี้สินทั้งหมดของกิจการไม่ว่าธุรกรรมที่ก่อให้เกิดภาระหนี้สินนั้นจะกระทำในรูปแบบใดก็ตาม แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงหนี้ทางการค้าตามปกติธุระของกิจการ เช่น เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย)
- 4.3 ผู้รับผิดชอบในการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยไม่น้อยกว่าหนึ่งคน
(ภูมิลำเนา หมายถึง สถานที่อยู่อาศัยในประเทศไทยที่สามารถติดต่อได้ ซึ่งอาจเป็นที่ตั้งของสำนักงานก็ได้ ทั้งนี้ไม่รวมถึงสถานที่พักชั่วคราว เช่น โรงแรม)
- 4.4 ต้องนำส่งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาต เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่มีหนังสือเรียกหรือสอบถาม
- 4.5 ต้องจัดทำบัญชีและนำส่งงบการเงินต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า

5. คำรับรองของผู้ขอรับใบอนุญาต

ในการยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจบริการให้แก่บริษัทในเครือหรือในกลุ่ม ให้กรรมการ ซึ่งลงชื่อผูกพันบริษัทหรือผู้รับผิดชอบในการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยแทนนิติบุคคล ในต่างประเทศ ต้องลงลายมือชื่อรับรองความถูกต้องตรงตามความเป็นจริงของข้อมูลและเอกสารที่ระบุในคำขอรับใบอนุญาตและเอกสารหลักฐานประกอบคำขอรับใบอนุญาต

ภาคผนวก ค

รายชื่อบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในส่วนธุรกิจโลจิสติกส์
ตามมาตรา 17 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

**รายชื่อบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในสวนธุรกิจ
โลจิสติกส์ ตามมาตรา 17 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542
ตั้งแต่ พ.ศ. 2542- 2550¹**

1. บัญชี 3 (21): บริการควบคุมคลังสินค้า การควบคุมการขนส่งภายใน และการจัดเก็บสินค้า

ลำดับ ที่	ผู้ได้รับอนุญาต	ประเภทธุรกิจที่ได้รับ อนุญาต	เหตุผลในการ อนุญาต
1.	บริษัท แคนซัน อินดัสเตรียล จำกัด (ได้รับอนุญาตวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2543)	บัญชี 3 (21) การทำธุรกิจ บริการควบคุมดูแลการขนถ่าย และจัดเก็บวัตถุดิบที่บริษัทแม่ ส่งมาให้แก่บริษัทศรีเทพไทย พลาสติก จำกัด เพื่อใช้ในการ ผลิตรวมทั้งตรวจสอบคุณภาพ ผลิตภัณฑ์ตามสัญญา	-
2.	บริษัท บีทีเอสซี โลจิสติกส์ จำกัด (ได้รับอนุญาตวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2544)	บัญชี 3 (21) การทำธุรกิจ บริการงานและควบคุม คลังสินค้า บริหารงานและ ควบคุมการขนส่ง ภายในประเทศ และรับจ้าง ประกอบยางรถยนต์ให้แก่ บริษัท ไทย บริดสโตน จำกัด	-
3.	บริษัท เอส. ซี. ยอห์นสัน แอนด์ซัน จำกัด (ได้รับอนุญาตวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2545)	บัญชี 3 (21) การทำธุรกิจ บริการรับจัดเก็บสินค้าให้แก่ บริษัท ยอห์นสัน ไดเวอร์ซี (ประเทศไทย) จำกัด	-

¹ แหล่งที่มา: สำนักบริหารการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
กระทรวงพาณิชย์

ลำดับ ที่	ผู้ได้รับอนุญาต	ประเภทธุรกิจที่ได้รับ อนุญาต	เหตุผลในการ อนุญาต
4.	บริษัท บีทีเอสซี โลจิสติกส์ จำกัด (ได้รับอนุญาตวันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2546)	บัญชี 3 (21) การทำธุรกิจ บริการบริหารงานและควบคุม คลังสินค้า และบริหารงานและ ควบคุมการขนส่ง ภายในประเทศ	-
5.	บริษัท ดับบลิวเอฟเอส พีจี คาร์โก จำกัด (ได้รับอนุญาตวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548)	บัญชี 3 (21) การทำธุรกิจ บริการคลังสินค้าสำหรับสินค้า ขนส่งทางอากาศระหว่าง ประเทศ ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ เลขที่สัญญา ทสภ. 1-1/2547 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547 ระหว่าง บริษัทดับบลิวเอฟเอส พีจี คาร์ โก จำกัด กับ บริษัท ท่าอากาศ ยานไทย จำกัด	เนื่องจากเป็นการ ดำเนินงานให้แก่ รัฐวิสาหกิจ

2. บัญชี 3 (21): บริการรับจ้างขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ลำดับ ที่	ผู้ได้รับอนุญาต	ประเภทธุรกิจที่ได้รับ อนุญาต	เหตุผลในการ อนุญาต
1.	บริษัท อี เฉิง ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (ได้รับอนุญาตวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2546)	บัญชี 3 (21) การทำธุรกิจ บริการขนส่งทางทะเลและทาง อากาศโดยไม่รับขนส่ง ภายในประเทศ	-
2.	บริษัท ซีปโก้ ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด (ได้รับอนุญาตวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2546)	บัญชี 3 (21) การทำธุรกิจ บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศโดยทางทะเล และทางอากาศ	-

ลำดับ ที่	ผู้ได้รับอนุญาต	ประเภทธุรกิจที่ได้รับ อนุญาต	เหตุผลในการ อนุญาต
3.	บริษัท จีไอดีส โอเวอร์ซีส์ จำกัด (ได้รับอนุญาตวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2547)	บัญชี 3 (21) การทำธุรกิจ บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศโดยทางทะเล และทางอากาศ บริการบรรจุ หีบห่อและบริการศูนย์กระจาย สินค้าและคลังสินค้า โดยไม่มี การรับขนส่งสินค้า ภายในประเทศ	เป็นประโยชน์ต่อผู้ ส่งออกไทย
4.	บริษัท เอ็น วาย เค ประเทศ ไทย จำกัด (ได้รับอนุญาตวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548)	บัญชี 3 (21) การทำธุรกิจ บริการให้เช่าอาคารจัดเก็บ สินค้าแก่บริษัทในเครือ คือ บริษัท เอ็นวายเค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด	เป็นการให้บริการ แก่บริษัทในเครือ
5.	บริษัท คอมพลีท โลจิสติกส์ จำกัด (ได้รับอนุญาตวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548)	บัญชี 3 (21) การทำธุรกิจ บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ โดยทางทะเล และทางอากาศให้แก่ผู้นำเข้า โดยไม่รับขนส่งสินค้า ภายในประเทศ	เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ ความสะดวกแก่ ผู้ประกอบการไทย และเพื่อให้การ นำเข้าและส่งออก เป็นไปอย่างมี ประสิทธิภาพ อีก ทั้งเป็นประโยชน์ ต่อผู้ประกอบการที่ จะช่วยลดต้นทุน

ภาคผนวก ง

ประเภทกิจการที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริม

ประเภทกิจการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนให้การส่งเสริม¹

1. การขนส่งทางบก

ลำดับที่	ประเภทกิจการ	เงื่อนไข
1.	1.29 กิจการขนส่งห้องเย็น ²	BOI กำหนดให้เป็นกิจการที่ให้ความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษ

2. การจัดหาสินค้า

ลำดับที่	ประเภทกิจการ	เงื่อนไข
1.	7.8 กิจการศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ (International Procurement Office - IPO) ³	<ul style="list-style-type: none"> ● ต้องมีหรือเช่าคลังสินค้า และมีระบบการจัดการสินค้าคงคลังด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ● ต้องมีกิจกรรมการจัดหาสินค้า การตรวจสอบคุณภาพสินค้า และการบรรจุสินค้า ● มีแหล่งจัดหาสินค้าจากหลายราย และอย่างน้อยต้องมีแหล่งจัดหาจากในประเทศด้วย ● ให้ได้รับเฉพาะสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรบางประเภทเท่านั้น เช่น การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรทุกเขต

¹ แหล่งที่มา : www.boi.go.th

² ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 7/ 2546 ลงวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2546

³ ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 9/ 2546 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546

ลำดับที่	ประเภทกิจการ	เงื่อนไข
2.	กิจการสำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค (Regional Operating Headquarter – ROH)	<ul style="list-style-type: none"> ● ต้องกำกับดูแลกิจกรรมของสาขาหรือบริษัทในเครือในต่างประเทศไม่น้อยกว่า 3 ประเทศ ● มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท ● อนุญาตให้ชาวต่างชาติถือหุ้นข้างมากหรือทั้งสิ้นได้ ● ต้องได้รับใบอนุญาตดำเนินการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ● ต้องมีแผนดำเนินการและขอบข่ายตามที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ เช่น การจัดหาวัตถุดิบและชิ้นส่วน เป็นต้น

3. คลังสินค้า

ลำดับที่	ประเภทกิจการ	เงื่อนไข
1.	7.5.3 กิจการเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับประกอบการค้าเสรี (Free Trade Zone) และเขตปลอดอากร (Free Zone)	<ul style="list-style-type: none"> ● ที่ดินต้องมีขนาดไม่น้อยกว่า 200 ไร่ ● ไม่ให้การส่งเสริมในเขตกรุงเทพมหานคร และในกรณีจังหวัดสมุทรปราการที่เป็นพื้นที่สำหรับอุตสาหกรรม จะให้การส่งเสริมเฉพาะที่กระทรวงอุตสาหกรรมให้ความเห็นชอบ ● ต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องก่อน

4. ศูนย์กระจายสินค้า

ลำดับที่	ประเภทกิจการ	เงื่อนไข
1.	ศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบทันสมัย (Distribution Center)	<ul style="list-style-type: none"> ● เป็นศูนย์กระจายสินค้าที่ทันสมัย ควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ตามที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ ● รับฝากสินค้านำเข้าได้เฉพาะที่เสียภาษีอากรหรือของที่ใช้สิทธิและประโยชน์อื่นซึ่งผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว เช่น สินค้าที่ได้รับการยกเว้น หรือลดหย่อนอากรขาเข้าตามมาตรการส่งเสริมการลงทุน หรือของอื่นๆ ที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด ● ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ทางภาษีอากรเฉพาะที่เกี่ยวกับเครื่องจักรตามเขตที่ตั้ง
2.	ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ ด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center)	<ul style="list-style-type: none"> ● เป็นศูนย์กระจายสินค้าไปต่างประเทศที่ให้บริการขนส่ง/จัดส่ง เก็บรักษา บรรจุ และบริหารสินค้าคงคลังของลูกค้า ● ต้องกระจายสินค้าไปต่างประเทศไม่น้อยกว่า 5 ประเทศ ● ต้องมีพื้นที่คลังสินค้าไม่น้อยกว่า 5,000 ตารางเมตร และมีอุปกรณ์จัดเก็บและขนถ่ายที่ทันสมัย ● ต้องมีระบบบริหารและควบคุมบริหารคลังสินค้าด้วยระบบ

ลำดับที่	ประเภทกิจการ	เงื่อนไข
		<p>เทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย และมีระบบติดตามสินค้าแบบ online (Track and Trace) ตามที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ต้องมีผู้ถือหุ้นไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน ● ต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ● ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ● กรณีตั้งในเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี หากตั้งโรงงานนอกเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5 ปีทุกเขต ทั้งนี้รายได้จากการขนส่งภายในประเทศ รายได้จากพิธีการศุลกากรและรายได้จากการจองระวางเรือหรือเครื่องบินไม่อยู่ในข่ายได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

5. กิจการโลจิสติกส์อื่นๆ

ลำดับที่	ประเภทกิจการ	เงื่อนไข
1.	กิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park)	<ul style="list-style-type: none"> ● ต้องมีที่ดินไม่น้อยกว่า 200 ไร่ และมีการลงทุนก่อสร้างคลังสินค้าให้เช่าหรือขาย โดยมีพื้นที่รวมกันไม่น้อยกว่า 50,000 ตารางเมตร ● ต้องตั้งในพื้นที่รัศมีไม่เกิน 50 กิโลเมตรจากบริเวณท่าเรือ ท่าอากาศยาน ด่านชายแดนศุลกากร สถานีตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (ICD) หรือที่อยู่ในเขตอุตสาหกรรมส่งออก หรือเขตปลอดอากร (Free zone) ● ต้องจัดให้มีพื้นที่บางส่วนหรือทั้งหมดเป็นเขตปลอดอากร (Free zone) ● ต้องจัดให้มีสถานีเปลี่ยนถ่ายขึ้น-ลงตู้คอนเทนเนอร์ หรือสถานีรถบรรทุก และสถานีเก็บและรับฝากตู้คอนเทนเนอร์อย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 50 ตู้ ● ต้องมีระบบโทรคมนาคมหลักที่มีการวางสายสื่อสารแบบความเร็วสูงจาก Logistics Park ไปยังศูนย์กลางสื่อสารโทรคมนาคมในประเทศและระหว่างประเทศ ● ต้องมีผู้ถือหุ้นไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน ● ต้องได้รับความเห็นชอบจาก

ลำดับที่	ประเภทกิจการ	เงื่อนไข
		<p>หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ● ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวนิศรา เสงวิวัฒน์ชัย เกิดวันที่ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2523 ที่จังหวัดสมุทรสงคราม สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีนิติศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา 2545 และเนติบัณฑิตไทยจากสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 56 ปีการศึกษา 2546 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2548 เคยได้รับรางวัลชนะเลิศการแข่งขันตอบปัญหากฎหมายเนื่องในวันรพีประจำปี 2545 ณ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และรางวัลชนะเลิศการแข่งขันตอบปัญหากฎหมายระดับอุดมศึกษาจากสภาทนายความในปี 2545 ปัจจุบันทำงานเป็นทนายความที่ปรึกษา ณ บริษัท ที่ปรึกษา เอช เอ็น พี จำกัด