

รายงานสรุป  
โครงการแลกเปลี่ยนบุคลากรด้านนิติบัญญัติและด้านต่างประเทศในบริบทอาเซียน  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

การเสวนาวิชาการด้านการวิจัยในบริบทประชาคมอาเซียน  
เรื่อง “ความร่วมมือด้านนิติบัญญัติระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว  
ในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม กฎหมาย และวัฒนธรรม : รูปแบบและความท้าทายต่อการพัฒนา  
เขตเศรษฐกิจพิเศษของประชาคมอาเซียน  
ระหว่างวันที่ ๑๘ - ๒๐ กันยายน ๒๕๖๓ ณ จังหวัดหนองคาย



วันศุกร์ที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๓

พิธีเปิดการเสวนา

เมื่อเวลา ๐๙.๐๐ นาฬิกา นายภาคภูมิ มิ่งมิตร ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ได้กล่าวรายงานและเชิญนายคุณวุฒิ ตันตระกูล รองเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรกล่าวเปิดโครงการ จากนั้นนายธณชัย จิตรวิเศษ ผู้ว่าราชการจังหวัดหนองคาย เปิดการเสวนาวิชาการฯ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

## การบรรยายพิเศษเกี่ยวกับจังหวัดหนองคายโดยนายรณชัย จิตรวิเศษ ผู้ว่าราชการจังหวัด หนองคาย

หนองคายเป็นจังหวัดชายแดนริมฝั่งแม่น้ำโขงที่เชื่อมโยงกับนครหลวงเวียงจันทน์ เมืองหลวงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้วยสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๑ ทั้งนี้ สืบเนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาในปัจจุบัน ทำให้ด่านพรมแดนระหว่างไทยลาวปิด นักท่องเที่ยวทั้งสองประเทศไม่สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้ แต่ยังสามารถมีการขนส่งสินค้าระหว่างกัน อนึ่ง ด่านพรมแดนไทยและลาวในจังหวัดหนองคาย โดยมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๑ เชื่อมระหว่างหนองคายและเวียงจันทน์ ถือเป็นจุดผ่านแดนที่มีจำนวนผู้เดินทางผ่านเข้า-ออกต่อวันมากที่สุดเมื่อเทียบกับจุดผ่านแดนระหว่างประเทศอื่นๆ ของไทย กล่าวคือประมาณ ๒.๗ ล้านคนต่อปี เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้มีประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่ ๒/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๘ ได้กำหนดให้จังหวัดหนองคายในท้องที่จำนวน ๑๓ ตำบล ๒ อำเภอ เป็นพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ ๒ ประกอบด้วย

๑. อำเภอเมืองหนองคาย ๑๒ ตำบลประกอบด้วย ตำบลค่ายบกหวาน ตำบลในเมือง ตำบลบ้านเดื่อ ตำบลพระธาตุบังพวน ตำบลโพธิ์ชัย ตำบลโพนสว่าง ตำบลมีชัย ตำบลเวียงคุก ตำบลสีกาย ตำบลหนองกอมเกาะ ตำบลหาดคำ และตำบลหินโงม

๒. อำเภอสระใคร ๑ ตำบล คือตำบลสระใคร

โดยมีกรมธนารักษ์เป็นผู้จัดการสรรหาผู้ลงทุนพร้อมทั้งกำหนดอัตราค่าเช่าและค่าธรรมเนียมการเช่าเขตพัฒนาเศรษฐกิจหนองคาย โดยได้มีการกำหนดขายเอกสารการลงทุนแล้วจำนวน ๒ ครั้ง แต่ผลปรากฏว่าครั้งที่ ๑ ไม่มีผู้ลงทุนยื่นซองเอกสารยื่นเสนอการลงทุน ส่วนครั้งที่ ๒ ผู้ลงทุนที่ยื่นเสนอจำนวน ๑ รายมีการพิจารณาเห็นว่าคุณสมบัติไม่ครบถ้วนและไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไข จากนั้น เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๒ กรมธนารักษ์ได้ปรับอัตราค่าเช่าและค่าธรรมเนียมการเช่าลงจากเดิม แต่ยังไม่ผู้ลงทุนยื่นซอง

ทั้งนี้ มีการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค ได้แก่ การก่อสร้างถนน ระบบไฟฟ้า ระบบประปา และสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดหนองคาย นอกเหนือไปจากศักยภาพและโอกาสในการลงทุนของจังหวัดหนองคายที่มีสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ ๑ และเส้นทางรถไฟสายหนองคายท่านาแล้งเชื่อมระหว่างสองประเทศแล้ว ยังมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรถไฟความเร็วสูงจากจีน-ลาวและเชื่อมโยงมาไทยเพื่อส่งเสริมการค้าการบริการการลงทุนและการท่องเที่ยวรวมถึงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงระยะที่สองกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา-หนองคายอีกด้วย เชื่อกันว่าหากมีการพัฒนาระบบรถไฟสมบูรณ์แล้วจะมีการเคลื่อนย้ายของคนและสินค้าจำนวนมาก

## หัวข้อที่ ๑

การเสวนาเรื่อง “แนวทางการร่างกฎหมายเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมกันระหว่างไทย - สปป. ลาว”  
โดยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

- แนวคิดและมุมมองของ รศ. ดร. อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ ที่ปรึกษากฎหมายระหว่างประเทศ  
มหาวิทยาลัยขอนแก่น

เมื่อกล่าวถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษ คนไทยส่วนใหญ่มักเข้าใจว่าเป็นเขตพื้นที่ที่มีการยกเว้นภาษีเป็นพิเศษ สะท้อนให้เห็นว่าคนไทยยังไม่เข้าใจการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษที่แท้จริง นอกจากนี้เขตเศรษฐกิจในประเทศไทยมีจำนวนน้อยกว่าเขตเศรษฐกิจประเทศอื่นในภูมิภาคอาเซียนด้วยกัน เขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศเพื่อนบ้านมีจำนวนกว่า ๑๐๐ เขต โดยที่ประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป. ลาวมีเขตเศรษฐกิจพิเศษหลายแห่งมากกว่าไทย และในภาพรวมแล้วเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยประสบความสำเร็จน้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ซึ่งสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาอาจนำมาเป็นข้ออ้างหรือเหตุผลที่ทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษของไทยยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร การที่ต่างประเทศสนใจมาลงทุนในประเทศเวียดนามและเมียนมา เป็นเพราะมีการพัฒนาประเทศและเตรียมการในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานไว้พร้อมแล้ว

การทบทวนการมีเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศและข้อเสนอแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจร่วมจะเกิดประโยชน์อย่างไร ทั้งนี้ พิจารณาถึงการเชื่อมต่อภูมิภาคอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) โดยมีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-border Transport Agreement: GMS CBTA) เพื่อส่งเสริมการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างภาคีสมาชิก ๖ ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา จีน สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม และเพื่อปรับปรุงให้กฎหมายกฎระเบียบ กระบวนการ และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal Transport) ทั้งนี้ มีเส้นทางภายใต้ความตกลง รวมทั้งหมด ๕ เส้นทางซึ่งรวมถึงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือใต้ (เส้นทาง R3A) เชื่อมโยงไทย - สปป.ลาว - จีนตอนใต้ โดยความตกลง GMS CBTA นั้นครอบคลุม ๓ พิธีสารที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดน ครอบคลุมทั้งการขนส่ง การตรวจคนเข้าเมือง การศุลกากร และการกักกัน ซึ่งพิธีสารต่างๆ ที่กำหนดให้ประเทศภาคีต้องดำเนินการนั้น ต้องไปพิจารณาคว่ามีผลบังคับใช้มากน้อยแค่ไหนที่จะให้ประเทศภาคีดำเนินการให้เป็นไปตามนั้นอย่างใดในเรื่องต่อไปนี้

- Single Window Inspection (SWI) คือ การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน และการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ)
- Single Stop Inspection (SSI) คือ การตรวจสอบสินค้า ณ จุดผ่านแดนเพียงจุดเดียว

- Common Control Area (CCA) คือ การตรวจปล่อยสินค้าในพื้นที่ควบคุม  
เดียวกัน
- Harmonization & Integration of Systems คือ การบูรณาการระบบให้มี  
ความสอดคล้อง
- Transit Traffic Regimes คือ การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร ได้แก่ การพิจารณา  
กำหนดเลนขั้รถซ้ายหรือขวา

ประเด็น Border Control Regulations ได้แก่ ข้อกำหนดด้านการผ่านแดนและการข้าม  
พรมแดนของบุคคลซึ่งมีการยกเว้นการตรวจสินค้าทางกายภาพ การวางหลักประกัน การควบคุมการขนส่ง  
การกำหนดคุณสมบัติยานพาหนะที่สามารถเดินทางข้ามพรมแดน และการกำหนดมาตรฐานของโครงสร้าง  
พื้นฐาน อาทิ ถนน สะพาน เครื่องหมาย และสัญญาณจราจร ยกตัวอย่างที่เห็นได้ชัด ได้แก่ ประเทศต่างๆ  
ในสหภาพยุโรปทั้ง ๒๖ ประเทศ (ไม่รวมอังกฤษ) กำหนดไว้ว่าไม่ต้องมีจุดตรวจระหว่างประเทศ (No Check  
Point) ในขณะที่ไทยและ สปป. ลาวต่างมีจุดตรวจเมื่อต้องเข้าดินแดนประเทศของตนโดยต้องมีการปฏิบัติ  
ตามกฎหมาย ระเบียบของประเทศนั้นๆ

ทั้งนี้ เห็นได้ว่าอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแม้จะได้รับความร่วมมือและการสนับสนุนจาก  
ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เพื่อร่วมกันผลักดันให้ความตกลง GMS  
CBTA นำมาใช้ในทางปฏิบัติได้ หากแต่ยังมีปัญหาและอุปสรรค ทำให้ความคืบหน้าของความร่วมมือเป็นไป  
อย่างล่าช้า อาจเนื่องจากฝักใฝ่ในความช่วยเหลือของญี่ปุ่น (จึงอาจไม่ค่อยสนับสนุนโครงการที่มีร่วมกับจีน  
เท่าใดนัก) ส่งผลให้ความสำเร็จที่มีอยู่เป็นลักษณะความริเริ่มนำแผนการดำเนินการเบื้องต้น (Initial  
Implementation of the CBTA) เป็นแค่ในกระดาษเท่านั้น โดยปัญหาสำคัญที่พบคือเรื่อง Trade  
Facilitation สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศกลุ่ม CLMVT ที่ยังขาดประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็น  
เรื่องการจัดการภาคพื้นดินในการเคลื่อนย้ายสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้าทางเรือ การจัดการเอกสารการค้า  
ผ่านแดน การขออนุญาตการนำเข้า-ส่งออก และการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เป็นต้น สำหรับแนวทางการแก้ไข  
ปัญหานี้ เราต้องพยายามหาแนวทางในการตอบคำถามต่อไปนี้ให้ได้ว่า

๑. ทำอย่างไรเราจึงจะสามารถจัดซื้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อการค้าเคลื่อนย้ายสินค้า  
ในระดับภูมิภาคให้ได้
๒. ทำอย่างไรจะทำให้การค้าขายระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีพรมแดน  
ติดต่อกันมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับประเทศนอกภูมิภาคได้

๓. ทำอย่างไรจึงจะสนับสนุนให้ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ของประเทศสมาชิกอาเซียน สามารถเข้าถึงและใช้บริการเขตเศรษฐกิจพิเศษของตนได้ เพื่อเพิ่มความสามารถในการผลิตและจำหน่ายสินค้าในประเทศสมาชิกและขยายไปต่างประเทศ โดยลักษณะที่กล่าวมาในข้างต้นจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจแบบมีส่วนร่วมโดยไม่จำกัด

การมีเส้นทางขนส่งช่วยการเชื่อมต่อทางกายภาพ แต่โครงสร้างพื้นฐานต้องการกฎเกณฑ์ที่อาจขัดแย้งต่อกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ เพราะต่างมีอำนาจอธิปไตยและกฎหมายของตนเอง อีกทั้งพิธีสารที่จัดทำร่วมกันหากไม่ปฏิบัติตามก็ไม่มีบทลงโทษทางกฎหมาย

ในส่วนแนวคิดการมีเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมกัน ได้เสนอแนวคิดการมีเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมกันระหว่างไทย- สปป. ลาว ไว้ว่า ในแง่ของการแบ่งผลประโยชน์ระหว่างกันควรเป็นเช่นใด โดยให้ข้อเสนอในลักษณะของการให้สัมปทาน คือ การให้นักลงทุนผู้ได้สัมปทานมาบริหารจัดการ และเมื่อมีรายได้ก็ให้มีการแบ่งตามสัดส่วนที่ตกลงกันตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยมีหน่วยงานรัฐบาลของทั้งสองประเทศเข้ามากำกับดูแล ทั้งนี้ เห็นว่าเราต้องการการพัฒนาสิ่งที่มีมากกว่าลักษณะทางกายภาพ ดังนั้นการดำเนินโครงการพัฒนาการเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจไทย-ลาวในมิติทางกฎหมาย มีความจำเป็นทั้งในทางทฤษฎีและการปฏิบัติ ในการขับเคลื่อนการเชื่อมต่อเศรษฐกิจในทุกกระดับ โดยเฉพาะในส่วนของไทยและกับ สปป. ลาวเป็นอย่างยิ่ง

#### - แนวคิดและมุมมองของอาจารย์จากมหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว

รองศาสตราจารย์ ดร. เวียงวิไล เทียงจันไซ คณบดี คณะนิติศาสตร์และรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของ สปป. ลาว ว่าความคิดริเริ่มจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของลาวเริ่มขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๔๕ และได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจเฉพาะขึ้น ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ สปป. ลาวได้มีการออกกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน และรัฐบาลจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น เพื่อเป็นเขตพัฒนาเมืองใหม่ ส่งเสริมการลงทุน การค้า การผลิต เทคโนโลยีและนวัตกรรม และคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม กฎหมายการส่งเสริมการลงทุนฉบับนี้มีการกำหนดเงื่อนไขการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจไว้ชัดเจน ได้แก่ การให้สัมปทานที่ดินที่กำหนดให้อายุสัมปทานที่ดิน (การอนุญาตในการลงทุน) สูงสุดได้ไม่เกิน ๕๐ ปี (ลดลงจากเดิม ๙๙ ปี) ยกเว้นสถานที่ตั้งสถานเอกอัครราชทูต แต่สามารถต่ออายุสัมปทานได้โดยต้องผ่านการรับรองจากสภาแห่งชาติลาว ปัจจุบัน สปป. ลาว มีเขตเศรษฐกิจพิเศษจำนวน ๑๔ เขต

ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๕-๒๕๖๑ มีบริษัทลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของ สปป. ลาว จำนวน ๓๓๗ บริษัท โดยมีมูลค่า ๖๘ พันล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้พัฒนาภาคเอกชนภายในประเทศและต่างประเทศเข้ามาลงทุน และมีกฎหมายส่งเสริมการลงทุนหลายมาตราที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาของเศรษฐกิจพิเศษของ สปป. ลาว มีดังนี้

๑) คุณภาพแรงงานของลาวยังไม่สามารถสู้กับประเทศอื่นได้

๒) การขัดแย้งด้านผลประโยชน์ระหว่างนักลงทุนกับรัฐ นักลงทุนกับผู้พัฒนา ปัจจุบันมีการดำเนินการแก้ไขโดยการใช่วิธีการประนีประนอม

๓) ด้านการบริหารจัดการ ปัญหาระหว่างรัฐกับผู้รับสัมปทาน

๔) การแก้ไขปัญหาโดยเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม

ทั้งนี้ เห็นว่าในการดำเนินเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมของลาวและประเทศอื่นๆ อาจทำเป็น สนธิสัญญาระหว่างประเทศแล้วเสนอกระทรวงพาณิชย์ (กระทรวงการต่างประเทศ) ของ สปป. ลาวได้ เขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมกันระหว่าง สปป. ลาวและไทยนั้น ในมุมมองของนักวิชาการ เห็นว่ามีความเป็นไปได้ แต่ต้องมีการตกลงร่วมกันของทั้งสองประเทศ เพื่อพิจารณาว่าจะนำพื้นที่ใดมาจัดทำเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ร่วมกัน โดยอาจทำได้ใน ๓ แบบคือ ๑) รัฐบาลกับรัฐบาล ๒) รัฐบาลกับเอกชน ๓) เอกชนดำเนินกิจการ ทั้งนี้ เห็นว่าต้องมีการนำเสนอฝ่ายบริหารอย่างเป็นไปตามขั้นตอน ต้องมีความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อ พัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันให้ก้าวหน้า สำหรับในเรื่องของโครงการรถไฟ ลาว-จีน-ลาว เชื่อมั่นว่าจะช่วยให้ สปป. ลาวซึ่งเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทะเล (landlocked) ได้มีทางออกสู่ทะเล เป็นประเทศ Land-linked ส่งผลให้มีการค้าขายและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนมากยิ่งขึ้น

**อาจารย์เล่งศักดิ์ บุญทะเล** ชี้แจงว่าการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษมีวัตถุประสงค์เพื่อ พัฒนาประเทศให้มีความศิวิไลซ์ โดยมีการวิจัยความเป็นไปได้ก่อนและมีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์กำหนด พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดึงดูดผู้เข้ามาลงทุนและพัฒนา และเห็นด้วยที่จะให้เอกชนเข้ามาพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัว รวมถึงเห็นพ้องให้มีเขตเศรษฐกิจร่วมระหว่างไทยและ สปป. ลาว

**อาจารย์บุญเที่ยง พมมะจัน** กล่าวว่ารู้สึกยินดีที่ได้เข้าร่วมการเสวนาครั้งนี้ ทั้งนี้ ได้เคย โครงการแลกเปลี่ยนบุคลากรด้านนิติบัญญัติและต่างประเทศ ในบริบทประชาคมอาเซียน พ.ศ. ๒๕๖๒ : กิจกรรม การประชุม เจริญ และหารือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านนิติบัญญัติระหว่างสำนักงานเลขาธิการของรัฐ สมาชิกอาเซียนกับสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ณ สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว ระหว่างวันที่ ๑ – ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๒ พร้อมทั้งเพิ่มเติมว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษ ของ สปป. ลาวปัจจุบันมีจำนวน ๑๔ เขตและอาจมีการจัดตั้งเพิ่มได้อีก

**อาจารย์ทองพูน สุขเกษม** อาจารย์สาขาวิชากฎหมายมหาชน ได้กล่าวเพิ่มเติมว่ากฎหมาย ฉบับใหม่ของ สปป. ลาว นี้ใช้ครอบคลุมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ อนึ่ง คำจำกัดความ ของเขตเศรษฐกิจพิเศษคือเขตที่กำหนดให้สร้างพัฒนาเป็นเมืองใหม่รอบด้านและสามารถมีประชาชนอาศัย อยู่ได้ ขณะที่เขตเศรษฐกิจเฉพาะคือเขตที่กำหนดให้เพื่อส่งเสริมในสาขาใดหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น

เขตอุตสาหกรรม การผลิตเพื่อส่งออก เขตท่องเที่ยว เขตการค้าปลอดภาษี เขตเศรษฐกิจชายแดน ฯลฯ โดยต้องเป็นเขตที่ไม่มีประชาชนอาศัยอยู่ และได้ตอบข้อซักถามถึงจุดดึงดูดของนักลงทุนให้มาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของลาว ได้แก่

๑) นโยบายและมาตรการทางภาษี โดยมีการงดเว้นการจัดเก็บภาษี เช่น การนำเข้าวัสดุอุปกรณ์

๒) เส้นทางถนน R3A

๓) เขตท่องเที่ยว เช่น ท่าแขก เขตพัฒนาภูเขี้ยว เป็นต้น

๔) เขตเศรษฐกิจพิเศษสี่หันทอนที่เพิ่งได้รับการอนุมัติเรื่องมาตรการภาครัฐ อาทิ ค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า (มีส่วนลดถึงร้อยละ ๕๐ หากผลิตเพื่อการส่งออก) บางเขตอาจมีการยกเว้นการจัดเก็บภาษี (๕ ปี หรือบางทีก็ ๑๐ ปี)

๕) การลดอายุสัมปทานจาก ๙๙ ปีเหลือ ๕๐ ปี และสามารถต่ออายุได้อีก ๒๕ ปี เพื่อป้องกันปัญหาการที่ผู้ลงทุนไม่เร่งการพัฒนาพื้นที่

อย่างไรก็ตาม ยังมีปัญหาในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบ้างบางประการ อาทิ การเวนคืนที่ดินและชดเชยเงินให้ชาวบ้านที่มีเงินงบประมาณจำกัดและล่าช้า เนื่องจากเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่มาก และต้องพิจารณาเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อาทิ กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เพราะรัฐบาลต้องการให้เป็นเขตเศรษฐกิจสีเขียวเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

สำหรับข้อเสนอเกี่ยวกับการลงทุนเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยความร่วมมือของไทยและลาว ต้องพิจารณาในเรื่องของกฎหมายปกครอง ในเรื่องของ State Liability, Administrative Regulation, Administrative Litigation และ State Compensation Law ด้วยเช่นกัน รวมถึงการฟ้องร้องรัฐในกรณีสัมปทานที่ดิน เช่น การก่อสร้างที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

## หัวข้อที่ ๒

**การเสวนาเรื่อง “แนวโน้มการร่วมมือทางการค้าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดหนองคายกับเขตเศรษฐกิจของ สปป. ลาว”**

ดำเนินรายการโดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดามร คำไตรย์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย

**ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดามร คำไตรย์ ประธานหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น** ได้ดำเนินรายการเสวนาเรื่อง “แนวโน้มการร่วมมือทางการค้าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดหนองคายกับเขตเศรษฐกิจของ สปป. ลาว” โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคายประกอบด้วย ๑๓ ตำบล ได้แก่ ๑๒ ตำบลในอำเภอเมือง และ ๑ ตำบลในอำเภอสระใคร ในการดำเนินการเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ในปัจจุบัน ๔ ด้าน ได้แก่

๑. การคมนาคมขนส่ง การศุลกากร
๒. ระบบไฟฟ้า
๓. ระบบประปา
๔. สถานีขนส่ง

อย่างไรก็ตาม จนถึงปัจจุบันเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคายยังไม่มีการพัฒนาไปมากกว่านี้ **คำถามสำคัญคือ เหตุใดเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคายจึงยังไม่เห็นเป็นรูปธรรม**

**นางสาวดวงใจ สุขเกษมสิน รองประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย** ให้ความเห็นในเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ว่าได้มีการจัดการประมูลจำนวน ๓ ครั้ง แต่ปรากฏว่ายังไม่มีผู้ประกอบการมาดำเนินการใดๆ โดยมีสาเหตุดังต่อไปนี้

๑. เรื่องของโครงสร้างพื้นฐานสำคัญอย่าง “ถนน” ที่ยังไม่เรียบร้อย คับแคบ แม้ว่าในปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวจะมีระบบไฟฟ้าและประปาแล้ว ทั้งนี้ ทางภาครัฐให้เหตุผลว่าต้องรอให้มีคนมาประมูลให้ได้ก่อน แล้วรัฐจะเข้ามาพัฒนาถนนให้

๒. เรื่องนโยบายของภาครัฐซึ่งไม่มีแผนการเตรียมการที่ชัดเจน ขาดการเตรียมความพร้อมเรื่องคน ขาดการพัฒนาผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) การตลาดให้กับ SMEs แต่กลับไปมุ่งเน้นกับสินค้า OTOP เพียงอย่างเดียว ซึ่งทางการค้าฯ ได้ประสานขอ ๑๒ ตำบลในเขตอำเภอเมืองให้พิจารณาเรื่องการขอลดหย่อนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ให้น้อยลง แต่จะได้ภาษีรายได้เพิ่มขึ้น และยังมี ความเห็นว่าภาครัฐยังไม่มีกำหนดมาตรการพิเศษมาช่วยเหลือหรือสนับสนุนผู้ประกอบการในพื้นที่ เช่น หากมีการซื้อเหล็กหรือน้ำจากในพื้นที่อาจได้ลดราคาซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้เกิดการซื้อขายในพื้นที่มากยิ่งขึ้น ทั้งยังไม่เห็นว่ารรัฐได้กำหนดเงื่อนไขในการให้สิทธิกับผู้มาลงทุนในพื้นที่นี้



นอกจากนี้ ยังเห็นว่ารัฐยังไม่มีเตรียมความพร้อมใดๆ ที่จะรองรับโครงการรถไฟจากจีนมายังลาว (เวียงจันทน์) ไทยควรจะต้องดำเนินการใดๆ เพื่อรองรับในเรื่องดังกล่าว ซึ่งทางหอการค้าได้เคยเสนอในเรื่องการขอ VAT Refund แต่ทางรัฐปฏิเสธ โดยเห็นว่าหากสามารถทำ VAT Refund ในพื้นที่ได้ก็จะส่งเสริมให้มีการซื้อขายสินค้าเพิ่มมากขึ้น แทนที่คนจากลาวจะหันไปซื้อสินค้าจากประเทศจีนแทน

๓. ในเรื่องการบริหารจัดการพื้นที่ พบว่าในบางพื้นที่ที่รัฐกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้น ยังไม่เหมาะสมเท่ากับสภาพของจังหวัด

**รศ.ดร.อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ ที่ปรึกษากฎหมายระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยขอนแก่น** ให้ความเห็นว่าจากแนวคิดของภาครัฐในการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ต้องการส่งเสริมการค้าขายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนซึ่งจังหวัดหนองคายก็นับเป็นจังหวัดหนึ่งมีมูลค่าการค้าชายชายแดนที่มีมูลค่าสูง

คำถามที่เกิดขึ้นคือ เขตเศรษฐกิจพิเศษรุ่นที่ ๒ ของไทยนั้นมีความชัดเจนมากน้อยแค่ไหน รัฐอาจมองแค่เรื่องการค้าชายแดนเท่านั้น เรื่องอื่นๆ ตามมาที่หลัง อย่างเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่อำเภอสระใคร อาจมองว่าน่าจะเป็นเขตอุตสาหกรรมได้และยังไม่ได้มีการพิจารณากันอย่างถี่ถ้วน ไม่ได้มีการพิจารณาตามความเป็นจริง เมื่อเปรียบเทียบกับ สปป. ลาวแล้วจะพบว่า ลาวไม่ได้มีพัฒนาอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้สภาพการเมืองยังมีเสถียรภาพและมั่นคงกว่าการเมืองไทย เช่นเดียวกับเวียดนามที่มีความมั่นคงทางการเมืองเช่นกัน

จากเหตุผลข้างต้นจึงนำไปสู่แนวคิดที่เราควรต้องเปลี่ยนรูปแบบของการดำเนินการ ควรมีการ reset เสียใหม่ โดยรัฐควรมีการออกแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษให้เหมาะกับบริบทของแต่ละจังหวัด เพราะเราไม่สามารถจะบริหารจังหวัดในรูปแบบเดียวกันให้เหมือนกันหมดได้

**คำถามที่ตามมาคือ ทำอย่างไรให้เขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถดำเนินการต่อไปได้**

**นางสาวดวงใจ สุขเกษมสิน รองประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย** แสดงความคิดเห็นว่า ภาครัฐอาจจะต้องเริ่มต้นใหม่ เพื่อจะได้มีนักลงทุนเข้ามา หรือไม่รัฐบาลอาจเข้ามาลงทุนเองแล้วให้ SMEs ไปดำเนินธุรกิจ เช่น ธุรกิจเกี่ยวกับการดูแลผู้สูงอายุ สำหรับเรื่องธุรกิจ SMEs นั้นมีความเห็นว่ารรัฐไม่ช่วยในเรื่องการหาตลาดให้ ให้เฉพาะการสนับสนุนเงินกู้แต่ไม่ช่วยพัฒนา ไม่ช่วยสนับสนุนให้ความรู้แก่พวกเขา รวมทั้งยังไม่มีทำให้สิทธิพิเศษเพิ่มเติมแก่ SMEs

**ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดามร คำไตรย์** แสดงความคิดเห็นว่า การที่เราจะทำความเข้าใจกับสถานการณ์ข้างต้นเราควรเริ่มจากการทำความเข้าใจเสียก่อนว่า ประชาชนมองเรื่องนี้อย่างไร และภาครัฐมองเรื่องนี้อย่างไร เมื่อสองฝ่ายมองภาพที่ต่างกันแล้วจะทำให้เกิดปัญหาคือ ประชาชนไม่สามารถนำเสนอภาพที่รัฐ

ต้องการได้ เพราะพวกเขาไม่เห็นว่าภาพเดียวกัน ในขณะที่มุมมองภาครัฐมักจะนำเอาแนวคิดมาจากต่างประเทศ แต่ประชาชนจะมองจากบริบทของท้องถิ่น ซึ่งมักมองว่าถ้าวิธีการ กฎ ระเบียบเอื้อต่อประชาชนและไม่ซับซ้อนก็จะไม่เกิดปัญหาอะไร ดังนั้น เรื่องการค้าชายแดนหรือการค้าระหว่างประเทศจึงถือเป็นเรื่องปกติของประชาชน แต่ต่อมาเมื่อรัฐนำเอาแนวคิดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษมาใช้ โดยมุ่งหวังว่าการค้าจะเพิ่มมากยิ่งขึ้น ซึ่งแนวคิดการค้าในภูมิภาคอาเซียนนั้น ส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นการค้าแบบทวิภาคีมากกว่าที่จะเป็นการค้าแบบสหภาพยุโรปที่อยู่ภายใต้หลักการ Supranational Power ซึ่งมุ่งหวังให้การค้าของประเทศในสหภาพยุโรปเป็นปึกแผ่น

ประเด็นคำถามที่ต้องพิจารณา คือ มีรัฐบาลในสมัยหนึ่งเน้นการสร้าง SMEs เพื่อสร้างผลิตภัณฑ์แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เป็นเพราะอะไร หากท่านได้อ่านหนังสือ The Mystery of Capital: Why Capitalism Triumphs in the West and Fails Everywhere Else ของ Hernando de Soto ซึ่งนำเสนอว่า เหตุผลหนึ่งก็คือเรื่องความคิดสร้างสรรค์ที่มีมากในประเทศตะวันตกแต่ในเอเชียกลับไม่ค่อยมีการคิดทำอะไรใหม่ๆ ดังนั้น เมื่อไทยนำแนวคิดการสร้าง SMEs มาจากประเทศตะวันตกแล้ว จึงเกิดปัญหาในการคิดสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ของตน เช่นเดียวกับกับแนวคิดการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งในบางพื้นที่ก็อาจพอจะไปได้ แต่ในบางพื้นที่กลับไม่มีความก้าวหน้าเช่นในกรณีของจังหวัดหนองคาย ในเรื่องของเศรษฐกิจพิเศษนั้นไม่ควรจะกำหนดโดยรัฐเพียงเท่านั้น แต่ควรให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดด้วย

หลักการสำคัญของอาเซียนมีอยู่ ๒ ประการ คือ ๑. การห้ามแทรกแซงกิจการภายในของประเทศสมาชิก (ASEAN Non-Interference) ๒. ลักษณะของ ASEAN Way กล่าวคือขึ้นกับความพอใจและความพร้อมของประเทศสมาชิกใด ทำให้อาเซียนที่มีข้อตกลงร่วมกันหลายฉบับ แต่บังคับใช้ไม่ได้เพราะหลักพื้นฐานข้างต้นเป็นอุปสรรค สำหรับในเรื่องการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมกันระหว่างไทย-สปป. ลาว เห็นว่าสามารถดำเนินการได้โดยการจัดทำเป็นสนธิสัญญา ๒ ฝ่ายระหว่างไทยและ สปป. ลาว เพื่อให้ร่วมกันบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมแบบทวิภาคีและเปิดพื้นที่ให้ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วม ซึ่งอาจรวมถึงการบูรณาการกฎหมายหรือระเบียบต่างๆ ความท้าทายสำหรับการดำเนินการ คือ จะทำอย่างไรให้ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมอย่างแท้จริง

### การบรรยายเรื่อง “การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย”

นายนเรนทร แก้วโท ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดหนองคาย นำเสนอว่าจังหวัดหนองคาย มีวิสัยทัศน์ดังนี้ เกษตรอุตสาหกรรมวัฒนธรรมรุ่งเรือง เมืองท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง เป็นเมืองที่น่าอยู่อันดับ ๘ ของโลก เป็นช่องทางการค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป. ลาว ที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับการค้าชายแดนผ่านจังหวัดอื่นๆ มีจุดผ่านแดนถาวร ๒ แห่ง (ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และด่านท่าเรือหายโศก) และจุดผ่อนปรนการค้า ๔ แห่ง

(อีกทั้งยังอยู่ใกล้กับสนามบินจังหวัดอุดรธานี (ระยะทางประมาณ ๖๐ กิโลเมตร) สามารถเชื่อมโยงกับกรุงเวียงจันทน์ สปป. ลาว ทั้งทางถนน (ระยะทางประมาณ ๒๖ กิโลเมตร) และทางรถไฟ ดังนั้นจังหวัดหนองคายจึงเป็นเขตเศรษฐกิจที่สำคัญ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงเมืองหลวงของทั้งสองประเทศได้ทั้งทางถนน ทางรถไฟ และทางอากาศ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างไทยกับ สปป. ลาว โดยเฉพาะหลวงพระบางและกรุงเวียงจันทน์ นอกจากนี้ ความเป็นเมืองนำอยู่ของจังหวัดหนองคายจะสามารถพัฒนาเป็นที่พักอาศัยของนักลงทุนทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศได้และให้จังหวัดหนองคายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยประชาชนลาวจะเดินทางเข้ามายังฝั่งไทยผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เพื่อซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคอย่างต่อเนื่อง อนึ่ง ขณะนี้มีการหยุดชะงักเนื่องจากภาวะโควิด-๑๙ อย่างไรก็ดี หากมีการเปิดด่านชายแดนตามปกติคาดว่าเศรษฐกิจระหว่างทั้งสองประเทศจะหมุนเวียนได้เหมือนเดิม ซึ่งการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคายมีปัจจัยสำคัญที่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรคำนึงถึงมีดังนี้

๑. ความพร้อมด้านพื้นที่
๒. ความพร้อมด้านสาธารณูปโภค
๓. ความพร้อมด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์
๔. ความพร้อมด้านกิจการเป้าหมาย
๕. ความพร้อมด้านการให้บริการ/คำปรึกษา
๖. ความพร้อมด้านการลงทุน

นอกจากนี้ สินค้าเกษตรที่สำคัญของจังหวัดหนองคาย ได้แก่ ข้าว ยางพารา สับปะรด ปลูกผลไม้ชั่งโคขุน และการเลี้ยงไก่ไข่ การท่องเที่ยวเน้นในเชิงวัฒนธรรม ได้แก่ เชิงศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม ประเพณี การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ได้แก่ การศึกษาธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวในเชิงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

ในส่วนของการพัฒนาช่องทางการค้าระหว่างประเทศ มีแผนการสร้างรถไฟฟ้าเส้นทางระหว่างประเทศ (สาธารณรัฐประชาชนจีน – สปป. ลาว – ประเทศไทย) โดยรถไฟดังกล่าวจะออกเดินทางจากเมืองคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านเมืองหลวงน้ำทา สปป. ลาว – กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว และเส้นทางภายในประเทศ (กรุงเทพฯ – จังหวัดนครราชสีมา – จังหวัดหนองคาย) โดยคาดว่าจะเริ่มมีการเปิดทดลองเดินทางในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕

**วันเสาร์ที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๓**

**หัวข้อที่ ๓**

**การศึกษาดูงานสถานที่จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย ณ ที่ว่าการอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย**

เวลา ๐๙.๓๐ นาฬิกา คณะเดินทางได้เดินทางไปศึกษาดูงาน ณ ที่ว่าการอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย ในการนี้ นายเตชิต ทรงบุญศาสตร์ นายอำเภอสระใคร พร้อมด้วยข้าราชการและผู้นำท้องถิ่นได้ให้การต้อนรับคณะเดินทาง โดยนายอำเภอสระใคร ได้บรรยายสรุปการเตรียมความพร้อมของพื้นที่จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย ซึ่งตั้งอยู่ที่หมู่ที่ ๔ ตำบลสระใคร อำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย โดยมีเนื้อที่ ๗๑๘ -๐-๔๖ ไร่ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการมีประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ๒/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๘ ได้กำหนดให้จังหวัดหนองคายในท้องที่จำนวน ๑๓ ตำบล ๒ อำเภอ เป็นพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ ๒ ประกอบด้วย ๑) อำเภอเมืองหนองคาย ๑๒ ตำบล ประกอบด้วย (๑) ตำบลบกหวาน (๒) ตำบลโนนเมือง (๓) ตำบลบ้านเตือ (๔) ตำบลธาตุบังพวน (๕) ตำบลโพธิ์ชัย (๖) ตำบลโพธิ์สว่าง (๗) ตำบลมีชัย (๘) ตำบลเวียงคุก (๙) ตำบลสีกาย (๑๐) ตำบลหนองกอมเกาะ (๑๑) ตำบลหาดคำ (๑๒) ตำบลหินโงม ๒ อำเภอสระใคร ๑ ตำบล คือ ตำบลสระใคร

ในการเตรียมความพร้อมพื้นที่ตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคายนั้น ได้มีคำสั่งคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๗/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๘ เรื่องการจัดหาที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งมีฐานะเป็นกฎหมายในการเพิกถอนสภาพที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน คือ ที่เลี้ยงสัตว์บ้านไชยาสาธารณประโยชน์ หมู่ที่ ๔ ตำบลสระใคร อำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย โดยมีเนื้อที่ ๗๑๘ -๐-๔๖ ไร่ และจังหวัดหนองคายได้ออกโฉนดที่ดินพร้อมส่งมอบพื้นที่ให้อยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ เพื่อใช้เป็นพื้นที่จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และการสรรหานักลงทุนต่อไป

**การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย**

จังหวัดหนองคายได้เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ดังนี้

**๑. ด้านถนน** กรมทางหลวงชนบท ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการสำรวจและออกแบบถนนสาย ทล. ๒ –ทล. ๒ อำเภอเมืองและอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย ระยะทางประมาณ ๒๖ กิโลเมตร เขตทาง ๔๕ – ๖๕ เมตร ระยะแรกเป็นถนน ๔ ช่องจราจร กว้างข้างละ ๓.๕ เมตร ไหล่ทางกว้าง ๓ เมตร เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคายและชุมชนโดยรอบ

## ๒. ด้านระบบไฟฟ้า การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ได้ดำเนินการ ดังนี้

๒.๑ ก่อสร้างสถานีไฟฟ้าหนองคาย ๒ ณ บ้านไชยา หมู่ที่ ๔ ตำบลสระใคร อำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย กำลังผลิต ๕๐ MVA

๒.๒ ก่อสร้างสถานีไฟฟ้าหนองคาย ๓ ณ บ้านดงเจริญ หมู่ที่ ๓ ตำบลหินโงม อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย กำลังผลิต ๕๐ MVA

## ๓. ด้านระบบประปา

การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) ได้ก่อสร้างระบบผลิตน้ำประปาเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ณ บริเวณบ้านโคกป่าฝาง หมู่ที่ ๓ ตำบลปะโค อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย เนื้อที่ ๑๐๐ ไร่ กำลังการผลิต ๑,๐๐๐ ลบ./ชม. ซึ่งขณะนี้ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว

## ๔. ด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์

การขนส่งทางถนนสามารถเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (สปป. ลาว) และมีโครงข่ายในการสนับสนุนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย

### สภาพปัญหาและอุปสรรค

๑. เนื่องจากถนนเข้าไปในพื้นที่จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย หมู่ที่ ๔ ตำบลสระใคร อำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย ยังเป็นถนนลูกรังทำให้การเข้าไปในพื้นที่ยังไม่สะดวก ประกอบกับพื้นที่ถนนอยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ ทำให้ทางอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่สามารถใช้งบประมาณในการพัฒนาด้านสาธารณูปโภคในเขตพื้นที่ดังกล่าวได้

๒. เนื่องจากพื้นที่จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย หมู่ที่ ๔ ตำบลสระใคร อำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย เดิมเป็นสถานที่เลี้ยงสัตว์และเป็นป่าชุมชนที่ชาวบ้านใช้ประโยชน์ร่วมกัน จึงมีชาวบ้านบางส่วนได้มีการร้องเรียนเพื่อขอคืนพื้นที่สำหรับใช้เป็นป่าชุมชน

๓. ถนนทางเข้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคายแคบทำให้เกิดปัญหาในการคมนาคมขนส่ง

๔. ชาวบ้านยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ทำให้เกิดความกังวลในเรื่องปัญหาสภาพแวดล้อมจากโรงงานอุตสาหกรรมที่จะเข้ามาในพื้นที่ และการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ทำให้ที่ดินบริเวณโดยรอบมีราคาสูงขึ้น จึงมีการซื้อขายที่ดินในลักษณะของการลงทุนเพื่อเก็งกำไรโดยไม่ได้นำที่ดินมาใช้ประโยชน์อย่างแท้จริง

## การศึกษาฐานการกระบวนกรผ่านแดนของไทย – ลาว ณ ด้านศุลกากรหนองคาย

คณะเดินทางได้เข้าศึกษาฐาน ณ ด้านศุลกากรหนองคาย ซึ่งตั้งอยู่ที่ ถนนเฉลิมพระเกียรติ ตำบลหนองกอมเกาะ อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย โดย พ.ต.อ. ณรงค์พล เลิศรัชตะปภัสร์ นายด่านศุลกากรหนองคาย ได้มอบหมายให้ นายพิฑูร ศรีอินทร์งาม ผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากรให้การต้อนรับและบรรยายสรุปให้กับคณะเดินทาง โดยสรุปได้ดังนี้

**ด่านศุลกากรหนองคาย** สามารถจัดเก็บรายได้เข้ารัฐทั้งหมด **๕๖๓,๘๐๔,๖๘๙ บาท** ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๖๒ จำนวน ๖๔.๐๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๐

- อากรขาเข้า ๗.๘๕ ล้านบาท ลดลง จำนวน ๗.๗๗ ล้านบาท
- ค่าธรรมเนียม ๓๖.๖๐ ล้านบาท เพิ่มขึ้น ๑.๒๐ ล้านบาท
- ตุลาคม ๒๕๖๒ – สิงหาคม ๒๕๖๓ สามารถจัดเก็บรายได้รวม ๔๔.๔๕ ล้านบาทสูงกว่าประมาณการ ๑๐.๐๗ ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ ๒๙ แต่ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ ๗
- การจัดเก็บทะเลสุเป่า จำนวน ๔๐.๙๘ ล้านบาท ภายในเวลา ๑๐ เดือน โดยเป็นผลจากการขายทองของกลางกว่า ๓๐ ล้านบาท

### สัดส่วนมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออก ตุลาคม ๒๕๖๒ – สิงหาคม ๒๕๖๓

**มูลค่านำเข้า** จำนวน ๑๑,๑๓๒ ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ ๒๕

- **สินค้าขาเข้าที่มีมูลค่าสูงสุด** ได้แก่ ๑) พลังงานไฟฟ้า ๔,๔๔๘ ล้านบาทลดลง ๗๗๗ ล้านบาท ๒) ทองคำ ๔,๑๘๘ ล้านบาท (ไม่มีการนำเข้าในปี ๒๕๖๒) ๓) ชุดสายไฟ ๓๙๐ ล้านบาท ลดลง ๓๓๖ ล้านบาท

- **สินค้าที่จัดเก็บอากรสูงสุด** ได้แก่ ๑) กากเปียร์ ๐.๙๓ ล้านบาท ๒) สินค้าอื่นๆ ที่ทำด้วยเหล็กกล้า ๐.๗๑ ล้านบาท ๓) ผ้าทอ ๐.๕๙ ล้านบาท

**มูลค่าส่งออก** จำนวน ๔๔,๕๖๗ ล้านบาท ลดลง ร้อยละ ๑๔

- **สินค้าขาออก ที่มีมูลค่าสูงสุด** ได้แก่ ๑) น้ำมันเชื้อเพลิง ๕,๙๕๓ ล้านบาท ลดลง ๓,๒๒๖ ล้านบาท ๒) พลังงานไฟฟ้า ๒,๔๖๐ ล้านบาท เพิ่มขึ้น ๑,๙๕๘ ล้านบาท ๓) รถยนต์นั่ง ๒,๒๐๗ ล้านบาท ลดลง ๑,๗๘๒ ล้านบาท

สถิติยานพาหนะ เข้า-ออก	ปีงบประมาณ ๒๕๖๒	ปีงบประมาณ ๒๕๖๓
- รถบรรทุก	๑๔๔,๑๒๖ คัน	๑๔๘,๙๓๒ คัน
- รถบรรทุกผ่านแดน	๓๐,๕๓๗ คัน	๓๓,๗๑๕ คัน
- รถส่วนบุคคล	๘๘๑,๑๕๘ คัน	๕๔๕,๘๘๘ คัน
- รถโดยสาร	๑๓,๖๓๘ คัน	๑๖,๗๒๔ คัน
- ประชาชน	๔.๘๕ ล้านคน	๒.๕๗ ล้านคน

### คาดการณ์การจัดเก็บรายได้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๑. การจัดเก็บรายได้จากอากรขาเข้า (ร้อยละ ๑๘ ของรายได้) สินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุด (พลังงานไฟฟ้า,ทองคำ) ไม่มีการจัดเก็บอากร สินค้าที่มีการจัดเก็บอากรมีการนำเข้าในปริมาณไม่มาก

๒. การจัดเก็บจากค่าธรรมเนียมศุลกากร (ร้อยละ ๘๒ ของรายได้) ค่าขายของกลางที่เป็นรายได้หลักในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ อันเป็นผลจากการจับกุมทองคำและเงินไทย ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ การจับกุมอาจจะทำได้ยากขึ้นเพราะผู้นำเข้าหลีกเลี่ยงการกระทำผิดกฎหมาย

### ความท้าทายของด่านศุลกากรหนองคายในปี ๒๕๖๔

๑. โครงการรถไฟความเร็วสูงสาย คุณหมิง – นครหลวงเวียงจันทน์ ระยะทาง ๑,๐๑๑ กิโลเมตร ใช้เวลา เดินทาง ๑๕ ชั่วโมง คาดว่าจะเปิดใช้งาน ๒ ธันวาคม ๒๕๖๕

๒. ศูนย์กลางการกระจายสินค้าของเร่งด่วนทางบก (Land Express Center)

๓. โครงการรถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ – หนองคาย (โครงการความร่วมมือระหว่าง รัฐบาลไทย – รัฐบาลจีน ซึ่งการก่อสร้างรถไฟฟ้างดงกล่าวแบ่งเป็น ๒ ช่วง คือ

ช่วงที่ ๑ กรุงเทพฯ – นครราชสีมา ระยะทาง ๒๕๓ กิโลเมตร คาดว่าจะเปิดใช้งานปี ๒๕๖๘

ช่วงที่ ๒ นครราชสีมา – หนองคาย ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร คาดว่าจะเปิดใช้งานปี ๒๕๗๑

หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ศุลกากรได้พาชมการปฏิบัติงานจริง ณ ด่านพรมแดนหนองคาย บริเวณสะพานมิตรภาพ ไทย – ลาว แห่งที่ ๑ จังหวัดหนองคาย ซึ่งการนำเข้า - ส่งออกสินค้ามีพิธีการทางศุลกากร ดังนี้

### พิธีการศุลกากรนำเข้าทางบก

#### ๑. การรายงานยานพาหนะเข้าและการยื่นบัญชีสินค้าทางบก (Car Manifest)

ผู้รับผิดชอบควบคุมการขนส่งสินค้ามีหน้าที่รายงานยานพาหนะเข้าและยื่นบัญชีสินค้าทางบก (Car Manifest) ตามแบบ ศบ.๑ เมื่อยานพาหนะจากต่างประเทศมาถึงด่านพรมแดนทางบก โดยการส่งข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรเมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของกรมฯ ได้รับข้อมูลและทำการตรวจสอบความถูกต้องเรียบร้อยแล้ว ต่อมาระบบฯ ทำการออกเลขที่รับรายงานยานพาหนะ (Received Control Number) ให้แก่ผู้รับผิดชอบการขนส่งเพื่อนำมาแสดงต่อพนักงานศุลกากร ณ ด่านพรมแดนทางบกที่ได้มาถึง เจ้าพนักงานศุลกากรตรวจสอบข้อมูลเพื่ออนุญาตให้ควบคุมยานพาหนะไปยังด่านศุลกากรเพื่อปฏิบัติพิธีการยื่นใบขนสินค้าขาเข้าต่อไป

กรณีผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าไม่สามารถส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เองได้ให้กรอกรายละเอียดในรายงานยานพาหนะเข้าและบัญชีสินค้าทางบก (Car Manifest) ตามแบบ ศบ.๑ ให้ครบถ้วน นำมายื่นแบบ ศบ. ๑ ต่อพนักงานศุลกากรประจำด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบและส่งข้อมูลเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมฯ เพื่อออกเลขที่รับรายงานยานพาหนะ (Received Control Number) ก่อนอนุญาตให้ควบคุมยานพาหนะไปยังด่านศุลกากร

## ๒. การยื่นใบขนสินค้าขาเข้า

เมื่อยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าได้ผ่านด่านพรมแดนมายังด่านศุลกากร ในกรณีที่เป็นสินค้าทั่วไป ผู้นำของเข้าจะต้องจัดทำ “ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม (กศก. ๙๙/๑)” ตามมาตรฐานและรูปแบบที่กรมศุลกากรกำหนด โดยส่งข้อมูลใบขนสินค้าในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของกรมฯ ได้รับข้อมูลแล้วจะทำการตรวจสอบและตัดบัญชีสินค้าทางบก (Car Manifest) หากพบว่าข้อมูลถูกต้องตามมาตรฐานและรูปแบบที่กำหนด ระบบคอมพิวเตอร์จะตอบกลับและออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า เพื่อให้ผู้นำของเข้าไปดำเนินการชำระภาษีอากรและรอรับการตรวจปล่อยออกจากอาคารศุลกากรต่อไป

๒.๑ ข้อมูลที่ควรจัดเตรียมเพื่อใช้ประกอบการยื่นใบขนสินค้าขาเข้า

- บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)
- ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)
- ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาต กรณีเป็นของต้องกำกับหรือสินค้าที่ต้องควบคุมการนำเข้า
- หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) (กรณีขอลดอัตราอากร)
- เอกสารอื่น ๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า

เป็นต้น

๒.๒ วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้ามายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร สามารถทำได้ ๔ ช่องทางดังนี้

- ผู้นำของเข้าส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าด้วยตนเอง โดยจะต้องลงทะเบียนเป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินพิธีการศุลกากรกับกรมศุลกากรก่อน
- ผู้นำของเข้ามอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูลแทน
- ผู้นำของเข้าให้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) เป็นผู้ส่งข้อมูล
- ผู้นำของเข้ายื่นใบขนสินค้าขาเข้าในรูปแบบเอกสาร พร้อมทั้งแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้า (ใบนำศีย์) ณ ด่านศุลกากรที่นำเข้า

## ๓. การชำระค่าภาษีอากร

เมื่อผู้นำของเข้าได้ยื่นข้อมูลใบขนสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรและได้รับการตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าแล้ว ผู้นำของเข้าจะต้องดำเนินการชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และค่าธรรมเนียมศุลกากรให้แล้วเสร็จก่อนไปดำเนินการรับการตรวจปล่อยของออกจากอาคารศุลกากร โดยผู้นำของเข้าสามารถชำระค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมศุลกากรได้ ๓ ช่องทางดังต่อไปนี้

๓.๑ ชำระด้วยตนเองที่หน่วยรับชำระเงินทุกแห่งของกรมศุลกากร ทั้งในรูปแบบเงินสด บัตรภาษี บัตรเดบิต บัตรเครดิต และเช็คของผู้ประกอบการที่มีธนาคารค้าประกันและได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากร



๓.๒ ชำระในระบบ e-Payment คือ การชำระเงินค่าภาษีอากรพร้อมกับการส่งข้อมูลใบขนสินค้า โดยการตัดยอดบัญชีธนาคารของผู้นำเข้าตามที่ได้แจ้งไว้กับกรมศุลกากร

๓.๓ ชำระในระบบ e-Bill Payment คือ การใช้เอกสารของกรมศุลกากร เช่น ใบขนสินค้า ใบสั่งเก็บ ซึ่งมี QR Code หรือ Bar Code หรือเลขอ้างอิงตามที่ปรากฏในเอกสารนั้น ไปชำระ ณ เคาน์เตอร์ของธนาคาร หรือ Internet Banking หรือ ATM หรือช่องทางการรับชำระเงินอื่น ๆ ของธนาคาร หรือ ผ่านตัวแทนรับชำระเงินที่ทำความตกลงกับกรมศุลกากร ได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิสของ ๗-๑๑ และ บิ๊กซี

#### **๔. การตรวจปล่อยของออกไปจากอารักขาศุลกากร**

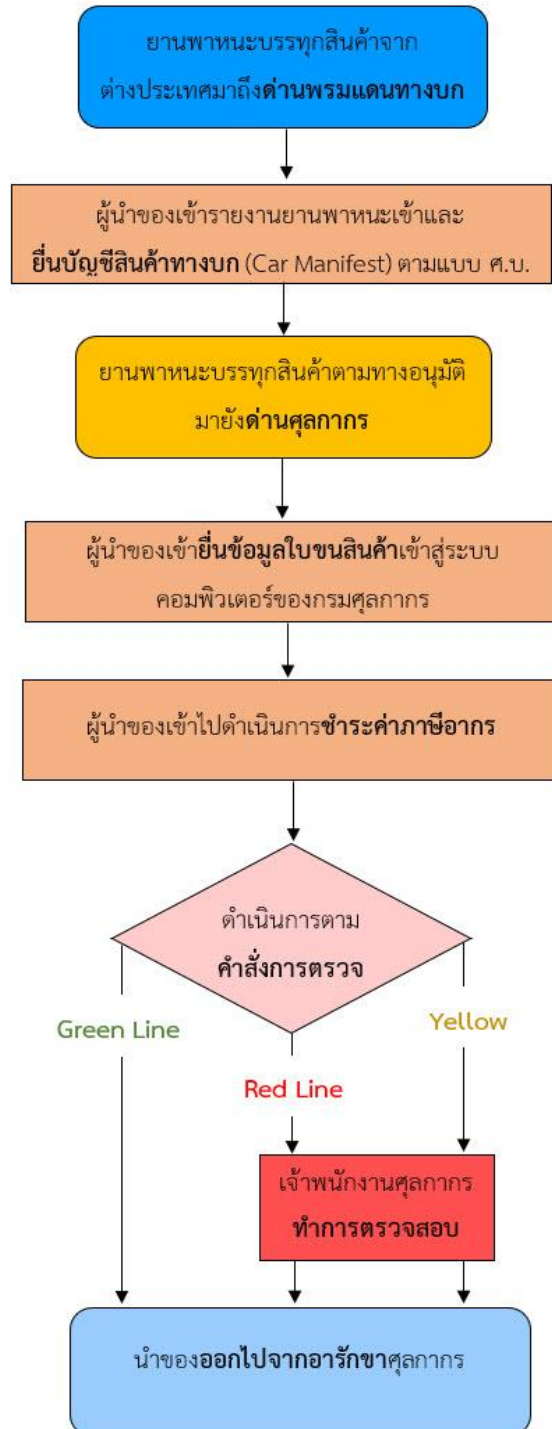
เมื่อผู้นำของเข้าได้ยื่นใบขนสินค้าพร้อมชำระค่าภาษีอากรเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะทำการวิเคราะห์ความเสี่ยงจากข้อมูลในใบขนสินค้านี้แล้วแจ้งคำสั่งการตรวจให้ผู้นำของเข้าทราบเพื่อดำเนินการตามคำสั่งการตรวจต่อไป เช่น

๔.๑ กรณีมีคำสั่ง “ยกเว้นการตรวจ (Green Line)” ผู้นำของเข้าสามารถไปติดต่อเจ้าพนักงานศุลกากรเพื่อนำของออกจากอารักขาได้ทันที

๔.๒ กรณีมีคำสั่ง “ให้เปิดตรวจ (Red Line)” ผู้นำของเข้าต้องติดต่อเจ้าพนักงานศุลกากรเพื่อทำการตรวจสอบของก่อนนำไปจากอารักขา

๔.๓ กรณีมีคำสั่ง “ให้พบพนักงานศุลกากรเนื่องจากได้รับยกเว้นใบอนุญาต (Yellow Line)” ผู้นำของเข้าต้องติดต่อเจ้าพนักงานศุลกากรเพื่อตรวจสอบเงื่อนไขการได้รับยกเว้นใบอนุญาตก่อนนำไปจากอารักขา

## ขั้นตอนปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำของเข้าทางบก



## พิธีการศุลกากรส่งออกทางบก

### ๑. การยื่นใบขนสินค้าขาออก

ผู้ส่งของออกที่ประสงค์จะส่งสินค้าทั่วไป\* ออกจากราชอาณาจักรผ่านเขตแดนทางบก จะต้องจัดทำข้อมูล “ใบขนสินค้าขาออก (กศก. ๑๐๑/๑)” ตามรูปแบบและมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด โดยจะต้องจัดทำข้อมูลใบขนฯ ดังกล่าวในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ แล้วส่งมายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ก่อนการขนย้ายของมายังด่านศุลกากรที่จะส่งของออก เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ได้ตรวจสอบข้อมูลใบขนฯ ที่ส่งมาแล้ว หากไม่พบข้อผิดพลาด ระบบจะแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาออกตอบกลับไปยังผู้ส่งของออก เพื่อให้ผู้ส่งออกไปดำเนินการชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และทำการขนย้ายของไปยังด่านศุลกากรเพื่อรับการตรวจปล่อยต่อไป

๑.๑ ข้อมูลที่ควรจัดเตรียมเพื่อใช้ประกอบการยื่นใบขนสินค้าขาออก

- บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาต (กรณีเป็นของต้องกักตุนหรือสินค้าที่ต้องควบคุมการส่งออก)

๑.๒ วิธีการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกมายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร สามารถทำได้ ๔ ช่องทางดังนี้

- ผู้ส่งของออกส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกด้วยตนเอง โดยจะต้องลงทะเบียนเป็นผู้ผ่านพิธีการศุลกากรหรือดำเนินการในกระบวนการศุลกากรกับกรมศุลกากรก่อน
- ผู้ส่งของออกมอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูลแทน
- ผู้ส่งของออกให้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) เป็นผู้ส่งข้อมูล
- ผู้ส่งของออกยื่นใบขนสินค้าขาออกในรูปแบบเอกสาร พร้อมทั้งแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าขาออก (ใบนำคีย์) ณ ด่านศุลกากรที่ส่งออก

### ๒. การชำระค่าภาษีอากร

เมื่อผู้ส่งของออกได้ยื่นข้อมูลใบขนสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรและได้รับการตอบกลับเลขที่ใบขนสินค้าแล้ว ผู้ส่งของออกจะต้องดำเนินการชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และค่าธรรมเนียมศุลกากรให้แล้วเสร็จก่อนไปดำเนินการรับการตรวจปล่อย โดยผู้ส่งของออกสามารถชำระค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมศุลกากรได้ ๓ ช่องทางดังต่อไปนี้

๒.๑ ชำระด้วยตนเองที่หน่วยรับชำระเงินทุกแห่งของกรมศุลกากร ทั้งในรูปแบบเงินสด บัตรภาษี บัตรเดบิต บัตรเครดิต และเช็คของผู้ประกอบการที่มีธนาคารค้าประกันและได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากร

๒.๒ ชำระในระบบ e-Payment คือ การชำระเงินค่าภาษีอากรพร้อมกับการส่งข้อมูลใบขนสินค้า โดยการตัดยอดบัญชีธนาคารของผู้ส่งของออกตามที่ได้แจ้งไว้กับกรมศุลกากร

๒.๓ ชำระในระบบ e-Bill Payment คือ การใช้เอกสารของกรมศุลกากร เช่น ใบขนสินค้าใบสั่งเก็บ ซึ่งมี QR Code หรือ Bar Code หรือเลขอ้างอิงตามที่ปรากฏในเอกสารนั้น ไปชำระ

ณ เคาน์เตอร์ของธนาคารหรือ Internet Banking หรือ ATM หรือช่องทางการรับชำระเงินอื่น ๆ ของธนาคาร หรือ ผ่านตัวแทนรับชำระเงิน ที่ทำความตกลงกับกรมศุลกากร ได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิสของ ๗-๑๑ และ บิ๊กซี

### ๓. การส่งข้อมูลใบกำกับกับการขนย้ายสินค้าขาออก

เมื่อผู้ส่งของออกได้ทำการบรรจุสินค้าลงในยานพาหนะแล้วเสร็จ ผู้ส่งของออกต้องจัดทำข้อมูลใบกำกับกับการขนย้ายสินค้าตามรูปแบบและมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด แล้วส่งข้อมูลใบกำกับในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร หากระบบตรวจสอบแล้วไม่พบข้อผิดพลาด ระบบจะกำหนดเลขที่ใบกำกับกับการขนย้ายสินค้าแล้วตอบกลับไปยังผู้ส่งของออกเพื่อทำการขนย้ายต่อไป ทั้งนี้การส่งข้อมูลข้างต้นจะต้องทำก่อนการขนย้ายของมายังด่านศุลกากรที่จะส่งของออก

โดยในการจัดทำข้อมูลใบกำกับดังกล่าว ผู้ส่งของออกจะต้องทำข้อมูลใบกำกับตามบัญชีสินค้าที่ทำการบรรจุจริงเป็นรายยานพาหนะที่ใช้ขนย้าย และให้ใช้ใบกำกับกับการขนย้ายสินค้าหรือเลขที่ใบกำกับดังกล่าวเป็นบัญชีสินค้า (แบบ ศ.บ.๓) สำหรับแสดงต่อเจ้าพนักงานศุลกากรที่ด่านพรมแดนก่อนนำยานพาหนะผ่านเขตแดนทางบกออกไปนอกราชอาณาจักร

### ๔. การตรวจสอบและตัดบัญชีใบกำกับกับการขนย้ายสินค้า

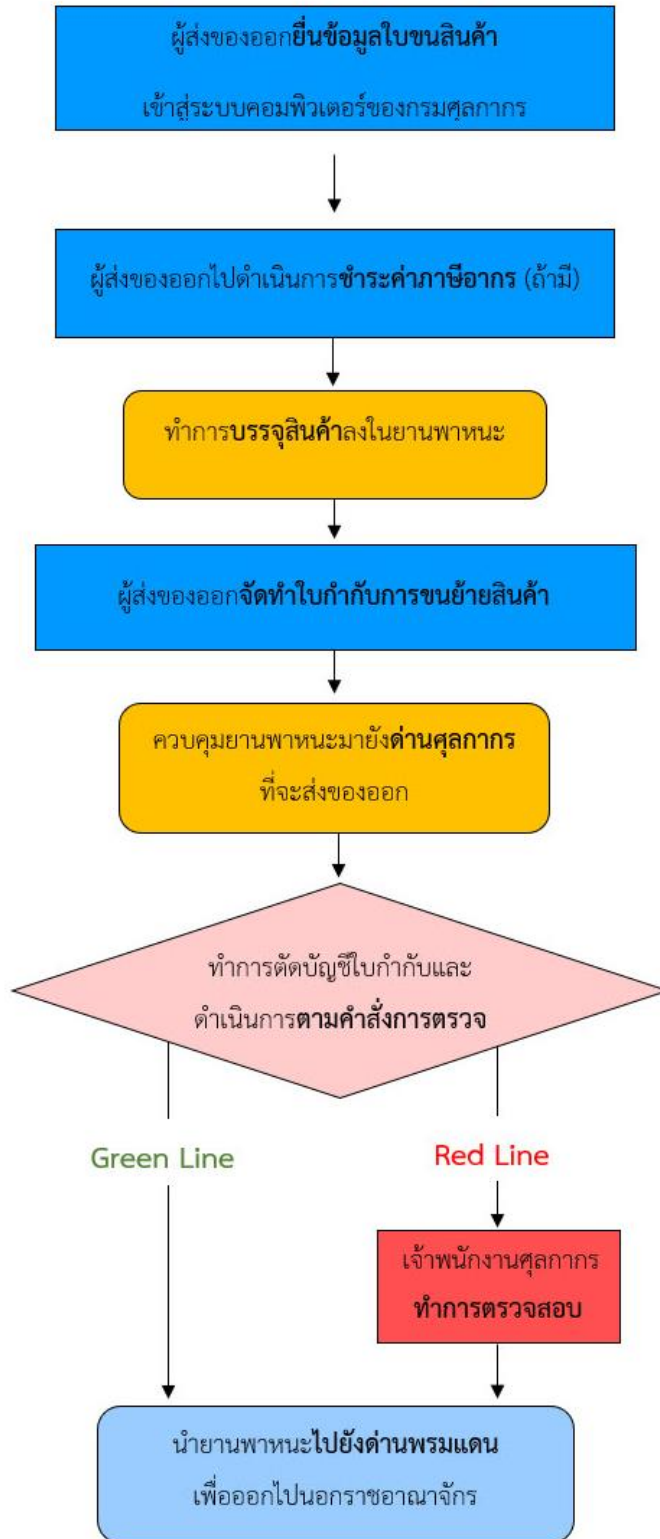
เมื่อทำการบรรจุสินค้าและส่งข้อมูลใบกำกับกับการขนย้ายสินค้าแล้วเสร็จ ผู้ส่งของออกจะต้องควบคุมยานพาหนะมายังด่านศุลกากรที่จะส่งของออก แล้วแจ้งเลขที่ใบกำกับกับการขนย้ายต่อเจ้าพนักงานศุลกากร เจ้าพนักงานศุลกากรจะทำการตรวจสอบความถูกต้องและทำการตัดบัญชีใบกำกับกับการเคลื่อนย้าย พร้อมทั้งตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ระบุไว้ในใบกำกับ และดำเนินการตามคำสั่งการตรวจตามผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงของระบบคอมพิวเตอร์ ดังต่อไปนี้

๔.๑ กรณีมีคำสั่ง “ยกเว้นการตรวจ (Green Line)” ผู้ส่งของออกสามารถไปติดต่อเจ้าพนักงานศุลกากรเพื่อนำยานพาหนะไปยังด่านพรมแดนเพื่อผ่านเขตแดนทางบกออกไปนอกราชอาณาจักรได้ทันที

๔.๒ กรณีมีคำสั่ง “ให้เปิดตรวจ (Red Line)” ผู้ส่งของออกจะต้องติดต่อเจ้าพนักงานศุลกากรเพื่อทำการตรวจสอบของก่อนนำยานพาหนะไปยังด่านพรมแดน

**หมายเหตุ\*** กรณีเป็นการส่งของออกซึ่งมีปริมาณเล็กน้อยตามแนวชายแดน คือ เป็นของที่มีมูลค่าไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท และไม่เป็นของที่ต้องเสียภาษีอากร หรือของต้องห้าม หรือต้องกำกั้นในการส่งออก และไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรเว้นแต่ภาษีมูลค่าเพิ่ม ให้ผู้ส่งของออกยื่นใบแจ้งรายละเอียดสินค้าขาออก (กศก.๑๕๓) ต่อพนักงานศุลกากร ณ ด่านพรมแดน หรือจุดผ่านแดนถาวร หรือจุดผ่านแดนชั่วคราว หรือจุดผ่อนปรนทางการค้า เพื่อตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนก่อนนำของออกไปนอกราชอาณาจักร

## ขั้นตอนปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออกทางบก



วันอาทิตย์ที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๓

การบรรยายเรื่อง การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคายกับ สปป. ลาว :

ปัญหาและอุปสรรค

นายอิสระ อมรกิจบำรุง ผู้อำนวยการศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ ๓ ขอนแก่น (BOI) ได้บรรยายปัญหาและอุปสรรคการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคายกับ สปป.ลาว มีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

ประเภทกิจการที่ BOI ส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ ๑. เกษตรกรรม ๒. แร่ เซรามิก โลหะ ๓. อุตสาหกรรมประเภท เสื้อผ้า กระเป๋า รองเท้า เคมีภัณฑ์ ๔. โลหะเครื่องจักร อุปกรณ์ขนส่ง ๕. อุตสาหกรรมไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์ ๖. เคมีภัณฑ์ พลาสติก กระดาษ ๗. กิจการบริการ เช่น โรงพยาบาล โรงแรม ศูนย์พักพิง ๘. เทคโนโลยี และ นวัตกรรม

มาตรการส่งเสริมการลงทุน มีดังนี้

๑. ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม ๒. พัฒนาพื้นที่เป้าหมาย EEC ๓. พัฒนาตลาดทุน ๔. พัฒนาศูนย์บริการมนุษย์ ๕. ส่งเสริมประสิทธิภาพการพัฒนาระบบอัตโนมัติ ไอทีดิจิทัล ประหยัดพลังงาน ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม วิจัยและพัฒนา ออกแบบทางวิศวกรรม กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค การลดความเหลื่อมล้ำ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ๑๐ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตาก สระแก้ว ตราด นครราชสีมา สงขลา มุกดาหาร เชียงราย หนองคาย นครพนม และกาญจนบุรี โดยการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลสูงสุดถึง ๘ ปี ยกเว้นภาษีอากรขาเข้าวัตถุดิบที่ใช้ผลิตเพื่อการส่งออก ยกเว้นภาษีอากรขาเข้าเครื่องจักร ๑๓ กลุ่มอุตสาหกรรม ได้แก่ เกษตร เซรามิก ซา เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ พลาสติก ยานยนต์/ชิ้นส่วน โลจิสติกส์ เครื่องมือเครื่องจักร ท่อเทียว เครื่องเรือน อัญมณี เครื่องประดับ สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม และเครื่องหนัง ซึ่ง BOI ให้สิทธิพิเศษสำหรับ SMEs โดยลงทุนขั้นต่ำเพียง ๕ แสนบาท และอนุญาตให้ใช้เครื่องจักรใช้แล้วในประเทศมูลค่าไม่เกิน ๑๐ ล้านบาท ครอบคลุมประเภทกิจการทั่วไปกว่า ๓๐๐ กิจการขอรับการส่งเสริมได้ภายใน ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๓

เขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคายมีพื้นที่ ๑๓ ตำบล ใน ๒ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง และอำเภอสระใคร ข้อดีคือมีสะพานเชื่อมโยงไทย-ลาว มีมูลค่าการค้าชายชายแดนที่ดีมาก ห่างจากสนามบินนานาชาติอุดรธานี ๖๐ กิโลเมตร เส้นทางรถไฟ (กรุงเทพ – เวียงจันทน์) เป็นรถไฟรางคู่ความเร็วสูง มูลค่าการค้าชายแดนไทย – ลาว อันดับ ๑ การวางเป้าหมาย ยกเว้นภาษี ๘ ปี เป็นเมืองนำอยู่สำหรับผู้สูงวัย อันดับ ๘ ของโลก (โดย Modern Maturity Magazine USA 2001)

สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีการจัดกลุ่มกิจการเป้าหมายในเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ดังนี้ เกษตร ประมง สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม เครื่องหนัง โลจิสติกส์ เขตนิคมอุตสาหกรรม และท่องเที่ยว

ทั้งนี้ อุปสรรค ปัญหา ภาวะเป็ยบการค้ำขายชายแดน มีดังนี้

๑. ระบบโลจิสติกส์ต้องเชื่อมโยงกับหนองคาย
๒. ที่ดินราคาสูงมาก
๓. ความแตกต่างทางกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติ ประเพณี
๔. นโยบายของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นไม่สอดคล้องกัน
๕. ความซับซ้อนของหน่วยงานที่ต้องประสานงาน
๖. ผู้ประกอบการรายย่อยไม่มีความชำนาญด้านการทำพิธีการต่าง ๆ
๗. การจัดเก็บภาษีนำเข้าราคาสูงมาก
๘. มีระบบชำระค่าสินค้าโดยไม่ผ่านระบบธนาคาร
๙. นักลงทุนไม่ทราบว่าสามารถรับประโยชน์จาก BOI ได้

มีการลงทุน ๕ โครงการ รวมเงิน ๗๓๕.๗๓ ล้านบาท ธุรกิจ ๖๒๓ ล้านบาท หนองคายเป็นเมืองรองรับนครหลวงเวียงจันทน์ ชาวลาวนิยมข้ามมายังอุดรธานี เพื่อไปซื้อสินค้าที่ห้างสรรพสินค้า Central อุดรธานี โดยลาวได้ปรับตัวเป็นสังคมเมืองมากขึ้น นิยมของ Brand name จนถึงขณะนี้ จำนวนโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจาก BOI ในหนองคายมี ๒๓ โครงการ เงินลงทุน ๓,๗๙๖ ล้านบาท การจ้างงานจำนวน ๒,๔๑๗ คน อาจมีสาเหตุมาจากการที่คนหนองคายไม่รู้ข้อมูล หนองคายไม่เหมาะเป็นที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ไม่สามารถทำเกษตร อุตสาหกรรมและท่องเที่ยว พร้อมกัน

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการยังไม่ทราบข้อมูลและไม่เข้าใจในเรื่องที่ BOI ให้การสนับสนุนในกิจการ ๓๐๐ กิจการ และประสงค์ให้ BOI และสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ส่งรายละเอียดให้ผู้ประกอบการโดยตรง หรือผ่านช่องทางทางประชาสัมพันธ์ เช่น หอการค้า สภาอุตสาหกรรมจังหวัด และกรมพัฒนาชุมชน มหาวิทยาลัยเพื่อประชาสัมพันธ์ให้คนรุ่นใหม่สำเร็จการศึกษาระดับมหาวิทยาลัยทราบ

**ช่วงการเสวนาระดมสมอง เรื่อง “แนวทางความร่วมมือด้านนิติบัญญัติกับรัฐสภา สปป. ลาว และ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาวเพื่อกำหนดโจทย์วิจัยร่วมกันด้านนิติบัญญัติ”**

ร.ศ. ดร. อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ ที่ปรึกษากฎหมายระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยขอนแก่น  
 แจ้งว่าสถานการณ์โควิดที่เกิดขึ้นทำให้เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอย เห็นว่าประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ไทยกับลาว ควรร่วมมือกันเพื่อผลประโยชน์ของทั้งสองประเทศ โดยเฉพาะเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเพิ่มรายได้ให้ประเทศ ลาวมีกรมส่งเสริมการลงทุน มีส่วนลดหย่อนผ่อนปรนต่างๆ โดยฝ่ายที่ลดมากกว่าจะสามารถดึงดูดนักลงทุน ต่างประเทศได้มากกว่า หรือมีนักลงทุนในประเทศสูงขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้ เพื่อหนีกับดักความยากจนต่าง ๆ ซึ่ง ต้องใช้กำลังและทรัพยากรค่อนข้างมาก จึงต้องการหาทางที่จะทำงานร่วมกันเพื่อให้ทั้งสองประเทศได้สิ่งที่ ต้องการใกล้เคียงกัน มีการสร้างความร่วมมือเพื่อปกป้องผลประโยชน์ระหว่างกัน จึงถึงเวลาที่จะตั้งเขต เศรษฐกิจพิเศษร่วมกัน โดยการปฏิรูปการจดทะเบียนเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อให้เหมาะสมกับแนวคิดสมัยใหม่ อาทิ เทคโนโลยี ประเภทอุตสาหกรรม การบริหารจัดการสภาวะแวดล้อม ความท้าทาย เขตเศรษฐกิจพิเศษจะ เกิดขึ้นได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับการรวมกันทางกายภาพ ใกล้กันรวมกัน ถ้าใกล้กันต้องเชื่อมกันด้วยถนน

นายวิมล ปั่นคง ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาและส่งเสริมการวิจัยฯ แสดงความชื่นชม รัฐสภาไทยที่ให้ความสำคัญและทำเรื่องนี้มาตลอด โดยเห็นว่าสถานการณ์โควิดที่เกิดขึ้นในไทย การเชื่อมโยง ความร่วมมือกับเพื่อนบ้านจะเป็นสิ่งที่ดีและมีประโยชน์กว่า บริเวณชายแดนส่วนใหญ่เป็นทางผ่านของเพื่อน บ้าน ดังนั้นการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจึงเป็นประโยชน์ต่อการสร้างผลผลิตของตนเอง รัฐบาลควรส่งเงินมา ช่วยพัฒนา เพื่อขยายความเจริญไม่ให้กระจุกตัวที่กรุงเทพฯ แต่การลงทุนจริงยังไม่เกิด ยังไม่รู้ว่าตลาดอยู่ที่ไหน ถ้ามองว่าตลาดอยู่ที่ประเทศเพื่อนบ้าน น่าจะต้องอำนวยความสะดวกด้านระเบียบและกฎหมาย โดยการทำให้ชัดเจนว่า กฎหมายใดที่เกี่ยวข้องบ้าง กระบวนการดำเนินการ จำนวนวันที่ดำเนินการ ซึ่งควรร่วมมือกับ ประเทศเพื่อนบ้านในการเป็นฐานการผลิต ต้องมีการไหลเข้าของแรงงาน และการส่งสินค้าออกไปขายได้ มี จุดตรวจร่วม (Single Stop Inspection) ซึ่งยังติดกฎหมายหลายประการ อาทิ ต้องมีความร่วมมือจาก หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร พาณิชย ทหาร ฝ่ายความมั่นคง ตลอดจนกฎหมายที่ใช้ในการ ประกันภัยรถยนต์ว่าจะใช้การประกันแบบใด

นอกจากนี้ สำนักพัฒนาและส่งเสริมการวิจัย ได้จัดทำโครงการศึกษาโครงสร้างหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของแต่ละหน่วยงานจึงทำให้เกิดความ ล่าช้ามาก ซึ่งผู้อำนวยการสำนักพัฒนาฯ มีความสนใจรูปแบบการพัฒนาระบบ digital แบบ virtual น่าจะ ทำให้เป็น e-commerce Platform และมีการเจาะกลุ่ม Startup



**ดร. รองรัตน์ วิโรจน์เพชร กรรมการศูนย์อาเซียนศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น** ชี้แจงว่าการแก้ไขปัญหาต่างๆ ต้องสร้างให้เกิดความเชื่อมโยง การมีส่วนร่วมของประชาชน ระเบียบ ประเพณี วัฒนธรรม และความซับซ้อนของการบริหารจัดการหน่วยงานภาครัฐ นโยบายรัฐบาลกลาง และท้องถิ่น ภูมิภาค ประเทศตะวันตกให้ความสำคัญกับหน่วยงานในระดับท้องถิ่น (ไม่มีระดับภูมิภาค) ในขณะที่ไทยมีการบริหารโดยเฉพาะกฎหมายมหาชน กฎหมายปกครอง กฎหมายท้องถิ่น การมีส่วนร่วมของท้องถิ่น ควรมีการบูรณาการกฎหมายของทั้งสองประเทศ ควรปรับแก้กฎหมายการขนส่งสินค้าและบริการ ไทยยินดีร่วมมือกับลาวเพราะภาษาใกล้เคียงกัน เข้าใจง่าย และที่สำคัญหนองคายอยู่ใกล้กับลาว

**นายบุญสงค์ ทองอินทร์ ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา** อธิบายเพิ่มเติมว่าการจัดทำฐานข้อมูลกฎหมายอาเซียนจะช่วยอำนวยความสะดวกให้คนเข้าใจกฎหมายที่เปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศอื่นที่เป็นโอกาสและอุปสรรคร่วมกันมากขึ้น ฝ่ายกฎหมายยินดีที่จะเอาประเด็นโดยเฉพาะการส่งเสริมการลงทุนเข้าไปในฐานะข้อมูลทางทีมงานของวุฒิสภาจะเพิ่มกฎหมายที่เกี่ยวกับประเด็นการบริการฟื้นฟูผู้สูงอายุ

**นายสุเทพ เอี่ยมคง ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการกิจการเด็ก เยาวชน สตรี ผู้สูงอายุฯ สำนักกรรมการ ๓** เสริมว่าการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ รัฐบาลยังไม่ผลักดันกฎหมายเต็มที่ ยังไม่มีข้อสรุปเรื่องมาตรการแก้ปัญหาผู้สูงอายุที่เข้ามารักษาตัวและพำนัก นอกจากนี้ ควรจัดประเภทของผู้สูงอายุ อาทิ ผู้ที่ยังทำงานได้โดยผู้ประกอบการควรมีบริการรถรับ-ส่ง และการให้ long stay visa หากทำการดูแลผู้สูงอายุในหนองคาย จะสร้างศักยภาพมนุษย์ให้มั่นคง เข้มแข็ง ยั่งยืน ทั้งภูมิภาค เพื่อประโยชน์ร่วมกันโดยการใช้กระบวนการภาครัฐ

**อาจารย์ทองพูน สุขเกษม มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว** กล่าวว่ายินดีที่จะร่วมศึกษาวิจัยเรื่องการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมระหว่างไทย และ สปป. ลาว

**อาจารย์เล่งศักดิ์ บุญทะเลด มหาวิทาลัยแห่งชาติลาว** กล่าวว่าจากการเสวนาพบว่าความเข้าใจเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประชาชนไทยยังไม่เข้าใจนัก แต่ประชาชนลาวเข้าใจ โดยเฉพาะเมืองสะหวันเซโนเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกของลาว ประชาชนรับรู้และเข้าใจ ตอนแรกอาจยังไม่เห็นรูปร่าง ต่อมาเริ่มพัฒนาขึ้นและเพิ่มเขตเศรษฐกิจพิเศษ) เมืองสะหวันเซโนเป็นเมืองทางผ่านจากทางเหนือมาทางใต้ เมืองสะหวันเซโนเริ่มมีสนามบิน โรงพยาบาล มหาวิทยาลัย ทำให้เกิดความรุ่งเรืองอย่างเห็นได้ชัด ในขณะที่หนองคายยังมองไม่เห็นความเข้าใจและความสำคัญของประชาชน

นอกจากนี้ ได้เพิ่มเติมตัวอย่างเขตเศรษฐกิจในเขตพระธาตุหลวง เป็นที่ดินสำหรับประชาชนทำนา ทำไร่ รัฐให้ความสำคัญกับประชาชน ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเห็นประโยชน์ของประเทศชาติก่อนโดยทำข่าว มีผู้พัฒนา ทำถนน โรงเรียน ท่องเที่ยว ที่ระบายน้ำ ส่วนที่ยากคือตอนเริ่มโครงการแรก จากนั้นรัฐบาลมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมความเข้าใจและพัฒนาเขตเศรษฐกิจ ซึ่งรัฐบาลลาวทำได้ดี

**อาจารย์ทองพูน สุขเกษม มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว** กล่าวเพิ่มเติมถึงความร่วมมือระหว่างรัฐสภาของทั้งสองประเทศว่า โดยหลักการน่าจะเป็นไปได้ เพราะการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในลาวในพื้นที่ ๑,๕๐๐ ไร่ ต้องได้รับการพิจารณาจากสภาแห่งชาติ นอกจากนี้ รัฐบาลกลางกำลังพยายามออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ e - commerce เพื่อรองรับธุรกิจออนไลน์ เห็นควรเชิญนักวิชาการไทย - ลาว มาประชุม Zoom ร่วมกัน และหารือเรื่องกฎหมาย e - commerce ของไทย เชื่อมั่นว่าการสร้าง platform ใหม่จะเป็นการเอื้อประโยชน์แก่ทั้งสองประเทศ

.....

**คณะผู้จัดทำรายงานสรุป สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา**

นางสาวแก้วเกศร์ ถาวรพันธ์

ผู้อำนวยการสำนักงานการต่างประเทศ

กรรมการ

นางสาวนิสาพร วิบูลย์จันทร์

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานพิธีการทูต

สำนักงานการต่างประเทศ

กรรมการ

นางสาวกัญจณัฐ ศิริวงศ์

นักวิเทศสัมพันธ์ชำนาญการ

สำนักงานการต่างประเทศ

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

นางสาววรรณภัสสร ไซยเทพ

นักวิเทศสัมพันธ์ชำนาญการ

สำนักงานการต่างประเทศ

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

นายกิตติศักดิ์ อุไรวงศ์

นิติกรชำนาญการ สำนักวิชาการ

นายอภิวัฒน์ สุดสาว

นิติกรชำนาญการ สำนักกฎหมาย

## ประมวลภาพกิจกรรม

โครงการแลกเปลี่ยนบุคลากรด้านนิติบัญญัติและด้านต่างประเทศในบริบทอาเซียน

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

การเสวนาวิชาการด้านการวิจัยในบริบทประชาคมอาเซียน

เรื่อง “ความร่วมมือด้านนิติบัญญัติระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว  
ในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม กฎหมาย และวัฒนธรรม : รูปแบบและความท้าทายต่อการพัฒนา

เขตเศรษฐกิจพิเศษของประชาคมอาเซียน

ระหว่างวันที่ ๑๘ - ๒๐ กันยายน ๒๕๖๓ ณ จังหวัดหนองคาย







