

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 หลักการและเหตุผล	1
บทที่ 2 ข้อมูลพื้นฐาน	
2.1 ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์	6
2.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	8
2.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา	11
2.4 ประเทศมาเลเซีย	13
บทที่ 3 ถนนสายเอเชีย (Asian Highway Routes)	
3.1 โครงข่ายเส้นทางคมนาคมอาเซียน	15
3.2 ประเภทและมาตรฐานของถนนสายเอเชีย	17
3.3 ถนนสายเอเชียในประเทศอาเซียนที่ทำการศึกษ	
3.3.1 ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์	18
3.3.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	25
3.3.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา	31
3.3.4 ประเทศมาเลเซีย	37
3.3.5 ประเทศไทย	40
บทที่ 4 ข้อบังคับในการใช้รถ ใช้ถนน และกฎระเบียบด้านการจราจร	
4.1 ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์	53
4.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	55
4.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา	58
4.4 ประเทศมาเลเซีย	59
4.5 ประเทศไทย	60

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 กฎระเบียบและข้อบังคับการขับรถข้ามแดน	61
บทที่ 6 ลักษณะและสัญลักษณ์ป้ายทะเบียนแต่ละประเทศ	
6.1 ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์	82
6.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	85
6.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา	85
6.4 ประเทศมาเลเซีย	90
6.5 ประเทศไทย	96
บทที่ 7 บทสรุป	104
ภาคผนวก	

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 การรวมกลุ่มสินค้าและบริการภายใต้ AEC	4
ตารางที่ 2 แสดงระยะทางการปรับปรุงและขยายถนนในเมียนมาร์	22
ตารางที่ 3 ทางหลวงในประเทศกัมพูชา	32
ตารางที่ 4 เส้นทางคมนาคมขนส่งในประเทศกัมพูชา	36
ตารางที่ 5 การแบ่งเขตการปกครองของประเทศมาเลเซีย	40
ตารางที่ 6 เส้นทางคมนาคมขนส่งในประเทศไทย	42
ตารางที่ 7 สัญลักษณ์ป้ายทะเบียนรถในประเทศกัมพูชาแบ่งตามประเภท	86
ตารางที่ 8 สีป้ายทะเบียนแบ่งตามประเภทผู้ใช้	87
ตารางที่ 9 ลักษณะป้ายทะเบียนแบ่งตามประเภทพาหนะ	91
ตารางที่ 10 สัญลักษณ์รหัสป้ายทะเบียนแบ่งตามภาค	92
ตารางที่ 11 สัญลักษณ์รหัสป้ายทะเบียนแบ่งตามรัฐในประเทศมาเลเซีย	93
ตารางที่ 12 รหัสป้ายทะเบียนรถแท็กซี่แยกตามเมืองต่างๆ ในประเทศมาเลเซีย	95

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปที่ 1 ประเภทรถยนต์ที่ใช้ในประเทศเมียนมาร์	19
รูปที่ 2 แสดงรถบรรทุกที่จดทะเบียนในประเทศเมียนมาร์ระหว่างปี 2007 – 2016	20
รูปที่ 3 ถนนสายเอเชียในประเทศเมียนมาร์	21
รูปที่ 4 ถนนสายเอเชียใน สปป.ลาว	34
รูปที่ 5 ถนนสายเอเชียในประเทศกัมพูชา	68
รูปที่ 6 โครงข่ายคมนาคมประเทศมาเลเซีย	39
รูปที่ 7 โครงข่ายคมนาคมประเทศไทย	41

รายงานการศึกษา

ระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

บทที่ 1

หลักการและเหตุผล

1. บทนำ



สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations: ASEAN) หรือ ประชาคมอาเซียน เป็นเป้าหมายการรวมตัวกันของประเทศสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศไทย เมียนมาร์ สปป.ลาว เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ กัมพูชา และบรูไน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรอง และเพิ่มขีด

ความสามารถทางการแข่งขันของอาเซียนในเวทีระหว่างประเทศ ทำให้อาเซียนมีความแข็งแกร่ง สามารถรับมือกับปัญหาใหม่ ๆ ได้ในระดับโลก ประชาคมอาเซียน ก่อตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 2003 แบ่งออกเป็น 3 เสาหลัก ได้แก่

1. ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political and Security Community – APSC)
2. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community – AEC)
3. ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community – ASCC)



สมาชิก ASEAN 10 ประเทศ

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC¹ เกิดขึ้นจากการพัฒนาสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) เนื่องจากสมาชิกอาเซียนเห็นว่า ปัจจุบันอาเซียนมีสมาชิก 10 ประเทศ ประชากร 600 ล้านคน ถือว่าเป็นเศรษฐกิจภูมิภาคขนาดใหญ่ จึงควรที่จะมีการร่วมมือกัน เพื่อให้อาเซียนมีความเข้มแข็งในด้านต่าง ๆ มากขึ้น โดยจะเริ่มก่อตั้งอย่างเป็นทางการในวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2015 จากเดิมที่กำหนดการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 แต่เนื่องจากข้อตกลงและขั้นตอนต่างๆ ระหว่างประเทศสมาชิกอีกหลายขั้นตอนยังไม่สามารถตกลงกันได้ เช่น การตรวจสอบตราภาษีอากรสินค้า กฎระเบียบว่าด้วยการลงทุนระหว่างกัน เป็นต้น นอกจากนี้ ผู้นำบางประเทศมีความกังวลว่า หากเปิดเออีซี อาจจะทำให้ประเทศได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะเรื่องปัญหาต่าง ๆ ที่มีลักษณะการข้ามชาติ (transnational problem) ดังนั้นผู้นำอาเซียนจึงเห็นพ้องต้องกันว่า ควรเลื่อนเปิดเออีซีออกไปก่อนจะดีที่สุด

AEC เป็นเป้าหมายการรวมตัวกันของประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองกับคู่ค้า และเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจระดับโลก รวมถึงมีการยกเว้นภาษีสินค้าบางชนิดให้กับประเทศสมาชิก ส่งเสริมให้ภูมิภาคมีความเจริญมั่งคั่ง มั่นคง ประชาชนอยู่ดีกินดี ซึ่งเป้าหมายสำคัญของ AEC มี 4 ด้าน ได้แก่

1. เป็นตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (Single Market and Production Base) เพื่อเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ ลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินทุน อย่างเสรี ซึ่งในส่วนนี้ได้มีการตกลงและดำเนินการมาแล้ว ไม่ว่าจะเป็นกรอบความตกลง AFTA หรือ ASEAN Free Trade Area เริ่มเมื่อปี ค.ศ. 1992 กรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ AFAS (ASEAN Framework Agreement on Services) ลงนามปี ค.ศ. 1995 กรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ AIA (ASEAN Investment Area) ลงนามและมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1998

2. สร้างขีดความสามารถทางเศรษฐกิจ (High Competitive Economic Region) โดยให้ความสำคัญกับประเด็นด้านนโยบายที่ช่วยในการรวมกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็น นโยบายการแข่งขัน นโยบายภาษีทรัพย์สินทางปัญญา หรือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

3. สร้างความเท่าเทียมในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Equitable Economic Development) โดยสนับสนุนการพัฒนา SMES รวมถึงสร้างขีดความสามารถผ่านโครงการที่มีอยู่แล้ว

4. การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก (Fully Integrated into Global Economy) เน้นการปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจอาเซียนกับนอกภูมิภาค เช่น การทำ FTA กับประเทศต่างๆ นอกอาเซียน

¹ www.thai-aec.com

กรอบความร่วมมือ

1. การค้าสินค้า - จะเร่งลดภาษีสินค้าใน Priority Sectors ได้แก่ สินค้าเกษตร ประมง ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีสารสนเทศ และสาขาสุขภาพ เป็นร้อยละศูนย์ ซึ่งเร็วขึ้นจากกรอบ AFTA เดิม 3 ปี คือ จากปี 2010 เป็นปี 2007 สำหรับสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ และปี 2015 เป็นปี 2012 สำหรับประเทศ CLMV โดยได้กำหนดเพดานสำหรับสินค้าทั้งหมดใน Priority Sectors ไม่ต้องการเร่งลดภาษี (Negative List) ไว้ที่ร้อยละ 15

2. การค้าบริการ - จะเร่งเปิดเสรีสาขาบริการใน Priority Sectors ได้แก่ สาขาสุขภาพ e-ASEAN การท่องเที่ยว และการขนส่งทางอากาศ ภายในปี 2010 ทั้งนี้ ให้ใช้ ASEAN-X formula² ได้

3. การลงทุน - จะเร่งเปิดการลงทุนในรายการสงวน (Sensitive List) ภายในปี 2010 สำหรับอาเซียนเดิม 6 ประเทศ ปี 2013 สำหรับเวียดนาม และปี 2015 สำหรับประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมาร์ ทั้งนี้ ให้ใช้ ASEAN-X formula ได้ และส่งเสริมการผลิตในอาเซียนโดยการจัดตั้งเครือข่าย ASEAN free trade zones เพื่อส่งเสริมการค้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ผลิตในอาเซียน (outsourcing) และดำเนินมาตรการร่วมเพื่อดึงดูด FDI

4. การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน - ซึ่งประกอบด้วยเรื่องต่างๆ คือ กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า พิธีการศุลกากร มาตรฐาน (standard and conformance) การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และ logistics service สำหรับการขนส่ง การอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวในอาเซียน และการเคลื่อนย้ายของนักธุรกิจ ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ประกอบวิชาชีพ และ แรงงานฝีมือ

5. การส่งเสริมการค้าและการลงทุน และความร่วมมือในด้านอื่น ๆ เช่น ทรัพยากรทางปัญญา ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรม และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ พิธีสารว่าด้วยการรวมกลุ่มรายสาขาของอาเซียน 11 สาขา กำหนดมาตรการร่วม ซึ่งคาบเกี่ยวกับทุกสาขาเช่นเดียวกับในกรอบความตกลงฯ และมาตรการเฉพาะสำหรับการรวมกลุ่มแต่ละสาขานั้นๆ โดยรวมอยู่ในแผนการรวมกลุ่ม (Road map) ซึ่งผนวกอยู่กับพิธีสารฯ ประกอบด้วย

² ASEAN minus X Formular หมายถึง สมาชิกตั้งแต่สองประเทศขึ้นไป สามารถเปิดเสรีระหว่างกันได้ โดยไม่ต้องขยายการเปิดเสรีให้กับประเทศสมาชิกอื่นที่ไม่ได้ร่วมตกลง โดยประเทศที่ไม่ได้ร่วมตกลงแต่ต้น สามารถเข้าร่วมภายหลังเมื่อมีความพร้อมได้

ตารางที่ 1 การรวมกลุ่มสินค้าและบริการภายใต้ AEC

การรวมกลุ่มสินค้าและบริการ	ประเทศผู้รับผิดชอบ
สาขาผลิตภัณฑ์เกษตร	เมียนมาร์
สาขาประมง	
สาขาผลิตภัณฑ์ยาง	มาเลเซีย
สาขาสัตว์	
สาขายานยนต์	อินโดนีเซีย
สาขาผลิตภัณฑ์ไม้	
สาขาอิเล็กทรอนิกส์	ฟิลิปปินส์
สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ	สิงคโปร์
สาขาสุขาภ	
สาขาท่องเที่ยว	ไทย
สาขาการบิน	
สาขาโลจิสติกส์	เวียดนาม

ที่มา: <http://www.thai-aec.com>

การรวมกลุ่มสินค้าและบริการ ถือเป็นการเปิดเสรีด้านการค้าและบริการ เพื่อส่งเสริมการแข่งขันผลิตสินค้าและบริการภายในอาเซียน โดยเน้นการใช้วัตถุดิบภายในอาเซียนเป็นหลักตามความถนัด เนื่องจากแต่ละประเทศมีวัตถุดิบที่ไม่เหมือนกัน เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตต่างๆ ได้เหมือนอยู่ในประเทศเดียวกัน สามารถใช้ทรัพยากรไม่ว่าจะเป็นแรงงานหรือวัตถุดิบจากหลายประเทศในกลุ่ม โดยปราศจากอุปสรรคทางการค้า ภาษี และมาตรการที่มีใช้ภาษี เพื่อสร้างมาตรฐานของสินค้า และกฎระเบียบร่วมกัน ต่อมาภายหลังมีการเพิ่มสาขาโลจิสติกส์ เพื่อให้การขนส่งวัตถุดิบต่าง ๆ ทำได้สะดวกมากขึ้น

หากประเทศไทยประเทศเดียว ซึ่งมีประชากรเพียง 60 ล้านคน คงไม่สามารถแข่งขันกับประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป หรือ EU หรือแม้กระทั่งประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่อย่างจีนและอินเดียได้ แต่หากรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่มีสมาชิกรวมกัน 10 ประเทศ จะกลายเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ มีประชากรรวมกันเกือบ 600 ล้านคน นับเป็นแหล่งเงินทุนที่มีมูลค่ามหาศาล สามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมือได้อย่างอิสระ อีกทั้งยังอาจเป็นฐานการผลิตของไทยในการค้าขายกับตลาดอื่นนอกภูมิภาคด้วย นอกจากนี้ ยังเป็นการร่วมมือกันเพื่อแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน ไม่ว่าจะเป็นด้านสังคมและวัฒนธรรม อาทิเช่น ปัญหาสิ่งแวดล้อม แรงงาน ความยากจน โรคติดต่อ ยาเสพติด และภัยพิบัติทางธรรมชาติ

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษาผลกระทบจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการคมนาคมขนส่ง ในมิติทางสังคม สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย ในรายงานฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการรองรับและเตรียมความพร้อม รวมถึงมาตรการ หรือกลยุทธ์ที่เหมาะสมเพื่อรับมือกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่ว่าด้านบวกหรือด้านลบ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งทางถนน

3. ขอบเขตการศึกษา

ประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่เป็นเป้าหมายในการศึกษา ประกอบด้วยประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทย ได้แก่ ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (ในรายงานนี้ จะเรียกว่า เมียนมาร์) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ในรายงานนี้ จะเรียกว่า สปป.ลาว) ราชอาณาจักรกัมพูชา (ในรายงานนี้ จะเรียกว่า กัมพูชา) และประเทศมาเลเซีย

“มิติทางสังคม สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย” เน้นการศึกษาถึงผลกระทบต่อสถานะแวดล้อม และประชาชน เมื่อมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อการคมนาคมขนส่ง รวมถึงมาตรฐานคุณภาพรถยนต์ ระเบียบข้อบังคับในการใช้รถ ใช้ถนน กฎระเบียบจราจรเมื่อมีการเปิดถนนสายอาเซียน (Asian Route) ต่อคนในประเทศไทย รวมถึงกฎระเบียบและข้อบังคับในการขับรถข้ามแดน

4. วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการรวบรวมข้อมูลแบบทุติยภูมิ (Secondary Data) จากเอกสารข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือของอาเซียน และหน่วยงานภาครัฐของประเทศสมาชิกอาเซียน รวมทั้งรายงานการศึกษาวิจัยในอดีตที่เกี่ยวข้อง แล้วใช้การวิเคราะห์เชิงพรรณนาเพื่อพิจารณาปัจจัยด้านอุปสงค์และอุปทาน รวมทั้งนโยบายภาครัฐ เพื่อประเมินสถานการณ์และผลกระทบจากความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ต่อการคมนาคมขนส่งในมิติทางสังคม สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

บทที่ 2

ข้อมูลพื้นฐาน



2.1 ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์



สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

ประเทศเมียนมาร์ หรือเมียนมาร์³ มีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า “สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์” หรือ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์” (Republic of the Union of Myanmar) เป็นรัฐเอกราชตั้งอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีชายแดนด้านตะวันตกเฉียงเหนือติดกับบังคลาเทศและอินเดีย ตะวันออกเฉียงเหนือกับทิเบตและจีน ส่วนทางทิศตะวันตกติดกับประเทศลาว และตอนใต้ติดกับประเทศไทย มีพื้นที่ทั้งหมด 676,578 ตารางกิโลเมตร ใหญ่เป็นอันดับที่ 40 ของโลก

และเป็นประเทศที่มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของคาบสมุทรอินโดจีน แบ่งการปกครองเป็น 7 รัฐ (state) และ 7 ภาค (division) มีประชากรประมาณ 54.5 ล้านคน (CIA: 2012) ในปี 2011 มากเป็นอันดับ 24 ของโลก ความหนาแน่นของประชากรคิดเป็น 73.9 คน/ตารางกิโลเมตร ด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนและทางรถไฟ ส่วนใหญ่ขนานไปกับภูเขาและแม่น้ำ การสัญจรโดยทั่วไปของประชาชนยังคงใช้บริการรถสาธารณะท้องถิ่นที่มีจำนวนจำกัด และไม่เพียงพอต่อจำนวนประชากร รวมทั้งรถโดยสารเอกชนมีบริการเฉพาะในเขตถนนสายหลักเท่านั้น รถยนต์ส่วนบุคคลมีใช้เฉพาะบางกลุ่ม

เมียนมาร์มีเส้นทางรถยนต์ในประเทศที่สำคัญ 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางย่างกุ้ง - มณฑะเลย์ (Yangon - Mandalay) ซึ่งรัฐบาลเมียนมาร์มีนโยบายที่จะขยายเส้นทางเพิ่มขึ้นอีก 2 เส้นทาง คือ จากเมืองมณฑะเลย์ - ลาชีว (Mandalay - Lashio) จากความยาวเดิม 695 กิโลเมตร ขยายเป็น 957 กิโลเมตร และจากเมืองเม็กติลา - ตองยี (Meiktila - Taungyi) จากความยาวเดิม 544 กิโลเมตร ขยายเป็น 749 กิโลเมตร และเส้นทางย่างกุ้ง - แปร (Yangon - Pyay) ขยายเส้นทางจากความยาวเดิม 288 กิโลเมตร เป็น 490 กิโลเมตร นอกจากนี้เมียนมาร์ยังมีเส้นทางรถยนต์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

³ ประเทศเมียนมาร์ จากวิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. <http://th.wikipedia.org/wiki/>

- เส้นทาง R3 ตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ระยะทาง 253 กิโลเมตร เริ่มตั้งแต่ อ.แม่สาย จ. เชียงราย (ไทย) - ท่าซี้เหล็ก/เชียงตุง (เมียนมาร์) - ด้าหลัว/หม่งไห่ ยูนนาน (จีน)
- เส้นทางแนวเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) โดยเส้นทางตามแนวนี้จะเป็นการเปิดประตูจากทะเลจีนใต้สู่อ่าวเบงกอล สามารถร่นระยะการเดินทางจากเดิม 4,000 กิโลเมตร เหลือเพียง 1,360 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีเส้นทางกาญจนบุรี (ไทย) - ทวาย เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางสู่ท่าเรือน้ำลึก ระยะทาง 198 กิโลเมตร แต่ขณะนี้ยังไม่มีความสะดวกสบายเท่าที่ควร
- ทางหลวงเอเชีย (Asian Highway) ที่ผ่านเมียนมาร์ มี 4 เส้นทาง เชื่อมโยงประเทศจีน อินเดีย และไทย คือ AH1 AH2 AH3 และ AH14
- ทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) รัฐบาลเมียนมาร์กำลังปรับปรุงเส้นทางหลวงอาเซียนภายในประเทศ 4 เส้นทาง
- ทางหลวง BIMSTEC⁴
- ทางหลวงไตรภาคีอินเดีย - เมียนมาร์ - ไทย (India - Myanmar - Thai Tripartite Highway) ตัดผ่านเมืองมอเร (อินเดีย) - แม่สอด (ไทย) - พุกาม (เมียนมาร์)

*หมายเหตุ: รายละเอียดเพิ่มเติมตาม ภาคผนวก 1

⁴ BIMSTEC: Bay of Bengal Initiative Multi - Sectoral Technical and Economic Cooperation



2.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือเรียกโดยย่อว่า สปป.ลาว ตั้งอยู่ในดินแดนสุวรรณหรืออินโดจีน เป็นประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล สปป.ลาวเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่ใกล้ชิดกับไทย ไม่ว่าจะเป็นในเชิงประวัติศาสตร์ ที่ตั้งภูมิศาสตร์ ศาสนา ภาษา เชื้อชาติและวัฒนธรรม มีพื้นที่ 236,800 ตารางกิโลเมตร (ครึ่งหนึ่งของประเทศไทย) ประกอบด้วยพื้นดิน 230,800 ตารางกิโลเมตร และพื้นน้ำ 6,000 ตารางกิโลเมตร ทิศเหนือติดต่อกับประเทศจีน ทิศใต้และทิศตะวันตก ติดต่อกับประเทศไทย ทิศใต้ติดต่อกับประเทศกัมพูชา ทิศตะวันออกติดต่อกับประเทศเวียดนาม และทิศตะวันตกติดต่อกับประเทศเมียนมาร์

แม้ว่าสปป.ลาว จะเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล โดยร้อยละ 70 ของพื้นที่ทั้งหมดเป็นภูเขาและที่ราบสูง ส่วนที่เหลือเป็นพื้นที่ราบซึ่งอยู่ตอนกลางและทางตะวันตกของประเทศ เป็นจุดเชื่อมต่อ (Land Link) ด้านคมนาคมขนส่งจากไทย ไปยังประเทศที่สามในอนุภูมิภาค ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ข้ามแม่น้ำโขงทั้ง 2 แห่ง คือ ที่จังหวัดหนองคาย (หนองคาย-เวียงจันทน์) และมุกดาหาร (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) รวมถึงสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดนครพนมและคำม่วน

พื้นที่ส่วนใหญ่ของ สปป.ลาว มีลักษณะเป็นเทือกเขาสลับซับซ้อน มีแม่น้ำโขง หรือที่คนลาวเรียกว่า “แม่น้ำทอง” เป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างไทยและสปป.ลาว มีความยาวทั้งสิ้น 1,400 กิโลเมตร สปป.ลาว แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 16 แขวง 1 นครหลวง ได้แก่ นครหลวงเวียงจันทน์ มีพื้นที่ 3,960 ตารางกิโลเมตร จำนวนประชากรในสปป.ลาว มีประมาณ 6.58 ล้านคน (CIA: 2012) เมื่อเปรียบเทียบกับขนาดพื้นที่แล้ว นับว่าเป็นประเทศที่มีความหนาแน่นเฉลี่ยค่อนข้างน้อย (25 คนต่อตารางกิโลเมตร) สปป.ลาว มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ มีรายได้จากป่าไม้และแร่ธาตุ เช่น ทองคำ ทองแดง และบ็อกไซต์ ซึ่งเป็นวัตถุดิบเพื่อผลิตอลูมิเนียม มีเขื่อนหลายแห่งที่ผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ ส่งไปขายประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งไทย

ภูมิประเทศของสปป.ลาว ถูกรายล้อมด้วยประเทศต่างๆ 5 ประเทศ ไม่มีทางออกทางทะเล ดังนั้น การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ในอดีต สปป.ลาว มีเส้นทางคมนาคมน้อย ใช้ได้เฉพาะยานพาหนะที่มีขนาดเล็กเท่านั้น แต่ในปัจจุบันรัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ถนนในสปป.ลาว มี

ระยะทางทั้งสิ้น 39,546 กิโลเมตร แต่เป็นถนนลาดยางเพียง 6,116 กิโลเมตรเท่านั้น นอกนั้นเป็นถนนที่ยังไม่ได้ลาดยางถึง 33,430 กิโลเมตร ถนนสายสำคัญในสปป.ลาว ที่เชื่อมต่อกับประเทศไทย ได้แก่ ถนนหมายเลข 9 ซึ่งเชื่อมต่อจากจังหวัดมุกดาหารของไทย มีระยะทาง 245 กิโลเมตร เป็นถนนที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากเนื่องจากเชื่อมตรงจากสปป.ลาว ไปยังประเทศเวียดนาม เป็นถนนที่มีสภาพดี ซึ่งการก่อสร้างถนนในช่วง มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดงฮา-ดานัง ได้รับความช่วยเหลือแบบให้เปล่าจาก ADB⁵ และ JICA โดยรัฐบาลสปป.ลาว ถือถนนเส้นนี้ว่าเป็นถนนออกสู่ทะเลที่สำคัญ และถนนหมายเลข 10 สามารถเดินทางสู่ด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี โดยเชื่อมต่อกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก

ระบบขนส่งทางรถไฟในสปป.ลาว ไม่เป็นที่นิยมมากนัก ซึ่งในการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟของสปป.ลาว ต้องพิจารณาระบบถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแถบทิศตะวันตกเฉียงใต้ซึ่งมีภูมิประเทศค่อนข้างจำกัด สปป.ลาว มีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับประเทศไทย ได้แก่ สถานีรถไฟทานาแล้ง ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากจุดกึ่งกลางของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 เป็นระยะทาง 3.5 กิโลเมตร สร้างขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย - ลาว เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร แต่ปัจจุบันทางรถไฟดังกล่าว ไม่เป็นที่นิยมมากนัก เนื่องจากความล่าช้าและระยะทางค่อนข้างสั้น

กรอบการกำกับดูแลด้านขนส่งที่มีอยู่ของสปป. ลาว

1. กฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับในประเทศ
2. ข้อตกลงทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน (Bilateral Transport Agreements with all neighbours)
3. กรอบความตกลงด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Framework Transport Agreements)
4. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement: CBTA) เป็นความตกลงที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนและข้ามแดนในอนุภูมิภาค ประเทศสมาชิกภาคีทั้ง 6 ประเทศได้ให้สัตยาบันความตกลงนี้และประกาศให้มีผลบังคับใช้เมื่อ 30 เม.ย. 2004
5. ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มน้ำโขงตอนบน (Quadripartite Commercial Navigation Agreement on the Upper Mekong and Lancang River) ประกอบด้วยประเทศไทย สปป.ลาว เมียนมาร์ และจีน ลงนามร่วมกันในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน ซึ่งจีนได้ให้การสนับสนุนด้านการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ
6. ข้อตกลงด้านการให้บริการทางอากาศ (Air Service Agreements)

⁵ ADB ย่อมาจาก Asian Development Bank หมายถึง ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย

นโยบายพัฒนาด้านการขนส่งของ สปป.ลาว

1. เพื่อเตรียมความพร้อมด้านความปลอดภัย และการขนส่งที่มีประสิทธิภาพภายในประเทศ ด้วยต้นทุนการขนส่งต่ำเพื่อสนับสนุนความพยายามของรัฐบาลที่จะข้ามไปจากประเทศด้อยพัฒนาในปี ค.ศ. 2020 และก้าวเข้าสู่ประเทศ MDG ในปี ค.ศ. 2015

2. เพื่อพัฒนาจากประเทศที่ไม่มีการขนส่งทางทะเล (Land – locked) ไปสู่ประเทศที่เป็นสะพานเศรษฐกิจ (Land – bridge) ในอนุภาคลุ่มน้ำโขง

- เตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่งและเส้นทางการขนส่ง
- อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการข้ามเขต ในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน

โครงสร้างพื้นฐาน ที่รัฐบาลเริ่มดำเนินการ ได้แก่ ถนนที่เชื่อมไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

- AH3 (NR3): หัวไซ – บ่อเต็น ระยะทาง 251 กิโลเมตร
- AH11 (NR13S): นครหลวงเวียงจันทน์ – ชายแดนกัมพูชา ระยะทาง 861 กิโลเมตร
- AH12 (NR13N): ทานาแล้ง – นาเตย มีระยะทาง 682 กิโลเมตร
- AH13 (NR2): เมืองเงิน – อุดมไซ มีระยะทาง 391 กิโลเมตร
- AH15 (NR8): บ้านลาว – ชายแดนเวียดนาม มีระยะทาง 132 กิโลเมตร
- AN16 (NR9): สะหวันนะเขต Sawannakhet – แดนสะหวัน มีระยะทาง 240 กิโลเมตร

*หมายเหตุ: รายละเอียดเพิ่มเติมตาม ภาคผนวก 2



2.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา



ราชอาณาจักรกัมพูชา

ประเทศกัมพูชา มีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า “ราชอาณาจักรกัมพูชา” ตั้งอยู่กลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพรมแดนทิศเหนือติดกับประเทศไทย (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์) และสปป.ลาว (แขวงอัตตะปือ และแขวงจำปาสัก) ทิศตะวันออกติดกับประเทศเวียดนาม ทิศตะวันตกติดกับประเทศไทย (จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด) และทิศใต้ติดอ่าวไทย มีพื้นที่ทั้งหมด 181,035 กิโลเมตร แบ่งเป็นพื้นดิน 176,525 ตารางกิโลเมตรและพื้นน้ำ 4,520 ตารางกิโลเมตร มีขนาดประมาณหนึ่งในสามของประเทศไทย เส้นเขตแดนโดยรอบประเทศยาวประมาณ 2,000 กิโลเมตร

ลักษณะภูมิประเทศของกัมพูชามีลักษณะคล้ายขามหรืออ่าง มีภูเขาล้อมรอบ 3 ด้าน ระบายการปกครองเป็นประชาธิปไตยแบบรัฐสภา โดยมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข ภายใต้รัฐธรรมนูญสภานิติบัญญัติ การแบ่งเขตการปกครอง แบ่งออกเป็น 4 กรุง ได้แก่ กรุงพนมเปญ กรุงโพลิน กรุงแกบ กรุงพระสีหนุ และ 20 จังหวัด ประชากรมีประมาณ 15 ล้านคน (ปี 2010) อัตราการเพิ่มของประชากรเฉลี่ยร้อยละ 2 ต่อปี ความหนาแน่นเฉลี่ยร้อยละ 81.8 คนต่อตารางกิโลเมตร

ประเทศกัมพูชา เริ่มมีการพัฒนาพื้นฐานของประเทศ แต่การพัฒนาเศรษฐกิจของกัมพูชาเติบโตอย่างช้าๆ โดยเฉพาะในช่วงปี 1997 - 1998 กัมพูชาต้องเผชิญกับวิกฤติเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย และความขัดแย้งทางการเมืองภายในประเทศ ส่งผลให้นักลงทุนต่างประเทศถอนตัวออกจากประเทศกัมพูชา แต่หลังจากปี 1999 สถานการณ์การเมืองกัมพูชาเริ่มมีความมั่นคง ปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองภายในหมดไป กัมพูชาจึงได้ทำการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจขยายตัวอย่างต่อเนื่อง กัมพูชามีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นทางน้ำ ทางอากาศ หรือทางถนน ซึ่งกัมพูชาจำแนกเส้นทางรถยนต์สายหลักและสายรอง โดยใช้ตัวเลขกำกับลักษณะเช่นเดียวกับประเทศไทย โดยเส้นทางสายหลักที่ออกจากกรุงพนมเปญไปยังภูมิภาคต่างๆ จะใช้เลขหลักเดียว (National Road) ส่วนเส้นทางสายรอง (Feeder Road) จะแยกหมายเลข 2 หรือ 3 หลักแยกย่อยจากหมายเลขถนนสายหลัก ซึ่งถนนสายหลักของประเทศกัมพูชา มี 7 สาย⁶ โดยทุกเส้นทางเป็นทาง 2 ช่องจราจร (ไป 1 กลับ 1) ระบบการขนส่งทางรถไฟของกัมพูชา มีลักษณะเป็นรางเดี่ยว ขนาดกว้าง 1 เมตร 2 เส้นทาง ปัจจุบันมี 2 เส้นทางหลัก คือ เส้นทางสายเหนือจากกรุงพนมเปญถึงปอยเปต และเส้นทางสายใต้เชื่อมกรุงพนมเปญถึงสีหนุ

⁶ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย - กัมพูชา. www.boj.go.th

วิสต์ แต่เส้นทางรถไฟทั้งสองเส้นทางค่อนข้างทรุดโทรม ไม่ได้รับความนิยมจากผู้โดยสาร เนื่องจากไม่สามารถวิ่งได้ด้วยความเร็วเท่าที่ควร ส่วนใหญ่ใช้เพื่อการขนส่งสินค้า กัมพูชาพยายามที่จะฟื้นฟูระบบการขนส่งทางรถไฟอีกครั้ง โดยมีผู้เชี่ยวชาญด้านการรถไฟจากประเทศออสเตรเลีย (Snowy Mountains Engineering Corporation of Australia: SMEC) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้และให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคสำหรับโครงการ “Singapore-Kunming Railway Link: SKRL” ซึ่งเป็นโครงการซ่อมแซมและสร้างรางรถไฟในเส้นทางที่มีอยู่เดิม ทั้งสายเหนือและสายใต้ เป็นระยะทางทั้งสิ้น 650 กิโลเมตร ซึ่งหากโครงการดังกล่าวเสร็จสมบูรณ์ กัมพูชาจะเป็นส่วนเชื่อมระบบโครงข่ายเส้นทางรถไฟจากสิงคโปร์ถึงคุนหมิง ประเทศจีน ด้วย

*หมายเหตุ: รายละเอียดเพิ่มเติมตาม ภาคผนวก 3



2.4 ประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซีย เป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่ในเขตศูนย์สูตร ประกอบด้วยพื้นที่สองส่วนโดยมีทะเลจีนใต้กั้น ส่วนแรก คือ พื้นที่แหลมมลายู หรือมาเลเซียตะวันตก ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของคาบสมุทรมลายู และคาบสมุทรอินโดจีน ตอนเหนือของประเทศ ติดต่อกับประเทศไทยทางรัฐกลันตัน เปรู ปะลิส และเกดะห์ และติดกับประเทศสิงคโปร์ ทางรัฐยะโฮร์ ส่วนที่ 2 คือ มาเลเซียตะวันออก อยู่ทางตอนเหนือของ



ประเทศมาเลเซีย

เกาะบอร์เนียว มีพรมแดนทิศใต้ติดประเทศอินโดนีเซียทุกส่วน แต่ล้อมรอบประเทศบรูไนดารุสซาลาม ด้วยรัฐซาราวักเพียงรัฐเดียว ประเทศมาเลเซีย มีพรมแดนยาว 2,669 กิโลเมตร ติดกับประเทศบรูไน 381 กิโลเมตร อินโดนีเซีย 1,782 กิโลเมตร ประเทศไทย 506 กิโลเมตร ความยาวชายฝั่ง 4,675 กิโลเมตร (คาบสมุทรมลายู 2,068 กิโลเมตร และมาเลเซียตะวันออก 2,607 กิโลเมตร) ประเทศมาเลเซียมีพื้นที่ประมาณ 329,750 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็นพื้นดิน 328,550 ตารางกิโลเมตร และพื้นน้ำ 1,200 ตารางกิโลเมตร สภาพภูมิประเทศ เป็นที่ราบชายฝั่งค่อยๆ ชันขึ้นเป็นทิวเขาและภูเขา มาเลเซียตะวันตกตั้งอยู่บนคาบสมุทรมลายู ประกอบด้วย 11 รัฐ มาเลเซียตะวันออก ตั้งอยู่บนเกาะบอร์เนียว (กาลิมันตัน) ประกอบด้วย 2 รัฐ นอกจากนี้ยังมีเขตการปกครองภายใต้สหพันธรัฐ 3 เขต คือ กรุงกัวลาลัมเปอร์ (เมืองหลวง) เมืองปุตราจายา (เมืองราชการ) และเกะลาบวัน ในปี ค.ศ. 2011 มาเลเซียมีจำนวนประชากรประมาณ 29 ล้านคน โดยมีอัตราการเติบโตของประชากร ร้อยละ 1.6 ต่อปี ความหนาแน่นของประชากรอยู่ที่ 87.1 คนต่อตารางกิโลเมตร

ด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศมาเลเซีย ด้วยสภาพภูมิประเทศที่เป็นพื้นที่อยู่ประมาณ 7,200 กิโลเมตร โดย 3,200 กิโลเมตรเป็นแม่น้ำที่อยู่บนมาเลเซียตะวันตก และอีก 1,500 กิโลเมตรอยู่ที่รัฐซาบาห์ และ 2,500 กิโลเมตรอยู่ที่รัฐซาราวัก การขนส่งทางลำน้ำส่วนมากผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งรัฐบาลมาเลเซียมีการพัฒนาท่าเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางเรือ ปัจจุบันมาเลเซียมีท่าเรือนานาชาติทั้งสิ้น 7 แห่ง ท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือกัวลาลัมเปอร์ ท่าเรือปอร์ตเวสต์มัน และท่าเรือปอร์ตกลัง

ประเทศมาเลเซีย มีระบบขนส่งทางถนนที่พัฒนาเป็นอย่างมาก และเป็นหนึ่งในประเทศที่มีระบบโครงข่ายถนนก้าวหน้าที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ถนนในประเทศมาเลเซีย มีระยะทางประมาณ 98,721 กิโลเมตร ซึ่ง 80,280 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง และอีก 1,821 กิโลเมตร เป็นทางด่วนในประเทศ ถนนที่ยาวที่สุดในประเทศ ได้แก่ ถนน North-South Expressway และมีการขยายเพิ่มต่อไปอีก 800 กิโลเมตรระหว่างชายแดนประเทศไทยถึงประเทศสิงคโปร์ ถนนสายหลักที่สำคัญในมาเลเซียตะวันตก ได้แก่ North-South

Expressway, East-West Highway, Lebuhraya Damansara – Puchong (LDP) New Klang Valley Expressway (NKVE) และ Federal highway Route 2

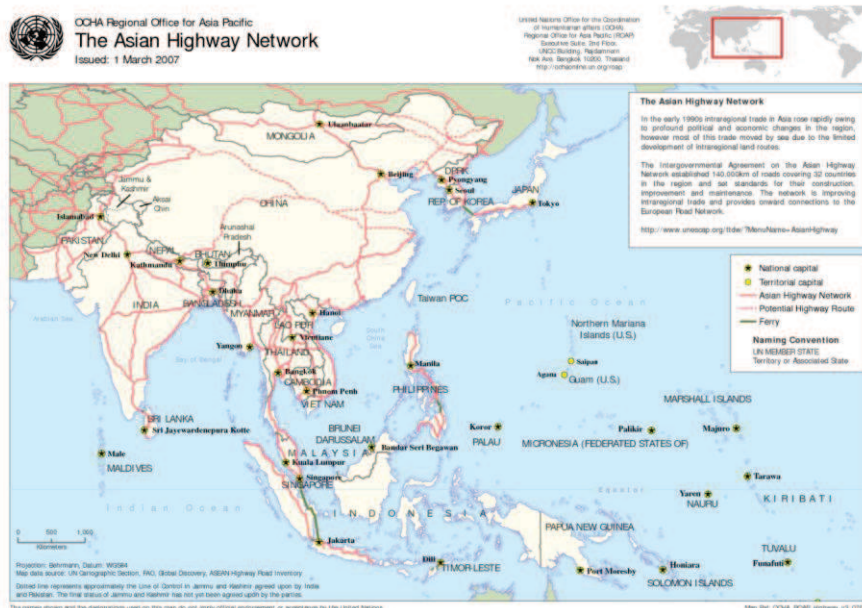
*หมายเหตุ: รายละเอียดเพิ่มเติมตาม ภาคผนวก 4

บทที่ 3

ถนนสายเอเชีย (ASIAN Highway Routes)

การคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญหนึ่งที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายวัตถุ สิ่งของ เงินทุน สินค้าและบริการ รวมถึงแรงงานในกลุ่มประเทศอาเซียน โครงข่ายคมนาคมอาเซียน หรือถนนสายเอเชีย (Asian Highway: AH) เป็นการรวมตัวกันของกลุ่มประเทศในแถบเอเชียและยุโรป ร่วมกับคณะกรรมการการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific - UNESCAP) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทวีปเอเชีย โดยเป็นความตกลงร่วมกันระหว่างกลุ่มประเทศ 32 ประเทศ เพื่อเปิดเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างทวีปต่างๆ สู่ประเทศยุโรป

3.1 โครงข่ายเส้นทางคมนาคมอาเซียน



ถนนสายเอเชีย (AH Project) เริ่มต้นขึ้นในปี ค.ศ. 1959 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาค ถนนสายเอเชีย เป็นระบบขนส่งนานาชาติ ประกอบด้วยโครงข่ายถนนที่มีระยะทางประมาณ 141,000 กิโลเมตร ข้ามไปสู่ 32 ประเทศ สัญลักษณ์ที่ใช้เป็นตัวอักษร AH ซึ่งย่อมาจาก Asian Highway ใช้ตัวอักษรละติน เลขอารบิก ซึ่งมีตัวเลขสูงสุด 3 หลัก เลข 1-9 แสดงเส้นทางหลักที่สามารถข้ามผ่านมากกว่าหนึ่งภูมิภาค ส่วนตัวเลข 2-3 หลักเป็นเลขที่ระบุเส้นทางที่วิ่งในภูมิภาค และเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงทางหลวงภายในประเทศด้วย

ถนนสายเอเชีย มุ่งสู่อาฟกานิสถาน (Afghanistan) ด้วยระยะทาง 4,247 กิโลเมตร อาเมเนีย (Armenia) 958 กิโลเมตร อาเซอร์ไบจาน (Azerbaijan) 1,442 กิโลเมตร บังคลาเทศ (Bangladesh) 1,804 กิโลเมตร และภูฏาน (Bhutan) 167 กิโลเมตร มีการขยายเส้นทางสู่ประเทศกัมพูชา 1,339 กิโลเมตร จีน 25,579 กิโลเมตร เกาหลีเหนือ 1,320 กิโลเมตร และจอร์เจีย 1,154 กิโลเมตร

ทางหลวงครอบคลุมพื้นที่ 11,432 กิโลเมตร ในประเทศอินเดีย 3,989 กิโลเมตร ในประเทศอินโดนีเซีย 11,152 กิโลเมตร ในประเทศอิหร่าน 1,200 กิโลเมตร ในประเทศญี่ปุ่น 13,189 ในประเทศคาซัคสถาน และ 1,695 กิโลเมตร ในประเทศคีร์กีซสถาน นอกจากนี้ยังแผ่ขยายไปยังสปป. ลาว 2,297 กิโลเมตร มาเลเซีย 1,595 กิโลเมตร มองโกเลีย 4,286 กิโลเมตร เมียนมาร์ 3,003 กิโลเมตร ผ่านประเทศเนปาล 1,321 กิโลเมตร ปากีสถาน 5,377 กิโลเมตร ฟิลิปปินส์ 3,517 กิโลเมตร เกาหลีใต้ 907 กิโลเมตร รัสเซีย 16,869 กิโลเมตร และสิงคโปร์ 19 กิโลเมตร

อีกทั้งยังครอบคลุมถึงประเทศศรีลังกา 650 กิโลเมตร ทาจิกิสถาน 1,925 กิโลเมตร ประเทศไทย 5,112 กิโลเมตร ตุรกี 5,254 กิโลเมตร เติร์กเมนิสถาน 2,204 กิโลเมตร อุซเบกิสถาน 2,966 กิโลเมตร และเวียดนาม 2,678 กิโลเมตร

- AH1 มีระยะทาง 20,577 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่ยาวที่สุด เริ่มตั้งแต่เมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ถึงชายแดนตุรกี-บัลแกเรีย และยังสามารถไปถึงประเทศเกาหลี จีน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อินเดีย ปากีสถาน อาฟกานิสถาน และอิหร่าน
- AH2 มีระยะทาง 13,177 กิโลเมตร เริ่มจากเดนบาร์ซาร์ (Denpasar) ประเทศอินโดนีเซีย ถึง Khosravi ในประเทศอิหร่าน สามารถผ่านไปยังอินโดนีเซีย สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย เมียนมาร์ อินเดีย บังคลาเทศ เนปาล ปากีสถาน และอิหร่าน
- AH5 มีระยะทาง 10,380 กิโลเมตร ตั้งแต่เซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน ถึงชายแดนตุรกี-บัลแกเรีย สามารถผ่านไปยังคาซัคสถาน (Kazakhstan) คีร์กีซสถาน (Kyrgyzstan) อุซเบกิสถาน (Uzbekistan) เติร์กเมนิสถาน (Turkmenistan) อาเซอร์ไบจาน (Azerbaijan) และจอร์เจีย (Georgia)
- AH6 มีระยะทาง 10,475 กิโลเมตร เชื่อมจากปูซาน (Busan) ประเทศเกาหลีใต้ ถึง Russia-Belarus border ซึ่งตรงกับทางหลวงสาย Trans-Siberian และทางหลวงสาย European E30
- AH7 มีระยะทาง 5,868 กิโลเมตร เป็นเส้นทางระหว่าง Yekaterinburg ประเทศรัสเซีย และ Karachi ในประเทศปากีสถาน
- AH8 มีระยะทาง 4,718 กิโลเมตร จากชายแดนรัสเซีย-ฟินแลนด์ ถึง Bandar Imam ในอิหร่าน
- AH10 ถึง AH29 และ AH100 ถึง AH299 ส่วนใหญ่อยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- AH30 ถึง AH39 เป็นเส้นทางในทวีปเอเชียตะวันออก

- AH300 ถึง AH399 เป็นเส้นทางในเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ
- AH40 ถึง AH59 และ AH400 ถึง AH599 เป็นเส้นทางในเอเชียใต้
- AH60 ถึง AH89 เป็นเส้นทางในเอเชียเหนือและเอเชียกลาง
- AH600 ถึง AH899 เป็นเส้นทางในเอเชียตะวันตกเฉียงใต้

3.2 ประเภทและมาตรฐานของถนนสายเอเชีย

แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. Primary Class เป็นทางหลวงควบคุม ใช้ได้เฉพาะรถ 2 ล้อ, รถยนต์ที่มีน้ำหนักเบา และไม่อนุญาตให้คนเดินข้าม ถนนประเภทนี้จะจำกัดความเร็วที่ 60-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พื้นถนนลาดยางมะตอยหรือซีเมนต์คอนกรีต มีระยะทางมากกว่า 18,162 กิโลเมตร
2. Class I ประกอบด้วย 4 ช่องทางจราจรหรืออาจมากกว่า พื้นถนนลาดยางมะตอยหรือซีเมนต์คอนกรีต จำกัดความเร็วที่ 50-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3. Class II เป็นถนนประเภท 2 ช่องทาง พื้นถนนลาดยางมะตอยหรือซีเมนต์คอนกรีต จำกัดความเร็วที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
4. Class III เป็นถนน 2 ช่องทางจราจร พื้นถนนลาดยางมะตอยสองชั้น จำกัดความเร็วที่ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถนนประเภทนี้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำของถนน ซึ่งใช้งบประมาณหรือพื้นที่ในการก่อสร้างต่ำ

3.3 ถนนสายเอเชียในประเทศอาเซียนที่ทำการศึกษา



3.3.1 ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

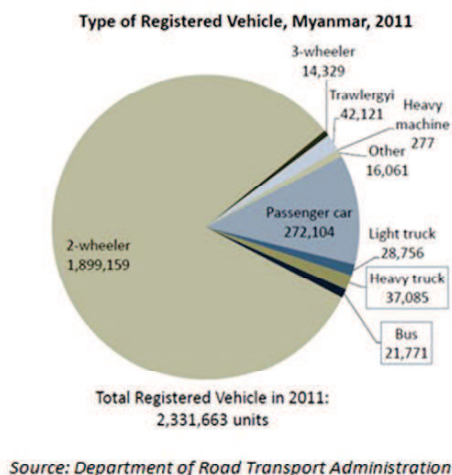
ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ หรือ เมียนมาร์ เป็นประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทิศตะวันตกมีพรมแดนติดกับบังคลาเทศ และอินเดีย ทิศเหนือติดประเทศจีน ทิศตะวันออกติดประเทศลาวและไทย ส่วนทิศใต้ติดอ่าวเบงกอลและทะเลอันดามัน

ภาพรวมตลาดรถยนต์ประเทศเมียนมาร์

ประเทศเมียนมาร์ มีขนาดของพื้นที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียนรองจากประเทศอินโดนีเซีย และมีจำนวนประชากรใกล้เคียงกับประเทศไทย คือ ประมาณ 54 ล้านคน ประเทศเมียนมาร์ อุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ เช่น สังกะสี, ทองแดง, ถ่านหิน, ทองคำ, ไม้สัก รวมถึงอัญมณีมีค่า เช่น หยก และทับทิม ระบบเศรษฐกิจของประเทศมีการเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วหลังจากการเป็นเสรีทางเศรษฐกิจ แม้ว่าปัจจุบันประเทศเมียนมาร์จะเป็นประเทศที่ยากจนที่สุดในโลก มี GDP ต่อหัวประมาณ 1,000 เหรียญสหรัฐ แต่พยายามที่จะปรับปรุงระบบสาธารณสุขและโครงสร้างพื้นฐาน ไม่ว่าจะเป็นถนนหรือระบบไฟฟ้า เพื่อรองรับเศรษฐกิจที่กำลังเติบโตขึ้น อีกทั้งเพื่อเตรียมพร้อมไปกับกีฬาซีเกมส์ที่จะเกิดขึ้นในปี 2013

เศรษฐกิจระดับภูมิภาคของประเทศเมียนมาร์ มีการเติบโตเนื่องจากมีพรมแดนติดกับประเทศต่างๆ 5 ประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศเศรษฐกิจอย่างอินเดียและจีน การค้าขายข้ามแดนทำให้ระบบเศรษฐกิจเมียนมาร์เติบโตมากขึ้น แผนการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปี 2015 ก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน การเติบโตทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคกระตุ้นธุรกิจลอจิสติกส์เช่นเดียวกับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสาธารณสุข เช่น ถนน เป็นต้น

ในปี 2011 ประเทศเมียนมาร์ มีรถที่จดทะเบียนประมาณ 2.3 ล้านคัน แบ่งเป็นประเภทรถยนต์นั่ง รถจักรยานยนต์ และรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ซึ่งรถจักรยานยนต์เป็นรถที่นิยมใช้กันมากในการขนส่งภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 81 ของรถที่จดทะเบียนทั้งหมด ส่วนรถยนต์นั่ง คิดเป็นร้อยละ 12 รถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ร้อยละ 3 และรถประจำทางร้อยละ 1

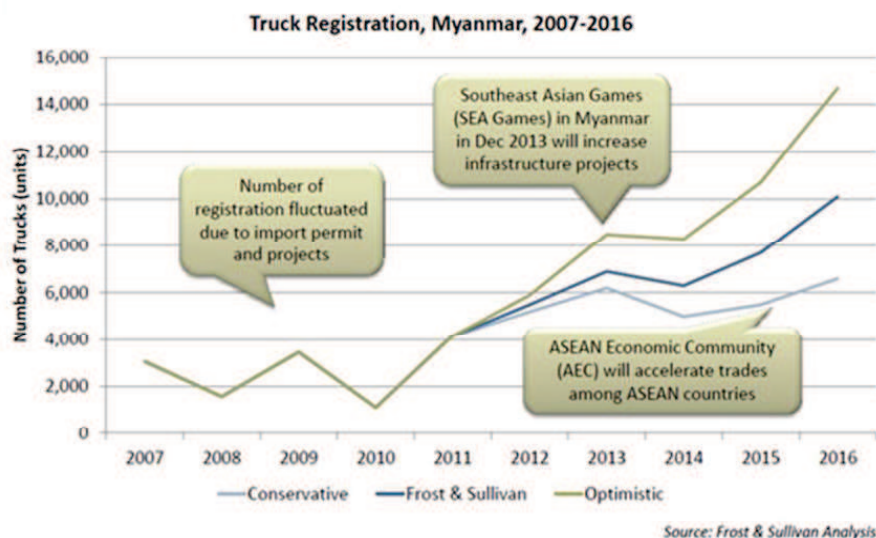


รูปที่ 1: ประเภทรถยนต์ที่ใช้ในประเทศเมียนมาร์

รถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ในประเทศเมียนมาร์ ส่วนใหญ่เป็นรถเก่า เนื่องจากมีราคาถูก และประเทศเมียนมาร์ ไม่มีเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในการผลิต รถที่ใช้ในประเทศส่วนใหญ่จึงเป็นรถใช้แล้วจากประเทศญี่ปุ่น เช่น นิสสัน ดีเซล และ มิตซูบิชิ ฟิวโซ ซึ่งเป็นที่นิยมอย่างมากแม้ว่าจะเป็นรถรุ่นเก่าตั้งแต่ปี 2004 แต่อย่างไรก็ตาม รถยนต์จากประเทศเกาหลีและจีน เริ่มเข้ามามีส่วนแบ่งทางการตลาดในประเทศเมียนมาร์ เนื่องจากมีราคาถูกกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับรถญี่ปุ่น

รถบรรทุกในประเทศเมียนมาร์ ที่จดทะเบียนในปี 2011 มีประมาณ 4,000 คัน แม้ว่าส่วนใหญ่จะเป็นรถเก่า แต่ความต้องการรถบรรทุกในประเทศยังคงสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ซึ่งคาดว่าจะมีรถบรรทุกที่จดทะเบียนถึง 10,100 คันในปี 2016 เมื่อตลาดรถบรรทุกเติบโตขึ้นก่อให้เกิดการนำเข้าเพิ่มขึ้นทำให้ยอดผลิตในประเทศเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ประเภทของรถบรรทุกอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปตามความต้องการของอุตสาหกรรม ซึ่งมากกว่าครึ่งของรถบรรทุกที่จดทะเบียนใหม่ จะเป็นรถบรรทุกที่ใช้ในการขนขยะ เนื่องจากในปี 2011 มีโครงการก่อสร้างเกิดขึ้นมากมายเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมเหมืองแร่ อย่างไรก็ตามรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและเคลื่อนย้าย จะได้รับการจดทะเบียนเมื่อมีธุรกิจการค้าระหว่างประเทศหรือใช้ในประเทศเพิ่มขึ้น



รูปที่ 2: แสดงรถบรรทุกที่จดทะเบียนในประเทศเมียนมาร์ระหว่างปี 2007-2016

ในปี 2011 มีรถประจำทางที่จดทะเบียนจำนวน 700 คัน คาดว่าในปี 2016 จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นถึง 2,600 คัน ทั้งนี้เนื่องมาจากการเดินทางที่เพิ่มขึ้นของคนในประเทศรวมถึงนักท่องเที่ยว การเปิดเสรีทางเศรษฐกิจ เป็นตัวขับเคลื่อนหลักสำหรับตลาดรถยนต์เชิงพาณิชย์ในประเทศเมียนมาร์ ก่อให้เกิดการเร่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการพัฒนากระบวนการขนส่งในทางตรงกันข้าม การขาดแคลนวิศวกรที่มีทักษะความชำนาญเฉพาะด้าน การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบต่างๆ รวมถึงการพัฒนากรอบประชาธิปไตยที่มีความล่าช้า สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นตัวยับยั้งการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเมียนมาร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับนักลงทุนชาวต่างชาติในการติดตามการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบเพื่อให้ได้เปรียบทางการแข่งขันและผลประโยชน์จากการลงทุน

แนวโน้มทางการแข่งขัน

รถบรรทุกในประเทศเมียนมาร์ ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากประเทศญี่ปุ่น เกาหลี และจีน รัฐบาลเมียนมาร์เป็นเจ้าของโรงงานผลิตรถบรรทุก 2 แห่ง คือ ในย่างกุ้ง (Yangon) และมาเกว (Magwe) ทั้งสองโรงงานผลิตรถบรรทุก GVW 13 ตัน 21 ตัน และ 25 ตัน รวมถึงผลิตถังน้ำมัน แต่ปรากฏว่ามีเพียงรถบรรทุกขนาด 25 ตันเท่านั้นในตลาด ซึ่งผู้ซื้อส่วนใหญ่ นิยมซื้อรถบรรทุกเก่าจากญี่ปุ่นมากกว่าซื้อรถที่รัฐบาลผลิต

ผู้นำเข้ารถยนต์ในประเทศเมียนมาร์ มีบทบาทสำคัญในการนำเข้ารถยนต์ใช้แล้วเข้าสู่ประเทศ เนื่องจากการไม่มีการผลิตรถยนต์ในประเทศ เดิมทีการนำเข้ารถยนต์ในประเทศจำกัดเฉพาะบริษัทที่เป็นเจ้าของโดยทหารเมียนมาร์ ซึ่งทำธุรกิจหลายประเภท เช่น การผลิต การค้า และการคมนาคมขนส่ง อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี 2010 เป็นต้นมา บริษัทเอกชนได้รับอนุญาตให้สามารถนำเข้ารถยนต์ได้ ส่งผลให้มีรถหลากหลาย

ยี่ห้อและประเภทในประเทศเมียนมาร์ ปัจจุบันรถเกาหีและจีนเริ่มเข้ามาตั้งส่วนแบ่งทางการตลาด และมีแนวโน้มสูงขึ้นเนื่องจากราคาถูกกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับรถใช้แล้วของประเทศญี่ปุ่น

ปัจจุบันประเทศเมียนมาร์ เปิดโอกาสสำหรับนักลงทุนชาวต่างชาติเพิ่มมากขึ้น โดยการสนับสนุนให้บริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศ เพื่อช่วยพัฒนาประเทศและเศรษฐกิจ บริษัทรถยนต์ต่างชาติมีแนวโน้มที่จะได้รับประโยชน์จากจำนวนโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งยังคงต้องการรถบรรทุกและรถโดยสารจำนวนมาก อุตสาหกรรมเหมืองแร่ยังคงเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่ใช้รถบรรทุกในการขนขะและเครื่องมือเครื่องจักรขนาดใหญ่ เมียนมาร์ถือเป็นตลาดที่น่าดึงดูดสำหรับการผลิตรถเพื่อการพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม บริษัทต่างๆ ในประเทศเมียนมาร์ยังไม่สามารถจัดหาซื้อรถใหม่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถญี่ปุ่นและยุโรป รถเก่าจึงเป็นที่นิยมมากกว่า การลงทุนขนาดใหญ่ของนักลงทุนชาวต่างชาติในปัจจุบัน ยังคงเป็นเรื่องยาก ส่วนหนึ่งมาจากการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบค่อนข้างบ่อย อีกทั้งประเทศเมียนมาร์ยังขาดแคลนวิศวกรเฉพาะด้าน ซึ่งกว่าร้อยละ 70 ของแรงงานในปัจจุบัน เป็นแรงงานที่มาจากภาคเกษตรกรรม

ถนนสายเอเชียในประเทศเมียนมาร์ เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างประเทศเมียนมาร์สู่ประเทศจีน อินเดีย และประเทศไทย โดยเริ่มต้นจากท่าเรือย่างกุ้ง ประเทศเมียนมาร์พยายามที่จะปรับปรุงและยกระดับศักยภาพของถนนสายหลักในประเทศ



รูปที่ 3: ถนนสายเอเชียในประเทศเมียนมาร์

ถนนสายเอเชียในประเทศเมียนมาร์ ประกอบด้วย

1. เส้นทางสาย AH 1 เริ่มต้นจาก Myawadi ผ่าน Payagyi (Yangon) – Meiktila – Mandalay – Tamu โดยมีระยะทางทั้งสิ้น 1,660 กิโลเมตร เส้นทาง AH1 เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องทางจราจร ระยะทาง 969 กิโลเมตร และถนน 1 ช่องจราจร ระยะทาง 467 กิโลเมตร ที่เหลืออีก 214 กิโลเมตร เป็นถนนซึ่งยังไม่ได้ลาดยาง
2. เส้นทางสาย AH 2 เริ่มต้นจาก Tachilek – Kyauing Tong – Meikela – Mandalay – Tamu ระยะทางประมาณ 807 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น ถนน 2 ช่องจราจร ระยะทาง 50 กิโลเมตร และถนน 1 ช่องจราจร 541 กิโลเมตร
3. เส้นทางสาย AH 3 เริ่มจาก Mongla– Kyauing Tong - Mylar ระยะทาง 93 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น ถนน 1 ช่องจราจร ระยะทางเพียง 5 กิโลเมตร
4. เส้นทางสาย AH 14 เริ่มต้นจาก Muse – Lashio - Mandalay ระยะทาง 453 กิโลเมตร

ตารางที่ 2 ถนนสายเอเชียในประเทศเมียนมาร์

Route No.	Itinerary	Length (km)	Paved (km)		Unpaved (km)
			2 Lanes or more	1 Lane	
AH1	Myawadi – Payagyi (Yangon) – Meiktila – Mandalay – Tamu	1,650	969	467	214
AH2	Tachilek – Kyauing Tong – Meikela – Mandalay – Tamu	807	50	541	216
AH3	Mongla – Kyauing Tong	93	-	5	88
AH14	Muse – Lashio – Mandalay	453	453		
Total		3,003	1,472	1,013	518

ที่มา: UNESCAP

นอกจากนี้ยังมีเส้นทางสายภูมิภาคอาเซียนที่ตัดผ่านเมียนมาร์ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างประเทศในกลุ่ม CLMV และเอเชียอื่นๆ เข้าด้วยกัน ประกอบด้วย

1. เส้นทาง R3 ตามแนวเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor)
 - ประกอบด้วยเส้นทาง R3B เชื่อมไทย – เมียนมาร์ – จีน มีระยะทางประมาณ 253 กิโลเมตร เริ่มต้นจากอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย - ท่าขี้เหล็ก และเชียงตุง ประเทศเมียนมาร์ – ด้าหลัว หม่งไท่ มณฑลยูนนาน ประเทศจีน ซึ่งเส้นทางสายนี้มีการประกาศใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 ผ่านด่านชนกลุ่มน้อยหลายกลุ่ม ทำให้ระยะทางจากท่าขี้เหล็กถึงเชียงตุง ต้องเสียค่าธรรมเนียม

ตามรายการ ส่งผลให้ราคาต้นทุนการผลิตสูงตามไปด้วย นอกจากนี้ สภาพถนนยังถูกน้ำกัดเซาะ มีหินถล่มเป็นช่วงๆ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้า⁷

2. เส้นทางตามแนวเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor)

- เส้นทางฝั่งตะวันตกจาก แม่สอด – เมียวดี – เชียงตุง – กอกะเร็ก (รัฐกะเหรี่ยง) กรมทางหลวงได้ทำการออกแบบถนนและเส้นทาง และดำเนินการก่อสร้างไปเมื่อปี พ.ศ. 2552 ซึ่งเส้นทางนี้ได้ตัดเชื่อมกับโครงการระยะที่ 1 แม่สอด – ตะนาวศรี (ก่อสร้างเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2549) มีระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร โดยเริ่มต่อจากเชียงตุงไปกอกะเร็ก สร้างเป็นถนนลาดยางมาตรฐาน 2 ชั้น 2 ช่องทางจราจร กว้าง 9 – 10 เมตร รวมระยะทางก่อสร้างทั้งสิ้น 30 กิโลเมตร และเป็นประตูสู่อินเดียและยุโรป
- เส้นทางกอกะเร็กไปมะละแหม่ง ระยะทาง 1,360 กิโลเมตร โดยรัฐบาลเมียนมาร์ดำเนินการก่อสร้าง เชื่อมต่อเส้นทางแม่สอด – เมียวดี – กอกะเร็ก โดยเส้นทางนี้จะประตูจากทะเลจีนใต้สู่อ่าวเบงกอล รวมทั้งเชื่อมโยงกับแผนสร้างท่าเรือน้ำลึกมะละแหม่ง ซึ่งจะทำให้เมียนมาร์กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าที่สำคัญในเอเชีย สามารถลดระยะทางในการขนส่งจากเดิม 4,000 กิโลเมตร เหลือเพียง 1,360 กิโลเมตร
- ถนนสายกาญจนบุรี – ทวาย เชื่อมโยงการเดินทางสู่ท่าเรือน้ำลึก ระยะทางประมาณ 198 กิโลเมตร
- ถนนเส้นทางบ้านน้ำพุร้อน (จ. กาญจนบุรี) - แนวชายแดน รวมระยะทาง 5 กิโลเมตร มีเป้าหมายเพื่อก่อสร้างเส้นทางเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทวายในระยะต่อไป ซึ่งการดำเนินงานในส่วนของไทย แล้วเสร็จ ส่วนถนนในเมียนมาร์ จากชายแดนไทย/ เมียนมาร์ – ทวาย ระยะทาง 130 กิโลเมตรนั้น การก่อสร้างยังไม่มีวี่แวง
- เส้นทางรถไฟด่านพระเจดีย์สามองค์ – อัญชวยัต ระยะทาง 260 กิโลเมตร (แบ่งเป็นระยะทางในประเทศไทย 150 กิโลเมตร และในเมียนมาร์ 110 กิโลเมตร)
 - สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 เปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2549 ในวงเงินงบประมาณ 38 ล้านบาท ซึ่งเป็นวงเงินให้เปล่าของรัฐบาลไทย

3. ทางหลวง BIMSTEC เป็นเส้นทางถนนเชื่อมโยงไทย – เมียนมาร์ – อินเดีย และ ไทย – เมียนมาร์ บังคลาเทศ สามารถลดระยะการเดินทางจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สู่บังคลาเทศและอินเดียได้ โดยตัดถนนผ่านประเทศไทย จากอ่าวเบงกอล ไปยังทะเลจีนใต้

⁷ <http://www.boj.go.th>



เส้นทางโครงการ BIMSTEC เชื่อมโยงไทย – เมียนมาร์ – อินเดีย

- เส้นทางอินเดีย – เมียนมาร์ เริ่มเส้นทางจากฝั่งชายแดนตะวันตกเมียนมาร์ – จีน จากตามู ถึง เมืองมณฑลทะเล ระยะทาง 604 กิโลเมตร ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลอินเดียทั้งหมด และเปิดให้ใช้เส้นทางแล้วเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2544
 - เมืองมณฑลทะเล ถึง Monywa ระยะทาง 80 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องทาง
 - เมือง Monywa – Pale – Gangaw ระยะทาง 200 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 1 ช่องทาง
 - เมือง Gangaw ถึง Kalemmyo ระยะทาง 180 กิโลเมตร เป็นถนนลูกรัง
 - เมือง Kalemmyo ถึง ตามู ระยะทาง 144 กิโลเมตร เป็นถนนคอนกรีต 2 ช่องทาง
- เส้นทางบังกลาเทศ – เมียนมาร์ มีเส้นทางตัดตรงจากเมือง Darka สู่กรุงย่างกุ้ง โดยตัดผ่านเขต Gundum ใน Chittagong Hill tracts ข้ามแม่น้ำ Naaf เข้าสู่รัฐยะไข่ ประเทศเมียนมาร์ และเมียนมาร์ได้สร้างถนนเชื่อมต่อกรุงย่างกุ้งกับเมืองสิตตวี ซึ่งเป็นเมืองหลวงของรัฐยะไข่ โดยตัดถนนผ่านเมือง Kyauktaw และ Buthidaung และเส้นทางที่ใช้เป็นเส้นทางเดิมสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง
- เส้นทางรถไฟสายอินเดีย – เมียนมาร์ – ไทย มีโครงการเส้นทางรถไฟสายตรงจาก Kolkata สู่กรุงเทพฯ แต่โครงการนี้ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศอินเดีย – เมียนมาร์ ขาดช่วงเป็นระยะทางกว่า 315 กิโลเมตร และขาดช่วงที่ด่านเจดีย์สามองค์ เป็นระยะทางกว่า 263 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังพบปัญหามาตรวัดสร้างทางรถไฟที่แตกต่างกัน ซึ่งประเทศบังกลาเทศ อินเดีย ศรีลังกา จะใช้มาตรวัดแบบสากล ในขณะที่ประเทศไทยและเมียนมาร์ ใช้หน่วยวัดเป็นเมตร

4. ทางหลวงไตรภาคี อินเดีย – เมียนมาร์ – ไทย (India – Myanmar – Thai Tripartite Highway) ได้ลงนามความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงคมนาคมระหว่างประเทศสมาชิกให้มีการขยายตัวด้านการค้า และการท่องเที่ยวให้มากขึ้น โดยตัดผ่านเมืองมอเร ประเทศอินเดีย – แม่สอด ประเทศไทย – พุกาม เมียนมาร์



3.3.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ สปป.ลาว เป็นประเทศที่อยู่ในทวีปเอเชีย ในอดีตมีเส้นทางคมนาคมน้อยและใช้ได้เฉพาะยานพาหนะขนาดเล็กเท่านั้น ด้วยประเทศที่ล้อมรอบด้วยแผ่นดิน ทำให้ สปป.ลาว ไม่มีท่าเรือติดทะเล การคมนาคมขนส่งเป็นไปค่อนข้างลำบาก แม้ว่าจะมีแม่น้ำสายสำคัญ คือ แม่น้ำโขง แต่ก็ไม่ใช่เส้นทางขนส่งหลักที่สำคัญ คนลาวที่อาศัยอยู่ตามริมแม่น้ำ จะใช้แม่น้ำในการเดินทางไปมาหาสู่กันหรือติดต่อเพื่อการค้า ซึ่งทำได้ในระยะทางที่ค่อนข้างจำกัด ระบบถนนเริ่มมีการกระจายเป็นเครือข่ายในสมัยเป็นอาณานิคมของประเทศฝรั่งเศส โดยในปัจจุบัน สปป.ลาว ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีการตัดถนนเพิ่มและสร้างถนนเครือข่ายไปยังพื้นที่ต่างๆ ของประเทศมากขึ้น โดยได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากองค์กรระหว่างประเทศจำนวนมาก

สปป.ลาว อยู่ระหว่างการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการคมนาคมทางบกยังมีไม่เพียงพอหรือมีสภาพไม่พร้อมสำหรับใช้งาน อีกทั้งยังกระจายไปในพื้นที่ต่างๆ ค่อนข้างน้อย ในปี ค.ศ. 2011 ถนนใน สปป.ลาว ระยะทางรวม 39,546 กิโลเมตร เป็นถนนที่ใช้ในประเทศ (National Road: NR) ระยะทาง 7,235 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 19 ของถนนทั้งหมด ถนนที่ใช้ในระดับจังหวัด (Provincial Road: PR) ระยะทาง 7,923 กิโลเมตร ถนนระดับตำบล (District Road: DR) ระยะทาง 5,129 กิโลเมตร ถนนในเมือง (Urban Road: UR) ระยะทาง 1,915 กิโลเมตร ถนนในชนบท (Rural Road: RR) ระยะทาง 16,440 กิโลเมตร และถนนอื่นๆ (Special Road: SR) ระยะทาง 904 กิโลเมตร นอกจากนี้ ถนนใน สปป.ลาว ที่เป็นถนนลาดยางมีระยะทางเพียง 6,116 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15.5 ของระยะทางทั้งหมด สปป.ลาว ได้ทำการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกในส่วนที่อยู่ในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคี ซึ่งช่วยให้ระบบคมนาคมขนส่งในประเทศดีขึ้น สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในการขนส่งสินค้าและบริการ ก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจและทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของคนในประเทศดีขึ้น

หน่วย: กิโลเมตร

ประเภทถนน	ลาดยาง	กรวด/หิน	ดิน/ลูกรัง	รวม	อัตราส่วน (%)
ถนนในประเทศ	4,433	2,191	611	7,235	19
ถนนระดับจังหวัด	697	4,165	3,101	7,923	20
ถนนระดับตำบล	183	2,633	2,313	5,129	14
ถนนในเมือง	575	895	445	1,915	4
ถนนในชนบท	85	3,666	12,689	16,440	41
ถนนอื่นๆ	143	324	437	904	2
รวม	6,116	13,874	19,596	39,546	100

ที่มา: www.aseankorea.org

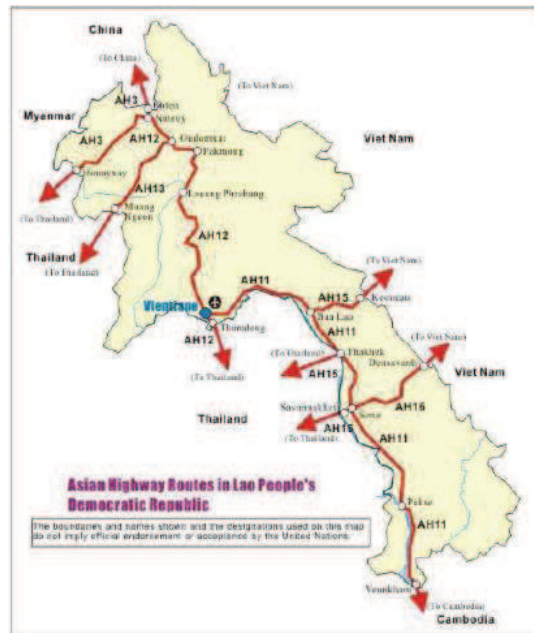
ประเภทถนนใน สปป.ลาว ค.ศ. 2011

การขับรถในสปป.ลาว ขับขี่ช้า พวงมาลัยซ้าย สปป.ลาว มีการก่อสร้างทางหลวงแห่งใหม่ que เชื่อมระหว่างสุวรรณเขต (Suvannakhet) ถึงชายแดนประเทศเวียดนาม (Lao Bao) ที่ได้รับเงินทุนก่อสร้างจากรัฐบาลญี่ปุ่น ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 2-3 ชั่วโมง ซึ่งเร็วกว่าเส้นทางเดิมเมื่อปี 2002 ที่ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางมากกว่า 9 ชั่วโมงบนถนนที่ขรุขระ

สปป.ลาว เชื่อมแม่น้ำโขงไปยังประเทศไทย โดยใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 จากเวียงจันทน์ถึงจังหวัดอุดรธานี สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 สร้างขึ้นเมื่อเดือนมีนาคม ปี พ.ศ. 2552 (2009) เพื่อเชื่อมจังหวัดนครพนมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยกับจังหวัดคำม่วนใน สปป.ลาว ซึ่งแล้วเสร็จในวันที่ 11 พฤศจิกายน 2554 (2011)

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 ถูกสร้างขึ้นและคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2555 (2012) โดยเชื่อมระหว่างคูนหมิงถึง Bokeo สปป. ลาว และจังหวัดเชียงรายในประเทศไทย ซึ่งใช้เวลาเดินทางประมาณ 5 ชั่วโมง สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 เป็นความร่วมมือกันระหว่างประเทศไทย จีน และสปป. ลาว

ถนนสายเอเชียใน สปป.ลาว เป็นการเชื่อมโยงสปป.ลาวเข้ากับประเทศกัมพูชา จีน เวียดนาม ไทย และเวียดนาม ซึ่งถนนสายเอเชียมีความสำคัญเป็นอย่างมากสำหรับ สปป.ลาว เนื่องจากนิยมขนส่งสินค้าทางถนน ด้วยภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ทำให้การคมนาคมขนส่งเป็นไปอย่างยากลำบาก สปป.ลาว พยายามที่จะพัฒนาถนนเพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน



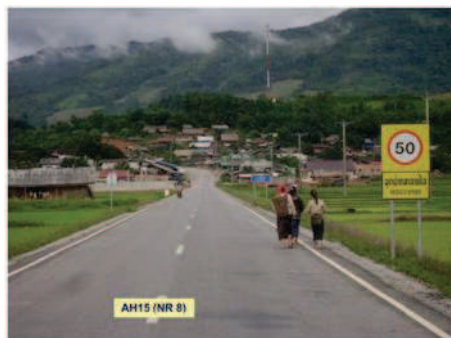
รูปที่ 4: ถนนสายเอเชียใน สปป.ลาว

ถนนสายเอเชียในสปป.ลาว มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 2,557 กิโลเมตร ประกอบด้วย

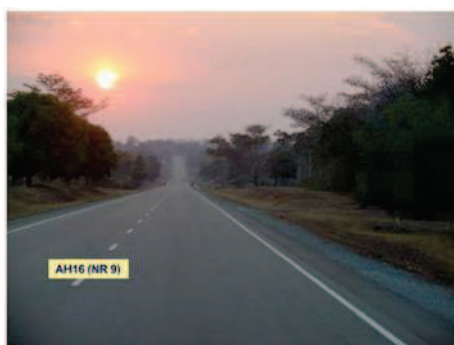
1. เส้นทางสาย AH3 เริ่มต้นจาก Boten - Nateuy – Houayxay ระยะทาง 251 กิโลเมตร
2. เส้นทางสาย AH11 เริ่มต้นจาก Vientiane – Ban Lao – Thakhek – Seno – Pakse – Veunkham ระยะทาง 861 กิโลเมตร
3. เส้นทางสาย AH12 เริ่มต้นจาก Nateuy – Oudomxai – Pakmong – Louang Phrabang – Vientiane – Thanaleng ระยะทาง 682 กิโลเมตร
4. เส้นทางสาย AH13 เริ่มต้นจาก Oudomxai – Muang Ngeun ระยะทาง 391 กิโลเมตร
5. เส้นทางสาย AH15 เริ่มต้นจาก Keoneau – Ban Lao – Thakhek ระยะทาง 132 กิโลเมตร
6. เส้นทางสาย AH16 เริ่มต้นจาก Densavanh – Seno – Savannakhet ระยะทาง 240 กิโลเมตร



AH3 (NR3): Houyxyay – Boten



AH15 (NR8): Ban Lao – Vietnam Border



AH16 (NR9): Savannakhet – Dansavan

นอกจากนี้ยังมีถนนสายสำคัญที่เชื่อมโยง สปป. ลาว กับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

- **ถนนหมายเลข 3** เชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน ซึ่งในปัจจุบันนิยมเรียกว่า “เส้นทาง R3A” เริ่มจากจังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงของ ซึ่งมีระยะทางประมาณ 113 กิโลเมตร และข้ามแม่น้ำโขง ไปยังแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ไปยังเวียงคุก หลวงน้ำทา และเชื่อมต่อไปยังชายแดนประเทศจีน ที่แขวงบ่อเต็น โดยระยะทางใน สปป.ลาว ประมาณ 250 กิโลเมตร ผ่านไปยังเมืองเชียงรุ่งและสิ้นสุดที่คุนหมิง โดยรวมระยะทางจากจังหวัดเชียงราย ถึงคุนหมิง ประมาณ 1,200 กิโลเมตร
- **ถนนหมายเลข 2** เป็นเส้นทางเชื่อมโยง สปป.ลาวและเวียดนาม เป็นทางหลวงแขวงที่ต่อจาก ถนนหมายเลข 3 บริเวณแขวงหลวงน้ำทา ผ่านแขวงพงสาลีเพื่อเชื่อมต่อกับถนนหมายเลข 6 ของเวียดนามที่เมืองเดียนเบียนฟู ซึ่งถนนหมายเลข 6 ของเวียดนามนี้เป็นถนนที่มุ่งสู่เมือง ฮานอย เมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของเวียดนาม
- **ถนนหมายเลข 9** เป็นเส้นทางเชื่อมโยง สปป.ลาว ไทยและเวียดนาม เป็นทางหลวงแผ่นดินที่ ต่อจากสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 บริเวณด่านมุกดาหารของไทย ผ่านเมืองโกสอนพมวิหาร แขวงสะหวันนะเขตของ สปป.ลาว ตัดกับเส้นทางหลักหมายเลข 13 ที่แยกเซโน และมุ่งสู่เขต ติดต่อกับเวียดนามที่ด่านลาวบาว ซึ่งจากลาวบาวจะมีถนนหมายเลข 9 ของเวียดนามมุ่งเข้าสู่ ดองฮา และท่าเรือดานัง

นอกจากนี้ยังมีถนนเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งมีระยะทางรวม 1,450 กิโลเมตร โดยเป็นถนนในเขตประเทศไทยระยะทาง 950 กิโลเมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่ยาวที่สุด เส้นทางตามแนวนี้อาจเริ่มจากเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม ผ่านเมืองเว้ และเมืองลาวบาว ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนาม (ติดกับชายแดน สปป.ลาว) เชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 9 ผ่านแขวงสะหวันนะเขตใน สปป.ลาว ข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) ข้ามแม่น้ำโขงเข้าสู่ประเทศไทยที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก สู่ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เข้าสู่ประเทศเมียนมาร์ มุ่งสู่อ่าวมะละแหม่ง ที่เมืองมะละไย หรือมะละแหม่ง เป็นการเชื่อมเส้นทางจากทะเลจีนใต้สู่มหาสมุทรอินเดีย

- **ถนนหมายเลข 12** เป็นถนนที่เชื่อมกับถนนหมายเลข 13 บริเวณแขวงคำม่วน สู่ชายแดนประเทศไทย ณ ด่านท่าแขก จังหวัดนครพนม และด่านนาเปา – จำโหละ (Na Pao – Cho Lo) ด้านตะวันออกของสปป.ลาว และชายแดนเวียดนาม
- **ถนนหมายเลข 13** เชื่อมโยง สปป.ลาว กับประเทศกัมพูชา เป็นทางหลวงแผ่นดินสายสำคัญของประเทศ ระยะทางรวม 1,400 กิโลเมตร เชื่อมตอนเหนือและตอนใต้ของสปป.ลาว จากแขวงอุดมไซ เลียบแม่น้ำโขงเข้าสู่เวียงจันทน์ จนถึงชายแดนเขตติดต่อกับประเทศกัมพูชา

ความร่วมมือการพัฒนาเส้นทางคมนาคมไทย – สปป.ลาว

- สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย – เวียงจันทน์) มีเป้าหมายเพื่อเป็นสะพานเชื่อมโยงไทย – ลาว ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ซึ่งแต่เดิมการขนถ่ายสินค้าจะใช้แพขนานยนต์ และเพื่อเป็นการลดความล่าช้าในการปฏิบัติงานและความเสี่ยงในการขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ยังช่วยส่งเสริมปริมาณการค้าระหว่างสองประเทศ เป็นการเปิดทางออกสู่ทะเลได้โดยสะดวกให้กับ สปป.ลาว
- ถนนสายเชียงของ – ห้วยทราย – หลวงน้ำทา – บ่อเต็น ระยะทาง 250 กิโลเมตร มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไทย – สปป.ลาว – จีน ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ภายใต้กรอบ GMS
- ถนนสายห้วยโกน /เมืองเงิน – ปากแบ่ง ระยะทาง 50 กิโลเมตร มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไทย – สปป.ลาว เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการเชื่อมโยงไทย – สปป.ลาว – จีน และสามารถสนับสนุนการท่องเที่ยวในหลวงพระบาง รวมถึงเมืองเดียนเบียนฟู ประเทศเวียดนามด้วย
- สะพานข้ามแม่น้ำเหือง จังหวัดเลย แขวงไชยบุรี มีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ระหว่างจังหวัดเลย และแขวงไชยบุรี และเชื่อมโยงกับแขวงหลวงพระบางและเวียงจันทน์

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร – สะหวันนะเขต มีเป้าหมายเพื่อเชื่อมเส้นทางไทย – สปป. ลาว – เวียดนาม ตามพื้นที่เศรษฐกิจหลักตะวันออก – ตะวันตก ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS
- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จังหวัดนครพนม – คำม่วน เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชีย หรือสาย AH15 เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดอุดรธานี สกลนคร นครพนม เมืองท่าแขก เมืองหลักซาว ของ สปป.ลาว ถึงเมืองวินท์ และเมืองกวางบิง ประเทศเวียดนาม



สะพานมิตรภาพไทย – สปป.ลาว แห่งที่ 3

แผนการพัฒนาระบบขนส่ง 5 ปี (ค.ศ. 2011-2015)

1. ปรับปรุงและสร้างถนนแห่งชาติสำหรับเชื่อมต่อภายในระดับภูมิภาคและจังหวัด อำเภอ เมือง และชนบท เมืองหลวงทั้งหมดต้องสามารถเข้าสู่โครงหลวงเวียงจันทน์ได้ ด้วยถนนที่มีสภาพที่ดี (ลาดยาง)
2. ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนในนครหลวงเวียงจันทน์และระบบขนส่งระยะไกลไปตามจังหวัดต่างๆ
3. สร้างสนามบินและปรับปรุงระบบขนส่งทางอากาศ
4. ปรับปรุงและสร้างท่าเรือ พัฒนาระบบขนส่งทางบกและทางน้ำ
5. อำนวยความสะดวกจุดพักการขนส่ง
6. สร้างทางรถไฟจากบ่อเต็นถึงนครหลวงเวียงจันทน์ และออกแบบทางรถไฟจากท่าแขก (Thakaek) ไปมูยา (Muya) เพื่อเชื่อมต่อกับระบบรถไฟเวียดนาม

แผนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ค.ศ. 2013 - 2015)

1. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางราง เฟส 2 (Lao -Thai Railway Construction Project Phase 2) โดยได้มีการลงนามความตกลง NEDA ระหว่างสปป.ลาวกับไทย เมื่อเดือนเมษายน 2555งบประมาณที่ใช้ทั้งหมด 1.65 พันล้านบาท (ให้กู้ 30%) เพื่อขยายเส้นทางรถไฟจากท่านาแล้ง – กรุงเวียงจันทน์ ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร
2. โครงการก่อสร้างเส้นทางสาย Vientiane – Thakhek – Mu Da ระยะทาง 450 กิโลเมตร
3. โครงการก่อสร้างเส้นทางสายสุวรรณเขต – ลาวบาว ระยะทาง 220 กิโลเมตร
4. โครงการก่อสร้างเส้นทางสาย Sino จาก Boten – Luangphrabang – Vientiane ระยะทาง 417 กิโลเมตร โดยกู้เงินจากประเทศจีนในการก่อสร้างร้อยละ 70



3.3.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา

ประเทศกัมพูชา ประกอบด้วย ที่ราบลุ่มน้ำขนาดใหญ่ล้อมรอบด้วยแม่น้ำโขงและทะเลสาบ Tonle Sap และมีภูเขาทั้งทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือและตะวันตกเฉียงใต้ ประเทศกัมพูชามีสภาพอากาศอยู่ในเขตร้อนและมีมรสุม เหมาะที่จะปลูกข้าว ข้าวโพด พืชผัก ถั่วลิสง ยาสูบ และน้ำตาล

การคมนาคมขนส่งในประเทศกัมพูชา ไม่ได้รับการพัฒนาอันเนื่องมาจากสงครามและการก่อความไม่สงบในประเทศอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประเทศขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทางหลวงของประเทศกัมพูชามีระยะทางประมาณ 38,257 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นถนนลาดยางทั้งสิ้น 2,406 กิโลเมตร อีก 35,851 กิโลเมตรเป็นถนนที่ไม่ได้รับการพัฒนา (2004)

ในปัจจุบัน ถนนและทางหลวงในประเทศกัมพูชา ร้อยละ 50 ลาดยางมะตอย ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นหินกรวด หรือดิน อีกร้อยละ 30 เป็นดินเลน ในปี 1981 กัมพูชาทำการซ่อมแซมถนนหลวงหมายเลข 1 ซึ่งครอบคลุมจากกรุงพนมเปญไปทางตะวันออกเฉียงใต้ ถึงชายแดนประเทศเวียดนาม ซึ่งถนนสายนี้ได้รับความเสียหายจากสงครามและได้รับการบูรณะซ่อมแซมจากวิศวกรกองทัพเวียดนาม ปลายทศวรรษที่ 1980 ถนนในประเทศกัมพูชาไม่สามารถใช้งานได้ รถเชิงพาณิชย์ เช่น รถบรรทุกและรถประจำทาง มีไม่เพียงพอรวมถึงขาดแคลนชิ้นส่วนและอะไหล่ที่จำเป็น การสร้างถนนและการซ่อมแซมไม่ได้รับความสนใจจากรัฐบาล ในขณะที่มีกลุ่มผู้ก่อการร้ายทำลายสะพานอย่างสม่ำเสมอและไม่ปลอดภัยสำหรับนักเดินทาง

ประเทศกัมพูชามีการปรับปรุงทางหลวงให้ได้มาตรฐานสากล ส่วนใหญ่ถนนมีการลาดยางและมีการก่อสร้างถนนสายใหม่ๆ ขึ้นจากชายแดนประเทศไทย (ด่านปอยเปต) ถึงเสียมราฐ (นครวัด)

ตารางที่ 3 ทางหลวงในประเทศกัมพูชา

ทางหลวง	รหัส	ระยะทาง		เริ่มต้น	สิ้นสุด
National Highway 1	10001	167.10 km	103.83 Miles	กรุงพนมเปญ	ชายแดนเวียดนาม
National Highway 2	10002	120.60 km	74.94 Miles	กรุงพนมเปญ	ชายแดนเวียดนาม
National Highway 3	10003	202.00 km	125.52 Miles	กรุงพนมเปญ	Veal Rinh
National Highway 4	10004	226.00 km	140.43 Miles	กรุงพนมเปญ	Sihanoukville
National Highway 5	10005	407.45 km	253.18 Miles	กรุงพนมเปญ	ชายแดนประเทศไทย
National Highway 6	10006	416.00 km	258.49 Miles	กรุงพนมเปญ	Banteay Meanchev
National Highway 7	10007	509.17 km	316.38 Miles	Skuon	ชายแดนลาว
National Highway 8/11	10008	90.00 km	55.92 Miles	Neak Leung	Thnal Totoung

ที่มา: Wikipedia, the free encyclopedia

- **ทางหลวงหมายเลข 1** หรือถนนสายที่ 1 (10001) สร้างขึ้นตั้งแต่ปี 1981 มีระยะทาง 167.10 กิโลเมตร หรือ 103.83 ไมล์ เชื่อมระหว่างกรุงพนมเปญกับเมืองบาเว็ต (Bavet), จังหวัดสวายเรียง (Svay Rieng) กับชายแดนประเทศเวียดนาม



ทางหลวงหมายเลข 1: กรุงพนมเปญ – เวียดนาม

- **ทางหลวงหมายเลข 2** หรือถนนสายที่ 2 (10002) มีระยะทาง 120.60 กิโลเมตร (74.94 ไมล์) เชื่อมต่อระหว่างกรุงพนมเปญกับประเทศเวียดนาม
- **ทางหลวงหมายเลข 3** หรือถนนสายที่ 3 (10003) มีระยะทาง 202 กิโลเมตร (125.52 ไมล์) เชื่อมต่อกรุงพนมเปญกับ Veal Rinh ถนนสายนี้ได้รับการซ่อมแซมในปี 2008 และเป็นถนนสายเศรษฐกิจจากเมืองคุนหมิง ประเทศจีน สู่กรุงเทพฯ ประเทศไทย
- **ทางหลวงหมายเลข 4** หรือถนนสายที่ 4 (10004) มีระยะทาง 226 กิโลเมตร (140.43 ไมล์) เชื่อมต่อระหว่างกรุงพนมเปญกับสีหนุวิลล์ ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งสีหนุวิลล์ เป็นท่าเรือแห่งชาติ

ของประเทศกัมพูชา ส่งผลให้ถนนสาย NH4 เป็นถนนสายเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุด ถูกสร้างขึ้นเมื่อปี 1950 เพื่อเชื่อมต่อไปยังท่าเรือ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ แต่ก็ยังเป็นถนนเส้นที่อันตรายที่สุดในประเทศกัมพูชา เนื่องจากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง



ทางหลวงหมายเลข 4: กรุงพนมเปญ – สีหนุวิลล์

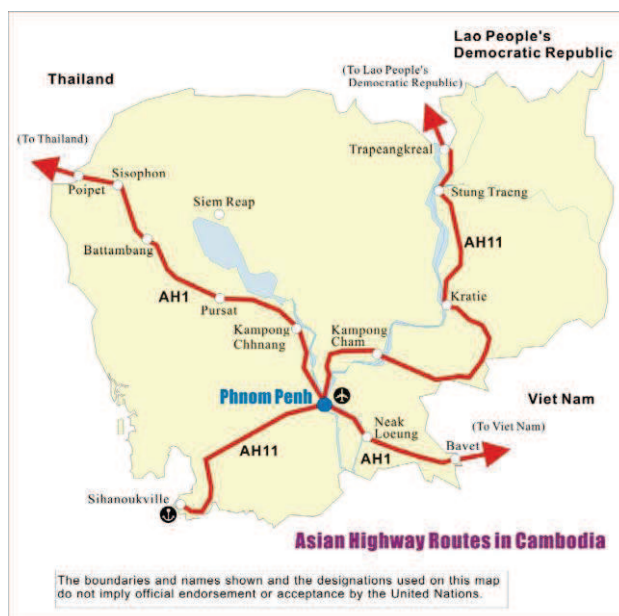
- **ทางหลวงหมายเลข 5** หรือถนนสายที่ 5 (10005) มีระยะทาง 407.45 กิโลเมตร (253.18 ไมล์) เชื่อมต่อระหว่างกรุงพนมเปญกับประเทศไทย
- **ทางหลวงหมายเลข 6** หรือถนนสายที่ 6 (10006) มีระยะทาง 416 กิโลเมตร (258.49 ไมล์) เชื่อมต่อระหว่างกรุงพนมเปญกับ Banteay Meanchey ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ของประเทศกัมพูชา



ทางหลวงหมายเลข 6: กรุงพนมเปญ – Banteay

- **ทางหลวงหมายเลข 7** หรือถนนสายที่ 7 (10007) มีระยะทาง 509.17 กิโลเมตร (316.38 ไมล์) เชื่อมต่อระหว่างเมือง Skuon กับ Trapeang Kreal ซึ่งเป็นจุดตั้งด่านของ สปป.ลาว ทางหลวงหมายเลข 7 นี้ เป็นส่วนหนึ่งของถนนสายเอเชีย ที่เชื่อมระหว่างกรุงพนมเปญและกรุงเวียงจันทน์ โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 จากแม่น้ำโขงไปยังหลวงพระบาง สปป.ลาว ทางหลวงสายนี้ได้รับการซ่อมแซมเมื่อเดือนพฤศจิกายน ปี 2004 โดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน ซึ่งใช้งบประมาณในการก่อสร้างทั้งสิ้น 80 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และมีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 29 เมษายน 2008

- **ทางหลวงหมายเลข 8 หรือ 11** (10008) มีระยะทาง 90 กิโลเมตร (55.92 ไมล์) เริ่มต้นจากเมือง Neak Leung (ทางหลวงหมายเลข 1) ถึง Thnal Totoung (ทางหลวงหมายเลข 7) ใกล้กับเมือง Kampong Cham



รูปที่ 5: ถนนสายเอเชียในประเทศกัมพูชา

การพัฒนาระบบขนส่งในประเทศ

ในการพัฒนาเส้นทางสายหลักให้มีสภาพพร้อมรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ตลอดจนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในด้านอื่น ๆ รัฐบาลกัมพูชาจึงดำเนินการขอความช่วยเหลือจากนานาชาติ อาทิเช่น ญี่ปุ่น สวีเดน ไทย และสหรัฐอเมริกา รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศ เช่น ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) และสหประชาชาติ (UN) ในการปรับปรุงเส้นทางสายต่าง ๆ รวมทั้งเส้นทางคมนาคมอื่น ๆ โดยคาดว่าเส้นทางสายหลักทั้ง 7 สายจะทำการลาดยางแล้วเสร็จภายในปี 2552 ในส่วนของไทยได้ตกลงให้ความช่วยเหลือปรับปรุงเส้นทางสายรองแก้มพูชา 4 สาย ได้แก่

เส้นทางหมายเลข 48 ระยะทาง 151.5 กิโลเมตร ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 4 บริเวณ กิโลเมตรที่ 143 ไปทางทิศตะวันตก สู่ทางที่จังหวัดเกาะกงซึ่งติดกับบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราดของไทย พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามแม่น้ำจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำตาโต สติงชายอแรง อันตองตีก และกัมปงโสม ซึ่งสะพานเหล่านี้จะช่วยให้ชาวกัมพูชาสามารถเดินทางจากจังหวัดเกาะกงถึง อำเภอสระอัมเบิล และต่อไปยังกรุงพนมเปญได้อย่างสะดวกรวดเร็วขึ้น โดยทางหลวงสายนี้จะเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 4 (กรุงพนมเปญ-กรุงสีหนุวิลล์) เพื่อต่อไปยังกรุงพนมเปญ/กรุงสีหนุวิลล์ได้ และเป็นเส้นทางที่

สามารถเชื่อมต่อไปถึงท่าเรือแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของไทยในจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ผ่านถนนหมายเลข 318 ของไทยที่จังหวัดตราด

ทั้งนี้ ถนนหมายเลข 48 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดใช้เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 ที่ผ่านมา โดยมีสมเด็จฯ เช่น นายกรัฐมนตรี กัมพูชา และนายสมชาย วงศ์สวัสดิ์ รองนายกรัฐมนตรี นายพอล ปัทมะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศในขณะนั้น ตลอดจนส่วนราชการของทางฝ่ายไทยและกัมพูชา ร่วมเป็นสักขีพยาน ณ บริเวณต้นถนนสาย 48 จังหวัดเกาะกง

เส้นทางหมายเลข 67 ระยะทาง 138 กิโลเมตร ซึ่งแยกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบ ขึ้นไปทางเหนือจนจรดด้านชายแดนไทย-กัมพูชา ในช่องสะง่า อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดศรีสะเกษของไทย และอำเภออ้นลองเวง จังหวัดอุดรธานีของกัมพูชา เป็นเส้นทางส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทยกับภาคเหนือของกัมพูชา โดยจุดมุ่งหมายสำคัญอยู่ที่จังหวัดเสียมเรียบ ทั้งนี้ ถนนสาย 67 ได้มีการเปิดใช้แล้วเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2552 ที่ผ่านมา

เส้นทางหมายเลข 68 ระยะทาง 125 กิโลเมตร ซึ่งทางการกัมพูชาขอให้ไทยพิจารณาให้ความช่วยเหลือปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 68 ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจนจรดด้านชายแดนไทย-กัมพูชา ในช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ของไทย และสำโรง จังหวัดอุดรธานีของกัมพูชา

เส้นทางหมายเลข 318 หรือสายตราด-คลองใหญ่ ปัจจุบันกรมทางหลวงได้สนับสนุนงบประมาณกว่า 600 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างถนนสาย 318 ซึ่งมีระยะทางกว่า 90 กิโลเมตรเป็นถนนสี่เลนในบางช่วง ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งทางน้ำกว่า 3 เท่าตัว และจะมาทดแทนการขนส่งทางน้ำในที่สุด ซึ่งถนนสาย 318 เป็นถนนโครงข่ายภาคตะวันออกเฉียงใต้จีน (จากกรุงเทพฯ - จ. ตราด ประเทศไทย - จ. เกาะกง - กัมปงโสม (กรุงสีหนุวิลล์) ประเทศกัมพูชา สู่ภาคใต้ของประเทศเวียดนาม ท่าเรือโฮจิมินห์ซิตี้) เป็นการยกระดับการขนส่งทางบกสู่กัมพูชา เพิ่มปริมาณการขนส่งจากร้อยละ 3 เป็นร้อยละ 30

ทางหลวงสายเอเชียเชื่อมระหว่างประเทศกัมพูชาถึงสปป.ลาว ประเทศไทย และเวียดนาม รวมถึงเชื่อมไปยังท่าเรือที่สำคัญอย่าง สีหนุวิลล์ (Sihanoukville) ประเทศกัมพูชา มีการพัฒนาระบบขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นการเปิดโอกาสทางการค้าและการท่องเที่ยว และในวันที่ 16 สิงหาคม 2555 กัมพูชาเปิดถนน 9 กิโลเมตรเชื่อมถนนหมายเลข 1 ในประเทศอย่างเป็นทางการ ซึ่งถนนสายนี้เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงพนมเปญและเมืองโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม ถนน 9 กิโลเมตรนี้เริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนธันวาคม ปี 2009 ภายใต้การสนับสนุนจากรัฐบาลญี่ปุ่น ด้วยงบประมาณ 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการภายในภูมิภาคเดียวกัน นอกจากนี้ ญี่ปุ่นยังสนับสนุนการก่อสร้างสะพาน Neak Loeng ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนนสายเอเชีย คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2015

ขนาดและตลาดของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในประเทศกัมพูชา

ยอดขายรถจักรยานยนต์ในประเทศกัมพูชามีการเติบโตขึ้นทุกปี จากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์ ช่วง 6 เดือนแรกของปี 2012 มีรถยนต์นำเข้าเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 45 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันของปี 2011 หนังสือพิมพ์พนมเปญระบุว่าตัวเลขรถยนต์นำเข้าทั้งสิ้น 486,000 คัน (เดือนมกราคม – เดือนมิถุนายน) คิดเป็นมูลค่านำเข้าทั้งสิ้น 239 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในขณะที่ในช่วงเดียวกันของปี 2011 มีรถยนต์นำเข้าทั้งสิ้นประมาณ 335,000 คัน คิดเป็นมูลค่า 175 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ การนำเข้ารถยนต์นี้มีใช้แต่เพียงรถยนต์นั่งเท่านั้น ซึ่งการนำเข้ารถยนต์นั่งคิดเป็นร้อยละ 28 จากยอดนำเข้าทั้งหมด นอกนั้นเป็นรถแทรกเตอร์ รถบรรทุก รถประจำทาง และรถเฉพาะ (Special vehicles) เช่น รถดับเพลิงและรถพยาบาล อย่างไรก็ตามกระทรวงคมนาคม คาดการณ์ว่าจะมีรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่ในประเทศ ร้อยละ 80 ต่อวัน

ตารางที่ 4 เส้นทางคมนาคมขนส่งในประเทศกัมพูชา

Route No.	Itinerary	Length (km)	Paved (km)	Unpaved (km)
			2 Lanes or more 1 Lane	
AH1	Bavet – Phnom Penh - Poipet	575	573	2
AH11	Tranpeangkreal – Stung Treng – Kratie – Phnom Penh - Sihanoukville	765	764	1
Total		1,340	1,337	3

ที่มา: UNESCAP



3.3.4 ประเทศมาเลเซีย

ระบบขนส่งทางถนนในประเทศมาเลเซีย เป็นระบบขนส่งหลักซึ่งอยู่ภายใต้กระทรวงโยธาธิการ (Ministry of Works: MOW) ทำหน้าที่ในการวางแผน ก่อสร้างและซ่อมแซมถนนสายหลักในประเทศ ถนนสายสำคัญของคาบสมุทรมลายู ถูกสร้างขึ้นในยุคอาณานิคมอังกฤษก่อนปีคริสต์ศักราช 1957 ในขณะนั้น รัฐบาลอังกฤษสร้างถนนขึ้นเพื่อให้การขนส่งสินค้าและสะดวกขึ้น ในรัฐซาบาร์ ถนนสายหลักส่วนใหญ่ ถูกสร้างขึ้นระหว่างการยึดครองบอร์เนียวเหนือ ซึ่งเป็นรัฐในการดูแลของบริติชบอร์เนียวเหนือของอังกฤษ ระหว่างปี ค.ศ. 1882-1946 โดยในรัฐซาบาร์ ถนนสายหลักจะใช้สัญลักษณ์ที่ขึ้นต้นด้วยตัวอักษร A ตามด้วยหมายเลขเส้นทาง ซึ่งจะแตกต่างจากสัญลักษณ์ที่ใช้บนถนนในคาบสมุทรมลายู ที่ใช้เพียงตัวเลขบนป้ายบอกเส้นทาง สำหรับรัฐซาราวัก เริ่มมีการพัฒนาระบบขนส่งทางถนนภายหลังจากการเข้าร่วมเป็นสหพันธรัฐของประเทศมาเลเซียในปี ค.ศ. 1963 โดยรัฐบาลมาเลเซีย เริ่มที่จะสร้างระบบเครือข่ายถนนเพื่อเชื่อมต่อระหว่างรัฐซาราวักและรัฐซาบาร์ โดยรู้จักกันดีในนาม “Pan Borneo Highway”

การคมนาคมขนส่งในประเทศมาเลเซีย เริ่มมีการพัฒนาขึ้นตั้งแต่ยุคสมัยการปกครองอาณานิคมของอังกฤษ ระบบการคมนาคมขนส่งในประเทศมีพื้นที่ครอบคลุม 63,445 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นทางด่วนระยะทาง 1,630 กิโลเมตร ทางหลวงสายหลักของประเทศมีระยะทางประมาณ 800 กิโลเมตร เริ่มต้นจากชายแดนประเทศไทยถึงประเทศสิงคโปร์ ระบบขนส่งทางถนนฝั่งคาบสมุทรมลายู หรือ มาเลเซียตะวันตก มีความทันสมัยและสะดวกมาก ในขณะที่ทางฝั่งมาเลเซียตะวันออกยังไม่ได้ได้รับการพัฒนามากนัก ระบบการขนส่งหลักที่ใช้ในประเทศ ได้แก่ รถประจำทาง รถไฟ รถยนต์ส่วนบุคคล รวมไปถึงการขนส่งทางอากาศ

ประเทศมาเลเซีย มีสนามบินนานาชาติ 6 แห่ง สายการบินของประเทศ คือ Malaysia Airlines ซึ่งให้บริการทั้งสายการบินในประเทศ และระหว่างประเทศ การเดินทางระหว่างเมืองใหญ่ๆ ส่วนใหญ่นิยมเดินทางโดยเครื่องบิน และระบบการขนส่งทางราง โดยรัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการเอง ครอบคลุมพื้นที่ 1,798 กิโลเมตร โดยจะอยู่ฝั่งตะวันตก

ถนนสายเอเชียเชื่อมต่อประเทศมาเลเซียเข้ากับสิงคโปร์และไทย และยังสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือที่สำคัญ อาทิเช่น Port Klang และ Johor Bahru ประเทศมาเลเซียทำการปรับปรุงคุณภาพของทางด่วนทั้งสายเหนือและใต้ รวมถึงทางหลวงอื่นๆ ให้ดีขึ้น ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชน ประเทศมาเลเซียมีการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่องรวมถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศซึ่งเป็นรายได้หลักของภาครัฐ มาเลเซียมีการลงทุนในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็นสนามบินหรือเทคโนโลยีสารสนเทศ ประเทศมาเลเซียเป็นผู้ผลิตดีบุกและยาง เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์, สิ่งทอ, เหล็ก, น้ำมันปาล์ม, ไม้ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่นๆ ที่สำคัญ

ทางหลวง หรือ Federal roads ในประเทศมาเลเซีย มีความยาวประมาณ 49,935 กิโลเมตร โดยทางหลวงจะใช้ตัวเลขเป็นสัญลักษณ์ เช่น ทางหลวงหมายเลข 1 ใช้สัญลักษณ์  หากเป็นเส้นทางในเขตรัฐต่างๆ จะใช้สัญลักษณ์เมืองตามด้วยตัวเลข ทางหลวงในประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นถนน 2 ช่องทาง ใช้ระบบการขับขีพวงมาลัยขวา ขับขี่ชิดซ้าย ซึ่งเหมือนกับการขับขี่ในประเทศไทย สำหรับบางพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น เช่น ในเขตเมือง ทางหลวงอาจมีได้ถึง 4 ช่องทาง เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขับขี่ หรือในเขตพื้นที่ที่เป็นหุบเขา อาจมีการเพิ่มเส้นทางพิเศษสำหรับรถที่ขับช้า เช่น รถโดยสาร หรือรถบรรทุก นอกจากนี้ ทางหลวงในประเทศมาเลเซียบางพื้นที่อาจมีช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยจะถูกจำกัดไว้ในช่องทางซ้ายสุดของถนนในแต่ละเส้นทาง แยกจากถนนสายหลัก โดยจะมีเส้นสีดำสลับขาว เพื่อช่วยให้รถจักรยานยนต์ที่ขับเร็วสามารถขับแซงรถที่ขับช้าได้ และเพื่อให้สามารถเลี้ยวขวาออกจากถนนได้

ทางด่วน (Expressways) หรือที่เรียกว่า access-controlled high-speed routes เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย 2 หรือ 3 ช่องทาง ความเร็วสูงสุดกำหนดที่ 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถจักรยานยนต์สามารถใช้ทางด่วนได้โดยไม่ต้องเสียค่าผ่านทาง แต่สำหรับรถยนต์ต้องเสียค่าผ่านทางซึ่งแต่ละด่านเก็บอัตราต่างกัน รถจักรยานและรถแทรกเตอร์ ไม่อนุญาตให้ใช้ทางด่วน

ประเทศมาเลเซีย มีถนนสายเอเชีย 3 เส้นทาง ได้แก่ Asian Highway Route 2 (AH2), Asian highway Route 18 (AH18) และ Asian Highway Route 150 (AH150) โดย

- **Asian Highway Route 2 (AH2)** ประกอบด้วย North-South Expressway, New Klang Valley Expressway, North – South Expressway Central Link, Federal Route 1, Skudai Highway และ Jajor Causeway ระยะทางประมาณ 821 กิโลเมตร
- **Asian highway Route 18 (AH18)** ประกอบด้วย Federal Route 3, Sultan Mahmud Bridge Highway, Kuantan Bypass และ Tebrau Highway ระยะทาง 774 กิโลเมตร ถนนสายเอเชีย AH18 จะเป็นเส้นทางที่เชื่อมถนนชายฝั่งตะวันออกทางภาคใต้ของประเทศไทยระหว่างอำเภอหาดใหญ่ ผ่านทางหลวงหมายเลข 3 ของประเทศมาเลเซีย ในเขตรัฐยะโฮร์บาห์รู
- **Asian Highway Route 150 (AH150)** ประกอบด้วย Pan Borneo Highway และ Miri – Baram Highway ซึ่งทั้งสองเส้นทางจะอยู่ทางฝั่งมาเลเซียตะวันออก



รูปที่ 6: โครงข่ายคมนาคมประเทศมาเลเซีย

ตารางที่ 5 เส้นทางคมนาคมขนส่งในประเทศมาเลเซีย

Route No.	Itinerary	Length (km)	Paved (km)		Unpaved (km)
			2 Lanes or more	1 Lane	
AH2	Second linkage – Senai Utara – Seremban – Kuala Lumpur – Butterworth – Bukit Kayu Hitam*	821	821		
AH18	Rantau Panjang – Kota Bharu – Kuantan – Johor Bahru	774	774		
Total		1,614	1,614		

ที่มา: UNESCAP

3.3.5 ประเทศไทย

ประเทศไทยมีระบบคมนาคมขนส่งที่ได้มาตรฐาน ซึ่งเส้นทางสายเอเชียในประเทศไทยมีทั้งหมด 12 สาย แบ่งออกเป็นสายประธาน 3 สาย และสายรองอีก 9 สาย สายประธาน ได้แก่ สาย AH 1 AH 2 และ AH 12

- **สาย AH 1** เริ่มจากพรมแดนประเทศเมียนมาร์ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านจังหวัด นครสวรรค์ นครนายก ปราจีนบุรี ไปจนถึงพรมแดนกัมพูชาที่อำเภออรัญประเทศ โดยมี ระยะทางทั้งสิ้น 703 กิโลเมตร
- **สาย AH 2** เริ่มจากพรมแดนประเทศเมียนมาร์ที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ลงมาจรด ชายแดนบ้านจันทโหลน จังหวัดสงขลา เป็นระยะทางทั้งสิ้น 2,254 กิโลเมตร
- **สาย AH 12** เริ่มจากทางแยกต่างระดับหินกอง จังหวัดสระบุรี (เป็นจุดซึ่งสาย AH 1 และ AH 12 มาบรรจบ) ไปทางตะวันออกเฉียงเหนือตามถนนมิตรภาพ ผ่านจังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี จนกระทั่งถึงจังหวัดหนองคาย เป็นระยะทาง 520 กิโลเมตร

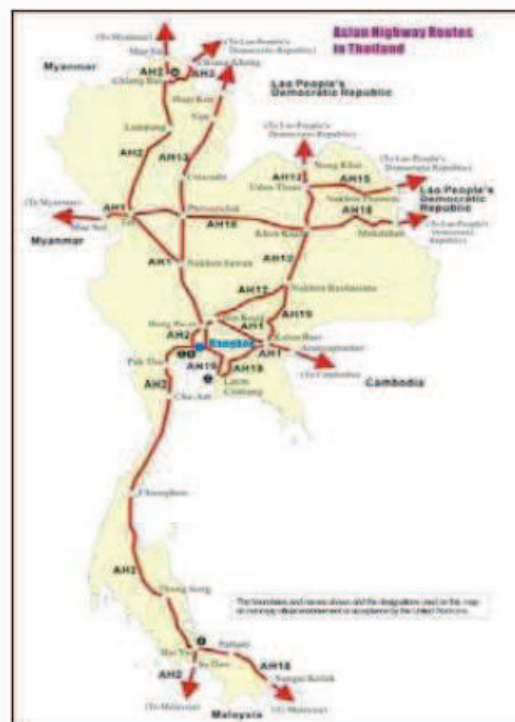
สำหรับทางสายรอง ได้แก่ สาย AH 3, AH 13, AH 15, AH 16, AH 18, AH 19, AH 112, AH 121 และ AH 123

- **สาย AH 3** เริ่มจากพรมแดน สปป. ลาว ที่อำเภอเชียงของ ไปบรรจบกับสาย AH2 ที่จังหวัด เชียงราย ระยะทาง 116.5 กิโลเมตร
- **สาย AH 13** เริ่มจากพรมแดน สปป. ลาว. ที่ด่านบ้านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ ผ่าน จังหวัดน่าน แพร่ อุดรดิตถ์ พิษณุโลก พิจิตร บรรจบกับสาย AH2 ที่จังหวัดนครสวรรค์ ระยะทาง 557 กิโลเมตร
- **สาย AH 15** เริ่มจากจังหวัดอุดรธานี ผ่านจังหวัดสกลนคร ไปสิ้นสุดที่จังหวัดนครพนม ระยะทาง 254 กิโลเมตร
- **สาย AH 16** เริ่มจากพรมแดน สปป. ลาว. ที่สะพานมิตรภาพไทย – ลาว จังหวัดมุกดาหาร ผ่าน จังหวัดกาฬสินธุ์ ขอนแก่น อ.หล่มสัก อ.วังทอง พิษณุโลก สุโขทัย บรรจบกับสาย AH2 ที่จังหวัด ตาก ระยะทาง 688.5 กิโลเมตร
- **สาย AH 18** เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจากสาย AH2 ที่จังหวัดสงขลา ผ่านหาดใหญ่ ปัตตานี นราธิวาส ไปจรดเขตแดนประเทศมาเลเซีย ที่สุไหงโกลก ระยะทาง 311 กิโลเมตร
- **สาย AH 19** เริ่มจากกรุงเทพมหานคร ผ่านเข้าจังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา อำเภอกบินทร์บุรี สิ้นสุดที่อำเภอปักธงชัย ระยะทาง 459.5 กิโลเมตร

- **สาย AH 112** จากอำเภอบางสะพาน จรดพรมแดนประเทศเมียนมาร์ ระยะทาง 29 กิโลเมตร
- **สาย AH 121** เริ่มต้นจากจังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัดอำนาจเจริญ อำเภอสวรรณภูมิ อำเภอพยัคฆภูมิพิสัย บุรีรัมย์ อำเภอนางรอง อำเภอตาพระยา ไปบรรจบกับสาย AH1 ที่ตัวเมืองสระแก้ว ระยะทาง 458.5 กิโลเมตร
- **สาย AH 123** เริ่มต้นจากพรมแดนประเทศเมียนมาร์ ที่บ้านน้ำพุร้อน ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี นครปฐม กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด สิ้นสุดที่พรมแดนกัมพูชาที่บ้านหาดเล็ก ระยะทาง 747.5 กิโลเมตร

ในการเดินทางทางถนนนั้น หากต้องการทราบว่าอยู่บนทางหลวงเลขที่เท่าใด ให้ดูจากป้ายข้างไหล่ทางทางด้านซ้ายมือซึ่งเป็นสีขาว และมีเส้นกรอบบางสีดำเป็นรูปครุฑ มีตัวเลขอยู่ในกรอบครุฑ ถ้าเป็นตัวเลขตัวเดียว เช่น 1 หรือ 2 หรือ 3 จะเป็นถนนสายประธานหรือสายหลัก ถ้าเป็นตัวเลขตั้งแต่ 3-4 ตัวขึ้นไป มักจะเป็นสายย่อยที่แยกไปจากสายหลัก ส่วนที่มีป้ายสีขาว มีตัวเอใหญ่ สีฟ้าเข้ม และมีหมายเลขกำกับ เช่น AH 1, AH 2, AH 12, AH 14 เป็นทางหลวงสายเอเชียในส่วนที่ผ่านประเทศไทย

ปัจจุบันทางหลวงสายเอเชียที่สร้างเสร็จและใช้งานได้ มีประมาณร้อยละ 80 ส่วนเส้นทางที่ยังใช้ไม่ได้ คือ เส้นทางจากไทยผ่านประเทศเมียนมาร์ และจากบังกลาเทศผ่านเนปาล ซึ่งหากเส้นทางสายเอเชียสำเร็จเรียบร้อย ประชาชนชาวไทยและประเทศต่าง ๆ จะสามารถเดินทางโดยรถยนต์ ผ่านประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย เข้าไปถึงประเทศในทวีปยุโรปได้



รูปที่ 7: โครงข่ายคมนาคมประเทศไทย

ตารางที่ 6 เส้นทางคมนาคมขนส่งในประเทศไทย

Route No.	Itinerary	Length (km)	Paved (km)	Ferry (km)
			2 Lane or more	
AH1	Aranyaprathet – Kabin Buri – Hinkong – Bang Pa-in (Bangkok) – Nakhon Sawan – Tak – Mae Sot	701	7	
AH2	Sa Dao – Hat Yai – Bangkok – Bang Pa-in – Nakhon Sawan – Tak – Chiang Rai – Mae Sai – Tachilek	1,549	54	
AH3	Chiang Khong – Chiang Rai	117	1	1
AH12	Nong Khai – Udon Thani – Khon Kaen – Nakhon Ratchasima – Hin Kong	511	5	
AH13	Huai Kon – Nan – Uttaradit – Phitsanulok – Nakhon Sawan	557		
AH15	Nakhon Phanom – Udon Thani	243	24	1
AH16	Mukhdahan – Khon Kaen – Phitsanulok – Tak	708	7	1
AH18	Hat Yai – Sungai Kolok	268	2	
AH19	Nakhon Ratchasima – Kabin Buri – Laem Chabang – Chonburi – Bangkok	458		
Total		5,113	4	3

ที่มา: UNESCAP

เส้นทางเศรษฐกิจสายเอเชียที่สำคัญอีกเส้นทางหนึ่ง ก็คือ เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองสำคัญๆ ในกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion หรือ GMS Economic Corridors) ซึ่งหลังจากกระแสการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อาจคุ้นเคยกันในชื่อ “อีสต์-เวสต์คอร์ริดอร์” หรือ “นอร์ธ-เซาธ์คอร์ริดอร์” ประกอบด้วย 6 ประเทศสำคัญ ได้แก่ ไทย จีน (มณฑลยูนนาน) เวียดนาม กัมพูชา สปป. ลาว และประเทศเมียนมาร์ โดยกลุ่มประเทศเหล่านี้ มีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้านคน มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาการค้า การลงทุนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งโครงการนี้ได้รับเงินอุดหนุนจาก ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) โดยมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานในหลายๆ แขนง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเส้นทางคมนาคมทางถนน ประเทศไทยลงนามกรอบความร่วมมือเมื่อปี พ.ศ. 2535



GMS Economic

เส้นทางแนวระเปียงเศรษฐกิจ (GMS Economic Corridors) แบ่งเส้นทางการคมนาคมออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ ตามภูมิภาค ได้แก่

1. เส้นทางแนวระเปียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)



ที่มา: ภาพจาก ADB

North-South Corridors

เป็นเส้นทางหลักของ GMS Economic Corridors เน้นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เข้ากับภูมิภาคแหลมทอง โดยผ่านถนนในแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งจุดเริ่มต้นของถนนในแนวเหนือ-ใต้ คือ เมืองคุนหมิง จุดปลายจะแยกเป็นสองสาย คือ ประเทศไทย และประเทศเวียดนาม เส้นทางในกลุ่มเหนือ-ใต้ แบ่งออกเป็น 3 เส้นทางย่อย ดังนี้

1.1 แนวระเบียงย่อยด้านตะวันตก (Western Subcorridor) หรือ R3 เริ่มต้นจากเมืองคุนหมิง ผ่านจังหวัดเชียงราย ลงมาถึงกรุงเทพฯ โดยมีส่วนที่ผ่าน สปป. ลาวและประเทศเมียนมาร์เล็กน้อย มีระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร เส้นทางที่สำคัญ คือ สายตะวันตก ซึ่งเชื่อมต่อประเทศจีนตอนใต้กับกรุงเทพฯ มีรหัสว่าเส้นทาง R3 แบ่งเป็นเส้นทางย่อยทางตะวันออก (R3E) ที่ผ่านสปป. ลาว (อ.เชียงของ – ห้วยทราย – หลวงน้ำทา – บ่อเต็น/บ่อหาน – เชียงรุ้ง – คุนหมิง) และเส้นทางย่อยทางตะวันตก (R3W) ที่ผ่านประเทศเมียนมาร์ (อ.แม่สาย – ท่าพี่เหล็กของเมียนมาร์ – เชียงตุง – พรมแดนเมียนมาร์ – ตำบลของจีน รวมกันเส้นทาง R3E ที่เมืองเชียงรุ้ง ไปยังคุนหมิง)



ที่มา: กระทรวงคมนาคม

เส้นทาง R3 ส่วนที่อยู่นอกประเทศ

เส้นทางสาย R3E ส่วนของกรุงเทพฯ - เชียงราย ระยะทางยาว 830 กิโลเมตร เป็นทาง 4 เลน (ข้อมูลจากกระทรวงคมนาคม เดือนธันวาคม 2553) ยังเหลือส่วนของจ.เชียงราย ไปยัง อ.เชียงของ (ซึ่งอยู่ติดกับพรมแดน) ยาว 115 กิโลเมตร ยังเป็นเส้นทาง 2 เลนอยู่ และยังต้องสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ อ.เชียงของ ซึ่งไทยและจีนจะร่วมสร้าง กำหนดแล้วเสร็จปี 2555 ส่วนเส้นทางใน สปป. ลาว ระยะทาง 228 กิโลเมตรนั้นเสร็จสิ้นแล้ว โดยได้รับเงินอุดหนุนจาก ADB ไทยและจีน และเส้นทาง R3W ในส่วน of ประเทศไทย คือ กรุงเทพฯ - แม่สาย และสะพานข้ามแม่น้ำสาย เสร็จสมบูรณ์หมดแล้ว โดยเส้นทาง R3 ช่วยให้การค้าตามแนวชายแดนเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะเขต “สี่เหลี่ยมมรกต” ระหว่างไทย-สปป.ลาว-เมียนมาร์-จีน

1.2 แนวระเบียงย่อยกลาง (Central Subcorridor) เริ่มต้นจากเมืองคุนหมิง สิ้นสุดที่เมืองฮานอย เมืองหลวงของประเทศเวียดนาม โดยจะเชื่อมต่อกับทางหลวงสายเอเชีย A1 ซึ่งวิ่งในทิศเหนือ-ใต้ของประเทศเวียดนามที่เมืองฮานอย

1.3 แนวระเบียงย่อยด้านตะวันออก (Eastern Subcorridor) เริ่มต้นจากเมืองหนานหนิง มณฑลกว่างซี (Guangxi) ประเทศจีน มายังเมืองฮานอย โดยสามารถเลือกได้ว่าจะเป็นเส้นทางเลียบชายทะเล หรือเส้นทางในทวีป

2. เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)



ที่มา: กระทรวงคมนาคม

เส้นทาง R2 – เมียนมาร์ – ไทย – สปป. ลาว – เวียดนาม

East-West Economic Corridor เป็นเส้นทางที่สองในแนวตะวันออก - ตะวันตก ซึ่งเป็นการตัดขวางเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออก และมหาสมุทรอินเดียทางตะวันตก เส้นทางกลุ่ม EWEC มีเส้นทางหลักสายเดียว โดยเริ่มต้นจากเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม (ซึ่งเป็นเมืองท่าสำคัญของเวียดนาม) ตัดผ่าน สปป. ลาวและไทย มายังเมืองเมาะละแหม่ง หรือเมาะลำไย (Mawlamyine) ในประเทศเมียนมาร์ มีระยะทาง 1,320 กิโลเมตร

จุดข้ามแดนสำคัญในเส้นทาง R2 คือ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่สอง ที่จังหวัดมุกดาหารกับสะหวันนะเขต และด่านที่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก กับเมืองเมียวดีของเมียนมาร์ นอกจากนี้เส้นทาง R2 ยังพาดผ่านจังหวัดตาก สุโขทัย พิษณุโลก อำเภอหล่มสัก อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร

เส้นทาง R2 มีระยะทางรวมประมาณ 1,530 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางในส่วนของประเทศเมียนมาร์ ช่วงเมาะละแหม่ง – เมียวดี ระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร ไทยได้ให้ความช่วยเหลือ โดยให้เงินกู้เมียนมาร์ในการปรับปรุงถนนช่วงแม่สอด/ เมียวดี – ฝะอั้น เป็นระยะทาง 153 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างไทย – เมียนมาร์ – อินเดีย

สำหรับเส้นทางในส่วนของไทย จากอ.แม่สอด จังหวัดตาก ถึง จังหวัดมุกดาหาร ระยะทาง 770 กิโลเมตร กรมทางหลวงมีแผนที่จะก่อสร้างขยายเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ซึ่งในปัจจุบันเส้นทางดังกล่าวได้ก่อสร้างเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรแล้วเสร็จ 233 กิโลเมตร อีกทั้งไทยยังมีแผนที่จะขยายสะพาน

ข้ามแม่น้ำโขงเป็น 4 ช่องทาง (ช่วงมุกดาหาร – สะหวันนะเขต) ระยะทาง 317 กิโลเมตร รวมทั้งถนนเชื่อมต่อสะพาน ระยะทาง 6.1 กิโลเมตร โดยไทยและ สปป. ลาว ได้ขอเงินกู้จาก JBIC ในวงเงินค่าก่อสร้างประมาณ 4,753.7 ล้านบาท หรือประมาณ 2,800 ล้านบาท โดยการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่นจนแล้วเสร็จ ซึ่งลักษณะสะพานเป็นขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีทางรถไฟ ความยาว 1,600 กิโลเมตร ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2549

ในส่วนของสปป. ลาวและเวียดนามนั้น การก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 9 ใน สปป.ลาว และเวียดนาม ใกล้แล้วเสร็จ สำหรับการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 1 ในเวียดนาม ได้ก่อสร้างอุโมงค์ไฮวาน ยาว 6,400 เมตร เพื่อเชื่อมโยงเมืองเว้กับเมืองดานัง ซึ่งในขณะนี้การก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือดานังจอง เวียดนาม ใช้เงินกู้จากญี่ปุ่นมาดำเนินการ

ในส่วนของเมียนมาร์ ไทยมีความตั้งใจที่จะให้ความช่วยเหลือแก่เมียนมาร์ ในการปรับปรุงถนนช่วง อ. แม่สอด/ เมียวดี – พะอัน – ท่าตอน ระยะทางประมาณ 189 กิโลเมตร สามารถเชื่อมโยง ท่าเรือมะละแหม่ง (เมียนมาร์) – ท่าเรือดานัง (เวียดนาม)

3. เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)



ที่มา: ภาพจาก ADB

เส้นทางสาย Southern Corridor

Southern Economic Corridor เป็นเส้นทางสายสุดท้ายซึ่งเชื่อมระหว่างประเทศไทย กัมพูชา และ เวียดนาม แบ่งเป็น 4 เส้นทางย่อย เรียงตามแนวนอน-ล่าง

1. เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร เริ่มต้นจาก กรุงเทพฯ ผ่าน ราชอาณาจักร (ไทย) – ปอยเปต – พนมเปญ – บาเวต (กัมพูชา) - ไปยังนครโฮจิมินห์ซิตี้ และสุดที่ เมืองหวงเต่าหรือวังเทา (Vang Tau) ริมชายทะเลเวียดนาม ซึ่งเชื่อมโยงเมืองสำคัญทางการค้า ที่มี ประชากรหนาแน่นของทั้ง 3 ประเทศ
2. เส้นทางสายเหนือ (Northern Subcorridor) ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร เริ่มต้นจาก กรุงเทพฯ ไปยัง ราชอาณาจักร (ไทย) (เส้นทางเดียวกับเส้นทางสายกลาง) – ปอยเปต - เมื่อเข้าเขตกัมพูชาแล้วจะแยก ไปทางเหนือ ผ่านเสียมเรียบ (เสียมราฐ) – สตึงเตริง (Stung Treng) – รัตนคีรี (Rattanakiri) – Ou Ya dav (กัมพูชา) – PleiKu - สิ้นสุดที่เมือง Quy Nhon ทางตอนกลางของเวียดนาม เชื่อมโยงแหล่ง ท่องเที่ยวสำคัญระดับโลก และแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ จากกรุงเทพฯ สู่ นครวัด และเขาพระวิหาร ในประเทศกัมพูชา ผ่านตอนกลางของเวียดนามเข้าสู่พื้นที่ชายฝั่งเวียดนาม
3. เส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor) ระยะทาง 970 กิโลเมตร เริ่มต้น จาก กรุงเทพฯ ผ่านทางภาคตะวันออกของไทยเลียบอ่าวไทย ออกที่จังหวัดตราด ข้ามไปยังเกาะกง ประเทศกัมพูชา – กำปอต (กัมพูชา) – ฮาเตียน (Ha Tien) – Ca Mau - และสิ้นสุดที่เมือง Nam Can ปลายแหลมของประเทศเวียดนาม เชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Seaboard ของไทยกับชายฝั่งของ กัมพูชา และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ไทย – กัมพูชา – เวียดนาม
4. เส้นทางเชื่อมภายในทวีป (Interconnector Link) เป็นเส้นทางแนวตั้งผ่านประเทศกัมพูชาและสปป. ลาว เริ่มจาก สีหนุวิลล์ – พนมเปญ – กราติ – สตึงเตริง (Stung Treng) – ดังกาลอ (ตระเปียง ครีล) – ปากเซ – สะหวันนะเขต เส้นนี้เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมเส้นทาง 3 เส้นทางก่อนหน้า เข้ากับแนว พื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ในแนวตั้ง

นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางสายสำคัญอีก 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง สายกลาง หรือ R1 (กรุงเทพ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา) และเส้นทาง เลียบชายฝั่งตอนใต้ หรือ R10 ซึ่งเส้นทาง R1 มีระยะทางรวมประมาณ 1,040 กิโลเมตร ในส่วนของประเทศไทย ดำเนินการปรับปรุงถนนเป็น 4 เลน ตั้งแต่กบินทร์บุรี – สระแก้ว ระยะทาง 300 กิโลเมตร และประเทศ เวียดนาม ระยะทาง 170 กิโลเมตร จากโฮจิมินห์ – วังเตา ปรับปรุงถนน เป็น 4 เลน สมบูรณ์แล้ว แต่ในส่วนของกัมพูชา ระยะทาง 570 กิโลเมตร ยังอยู่ในช่วงการปรับปรุงโดยใช้เงินกู้จาก ADB จุดสำคัญในเส้นทาง R1 คือสะพาน Neak Loeng ทางตอนใต้ของกัมพูชา ซึ่งได้รับเงินกู้จาก ประเทศญี่ปุ่น คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2558



ที่มา: ภาพจาก ADB

การสร้างเส้นทางในกัมพูชา

สำหรับเส้นทางเลียบชายทะเล R10 ระยะทางรวมประมาณ 900 กิโลเมตร เป็นเส้นทางสำคัญสำหรับธุรกิจการประมง พลังงาน และอุตสาหกรรมเบา ประเทศไทย ดำเนินการปรับปรุงถนนเป็น 2 เลน ช่วงจังหวัดตราด – บ้านหาดเล็ก ระยะทาง 380 กิโลเมตร กัมพูชา ระยะทาง 280 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการปรับปรุง ซึ่งส่วนใหญ่ใช้เงินกู้ในการปรับปรุงเส้นทาง และประเทศเวียดนาม ระยะทางประมาณ 240 กิโลเมตร ช่วงฮาเตียน – น้ำคาน ซึ่งกู้เงินจาก ADB มาบูรณะ



ภาพรวมเส้นทาง R1



ภาพรวมเส้นทาง R10

ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบด้านการขนส่งสินค้าทางถนนในเรื่องตำแหน่งที่มีอาณาเขตติดต่อกับพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้านในทุกทิศทาง ถนนสายเอเชียของไทยสามารถเชื่อมไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านได้ในทุกๆ ด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศเมียนมาร์ ที่มีระยะทางยาวที่สุด ผ่านทางจังหวัดเชียงราย แม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง รองลงมาได้แก่ สปป.ลาว สามารถเดินทางผ่านจังหวัดเชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เลย หนองคาย นครพนม อำนาจเจริญ มุกดาหาร และอุบลราชธานี สำหรับประเทศกัมพูชา สามารถเดินทางผ่านทางจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด และมาเลเซีย ผ่านทางจังหวัดสตูล สงขลา ยะลา และนราธิวาส นอกจากนี้ ประเทศไทยยังสามารถใช้เส้นทางที่ผ่านประเทศดังกล่าวข้างต้นขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศจีนตอนใต้ และประเทศเวียดนามทางด้านตะวันออกได้อีกด้วย ประเทศไทยได้พัฒนากรอบความร่วมมือทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างเครือข่ายและเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน ผ่านจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยจุดผ่านแดนดังกล่าวแบ่งออกเป็น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรนเพื่อการค้า⁸ ซึ่งประเทศไทย มีจุดผ่านแดนถาวรกับเมียนมาร์ 3 จุด สปป. ลาว 13 จุด กัมพูชา 6 จุด และมาเลเซีย 7 จุด ดังนี้

⁸ จุดผ่านแดนถาวร มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ สามารถสัญจรไปมาเพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่น ๆ โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ปัจจุบันมีจุดผ่านแดนถาวรทั่วประเทศอยู่ทั้งสิ้น 28 แห่ง

- จุดผ่านแดนถาวรประเทศไทย – เมียนมาร์ 3 จุด

ไทย	เมียนมาร์
1. อ. แม่สาย จ. เชียงราย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน
2. อ. แม่สอ จ. ตาก	เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง
3. อ. เมือง จ. หนอง	เมืองเกาะสอง เขตตะนาวศรี

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

- จุดผ่านแดนถาวรประเทศไทย – สปป. ลาว 13 จุด (ด่านสากล 5 ด่าน)

ไทย	สปป. ลาว
1. อ. เชียงแสน จ. เชียงราย	เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว
2. อ. เชียงของ จ. เชียงราย	เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (ด่านสากล)
3. ด่านห้วยโก๋น อ. เฉลิมพระเกียรติ จ. น่าน	บ. น้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยบุรี
4. ด่านปากห้วย อ. ท่าลี่ จ. เลย	เมืองแก่นท้าว แขวงไชยบุรี
5. ด่าน อ. เชียงคาน จ. เลย	เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์
6. ด่านคกไฟ อ. ปากชม จ. เลย	บ.วัง เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์
7. ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จ. หนองคาย	บ. ดงพูน เมืองหาดทรายฟอง กำแพงนครเวียงจันทน์
8. ด่านท่าเตี๊จ อ. เมือง จ. หนองคาย	ท่าเตี๊จ กำแพงนครเวียงจันทน์
9. ด่านบึงกาฬ จ. หนองคาย	เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ (ด่านสากล)
10. ด่าน อ. เมือง จ. นครพนม	เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน (ด่านสากล)
11. ด่าน อ. เมือง จ. มุกดาหาร	เมืองคันทะบุรี แขวงสะหวันนะเขต (ด่านสากล)
12. ด่าน บ. ปากแซง กิ่ง อ. นาตาล จ. อุบลราชธานี	บ. ปากตะพาน เมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน
13. ด่านช่องเม็ก อ. สิรินคร	บ. วังเตา แขวงจำปาสัก (ด่านสากล)

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

จุดผ่านแดนชั่วคราว เป็นการเปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้ เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้แน่นอนเฉพาะกิจ ไม่มีผลกระทบด้านความมั่นคงปลอดภัย เมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วจะปิดจุดผ่านแดนทันที ปัจจุบันมีจุดผ่านแดนชั่วคราวเพียง 1 แห่ง ที่ชายแดนด้านประเทศเมียนมาร์ (ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี)

จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น เพื่อการค้าผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภค – บริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ปัจจุบันมีจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าทั่วประเทศทั้งสิ้น 39 แห่ง

● จุดผ่านแดนถาวรประเทศไทย – กัมพูชา 6 จุด

ไทย	กัมพูชา
1. ด้านช่องสะงำ อ. ภูสิงห์ จ. ศรีสะเกษ	ช่องสะงำ อ. อัลลองเวง
2. ด้านช่องจอม อ. กาบเชิง จ. สุรินทร์	โอรส์เมียด
3. ด้าน บ. คลองลึก อ. อรัญประเทศ จ. สระแก้ว	ปอยเปต จ. บันเตียเมียนเจย
4. ด้าน บ. แหยม อ. โป่งน้ำร้อน จ. จันทบุรี	บ. ตวง จ. พระตะบอง
5. ด้าน บ. ผักกาด อ. โป่งน้ำร้อน จ. จันทบุรี	เมืองพรม กรุงไพลิน จ. พระตะบอง
6. ด้าน บ. หาดเล็ก อ. คลองใหญ่ จ. ตราด	จามเยียม จ. เกะกิง

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

● จุดผ่านแดนถาวรประเทศไทย – มาเลเซีย 7 จุด

ไทย	มาเลเซีย
1. ด้าน ตม. ตากใบ อ. ตากใบ (ท่าเรือ) จ. นราธิวาส	ด้านเบ็งกอลันกูโบ รัฐกลันตัน
2. ด้าน ตม. สุโงโกลก จ. นราธิวาส	ด้านรัฐตูปันยัง รัฐกลันตัน
3. ด้าน ตม. เบตง อ. สะเดา จ. สงขลา	ด้านบูกิตปิอราปิด
4. ด้าน ตม. สะเดา อ. สะเดา จ.	ด้านบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์
5. ด้าน ตม. ปาดังเบซาร์ จ. สงขลา	ด้านปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส
6. ด้าน ตม. วังประจัน อ. ควนโดน จ. สตูล	ด้านวังเกลียน รัฐเปอร์ลิส
7. ด้าน ตม. สตูล (ท่าเรือ) อ. เมือง จ. สตูล	ท่าเรือกัวลาเปอร์ลิส รัฐเปอร์ลิส

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีแผนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร⁹ เพื่อเพิ่มศักยภาพของด้านศุลกากรเพื่อรองรับการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางโลจิสติกส์ของ AEC โดยจำแนกตามลักษณะทางกายภาพ 3 กลุ่ม ประกอบด้วย

3.1 กลุ่มโครงการพัฒนาด้านศุลกากรบนเส้นทางเชื่อมโยงหลักของ AEC เป็นกลุ่มด้านศุลกากรที่อยู่บนเส้นทางเชื่อมโยงหลักของ AEC จะสอดคล้องกับเส้นทางคมนาคมหลักในการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ (Asian High Way Network) ได้แก่

- เส้นทาง AH 1 บ้านคลองลึก (ชายแดนไทย – กัมพูชา) – อรัญประเทศ – สระแก้ว – กบินทร์บุรี – ปราจีนบุรี – นครนายก – หินทอง – กรุงเทพฯ – อ่างทอง – สิงห์บุรี – ชัยนาท – นครสวรรค์ – กำแพงเพชร – ตาก – แม่สอด (ชายแดนไทย – เมียนมาร์)

⁹ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างอนาคตประเทศ (Thailand 2020)

- เส้นทาง AH 2 สะเดา (ชายแดนไทย – มาเลเซีย) – บ้านคลองแะ – บ้านคองหงส์ – บ้านคูหา – พัทลุง – ท่งสง – เวียงสระ – ไซยา – ชุมพร – ประจวบคีรีขันธ์ – เพชรบุรี – นครปฐม – กรุงเทพฯ – บางปะอิน – ตาก – ลำปาง – พะเยา – เชียงราย – แม่สาย (ชายแดนไทย – พม่า)
- เส้นทาง AH 3 เชียงของ – (ชายแดนไทย – ลาว) – เชียงราย
- เส้นทาง AH 12 สะพานมิตรภาพไทย – ลาว – หนองคาย – อุดรธานี – ขอนแก่น – นครราชสีมา – สระบุรี
- เส้นทาง AH 13 ห้วยโก๋น (ทุ่งช้าง) (ชายแดนไทย – ลาว) – น่าน – แพร่ – อุดรดิตถ์ – พิษณุโลก – นครสวรรค์
- เส้นทาง AH 15 นครพนม (สะพานมิตรภาพไทย – ลาว) – สกลนคร – อุดรธานี
- เส้นทาง AH 16 มุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย – ลาว) – กาฬสินธุ์ – หล่มสัก – พิษณุโลก – สุโขทัย
- เส้นทาง AH 18 สุโขทัย-ลก (ชายแดนไทย – มาเลเซีย) – ตากใบ – นราธิวาส – ปัตตานี – หาดใหญ่
- เส้นทาง AH 19 ปักธงชัย – กบินทร์บุรี – แกลงยาว – ชลบุรี – กรุงเทพฯ
- เส้นทาง AH 112 อำเภอคลองล้อย – อำเภอบางสะพานหนองคาย
- เส้นทาง AH 121 มุกดาหาร – อำนาจเจริญ – ยโสธร – บุรีรัมย์ – สระแก้ว
- เส้นทาง AH 123 บ้านพุน้ำร้อน (ชายแดนไทย – เมียนมาร์) – กาญจนบุรี – นครปฐม – กรุงเทพฯ – สมุทรปราการ – ชลบุรี – แกลงบัง – มาบตาพุด – ระยอง – จันทบุรี – คลองใหญ่

ตามเส้นทางเชื่อมหลักของ AEC ดังกล่าว กรมศุลกากรมีด้านศุลกากรที่ตั้งตามเส้นทางขนส่งหลัก เพื่อให้บริการศุลกากร การตรวจปล่อยสินค้า การควบคุมสินค้าผ่านแดน และการควบคุมทางศุลกากร ซึ่งกรมศุลกากรได้กำหนดโครงการย่อยเพื่อพัฒนาด้านศุลกากรต่างๆ ได้แก่

- | | |
|---|---|
| • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา (แห่งใหม่) | • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรมุกดาหาร |
| • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสุโขทัย-ลก | • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรนครพนม |
| • โครงการพัฒนาสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 | • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรหนองคาย |
| • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสกล | • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงของ |
| • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบ้านดอน | • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงแสน |
| • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรชุมพร | • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรแม่สอด (แห่งที่ 2) |
| • โครงการพัฒนาด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ | • โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรบริเวณจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน |

- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรจันทบุรี
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ด้านศุลกากรจุดผ่านแดนแห่งใหม่)
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรทุ่งช้าง
- โครงการพัฒนาศูนย์เอ็กซ์เรย์ตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ท่าเรือแหลมฉบัง

3.2 กลุ่มโครงการพัฒนาด้านศุลกากรบนเส้นทางเชื่อมโยงรอง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน เป็นกลุ่มด้านศุลกากรที่ตั้งอยู่ในเส้นทางต่อเนื่อง เป็นเส้นทางย่อยในการขนส่งสินค้าไปยังเส้นทางหลักของ AEC ซึ่งมีทั้งภารกิจที่เป็นด่านนำเข้า ส่งออกทางบก บริเวณชายแดนทางท่าเรือออกสู่ต่างประเทศโดยตรง ทางท่าอากาศยานภายในประเทศที่มีเที่ยวบินต่างประเทศเช่นเดียวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรมศุลกากรได้กำหนดโครงการย่อยเพื่อพัฒนาด้านศุลกากรต่างๆ ได้แก่

- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบ้านประกอบ
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบูเก๊ะตา ระยะที่ 3
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเบตง
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรปางดงเบซาร์
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานหาดใหญ่
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรตากใบ
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรสตูล
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรกระบี่
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรภูเก็ต
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานภูเก็ต
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเขมราฐ
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรบึงกาฬ
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าลี่
- โครงการพัฒนาสำนักงานศุลกากรภาคที่ 2
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ฝ่ายบริการศุลกากรลำพูน)
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน
- โครงการพัฒนาด้านศุลกากรเชียงใหม่
- โครงการพัฒนาด้านพรมแดนบ้านฮวก (ด้านศุลกากรเชียงใหม่)

3.3 กลุ่มโครงการสนับสนุนการเชื่อมโยงเพื่อการควบคุมทางศุลกากร เป็นกลุ่มโครงการเกี่ยวกับการจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์เพื่อใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติงาน และการควบคุมทางศุลกากร ทั้งที่เป็นเครื่องมือ อุปกรณ์พื้นฐาน และเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งจะสามารถอำนวยความสะดวกในการตรวจสอบได้อย่างแม่นยำ รวดเร็ว ไม่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งตลอดเส้นทางเคลื่อนย้ายสินค้าของ AEC ประกอบด้วยโครงการต่างๆ ดังนี้

- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV System) และระบบเทคโนโลยีอื่นที่เหมาะสมกับการควบคุมทางศุลกากร ระยะที่ 3
- โครงการจัดหาระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ระยะที่ 6
- โครงการจัดการรถยนต์ปฏิบัติการเพื่อเพิ่มสมรรถนะการควบคุมทางศุลกากร
- โครงการจัดหาเรือตรวจการณ์ศุลกากรเพื่อเพิ่มสมรรถนะการควบคุมทางศุลกากร

บทที่ 4

ข้อบังคับในการใช้รถ ใช้ถนน และกฎระเบียบด้านการจราจร



4.1 ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

จากที่เริ่มมีการปฏิวัติอุตสาหกรรมในประเทศเมียนมาร์ ส่งผลให้เกิดนวัตกรรมใหม่ๆ ขึ้นในภาคอุตสาหกรรม เปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรกรรมไปสู่สังคมอุตสาหกรรม ส่งผลให้การคมนาคมขนส่งเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและสังคม เมียนมาร์เริ่มนำรถยนต์เข้ามาใช้ในประเทศ และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดให้มีการจดทะเบียนรถยนต์ขึ้นในประเทศ โดยกำหนดเป็นข้อบังคับภายใต้กรมควบคุมบริหารการขนส่งทางถนน ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการขนส่งทางราง โดยมีวัตถุประสงค์หลักด้านมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก 4 ประการ ได้แก่

1. ตรวจสอบรถยนต์ให้เหมาะสมกับสภาพถนนและจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายข้อบังคับ
2. ทดสอบและออกใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์
3. ออกกฏจราจรสำหรับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนและผู้ใช้ถนน
4. จัดเก็บภาษีและรายได้ของรัฐให้เป็นไปตามกฎและระเบียบข้อบังคับ



กรมควบคุมบริหารการขนส่งทางถนน เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยจะดำเนินการกำกับดูแลการสอบขับขี่ และการออกข้อสอบสำหรับผู้สมัครที่มีสิทธิ์ได้รับใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงยกเว้นและควบคุมระเบียบพิเศษเพื่อใช้ในการบริการการฝึกการขับขี่และโรงเรียนสอนการขับรถ¹⁰

¹⁰ กฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการจราจรของประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ใบอนุญาตขับขี่ในประเทศเมียนมาร์ แบ่งออกเป็น 7 ประเภท ประกอบด้วย 1) ใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ 2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (น้ำหนักไม่เกิน 3 ตัน) และรถโดยสารส่วนบุคคลขนาดเล็ก 3) รถแทรกเตอร์ 4) รถที่ใช้เชิงพาณิชย์ รวมถึงรถบรรทุก รถโดยสารขนาดใหญ่ รถประจำทางและรถแท็กซี่ 5) รถที่มีการจดทะเบียนอื่นๆ 6) ใบอนุญาตสำหรับผู้เก็บค่าโดยสาร หรือผู้ประจำรถ และ 7) ใบอนุญาตสำหรับผู้เริ่มต้นหัดขับรถ โดยผู้ที่ขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ และต้องได้รับใบอนุญาตสำหรับผู้เริ่มต้นหัดขับรถ เป็นเวลา 1 ปีก่อน จึงจะสามารถขอใบอนุญาตขับขี่ประเภทอื่นได้

สำหรับผู้ที่ต้องการขอใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์ในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน สามารถยื่นเอกสาร ประกอบด้วย ใบอนุญาตขับขี่ภายในประเทศ (ตัวจริงพร้อมสำเนา) หนังสือเดินทาง (ตัวจริงพร้อมสำเนา) รูปถ่าย 2 รูป และค่าธรรมเนียม 20 FEC¹¹



ประเทศเมียนมาร์ กำหนดอัตราความเร็วในการขับขี่ สำหรับเส้นทางถนนที่มีสภาพดี กำหนดความเร็วปกติในเขตเมืองที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตเมือง หรือบนทางด่วนเชื่อมต่อจากเส้นทางในเมืองไปเส้นทางอื่นๆ กำหนดความเร็วที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถที่มีการพ่วง หรือรถที่บรรทุกวัตถุไวไฟและติดไฟง่าย กำหนดความเร็วในเมืองที่ 32 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตเมือง หรือบนทางด่วนเชื่อมต่อจากเส้นทางในเมืองไปเส้นทางอื่นๆ จะมีการกำหนดความเร็วที่ 56 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในเส้นทางถนนที่มีสามช่องทาง และในแต่ละฝั่งของเส้นทางถนนสองทางในเขตเมือง จะจำกัดความเร็วสูงสุดไว้ไม่เกิน 64 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่องทางขับขี่ซ้ายสุด

การประกันภัยบุคคลที่สาม

ในประเทศเมียนมาร์ ใบอนุญาตขับขี่รถทุกประเภท จะต้องมีการทำประกันภัยบุคคลที่สามกับรัฐวิสาหกิจการประกันภัยของเมียนมาร์ ทั้งนี้สำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ สามารถถือได้โดยไม่ต้องมีการทำประกันภัย

¹¹ FEC: Foreign Exchange Certificate เงินดอลลาร์สหภาพเมียนมาร์



4.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ด้วยเหตุที่ ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ สปป. ลาว เป็นประเทศซึ่งไม่มีทางออกทางทะเล มีสนามบินระหว่างประเทศเพียงแห่งเดียว การขนส่งทางบกจึงเป็นเส้นทางหลักในการเข้าสู่ประเทศ สปป. ลาว มีสะพานข้ามพรมแดน 2 แห่งเพื่อเข้าสู่ประเทศไทยผ่านทางแม่โขง และสะพานมิตรภาพ ออสเตรเลีย-ลาว-ไทย เชื่อมต่อเมืองหลวงของสปป. ลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) กับจังหวัดหนองคาย (Nong Khai) ในประเทศไทย สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมต่อจังหวัดสระบุรีกับจังหวัดมุกดาหารในประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ซึ่งเชื่อมแม่น้ำโขงกับด่านจำปาสัก



การคมนาคมขนส่งทางบก จะแบ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องระหว่างยานพาหนะที่เป็นเจ้าของโดยบริษัทขนส่ง และยานพาหนะที่เป็นเจ้าของโดยบุคคลและองค์กร ซึ่งกฎระเบียบจะแตกต่างกันตามประเภทของพาหนะ ยานพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าของบริษัทใดบริษัทหนึ่ง และสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ ต้องจดทะเบียนเป็นยานพาหนะสำหรับขนส่งสินค้า และต้องมีป้ายทะเบียนที่ยังไม่หมดอายุ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ การชำระค่าธรรมเนียมการใช้ถนนประจำปี รวมทั้งต้องมีการตรวจสอบด้านเทคนิค ซึ่งเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติ นอกจากนี้ยังต้องมีใบเบิกและใบอนุญาตการขับขี่ ที่ออกให้โดยกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งด้วย

สำหรับยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าจากต่างประเทศ จะได้รับใบอนุญาตสำหรับขนส่งสินค้า 7 วัน สามารถต่ออายุได้ ณ ด่านตรวจหรือที่กรมศุลกากร ยานพาหนะที่ใช้ในสปป. ลาว จะต้องทำประกันชั้น 3 ที่ครอบคลุมทั้งผู้ขับขี่และสินค้า กฎหมายประกันภัย กำหนดไว้ว่า สัญญาประกันภัยใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลที่

อาศัยหรือพำนักอยู่ ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านทรัพย์สิน ต้องกระทำภายใต้บริษัทที่จดทะเบียนในสปป. ลาว ยานพาหนะที่ทำสัญญาจะต้องระบุประเภท มาตรฐานด้านเทคนิค และขอบเขตของการขนส่งภายใต้กฎหมาย ประกันภัยรถยนต์ และต้องทำผ่านบริษัทที่น่าเชื่อถือที่จดทะเบียนในสปป. ลาว เท่านั้น

การขับรถในสปป. ลาว

นครหลวงเวียงจันทน์ ในสปป. ลาว มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ประชาชนมีความต้องการซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้น 2-3 เท่า รถเล็ก อาทิเช่น ยี่ห้อ Kia, Hyundai, BYD และ Chery ล้วนเป็นที่นิยมอย่างมาก แม้ว่าประชาชนส่วนใหญ่จะนิยมใช้รถจักรยานยนต์ในการสัญจรไปมา แต่เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานในประเทศยังไม่ดีนัก ถนนยังมีไม่เพียงพอทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเช้า (ระหว่าง 8 – 9 นาฬิกา) ช่วงเที่ยง และช่วงเย็น (ระหว่าง 5 – 7 นาฬิกา) ในนครหลวงเวียงจันทน์ มีการซื้อขายรถยนต์จำนวนมาก โดยเฉพาะรถยนต์มือสอง ยกตัวอย่างเช่น รถยนต์ SUVs ปี ค.ศ. 1993-2003 ซื้อขายกันที่ประมาณ 5,000-12,000 เหรียญสหรัฐฯ¹² (หรือประมาณ 150,000 – 350,000 บาท) (ราคากลางอยู่ที่ประมาณ 9,000 เหรียญสหรัฐฯ) ซึ่งก่อนที่จะมีการซื้อขายสามารถนำไปเช็คสภาพ ณ อุที่นาเชื่อถือก่อน (ค่าใช้จ่ายประมาณ 10 เหรียญสหรัฐฯ) รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่นิยมใช้มากที่สุดสำหรับการเดินทาง 1-2 คน รถจักรยานยนต์ที่เป็นที่นิยม ได้แก่ ยี่ห้อฮอนด้า ราคาคันละประมาณ 1,600 เหรียญสหรัฐฯ หรือประมาณ 47,800 บาท¹³ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถจักรยานยนต์ อยู่ที่ประมาณ 10 เหรียญสหรัฐฯ ในสปป. ลาว สามารถจอดรถจักรยานยนต์ได้ทุกที่ ไม่ว่าจะเป็นทางเท้าหรือข้างทาง

หากต้องการขับรถเข้าสปป. ลาว จำเป็นต้องใช้ใบขับขี่ระหว่างประเทศ หรือใบขับขี่ของสปป. ลาว เสียค่าใช้จ่ายประมาณ 90,000 กีบ¹⁴ (ประมาณ 10,200 บาท) โดยไม่จำเป็นต้องทดสอบการขับ เพียงมีใบอนุญาตขับขี่จากประเทศผู้ขอ โดยใบอนุญาตขับขี้นี้จะมีอายุ 1 ปี และต้องมีประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (สำหรับรถมือสองจะใช้ประกันชั้น 3) ซึ่งเหมือนกรณีขับรถเข้าประเทศไทย ต้องใช้ประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย หากเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่ต้องแสดงใบอนุญาตขับขี่ เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย และเอกสารทางเทคนิค กรณีไม่มีเอกสารดังกล่าวข้างต้นต้องเสียค่าปรับ โดยทั่วไปประมาณ 20,000 กีบ (ประมาณ 2,270 บาท) สำหรับรถจักรยานยนต์ และ 50,000 กีบ (ประมาณ 5,670 บาท) สำหรับรถยนต์

¹² <http://laosinfo.wikidot.com/vehicles>

¹³ 1 USD = 29.88 THB อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556

¹⁴ 1 กีบ = 0.0038 USD อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2556

กฎระเบียบด้านการจราจร

การจราจรในสปป. ลาว จะใช้ช่องทางจราจรด้านขวา ซึ่งผู้ใช้เส้นทางต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและกฎระเบียบการจราจรอย่างเข้มงวด ห้ามบุคคลหรือหน่วยงานใดสร้างสิ่งกีดขวางหรือสิ่งที้อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือก่อให้เกิดความเสียหายในทรัพย์สินสาธารณะ หรือระบบสัญญาณการจราจรต่างๆ ตามเส้นทาง ยานพาหนะทุกประเภทที่วิ่งด้วยเครื่องยนต์ต้องมีส่วนประกอบที่ถูกต้องตรงตามมาตรฐานทางเทคนิคของโรงงานที่ผลิต และระเบียบที่ออกภายใต้กระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้าง เช่น

- ต้องมีอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย
- มีห้ามล้อ (เบรก)
- มีไฟหน้า ไฟหลัง และไฟสัญญาณครบชุด
- มีกระจกมองหลัง
- แตร (ต้องไม่เกินระดับมาตรฐานเสียง)
- มีท่อไอเสีย (ไม่ส่งเสียงดังหรือควันดำเกินมาตรฐาน ที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม)
- ยานพาหนะทุกประเภทที่ขับเคลื่อนต้องมีป้ายทะเบียนพร้อมเอกสารครบถ้วน และต้องมีการกันภัยตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ในสปป. ลาว ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องมีอายุ 15 ปีขึ้นไป รถยนต์นั่งและรถสี่ล้อขึ้นไปที่ใช้เครื่องยนต์ ต้องมีอายุ 18 ปีขึ้นไปและ ผู้ขับขี่รถขนส่งโดยสาร ต้องมีอายุ 25 ปีขึ้นไป โดยผู้ขับขี่ที่จะได้รับใบอนุญาต ต้องผ่านการทดสอบตามหลักสูตรอย่างครบถ้วน ซึ่งใบอนุญาตจะมีอายุ 5 ปี สามารถต่ออายุได้

กฎหมายของ สปป. ลาว กำหนดให้ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่อาศัยอยู่ใน สปป. ลาว เช่น นักการทูต ผู้เชี่ยวชาญ และพนักงานองค์กรระหว่างประเทศต้องใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของ สปป. ลาว แต่ก็ยอมรับใบอนุญาตขับขี่ประเทศอื่นที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่เป็นภาคีคู่สัญญาร่วมกัน ให้สามารถใช้ใบขับขี่ประเทศที่เป็นภาคีได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนเป็นใบขับขี่ของสปป. ลาว

สำหรับอัตราความเร็วในการขับขี่ ในเขตที่มีคนหนาแน่น โดยเฉพาะเขตตัวเมือง กำหนดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกเขตสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล รถท่องเที่ยว รถโดยสารขนาดเล็ก หรือรถบรรทุกขนาดเล็ก (ไม่เกิน 3.5 ตัน) กำหนดความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถโดยสาร รถขนาดใหญ่ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุกไม่เกิน 3.5 ตัน หรือรถที่ขับโดยผู้ขับขี่ใหม่ หรือขับรถไม่เกิน 2 ปี อนุญาตให้ขับได้ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่สำหรับรถยก รถชุด รถไถนา และรถเครื่องอื่นๆ ไม่ว่าจะ เป็นในเขตหรือนอกเขตที่มีคนหนาแน่น ขับขี่ได้ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



4.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา

ถนนในประเทศกัมพูชา เป็นถนนที่ขับขี่ทางเดียว ดังนั้นการขับรถทุกชนิด ต้องขับทางขวา โดยใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ทุกชนิดทั้งในประเทศและนานาชาติ รวมทั้งผู้ขับขี่รถยนต์เฉพาะ หรือรถที่ต้องการทักษะในการขับขี่เป็นพิเศษ เช่น รถถัง รถหุ้มเกราะ รถที่ใช้ทางการทหาร รถแข่ง รถสามล้อ และรถนำขบวน จะออกโดยกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง กระทรวงมหาดไทยหรือกระทรวงกลาโหม ซึ่งใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ของประเทศกัมพูชา แบ่งออกเป็น 5 ประเภท คือ 1) รถจักรยานยนต์และรถสามล้อ 2) พาหนะที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 9 คน รวมทั้งผู้ขับขี่ 3) รถบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักรวมเกิน 3.5 ตัน หรือมีรถพ่วง ซึ่งมีน้ำหนักรวมกันสูงสุดไม่เกิน 0.75 ตัน 4) รถยนต์นั่งบุคคลธรรมดา และ 5) ยานพาหนะที่มีรถพ่วงน้ำหนักรวมกันมากกว่า 0.75 ตัน โดยกัมพูชา กำหนดอายุผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ ต้องมีอายุ 16 ปีขึ้นไป และสำหรับรถยนต์นั่ง (ไม่เกิน 9 คน) ต้องมีอายุ 18 ปีขึ้นไป โดยใบอนุญาตขับขี่ทั่วไปจะมีอายุ 5 ปี

สำหรับความเร็วในการขับขี่ ในเขตเมือง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถสามล้อ ต้องขับขี่ด้วยความเร็วสูงสุดไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยานพาหนะอื่นความเร็วสูงสุดไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับนอกเขตเมือง กำหนดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยกเว้นรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมกันเกิน 35 ตันขึ้นไป จำกัดความเร็วที่ 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถที่มีรถพ่วง กำหนดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

กฎระเบียบการจราจร

ในประเทศกัมพูชา กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารด้านหน้า ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย รวมทั้งต้องมีใบอนุญาตขับขี่ของประเทศกัมพูชา สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งทุกคัน ต้องมีเอกสารที่ออกให้โดยกระทรวงการก่อสร้างและการขนส่ง ขณะทำการขนส่งประกอบด้วย เอกสารแสดงลักษณะรถและป้ายทะเบียน ใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องตามประเภทของรถ เอกสารการตรวจสภาพรถ ใบอนุญาตให้รถใช้งานสำหรับธุรกิจการขนส่ง ใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่ง เอกสารประกันภัยซึ่งออกโดยบริษัทประกันภัย และเอกสารใบอนุญาตอื่นๆ ที่ออกโดยหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง กรณีการบรรทุกสินค้า จะต้องไม่เกินน้ำหนักสูงสุดของเพลาคับที่จะรับได้ และต้องไม่เกินกำหนดที่บริษัทประกอบรถกำหนดไว้ รวมถึงไม่เกินน้ำหนักที่ได้รับอนุญาต

ขนาดของรถยนต์ที่มีส่วนพ่วง หรือรถกึ่งพ่วงที่ไม่ได้บรรทุกสิ่งของใดๆ ต้องมีขนาดความกว้างสูงสุด ไม่เกิน 2.5 เมตร (รถที่ติดตั้งเครื่องมือไม่เกิน 3 เมตร) ความสูงสูงสุด ไม่เกิน 4.2 เมตร ความยาวสูงสุด ไม่เกิน 12.2 เมตร และความยาวสูงสุดของรถพ่วง รถกึ่งพ่วง ต้องไม่เกิน 16 เมตร



4.4 ประเทศมาเลเซีย

การขับรถในประเทศมาเลเซีย จะซับซ้อนคล้าย เหมือนประเทศไทย โดยผู้ขับขี่รถยนต์ต้องมีอายุ 17 ปี ขึ้นไป (รถจักรยานยนต์ ต้องมีอายุ 16 ปีขึ้นไป) โดยกรมขนส่งทางบกของประเทศมาเลเซีย (Road Transport Department) เป็นผู้ออกใบอนุญาตขับขี่ สำหรับใบอนุญาตขับขี้นานาชาติ สามารถนำมาใช้ได้ในประเทศมาเลเซีย แต่จะสามารถใช้ได้ภายใน 3 เดือน หากพำนักอยู่ในประเทศมาเลเซียเกินกว่า 3 เดือน ต้องเปลี่ยนใบอนุญาตขับขี้นี้เป็นของประเทศมาเลเซีย ซึ่งใบอนุญาตขับขี้นี้ แบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

1. ใบอนุญาตขับขี้นี้สำหรับผู้เริ่มต้นหรือผู้ฝึกหัด (Learner's Driving Licence: LDL) ต้องเข้ารับการฝึกอบรมภาคทฤษฎีด้านความปลอดภัย เป็นเวลา 6 ชั่วโมง และอบรมหลักสูตรการซ่อมบำรุงอีก 5 ชั่วโมง เมื่อผ่านการทดสอบจะได้รับใบอนุญาต โดยมีลักษณะเป็นป้ายอักษร "L" พื้นหลังสีแดง ติดไว้ที่พาดหน้า
2. ใบอนุญาตขับขี้นี้ชั่วคราว (Probationary Driving Licence: P) ออกให้กับผู้ที่ผ่านการสอบขับขี้นี้ทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ โดยมีสัญลักษณ์เป็นตัวอักษร "P" พื้นหลังสีแดง ผู้ขับขี้นี้ต้องติดสัญลักษณ์นี้ทั้งด้านหน้าและด้านหลังพาดหน้า ใบอนุญาตขับขี้นี้ประเภทนี้จะมียอายุ 2 ปี
3. ใบอนุญาตขับขี้นี้ (Competence Driving Licence: CDL) ออกให้กับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี้นี้ชั่วคราว 2 ปี ใบอนุญาตขับขี้นี้ประเภทนี้ สามารถต่ออายุใหม่ได้ทุกๆ 1 ปี 2 ปี 3 ปี หรือ 5 ปี
4. ใบอนุญาตขับขี้นี้เชิงพาณิชย์ (Vocational Driving Licence: VDL หรือ Commercial Driving License) ออกให้กับผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ เช่น รถโดยสารและรถบรรทุก โดยกรมการขนส่งทางถนน และคณะกรรมการการออกใบอนุญาตเชิงพาณิชย์
5. ใบอนุญาตขับขี้นานาชาติ (International Driving Permit: IDP)

การขับขี่รถยนต์ในประเทศมาเลเซีย กำหนดอัตราความเร็วบนทางด่วนที่ 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับเส้นทางที่เป็นไหล่เขาหรือใกล้เขตเมือง กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับเส้นทางหลักจำกัดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทางโทความเร็วอยู่ที่ 60-90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศมาเลเซีย แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) การประกันภัยรถยนต์ชั้นพื้นฐาน เป็นประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งจะทำให้ความคุ้มครองต่อความสูญเสียของชีวิต หรือบาดเจ็บของผู้ประสบภัยรถยนต์ 2) การประกันภัยบุคคลที่สาม ครอบคลุมความเสียหายต่อทรัพย์สินและความสูญเสียขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนด 3) การประกันภัยชั้นหนึ่ง ครอบคลุมความเสียหายที่จะเกิดขึ้นมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นการคุ้มครองผู้ขับขี้นี้ และการประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ความเสียหายหรือการสูญเสียจากไฟไหม้ หรือการโจรกรรม รวมถึงการคุ้มครองบุคคลที่ 3



4.5 ประเทศไทย

ใบอนุญาตขับขี่ในประเทศไทย แบ่งออกเป็น 11 ประเภท ประกอบด้วย 1) ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว 2) ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคล 3) ใบอนุญาตขับรถสามล้อส่วนบุคคล 4) ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ 5) ใบอนุญาตขับรถสามล้อสาธารณะ 6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล 7) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ 8) ใบอนุญาตขับรถบดถนน 9) ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์ 10) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก (1) ถึง (9) และ 11) ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี ซึ่งผู้ที่สามารถขอใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ ต้องมีอายุ 15 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป และสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล ต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป และต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย การอบรมความรู้เกี่ยวกับการขับอย่างปลอดภัย มารยาทในการขับ และกฎหมายจราจร (ใช้เวลาในการอบรม 2 ชั่วโมง) การสอบข้อเขียน (ใช้ระบบคอมพิวเตอร์) และการทดสอบภาคปฏิบัติ เมื่อผ่านการทดสอบแล้วจะได้รับใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราว มีกำหนด 1 ปี จากนั้นจึงจะสามารถขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลมีกำหนด 5 ปี

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย คือ การประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หมายถึง การประกันภัยรถยนต์ที่ถูกบังคับโดยกฎหมาย เพื่อความคุ้มครองต่อความสูญเสียของชีวิต ร่างกายบุคคล ผู้ประสบภัยจากรถยนต์
2. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ หมายถึง การประกันภัยที่เกิดขึ้นโดยความสมัครใจของเจ้าของรถยนต์ ผู้ครอบครองรถยนต์หรือผู้ขับขี่รถยนต์ โดยไม่ได้เกิดจากการถูกบังคับโดยกฎหมาย ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจแบบใหม่ แบ่งออกเป็น
 - กรมธรรม์แบบไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ (UN-Named Driver) เป็นกรมธรรม์แบบเดิมที่คุ้มครองผู้ขับขี่คนใดก็ได้ที่ผู้เอาประกันภัยยินยอมให้ขับขี่เสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัย
 - กรมธรรม์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่ (Named Driver) เป็นกรมธรรม์แบบใหม่ที่นำเอาอายุผู้ขับขี่มาเป็นองค์ประกอบในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย และคุ้มครองแต่ผู้เอาประกันภัยต้องร่วมรับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้นของอุบัติเหตุแต่ละครั้งด้วย กรมธรรม์แบบนี้ผู้เอาประกันภัยต้องเป็นบุคคลธรรมดาที่ใช้รถส่วนบุคคล และสามารถระบุชื่อผู้ขับขี่ได้ ไม่เกิน 2 คน

*รายละเอียดเพิ่มเติมตาม ภาคผนวก 5

บทที่ 5

กฎระเบียบและข้อบังคับการขั้บรถข้ามแดน

การขนส่งสินค้าทางบกระหว่างประเทศ¹⁵ นับว่ามีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ แต่เดิมยังไม่มีความร่วมมือกันระหว่างประเทศ ทำให้เกิดอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าและยานพาหนะ ต่อมาในช่วงต้นศตวรรษที่ 19 ได้มีการริเริ่มแนวคิดเกี่ยวกับเสรีภาพในการเคลื่อนย้ายสินค้าและยานพาหนะ เพื่อจัดหรือลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศทางบก แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ การขนส่งผ่านแดน (Transit Transport) หมายถึง การขนส่งระหว่างประเทศที่ผ่านดินแดนของประเทศหนึ่งเข้าไปอีกประเทศหนึ่ง จึงมีประเทศที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 3 ประเทศ และการขนส่งข้ามแดน (Cross border Transport) หมายถึง การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากประเทศหนึ่งเข้าไปยังอีกประเทศหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้า (Carriage of goods) หรือการขนส่งคนโดยสาร (Carriage of passengers)

ดังนั้นเพื่อเป็นการขจัดปัญหาและอุปสรรคทางการค้า และเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงก่อให้เกิดความพยายามร่วมมือระหว่างประเทศ ในการจัดทำกรอบความตกลงต่างๆ เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ในการขนส่งสินค้าร่วมกัน ไม่ว่าจะเป็น เส้นทางจราจร ศุลกากร ยานพาหนะ พิธีการตรวจ ณ จุดพรมแดน การขนส่งสินค้าอันตรายและของเน่าเสีย รวมถึงการทำงานของผู้ขับขี่ ซึ่งประเทศในภูมิภาคอาเซียนได้ร่วมกันจัดทำกรอบความตกลงเพื่อส่งเสริมความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ได้แก่

1. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยจัดทำกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่ง การค้าและศุลกากรให้ง่ายและมีความเป็นเอกภาพ ซึ่งกำหนดให้ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดน ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิคอันเกี่ยวกับคุณสมบัติของรถ การประกันภัย ระบบศุลกากร มาตรการตรวจโรคในพืชและคน และต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบภายในของประเทศภาคีที่ใช้บังคับอยู่
2. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) อนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกหนึ่ง สามารถประกอบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบในอีกประเทศ

¹⁵ การวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน โดย ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร.
<http://www.kpi.ac.th>

หนึ่ง ซึ่งความตกลงนี้ จะมีผลใช้บังคับแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนในประเทศภาคี และใช้บังคับแก่การรับซื้อพินาทในทางแพ่ง อันเกี่ยวข้องกับสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

3. **กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the Facilitation of Inter-state Transport)** มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศภาคี เพื่อปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการค้าและระบบศุลกากรระหว่างประเทศภาคีให้มีความเป็นเอกภาพและสอดคล้องกัน โดยกำหนดให้ประเทศภาคีต้องให้สิทธิในการขนส่งข้ามแดนแก่ประเทศภาคีอื่นอย่างถูกต้องตามกฎหมาย สามารถประกอบกิจการขนส่งสินค้าข้ามแดนในประเทศภาคีอื่นได้ และให้สิทธิในการขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงที่มาจากประเทศภาคีอื่นได้ แต่เนื่องจากประเทศมาเลเซีย มีการตั้งข้อสงวนในการให้ความเห็นชอบต่อร่างกรอบความตกลงฯ ทำให้ปัจจุบันร่างกรอบความตกลงนี้ยังไม่มีผลบังคับใช้
4. **ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement – CBTA)** ประกอบด้วย ไทย เมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน) เริ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก ความตกลงฯ นี้มีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตรและการบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ทำให้กฎหมาย กฎระเบียบ ขั้นตอนและพิธีการทั้งหลายที่เกี่ยวกับการข้ามพรมแดนของประชาชน ยานพาหนะและสินค้าที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ มีความเรียบง่ายและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ลดความยุ่งยากและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการ โดยความตกลงฯ นี้ครอบคลุมในเรื่องการดำเนินพิธีการศุลกากรแบบตรวจเบ็ดเสร็จในจุด การอำนวยความสะดวกในการข้ามพรมแดน การกำหนดคุณสมบัติของยานพาหนะที่สามารถเดินทางข้ามพรมแดนได้ และการวางโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งรวมถึงมาตรฐานเกี่ยวกับการสร้างถนน สะพาน เครื่องหมายและสัญญาณจราจร
5. **ปฏิญญาพุกาม (Bagan Declaration)** เป็นผลมาจากการประชุมระดับผู้นำว่าด้วย ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี – เจ้าพระยา – แม่น้ำโขง (Ayeyawady – Chao Phraya – Mekong Economic Cooperation Strategy หรือ ACMECS) มีวัตถุประสงค์เพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกทั้งห้า (กัมพูชา สปป. ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม) เพื่อส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาค ก่อให้เกิดความเข้มแข็งให้แก่กรอบความร่วมมืออาเซียน ช่วยส่งเสริมการรวมตัวภายใต้กรอบอาเซียนให้มีความก้าวหน้า รวดเร็วขึ้น บนพื้นฐานของการช่วยเหลือตนเองและเล็งเห็นถึงผลประโยชน์ร่วมกัน

*รายละเอียดตาม ภาคผนวก 6

การทำความตกลงระหว่างประเทศระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะช่วยเพิ่มปริมาณการค้าระหว่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพและการแข่งขันในการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นการลดต้นทุนการขนส่ง ลดต้นทุนการนำเข้าและส่งออก เพิ่มศักยภาพในการขนส่งและการค้าในระดับภูมิภาค ลดระยะเวลาการดำเนินพิธีการผ่านแดนและการข้ามแดน และเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

1. กรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกของการส่งสินค้าของอาเซียน

ประเทศไทยได้ลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกของการส่งสินค้าของอาเซียน (The ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2541 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม ซึ่งได้ตระหนักถึงความสำคัญของการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการมีปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจอย่างใกล้ชิด ผลักดันให้เกิดระบบโลจิสติกส์ และระบบการขนส่งอย่างต่อเนื่อง นำไปสู่การเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างฐานโลจิสติกส์และเมืองสำคัญที่เป็นศูนย์กลางการค้าทั้งภายในและภายนอกภูมิภาคอาเซียน

การให้บริการการขนส่งข้ามแดน ตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน พ.ศ. 2541 กำหนดไว้ว่าประเทศสมาชิกในอาเซียนจะยอมให้ใช้พาหนะในการขนส่งที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกสามารถขนส่งสินค้าเข้าหรือออกจากดินแดนของประเทศสมาชิกได้ ซึ่งตามข้อตกลงได้กำหนดจำนวนรถบรรทุกที่อนุญาตให้ใช้ในการขนส่งข้ามแดนต้องไม่เกินกว่า 500 คันต่อหนึ่งประเทศ และพาหนะที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดนทางถนน ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของขนาดรถ น้ำหนักรถ และน้ำหนักบรรทุกสูงสุด รวมถึงมาตรฐานการปล่อยไอเสีย ตามที่ระบุไว้ในเรื่องของข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ อีกทั้งยังได้มีการตกลงที่จะยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถ และยอมรับใบขับขี่ระหว่างกันด้วย

นอกจากนี้ ประชาชนหรือผู้ประกอบการขนส่ง ที่ประสงค์นำรถจากประเทศไทยข้ามแดนไปใช้ในกลุ่มประเทศภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เช่น กัมพูชา เมียนมาร์ สปป. ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนานและกวางสี) ต้องติดแผ่นป้ายทะเบียนรถภาษาอังกฤษ แสดงชื่อประเทศ หมายเลขทะเบียนรถ หมายเลขประจำหมวดและรหัสจังหวัด อันเป็นผลมาจากความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ตั้งแต่วันที่ 11 มิถุนายน 2551 ซึ่งรถที่จะสามารถนำไปใช้ในกลุ่มประเทศภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ได้แก่ รถเก๋งหรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน หรือรถตู้ รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล หรือรถปิคอัพ รถยนต์บรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนหรือรถแท็กซี่ รถยนต์บริการทัศนาจร รถยนต์บริการให้เช่า รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์สี่ล้อเล็กหรือรับจ้าง รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์ของบุคคลในคณะผู้แทนทางการทูต คณะผู้แทนทางกงสุล หรือ องค์การระหว่างประเทศที่ประจำอยู่ในประเทศไทย โดยเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่ง ที่จะนำรถไปใช้ในประเทศภูมิภาคลุ่มน้ำโขง สามารถยื่นขอรับแผ่นป้ายทะเบียนรถภาษาอังกฤษได้ที่ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่ง

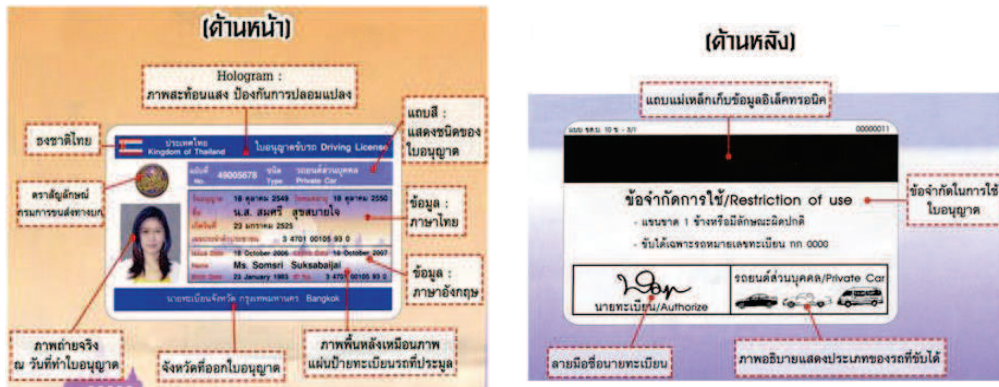
จังหวัดสาขา ตามที่รถอยู่ในความรับผิดชอบ โดยนำสมุดคู่มือจดทะเบียนรถ สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล กรณีเป็นนิติบุคคลหากไม่มาดำเนินการด้วยตนเอง จะต้องมียกหนังสือมอบอำนาจมาแสดงโดยรถที่นำเข้าไปใช้ในกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง ให้ใช้เพื่อการท่องเที่ยวหรือการขนส่งจากประเทศต้นทางเท่านั้น

การขับรถข้ามแดน

กรมการขนส่งทางบก¹⁶ เตรียมพร้อมรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งในขณะนี้ ใบขับขี่ที่สามารถารถของไทยสามารถใช้ได้ในกลุ่มประเทศอาเซียน รถบรรทุกสินค้าและรถโดยสารของไทยสามารถนำเข้าไปใช้งานในประเทศภาคีสัญญาโดยไม่ต้องผ่านการตรวจสภาพรถจากประเทศนั้นๆ ตามการลงนามความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้า และรถบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศอาเซียน นอกจากนี้รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เช่น รถบรรทุกและรถโดยสาร สามารถวิ่งเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้านได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนป้ายทะเบียน เนื่องจากแผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับรถบรรทุกและรถโดยสารของไทยมีภาษาอังกฤษกำกับไว้เรียบร้อยแล้ว

นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกยังได้ออกใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก และรถโดยสาร ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกด้วยระบบคอมพิวเตอร์ พร้อมกันทั่วประเทศ เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2555 เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งผู้ถือใบขับขี่อาเซียนสามารถใช้ขับขี่รถผ่านเข้าไปยัง 10 ประเทศอาเซียนได้ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ บรูไน สิงคโปร์ เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมาร์ และกัมพูชา โดยไม่ต้องทำใบขับขี่สากล บนใบขับขี่อาเซียน จะมีชื่อภาษาอังกฤษของเจ้าของบัตรกำกับคู่กับข้อความภาษาไทย และเพิ่มคุณสมบัติพิเศษป้องกันการปลอมแปลงตามมาตรฐานสากล ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้ส่งรูปแบบใบขับขี่แบบใหม่ และได้ทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับทั้ง 10 ประเทศอาเซียนแล้ว เพื่อบริการให้ผู้ถือใบขับขี่สามารถขับรถเข้าไปขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้ ซึ่งใบอนุญาตแบบใหม่ระบบคอมพิวเตอร์ จะคิดค่าบริการเพิ่มขึ้น 100 บาทจากค่าธรรมเนียมปกติ

¹⁶ ข่าวกรมการขนส่งทางบก DLT news กลุ่มประชาสัมพันธ์และสื่อสารองค์กร www.dlt.go.th ข่าวที่ 55 วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2556



ใบอนุญาตขับขี่ในกลุ่มประเทศอาเซียน



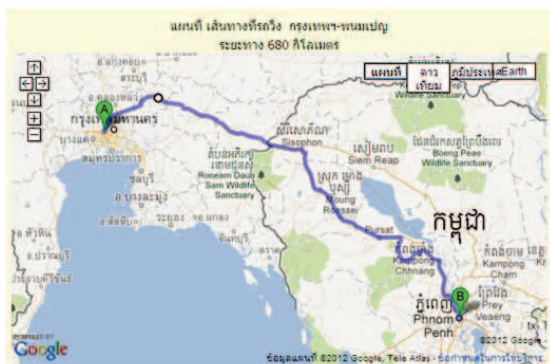
เส้นทางโดยสารรถประจำทางระหว่างประเทศ
ไทย-ลาว 10 เส้นทาง

อย่างไรก็ตาม กรมการขนส่งทางบกยังได้ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผลักดันให้มีการดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามแดน/ผ่านแดน รวมถึงการจัดทำร่างกรอบความตกลงอาเซียนในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารข้ามพรมแดน ปัจจุบันมีการอนุญาตให้มีการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ ระหว่างไทย-ลาว, ไทย-ลาว-เวียดนาม และไทย-กัมพูชา รวมทั้งการเดินทางโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทย-ลาว จำนวน 10 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางเวียงจันทน์-หนองคาย 2) เวียงจันทน์-อุดรธานี 3) เวียงจันทน์-ขอนแก่น 4) ปากเซ-อุบลราชธานี

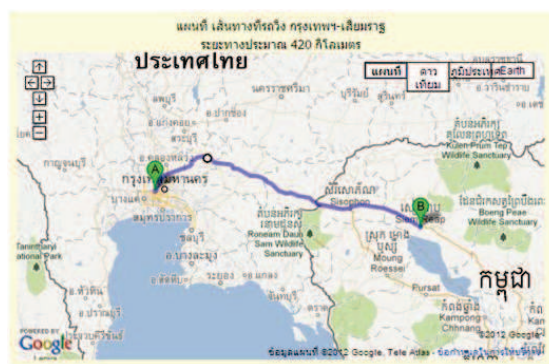
5) สะหวันนะเขต-มุกดาหาร 6) เวียงจันทน์-นครราชสีมา 7) เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ 8) ท่าแขก (คำม่วน)-นครพนม 9) เชียงใหม่-เชียงราย-บ่อแก้ว-อุดมไซ-หลวงพระบาง และ 10) เชียงราย-เชียงของ-ห้วยทราย-บ่อเต็น นอกจากนี้ยังมี เส้นทางโดยสารรถประจำทางระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา มีจำนวน 2 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ ระยะทาง 719 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 11 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสาร 900 บาท หรือ 30 เหรียญสหรัฐฯ¹⁷ ฝ่ายละ 2 คัน เติมน้ำมัน 1 เติว คือ ช่วงเวลา 7.00 น. และ 2) เส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-เสียมราฐ ระยะทาง 424 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 7 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสาร 750 บาท หรือ 25 เหรียญสหรัฐฯ ฝ่ายละ 2 คัน เติมน้ำมัน 2 เติว คือ ช่วงเวลา 7.00 น. และ 12.00 น. ไทยใช้รถบัสปรับอากาศชั้น 1 ของบริษัท ขนส่ง จำกัด มีบริษัท นัทธกันต์ (กัมพูชา) จำกัด เป็นตัวแทนในการเดินรถโดยสารระหว่างประเทศของกัมพูชา ซึ่งได้มีการเปิดเส้นทางรอบปฐมฤกษ์ไป

¹⁷ 1 USD = 29.808 บาท อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2556 <http://www.bot.or.th/>

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2555 ที่ผ่านมา การเปิดการเดินทางในครั้งนี้จะช่วยส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวและกระตุ้นเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ รวมถึงเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะมีขึ้นในปี 2558 นี้



กรุงเทพฯ – ราชอาณาจักร – ปอยเปต - พนมเปญ



กรุงเทพฯ – ราชอาณาจักร – ปอยเปต - เสียมราฐ

เส้นทางโดยสารรถประจำทางระหว่างประเทศไทย – กัมพูชา 2 เส้นทาง

กรมการขนส่งทางบก ยังได้มีการเตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชิงของ จังหวัดเชียงราย การก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลักในภูมิภาค และเมืองชายแดน 15 แห่ง เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค นอกจากนี้ยังได้มีการสร้างจุดพักรถบนเส้นทางหลวง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน รวมถึงศึกษาเพื่อปรับปรุงข้อกำหนดทางเทคนิคด้านความปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องรูปแบบของแสงที่ออกจากคอมพิวเตอร์ และประตูทางขึ้นลงของรถโดยสาร เพื่อที่จะนำไปใช้บนถนนที่มีการจราจรชดชาด้วย

อย่างไรก็ตาม การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังคงมีปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา¹⁸ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านการบริหารจัดการงานด้านบริการ หรือปัญหาด้านการบริหารจัดการขนส่งสินค้าข้ามแดน ส่วนหนึ่งเกิดจากความไม่พร้อมในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวกับอาคาร ขาดการบูรณาการ อีกทั้งการบริหารจัดการชายแดนและขนส่งสินค้าข้ามแดนภายในประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีหน่วยงานหลักที่มีอำนาจบริหารจัดการเพื่อสร้างความเป็นเอกภาพในการพัฒนาพื้นที่ และขาดความพร้อมในการรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นถนน ระบบรางรถไฟ สะพาน และระบบสาธารณูปโภค นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านกฎระเบียบ แนวปฏิบัติต่างๆ ที่ได้ทำข้อตกลงระหว่างประเทศ แต่ยังไม่มีการผลักดันให้เกิดการปฏิบัติอย่างจริงจัง

การจัดทำความตกลงด้านการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดน ในการประชุมคณะทำงานภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนของอาเซียน หรือ TFWG ครั้งที่ 21 เมื่อวันที่ 25-29 เมษายน 2554 ณ เกาะ Bohol ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศสมาชิกอาเซียนเห็นพ้องให้มีการเพิ่ม

¹⁸ ขนส่งสินค้าข้ามแดน ปัญหายังมีรอบด้าน. BUS&TRUCK ฉบับที่ 217 มีนาคม 2556

จำนวนยานพาหนะในพิธีสาร 3 ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการส่งเสริมการค้าผ่านแดน (AFAFGIT) จากเดิม 60 คัน เป็น 500 คัน โดยใช้มติจากที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน ณ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยจัดให้มีการดำเนินการในเรื่องของการจัดทำพิธีสาร 2 ว่าด้วยเรื่องของด่านพรมแดนสำหรับเข้า-ออก และพิธีสาร 7 เรื่องระบบศุลกากรผ่านแดน และเร่งรัดในเรื่องของการให้สัตยาบันสารพิธีสาร 9 ว่าด้วยเรื่องของสินค้าอันตราย

สถิติการประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

ประเภทการขนส่ง	ระหว่าง ไทย-ลาว		ระหว่าง ไทย-มาเลเซีย		ระหว่าง ไทย-กัมพูชา	
	ราย	คัน	ราย	คัน	ราย	คัน
รถบรรทุกไม่ประจำทาง	591	15,651	3	79	1	25
รถบรรทุกส่วนบุคคล	146	1,076	-	-	-	-
รถโดยสารประจำทาง	1	14	-	-	-	-
รถโดยสารไม่ประจำทาง	241	597	-	-	-	-
รถโดยสารส่วนบุคคล	1	2	-	-	-	-

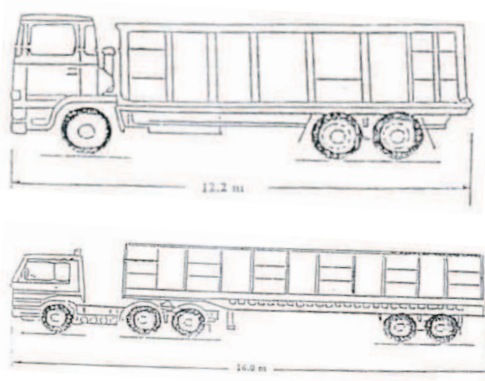
ที่มา: รายงานประจำปี 2554 กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ในการนำรถขนส่งผ่านแดนทางถนน จะต้องมียกเอกสารเพื่อรับการตรวจจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เมื่ออยู่ในประเทศที่รถผ่านแดน ซึ่งเอกสารประกอบด้วย

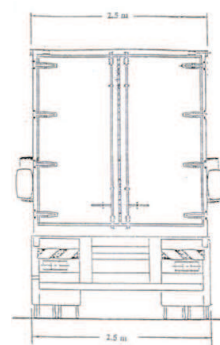
1. หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถยนต์ซึ่งกำหนดรายละเอียดต่างๆ ของรถและเจ้าของรถ
2. หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ยังไม่หมดอายุ
3. ประกันภัยบุคคลที่ 3 ทางรถยนต์
4. ใบตราส่งหรือใบกำกับสินค้า
5. เอกสารผ่านแดนทางศุลกากรสำหรับสินค้า
6. ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

นอกจากนี้ รถขนส่งผ่านแดนทางถนน จะต้องติดสติ๊กเกอร์ที่แสดงสัญลักษณ์ของประเทศซึ่งเป็นที่ยอมรับและกำหนดไว้ระหว่างประเทศ ไว้ที่ด้านหลังของรถตลอดเวลาที่อยู่ในประเทศที่รถผ่านแดน และรถขนส่งผ่านแดนทางถนนแต่ละคัน จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิคเกี่ยวกับขนาดรถ น้ำหนักสูงสุด และน้ำหนักบรรทุกสูงสุด รวมทั้งมาตรฐานไอเสียและเรื่องที่เกี่ยวข้องตามที่ได้มีการกำหนดไว้ดังนี้

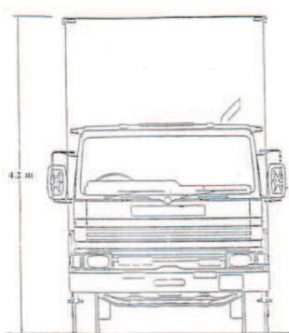
ในด้านมิติของรถยนต์ที่มีส่วนพ่วง หรือกึ่งรถพ่วงที่ไม่ได้บรรทุกสิ่งของ ความยาวสูงสุดของรถแต่ละคัน ต้องไม่เกิน 12.2 เมตร และความยาวสูงสุดของรถที่พ่วงรถกึ่งพ่วง ต้องไม่เกิน 16 เมตร ความกว้างสูงสุดของรถต้องไม่เกิน 2.5 เมตร และความสูงสูงสุดไม่เกิน 4.2 เมตร



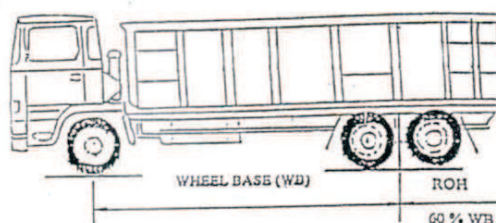
ความยาวสูงสุดของรถไม่เกิน 12.2 เมตร



ความกว้างสูงสุดของรถไม่เกิน 2.5 เมตร



ความสูงสูงสุดของรถไม่เกิน 4.2 เมตร



ส่วนยื่นท้ายของรถ

ภาพรวมข้อกำหนดทางเทคนิคเกี่ยวกับขนาดรถ น้ำหนักสูงสุด และน้ำหนักบรรทุกสูงสุด

สำหรับมาตรฐานไอเสียกำหนดไว้ว่า ไอเสีย (ควัน) -50% (ความทึบหรือหน่วย Bosch) หรือ 50 HSU และข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง คือ กำหนดประสิทธิภาพของห้ามล้อ 50% ของน้ำหนักเพลา และการลื่นไถลด้านข้าง หรือ Slide Slip เท่ากับ บวกหรือลบ 5 เมตรต่อกิโลเมตร

2. กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง

การลงนามความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงในการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสำหรับรถผ่านแดน¹⁹ ในการเดินทางด้วยรถยนต์ข้ามไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ทั้ง สปป. ลาว เวียดนาม และกัมพูชา จะเป็นเรื่องสะดวกและง่ายตายขึ้น ประชาชนสามารถซื้อกรมธรรม์ล่วงหน้าก่อนการเดินทาง หากต้องการขับรถจากประเทศไทยข้ามไปยังสปป. ลาว เวียดนาม และกัมพูชา สามารถซื้อ

¹⁹ http://www.mittare-online.com/html/news_detail.php?code_news=121

ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสำหรับรถผ่านแดนของประเทศไทยไว้ก่อนได้ โดยไม่ต้องเสียเวลาไปจดทะเบียนรถบริเวณชายแดน ซึ่งกรมธรรม์แต่ละประเทศจะคิดค่าเบี้ยประกันและให้ความคุ้มครองความเสียหายตามหลักเกณฑ์ของประเทศนั้นๆ เช่น สปป. ลาว คิดเบี้ยประกัน 2 แสนกีบ²⁰ (ประมาณ 22,700 บาท²¹) โดยกำหนดให้ต้องมีความคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายสูงสุด 12 ล้านกีบ (ประมาณ 1,362,528 บาท) และความคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สิน 5.2 ล้านกีบ (ประมาณ 590,428 บาท) ในทำนองเดียวกัน รถจากสปป. ลาว เวียดนาม และกัมพูชา ที่จะเข้ามาในประเทศไทย ก็สามารถซื้อประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของไทยผ่านตัวแทนจำหน่ายในประเทศนั้นๆ ได้ ซึ่งจะได้รับ ความคุ้มครองสูงสุด 2 แสนบาท อัตราเบี้ยประกันอยู่ที่ 600 บาท การรับประกันภัยรถผ่านแดนนี้ใช้ระบบเรียลไทม์ออนไลน์ ให้ความคุ้มครองได้ทันที โดยที่สำนักงานประกันภัยรถผ่านแดนแห่งชาติของทั้ง 4 ประเทศ สามารถเข้าบันทึกและตรวจสอบข้อมูลการรับประกันภัยในระบบได้ทันที รถที่ทำประกันลักษณะนี้จะได้รับ สติกเกอร์กรมธรรม์สีฟ้า (Blue Card) สำหรับติดที่กระจกรถยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุ ผู้เอาประกันสามารถ โทรศัพท์เข้าไปแจ้งเคลมตามหมายเลขที่ปรากฏด้านหลังกรมธรรม์ของแต่ละประเทศได้ทันที โดยที่แต่ละประเทศจะให้บริการที่เป็นมาตรฐานระดับเดียวกัน

ประเทศไทยมีบริษัทประกันวินาศภัย เป็นตัวแทนจำหน่ายกรมธรรม์รถผ่านแดนทั้งสิ้น 19 บริษัท และมีบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นผู้ประสานงานในฐานะสำนักงานประกันภัยรถผ่านแดน แห่งชาติของประเทศไทย ส่วน สปป. ลาว มีบริษัทประกันภัยแห่งประเทศลาว ความร่วมมือในครั้งนี้จะเป็น ประโยชน์ต่อการเดินทาง การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวในภูมิภาค สามารถรองรับผู้เดินทางได้เป็นจำนวน มาก

ในการนำรถไปทำการขนส่งทางบกระหว่างประเทศนั้น ต้องมีหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ หรือ พาสปอร์ตรถ ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์ โดยต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษ ซึ่งหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (เล่มสีม่วง) สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล และหนังสืออนุญาตระหว่าง ประเทศ (เล่มสีเขียว) สำหรับรถที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศ

²⁰ 1 กีบ = 0.0038 USD อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2556

²¹ 1 USD = 29.88 THB อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2556



หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (สีม่วง)

สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล



หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (สีเขียว)

สำหรับรถที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศ

รถที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า นอกจากจะต้องมีหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศและใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่แปลเป็นภาษาอังกฤษแล้ว จะต้องต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพื่อการใช้รถนอกราชอาณาจักร โดยสามารถยื่นขอได้ที่ สำนักงานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่งจังหวัดหรือสำนักงานขนส่ง จังหวัดสาขาที่รถนั้นดำเนินการทางทะเบียนอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ หรือมีเขตพื้นที่ความรับผิดชอบติดต่อกับต่างประเทศ โดยในกรณีที่รถไม่ได้จดทะเบียนในจังหวัดที่ยื่นขอ จะต้องนำรถเข้ามาตรวจสอบด้วย ซึ่งอายุการใช้หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพื่อการใช้รถนอกราชอาณาจักรจะเท่ากับอายุภาษีรถที่เหลืออยู่ เมื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ครบถ้วนแล้ว จะได้รับพาสปอร์ตรถ (สีม่วงหรือสีเขียวแล้วแต่กรณี) เครื่องหมายแสดงประเทศ หรือสติ๊กเกอร์ตัว T ใบรับรองการตรวจสภาพรถ และทะเบียนรถที่แปลทะเบียนเป็นสากล (เป็นกระดาษ A4)



เครื่องหมายแสดงประเทศ หรือสติ๊กเกอร์ตัว T

*รายละเอียดตาม ภาคผนวก 6

2.1 การข้ามแดนไปยัง สปป.ลาว

การเดินทางไป สปป.ลาว เป็นการเดินทางไปต่างประเทศ ต้องมีเอกสารเดินทางที่ถูกต้อง ได้แก่ หนังสือเดินทางหรือบัตรผ่านแดน อย่างใดอย่างหนึ่ง มิฉะนั้นจะถือเป็นการลักลอบเข้าเมือง โดยหนังสือเดินทางต้องมี สำหรับหนังสือผ่านแดนชั่วคราว สามารถใช้ได้ครั้งเดียว (ไป-กลับ) เดินทางได้ 3 วัน 2 คืน แต่ไม่สามารถเดินทางออกนอกพื้นที่ที่กำหนด เช่น หากข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1 จากจังหวัดหนองคายไป จะไม่สามารถเดินทางไปนอกเขต ได้ เช่น เวียงจันทน์ แดนสะหวัน เขื่อนน้ำอึม (ยกเว้นไปกับบริษัทนำเที่ยวของลาว) หรือเมื่อข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2 จากจังหวัดมุกดาหารไปแขวงสะหวันนะเขต ก็ไม่สามารถเดินทางต่อไปแขวงอื่น หากละเมิดจะถูกจับในข้อหาเดินทางออกนอกพื้นที่โดยไม่ได้รับอนุญาต และจะต้องจ่ายค่าปรับขั้นต่ำ 100 ดอลลาร์สหรัฐ และหากพำนักอยู่ใน สปป.ลาว เกินกำหนดที่ได้รับอนุญาต (กรณีหนังสือผ่านแดนชั่วคราวจะถูกปรับวันละ 5 ดอลลาร์สหรัฐ/วันที่อยู่เกินกำหนด และกรณีหนังสือเดินทางจะถูกปรับวันละ 10 ดอลลาร์สหรัฐ/วันที่อยู่เกินกำหนด)

การขับขี่ยานพาหนะไป สปป.ลาว ควรขับอย่างระมัดระวัง เนื่องจากระบบการจราจรใน สปป.ลาว ให้ขับรถทางขวาของถนน ซึ่งต่างจากฝั่งไทย และไม่ควรใช้ความเร็วสูงเนื่องจากทางการลาวจำกัดความเร็วไม่เกิน 50 – 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรถทางโทมักไม่หยุดรอรถทางเอก เมื่อสัญญาณไฟจราจรเปลี่ยนจากไฟแดงเป็นไฟเขียว ควรออกรถอย่างระมัดระวังและดูให้แน่ใจว่าไม่มีรถฝ่าไฟแดงจากด้านอื่น นอกจากนี้ต้องระมัดระวังอันตรายจากรถจักรยานยนต์และสัตว์เลื้อยต่าง ๆ เช่น ผูกวัวและแพะ ซึ่งอาจตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ รวมถึงห้ามพูดโทรศัพท์ระหว่างขับรถ หากไม่ต้องการนำรถยนต์ข้ามไป สปป.ลาว บริเวณใกล้กับด่านฝั่งไทยที่สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 1 จังหวัดหนองคาย มีสถานที่รับฝากรถของเอกชน ซึ่งเสียค่าบริการ วันละประมาณ 100 บาท

*รายละเอียดตาม ภาคผนวก 6

2.2 การข้ามแดนไปยังประเทศเมียนมาร์

1. หนังสือเดินทาง สำหรับประชาชนทุกสัญชาติที่มีวีซ่า สปป.ลาว - สหภาพเมียนมาร์ สามารถเดินทางท่องเที่ยวทั่วประเทศทั้งสองได้เป็นเวลา 15-30 วัน
2. หนังสือผ่านแดนชั่วคราว สำหรับคนไทยที่มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย รวมทั้งให้บุตรที่อายุไม่เกิน 12 ปี มีชื่อรวมอยู่ในหนังสือผ่านแดนนี้ได้ด้วย โดยหนังสือผ่านแดนนี้จะใช้ได้เพียงครั้งเดียว โดยอนุญาตให้พำนักอยู่ในพื้นที่ชายแดนแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ได้ 15 วัน และจังหวัดท่าขี้เหล็ก สหภาพเมียนมาร์ ได้ 7 วัน รวมถึงหากเดินทางเข้าจุดไหนต้องออกจุดนั้น และหากเดินทางออกนอกพื้นที่ชายแดนตามที่ได้ระบุไว้ จะต้องได้รับโทษตามกฎหมายของ สปป.ลาวและสหภาพเมียนมาร์

- เอกสารที่ต้องใช้ ค่าธรรมเนียมและแบบฟอร์ม 30 บาท สำเนาบัตรประชาชน หรือบัตรอื่น ๆ ที่ทางราชการออกให้ ถ้าเข้า สปป.ลาว ต้องใช้รูปถ่ายขนาด 1 นิ้ว จำนวน 2 รูป สำหรับ สหภาพเมียนมาร์ ไม่ต้องใช้รูป
- สถานที่ขอหนังสือฯ ขอได้ทั้งที่ว่าการอำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน อำเภอแม่สายและ บริเวณด่านข้ามแดนโดยเอกชนที่ทางการกำหนด
- การจราจรในประเทศเมียนมาร์ใช้ระบบชิดขวา
- เวลา ปิด - เปิด ด่านพรมแดนไทย-เมียนมาร์ ระหว่างเวลา 06.30- 18.30 น.
- อนุญาตให้ชาวไทยและชาวเมียนมาร์ข้าม พรมแดนได้รัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตร
- สำหรับคนไทย เอกสารที่จะข้ามไปยังฝั่งเมียนมาร์ คือ
 - สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
 - ทะเบียนรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ฉบับจริง
- การข้ามแดนเสียค่าธรรมเนียมทำบัตรฝั่งไทย คนละ 40 บาท
- ทางฝั่งเมียนมาร์จะเก็บค่าผ่านพรมแดน 10 บาท สำหรับคนไทย และชาวต่างประเทศ คนละ 5 เหรียญสหรัฐฯ
- นำรถยนต์เข้าไปยังฝั่งเมียนมาร์ เสียค่าธรรมเนียมรถ คันละ 60 บาท ถ้ามีคนโดยสารให้คิด รายคนคนละ 10 บาท
- รถจักรยานยนต์ผ่านเข้า – ออก เสียค่าธรรมเนียมคันละ 10 บาท



รถยนต์จากฝั่งเมียนมาร์เข้าไทย

2.3 การข้ามแดนไปยังประเทศกัมพูชา

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยจับมือกัมพูชา เร่งขยายการค้าและการท่องเที่ยว เสนอให้มีการเปิด ด่าน 24 ชั่วโมง พร้อมขยายเส้นทางขนส่งสินค้าจากจังหวัดสระแก้วไปยังเสียมเรียบ และปรับมาตรฐานบรรทุก ให้สอดคล้องกัน เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการผ่านแดน และกระตุ้นการท่องเที่ยว โดยรองประธาน กรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ในฐานะประธานคณะกรรมการความร่วมมือเศรษฐกิจกับประเทศ เพื่อนบ้าน (นายนิยม ไวยรัชพานิช) ได้เปิดเผยว่า สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ได้ให้การต้อนรับและหารือ ร่วมกับ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง (Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport) ประเทศกัมพูชา (H.E. Tauch Chankosal) โดยทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะขยายความร่วมมือ ด้านการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างกันให้เพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นการรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน (AEC) ในปี 2558

ด้านการเพิ่มการค้า ไทยขอให้มีการขยายเวลาการเปิดด่าน เพราะในปัจจุบันการเดินทางระหว่าง กรุงเทพฯ - พนมเปญ ใช้เวลาประมาณ 2 แต่ในทางปฏิบัติพบว่าต้องใช้เวลา 3 - 4 วัน เนื่องจากรถขนส่งที่มาถึงด่านเลยเวลา 20.00 น. แล้ว (เขตแดนเปิดระหว่าง 07.00 – 20.00 น.) ไม่สามารถผ่านข้ามแดนได้ ต้องนอนค้างคืนที่ประเทศกัมพูชา จึงขอให้ขยายเวลาการเปิดด่านออกไปอีก หรือให้เปิดด่าน 24 ชั่วโมง และเสนอให้ขยายเส้นทางขนส่งจากจังหวัดสระแก้วเชื่อมต่อไปยังเมืองเสียมเรียบ เนื่องจากมีสินค้าไทยส่งไปยังจังหวัดเสียมเรียบจำนวนมาก

ด้านมาตรฐานการเดินรถ ได้เสนอให้มีการปรับให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ เพราะปัจจุบัน ไทยอนุญาตให้รถขนส่งบรรทุกสินค้าได้ 30 ตัน แต่กัมพูชาอนุญาตให้บรรทุกได้เพียง 26 ตัน ทำให้ต้องมีการขนถ่ายสินค้า

อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมได้ร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่งกัมพูชา เป็นประธานในพิธีเปิดเดินรถขนส่งระหว่าง ไทย - กัมพูชา จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2555 การเปิดเดินรถครั้งนี้เป็นไปตามที่ประเทศไทยและกัมพูชาได้ลงนามร่วมกันในบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement : CBTA) ที่จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2548 ณ นครคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรระหว่างประเทศที่จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2551 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว²² นอกจากนี้ ไทย - กัมพูชา ยังจัดประชุมทวิภาคีเพื่อหารือเกี่ยวกับการเริ่มใช้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรระหว่างประเทศที่จุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต โดยเห็นชอบให้ใช้เส้นทางเดินรถตามที่ระบุไว้ในพิธีสาร 1 แนบท้ายบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงตามแนว Southern Economic Corridor ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-กบินทร์บุรี-สระแก้ว-อรัญประเทศ และเส้นทางกรุงเทพฯ-แหลมฉบัง-พนมสารคาม-กบินทร์บุรี-สระแก้ว-อรัญประเทศ-ปอยเปต-ศรีโสภณ-เปอสาต-พนมเปญ-นาทหลวง-บาเวต โดยใช้จุดผ่านแดนเพียงจุดเดียว คือ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต

สำหรับแนวคอร์ริดอร์อื่นๆ จะเริ่มใช้ภายหลังการเดินรถตามเอ็มโอยูฉบับนี้แล้ว 1 ปี โดยทั้งสองฝ่ายจะแลกเปลี่ยนแผนที่เส้นทางในประเทศ และกำหนดสถานีขนส่งสำหรับขนถ่ายสินค้าเพื่อใช้ในการเดินรถต่อไป โดยการเปิดเดินรถในครั้งนี้ ใช้โควตารถฝ่ายละ 40 คัน²³ ในระยะเริ่มต้นของการดำเนินการ ฝ่ายไทยจะเน้นรถบรรทุกสินค้า 30 คัน เนื่องจากสินค้าจากไทยเป็นที่นิยมของชาวกัมพูชาจำนวนมาก และรถโดยสาร 10 คัน ขณะที่กัมพูชาจะเน้นรถโดยสาร 30 คัน รถบรรทุกสินค้า 10 คัน โดยจะเพิ่มจำนวนโควตาในระยะต่อไป ซึ่งเชื่อว่าการเปิดเดินรถร่วมกันนอกจากเป็นการสร้างความสัมพันธ์ของ 2 ประเทศแล้ว ยังสร้างรายได้สู่ประเทศ

²² ฐานเศรษฐกิจ, <http://www.thanonline.com>

²³ <http://www.busandtruckmedia.com>

ได้อีกด้วย เนื่องจากทั้ง 2 ประเทศ สามารถรับ-ส่งสินค้า ถึงสถานีขนส่งได้อย่างสะดวกซึ่งที่ผ่านมาขนส่งได้เพียงบริเวณชายแดน ไม่สามารถเข้าประเทศได้ และในอนาคตบริษัทขนส่ง จำกัด (บ.ข.ส.) มีแผนที่จะเปิดเดินรถโดยสารเพิ่มเป็น 500 คัน ร่วมกับกัมพูชา เปิดในเส้นทางพนมเปญและจังหวัดเสียมเรียบ บริเวณจังหวัดสระแก้ว ประมาณเดือนสิงหาคม 2555 คาดว่าจะได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางชมวัฒนธรรมของ 2 ประเทศได้สะดวกขึ้น

ในเบื้องต้น สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยได้เสนอไปยังกัมพูชาว่า เส้นทางกรุงเทพฯ - พนมเปญ ไม่ได้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวหลักระหว่างไทย - กัมพูชา จึงเสนอให้ขยายเส้นทางเดินรถโดยสารระหว่าง กรุงเทพฯ - เสียมเรียบ เพราะมีจำนวนนักท่องเที่ยวไทยไปเสียมเรียบเป็นจำนวนมาก และหากเป็นไปได้ ขอให้ขยายเพิ่มเติมเป็นเส้นทางกรุงเทพฯ - พนมเปญ - เสียมเรียบ - กรุงเทพฯ เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวสองเมืองหลักของกัมพูชา ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศได้ ในขณะเดียวกัน ได้เสนอให้มีความร่วมมือในการอำนวยความสะดวก ในการผ่านแดนของนักท่องเที่ยว ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม เพราะปัจจุบันนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในประเทศไทย มีความต้องการที่จะท่องเที่ยวไปยังประเทศกัมพูชาและเวียดนามด้วย ในทางกลับกัน นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในกัมพูชาและเวียดนาม ก็สนใจที่จะเดินทางเข้าประเทศไทย ซึ่งกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการท่องเที่ยวของทั้งสองประเทศ ควรร่วมมือกันในการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนของนักท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันในภูมิภาค

การพัฒนาเส้นทางสำหรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในประเทศกัมพูชาปัจจุบันมีความคืบหน้า โดยการก่อสร้างทางรถไฟระยะทาง 42 กิโลเมตร (missing link) จากสีหนุวิลล์ - พนมเปญ - ปอยเปต อยู่ระหว่างการเจรจาขั้นสุดท้ายให้ภาคเอกชนเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขณะนี้ญี่ปุ่นกำลังพัฒนาเส้นทางหมายเลข 5 ซึ่งจะเป็นเส้นทางสายหลักในกรอบความร่วมมือ GMS ของกัมพูชา เส้นทางหมายเลข 67 ได้รับการสนับสนุนจาก ADB ในการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก

อย่างไรก็ตาม ยังมีปัญหาด้านการเดินทางไทย - กัมพูชา²⁴ แม้รัฐบาลทั้งสองประเทศ ได้จัดพิธีเปิดเดินรถระหว่างไทย - กัมพูชา ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต และมีโควตาให้รถขนส่งและรถโดยสารของทั้งสองประเทศสามารถวิ่งในเส้นทางกรุงเทพฯ - พนมเปญได้แล้ว แต่ในปัจจุบัน ยังไม่มีรถโดยสารและรถขนส่งไทยผ่านเข้าไปในกัมพูชา เนื่องจากติดปัญหาเรื่องการประกันภัยรถขนส่งและรถโดยสาร แม้ว่าผู้ประกอบการไทยสามารถซื้อประกันภัยภาคบังคับ (Blue Card Sticker) ได้ แต่ในปัจจุบันยังไม่มีผู้ประกอบการไทยที่นำรถขนส่งและรถโดยสารที่เป็นภาคสมัครใจ เพราะว่าประกันภัยในไทยไม่ครอบคลุมไปถึงอุบัติเหตุในกัมพูชา ทำให้ผู้ประกอบการยังไม่มั่นใจที่จะให้บริการเข้าไปในเขตแดนของกัมพูชา จึงเสนอให้ภาครัฐของทั้งสองประเทศเร่งรัดดำเนินการให้มีการขายประกันภัยตัวรถที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางของทั้งสองประเทศ

²⁴ หอการค้าไทยขงรัฐร่วมมือกัมพูชาขยายการค้า - ท่องเที่ยวรับ AEC - ASTV ผู้จัดการออนไลน์ 3 ตุลาคม 2555 <http://www.manager.co.th>

2.4 การข้ามแดนไปยังประเทศมาเลเซีย

สำหรับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลไปยังประเทศมาเลเซีย มีกฎข้อบังคับของกรมขนส่งของประเทศไทย ที่ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดตามกฎหมายของรัฐบาลมาเลเซียที่สำคัญและต้องคำนึงถึงได้แก่

- รถยนต์จะต้องเป็นรถที่จดทะเบียนในประเทศไทยเท่านั้น
- ยานพาหนะและรถยนต์ทุกชนิดต้องติดป้ายเป็นภาษาอังกฤษ สำหรับรถยนต์ป้ายแดง รัฐบาลมาเลเซียไม่อนุญาตให้ผ่านแดน
- ใบรับรองการจดทะเบียน ด้วยภาษามลายูหรือภาษาอังกฤษ
- นักท่องเที่ยวจะต้องซื้อประกันภัยบุคคลที่ 3 ของประเทศมาเลเซีย
- รถยนต์ส่วนบุคคลจะติดฟิล์มกรองแสงสีดำได้ไม่เกิน 50 % ของแสง
- ใบอนุญาตขับขี่ต้องแปลเป็นภาษามลายูหรือภาษาอังกฤษ
- รถยนต์ทุกชนิดต้องติดเข็มขัดนิรภัย
- รถยนต์ทุกชนิดต้องมีไฟเบรกที่ 3

สาระสำคัญของพิธีสาร ฉบับที่ 5 ของประเทศมาเลเซีย ได้มีการตกลงให้จัดตั้งสำนักงานประกันภัยแห่งชาติ (National Bureau) เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการประกันภัยรถบรรทุกที่จะผ่านแดนเข้าไปยังประเทศภาคีสัญญา และรถบรรทุกจากประเทศภาคีสัญญาที่จะผ่านเข้ามาในประเทศ โดยให้มีหน้าที่ ดังนี้

1. ออกเครื่องหมายบัตรสีน้ำเงิน (Blue Card) ให้แก่รถบรรทุกของตนที่จะผ่านเข้าไปยังดินแดนประเทศภาคี เพื่อแสดงว่ารถคันดังกล่าวได้มีการเอาประกันภัยภาคบังคับของประเทศตนแล้ว
2. ขยายกรรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับให้แก่รถบรรทุกของประเทศภาคีที่จะผ่านเข้ามาในประเทศ
3. ดูแล อำนาจความสะดวกแก่รถบรรทุกของประเทศภาคีที่ผ่านเข้ามาในประเทศและประสบอุบัติเหตุ โดยจะดำเนินการเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเท่าที่จำเป็น

3. การเตรียมความพร้อมของประเทศไทย

ประเทศไทย มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2558 โดยกรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน ซึ่งในปี 2554-2563 องค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้เป็น “ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน” โดยในปี 2554 กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการ²⁵

²⁵ รายงานประจำปี 2554 กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

❖ การพัฒนาข้อกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของตัวรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

○ การพัฒนาข้อกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับที่นั่งผู้โดยสาร

จัดให้มีเครื่องทดสอบต้นแบบจากประเทศสหรัฐอเมริกา นำมาติดตั้ง ณ ศูนย์ทดสอบรถของกรมการขนส่งทางบก อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เพื่อใช้ในการทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างที่นั่ง ความแข็งแรงของจุดยึดที่นั่งกับโครงสร้างรถโดยสาร และความแข็งแรงของจุดยึดที่นั่งกับเข็มขัดนิรภัย เพื่อนำผลการทดสอบมาใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาวิเคราะห์กำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับที่นั่งผู้โดยสารของรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

○ การพัฒนาข้อกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับระบบห้ามล้อของรถยนต์

กรมการขนส่งทางบก ได้จัดทำแผนพัฒนาระบบการรับรองแบบรถ หรือ Vehicle Type Approval System: VTAs เพื่อให้การตรวจสอบคุณภาพด้านความปลอดภัยของรถมีความสอดคล้องตามข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ของคณะกรรมการมาตรฐานการเศรษฐกิจของยุโรปแห่งสหประชาชาติ หรือ United Nations/Economic Commission for Europe Regulation: UN/ECE ซึ่งเป็นระบบการรับรองรถที่เป็นที่ยอมรับในสากล ประกอบด้วย กระบวนการตรวจสอบสมรรถนะของรถต้นแบบ (Technical Requirement) และการตรวจสอบระบบควบคุมการผลิตให้เป็นไปตามรถต้นแบบ (Conformity of Production) โดยเริ่มต้นศึกษาและเตรียมความพร้อมรองรับระบบห้ามล้อ ซึ่งเป็นอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยอันดับแรก ในปี 2551 กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการก่อสร้างสนามทดสอบรถในพื้นที่โรงเรียนสอนขับรถขนาดใหญ่ อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี และได้มีการจัดซื้อชุดอุปกรณ์ทดสอบสมรรถนะระบบห้ามล้อแบบ Non-Contact Speedometer ซึ่งสามารถใช้ทดสอบตามข้อกำหนดที่ 13-H ว่าด้วยสมรรถนะระบบห้ามล้อ (Braking System) ตามข้อกำหนดของ UN/ECE เพื่อรองรับการปฏิบัติงานทดสอบรถ นอกจากนี้ในปี 2553 ยังได้มีการจัดซื้อเครื่องมือประกอบการทดสอบรถ ได้แก่ เครื่องชั่งน้ำหนัก อุปกรณ์วัดอุณหภูมิ และตุ้มน้ำหนักสำหรับจำลองภาระของรถทดสอบ เพื่อทำการรวบรวมข้อมูลและทดสอบรถยนต์ขนาดต่างๆ เช่น รถยนต์นั่ง รถกระบะบรรทุก รถโดยสารขนาดเล็ก และรถบรรทุกขนาดเล็ก จำนวน 30 แบบ ที่ผลิตขายในประเทศไทย เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาจัดทำเป็นร่างหลักเกณฑ์สมรรถนะของระบบห้ามล้อสำหรับรถยนต์นั่งที่มีผู้โดยสารไม่เกิน 8 คน และรถยนต์กระบะบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม ปัจจุบันอยู่ระหว่างการร่วมหารือกับภาคอุตสาหกรรมเพื่อจัดทำกรอบการรับรองที่สมบูรณ์เพื่อกำหนดบังคับใช้ต่อไป

○ การพัฒนาข้อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทรงตัวของรถ

กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการจัดสร้างเครื่องทดสอบการทรงตัวของรถ ที่มีลักษณะเป็นพื้นเอียง (Tilt Table) เพื่อใช้สำหรับการทดสอบหามุมที่รถเอียงจนเกิดการพลิกคว่ำ ติดตั้งไว้ที่ศูนย์ทดสอบรถ กรมการขนส่งทางบก อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เพื่อรองรับการพัฒนาความปลอดภัยด้านการทรงตัวของรถโดยสาร ซึ่งในปี 2553-2554 ได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำเกณฑ์ของการทรงตัวของรถสำหรับรถโดยสารในประเทศไทย โดยคัดเลือกรถโดยสารที่มีความแตกต่างกันในปัจจุบันต่างๆ จำนวนกว่า 30 ตัวอย่าง ทำการทดสอบการทรงตัวบนเครื่องทดสอบ เพื่อนำข้อมูลจากผลการทดสอบมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อคุณสมบัติการทรงตัวของรถ เพื่อกำหนดรูปแบบการทดสอบและเกณฑ์ที่เหมาะสมในการบังคับใช้ โดยคาดว่าจะเริ่มบังคับใช้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทรงตัวของรถโดยสารสำหรับรถที่จดทะเบียนหรือรถที่มีการแก้ไข หรือเปลี่ยนแปลงตัวถังตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 นี้

○ การกำหนดมาตรฐานโครงสร้างสำหรับรถโดยสาร

กรมการขนส่งทางบก ได้จัดทำโครงการออกแบบโครงสร้างชิ้นส่วนหลักของตัวรถโดยสาร 1 ชั้น และ 2 ชั้น เพื่อใช้ในการทดสอบการพลิกคว่ำและการกระแทกหน้า ซึ่งในขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการทดสอบ ณ ศูนย์ทดสอบรถ จังหวัดปทุมธานี โดยจะนำผลที่ได้จากการศึกษามาประกาศเป็นข้อกำหนดสำหรับผู้ประกอบตัวถังรถ หรือผู้ต่อรถโดยสาร เพื่อใช้เป็นแบบในการสร้างตัวถังรถต่อไป

○ แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน พ.ศ. 2553-2562

จัดทำแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน พ.ศ. 2553-2562 เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งสินค้าอันตรายในส่วนที่กรมการขนส่งทางบกรับผิดชอบและการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ ให้เป็นไปในแนวทางของความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนนของคณะกรรมการมาธิการเศรษฐกิจแห่งยุโรปภายใต้สหประชาชาติ (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road: ADR) โดยในปี 2554 ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงาน 3 คณะ ประกอบด้วย

- คณะทำงานพัฒนารถขนส่งสินค้าอันตราย ดำเนินการจัดทำหลักเกณฑ์การรับรองแบบรถใหม่และการตรวจสภาพรถบรรทุกสินค้าอันตราย
- คณะทำงานพัฒนาผู้ขับรถขนส่งสินค้าอันตราย ดำเนินการจัดทำหลักเกณฑ์ใบอนุญาตขับรถหลักสูตรการอบรมและการทดสอบสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถบรรทุกสินค้าอันตราย
- คณะทำงานพัฒนาการดำเนินการขนส่งสินค้าอันตราย ดำเนินการจัดทำหลักเกณฑ์การขนส่งสินค้าอันตราย เช่น เอกสารประกอบการขนส่งและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยประจำรถ การยกขน การจัดวาง และรับตรึงสินค้าบนตัวรถ ติดป้ายภาพและเครื่องหมายบนรถตาม

ชนิดสินค้าอันตรายที่ทำการขนส่ง รวมถึงข้อปฏิบัติด้านความปลอดภัยขณะทำการขนส่ง
สินค้าอันตราย

❖ พัฒนาระบบตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงและความปลอดภัยของรถที่นำไปใช้งานบนท้องถนน

○ โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบตรวจสอบสภาพรถ

มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบตรวจสอบสภาพรถให้เป็นแบบ Computerized Fully Automatic Vehicle Inspection System ซึ่งเป็นระบบอัตโนมัติ ตรวจสอบและวัดผลด้วยคอมพิวเตอร์ มีความเที่ยงตรงและประสิทธิภาพสูง ประกอบด้วย เครื่องตรวจสอบสภาพรถที่ทดสอบด้านมลพิษและด้านความปลอดภัยของรถ (Emission Tester/Safety Tester) เชื่อมต่อกับระบบโครงข่ายคอมพิวเตอร์และระบบการเก็บบันทึกข้อมูลที่มี Software ที่สามารถพัฒนาปรับเปลี่ยนตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงได้ โดยได้ดำเนินการติดตั้งระบบตรวจสอบสภาพรถอัตโนมัติที่สำนักงานขนส่งจังหวัด รวม 60 แห่ง และดำเนินการติดตั้งเพิ่มอีก 13 แห่งในปี 2555

○ การดำเนินการด้านสถานตรวจสอบสภาพรถ (ตรอ.)

กรมการขนส่งทางบก ได้อนุญาตให้เอกชนสามารถจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถ (ตรอ.) ได้ตั้งแต่ปี 2524 เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และได้มีการอนุญาตให้มีการตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เพิ่มเติมในปี 2537 ประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้รถมีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัยในการใช้งาน ปัจจุบันมีสถานตรวจสอบสภาพรถทั้งสิ้น 1,906 แห่ง โดยตั้งอยู่ส่วนกลางจำนวน 146 แห่ง และส่วนภูมิภาคอีก 1,760 แห่ง โดยกรมการขนส่งทางบก จะดำเนินการตรวจสอบ ตรอ. ทั่วประเทศอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง หากพบข้อบกพร่องจะถูกสั่งให้ระงับการดำเนินการตรวจสอบชั่วคราวเพื่อทำการแก้ไขปรับปรุง

❖ กำกับดูแลการดำเนินงานของสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน สถานประกอบการติดตั้งระบบเชื้อเพลิงในรถ และโรงเรียนสอนขับรถเอกชน ให้มีมาตรฐาน

○ การดำเนินงานด้านโรงเรียนสอนขับรถเอกชน

สนับสนุนให้ภาคเอกชนที่มีความพร้อม เปิดโรงเรียนสอนขับรถที่ได้มาตรฐานภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้ผู้ที่ประสงค์จะเรียนขับรถได้ผ่านกระบวนการเรียนรู้เทคนิควิธีการขับรถและกฎวินัยจราจรอย่างถูกต้องตามมาตรฐานที่กำหนด โดยให้คำปรึกษาแนะนำในการจัดตั้ง ตรวจสอบและพิจารณาให้การรับรองโรงเรียนสอนขับรถเอกชน เพื่อให้มีโรงเรียนสอนขับรถที่มีมาตรฐาน สามารถรองรับประชาชนที่ต้องการเรียนขับรถก่อนขอใบอนุญาตขับรถ ปัจจุบันมีโรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่ได้รับการรับรอง

ทั้งสิ้น 24 แห่ง ใน 19 จังหวัด โดยผู้ที่ผ่านการศึกษอบรมและทดสอบ สามารถนำหนังสือรับรองมาขอรับใบอนุญาตขับรถได้ที่กรมการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ



โรงเรียนสอนขับรถ

- การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน
- โครงการสร้างนักขับรถมืออาชีพ เพื่อผลิตพนักงานขับรถขนาดใหญ่ที่มีคุณภาพเข้าสู่ตลาดแรงงานภาคขนส่ง
- การพัฒนาคุณภาพใบอนุญาตขับรถ

กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการปรับปรุงระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และผู้ขอรับบัตรประจำตัวคนขับตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2554 ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 29 มีนาคม 2554 โดยกำหนดเพิ่มระยะเวลาการอบรมสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใบอนุญาตขับรถบดถนน ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์ และใบอนุญาตขับรถใช้งานเกษตรกรรม หรือใบอนุญาตขับรถชนิดอื่น ซึ่งกำหนดให้ต้องผ่านการอบรมตามหลักสูตรเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 4 ชั่วโมง มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2555 นอกจากนี้ยังได้มีการพัฒนาหลักสูตรการอบรมโดยเน้นเนื้อหาด้านความปลอดภัยและมารยาทในการขับรถเพิ่มขึ้น

❖ พัฒนาศักยภาพและมาตรฐานของผู้ขับรถ

ตรวจสอบประวัติผู้ประจำรถ โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 50 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดทำประวัติผู้ประจำรถตามแบบรายงานส่งไปยังนายทะเบียนที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งภายใน 15 วัน นับแต่วันที่รับ เลิกจ้าง ผู้ประจำรถ หรือนับแต่วันที่เปลี่ยนแปลงหน้าที่ ทำให้ข้อมูลดังกล่าวมีประโยชน์ต่อการตรวจสอบประวัติผู้ประจำรถ เพื่อเป็นการคัดกรองบุคคลที่จะปฏิบัติงานในตำแหน่งผู้ประจำรถ ได้แก่ พนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายตรวจและผู้บริหาร สามารถคัดเลือกผู้ประจำรถที่มีประสิทธิภาพเข้าทำงาน ทำให้ผู้รับบริการได้รับความปลอดภัยและบริการที่ดีจากผู้ประจำรถ

❖ เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

○ โครงการณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ดำเนินโครงการณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยจัดให้มีศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะตลอด 24 ชั่วโมง ณ กรมการขนส่งทางบก สถานีขนส่งผู้โดยสาร และสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้โดยสารถูกเอารถเอาเปรียบจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ จัดรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารไม่ประจำทางเสริมในช่วงเทศกาล รวมถึงร่วมกับส่วนราชการและหน่วยงานภาคเอกชน จัดตั้งจุดพักรถบนถนนสายหลักในช่วงเทศกาล

○ โครงการณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

○ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนแก่เยาวชน

❖ โครงการถนนสีขาว

❖ ควบคุมกำกับดูแลการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืน หรือละเว้นการปฏิบัติตามกฎหมาย ทั้งด้านตัวรถ ผู้ขับรถ และผู้ประจำรถอย่างต่อเนื่อง



ที่มา: กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่

“Q” สัญลักษณ์คุณภาพบริการ

นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบก ยังได้ให้การรับรอง “มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก” โดยใช้สัญลักษณ์ “Q” ที่แสดงถึงบริการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพ จากกรมการขนส่งทางบก ปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งสมัครขอรับรองมาตรฐานดังกล่าวแล้วกว่า 120 บริษัท²⁶ และได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกแล้วจำนวน 101 บริษัท ซึ่งผู้ประกอบการขนส่ง จะต้องผ่านเกณฑ์คุณภาพบริการ 5 ด้าน ได้แก่ ด้านองค์กร ด้านปฏิบัติการขนส่ง ด้านพนักงาน ด้านยานพาหนะ และด้านลูกค้า รวมทั้งหมด 44 ข้อกำหนด

โดยผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก จะได้รับประกาศการรับรองมาตรฐานคุณภาพซึ่งมีอายุการรับรอง 5 ปี ในช่วง 5 ปีนี้ผู้ประกอบการจะต้องมีการประเมินตนเอง และได้รับการตรวจประเมินซ้ำจากผู้ตรวจประเมินในปีที่ 3 และปีที่ 5 เพื่อรักษามาตรฐานคุณภาพการขนส่งต่อไป นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบก ยังได้พัฒนาต่อยอดมาตรฐานดังกล่าวไปเป็นระบบมาตรฐานคุณภาพ

²⁶ สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. <http://logistics.dpim.go.th>

บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกในขั้นก้าวหน้า เพื่อส่งเสริมให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งเป็นมืออาชีพในระดับอาเซียน โดยได้มอบหมายให้คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ทำการศึกษาและวางแผนดำเนินการพัฒนามาตรฐานทั่วไปสู่ขั้นก้าวหน้าเทียบชั้นมาตรฐานระดับสากล โดยได้วางแผนจัดทำมาตรฐานขั้นก้าวหน้าแบบเฉพาะกลุ่ม 4 กลุ่ม ได้แก่ การขนส่งและกระจายสินค้าเบ็ดเตล็ด การขนส่งวัสดุก่อสร้างและอุตสาหกรรมหนัก การขนส่งสินค้าแช่เย็น และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางถนน ซึ่งแต่ละกลุ่มเป็นกลุ่มที่มีปริมาณการขนส่งสูง และมีศักยภาพในการพัฒนามากกว่าการขนส่งกลุ่มอื่นๆ

บทที่ 6

ลักษณะและสัญลักษณ์ป้ายทะเบียนของแต่ละประเทศ

ป้ายทะเบียนรถยนต์ ส่วนใหญ่ทำมาจากโลหะหรือพลาสติก เพื่อติดกับยานยนต์หรือรถพ่วง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงลักษณะเฉพาะ ป้ายทะเบียนจะถูกระบุเป็นรหัสตัวเลขหรือตัวอักษร เพื่อแสดงเอกลักษณ์ของยานพาหนะ ในบางประเทศอาจจะบุเอกลักษณ์เฉพาะเหมือนกันทั่วประเทศ แต่บางประเทศอาจแยกตามเขตหรือจังหวัด ซึ่งไม่ว่าการระบุจะแยกตามพาหนะหรือตัวบุคคลจะขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่ออกตามแต่ละประเทศ



2.1 ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

ป้ายทะเบียนของประเทศเมียนมาร์ มีการพัฒนาเป็น 3 ช่วง โดยเริ่มตั้งแต่กลางปี ค.ศ. 1930 ที่เริ่มมีการนำป้ายทะเบียนมาใช้ โดยทั่วไปป้ายทะเบียนในประเทศเมียนมาร์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ป้ายทะเบียนรถยนต์ และป้ายตัวเลข ซึ่งป้ายทะเบียนรถยนต์จะออกให้กับยานพาหนะทั่วไป ในขณะที่ป้ายตัวเลขจะออกให้กับองค์กรหรือหน่วยงานที่เป็นตัวแทนผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งป้ายตัวเลขนี้จะถูกใช้จนกระทั่งมีผู้นำรถยนต์นั้นไปจดทะเบียน หลังจากนั้นป้ายตัวเลขจะถูกนำกลับมาใช้ในองค์กรหรือหน่วยงานใหม่อีกครั้ง ซึ่งบางครั้งอาจเรียกป้ายตัวเลขนี้ว่า “ป้ายชั่วคราว”

ต่อมาในปี ค.ศ. 1937 เมียนมาร์กลายเป็นส่วนหนึ่งของอาณัติอินเดียน และได้มีการใช้ป้ายทะเบียนที่มีพื้นหลังสีดำ ตัวอักษรสีขาว สำหรับป้ายทะเบียนทั่วไป และป้ายที่มีพื้นหลังสีขาว ตัวอักษรสีแดง สำหรับป้ายตัวเลข ซึ่งป้ายส่วนใหญ่จะทำจากแผ่นเหล็ก (บางกรณีอาจทำจากแผ่นไม้) โดยป้ายทะเบียนจะออกให้กับรถยนต์ทุกประเภท ป้ายทะเบียนในยุคนี้จะขึ้นต้นด้วยตัวอักษร R ต่อมาในปี ค.ศ. 1953 เมียนมาร์เปลี่ยนมาใช้ป้ายทะเบียนที่เป็นตัวอักษรของตน ซึ่งในยุคนี้ป้ายทะเบียนจะทำจากแผ่นเหล็กบางชุบสี หรือแผ่นพลาสติกพร้อมตัวอักษรพลาสติก โดยจะมีลักษณะเป็นตัวอักษร 1 ตัวตามด้วยชุดตัวเลข 4 ตัว แบ่งออกเป็น 5 ประเภทได้แก่

1. ป้ายทะเบียนรถส่วนบุคคล มีลักษณะเป็นแผ่นป้ายสีดำ ตัวอักษรสีขาว
2. ป้ายทะเบียนรถสาธารณะ (รถโดยสาร รถแท็กซี่ และรถเช่า) มีลักษณะเป็นแผ่นป้ายสีแดง ตัวอักษรสีขาว
3. ป้ายทะเบียนรถขนส่งสาธารณะข้ามแดน มีลักษณะเป็นแผ่นป้ายสีส้ม ตัวอักษรสีดำ
4. ป้ายทะเบียนรถที่ใช้ทางการทูต มีลักษณะเป็นแผ่นป้ายสีขาว ตัวอักษรสีดำ
5. ป้ายทะเบียนรถที่ใช้ในราชการทหาร มีลักษณะเป็นแผ่นป้ายสีดำ ตัวอักษรสีขาว พร้อมตราสัญลักษณ์รูปดาว

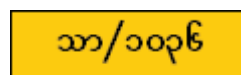
ป้ายทะเบียนจะออกให้กับยานพาหนะทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถบรรทุก รถโดยสาร รถจักรยานยนต์ และรถลากติดเครื่องยนต์ โดยขนาดของป้ายทะเบียนจะแตกต่างกันไปตามประเภทของยานพาหนะ เช่น รถบรรทุกและรถโดยสาร แผ่นป้ายทะเบียนจะมีขนาดกว้าง 20.3 เซนติเมตร ยาว 60.9 เซนติเมตร แผ่นป้ายสำหรับรถยนต์ จะมีขนาดกว้าง 12.7 เซนติเมตร ยาว 45.7 เซนติเมตร และรถจักรยานยนต์ จะมีขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ยาว 22.8 เซนติเมตร ต่อมาในปี ค.ศ. 1996 รัฐบาลเมียนมาร์ได้ออกกฎระเบียบเกี่ยวกับป้ายทะเบียนขึ้นใหม่ โดยจะต้องมีสัญลักษณ์ที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางถนน (Road Transport Authority's seal) ติดที่มุมบนด้านซ้ายของแผ่นป้ายปั้มนูน ป้ายทะเบียนรถยนต์ประกอบด้วยตัวอักษร 2 ตัว ตามด้วยตัวเลข 4 ตัว และแผ่นป้ายจะมีขนาดแตกต่างจากขนาดเดิม คือ แผ่นป้ายสำหรับรถยนต์ จะมีขนาดกว้าง 16 เซนติเมตร ยาว 37 เซนติเมตร แผ่นป้ายทะเบียนสำหรับรถจักรยานยนต์ เป็นแผ่นป้ายที่มีพื้นหลังสีดำ ตัวอักษรสีขาว ขนาดกว้าง 14 เซนติเมตร ยาว 21 เซนติเมตร ประกอบด้วย ตัวอักษรเมียนมาร์ 3 ตัว ตามด้วยตัวเลข 4 หลัก นอกจากนี้ยังกำหนดขนาดตัวอักษรกว้าง 21 เซนติเมตร สูง 5.7 เซนติเมตร หนา 0.6 เซนติเมตร ปัจจุบันป้ายทะเบียนในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. ป้ายทะเบียนสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล จะเป็นแผ่นป้ายสีดำ ตัวอักษรสีขาว
2. ป้ายทะเบียนสำหรับรถสาธารณะ จะเป็นแผ่นป้ายสีแดง ตัวอักษรสีขาว
3. ป้ายทะเบียนสำหรับรถโดยสารข้ามแดน จะเป็นแผ่นป้ายสีส้ม ตัวอักษรสีดำ

ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนในปัจจุบันของประเทศไทย



รถยนต์ส่วนบุคคล



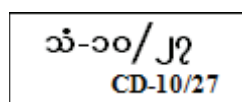
ยานพาหนะสำหรับพระภิกษุ
หรือใช้ในกิจของสงฆ์



รถแท็กซี่



รถเช่า



ยานพาหนะสำหรับ
เอกอัครราชทูต



รถจักรยานยนต์

๕-๖๖/๖๖
UN-11/35

ยานพาหนะสำหรับเจ้าหน้าที่
องค์การสหประชาชาติ

๓๖/๖๖

รถที่ใช้สำหรับทัศนาวจร

มีรายงานกล่าวไว้ว่า เดือนกรกฎาคมปีที่ผ่านมา (2551) กรมการขนส่งของเมียนมาร์ประจำจังหวัดท่าชีเหล็ก ได้เปิดให้มีการทำทะเบียนรถจักรยานยนต์แล้วครั้งหนึ่ง โดยคิดค่าใช้จ่ายสำหรับรถจักรยานยนต์ รุ่น 125 แรงม้า 280,000 จี๊ด²⁷ (ประมาณ 9,300 บาท) รถรุ่น 100 แรงม้า 265,000 จี๊ด (ประมาณ 8,800 บาท) ซึ่งป้ายทะเบียนที่ได้รับลงอักษร ทะคะละ (ท่าชีเหล็ก) สามารถใช้ขับได้เฉพาะในจังหวัดท่าชีเหล็กเท่านั้น อย่างไรก็ตาม หลังจากกรมการขนส่งเมียนมาร์ เริ่มเปิดให้มีการจัดทำทะเบียนรถใหม่ ทำให้มีผู้ข้ามเข้ามาซื้อรถในอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงรายเพิ่มขึ้น โดยรถจักรยานยนต์ที่มีผู้นิยมซื้อมากที่สุดคือ รถรุ่นฮอนด้าดรีม ส่วนค่าใช้จ่ายในการนำรถข้ามแดนปัจจุบันอยู่ที่ 3,000 บาท²⁸ ต่อคัน

ทั้งนี้ในช่วง 2 - 3 ปี ที่ผ่านมา ทางกรมการขนส่งเมียนมาร์ ได้มีการจัดสรรระบบทะเบียนรถทั่วประเทศ โดยมีการกวาดจับรถยนต์ ไม่มีทะเบียนอย่างเข้มงวด สามารถตรวจยึดได้เป็นจำนวนมาก เฉพาะในจังหวัดท่าชีเหล็ก ที่อยู่ติดกับชายแดนไทย มีรถยนต์ถูกยึดไม่ต่ำกว่า 1,000 คัน ในปี 2552 กรมการขนส่งในรัฐบาลทหารเมียนมาร์ ประจำจังหวัดท่าชีเหล็ก ตรงข้ามอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ได้เปิดให้มีการทำทะเบียนรถแบบใหม่สำหรับ



ป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์เมียน

รถจักรยานยนต์ โดยป้ายทะเบียนแบบใหม่สามารถขับไปได้ทั่วประเทศ แทนป้ายทะเบียนแบบเก่าที่ขับได้เฉพาะในจังหวัดท่าชีเหล็กเท่านั้น ซึ่งป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์แบบใหม่ จะมีตัวเลข 17 และตัวอักษร “ยะ” ของเมียนมาร์ ขณะที่ป้ายทะเบียนแบบเก่ามีตัวอักษร “ทะคะละ” หมายถึง ท่าชีเหล็ก ซึ่งผู้ที่ต้องการป้ายทะเบียนแบบใหม่ จะต้องเสียค่าใช้จ่ายหรือค่าภาษีตั้งแต่ 250,000 จี๊ด (ประมาณ 8,300 บาท) ถึง 650,000 จี๊ด (ประมาณ 21,600 บาท) ต่อคัน (รถจักรยานยนต์นำเข้าจากจีน เสียภาษีคันละ 250,000 จี๊ด หรือ ประมาณ 8,300 บาท) โดยแบ่งตามอัตราแรงม้าเครื่องยนต์รถ กล่าวคือ หากเป็นรถจักรยานยนต์รุ่น 150 แรงม้า จะต้องจ่าย 650,000 จี๊ด (ประมาณ 21,600 บาท) และรุ่น 100 แรงม้า จ่าย 450,000 จี๊ด (ประมาณ 14,800 บาท) แม้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง แต่มีผู้นำรถไปขึ้นทะเบียนเป็นจำนวนมาก เฉลี่ยไม่ต่ำกว่าวันละ 50 - 100 คัน ซึ่งในส่วนผู้ที่ต้องการได้เร็วก็จะมีนายหน้าดำเนินการให้ โดยคิดค่าเดินเรื่องคันละ 500 - 700 บาท ส่วนรถจักรยานยนต์ที่ถูกนำไปขึ้นทะเบียนส่วนใหญ่เป็นรถที่นำเข้าจากไทยและเป็นรถปี 2551 - 2552

²⁷ 1 บาท เท่ากับ 0.0332 จี๊ด อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2556. ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย, <http://www.bot.or.th>

²⁸ พม่าออกป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์แบบใหม่ คิดค่าขึ้นทะเบียนจี๊ด. <http://www.khonkhurtai.org>



2.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ป้ายทะเบียนใน สปป. ลาว จะแตกต่างกันไปตามประเภทของรถ โดยป้ายทะเบียนใน สปป.ลาว เริ่มมีขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ. 1975 โดยป้ายทะเบียนสำหรับรถทุกประเภทจะมีตัวอักษรภาษาลาว กับตัวเลขอารบิก แบ่งออกได้ดังนี้ ป้ายทะเบียนสำหรับยานพาหนะที่จดทะเบียนใน สปป. ลาว จะเป็นแผ่นป้ายสีเหลือง ตัวอักษรสีดำ ยานพาหนะต่างชาติ เป็นแผ่นป้ายสีทอง ตัวอักษรสีน้ำเงิน ยานพาหนะสำหรับเจ้าหน้าที่ทางการทูต เป็นแผ่นป้ายสีขาว ตัวอักษรสีน้ำเงิน ยานพาหนะที่ใช้ในเชิงธุรกิจ เป็นแผ่นป้ายทะเบียนสีขาว ตัวอักษรสีดำ รถตำรวจ จะใช้แผ่นป้ายทะเบียนสีแดง และรถที่ใช้ในราชการ เป็นแผ่นป้ายสีน้ำเงิน ตัวอักษรสีขาว

หมายเหตุ: คำว่า “ກາແພງນະຄອນ” หมายถึง กรุงเวียงจันทน์



รถยนต์นั่งส่วนบุคคล



รถที่ใช้ทางราชการ



รถเอกชน



รถตำรวจ



รถสำหรับคณะทูต

2.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา



ป้ายทะเบียนในราชอาณาจักรกัมพูชาในอดีต (ค.ศ. 1994 - 2004) ออกโดยกระทรวงคมนาคมขนส่ง (Ministry of Public Works and Transport) โดยมีลักษณะเป็นตัวอักษรภาษาเขมรตามด้วยตัวเลข 4 ตัว ชิดกลางหรืออยู่เหนือตัวอักษรที่แสดงรหัสจังหวัด และตัวเลขที่แสดงประเภทยานยนต์ ป้ายทะเบียนมีลักษณะนูนพร้อมระบุปีที่ออกให้และประทับตรา สีของป้ายทะเบียนแยกตามประเภทผู้ใช้ ดังนี้คือ



ป้ายทะเบียนของประเทศกัมพูชาระหว่างปี ค.ศ. 1994 - 2004

ตารางที่ 7 แสดงลักษณะป้ายทะเบียนรถในประเทศกัมพูชาแบ่งตามประเภท

ประเภท	ป้ายทะเบียน	รหัส
รถจักรยานยนต์	สีดำ/สีขาว	1
รถยนต์นั่ง และ รถแท็กซี่	สีดำ/สีขาว	2
รถบรรทุก และ รถประจำทาง	สีขาว/สีดำ	3
รถที่ใช้ทางการเกษตร	สีดำ/สีขาว	4
รถที่ใช้ซ่อมแซมถนน	สีเหลือง/สีเขียว	5
รถบรรทุกพ่วง	สีดำ/สีขาว	7
รถประเภทพิเศษ	สีดำ/สีขาว	9

ที่มา: <http://en.wikipedia.org>

รถที่ใช้ในราชการ เดิมใช้ตัวอักษรสีขาว บนพื้นสีเขียว พร้อมตัวอักษรภาษาเขมร 3-4 ตัว อยู่เหนือหรือนำหน้าตัวเลข 4 ตัว หรือเป็นลักษณะตัวอักษร 5-6 ตัวอักษร กับตัวเลข 3 ตัว



สมาชิกองค์กรสมาชิกแห่งชาติ จะใช้ป้ายทะเบียนที่มีลักษณะคล้ายกัน แต่ตัวเลขต่ำกว่า



รถที่ใช้ในราชการทหาร ป้ายทะเบียนจะเป็นพื้นสีแดง ตัวอักษรสีขาว บางครั้งอาจมีธงชาติเขมรติดด้วย



รถตำรวจ ใช้พื้นสีขาว ตัวอักษรสีแดง ตัวเลขแสดงประเภทยานยนต์ อาจอยู่นำหน้าหรือเหนือชุดตัวเลขก็ได้

ป้ายทะเบียนชุดที่ใช้ในปี 1990 นั้นยังคงใช้อยู่และออกโดยส่วนกลาง โดยประกอบด้วยตัวอักษรภาษาเขมรที่แสดงรหัสจังหวัด หรือรหัสพิเศษที่ใช้ในส่วนราชการ ตามด้วยตัวเลขแสดงประเภทยานยนต์ ระยะเวลา และชุดตัวเลขที่มีสูงสุด 6 ตัว



ตารางที่ 8 แสดงสีป้ายทะเบียนแบ่งตามประเภทผู้ใช้

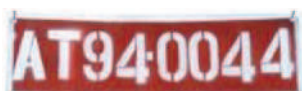
	สีป้ายทะเบียน	ประเภทยานพาหนะ	สีป้ายทะเบียน	ประเภทยานพาหนะ
1	สีดำ/สีขาว	รถจักรยานยนต์		
2	สีดำ/สีขาว	รถยนต์นั่ง , รถส่วนบุคคล (นักท่องเที่ยว)	สีขาว/สีดำ	รถแท็กซี่
3	สีขาว/สีเขียว	รถบรรทุก (ราชการ)	สีขาว/สีดำ	รถบรรทุก (ส่วนบุคคล)
4	สีขาว/สีเขียว	รถใช้ในการเกษตร (ราชการ)	สีดำ/สีขาว	รถที่ใช้ในการเกษตร (ส่วนบุคคล)
5	สีขาว/สีเขียว	รถยนต์นั่ง (ราชการ)		
6	สีขาว/สีเขียว	รถบรรทุกพ่วง (ราชการ)	สีดำ/สีขาว	รถบรรทุกพ่วง (ส่วนบุคคล)
7	สีดำ/สีขาว	รถเฉพาะ		

ที่มา: <http://en.wikipedia.org>



สำหรับหน่วยงานทางการทูต จะใช้ป้ายทะเบียนสีน้ำเงิน ตัวอักษรสีขาว มีคำนำหน้าเป็นภาษาสากล พร้อมกับรหัสทางการทูต และชุดตัวเลข 3 ตัว

สำหรับหน่วยงานทางการทูต



สำหรับผู้ช่วยทางเทคนิค

สำหรับผู้ช่วยทางเทคนิค (technical assistance) ใช้แผ่นป้ายสีแดง ตัวอักษรสีขาว โดยมีเลข 2 หลักแสดงปี ค.ศ. คั่นระหว่างคำนำหน้ากับชุดตัวเลข

- AT ย่อมาจาก ผู้ช่วยทางเทคนิค (technical assistance)
- CD ย่อมาจาก คณะทูต (Diplomatic Corps)
- CMD ย่อมาจาก หัวหน้าคณะผู้แทนทางการทูต (Head of Mission)
- NGO, ONG ย่อมาจาก องค์กรพัฒนาเอกชน (non-government organizations)

- OI ย่อมาจาก องค์การระหว่างประเทศ (International Organizations)
- ONU ย่อมาจาก องค์การสหประชาชาติ (United Nations)

กัมพูชาเปลี่ยนมาใช้ป้ายทะเบียนรุ่นใหม่ตั้งแต่ปี 2004 จนถึงปัจจุบัน โดยป้ายทะเบียนจะมีลักษณะเป็นพื้นสีขาวสะท้อนแสง ตัวอักษรสีน้ำเงินอยู่ตรงกลาง และชื่อจังหวัดอยู่ด้านล่าง



ป้ายทะเบียนรถปี 2004

ป้ายทะเบียนในประเทศกัมพูชาโดยทั่วไปจะมี 2 ขนาด คือ ขนาดกว้าง 150 มิลลิเมตร ยาว 300 มิลลิเมตร ระบุจังหวัดเป็นภาษาเขมรอยู่ตรงกลางด้านบน ส่วนด้านล่างเป็นตัวอักษรสีแดงระบุจังหวัดเป็นภาษาสากล ตัวเลขหน้าสุดจะแสดงประเภทยานยนต์ ตามด้วยตัวอักษร 1 ตัว ชิดกลาง ตามด้วยชุดตัวเลข 4 ตัว และป้ายทะเบียนขนาดกว้าง 110 มิลลิเมตร ยาว 520 มิลลิเมตร ระบุจังหวัดที่เป็นภาษาเขมรอยู่เหนือจังหวัดที่เป็นภาษาสากลด้านซ้ายของป้ายทะเบียน

(1 = รถจักรยานยนต์ 2 = รถยนต์นั่ง 3 = รถบรรทุก)



รถที่ใช้ในราชการ

รถที่ใช้ในราชการ จะใช้ตัวอักษรสีขาวบนพื้นสีเขียวอมน้ำเงิน โดยมี ตัวอักษรภาษาเขมร 2 ตัว และ ตัวเลข 2 ตัว ซึ่งแสดงรหัสกระทรวง อยู่เหนือเลขแสดงประเภทยานยนต์ ชิดกลาง ตามด้วยตัวเลข 4 ตัว ด้านล่างของแผ่นป้ายมีตัวอักษรสีขาวระบุคำว่า “STATE”



รถที่ใช้ในองค์กรเอกชน

ตัวอย่างรหัสกระทรวง รหัส 13 แสดงกระทรวงการไฟฟ้า รหัส 22 แสดงกระทรวงไปรษณีย์และโทรคมนาคม รหัส 25 แสดงกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง รหัส 36 แสดงกระทรวงการคลัง



สำหรับสมาชิกองค์กร
สมัชชาแห่งชาติ

รถที่ใช้ในองค์กรเอกชน จะมีตัวอักษรสีขาวบนพื้นสีน้ำเงิน ระบุคำว่า “ONG” ตามด้วยตัวเลข 2 ตัว อยู่เหนือเลขแสดงประเภทยานยนต์ ชิดกลาง ตามด้วยตัวเลข 3 ตัว

สมาชิกองค์กรสมัชชาแห่งชาติ ใช้ตัวอักษรสีขาว บนพื้นสีเขียว โดยระบุคำว่า “NATIONAL ASSEMBLY” อยู่ด้านล่างแผ่นป้าย

รถที่ใช้ในราชการทหาร จะใช้ป้ายทะเบียนที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับป้ายทะเบียนทั่วไป แต่แผ่นป้ายจะแบ่งครึ่งบนเป็นสีน้ำเงินและครึ่งล่างเป็นสีแดง ตัวอักษรสีขาว เลขทะเบียนประเภทยานยนต์ ชีตกลาง ตามด้วยตัวเลข 4 ตัว ด้านบนของป้ายเป็นตัวอักษรภาษาเขมร ตามด้วยตัวเลข 1 ตัว ส่วนด้านล่างระบุคำว่า “RCAF” ย่อมาจาก Royal Cambodian Armed Forces



รถที่ใช้ในราชการทหาร



สำหรับคณะทูต

คณะทูต ประกอบด้วยเลขทะเบียนประเภทยานยนต์ ชีตกลาง ตามด้วยตัวเลข 4 ตัว ด้านบนของป้ายทะเบียนแสดงรหัสทางการทูต ตามด้วยตัวเลข 2 หลัก สุดท้ายของปี ค.ศ.

- สัญลักษณ์ AT ลักษณะป้ายทะเบียนเป็นตัวอักษรสีขาว บนหลังพื้นสีแดง หมายถึง เจ้าหน้าที่ทางเทคนิค (technical staff)
- สัญลักษณ์ CD ลักษณะป้ายทะเบียนตัวอักษรสีเหลือง บนพื้นหลังสีน้ำเงิน หมายถึง คณะทูต (Diplomatic Corps)
- สัญลักษณ์ OI ลักษณะป้ายทะเบียนตัวอักษรสีน้ำเงิน บนพื้นหลังสีขาว หมายถึง องค์การระหว่างประเทศ (International Organizations)
- สัญลักษณ์ ONU ลักษณะป้ายทะเบียนตัวอักษรสีน้ำเงิน บนพื้นหลังสีขาว หมายถึง องค์การสหประชาชาติ (United Nations)



รถตำรวจ



รถส่วน

พระมหากษัตริย์



พระบรมวงศานุวงศ์

รถตำรวจ ประกอบด้วยตัวอักษรสีแดง บนพื้นสีขาว เลขทะเบียนแรกแสดงประเภทยานยนต์ ชีตกลาง ตามด้วยตัวเลข 4 ตัว ด้านล่างของแผ่นป้ายพิมพ์คำว่า “POLICE” สีแดง

รถส่วนพระมหากษัตริย์ ใช้ตัวอักษรสีทอง บนพื้นสีดำ พร้อมด้วยตัวอักษรภาษาเขมร ติดแผ่นป้ายทองคำ ตามด้วยรหัส 001

พระบรมวงศานุวงศ์ ใช้ตัวอักษรสีเหลือง บนพื้นสีฟ้าอ่อน ชีตกลาง ตามด้วยเลขรหัส

สำหรับรถจักรยานยนต์ ไม่จำเป็นต้องติดป้ายทะเบียน



2.4 ประเทศมาเลเซีย



ป้ายทะเบียนของประเทศมาเลเซีย ออกโดยกรมการขนส่งทางบกของประเทศมาเลเซีย แผ่นป้ายทะเบียนโดยทั่วไปจะเริ่มต้นด้วยตัวอักษร 1 ตัวหรือมากกว่า ตัวอักษรตัวแรกแสดงพาหนะหรือที่ตั้ง ตามด้วยตัวเลข 4 หลัก ตัวอย่างเช่น N1 ~ N9999 ตามด้วย NA1 ~ NY9999 และ NBA1 ยกเว้น O,I,Z. โดยทั่วไปจะมีลักษณะตัวอักษรสีขาวบนพื้นหลังสีดำ ยกเว้นรถแท็กซี่ ซึ่งจะมีลักษณะตัวอักษรสีดำบนพื้นสีขาว สำหรับรถที่ใช้ทางการทหาร ป้ายทะเบียนจะมีลักษณะตัวอักษรสีขาวบนพื้นสีแดง และรถที่มีไว้สำหรับเช่า ป้ายทะเบียนจะมีลักษณะตัวอักษรสีขาวบนพื้นสีน้ำเงิน ป้ายทะเบียนของประเทศมาเลเซีย ใช้ระบบ SXX NNNN (S แทนชื่อเมือง) ตามด้วยตัวเลข 4 หลัก (เลข 0 จะไม่นำมาใช้หน้าหน้า) พาหนะที่จดทะเบียนระหว่างปี 1978 - 1974 จะใช้ป้ายทะเบียนที่เป็นระบบ SX NNNN



Malaysian

ตารางที่ 9 แสดงลักษณะป้ายทะเบียนแบ่งตามประเภทพาหนะ

ประเภท	ลักษณะป้ายทะเบียน
รถยนต์นั่ง (ที่จดทะเบียนตั้งแต่ปี 1974)	ABC 4567 หรือ SAB 8888 A
รถแท็กซี่	HAB 4567
รถให้เช่า	A 234 S
รถลาก Pedal rickshaws	123
รถสำหรับนักท่องเที่ยว	ABC 4567
รถโดยสาร	ABC 4567
รถที่ใช้ทางการทูต	12-34-DC
รถที่ใช้ในราชการ Royal and Government	(Full title

ที่มา: <http://en.wikipedia.org>

ป้ายทะเบียนที่ใช้ในประเทศมาเลเซีย เริ่มต้นด้วยตัวอักษรที่แตกต่างกันในแต่ละรัฐ อาทิเช่น

A: รัฐเปรัก (Perak)

B: รัฐสลังงอร์ (Selangor)

รวมทั้งป้ายที่จดทะเบียนในกัวลาลัมเปอร์
ก่อนที่จะรวมเป็นเขตการปกครองภายใต้
สหพันธรัฐ

C: รัฐปะหัง (Pahang)

D: รัฐกัลันตัน (Kelantan)

E: รัฐซาบารุ (Sabah)

J: รัฐยะโฮร์ (Johor)

K: รัฐเคดาห์ (Kedah)

รวมทั้งเกาะลังกาวิ (Langkawi: KV)

M: รัฐมะละกา (Malacca)

N: รัฐเนกรี เซมบิลัน (Negri Sembilan)

P: รัฐปีนัง (Penang)

R: รัฐเปอร์ลิส (Perlis)

T: รัฐตรังกานู (Terengganu)

สำหรับยานพาหนะที่จดทะเบียนในรัฐบาลกลาง ป้ายทะเบียนจะขึ้นต้นด้วยตัวอักษร L: รัฐลาบวน (Labuan) W: กัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur) หลังจากปี ค.ศ. 1957 W: จะใช้แทนรัฐเวลเลสเลย์ (Wellesley)

ยานพาหนะที่จดทะเบียนในรัฐซาราวัก (Sarawak) และรัฐซาบารุ (Sabah) จะได้รับการจัดสรรป้ายทะเบียนที่ขึ้นต้นด้วยตัวอักษร “Q” สำหรับรัฐซาราวัก ตามด้วยรหัสภูมิภาคและชุดตัวเลข และอักษร “S” สำหรับรัฐซาบารุ

สำหรับยานพาหนะที่จดทะเบียนในรัฐซาบารุ (ยกเว้นรัฐลาบวน) ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถโดยสารประจำทาง ไม่รวมรถแท็กซี่ รถเช่า และรถที่ใช้ทางการทูต จะมีลักษณะแผ่นป้าย SDA NNNN A โดยแต่ละตัวอักษรแสดงดังนี้คือ

- S – แสดงถึงลักษณะป้ายทะเบียนในรัฐ Sabahan
- D – แบ่งตามภาค เช่น A = ชายฝั่งตะวันตก (West Coast), T = Tawau
- A – ชุดตัวอักษร เช่น A, B, C ... X, Y
- N – ชุดตัวเลข เช่น 1, 2, 3 ... 9998, 9999

ป้ายทะเบียนในประเทศมาเลเซียจะไม่นำตัวอักษร I O และ Z มาใช้ และไม่ใช้เลขศูนย์นำหน้า ปัจจุบันป้ายทะเบียนรถยนต์สำหรับรัฐซาบารจะขึ้นต้นด้วย S ตามด้วยรหัสภาคและชุดตัวเลข เช่น SA 1 แสดงว่าเป็นป้ายทะเบียนจากชายฝั่งตะวันตกของรัฐซาบาร เมื่อชุดตัวเลขครบ 9999 แล้วก็จะนำตัวอักษรมาต่อท้าย เช่น SA 1234 A ไปจนถึง SA 9999 Y หลังจากนั้น ตัวอักษรชุดที่ 2 จะถูกนำมาใช้ต่อท้ายรหัสภาคอีกครั้งและเริ่มต้นด้วยชุดตัวเลขใหม่ เช่น SAA 1234 A จนกระทั่งถึง SAA 9999 Y จึงเริ่มต้นชุดอักษรใหม่ต่อท้ายไปเรื่อยๆ (SAB 1234 A)

ตารางที่ 10 แสดงสัญลักษณ์รหัสป้ายทะเบียนแบ่งตามภาค

รหัส	ภาค
SA	West Coast
SB	Beaufort
SD	Lahad Datu
SK	Kudat
SS	Sandakan
ST	Tawau
SU	Keningau

ที่มา: <http://en.wikipedia.org>

สำหรับรัฐซาราวัก จะใช้สัญลักษณ์ QDX NNNN (รหัสภูมิภาค ตามด้วยชุดตัวเลข) ดังนี้

ตารางที่ 11 แสดงสัญลักษณ์รหัสป้ายทะเบียนแบ่งตามรัฐในประเทศมาเลเซีย

รหัส	รัฐ	รหัส	รัฐ
Q:	ซาราวัก (Sarawak)	QP:	(Kapit)
QA และ QK:	กูจิง (Kuching)	QR:	(Sarikei)
QB:	ศรีอามาน (Sri Aman) และเบตง (Betong)	QS:	ซิบู (Sibu)
QC:	โกตา (Kota Samarahan)	QT:	บิณฑูลู (Bintulu)
QL:	(Limbang)	QSG:	(Government)
QM:	มีรี (Miri)		

ที่มา: <http://en.wikipedia.org>

ป้ายทะเบียนสำหรับยานพาหนะคณะทูต ในประเทศมาเลเซีย จะแตกต่างจากแผ่นป้ายทะเบียนยานพาหนะอื่นๆ ที่มีลักษณะเป็นชุดตัวอักษร ตามด้วยชุดตัวเลข เช่น ABC1234 แผ่นป้ายสำหรับคณะทูตจะมีลักษณะ 2 ชุดตัวเลข ตามด้วยอักษรย่อ “DC” ในรูปแบบ 1C-2C-DC ป้ายทะเบียนจะใช้ทั้งป้ายทะเบียนที่มีพื้นหลังสีแดง ตัวอักษรสีขาว และป้ายทะเบียนที่มีพื้นหลังสีดำ ตัวอักษรสีขาว ซึ่งป้ายทะเบียนที่มีพื้นหลังสีแดง ตัวอักษรสีขาวนั้น ใช้สำหรับยานพาหนะคณะทูตและตัวแทนหัวหน้าคณะทูตที่มาจากสำนักงานส่วนภูมิภาคขององค์การสหประชาชาติ โดยจะมีคำว่า “DC” และ “UN” ต่อท้าย ส่วนป้ายทะเบียนพื้นหลังสีดำ ตัวอักษรสีขาว ใช้สำหรับยานพาหนะคณะกงสุลและเจ้าหน้าที่องค์การสหประชาชาติที่มาจากต่างประเทศ โดยจะมีคำว่า “DC” “CC” และ “UN” ต่อท้าย

- 1C – ตัวอักษรตัวแรกแสดงถึงสัญชาติ เช่น 15 = ออสเตรเลีย, 23 = เนเธอร์แลนด์
- 2C – ตัวอักษรที่ 2 แสดงตำแหน่ง เช่น 01 = รถประจำตำแหน่งคณะทูต, 52 = ตำแหน่งอื่นๆ อาทิเช่น ที่ปรึกษาทางการทหาร, ตัวแทนทางการค้า ทุนายความ
- DC – หมายถึง คณะทูต

22-21-DC

ป้ายทะเบียนสำหรับคณะทูต

ป้ายทะเบียนยานพาหนะคณะกงสุลจะคล้ายกับป้ายทะเบียนยานพาหนะของคณะทูต คือมีรูปแบบ 1C-2C-CC โดยจะใช้แผ่นป้ายสีดำ ตัวอักษรสีขาว

- 1C - ตัวอักษรตัวแรกแสดงถึงสัญชาติ เช่น 15 = ออสเตรเลีย, 23 = เนเธอร์แลนด์
- 2C - ตัวอักษรที่ 2 แสดงหน่วยงานตามรัฐในประเทศมาเลเซีย เช่น 01 = สถานกงสุลใหญ่ กัวลาลัมเปอร์, 02 = สถานกงสุลใหญ่ปีนัง
- CC - หมายถึง คณะกงสุล

ป้ายทะเบียนสำหรับองค์การสหประชาชาติ หรือ UN ในประเทศมาเลเซีย มีรูปแบบ 1C-2C-UN ลักษณะเป็นแผ่นป้ายสีดำ ตัวอักษรสีขาว หรือแผ่นป้ายสีแดง ตัวอักษรสีขาว

- 1C - ตัวอักษรที่ 2 แสดงหน่วยงาน เช่น 10 = United Nations, 11 = World Health Organization
- 2C - ตัวอักษรตัวแรกแสดงตำแหน่ง เช่น 01 = รถที่ใช้ในราชการของสำนักงานใหญ่ UN, 04 = รถส่วนบุคคลของสำนักงานใหญ่ UN
- UN - หมายถึง United Nations



ป้ายทะเบียนสำหรับองค์กรระหว่างประเทศ จะใช้สัญลักษณ์ “PA” ต่อท้าย

ป้ายทะเบียนสำหรับรถแท็กซี่ ในอดีตจะมีลักษณะเหมือนกับป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งทั่วไป แต่ในปัจจุบันรถที่จดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่จะใช้ตัวอักษร “H” นำหน้า หมายถึง รถเช่า (Hire) ตามด้วยรหัสเมือง ชุดอักษร และชุดตัวเลข ในรูปแบบ HAS NNNN แผ่นป้ายทะเบียนจะเป็นลักษณะพื้นหลังสีขาว ตัวอักษรสีดำ



ป้ายทะเบียนสำหรับรถแท็กซี่

ตารางที่ 12 แสดงรหัสป้ายทะเบียนรถแท็กซี่แยกตามเมืองต่างๆ ในประเทศมาเลเซีย

รหัส	จังหวัด	รหัส	จังหวัด
HA:	เมืองอิโพล, รัฐเปรัก (Ipoh, Perak)	HM:	รัฐมะละกา (Melaka)
HB:	เมืองครั้ง วาเรย์, รัฐสลังงอร์ (Klang Valley, Selangor)	HN:	เมืองเซเรมบัน, รัฐเนกรี เซมบิลัน (Seremban, Negri Sembilan)
HC:	เมืองกวนตา, รัฐปะหัง (Kuantan, Pahang)	HP:	รัฐปีนัง (Penang)
HD:	รัฐกลันตัน (Kelantan)	HQK:	เมืองคูชิง, รัฐซาราวัก (Kuching, Sarawak)
HJ:	เมืองยะโฮร์ บารู, รัฐยะโฮร์ (Johor Bahru, Johor)	HSA:	เมืองโกตา คินาปูลู, รัฐซาบาร (Kota Kinabalu, Sabah)
HK:	รัฐเคดาห์ (Kedah)	HT:	รัฐตรังกานู (Terengganu)
HL:	รัฐลาบวน (Labuan)	HW:	กัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur)

ที่มา: <http://en.wikipedia.org>

รถที่ใช้ในราชการทหารในประเทศมาเลเซีย จะใช้แผ่นป้ายทะเบียนที่มีลักษณะเฉพาะ ในรูปแบบ ZB NNNN บนพื้นหลังสีดำ ตัวอักษรสีขาว ตามด้วยตัวอักษรที่แสดงประเภท เช่น “ZA” ถึง “ZD” แทนทหารบก “ZL” แทนทหารเรือ และ “ZU” แทนทหารอากาศ ส่วน “ZZ” แสดงถึงกระทรวงกลาโหม ประเทศมาเลเซีย (MINDEF)

นอกจากนี้ ยังมีป้ายทะเบียนสำหรับรถพ่วง ซึ่งต้องติดแผ่นป้ายไว้ที่ด้านหลังของตัวรถ โดยแบ่งออกเป็นป้ายทะเบียนสำหรับรถแทรกเตอร์ (tractor) และรถเทรเลอร์ (trailer) มีลักษณะเป็นแผ่นป้ายสีดำ ตัวอักษรสีขาว ป้ายทะเบียนสำหรับรถแทรกเตอร์จะแตกต่างกันไปตามเมืองต่างๆ ในประเทศ ส่วนป้ายสำหรับรถเทรเลอร์ จะมีรูปแบบเฉพาะ คือ T/SA NNNN



ป้ายทะเบียนรถจากประเทศไทยเมื่อเข้าสู่ประเทศมาเลเซีย

เมื่อมีการเดินทางไปยังชายแดนไทย – มาเลเซีย ในระยะทาง 50 กิโลเมตร ต้องติดสติ๊กเกอร์ป้ายทะเบียนทั้งด้านหน้าและด้านหลัง โดยตัวอักษรบนป้ายทะเบียนของประเทศมาเลเซีย จะถูกแปลเป็นภาษาไทยและต้องพิมพ์ลงบนสติ๊กเกอร์ ซึ่งต้องติดลงบนป้ายทะเบียนของประเทศมาเลเซียทั้งด้านหน้าและด้านหลัง

ประเทศไทย



ป้ายทะเบียนในประเทศไทย ออกให้โดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลรถยนต์ที่ใช้บนท้องถนน ยกเว้น รถที่ใช้ในส่วนของพระมหากษัตริย์ รถที่ใช้ในราชการตำรวจและทหาร ป้ายทะเบียนจะมีลักษณะแตกต่างกันไปตามประเภทรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการออกแบบ สี ขนาด โดยทั่วไปจะแสดงหมายเลขทะเบียนด้วยตัวอักษร 2 ตัวหรือตัวเลขอารบิกนำหน้า ตามด้วยตัวเลขอารบิกหลัก และจังหวัดที่ลงทะเบียน

แม้ว่าการใช้ป้ายทะเบียนจะเริ่มมีขึ้นตั้งแต่การประกาศใช้ พระราชบัญญัติยานยนต์ รัตนโกสินทร์ ร.ศ. 128 (พ.ศ. 2453) แต่นำมาใช้จริงจริงในปี พ.ศ. 2510 แต่เดิมป้ายทะเบียนรถยนต์มีขนาดกว้าง 11 เซนติเมตร ยาว 39 เซนติเมตร พื้นหลังสีดำตัวอักษรสีขาว ตัวอักษรสองตัวหน้าเป็นตัวย่อของจังหวัด อยู่ทางด้านซ้าย ตามด้วยหมายเลขทะเบียน ซึ่งอาจเป็นชุดตัวเลขอารบิก 5 ตัว หรือ ตัวอักษร 1 ตัว ตามด้วยตัวเลข 4 ตัว อยู่ด้านขวา เป็นต้น เช่น "(ก.ท.) 01234" หรือ "(ก.ท.) ก-0123"

ต่อมาภายหลังในปี พ.ศ. 2518 ป้ายทะเบียนถูกเปลี่ยนรูปแบบไป โดยมีขนาดกว้าง 15 เซนติเมตร ยาว 30 เซนติเมตร และเปลี่ยนจากแผ่นป้ายพื้นหลังสีดำ ตัวอักษรสีขาว เป็นพื้นหลังสีขาวตัวอักษรสีดำ หมายเลขทะเบียนเปลี่ยนมาใช้เป็น 1 ตัวอักษร 1 ตัวเลข ตามด้วยชุดตัวเลข 4 ตัว เช่น "1ก-0123" ด้านล่างของแผ่นป้ายทะเบียนจะใส่ชื่อจังหวัด และในปีนี้อเองที่ป้ายทะเบียนเริ่มต้นใช้อย่างแพร่หลายสำหรับรถยนต์ทุกประเภท แต่ได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบเล็กน้อยในปี พ.ศ. 2520 พร้อมกับกำหนดให้มีการใช้ป้ายทะเบียนสำหรับรถจักรยานยนต์ขึ้นในปีเดียวกันนี้ รูปแบบของป้ายทะเบียนในประเทศไทย มีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า เป็นป้ายสะท้อนแสง มีขนาดและสีแตกต่างกันไปตามประเภทของรถยนต์ ป้ายทะเบียนโดยทั่วไปจะแสดงหมายเลขทะเบียนรถยนต์ ซึ่งประกอบด้วยตัวอักษรภาษาไทยและตัวเลขอารบิก ด้านล่างของแผ่นป้ายแสดงจังหวัดที่ลงทะเบียน ตัวอักษรและแผ่นป้ายมีลักษณะนูน ในแผ่นป้ายมีเครื่องหมายเป็นตัวอักษร ชส อยู่ภายในวงกลมอันเป็นรอยดุนที่มุมล่างด้านขวาของแผ่นป้าย สามารถมองเห็นได้ชัดเจนด้วยตาเปล่า

ป้ายทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศไทย ปัจจุบันทำจากอะลูมิเนียม มีขนาดกว้าง 15 เซนติเมตร ยาว 34 เซนติเมตร พื้นป้ายมีลักษณะสะท้อนแสง ตัวอักษรและตัวเลขจะถูกปั๊มขึ้นออกจากผิวหน้าของป้ายทะเบียน ทำให้ด้านหลังของป้ายนั้นบุ๋มเว้าลงไปตามหมายเลขทะเบียนด้วยเช่นกัน ประเภทของป้ายทะเบียนนั้นสามารถใช้จำแนกตามประเภทการใช้งานรถได้ ดังนี้

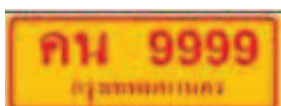
1. ป้ายขาวอักษรดำ คือ ป้ายทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน
2. ป้ายขาวอักษรฟ้า คือ ป้ายทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลเกิน 7 คน
3. ป้ายขาวอักษรเขียว คือ ป้ายทะเบียนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล
4. ป้ายเหลืองอักษรดำ คือ ป้ายรถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน

5. ป้ายเหลืองอักษรฟ้า คือ ป้ายรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง
6. ป้ายเหลืองอักษรเขียว คือ ป้ายรถยนต์รับจ้างสามล้อ

ชุดตัวอักษรบนแผ่นป้ายทะเบียน ตัวอักษรแต่ละตัวบ่งบอกประเภทรถยนต์ ดังนี้

- รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	ขึ้นต้นด้วย	ก ข ง จ ฉ ฐ พ ภ ว ษ ศ ส ช ฌ ฎ ญ และ ฌ
- รถบรรทุก	ขึ้นต้นด้วย	ณ ต ถ บ ป ผ ย ร และ ล
- รถตู้	ขึ้นต้นด้วย	น ฟ อ และ ฮ
- รถยนต์รับจ้าง	ขึ้นต้นด้วย	ท และ ม
- รถรับจ้างสี่ล้อเล็ก (รถซูบารุ)	ขึ้นต้นด้วย	ฟ
- รถสามล้อรับจ้าง (ตุ๊ก ตุ๊ก)	ขึ้นต้นด้วย	ส
- รถยนต์ประเภทให้เช่า	ขึ้นต้นด้วย	ณ
- รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถที่ใช้งานเกษตรกรรม	ขึ้นต้นด้วย	ช

ในปัจจุบันแผ่นป้ายทะเบียนสำหรับรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างสามล้อ รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนาจร รถยนต์บริการให้เช่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์และรถใช้งานเกษตรกรรม จะมีขนาดกว้าง 15 เซนติเมตร ยาว 34 เซนติเมตร แผ่นป้ายแบ่งเป็นสองบรรทัด บรรทัดที่หนึ่งเป็นตัวอักษรประจำหมวดตัวที่หนึ่ง ตัวอักษรประจำหมวดตัวที่สอง และหมายเลขทะเบียน บรรทัดที่สองเป็นตัวอักษรบอกชื่อกรุงเทพมหานคร หรือจังหวัด เว้นแต่อำเภอเบตง จังหวัดยะลา จะใช้คำว่า เบตง



รถยนต์รับจ้าง
ระหว่างจังหวัด



รถยนต์รับจ้างบรรทุกคน
โดยสารไม่เกินเจ็ดคน

ลักษณะตัวอักษรประจำหมวด หมายเลขทะเบียน และขอบแผ่นป้ายอัดเป็นรอยคูน ต้องมีขนาดสูงไม่น้อยกว่า 6.5 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 1.5 เซนติเมตร ส่วนตัวอักษรบอกชื่อ กรุงเทพมหานคร หรือจังหวัดต้องมีขนาดสูงไม่น้อยกว่า 2 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 1.5 เซนติเมตร ตัวอักษรประจำหมวดใช้อักษรไทยตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ส่วนตัวอักษรประจำหมวดตัวที่สอง จะเริ่มตั้งแต่ ก ถึง ฮ หมายเลขทะเบียน ใช้เลขอารบิก เริ่มตั้งแต่ 1 ถึง 9999 เมื่อใช้หมายเลขจนครบแล้ว ให้เปลี่ยนตัวอักษรประจำหมวดตัวที่สองโดยใช้พยัญชนะตัวถัดไป และจะใช้วิธีดังกล่าวซ้ำจนครบพยัญชนะตัวสุดท้ายของตัวอักษรประจำหมวดตัวที่สอง



รถยนต์รับจ้างสามล้อ



รถยนต์สี่ล้อเล็ก

สำหรับสีของแผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างสามล้อ และรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง พื้นแผ่นป้ายเป็นสีเหลืองสะท้อนแสง ตัวอักษรประจำหมวด หมายเลขทะเบียน ตัวอักษรบอกชื่อกรุงเทพมหานครหรือจังหวัดและขอบแผ่นป้ายของรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด เป็นสีแดง รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน เป็นสีดำ รถยนต์รับจ้างสามล้อ เป็นสีเขียว และรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง เป็นสีน้ำเงิน

แผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับรถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการพัฒนาจร และรถยนต์บริการให้เช่า พื้นแผ่นป้ายเป็นสีเขียวสะท้อนแสง ตัวอักษรประจำหมวด หมายเลขทะเบียน ตัวอักษรบอกชื่อกรุงเทพมหานครหรือจังหวัด และขอบแผ่นป้ายเป็นสีขาว



รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการพัฒนาจร และรถยนต์บริการให้เช่า

แผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล และรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล พื้นแผ่นป้ายเป็นสีขาวสะท้อนแสง ตัวอักษรประจำหมวด หมายเลขทะเบียน ตัวอักษรบอกชื่อกรุงเทพมหานครหรือจังหวัด และขอบแผ่นป้ายของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนเป็นสีดำ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนเป็นสีน้ำเงิน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลเป็นสีเขียว และรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลเป็นสีแดง



รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน



รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน



รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล



รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล



รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์
และรถที่ใช้งานเกษตรกรรม

แผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับรถพ่วง รถบดถนน
รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรม พื้นแผ่นป้าย
เป็นสีส้มสะท้อนแสง ตัวอักษรประจำหมวด หมายเลข
ทะเบียน ตัวอักษรบอกชื่อกรุงเทพมหานครหรือจังหวัด
และขอบป้ายเป็นสีดำ

แผ่นป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ จะมีขนาดกว้าง 17.20 เซนติเมตร
ยาว 22 เซนติเมตร แบ่งออกเป็นสามบรรทัด บรรทัดที่หนึ่งเป็นตัวอักษร
ประจำหมวดตัวที่หนึ่ง ตัวที่สอง และตัวที่สาม บรรทัดที่สองเป็นตัวอักษรบอก
ชื่อกรุงเทพมหานครหรือจังหวัด บรรทัดที่สามเป็นหมายเลขทะเบียน ซึ่ง
ลักษณะของตัวอักษรประจำหมวดและหมายเลขทะเบียน จะมีขนาดสูงไม่น้อย
กว่า 4 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 3 เซนติเมตร ตัวอักษรบอกชื่อ
กรุงเทพมหานครหรือจังหวัด จะมีขนาดสูงไม่น้อยกว่า 2 เซนติเมตร กว้างไม่
น้อยกว่า 1.3 เซนติเมตร และต้องมีเครื่องหมายเป็นตัวอักษร ชส อยู่ภายใน
วงกลมอัดที่มุมล่างด้านขวาของแผ่นป้าย ซึ่งตัวอักษรประจำหมวดและ
หมายเลขทะเบียนจะใช้ลักษณะเหมือนกับป้ายทะเบียนรถยนต์ เพียงแต่
หมายเลขทะเบียนจะเริ่มตั้งแต่ 1 ถึง 999 พื้นแผ่นป้ายเป็นสีขาว ตัวอักษร



รถจักรยานยนต์



รถจักรยานยนต์ที่รับจ้าง
บรรทุกคนโดยสาร

บอกชื่อกรุงเทพมหานครหรือจังหวัด และขอบแผ่นป้ายเป็นสีดำ สำหรับแผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับ
รถจักรยานยนต์ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร พื้นแผ่นป้ายเป็นสีเหลืองสะท้อนแสง ตัวอักษรประจำหมวด
หมายเลขทะเบียน ตัวอักษรบอกชื่อกรุงเทพมหานครหรือจังหวัด และขอบแผ่นป้ายเป็นสีดำ



บุคคลในคณะผู้แทนทางการทูต



บุคคลในองค์การระหว่าง
ประเทศ หรือทบวงการชำนัญ
พิเศษแห่งสหประชาชาติ

แผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับรถยนต์ของบุคคลในคณะ
ผู้แทนทางการทูต จะมีขนาดกว้าง 11 เซนติเมตร ยาว 38.7
เซนติเมตร ตอนหน้าแถวบนใช้ตัวอักษร ท ขนาดสูง 4 เซนติเมตร
ใต้ตัวอักษร ท มีตัวเลขอารบิก เริ่มตั้งแต่ 1 เป็นรหัสแทนชื่อ
ประเทศ ระหว่างตัวอักษร ท และ ตัวเลข มีขีดตามทางยาว ขนาด
กว้าง 1.1 เซนติเมตร ยาว 4 เซนติเมตร เนื้อขีดมีเครื่องหมาย
เป็นตัวอักษร ชส อยู่ภายในวงกลมอัด สามารถมองเห็นด้วยตา
เปล่าได้ หลังขีดมีหมายเลขทะเบียนเป็นเลขอารบิก ขนาดสูง 7.2
เซนติเมตร เริ่มตั้งแต่ 1 ถึง 9999 ซึ่งแผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับ
รถยนต์ของบุคคลในคณะผู้แทนทางการทูต พื้นแผ่นป้ายเป็นสีขาว
ตัวอักษร ตัวเลข และขีดเป็นสีดำ แผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับ
รถยนต์ของบุคคลในหน่วยงานพิเศษของสถานทูตต่างๆ รถยนต์



รถยนต์ของบุคคลในคณะ
ผู้แทนทางกงสุล

ของบุคคลในคณะผู้แทนทางกงสุล และรถยนต์ของบุคคลในองค์การระหว่างประเทศหรือทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติซึ่งประจำอยู่ในประเทศไทย พื้นแผ่นป้ายเป็นสีฟ้า ตัวอักษรตัวเลขและขีดเป็นสีขาว โดยแผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับรถยนต์ของบุคคลในคณะผู้แทนทางกงสุล ใช้ตัวอักษร ก แผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับรถยนต์ของบุคคลในหน่วยงานพิเศษของสถานทูตต่างๆ ใช้ตัวอักษร พ และแผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับรถยนต์ของบุคคลในองค์การระหว่างประเทศ หรือทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติ ที่ประจำอยู่ในประเทศไทย ให้ใช้ตัวอักษร อ ตัวเลขอารบิกได้ตัวอักษร อ เป็นรหัสแทนชื่อองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษ

แผ่นป้ายทะเบียนรถสำหรับรถจักรยานยนต์ของบุคคลในคณะผู้แทนทางการทูต บุคคลในหน่วยงานพิเศษของสถานทูตต่างๆ บุคคลในคณะผู้แทนทางกงสุล และบุคคลในองค์การระหว่างประเทศหรือทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติ ที่ประจำอยู่ในประเทศไทย จะมีขนาดเล็กกว่าแผ่นป้ายทะเบียนสำหรับรถจักรยานยนต์ทั่วไป คือ มีขนาดแผ่นป้ายกว้าง 9 เซนติเมตร ยาว 27 เซนติเมตร ตัวอักษรและตัวเลขรหัสแทนชื่อประเทศ องค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษ มีขนาดสูง 3.5 เซนติเมตร กว้าง 0.5 เซนติเมตร หมายเลขทะเบียนหลังขีดมีขนาดสูง 5 เซนติเมตร กว้าง 0.5 เซนติเมตร พื้นแผ่นป้ายเป็นสีฟ้า ตัวอักษรตัวเลขเป็นสีขาว แผ่นป้ายทะเบียนสำหรับเจ้าหน้าที่ทางการทูต พื้นแผ่นป้ายเป็นสีขาว ตัวอักษรตัวเลขเป็นสีดำ ป้ายทะเบียนที่ออกให้กับกงสุลกิตติมศักดิ์ พื้นแผ่นป้ายเป็นสีเทา ตัวอักษรตัวเลขเป็นสีดำ



รถโดยสารไม่ประจำทาง



รถบรรทุกส่วนบุคคล

ป้ายทะเบียนสำหรับรถโดยสารและรถบรรทุก จะมีลักษณะแตกต่างจากแผ่นป้ายทะเบียนทั่วไป คือ มีขนาดกว้าง 22 เซนติเมตร ยาว 44 เซนติเมตร หมายเลขทะเบียน ประกอบด้วยตัวเลข 2 ชุด และ 4 ชุด และมีคำว่า THAILAND อยู่เหนือชุดตัวเลข จังหวัดที่จดทะเบียนจะแสดงอยู่ใต้ชุดตัวเลข และมีคำว่า “ขส” ติดอยู่มุมซ้ายล่าง ตัวเลขแทนจังหวัดอยู่ด้านขวาบน ป้ายทะเบียนสำหรับรถโดยสารประจำทาง เลขทะเบียนจะขึ้นต้นด้วยเลข 10-19 เป็นแผ่นป้ายสีเหลือง ตัวอักษรสีดำ รถโดยสารขนาดเล็ก เลขทะเบียนขึ้นต้นด้วย 20-29 เป็นแผ่นป้ายสีเหลือง ตัวอักษรสีดำ

สำหรับรถโดยสารไม่ประจำทาง เลขทะเบียนจะขึ้นต้นด้วย 30-39 เป็นแผ่นป้ายสีเหลือง ตัวอักษรสีดำ สำหรับรถบรรทุกไม่ประจำทาง พื้นแผ่นป้ายจะเป็นสีเหลือง เลขทะเบียนขึ้นต้นด้วย 70-79 และรถบรรทุกส่วนบุคคล พื้นแผ่นป้ายจะเป็นสีขาว เลขทะเบียนขึ้นต้นด้วย 80-99

อำนาจของกรมการขนส่งทางบกไม่ครอบคลุมถึง พาหนะที่ใช้ในส่วนพระมหากษัตริย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักพระราชวัง และกองทัพไทย ซึ่งพาหนะเหล่านี้จะถูกออกแผ่นป้ายทะเบียนโดยองค์กรนั้น สำหรับพาหนะที่ใช้ในสำนักพระราชวังจะใช้สัญลักษณ์ ร.ย.ล. ย่อมาจาก ราชยานยนต์หลวง ปกติแล้วจะมีลักษณะเป็นแผ่นป้ายสีดำ ตัวอักษรสีขาว แต่สำหรับพาหนะของพระมหากษัตริย์ ส่วนใหญ่จะใช้ป้ายทะเบียนที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน แต่จะมีค่านำหน้า 1ด หรือ ดส



พาหนะสำนักงานตำรวจ

พาหนะของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะใช้ป้ายทะเบียนสีแดงอมม่วง ซึ่งจะมีตราของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอยู่ด้านซ้าย ตามด้วยเลขทะเบียนรถ

สำหรับพาหนะที่ใช้ในกองทัพไทย แผ่นป้ายทะเบียน จะมีลักษณะเป็นชุดตัวเลขตามหลังสัญลักษณ์ตรากองทัพ สำหรับพาหนะที่ใช้ในการรบ จะมีตัวอักษรสีแดงบนพื้นหลังสีขาว แต่หากไม่ใช่พาหนะที่ใช้รบแล้ว จะมีตัวอักษรสีขาว บนพื้นหลังสีดำ



พาหนะกองทัพ

สำหรับป้ายทะเบียนรถอีกประเภทหนึ่ง คือ ป้ายทะเบียนกราฟิก ซึ่งมีขึ้นภายหลังป้ายทะเบียนแบบปกติ ป้ายทะเบียนลักษณะนี้จะมีพื้นหลังเป็นรูปภาพ สำหรับเลขทะเบียนรถที่มีลักษณะพิเศษ (เลขสวย) เช่น ฅร 9999



ป้ายทะเบียนกราฟิก

ซึ่งเลขทะเบียนเหล่านี้จะถูกเปิดประมูลโดยกรมการขนส่งทางบก ป้ายทะเบียนชนิดนี้จะมีภาพพื้นหลังป้าย ที่สื่อถึงจังหวัดนั้นๆ เช่น กรุงเทพมหานคร จะมีรูปวัดพระแก้ว อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย สะพานพระราม 8 เป็นพื้นหลัง เป็นต้น ปัจจุบันมีการเปิดประมูลป้ายทะเบียนกราฟิกเฉพาะที่เป็นทะเบียนของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง เท่านั้น

แผ่นป้ายทะเบียนรถ ต้องติดไว้ในที่ที่เห็นได้ง่าย โดยกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ติดที่หน้ารถหนึ่งแผ่น และที่ท้ายรถอีกหนึ่งแผ่น เว้นแต่รถจักรยานยนต์หรือรถพ่วงให้ติดที่ท้ายรถหนึ่งแผ่น ซึ่งการติดแผ่นป้ายต้องไม่ปิดบังหรือปิดทับตัวอักษร และต้องไม่นำวัสดุหรือสิ่งที่ก่อให้เกิดแสงสว่างหรือเรืองแสง มาปิดทับ บังหรือติดในบริเวณใกล้เคียงกับแผ่นป้ายทะเบียนรถ จนไม่สามารถมองเห็นตัวอักษรประจำหมวด หมายเลขทะเบียน และตัวอักษรบอกชื่อกรุงเทพมหานครหรือจังหวัด

นอกจากนี้ผู้ขับขี่จะต้องติดเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี ด้านในของกระจกกันลมด้านหน้ารถ โดยหันข้อความด้านหน้าของเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีออกด้านนอกรถ ยกเว้นรถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ รถใช้งานเกษตรกรรม



เครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี

และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงให้ติดในที่ที่สามารถมองเห็นได้
ชัดเจน



ป้ายทะเบียนชั่วคราว หรือป้ายแดง

ป้ายทะเบียนแบบชั่วคราว หรือป้ายแดง ตามหลักกฎหมายจราจรแล้ว รถป้ายแดงไม่สามารถนำมาขับบนถนนหลวงได้ เว้นแต่ได้รับอนุญาต ซึ่งวัตถุประสงค์ของรถยนต์ป้ายแดง คือ รถที่มีไว้เพื่อขายหรือเพื่อซ่อม หรือเป็นรถใหม่ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งมาตรา 27 กำหนดไว้ว่า ผู้ใดมีรถไว้เพื่อขาย หรือเพื่อซ่อม หากจะขับเองหรือให้ผู้อื่นขับต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน และให้ขับได้ระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก เว้นแต่มีความจำเป็นและได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน

ดังนั้นการขอใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งในการออกใบอนุญาต ให้นายทะเบียนออกเครื่องหมายพิเศษและสมุดคู่มือประจำรถตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยผู้ขับรถต้องบันทึกชื่อรถ หมายเลขตัวรถ และหมายเลขเครื่องยนต์ของรถ พร้อมระบุความประสงค์ในการขั้รถยนต์ วันเดือนปีและเวลาที่นำรถออกไปขับและกลับถึงที่ ชื่อและสกุลของผู้ขับในการใช้รถป้ายแดง ผู้ใช้ต้องเตรียมเอกสารคู่มือที่นายทะเบียนออกให้ไว้ประจำรถ พร้อมใบอนุญาตขับขั้รถยนต์ การขับรถป้ายแดงสามารถขับได้ในเวลากลางคืน แต่ต้องมีสมุดน้ำเงินที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบก พร้อมใบแสดงการซื้อขาย พร้อมกรอกข้อความในสมุดตามที่กฎหมายกำหนด จะออกให้กับรถยนต์ที่ยังไม่ได้จดทะเบียน โดยตัวแทนจำหน่ายรถและบริษัทรถยนต์ในประเทศ ที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก



ป้ายทะเบียนรถรุ่นใหม่

อย่างไรก็ตาม ในปี 2555 แผ่นป้ายทะเบียนได้ถูกออกแบบขึ้นใหม่ โดยลดขนาดตัวอักษรลงเพื่อให้พอดีกับขนาดของแผ่นป้าย โดยแผ่นป้ายทะเบียนรุ่นใหม่จะกำหนดตัวเลขในบรรทัดที่หนึ่งให้สูงไม่น้อยกว่า 5.8 เซนติเมตร และกว้างไม่น้อยกว่า 3.1 เซนติเมตร ตัวอักษรประจำหมวดในบรรทัดที่หนึ่งให้สูงไม่น้อยกว่า 5.8 เซนติเมตร และกว้างไม่น้อยกว่า 3.8 เซนติเมตร ตัวอักษรในบรรทัดที่สอง ให้สูงไม่น้อยกว่า 2.1 เซนติเมตร และกว้างไม่น้อยกว่า 1.8 เซนติเมตร ซึ่งแต่เดิมกำหนดให้ตัวอักษรประจำหมวดและหมายเลขทะเบียน มีขนาดความสูงไม่น้อยกว่า 6.5 เซนติเมตร และกว้างไม่น้อยกว่า 3.5 เซนติเมตร ตัวอักษรบอกชื่อกรุงเทพมหานคร หรือจังหวัด กำหนดให้มีขนาดความสูงไม่น้อยกว่า 2 เซนติเมตร และกว้างไม่น้อยกว่า 1.5 เซนติเมตร ได้หมายเลขทะเบียนจะแสดงจังหวัดที่ทำการลงทะเบียน สีของตัวอักษรและพื้นหลัง แตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประเภทของรถยนต์

ป้ายทะเบียนนานาชาติ



ป้ายทะเบียนนานาชาติ

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 สามารถขอป้ายทะเบียนนานาชาติสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจากกรมการขนส่งทางบกได้ ซึ่งตัวอักษรบนป้ายทะเบียนจะถูกแปลงผ่านการจับคู่เป็นตัวอักษรและตัวเลข ชื่อประเทศ (THAILAND) จะแสดงเป็นตัวพิมพ์ใหญ่ใต้หมายเลขทะเบียน และหมายเลขรหัสจังหวัดจะอยู่ด้านล่างขวา

แผ่นป้ายทะเบียนสำหรับนานาชาตินี้ จะมีพื้นหลังสีดำ ตัวอักษรสีขาว อนุญาตให้สามารถขับได้ในประเทศเมียนมาร์ กัมพูชา ตอนใต้ของจีน สปป. ลาว เวียดนาม และมาเลเซีย อย่างไรก็ตาม จะไม่อนุญาตให้ขับภายในประเทศไทย ผู้ขับขี่ต้องเปลี่ยนป้ายทะเบียนก่อนที่จะเข้าประเทศ ปัจจุบันรหัสทะเบียนนานาชาติสำหรับประเทศไทย จะใช้สัญลักษณ์ "T"

บทที่ 7

บทสรุป

การศึกษาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ที่จะมีขึ้นในปี พ.ศ. 2558 นั้น ประเทศไทยมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับ AEC โดยจะเห็นได้จากความพยายามพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นตามแนวเขตชายแดน หรือระบบขนส่งภายในประเทศ รวมทั้งมีโครงการที่เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นประเทศเมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย โดยโครงการที่ไทยเชื่อมโยงไปยังประเทศเมียนมาร์ มี 8 โครงการ ได้แก่ 1) Phu Nam Ron – เมียนมาร์ 2) เส้นทางกาญจนบุรี – ทวาย 3) สะพานมิตรภาพ 4) สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (แม่สอด) 5) Myawaddy – Dawna Foothill 6) Dwana foot print – Kawkareik 7) Kawkareik – Thaton และ 8) สะพานมิตรภาพ (อ. แม่สาย) โครงการที่เชื่อมโยงไปยัง สปป.ลาว 11 โครงการ ได้แก่ 1) โครงการสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 (เชียงทอง – ห้วยทราย) 2) เส้นทาง R3A ในสปป.ลาว 3) Huay Kon – Pak Beng 4) เส้นทางหมายเลข 13 (North – Sang Kha Lonk) 5) เส้นทาง Phu Du – Pak Lai 6) เส้นทางหมายเลข 11 ในสปป.ลาว 7) Bridge across Huang River – Tha Li, Loei 8) สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 1 (หนองไข – ท่านาแล้ง) 9) Road access Ban Woen Tai Pier 10) สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม – คำม่วน) และ 11) สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่เชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา 3 โครงการ ได้แก่ 1) เส้นทางหมายเลข 67 Chong Sa Ngam – Siam Reap 2) เส้นทางหมายเลข 68 Chong Chom – Kralanh และ 3) เส้นทางหมายเลข 48 Ko Kong – Sre Ambel และโครงการเชื่อมโยงไปยังประเทศมาเลเซีย 5 โครงการ ได้แก่ 1) สะพานข้ามแม่น้ำ Kolok อ. ตากใบ 2) สะพานข้ามแม่น้ำ Kolok แห่งที่ 2 - Sungai Kolok 3) สะพานข้ามแม่น้ำ Kolok แห่งที่ 3 - Bu Ke Ta 4) Nathawi – Ban Pra Kop และ 5) Kuan Sa Taw – Wang Pra Chan

นอกจากนี้ การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้น อันเนื่องมาจากนโยบายการเปิดประเทศ รวมถึงแนวคิดเกี่ยวกับเสรีภาพในการเคลื่อนย้ายสินค้าและยานพาหนะ ไม่ว่าจะเป็นกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน/ข้ามแดน หรือความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประเทศไทยมีความได้เปรียบในเรื่องของเขตที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในทุกทิศทุกทาง นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้ได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้าผ่านแดน รวมถึงการใช้เส้นทางขนส่งผ่านประเทศไทย

การศึกษาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ถือเป็นโอกาสที่ดีของประเทศไทยที่จะขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลางอาเซียน และมีโครงข่ายเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทาง

น้ำ หรือทางอากาศ อีกทั้งประเทศไทยยังเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม และสินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งในปัจจุบันประเทศเพื่อนบ้านอย่างเมียนมาร์ สปป.ลาว และกัมพูชา มีการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทยค่อนข้างมาก²⁹ และไทยยังมีระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่มีความพร้อม ดังนั้นเมื่อมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ความต้องการในการใช้ทรัพยากรในประเทศเพิ่มสูงขึ้น เสรีภาพในการขับเคลื่อนพาหนะระหว่างประเทศเป็นเรื่องง่าย และสะดวกรวดเร็วมากขึ้น การขับรถข้ามไปยังประเทศในภูมิภาคอาเซียนสามารถทำได้ง่ายและสะดวกมากขึ้น การเปิดเสรีทำให้นักลงทุนมองหาแรงงานที่มีประสิทธิภาพและมีฝีมือ ประเทศไทยเองก็มีโอกาสได้แรงงานที่มีศักยภาพ ในขณะเดียวกันก็อาจเกิดแรงงานฝีมือไหลออกนอกประเทศได้ อย่างไรก็ตาม การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังคงมีปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านการบริหารจัดการงานด้านบริการ หรือปัญหาด้านการบริหารจัดการขนส่งสินค้าข้ามแดน ส่วนหนึ่งอาจเกิดจากความไม่พร้อมในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน ขาดการบูรณาการ รวมถึงการบริหารจัดการชายแดนและส่งสินค้าข้ามแดนภายในประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีหน่วยงานหลักที่มีอำนาจบริหารจัดการเพื่อสร้างความเป็นเอกภาพในการพัฒนาพื้นที่ และขาดความพร้อมในการรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นถนน ระบบรางรถไฟ สะพาน และระบบสาธารณูปโภค รวมถึงปัญหาด้านกฎระเบียบ แนวปฏิบัติต่างๆ ที่ได้ทำข้อตกลงระหว่างประเทศ แต่ยังไม่มีการผลักดันให้เกิดการปฏิบัติอย่างจริงจัง

เมื่อมีการเปิดเสรีระหว่างพรมแดน การควบคุมในเรื่องความปลอดภัยนั้นอาจทำได้ยาก ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของปัญหาหลวกลวจะเป็นพิษ ปัญหาด้านมาตรฐานคุณภาพรถยนต์จากประเทศเพื่อนบ้านที่จะเข้ามาในประเทศไทย ปัญหาด้านกฎระเบียบจราจรที่อาจแตกต่างกันในแต่ละประเทศ รวมถึงภาษาที่ใช้ในการสื่อสารและวัฒนธรรมที่ต่างกัน ฉะนั้นสิ่งสำคัญที่ควรต้องพิจารณาก็คือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับคนในประเทศ ยานพาหนะที่จะไหลเข้ามาในประเทศอาจไม่ได้มาตรฐาน ก่อให้เกิดมลพิษ ปลอดภัย ควันดำ ส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของคนในประเทศ หรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายทางทรัพย์สินและความปลอดภัยของคนในประเทศเป็นสำคัญ กฎระเบียบในการขับเคลื่อนที่มีความแตกต่างกันไม่ว่าจะเป็นเรื่องความถนัดในการขับเคลื่อน ขับเคลื่อนด้วยพวงมาลัยซ้ายหรือขวา ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสน สัญลักษณ์หรือป้ายการจราจรที่มีข้อจำกัดในเรื่องของภาษา ความไม่เข้าใจกันในเรื่องของวัฒนธรรม มารยาทในการขับขี่และการใช้รถใช้ถนน รวมถึงเรื่องการประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ สิ่งเหล่านี้อาจส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยตรงต่อคนในประเทศ

²⁹ กรมการค้าต่างประเทศ. <http://www.dft.go.th>

หากพิจารณาจุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และอุปสรรค (Threat) สามารถแบ่งได้ ดังนี้คือ

จุดแข็ง (Strengths)

- ประเทศไทยมีลักษณะภูมิประเทศที่เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ในทุกทิศทาง
- ประเทศไทยมีศักยภาพทางการแข่งขัน ไม่ว่าจะเป็นด้านขนส่งอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวสามารถใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อให้มีอำนาจในการต่อรองกับกลุ่มประเทศเศรษฐกิจโลก
- สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตและบริการ รวมถึงการขยายการส่งออกไปยังภูมิภาคอาเซียน เพิ่มโอกาสทางการค้าและการลงทุน

จุดอ่อน (Weaknesses)

- ความไม่มั่นคงทางการเมือง ส่งผลต่อนโยบายการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- ด้านการสื่อสาร ภาษาที่ใช้ในการสื่อสาร
- ขาดหน่วยงานหลักที่มีอำนาจในการบริหารจัดการในเรื่องต่างๆ อย่างเป็นรูปธรรม

โอกาส (Opportunities)

- เปิดโอกาสการค้าบริการ ในสาขาที่ไทยมีความเข้มแข็ง เช่น ท่องเที่ยว โรงแรมและร้านอาหาร สุขภาพ ทำให้ไทยมีรายได้จากการค้าบริการไปต่างประเทศเพิ่มขึ้น
- การขยายการส่งออก ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานเสรี
- สร้างเสริมโอกาสการลงทุน เมื่อมีการเคลื่อนย้ายเงินทุนได้เสรียิ่งขึ้น อุปสรรคการลงทุนระหว่างอาเซียน จะลดลง อาเซียนจะเป็นเขตการลงทุนที่น่าสนใจทัดเทียมจีนและอินเดีย
- เพิ่มอำนาจการต่อรองของไทยในเวทีการค้าโลก สร้างความเชื่อมั่นให้ประชาคมโลก
- เพิ่มพูนขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทย เมื่อมีการใช้ทรัพยากรการผลิตร่วมกัน/เป็นพันธมิตรทางธุรกิจร่วมกับอาเซียนอื่น ทำให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขัน และเป็นการลดต้นทุนการผลิต

อุปสรรค (Threats)

- นโยบายภาครัฐของประเทศสมาชิก รวมถึงกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับ ที่แตกต่างกัน
- มาตรฐานด้านการขนส่งข้ามแดน ความปลอดภัย มลพิษและสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกัน

- การบริหารจัดการชายแดนและส่งเสริมการค้าข้ามแดนภายในประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีหน่วยงานหลักที่มีอำนาจบริหารจัดการเพื่อสร้างความเป็นเอกภาพในการพัฒนาพื้นที่ และขาดความพร้อมในการรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นถนน ระบบราง รถไฟ สะพาน และระบบสาธารณูปโภค
- ปัญหาด้านกฎระเบียบ แนวปฏิบัติต่างๆ ที่ได้ทำข้อตกลงระหว่างประเทศ แต่ยังไม่มีการผลักดันให้เกิดการปฏิบัติอย่างจริงจัง

ข้อเสนอแนะในการเตรียมตัวของไทยสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้านการคมนาคมขนส่ง

1. ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรที่จะเตรียมหาแนวทางและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ไม่ว่าจะเป็นการเปิดเสรีทางการค้า การจัดทำความตกลงระหว่างประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบฐานข้อมูล การบริหารจัดการ รวมถึงควรผลักดันในเรื่องการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดน กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ รวมถึงมาตรฐานด้านมลพิษและความปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล หรือรถขนส่งที่จะเข้ามาในประเทศไทย
2. ส่งเสริมให้ความรู้กับประชาชนและผู้ประกอบการรถขนส่ง ให้ทราบถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่ มาตรฐานด้านมลพิษและสิ่งแวดล้อม ของทั้งในประเทศไทย และมาตรฐานของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้มีการเตรียมความพร้อมรับมือกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะมีขึ้นในอนาคตอันใกล้
3. ผู้ประกอบการรถขนส่งจะต้องเตรียมความพร้อม ไม่ว่าจะเป็นการเรียนรู้เรื่องกฎระเบียบจราจร การศึกษาป้ายบอกเส้นทางในแต่ละประเทศ รวมถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประเทศสมาชิก
4. ยกระดับด้านมาตรฐานมลพิษและความปลอดภัยของยานยนต์ในประเทศไทย เพื่อลดอุบัติเหตุ และลดมลพิษจากยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งอาจไหลเข้ามาจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีมาตรฐานต่ำกว่า และเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศ

ภาคผนวก 1

ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์



สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

ประเทศเมียนมาร์ หรือเมียนมาร์¹ มีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า “สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์” หรือ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์” (Republic of the Union of Myanmar) เป็นรัฐเอกราชตั้งอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพรมแดนติดต่อกับประเทศอินเดีย บังคลาเทศ จีน ลาว และไทย ภูมิประเทศตั้งอยู่ตามแนวอ่าวเบงกอลและทะเลอันดามัน มีชายฝั่งทะเลยาวถึง 2,000 ไมล์² และมีหาดที่สวยงามเก่าแก่

สหภาพเมียนมาร์ มีชายแดนด้านตะวันตกเฉียงเหนือติด

กับบังคลาเทศและอินเดีย ตะวันออกเฉียงเหนือกับทิเบตและจีน ส่วนทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดกับประเทศลาว และตอนใต้ติดกับประเทศไทย รูปพรรณสัณฐานเหมือนว่าวที่มีหางยาวล้อมรอบเกือบมาขนาดใหญ่ ซึ่งก็คือ แนวเทือกเขาและภูเขาที่อุดมสมบูรณ์ด้วยป่าไม้

2.1.1 ลักษณะภูมิประเทศและลักษณะภูมิอากาศ

สหภาพเมียนมาร์ มีพื้นที่ทั้งหมด 676,578 ตารางกิโลเมตร ใหญ่เป็นอันดับที่ 40 ของโลก และเป็นประเทศที่มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของคาบสมุทรอินโดจีน โดยมีทิศเหนือติดต่อกับประเทศอินเดีย มีเทือกเขาปัทโก เป็นพรมแดนระหว่างเมียนมาร์และอินเดีย ทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดต่อกับมณฑลยูนนาน ประเทศจีน มีพื้นที่ยาวถึง 2,185 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นที่ราบสูงชัน ทิศตะวันออกเฉียงใต้ติดต่อกับประเทศลาวและไทย ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ติดต่อกับประเทศบังคลาเทศและอินเดีย

¹ ประเทศเมียนมาร์ จากวิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. <http://th.wikipedia.org/wiki/>

² ประเทศเมียนมาร์ ประเภท ภูมิประเทศ. <http://www.diamondshine.co.th>

มีเทือกเขาอาระกันโย กั้นเป็นแนวยาว และทิศใต้เป็นทิวเขาตะนาวศรี กั้นระหว่างไทยกับเมียนมาร์ ส่วนภาคกลาง เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำอิรวดี เมียนมาร์มีแนวชายฝั่งติดอ่าวเบงกอล และทะเลอันดามันทางทิศตะวันตกเฉียงใต้และทิศใต้ คิดเป็นหนึ่งในสี่ของพรมแดนทั้งหมด ลักษณะภูมิอากาศของประเทศ ตั้งอยู่ในเขตร้อนเมืองร้อน (Tropical monsoon) แบ่งออกเป็น 3 ฤดู ได้แก่ ฤดูร้อน (ช่วงเดือนมีนาคม – เมษายน) อุณหภูมิสูงสุด 43 องศาเซลเซียส ฤดูฝน (ช่วงเดือนพฤษภาคม – ตุลาคม) ลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้พัดเข้าสู่ประเทศ ฝนตกชุกที่สุดอยู่บริเวณชายฝั่งทะเล ได้แก่ รัฐยะไข่ มณฑลเอยาวดี มณฑลพะโค และมณฑลตะนาวศรี ปริมาณน้ำฝน 120-200 นิ้วต่อปี ฤดูหนาว (ช่วงเดือนพฤศจิกายน – กุมภาพันธ์) อุณหภูมิเฉลี่ย 21-29 องศาเซลเซียส ยอดเขาทางตอนบนสุดของประเทศ อาจมีหิมะตกในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงมกราคม อุณหภูมิเฉลี่ยต่ำสุดศูนย์องศาเซลเซียส (ตอนบนของประเทศ) และสูงสุด 45 องศาเซลเซียส (ตอนกลางของประเทศ)

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์	
	
ธงชาติ	ตราแผ่นดิน
เพลงชาติ	คาบา มา จี
เมืองหลวง	เนปีดอ
เมืองใหญ่ที่สุด	ย่างกุ้ง
ภาษาทางการ	ภาษาเมียนมา
การปกครอง	ระบบประธานาธิบดี
ประธานาธิบดี	เต็งเส่ง
รองประธานาธิบดี	ตင်အေး มั่นทุน
เอกราช (จากสหราชอาณาจักร)	4 มกราคม 2491
รัฐประหาร	2 มีนาคม 2505
รัฐธรรมนูญฉบับใหม่	30 มีนาคม 2554

2.1.2 การแบ่งเขตการปกครอง



เขตการปกครองของสหภาพเมียนมาร์

สหภาพเมียนมาร์ แบ่งการปกครองเป็น 7 รัฐ (state) สำหรับเขตที่ประชากรส่วนใหญ่เป็นชนกลุ่มน้อย และ 7 ภาค (division) สำหรับเขตที่ประชากรส่วนใหญ่เป็นเชื้อสายเมียนมาร์ ดังนี้

ตารางที่ 1 จำนวนประชากรในประเทศเมียนมาร์แบ่งตามเขต/ภาค

	เขต/ภาค (Division)	เมืองเอก	พื้นที่ (km ²)	จำนวน ประชากร (คน)	รัฐ (State)	เมืองเอก	พื้นที่ (km ²)	จำนวน ประชากร (คน)
1	เขตตะนาวศรี (Tanintharyi)	ทวาย	43,328	1,327,400	รัฐกะฉิ่น (Kachin)	มิตจีนา	89,041	1,200,00
2	เขตพะโค (Bago)	พะโค	39,404	5,014,000	รัฐกะยา (Kayah)	หลอยก่อ	11,670	259,000
3	เขตมันดะเลย์ (Mandalay)	มันดะเลย์	37,023	6,442,000	รัฐกะเหรี่ยง (Kayin)	ปะอาน	30,383	1,431,377
4	เขตมาเกว (Magway)	มาเกว	44,819	4,464,000	รัฐฉาน หรือรัฐ ไทใหญ่ (Shan)	ตองยี	155,800	4,702,000
5	เขตย่างกุ้ง (Yangon)	ย่างกุ้ง	10,170	5,420,000	รัฐชิน (Chin)	สะคา	36,018	538,000
6	เขตสะกาย (Sagaing)	สะกาย	93,527	5,300,000	รัฐมอญ (Mon)	มะละหม่ง	12,155	2,466,000
7	เขตอิระวดี (Ayeyarwady)	พะสิม	35,138	6,663,000	รัฐยะไข่ (Rakhine)	ซิตตเว	36,780	2,698,000

ที่มา: <http://th.wikipedia.org/wiki/>

2.1.3 ศาสนา

ในปี พ.ศ. 2517 สหภาพเมียนมาร์ได้บัญญัติให้ศาสนาพุทธเป็นศาสนาประจำชาติ เนื่องจากมีผู้นับถือศาสนาพุทธมากที่สุด ปัจจุบันในสหภาพเมียนมาร์ มีผู้นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 89 รองลงมา ได้แก่ ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 4 ศาสนาอิสลาม ร้อยละ 4 และศาสนาอื่นๆ ร้อยละ 3

2.1.4 ภาษาและวัฒนธรรม

นอกจากภาษาเมียนมาร์ ซึ่งเป็นภาษาทางการแล้ว เมียนมาร์มีภาษาหลักที่ใช้กันในประเทศถึงอีก 18 ภาษา โดยแบ่งตามตระกูลภาษาได้ดังนี้

- ตระกูลภาษาออสโตรเอเชียติก ได้แก่ ภาษามอญ ภาษาปะหล่อง ภาษาปลั่ง (ปะลั่ง) ภาษาปะรวก (สำเนียงมาตรฐานของภาษาว้า) และภาษาว้า
- ตระกูลภาษาจีน-ทิเบต ได้แก่ ภาษาเมียนมา (ภาษาทางการ) ภาษากะเหรี่ยง ภาษาอารากัน (ยะไข่) ภาษาจิงผ่อ (กะฉิ่น) และ ภาษาอาฮา
- ตระกูลภาษาไท-กะได ได้แก่ ภาษาไทใหญ่ (ฉาน) ภาษาไทลื้อ ภาษาไทจีน ภาษาไทคำตี้ มีผู้พูดหนาแน่นในรัฐฉาน และรัฐกะฉิ่น ส่วนภาษาไทยถิ่นใต้ ภาษาไทยกลาง และภาษาไทยถิ่นอีสาน มีผู้พูดในเขตตะนาวศรี
- ตระกูลภาษาม้ง-เมี่ยน ได้แก่ ภาษาม้งและภาษาเย้า (เมี่ยน)
- ตระกูลภาษาออสโตรนีเซียน ได้แก่ ภาษามอแกนและภาษามาลย์ ในเขตตะนาวศรี

ทางด้านวัฒนธรรม เมียนมาร์ได้รับอิทธิพลส่วนใหญ่มาจากจีน อินเดีย และไทย ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของภาษา ดนตรี และอาหาร ศิลปะของประเทศเมียนมาร์ ได้รับอิทธิพลมาจากวรรณคดีและพุทธศาสนานิกายเถรวาท ด้านการแต่งกายนิยมนุ่งโสร่ง ทั้งหญิงและชาย เรียกว่า “ลองยี” ส่วนการแต่งกายแบบโบราณ เรียกว่า “ลุนตยาอซิก”

2.1.5 ประชากร

พื้นที่รวม	676,578 ตร.กม.
ประชากร	54,584,650 (2012)
ความหนาแน่น (คน/พื้นที่)	73.9 คน/ตร.กม.
GDP รวม	89.23 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (2012)
GDP ต่อหัว	1,400 ดอลลาร์สหรัฐ (2012)
หน่วยเงินตรา	จ๊าด (Kyats)
ระบบจราจร	ขวา
รหัสโทรศัพท์	95

จำนวนประชากรของสหภาพเมียนมาร์ในปี พ.ศ. 2554 มีประมาณ 54.5 ล้านคน (CIA: 2012) ถือเป็นประเทศที่มีจำนวนประชากรมากเป็นอันดับ 24 ของโลก ความหนาแน่นโดยเฉลี่ย 73.9 คน/ตารางกิโลเมตร อัตราการขยายตัวของประชากร ร้อยละ 1.07 ประชากรมีหลายเชื้อชาติ ก่อให้เกิดปัญหาชนกลุ่มน้อย ประชากรในประเทศร้อยละ 68 เป็นชาติพันธุ์เมียนมาร์ ไทยใหญ่ ร้อยละ 9 กะเหรี่ยง ร้อยละ 7 ยะไข่ ร้อยละ 4 จีน ร้อยละ 3 อินเดีย ร้อยละ 2 มอญ ร้อยละ 2 คะฉิ่น และอื่นๆ ร้อยละ 5 โครงสร้างอายุของประชากรมากที่สุด คือ ช่วงอายุระหว่าง 25-54 ปี (วัยทำงาน) ร้อยละ 42.5 รองลงมาคือ ช่วงอายุ

ระหว่าง 0-14 ปี (วัยเด็ก) ร้อยละ 27.1 และร้อยละ 5.1 คือ ประชากรสูงอายุ (ช่วงอายุ 65 ปีขึ้นไป) สหภาพเมียนมาร์มีประชากรที่เป็นเพศชายร้อยละ 49.7 และเพศหญิง ร้อยละ 50.3 ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่สมดุล

2.1.6 ระบบการศึกษา

ระบบการศึกษาในสหภาพเมียนมาร์เป็นระบบ 5:4:2 คือ ระดับประถมศึกษา 5 ปี (อนุบาล 1 ปี และ ประถม 4 ปี) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น 4 ปี ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย 2 ปี (รวมอาชีวศึกษา 1-3 ปี และ

อุดมศึกษา 4-6 ปี) โดยมีกระทรวงศึกษาธิการของเมียนมาร์ เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารการศึกษาของประเทศ และกรมการศึกษาพื้นฐาน เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผนนโยบายและบริหารการศึกษา ระดับก่อนประถมศึกษา มัธยมศึกษา รวมทั้งการฝึกหัดครู ซึ่งเดิมระบบบริหารจะถูกรวมไว้ที่ศูนย์กลาง ต่อมา มีการกระจายอำนาจการบริหารออกไปสู่ระดับรัฐและหัวเมืองต่าง ๆ โดยมีหัวหน้าส่วนการศึกษานั้น ๆ เป็นผู้ควบคุมดูแลและประสานงาน โดยรัฐจะเป็นผู้สนับสนุนด้านงบประมาณของทุกโรงเรียน ซึ่งนักเรียนจะเสียค่าเล่าเรียนเฉพาะในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายเท่านั้น รัฐบาลเมียนมาพยายามที่จะจัดระบบการศึกษาขั้นพื้นฐานให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ โดยตั้งเป้าหมายที่จะให้มีโรงเรียนอย่างน้อยหนึ่งแห่งในทุกหมู่บ้านแต่ก็ยังมีปัญหาในเรื่องของการจัดหาอาคารสถานที่ และวัสดุอุปกรณ์สำหรับโรงเรียนในบางท้องที่ การเรียนการสอนในประเทศเมียนมาร์มีทั้งแบบเต็มเวลาและนอกเวลา ทั้งหลักสูตรระยะสั้นและระยะยาวเพื่อรองรับความต้องการของตลาดแรงงานในสถานะเศรษฐกิจและสังคมของประเทศที่มีการเปลี่ยนแปลง สำหรับการศึกษาในระดับอุดมศึกษาของประเทศ จะมีกรมอุดมศึกษา ทำหน้าที่วางแผนและดำเนินการด้านอุดมศึกษาของประเทศใน 3 เมืองสำคัญ ได้แก่ มหาวิทยาลัย Yangon Mandalay และ Manlamyine อีกทั้งยังมีสถาบันเทคโนโลยีที่จัดการด้านการศึกษาวิชาชีพระดับสูง ซึ่งใช้เวลาศึกษา 4-6 ปี ตามลักษณะวิชา นอกจากนี้ยังมีกรมการเทคโนโลยีเกษตรและอาชีพศึกษาเป็นหน่วยงานดูแลและจัดการศึกษาด้านเกษตรกรรม วิศวกรรมเครื่องกล พาณิชยกรรม การประมง คหกรรมและการฝึกหัดครู ทางด้านช่างเทคนิคอีกด้วย

2.1.7 ระบบเศรษฐกิจ

สหภาพเมียนมาร์ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นอาชีพหลัก ได้แก่ ข้าวเจ้า ปอกระเจา อ้อย และพืชเมืองร้อนอื่นๆ เขตเกษตรกรรมที่สำคัญ อยู่บริเวณดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำอิรวดี แม่น้ำสะโตง แม่น้ำทวาย-มะริด ส่วนเขตฉานซึ่งอยู่ติดแม่น้ำโขง นิยมปลูกฝัก และทำเหมืองแร่ ภาคกลางตอนบนของประเทศมีน้ำมันปิโตรเลียม แร่หินสังกะสี ดีบุก เพชรและหยก มีการทำป่าไม้สักทางภาคเหนือของประเทศ อุตสาหกรรมในประเทศเมียนมาร์ อยู่ในช่วงกำลังพัฒนา ตั้งอยู่บริเวณตอนล่างของประเทศ เช่น ย่างกุ้ง มะริด และทวาย เป็นอุตสาหกรรมต่อเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ของเมียนมาร์

2.1.8 การคมนาคมขนส่ง

การขนส่งทางบก ได้แก่ ทางถนนและทางรถไฟ ส่วนใหญ่ขนานไปกับภูเขาและแม่น้ำ ทอดไปตามความยาวของประเทศ ถนนสายเมียนมาร์ เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้งกับเมืองคุนหมิง ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของจีน มีความยาวในเขตเมียนมาร์ถึงเมืองหมู่เจ้ ประมาณ 1,160 กิโลเมตร และมีความยาวในเขตจีน จากหมู่เจ้ถึงคุนหมิง ประมาณ 90 กิโลเมตร ผ่านเมืองสำคัญๆ ต่าง ๆ ได้แก่ พะโค-ตองอุ-ปินมานา-เมกติลา-มันทะเลย์-เมเปียบกอดเต็ก-สีป้อ-ล่าเสี้ยว-แสนหยี และหมู่เจ้ รวมความยาวทั้งสิ้นประมาณ 2,140 กิโลเมตร ทางรถไฟของเมียนมาร์ได้เปิดดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2481

ภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) มีโครงการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และ โครงการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor)

โครงการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ได้มีก่อสร้างถนนเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางของเมียนมาร์ ไทย สปป.ลาว และเวียดนามเข้าด้วยกัน ซึ่งจะส่งผลให้เส้นทางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคนี้มีความสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงิน โดยเป็นความช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่รัฐบาลเมียนมาร์ เพื่อก่อสร้างถนนจากเมียวดี ถึงเชิงเขาตะนาวศรี ระยะทางทั้งสิ้น 17.35 กิโลเมตร เป็นวงเงินทั้งสิ้น 122.9 ล้านบาท นอกจากนี้ รัฐบาลไทยได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินโดยเป็นความช่วยเหลือแบบให้เปล่าและเงินกู้แบบมีเงื่อนไขผ่อนปรนแก่รัฐบาลเมียนมาร์เพื่อก่อสร้างถนนจากท่าตอนถึงย่างกุ้ง ซึ่งจะทำให้การคมนาคมขนส่งในภูมิภาคนี้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น เส้นทางสายนี้ยังสามารถเชื่อมต่อไปยังอินเดียและประเทศในกลุ่มเอเชียได้อื่น ๆ ได้อีกด้วย

โครงการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) มีเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างไทยและเมียนมาร์ คือ

เส้นทาง R3B เชื่อมต่อระหว่าง อ.แม่สาย จ.เชียงราย – ท่าซี้เหล็ก – เชียงตุงของเมียนมาร์ เส้นทางสิ้นสุดที่ ท่าหลั่ว ประเทศจีน รวมระยะทางทั้งหมด 1,018 กิโลเมตร ทั้งนี้ รัฐบาลไทยได้ช่วยสร้างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาร์แห่งที่ 2 เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กกระยะทาง 1.48 กิโลเมตร บริเวณบ้านสันผักฮี้ อ.แม่สาย จ.เชียงราย

ทางน้ำ

ประเทศเมียนมาร์ มีท่าเรือน้ำลึก 1 แห่ง คือ ท่าเรือ Thilawa (ห่างจากกรุงย่างกุ้ง เป็นระยะทางทั้งสิ้น 13 กิโลเมตร) และท่าเรือชายฝั่งต่างๆ อาทิ ท่าเรือ Sittwe Kyaukpyu Thandwe ในรัฐ Rakhine และท่าเรือเมะละแหม่ง หรือเมะล่ายในรัฐ Mon เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในอนาคตรัฐบาลเมียนมาร์มีแผนการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก 2 แห่งบริเวณ

1) เมืองทวายในเขตตะนาวศรี โดยห่างจากชายแดนไทยที่ด่านบ้องตี้ อ.ไทรโยค จ.กาญจนบุรี ระยะทาง 128 กิโลเมตร เพื่อใช้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าผ่านมหาสมุทรอินเดีย จีน และประเทศต่างๆ ในคาบสมุทรอินโดจีน

2) รัฐ Rakhine เพื่อใช้เป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าจากชายฝั่งอ่าวเบงกอลไปยัง อ.ท่าซี้เหล็กของเมียนมาร์ และเข้าสู่ภาคเหนือของไทย และมณฑลยูนนานทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน

ทางอากาศ

สนามบินนานาชาติในประเทศเมียนมาร์ มีทั้งหมด 4 แห่ง ตั้งอยู่ที่เมือง 1) Yangon 2) Mandalay 3) Bagan/Nyaung-Oo และ 4) Heho และสนามบินภายในประเทศมากถึง 63 แห่ง เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ สายการบินพาณิชย์ของประเทศไทย อาทิ สายการบินไทยและสายการบินภูเก็ตแอร์ เปิดให้บริการเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ ไปอย่างกึ่งทุกวัน ทำให้การเดินทางไปประเทศเมียนมาร์มีความสะดวกมาก และในปี พ.ศ. 2547 ที่ผ่านมา รัฐบาลเมียนมาร์ได้เปิดสายการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศใหม่ ได้แก่ Air Bagan และ Air Myanmar ตามลำดับ เพื่อรองรับนักธุรกิจและนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

ทางถนน

ถนนในเมียนมาร์ส่วนใหญ่เป็นถนนที่ขรุขระไปกับภูเขาและแม่น้ำ ทอดไปตามความยาวของประเทศ เช่นเดียวกับทางรถไฟ โดยรัฐบาลเมียนมาร์มีแผนจะขยายเป็นถนนสองเลน สี่เลน และหกเลนต่อไป ในปี พ.ศ. 2547 รัฐบาลเมียนมาร์ ได้ปรับปรุงและตัดถนนรวม 29,195 ไมล์ แบ่งเป็นถนนในเขตเมือง 23,900 ไมล์ และถนนในเขตชนบท 5,295 ไมล์ เพิ่มจากปี พ.ศ. 2531 ที่มีระยะทาง 6,644 ไมล์เท่านั้น รวมถึงได้สร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายสำคัญ เช่น แม่น้ำอิรวดี แม่น้ำชินวิน และแม่น้ำตาลวิน โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2549 พบว่ามีการก่อสร้างสะพานในเขตอิรวดี 59 แห่ง และเขตพะโค 55 แห่ง ในปี พ.ศ. 2531 มีสะพานภายในประเทศรวม 198 แห่ง ทำให้เมื่อสิ้นสุดปี พ.ศ. 2549 มีสะพานเพิ่มขึ้นเป็น 437 แห่ง

ตารางที่ 2 แสดงระยะทางการปรับปรุงและขยายถนนในเมียนมาร์ (หน่วย: ไมล์)

สถานที่	ประเภทถนน	พ.ศ. 2531	พ.ศ. 2547
ในเขตเมือง	ถนนลาดยาง	280	1,182
	ถนนก้อนกรวด	682	3,957
	ถนนหินแกรนิต	673	1,689
	ถนนดิน	2,092	17,070
	รวม	3,729	23,900
นอกเมือง	ถนนลาดยาง	940	1,890
	ถนนก้อนกรวด	724	997
	ถนนหินแกรนิต	190	318
	ถนนดิน	1,060	2,088
	รวม	2,915	5,295

ที่มา: สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา (2552: 72)

สำหรับการสัญจรโดยทั่วไปของประชาชนยังคงใช้บริการรถสาธารณะท้องถิ่นที่มีจำนวนจำกัด และไม่เพียงพอต่อจำนวนประชากรเมียนมาร์ รวมทั้งรถโดยสารเอกชนมีบริการในเขตถนนสายหลักเท่านั้น สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลมีใช้เฉพาะบางกลุ่ม

1) เส้นทางรถยนต์ในประเทศที่สำคัญ

1.1. เส้นทางย่างกุ้ง - มัณฑะเลย์ (Yangon - Mandalay): ผ่านเมืองพะโค (Bago) ตองอู (Taungoo), ปินมานา (Pyinmana) และเม็กติลา (Meiktila) รวมระยะทาง 695 กิโลเมตร มีรถบรรทุกให้บริการไป-กลับ เฉลี่ยเดือนละ 4 วัน รองรับน้ำหนักเฉลี่ยเดือนละ 10,000 เมตริกตัน และรัฐบาลจะขยายเส้นทางนี้ 2 เส้นทาง คือ

- จากเมืองมัณฑะเลย์ - ลาชีว (Mandalay - Lashio) จากความยาวเดิม 695 กิโลเมตร ขยายเป็น 957 กิโลเมตร และใช้เวลาเดินทาง 6 ชั่วโมง
- จากเมืองเม็กติลา - ตองยี (Meiktila - Taungyi) จากความยาวเดิม 544 กิโลเมตร ขยายเป็น 749 กิโลเมตร และใช้เวลาเดินทาง 3 ชั่วโมง พื้นถนนมีลักษณะเป็นพื้นลาดยาง

1.2. เส้นทางย่างกุ้ง - แปร (Yangon - Pyay): ผ่านเมืองแม็กเว (Magway) ย็อกปาดอง (Kyaukpadaung) และมยิงยัน (Myingyan) รวมระยะทาง 288 กิโลเมตร มีรถบรรทุกใช้เส้นทางนี้ไป-กลับ เฉลี่ยเดือนละ 2 คัน รับน้ำหนักเดือนละ 2,000 เมตริกตัน และรัฐบาลจะขยายเส้นทางจากความยาวเดิม 288 กิโลเมตร ขยายเป็น 490 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 4 ชั่วโมง พื้นถนนมีลักษณะเป็นพื้นลาดยาง

2) เส้นทางรถยนต์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.1. เส้นทาง R3 ตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ระยะทาง 253 กิโลเมตร เส้นทางแม่สาย เชียงราย (ไทย) - ท่าขี้เหล็ก/เชียงตุง (เมียนมาร์) - ด้าหลัว/หม่งไห่ ยูนนาน (จีน) เส้นทางผ่านด่านชนกลุ่มน้อยหลายกลุ่ม ทำให้ต้องเสียค่าธรรมเนียมรายทาง ส่งผลให้ราคาต้นทุนการผลิตสูงตามไปด้วย รวมทั้งสภาพถนนที่ถูกน้ำกัดเซาะมีหินถล่มเป็นช่วงๆ จึงยังเป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้า

2.2. เส้นทางแนวเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)

- เส้นทางแม่สอด (ไทย) - เมียวดี - กอกะเร็ก มีระยะทาง 80 กิโลเมตร
- เส้นทางกอกะเร็ก - เมาะละหม่ง มีระยะทาง 1,360 กิโลเมตร โดยจะเชื่อมต่อกับเส้นทางแม่สอด - เมียวดี - กอกะเร็ก ทำให้เส้นทางนี้เป็นการเปิดประตูจากทะเลจีนใต้สู่อ่าวเบงกอล และสามารถร่นระยะการเดินทางจากเดิม 4,000 กิโลเมตร เหลือเพียง 1,360 กิโลเมตรได้ ปัจจุบันเส้นทางนี้อยู่ในช่วงก่อสร้าง โดยเมื่อแล้วเสร็จจะทำให้เมียนมาร์จะกลายเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าที่สำคัญในเอเชีย

- เส้นทางกาญจนบุรี (ไทย) - ทวาย เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางสู่ท่าเรือน้ำลึก ระยะทาง 198 กิโลเมตร แต่ในขณะนี้โครงการยังไม่มีความคืบหน้า
- เส้นทางบ้านน้ำพุร้อน กาญจนบุรี (ไทย) - แนวชายแดน ระยะทาง 5 กิโลเมตร

2.3. ทางหลวงเอเชีย (Asian Highway) ที่ผ่านเมียนมา มี 4 เส้นทาง เชื่อมโยงประเทศจีน อินเดีย และไทย คือ AH1 AH2 AH3 และ AH14

2.4. ทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) รัฐบาลเมียนมากำลังปรับปรุงเส้นทางหลวงอาเซียนภายในประเทศ 4 เส้นทาง

2.5. ทางหลวง BIMSTEC³

- เส้นทางอินเดีย - เมียนมาร์ (เมืองตามู - เมืองมณฑะเลย์) มีระยะทาง 604 กิโลเมตร
- เส้นทางบังกลาเทศ - เมียนมาร์ (เมืองธากา - เมืองย่างกุ้ง)

2.6. ทางหลวงไตรภาคีอินเดีย - เมียนมาร์ - ไทย (India - Myanmar - Thai Tripartite Highway) ตัดผ่านเมืองมอเระ (อินเดีย) - แม่สอด (ไทย) - พุกาม (เมียนมาร์)

ทางรถไฟ

นับจากปี พ.ศ. 2531 เป็นต้นมา รัฐบาลได้ขยายเส้นทางรถไฟจาก 2,793.86 ไมล์ เพิ่มขึ้นเป็น 3,952.90 ไมล์ และสร้างสถานีรถไฟเพิ่มอีก 293 แห่งในปี พ.ศ. 2548

รถไฟเป็นการคมนาคมที่ยังคงได้รับความนิยมของประชาชนโดยทั่วไป แม้ว่าจะใช้เวลาเดินทางค่อนข้างนาน และไม่สามารถกำหนดเวลาเดินทางได้แน่นอนก็ตาม จากสถิติพบว่า ในปี พ.ศ. 2531 มีประชาชนเมียนมาร์ใช้บริการรถไฟร้อยละ 37 และเพิ่มเป็นร้อยละ 58 ในปี ค.ศ. 2548

เส้นทางรถไฟของเมียนมาร์แบ่งเป็นสายเหนือและสายใต้ ดังนี้

1) สายเหนือ

- 1.1) มณฑะเลย์ - มิตรจีนา (Mandalay - Myitkyina)
- 1.2) มณฑะเลย์ - ลาฉีเยว (Mandalay - Lashio)
- 1.3) มณฑะเลย์ - ทาซึ (Mandalay - Thazi)
- 1.4) โมนยวา - ปะก๊อวกู (Monywa - Pakkoku)

³ BIMSTEC: Bay of Bengal Initiative Multi - Sectoral Technical and Economic Cooperation)

2) สายใต้

- 2.1) ย่างกุ้ง - มัณฑะเลย์ (Yangon - Mandalay)
- 2.2) ย่างกุ้ง - มะละแหม่ง (Yangon - Mawlamyine)
- 2.3) ย่างกุ้ง - พุกาม (Yangon - Bagan)
- 2.4) ย่างกุ้ง - อองลาน - พุกาม (Yangon - Aungmye - Bagan)
- 2.5) ย่างกุ้ง - แปร (Yangon - Pyaw)
- 2.6) มะละแหม่ง - ทวาย (Mawlamyine - Dawei)

ท่าเรือ

ท่าเรือในเมียนมาร์มีทั้งหมด 9 แห่ง ได้แก่

1) เขตย่างกุ้ง (Yangon): ท่าเรือย่างกุ้ง (Yangon) เป็นท่าเรือน้ำลึกขนส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุด สามารถรองรับเรือที่มีระวางตั้งแต่ 15,000 ตัน ขึ้นไป มีอัตราการให้บริการมากถึงร้อยละ 90 ของท่าเรือทั้งหมด ภายหลังประสบภัยพายุเฮอร์ริเคน ท่าเรือย่างกุ้งได้รับความเสียหายอย่างมาก และอยู่ในระหว่างการซ่อมแซม

2) รัฐยะไข่ (Rakhine)

2.1) ท่าเรือซิดะเว (Sittoung) อินเดียได้ลงทุนจำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อปรับปรุงและยกระดับท่าเรือแห่งนี้

2.2) ท่าเรือจ๊อกพิว (Kyaukpadaung) เป็นท่าเรือที่ใช้ทำการค้าระหว่างจีนกับเมียนมาร์ และเมียนมาร์ใช้ท่าเรือนี้เชื่อมต่อไปสู่มหาสมุทรอินเดียและยุโรป

2.3) ท่าเรือติละวา (Thilawa) ตั้งอยู่ใกล้กับมณฑลย่างกุ้ง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง และจะพัฒนาให้เป็นท่าเรือน้ำลึกสำคัญรองจากท่าเรือย่างกุ้ง สามารถรองรับเรือที่มีระวาง 10,000 ตัน และอยู่ห่างจาก อ.แม่สอด ของไทย 508 กิโลเมตร

3) เขตอิระวดี (Irrawaddy): ท่าเรือพะสิม (Patheingyi)

4) รัฐมอญ (Mon): ท่าเรือมะละแหม่ง (Mawlamyine) เป็นท่าเรือเปิดสู่มหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย ช่วยร่นระยะทางการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ยุโรปและตะวันออกกลาง โดยสัญจรผ่านทางช่องแคบมะละกาและแหลมมลายู แต่อย่างไรก็ตามท่าเรือนี้ยังไม่สามารถรองรับการเรือเดินสมุทรได้

5) เขตตะนาวศรี (Tanintharyi)

5.1) ท่าเรือทวาย (Dawei) เป็นท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญ มีความลึกประมาณ 12 เมตร ตั้งห่างจากชายแดนไทยที่ด่านบ้องตี้ อำเภอไทรโยค จังหวัดกาญจนบุรี 128 กิโลเมตร สามารถใช้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าผ่านมหาสมุทรอินเดีย จีน และประเทศต่างๆ ในคาบสมุทรอินโดจีน

5.2) ท่าเรือมะริด (Myaeik)

5.3) ท่าเรือเกาะสอง (Kawthoung)

ท่าอากาศยาน

ปัจจุบันเมียนมาร์มีท่าอากาศยาน 38 แห่ง เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศ 3 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเมืองย่างกุ้ง ท่าอากาศยานเมืองมัณฑะเลย์ และท่าอากาศยานเมืองเนปิดอว์

ปัจจุบันมีสายการบินหลายสายที่มีเที่ยวบินไปยังเมียนมาร์ อาทิ การบินไทย Air asia Bangkok Airways Indian Airline และ Malaysia Airline เป็นต้น และสำหรับเที่ยวบินจากเมียนมาร์ (ย่างกุ้ง) ไปยังประเทศต่างๆ มีดังนี้ ไทย (กรุงเทพ) อินโดนีเซีย (จาการ์ตา) ฮ่องกง สิงคโปร์ มาเลเซีย (กัวลาลัมเปอร์) จีน (คุนหมิง) ญี่ปุ่น (โอซาก้า) อังกฤษ (ลอนดอน)

สายการบินประจำชาติของเมียนมาร์ ได้แก่ Myanmar Airways International ให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ สำหรับสายการบินในประเทศ เช่น Air Mandalay, Air Bagan และ Yangon Airways ที่มีเที่ยวบินส่วนใหญ่ไปยังเมืองต่างๆ ในเมียนมาร์ แต่อย่างไรก็ตาม การโดยสารเครื่องบินภายในประเทศมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง และไม่สามารถกำหนดระยะเวลาการเดินทางได้แน่นอน

ภาคผนวก 2



ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือเรียกโดยย่อว่า สปป.ลาว ตั้งอยู่ในดินแดนสุวรรณภูมิหรืออินโดจีน เป็นประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล สปป.ลาวเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่ใกล้ชิดกับไทย ไม่ว่าจะเป็นในเชิงประวัติศาสตร์ ที่ตั้งภูมิศาสตร์ ศาสนา ภาษา เชื้อชาติและวัฒนธรรม มีพื้นที่ 236,800 ตารางกิโลเมตร (ครึ่งหนึ่งของประเทศไทย) ประกอบด้วยพื้นดิน 230,800 ตารางกิโลเมตร และพื้นน้ำ 6,000 ตารางกิโลเมตร แนวชายแดนของสปป.ลาว มีความยาวรวม 5,083 กิโลเมตร ล้อมรอบด้วยชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ ได้แก่ ทางทิศเหนือ ติดต่อกับประเทศจีน 423 กิโลเมตร ทิศใต้และทิศตะวันตก ติดต่อกับประเทศไทย 1,754 กิโลเมตร

ทิศใต้ติดต่อกับประเทศกัมพูชา 541 กิโลเมตร ทิศตะวันออกติดต่อกับประเทศเวียดนาม 2,130 กิโลเมตร และทิศตะวันตกติดต่อกับประเทศเมียนมาร์ 235 กิโลเมตร แม้ว่าสปป.ลาว จะเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล โดยร้อยละ 70 ของพื้นที่ทั้งหมดเป็นภูเขาและที่ราบสูง ส่วนที่เหลือเป็นพื้นราบซึ่งอยู่ตอนกลางและทางตะวันตกของประเทศ เป็นจุดเชื่อมต่อ (Land Link) ด้านคมนาคมขนส่งจากไทย ไปยังประเทศที่สามในอนุภูมิภาค ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ข้ามแม่น้ำโขงทั้ง 2 แห่ง คือ ที่จังหวัดหนองคาย (หนองคาย-เวียงจันทน์) และมุกดาหาร (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) รวมถึงสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ที่มีการวางศิลาฤกษ์ไปเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2552 ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดนครพนมและคำม่วน

ลักษณะภูมิประเทศและลักษณะภูมิอากาศ

พื้นที่ส่วนใหญ่ของ สปป.ลาว มีลักษณะเป็นเทือกเขาสลับซับซ้อน มีความยาวตั้งแต่เหนือจรดใต้ประมาณ 1,700 กิโลเมตร พื้นที่กว้างที่สุดมีระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตร และแคบที่สุด 140 กิโลเมตร เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำสำคัญ 13 สาย เช่น น้ำคาน น้ำงึม น้ำซำ น้ำแบ่ง ฯลฯ ซึ่งแม่น้ำที่สำคัญที่สุดของประเทศ คือ แม่น้ำโขง หรือที่คนลาวเรียกว่า “แม่น้ำของ” เป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างไทยและ สปป.ลาว มีความยาวทั้งสิ้น 1,400 กิโลเมตร ลักษณะภูมิอากาศของสปป.ลาว ตั้งอยู่ในเขตร้อนชื้น ภาคเหนือในแขวงพงสาลีซึ่งมีเขตแดนติดกับประเทศจีน ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นเทือกเขาสูงสลับซับซ้อนและที่ราบสูง อากาศค่อนข้างหนาวถึงหนาวจัด ทิศตะวันออกของประเทศมีลักษณะเป็นเทือกเขาและที่ราบติดกับประเทศเวียดนาม ทิศใต้มีลักษณะเป็นเทือกเขาติดกับประเทศกัมพูชา ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมในทะเลจีนใต้ทำให้สปป.ลาวมีลักษณะภูมิอากาศแบ่งได้ 3 ฤดู คือ ฤดูร้อน (กุมภาพันธ์-เมษายน) ฤดูฝน (พฤษภาคม-ตุลาคม) และฤดูหนาว (พฤศจิกายน-มกราคม)

2.2.2 การแบ่งเขตการปกครอง



การแบ่งเขตการปกครองของสปป.ลาว

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



ธงชาติ



ตราแผ่นดิน

เพลงชาติ	เพลงชาติลาว
เมืองหลวง	นครหลวงเวียงจันทน์
แขวงที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุด	แขวงสะหวันนะเขต
ภาษาทางการ	ภาษาลาว
การปกครอง	คอมมิวนิสต์
ประธานของประเทศ	นายจุมมะลี ไซยะสอน
รองประธานของประเทศ	นายบันยัง วอละจิต
วันชาติ	2 ธันวาคม 2518
วันสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตไทย	19 ธันวาคม 2493

ตารางที่ 3 การแบ่งเขตการปกครองในสปป.ลาว

	แขวง	เมืองเอก	พื้นที่ (ตร.กม)	จำนวน ประชากร (คน)
1	แขวงอัตตะปือ / Attapu	เมืองสามัคคีไช (สามัคคีไชย)	10,320	114,300
2	แขวงบ่อแก้ว/ Bokeo	เมืองห้วยซาย (ห้วยทราย)	6,196	149,700
3	แขวงบอลิคำไซ / Boli khamxai	เมืองปากซัน	14,863	214,900
4	แขวงจำปาสัก / Champasak	เมืองปากเซ	15,415	575,600
5	แขวงหัวพัน / Houaphan	เมืองซำเหนือ	16,500	322,200
6	แขวงคำม่วน / Khammouan	เมืองท่าแขก	16,315	358,800
7	แขวงหลวงน้ำทา/ Louang Namtha	เมืองหลวงน้ำทา	9,325	150,100
8	แขวงหลวงพระบาง/ Louang Phabang	เมืองหลวงพระบาง	16,875	408,800
9	แขวงอุดมไซ (อุดมชัย)/ Oudomxai	เมืองไซ	15,370	275,300
10	แขวงพงสาลี / Phongsali	เมืองพงสาลี	16,270	199,900
11	แขวงสาละวัน / Salavan	เมืองสาละวัน (สาระวัน)	10,691	10,691
12	แขวงสะหวันนะเขต (สุวรรณเขต) / Savannakhet	เมืองไกสอน พมวิหาน	21,774	721,500
13	นครหลวง เวียงจันทน์ / Vientiane capita	นครหลวงเวียงจันทน์ (ประกอบด้วย เมืองจันทะบูลี, เมืองสีสัดตะนา, เมืองไซเสดถา เมืองสีโคดตะบอง เมือง หาดซายฟอง และ ตอนใต้ของเมืองไซ ธานี)	3,920	692,900
14	แขวงเวียงจันทน์ / Vientiane	เมืองโพนโฮง	15,927	373,700
15	แขวงไซยะบูลี / Xaignabouli	เมืองไซยะบูลี (ไซยะบุรี)	16,389	382,200
16	แขวงเซกอง / Xekong	เมืองละมาม	7,665	83,600
17	แขวงเชียงขวาง/ Xiangkhoang	เมืองโพนสะหวัน (โพนสวรรค์)	15,880	262,200

ที่มา: <http://www.abroad-tour.com/laos/main.html>

สปป.ลาว แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 16 แขวง 1 นครหลวง ได้แก่ แขวงพงสาฮี แขวงหลวงน้ำทา แขวงบ่อแก้ว แขวงหัวพัน แขวงหลวงพระบาง แขวงเชียงขวาง แขวงอุดมไซ แขวงไชยบุรี แขวงเวียงจันทน์ แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต แขวงสาละวัน แขวงจำปาสัก แขวงเซกอง แขวงอัตตะปือ และนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุด คือ แขวงสะหวันนะเขต (มีพื้นที่ 21,774 ตารางกิโลเมตร) แขวงที่มีพื้นที่เล็กที่สุด คือ นครหลวงเวียงจันทน์ (3,960 ตารางกิโลเมตร)

สปป.ลาว ปกครองระบอบประชาธิปไตยประชาชน หรือสังคมนิยม-คอมมิวนิสต์ แบบรวมอำนาจเข้าสู่ศูนย์กลาง สภาแห่งชาติของสปป.ลาว เป็นองค์กรด้านนิติบัญญัติ และเป็นองค์กรบริหารอำนาจสูงสุด มีลักษณะเป็นสภาเดี่ยว (unicameral) มาจากการเลือกตั้งของประชาชน ผู้มีสิทธิเลือกตั้งสมาชิกสภาแห่งชาติ ต้องมีอายุ 18 ปีขึ้นไป และผู้มีสิทธิได้รับเลือกตั้งได้ต้องมีอายุ 21 ปีขึ้นไป สภาแห่งชาติ ถือเป็นองค์กรตัวแทนของประชาชน เป็นองค์กรการตัวแทนแห่งสิทธิ อำนาจ และผลประโยชน์ของประชาชน มีวาระในการดำรงตำแหน่ง 5 ปี สภาแห่งชาติ สปป.ลาว ประชุมสมัยสามัญ (ordinary session) ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงต้นปี (หรือปลายปี) และกลางปี มีอำนาจหน้าที่ พิจารณาร่างกฎหมายที่รัฐบาลเสนอ และอนุมัติโครงการไฟฟ้าพลังน้ำที่ผลิตไฟฟ้าได้มากกว่า 50,000 กิโลวัตต์ หากอยู่ในช่วงปิดสมัยประชุม คณะกรรมการประจำสภาแห่งชาติ (Standing Committee) จะทำหน้าที่แทนสภาแห่งชาติ มีอำนาจแต่งตั้งโยกย้ายผู้พิพากษาและเปิดสมัยประชุมสภา

ศาลของ สปป.ลาว ประกอบด้วย ศาลประชาชนสูงสุด ศาลอุทธรณ์ ศาลประชาชนแขวง ศาลประชาชนเมือง และศาลทหาร โดยศาลประชาชนสูงสุดเป็นองค์กรพิพากษาสูงสุด ทำหน้าที่ตรวจตราคำตัดสินของศาลประชาชนท้องถิ่นและศาลทหาร ก่อนปี พ.ศ. 2523 รัฐธรรมนูญยังไม่มีมาตราเกี่ยวกับศาล ศาลเป็นเพียงกรมหนึ่งในกระทรวงยุติธรรม และเพิ่งแยกเป็นอิสระเมื่อปี พ.ศ. 2546 การแต่งตั้งประธานศาลประชาชนสูงสุดต้องเสนอให้สภาแห่งชาติเห็นชอบ ประมุขของสปป.ลาว มาจากการเลือกตั้งของสภาแห่งชาติ ต้องได้รับคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสองในสามของสมาชิกสภา มีอำนาจลงนามประกาศใช้กฎหมายที่ผ่านความเห็นชอบจากสภาแห่งชาติ สามารถแต่งตั้งหรือย้ายเจ้าแขวงตามที่นายกรัฐมนตรีเสนอ หรือให้ข้าราชการ รัฐบาลเป็นผู้วางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ดูแลเรื่องการป้องกันประเทศ การทำความตกลงกับต่างประเทศ เสนอบประมาณให้สภาแห่งชาติพิจารณาอนุมัติ (ปีงบประมาณของสปป.ลาวเริ่มตั้งแต่ 1 ตุลาคม - 30 กันยายนของปีถัดไป) รวมทั้งรายงานผลการปฏิบัติงานให้สภาแห่งชาติและประธานประเทศทราบตามที่รัฐธรรมนูญกำหนด หัวหน้าฝ่ายบริหารคือนายกรัฐมนตรี มาจากการแต่งตั้งของประธานประเทศ โดยผ่านความเห็นชอบของสภาแห่งชาติ วาระของรัฐบาลเท่ากับวาระของสภาแห่งชาติ

การบริหารท้องถิ่นของ สปป.ลาว มี 3 ระดับ คือ

- แขวง (เทียบเท่าจังหวัด) ผู้บริหารสูงสุด คือ เจ้าแขวง
- เมือง (เทียบเท่าอำเภอ) ผู้บริหารสูงสุด คือ เจ้าเมือง
- บ้าน (เทียบเท่าหมู่บ้าน) ผู้บริหารสูงสุด คือ นายบ้าน

ศาสนา

ศาสนาประจำชาติของชาว สปป.ลาว นับถือศาสนาพุทธนิกายเถรวาท (ร้อยละ 67 ของชาวลาวทั้งหมด) ควบคู่ไปกับการนับถือผีบรรพบุรุษ ของกลุ่มชนชาติส่วนน้อยในแถบภูเขาสูง ส่วนศาสนาคริสต์และอิสลาม ชาวลาวนับถือค่อนข้างน้อยมาก สปป.ลาวมีประเพณีทางพระพุทธศาสนาที่คล้ายกับไทย เช่น วันมาฆบูชา วันสงกรานต์ วันออกพรรษา เป็นต้น

ภาษาและวัฒนธรรม

สปป.ลาว ใช้ภาษาลาวเป็นภาษาราชการ ไม่ว่าจะเป็นภาษาพูดและระบบการเขียน แต่ก็ยังมีการใช้ภาษาประจำเผ่าควบคู่ไปกับภาษาลาว เช่น กลุ่มชาวลาวเทิง และชาวลาวสูง สำหรับภาษาต่างประเทศที่นิยมใช้ ได้แก่ ภาษาฝรั่งเศส (เริ่มใช้มาตั้งแต่สมัยอาณานิคม) และภาษาอังกฤษ ที่ยังคงมีใช้ในวงราชการและการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ ด้านวัฒนธรรมของสปป.ลาวนั้น มีความคล้ายคลึงกับภาคอีสานของไทย มีแคนเป็นเครื่องดนตรีประจำชาติ

ประชากร

จำนวนประชากรในสปป.ลาว มีประมาณ 6.58 ล้านคน (CIA: 2012) เมื่อเปรียบเทียบกับขนาดพื้นที่แล้ว นับว่าเป็นประเทศที่มีความหนาแน่นเฉลี่ยค่อนข้างน้อย (25 คนต่อตารางกิโลเมตร) ประชากรในประเทศ ประกอบด้วยชนชาติต่างๆ หลากหลายเชื้อชาติ สามารถจำแนกได้เป็น 68 ชนเผ่า โดยประมาณ แบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่มใหญ่ ดังนี้

1. ลาวกลุ่ม หมายถึง ชาวลาวที่อาศัยอยู่ในเขตที่ราบ ได้แก่ เชื้อชาตินีลาว ภูไท ไทดำ ไทลื้อ เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 68 ของจำนวนประชากรทั้งหมด อาศัยและกระจายอยู่ทั่วประเทศ ถือเป็นกลุ่มชาวลาวที่มีจำนวนมากที่สุดในประเทศ นิยมใช้ภาษาลาวหรือภาษาตระกูลภาษาไทเป็นหลัก

พื้นที่รวม	236,800 ตร.กม.
ประชากร	6,586,266 (2012)
ความหนาแน่น (คน/พื้นที่)	25 คน/ตร.กม.
GDP รวม	19.16 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (2012)
GDP ต่อหัว	3,000 ดอลลาร์สหรัฐ (2012)
หน่วยเงินตรา	กีบ
ระบบจรรยา	ขวา
รหัสโทรศัพท์	856

2. ลาวเทิง หมายถึง ชาวลาวที่อาศัยอยู่ในเขตที่ราบสูง ได้แก่ ชาวบรู มะกอง งวน ตะโอย ตาเลียง ละเม็ต ละเวน กะตัง เป็นต้น ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ทางภาคใต้ของประเทศ เช่น แขวงจำปาสัก เซกอง อັดตะปือ คิดเป็นร้อยละ 22 ของจำนวนประชากรทั้งหมด

3. ลาวสูง หมายถึง ชาวลาวที่อาศัยอยู่ในเขตภูเขาสูง ได้แก่ ชาวม้ง เย้า มูเซอ ผู้น้อย และชาวเขาเผ่าต่างๆ ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ทางภาคเหนือ เช่น แขวงหลวงพระบาง เชียงขวาง และตามแนวตะเข็บชายแดน คิดเป็นร้อยละ 9 ของจำนวนประชากรทั้งหมด นอกจากนี้ยังมีชาวลาวเชื้อสายเวียดนาม ลาวเชื้อสายจีน รวมทั้งชาวต่างชาติอื่นๆ อาศัยอยู่

โครงสร้างอายุของประชากร ปี พ.ศ. 2555 มากที่สุด คือ ช่วงอายุระหว่าง 15-64 ปี (วัยทำงาน) ร้อยละ 60.1 (เพศชาย 1,958,534 คน/ เพศหญิง 2,002,927 คน) รองลงมา คือ ช่วงอายุระหว่าง 0-14 ปี (วัยเด็ก) ร้อยละ 36.1 (เพศชาย 1,198,980 คน/ เพศหญิง 1,180,800 คน) และประชากรสูงอายุ (65 ปีขึ้นไป) ร้อยละ 3.7 (เพศชาย 110,451 คน/ เพศหญิง 134,574 คน) โดยมีอัตราการเติบโตร้อยละ 1.7

ระบบการศึกษา

ระบบการศึกษาในสปป.ลาว จะเริ่มตั้งแต่ระดับอนุบาล อายุ 3-6 ปี ใช้เวลาเรียน 3 ปี คือ ระดับชั้นอนุบาล 1 ถึง อนุบาล 3 ซึ่งมีทั้งโรงเรียนของรัฐบาลและเอกชน สปป.ลาวมีอัตราการรู้หนังสือเฉลี่ยร้อยละ 56 แบ่งเป็นเพศชาย ร้อยละ 67 และเพศหญิง ร้อยละ 43 ซึ่งระดับการศึกษาจะแบ่งออกเป็น 5 ระดับดังนี้ คือ ระดับประถมศึกษา เป็นการศึกษาภาคบังคับ เริ่มเข้าเรียนเมื่ออายุ 6 ปี และใช้เวลาในการศึกษา 5 ปีระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ใช้เวลาในการศึกษา 3 ปี ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ใช้เวลาในการศึกษา 3 ปี ระดับอุดมศึกษา รวมถึงการศึกษาด้านเทคนิค สถาบันการศึกษาขั้นสูงหรือมหาวิทยาลัย ซึ่งอยู่ในความดูแลและรับผิดชอบของกรมอาชีวศึกษาและมหาวิทยาลัย กระทรวงศึกษาธิการ ยกเว้นการศึกษาเฉพาะทางซึ่งอยู่ในความดูแลของกระทรวงอื่น โดยเมื่อเด็กจบการศึกษาในระดับประถมและมัธยมศึกษาแล้ว จะมีการคัดเลือกนักเรียนเพื่อเสนอกระทรวงศึกษาธิการให้เด็กได้เข้าศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้น สายอาชีพ ใช้เวลาศึกษา 3 ปี ในวิทยาลัยเทคนิคต่างๆ เช่น ทางด้านไฟฟ้า ก่อสร้าง บัญชี ป่าไม้ เป็นต้น

มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษาที่สำคัญ

1. มหาวิทยาลัยแพทยศาสตร์ (เวียงจันทน์) ใช้เวลาศึกษา 6 ปี ขึ้นกับกระทรวงสาธารณสุข
2. มหาวิทยาลัยแห่งชาติ (ดงโคก) ใช้เวลาศึกษา 4 ปี
3. สถาบันสรรพวิชา (National Polytechnic Institute) ใช้เวลาศึกษา 6 ปี

ระบบเศรษฐกิจ

สปป.ลาว มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ได้แก่ ไม้สัก ยิปซัม ดิบบุก ทองคำ และอัญมณีต่างๆ มีรายได้จากทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะป่าไม้และแร่ธาตุ เช่น ทองคำ ทองแดง และบ็อกไซต์ ซึ่งเป็นวัตถุดิบเพื่อผลิตอลูมิเนียม มีเขื่อนหลายแห่งที่ผลิตไฟฟ้า พลังน้ำส่งไปขายประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งไทย ภาคใต้ของสปป.ลาวเป็นที่ราบสูงที่เป็นแหล่งปลูกกาแฟคุณภาพดี นอกจากนี้ การท่องเที่ยวก็เป็นแหล่งรายได้ที่เพิ่มความสำคัญขึ้นมาก จุดเด่นของสปป.ลาว คือ ธรรมชาติที่ยังบริสุทธิ์และวัฒนธรรมประเพณี สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น เมืองหลวงพระบาง (มรดกโลก) หุ่นไหหิน น้ำตกคอนพะเพ็ง น้ำตกหลี่ผี และปราสาทวัดพู (มรดกโลก) สปป.ลาวใช้ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2518 แต่ได้มีการปฏิรูประบบเศรษฐกิจและมีการพัฒนาเป็น 2 ช่วง คือ

1. ระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม เป็นระบบที่ใกล้เคียงกับระบบคอมมิวนิสต์ โดยรัฐเป็นผู้ครอบครองทรัพยากรพื้นฐานไว้ทั้งหมด แต่จะให้เสรีกับประชาชนบ้าง ส่วนเอกชนจะมีเสรีภาพและกรรมสิทธิ์ในการถือครองทรัพย์สิน
2. ระบบตลาด จะเป็นระบบตลาดแข่งขันสมบูรณ์ ซึ่งระบบเศรษฐกิจของ สปป.ลาวนั้น ส่วนใหญ่เน้นเรื่องการค้า โดยแบ่งเป็นการค้าในระบบและการค้านอกระบบ นอกจากนี้ยังมีส่วนการลงทุนจากต่างประเทศที่เข้ามามีบทบาท ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ ธุรกิจตามสัญญา วิชากิจผสมระหว่างการลงทุนต่างประเทศสำหรับผู้ลงทุนภายใน และวิชากิจลงทุนจากต่างประเทศ 100% ระบบเศรษฐกิจแบบนี้ สปป.ลาวจะมีการติดต่อค้าขายส่งออกและนำเข้าทั้งจากประเทศไทย จีน และญี่ปุ่น

การคมนาคมขนส่ง

ภูมิประเทศของสปป.ลาว ถูกรายล้อมด้วยประเทศต่างๆ 5 ประเทศ ไม่มีทางออกทางทะเล ดังนั้น การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ในอดีต สปป.ลาว มีเส้นทางคมนาคมน้อย ใช้ได้เฉพาะยานพาหนะที่มีขนาดเล็กเท่านั้น แต่ในปัจจุบันรัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีการตัดถนนเพิ่มมากขึ้น และสร้างถนนเครือข่ายไปยังพื้นที่ต่างๆ ของประเทศจำนวนมาก

ทางน้ำ

แม้ว่าการคมนาคมทางน้ำของสปป.ลาว จะมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าและการเดินทางของคนในประเทศ ด้วยภูมิประเทศของสปป.ลาว เป็นลักษณะปิดไม่มีพื้นที่ติดทะเล แต่มีแม่น้ำโขงทอดยาวจากทิศเหนือจรดทิศใต้ ซึ่งมีระยะทางประมาณ 1,835 กิโลเมตร แต่การขนส่งทางน้ำก็ไม่สามารถทำได้โดยตลอด เนื่องจากข้อจำกัดหลายด้าน เช่น ระดับน้ำ และเกาะแก่งต่างๆ ทำให้เส้นทางขนส่งทางเรือ ทำได้เพียง 875 กิโลเมตร สามารถเดินเรือได้เฉพาะในฤดูน้ำหลาก และบรรทุกสินค้าได้เพียง 300 ตัน (ฤดูร้อน 20-30 ตันเท่านั้น) ดังนั้น สปป.ลาว จึงใช้ท่าเรือในประเทศเวียดนามและไทยในการขนส่งสินค้า ปัจจุบันในสปป.ลาวมี

บริษัทที่ให้บริการด้านการขนส่งทางน้ำประมาณ 35 บริษัท นอกจากนี้ สปป. ลาวยังได้ลงนามความตกลงว่าด้วยเรื่องการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบนระหว่าง สปป.ลาว จีน เวียดนามและไทย เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 และมีผลบังคับใช้ในเดือนเมษายน 2544 ซึ่งนอกจากแม่น้ำโขงแล้ว สปป.ลาว ยังมีแม่น้ำสายสำคัญที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและบริการ อีก 8 สาย ได้แก่

- แม่น้ำอู (Nam Ou) เป็นเส้นทางคมนาคมจากแขวงพงสาลีไปยังพระบาง มีระยะทางประมาณ 448 กิโลเมตร
- แม่น้ำงึม (Nam Ngum) เป็นเส้นทางคมนาคมจากเชียงของไปยังเวียงจันทน์ มีระยะทางประมาณ 340 กิโลเมตร
- แม่น้ำเซบั้งเหียง เป็นเส้นทางคมนาคมภายในเมืองสุวรรณเขต มีระยะทางประมาณ 338 กิโลเมตร
- แม่น้ำเซบั้งไฟ (Nam Nebangphay) เป็นเส้นทางคมนาคมที่ผ่านแขวงสะหวันนะเขตและแขวงคำม่วน มีระยะทางประมาณ 239 กิโลเมตร
- แม่น้ำทา (Nam Tha) เป็นเส้นทางคมนาคมจากหลวงน้ำทาไปยังบ่อแก้ว มีระยะทางประมาณ 325 กิโลเมตร
- แม่น้ำเซกอง (Nam Sekong) เป็นเส้นทางคมนาคมจากสาละวันเซกองไปยังอัตตะปือ มีระยะทางประมาณ 320 กิโลเมตร
- แม่น้ำกะดิง (Nam Kading) เป็นเส้นทางคมนาคมจากบริเวณบอลิคำไซ มีระยะทางประมาณ 103 กิโลเมตร
- แม่น้ำแคน (Nam Khanh) เป็นเส้นทางคมนาคมจากหัวพันไปยังหลวงพระบาง มีระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร

ทางอากาศ

สนามบินภายในประเทศของสปป.ลาว จะอยู่ตามเมืองหลักๆ อาทิเช่น ห้วยไซ หลวงพระบาง หลวงน้ำทา อุดมไซ ปากเซ พงสาลี เชียงขวาง ไชยสมบุรณ์ นครหลวงเวียงจันทน์ สะหวันนะเขต และไซยะบุรี มีความสะดวกและราคาถูก ซึ่งเที่ยวบินภายในประเทศจะผ่านนครหลวงเวียงจันทน์ ส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์-หลวงพระบาง บินวันละ 3 เที่ยวบิน ละ 40 นาที สปป.ลาว เก็บค่าภาษีสนามบินในประเทศ 1,000 กีบ (หรือประมาณ 5 บาท) และเก็บภาษีสนามบินระหว่างประเทศ 10 เหรียญสหรัฐฯ

สปป.ลาว มีสายการบินประจำชาติ คือ สายการบินลาว (Lao Airline) ให้บริการไปยังเมืองสำคัญของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ ฮานอย นครโฮจิมินห์ซิตี้ และพนมเปญ ส่วนสายการบินต่างประเทศที่มีเที่ยวบินไปลงนครหลวงเวียงจันทน์ เช่น สายการบิน Thai Airways, Silk Air, Air Vietnam, Royal Air Cambodia, และ China Airline

สปป.ลาวมีสนามบินนานาชาติ 3 แห่ง ได้แก่

1. สนามบินนานาชาติวัดไต ตั้งอยู่ ณ กรุงเวียงจันทน์ ซึ่งสนามบินแห่งนี้เชื่อมโยงไปยังเมืองใหญ่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น กรุงเทพฯ เชียงใหม่ ฮานอย โฮจิมินห์ซิตี้ พนมเปญ कुนหมิง เป็นต้น
2. สนามบินนานาชาติหลวงพระบาง ให้บริการทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ได้แก่ สายการบินลาว สายการบินบางกอกแอร์ และสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ มีบริการเส้นทางบิน กรุงเทพฯ เชียงใหม่ อุตรธานี เสียมราฐ พนมเปญ และนครหลวงเวียงจันทน์
3. สนามบินนานาชาติปากเซ ให้บริการทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ได้แก่ สายการบินลาว และสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ มีบริการเส้นทางบินกรุงเทพฯ นครโฮจิมินห์ซิตี้ เสียมราฐ พนมเปญ หลวงพระบาง สะหวันนะเขต และนครหลวงเวียงจันทน์

ท่าอากาศยานลาว (The Lao Airport Authority: LAA) มีหน้าที่กำกับดูแลสนามบินภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นสนามบินในนครหลวงเวียงจันทน์ หลวงพระบาง ปากเซ สะหวันนะเขต และหลวงน้ำทา ส่วนสนามบินภายในประเทศที่เหลือ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐบาลท้องถิ่น ซึ่งได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลกลาง รายได้และค่าใช้จ่ายของ LAA เป็นส่วนหนึ่งของงบประมาณแห่งชาติ พนักงานและเจ้าหน้าที่ของ LAA ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดที่ใช้กับบุคลากรภาครัฐ รัฐบาลลาวมีรายได้จากการบินระหว่างประเทศมากกว่าภายในประเทศ เนื่องจากมีเส้นทางการบินหลายเส้นทางที่ผ่าน่านฟ้าของ สปป.ลาว ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางจาก กรุงเทพฯ-ฮ่องกง, กรุงเทพฯ-มะนิลา, กรุงเทพฯ-ฮานอย และ ฮานอย – นิวเดลี

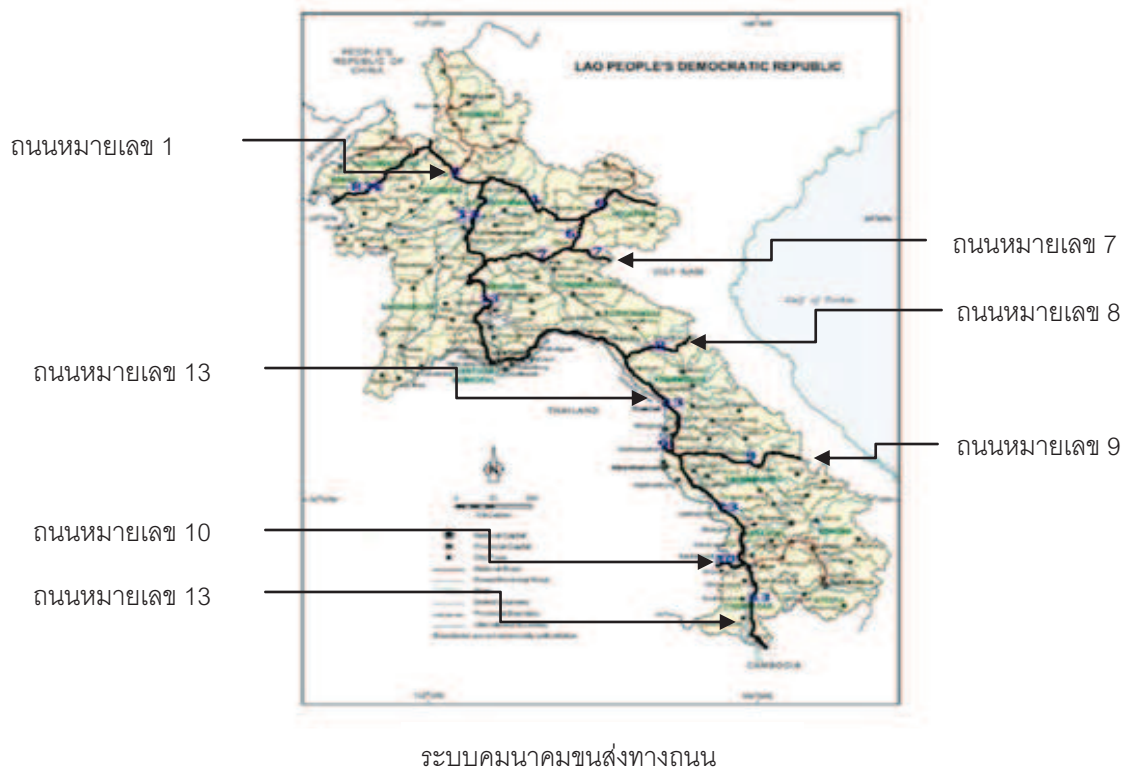
สนามบินในนครหลวงเวียงจันทน์ และหลวงพระบาง เป็นสนามบินระหว่างประเทศ ที่มีบริการขั้นพื้นฐานครบถ้วน ไม่ว่าจะเป็นพิธีการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง รวมถึงบริการการกักกันสินค้า สปป.ลาวคาดหวังว่าสนามบินปากเซจะกลายเป็นท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีการให้บริการครอบคลุมได้ในอนาคตอันใกล้ สนามบินเชียงขวาง อุดมไซ หลวงน้ำทา ห้วยไซ ซำเหนือ ไชยะบุรี รวมถึงปากเซและสะหวันนะเขต จะให้บริการการบินในช่วงฤดูฝน ส่วนท่าแขกและพงสาลี จะปิดให้บริการในช่วงฤดูฝน เนื่องจากข้อจำกัดด้านรันเวย์ อากาศที่เลวร้าย รวมถึงความพร้อมของอากาศยาน สายการบินที่ให้บริการระหว่างประเทศ ได้แก่ สายการบินลาว การบินไทย เวียดนามแอร์ไลน์ และสายการบินจีน (ยูนนานแอร์ไลน์) ส่วนสายการบินภายในประเทศ จะมีเพียงสายการบินลาวเท่านั้น นอกจากนี้ยังมีการให้บริการเช่าเหมาลำจากเอกชนรวมถึงการใช้เฮลิคอปเตอร์ ในการขนส่งผู้โดยสารไปในพื้นที่ห่างไกล

ทางถนน

ถนนในสปป.ลาวมีระยะทางทั้งสิ้น 39,546 กิโลเมตร แต่เป็นถนนลาดยางเพียง 6,116 กิโลเมตรเท่านั้น นอกนั้นเป็นถนนที่ยังไม่ได้ลาดยางถึง 33,430 กิโลเมตร ถนนส่วนใหญ่ในสปป.ลาวเป็นถนน 2 เลน ส่วนถนน 4 หรือ 6 เลน จะอยู่ในถนนสายหลักๆที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ถนนสายสำคัญในสปป.ลาว ได้แก่

- ถนนหมายเลข 1 เริ่มจากชายแดนสปป.ลาว ที่บ้านนาเตย (ด่านบ่อเต็น) ติดกับจีน เป็นถนนระดับมาตรฐานสากล ถนนลาดยางกว้าง 8 เมตร ผ่านแขวงพงสาฮี หลวงน้ำทา อุดมชัย หลวงพระบาง และเชื่อมกับถนนหมายเลข 6 ในแขวงหัวพัน มีความยาว 250 กิโลเมตร
- ถนนหมายเลข 7 เชื่อมกับถนนหมายเลข 13 กับถนนที่จะไปเมืองวินห์ ประเทศเวียดนาม มีความยาว 270 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยางแล้ว 170 กิโลเมตร
- ถนนหมายเลข 8 เป็นถนนที่ยังมีลักษณะความเป็นธรรมชาติ ผ่านไหล่เขาจำนวนมาก อีกทั้งสองข้างทางยังเป็นพื้นที่ทางการเกษตร เป็นถนน 2-4 เลนเป็นช่วงๆ หากเข้าพื้นที่ๆ เป็นภูเขาสูงชัน จะเป็นถนน 2 เลนวิ่งสวนกัน ถนนหมายเลข 8 เชื่อมเข้าสู่ถนนหมายเลข 13 เชื่อมต่อจากประเทศไทยเข้าสู่สปป.ลาว (ทางตอนกลางของประเทศ) ที่เมืองปากกระดิง แขวงบอลิคำไซ และเชื่อมถนนหมายเลข 1 เข้าสู่ประเทศเวียดนาม ที่เมืองวินห์และฮาติน
- ถนนหมายเลข 9 เชื่อมต่อจากจังหวัดมุกดาหารของไทย แยกจากถนนหมายเลข 13 ที่แขวงสะหวันนะเขต มุ่งเข้าสู่ประเทศเวียดนามด้านลาวบาว เมืองกวางตรี ตามถนนหมายเลข 1 เข้าสู่เมืองเว้ ดานัง และกว๋างไจ (ภาคกลางของเวียดนาม) มีระยะทาง 245 กิโลเมตร เป็นถนนที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากเนื่องจากเชื่อมตรงจาก สปป.ลาวไปยังประเทศเวียดนาม เป็นถนนที่มีสภาพดี ซึ่งการก่อสร้างถนนในช่วง มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดองฮา-ดานัง ได้รับความช่วยเหลือแบบให้เปล่าจาก ADB¹ และ JICA โดยรัฐบาลสปป.ลาว ถือถนนเส้นนี้ว่าเป็นถนนออกสู่ทะเลที่สำคัญ และได้ทำข้อตกลงกับรัฐบาลเวียดนามในการใช้ท่าเรือดานัง ซึ่งรัฐบาลเวียดนามไม่คิดค่าใช้จ่ายในการใช้ท่าเรือแห่งนี้จากสปป.ลาว
- ถนนหมายเลข 10 สามารถเดินทางสู่ด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี โดยเชื่อมต่อกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก
- ถนนหมายเลข 13 เชื่อมต่อทางตอนใต้และตอนเหนือของประเทศ เริ่มต้นจากชายแดนกัมพูชา เลียบแม่น้ำโขงถึงเวียงจันทน์ และตัดผ่านไปยังอุดมไชย มีความยาวประมาณ 1,363 กิโลเมตร และเชื่อมกับถนนหมายเลข 7 8 และ 9 ซึ่งทำให้สปป.ลาว มีถนนที่เชื่อมทั้งประเทศกัมพูชาและเวียดนาม

¹ ADB ย่อมาจาก Asian Development Bank หมายถึง ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย



ทางรถไฟ

ระบบขนส่งทางรถไฟในสปป.ลาว ไม่เป็นที่นิยมมากนัก แต่ก็ได้มีการทำการศึกษาเพื่อตรวจสอบความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางรถไฟ ซึ่งในการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟของสปป.ลาว ต้องพิจารณาระบบถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแถบทิศตะวันตกเฉียงใต้ซึ่งมีภูมิประเทศค่อนข้างจำกัด สปป.ลาว มีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับประเทศไทย ได้แก่ สถานีรถไฟทานาแล้ง ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากจุดกึ่งกลางของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 เป็นระยะทาง 3.5 กิโลเมตร สร้างขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย - ลาว เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร แต่ปัจจุบันทางรถไฟดังกล่าว ไม่เป็นที่นิยมมากนัก เนื่องจากความล่าช้าและระยะทางค่อนข้างสั้น ซึ่งค่าใช้จ่ายในการนั่งรถไฟไปสถานีทานาแล้ง จะเสียค่าโดยสาร 20 บาทและค่าธรรมเนียมผ่านแดน 40 บาท และไปขึ้นที่สถานีหนองคาย โดยระยะทางจากสถานีหนองคายไปยังสถานีทานาแล้ง ใช้เวลา 15 นาที

แผนการสร้างเครือข่ายเส้นทางรถไฟ 7 เส้นทาง ความยาวทั้งสิ้น 1,500 กิโลเมตร ดังนี้คือ

1. เส้นทางเวียงจันทน์ - หลวงพระบาง ความยาว 200 กิโลเมตร
2. เส้นทางหลวงพระบาง - บ่อเต็น ความยาว 220 กิโลเมตร
3. เส้นทางเวียงจันทน์ - คำม่วน ความยาว 337 กิโลเมตร
4. เส้นทางคำม่วน - จำปาสัก ความยาว 352 กิโลเมตร

- | | |
|---------------------------------|----------------------|
| 5. เส้นทางจำปาสัก - ช่งเม็ก | ความยาว 60 กิโลเมตร |
| 6. เส้นทางบอลิคำไซ - เมืองวินห์ | ความยาว 60 กิโลเมตร |
| 7. เส้นทางเชียงของ - สายปะทาน | ความยาว 120 กิโลเมตร |

กรอบการกำกับดูแลด้านขนส่งที่มีอยู่ของสปป. ลาว

1. กฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับในประเทศ
2. ข้อตกลงทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน (Bilateral Transport Agreements with all neighbours)
3. กรอบความตกลงด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Framework Transport Agreements)
4. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement: CBTA) เป็นความตกลงที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนและข้ามแดนในอนุภูมิภาค ประเทศสมาชิกภาคีทั้ง 6 ประเทศได้ให้สัตยาบันความตกลงนี้และประกาศให้มีผลบังคับใช้เมื่อ 30 เม.ย. 2547 (มีรายละเอียดในส่วนของภาคผนวกแนบท้ายความตกลง (Annex) 17 ฉบับ และพิธีสาร (Protocol) 3 ฉบับ
5. ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มน้ำโขงตอนบน (Quadripartite Commercial Navigation Agreement on the Upper Mekong and Lancang River) ประกอบด้วยประเทศไทย สปป.ลาว เมียนมา และจีน ลงนามร่วมกันในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง เมื่อวันที่ 20 เม.ย. 2543 ณ จังหวัดท่าซื่อเหล็ก ประเทศเมียนมา และมีผลบังคับใช้เมื่อเดือน เม.ย. 2544 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน ซึ่งจีนได้ให้การสนับสนุนด้านการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ (การเคลื่อนย้ายเกาะแก่งและหาดตื้นที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในลำน้ำโขงตลอดแนวช่องทางเดิน 331 กิโลเมตร เพื่อให้ช่องทางมีขนาดกว้างไม่ต่ำกว่า 35 เมตร ลึก 3 เมตร)
6. ข้อตกลงด้านการให้บริการทางอากาศ (Air Service Agreements)

นโยบายพัฒนาด้านการขนส่งของ สปป.ลาว

1. เพื่อเตรียมความพร้อมด้านความปลอดภัย และการขนส่งที่มีประสิทธิภาพภายในประเทศ ด้วยต้นทุนการขนส่งต่ำเพื่อสนับสนุนความพยายามของรัฐบาลที่จะข้ามไปจากประเทศด้อยพัฒนาในปี พ.ศ. 2563 และก้าวเข้าสู่ประเทศ MDG ในปี พ.ศ. 2558
2. เพื่อพัฒนาจากประเทศที่ไม่มีการขนส่งทางทะเล (Land – locked) ไปสู่ประเทศที่เป็นสะพานเศรษฐกิจ (Land – bridge) ในอนุภาคลุ่มน้ำโขง

- เตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่งและเส้นทางการขนส่ง

- อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการข้ามเขต ในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน

โครงสร้างพื้นฐาน ที่รัฐบาลเริ่มดำเนินการ ได้แก่ ถนนที่เชื่อมไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

- AH3 (NR3): ห้วยไซ – บ่อเต็น ระยะทาง 251 กิโลเมตร
- AH11 (NR13S): นครหลวงเวียงจันทน์ – ชายแดนกัมพูชา ระยะทาง 861 กิโลเมตร
- AH12 (NR13N): ทานาแล้ง - นาเตย มีระยะทาง 682 กิโลเมตร
- AH13 (NR2): เมืองเงิน – อุดมไซ มีระยะทาง 391 กิโลเมตร
- AH15 (NR8): บ้านลาว – ชายแดนเวียดนาม มีระยะทาง 132 กิโลเมตร
- AN16 (NR9): สะหวันนะเขต – แตนสะหวัน มีระยะทาง 240 กิโลเมตร

ภาคผนวก 3

ราชอาณาจักรกัมพูชา



ราชอาณาจักรกัมพูชา

ประเทศกัมพูชา มีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า “ราชอาณาจักรกัมพูชา” ตั้งอยู่กลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพรมแดนทิศเหนือติดกับประเทศไทย (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์) เป็นระยะทาง 798 กิโลเมตรและสปป.ลาว (แขวงอัตตะปือ และแขวงจำปาสัก) ระยะทาง 541 กิโลเมตร ทิศตะวันออกติดกับประเทศเวียดนาม (จังหวัดคอนทุม เปลกู ซาลาย ดักลัก ส่องแบ่ เตยนิน ลองอาน ด่งท๊าบ อันซาง และเกียงซาง) เป็นระยะทาง 1,228 กิโลเมตร ทิศตะวันตกติดกับประเทศไทย (จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด)

และทิศใต้ติดอ่าวไทย มีพื้นที่ทั้งหมด 181,035 กิโลเมตร แบ่งเป็นพื้นดิน 176,525 ตารางกิโลเมตรและพื้นน้ำ 4,520 ตารางกิโลเมตร มีขนาดประมาณหนึ่งในสามของประเทศไทย เส้นเขตแดนโดยรอบประเทศยาวประมาณ 2,000 กิโลเมตร

ราชอาณาจักรกัมพูชา



ธงชาติ



ตราแผ่นดิน

เพลงชาติ	นครราช
เมืองหลวง	กรุงพนมเปญ
ภาษาทางการ	ภาษาเขมร
การปกครอง	ระบอบประชาธิปไตยแบบรัฐสภา
ประธานสภาแห่งชาติ	สมเด็จเฮง สัมริน
นายกรัฐมนตรี	สมเด็จฮุน เซน
วันชาติ	9 พฤศจิกายน
วันสถาปนา ความสัมพันธ์	19 ธันวาคม 2493

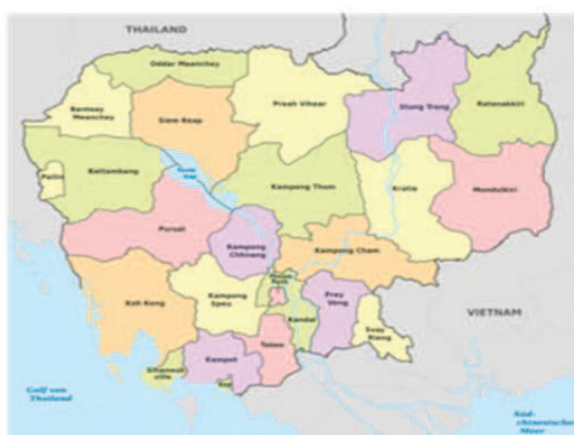
สภาพภูมิประเทศและลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิประเทศของกัมพูชามีลักษณะคล้ายสามเหลี่ยมหรืออ่าง ตรงกลางมีลักษณะเป็นแอ่งทะเลสาบและลุ่มแม่น้ำโขงอันกว้างขวาง มีภูเขาล้อมรอบ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านตะวันออก มีแนวเทือกเขาอันนัมที่เป็นพรมแดนกับประเทศเวียดนาม ด้านเหนือและตะวันตกเฉียงเหนือมีแนวเทือกเขาพนมดงรักที่เป็นพรมแดนกับไทย ด้านใต้และตะวันตกเฉียงใต้มีแนวเทือกเขาบรรทัดที่เป็นแนวพรมแดนกับประเทศไทย เฉพาะด้านตะวันออกเฉียงใต้เท่านั้นที่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง ลักษณะภูมิอากาศ แบบร้อนชื้น มีฤดูฝนยาวนาน อุณหภูมิโดยเฉลี่ย 20 - 36 องศาเซลเซียส ประเทศกัมพูชา แบ่งได้เป็น 2 ฤดู คือ

ฤดูฝน ระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงตุลาคม อุณหภูมิประมาณ 22 องศาเซลเซียส ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้จากอ่าวไทยและมหาสมุทรอินเดีย ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนถึงเดือนเมษายน อุณหภูมิสูงสุด 40 องศาเซลเซียส

การแบ่งเขตการปกครอง

ราชอาณาจักรกัมพูชา มีระบอบการปกครองเป็นประชาธิปไตยแบบรัฐสภา โดยมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุขภายใต้รัฐธรรมนูญสภานิติบัญญัติ การแบ่งเขตการปกครอง แบ่งออกเป็น 4 กรุง ได้แก่ กรุงพนมเปญ กรุงไพลิน กรุงแกบ กรุงพระสีหนุ และ 20 จังหวัด ดังนี้



เขตการปกครองประเทศกัมพูชา

ตารางที่ 4 การแบ่งเขตการปกครองของประเทศกัมพูชา

	จังหวัด	เมืองหลวง	พื้นที่ (ตร.กม)	จำนวนประชากร (คน) ปี 2012
1	บันเตียเมียนเจย	เมืองศรีโสภณ	6,679	760,770
2	พระตะบอง	เมืองพระตะบอง	11,702	1,148,444
3	กำปงจาม	เมืองกำปงจาม	9,799	1,745,184
4	กำปงชนัง	เมืองกำปงชนัง	5,421	520,398
5	กำปงสะปือ	เมืองกำปงสะปือ	7,017	775,704
6	กำปงทม	เมืองกำปงทม	13,814	673,247
7	กำปอต	เมืองกำปอต	4,873	615,944

ตารางที่ 4 การแบ่งเขตการปกครองของประเทศกัมพูชา (ต่อ)

	จังหวัด	เมืองหลวง	พื้นที่ (ตร.กม)	จำนวนประชากร (คน) ปี 2012
8	กันดาล	เมืองตาคเมา	3,568	1,383,298
9	เกาะกง	เมืองเขมรัฐภูมิรินทร์	11,160	137,033
10	กรุงเก่า	-	336	41,420
11	กระเจะ	เมืองกระเจะ	11,094	357,249
12	มณฑลคีรี	เมืองแสนมโนรมย์	14,228	73,080
13	อุดรมีชัย	เมืองสำโรง	6,158	227,353
14	กรุงไพลิน	-	803	92,379
15	กรุงพนมเปญ	-	376	1,637,473
16	สีหนุวิลล์, กำปงโสม	-	868	253,654
17	พระวิหาร	เมืองพนมตะแบง	13,788	188,297
18	โพธิสัตว์	เมืองโพธิสัตว์	12,692	430,837
19	เปรแวง	เมืองเปรแวง	4,883	980,811
20	รัตนคีรี	เมืองบันลึง	10,782	169,609
21	เสียมราฐ	เมืองเสียมเรียบ	10,299	1,023,990
22	สตึงแตรง	เมืองสตึงแตรง	11,092	125,166
23	สวายเรียง	เมืองสวายเรียง	2,966	500,745
24	ตาแก้ว	เมืองตาแก้ว	3,563	879,328

ที่มา: <http://th.wikipedia.org/wiki/>

ศาสนา

ศาสนาประจำชาติ คือ ศาสนาพุทธ นิกายเถรวาท คิดเป็นร้อยละ 90 ของประชากรในประเทศ ประกอบด้วย 2 นิกาย คือ ธรรมยุตินิกายและมหานิกาย และศาสนาอื่นๆ อาทิ ศาสนาอิสลามและศาสนาคริสต์ ประมาณร้อยละ 10

ภาษาและวัฒนธรรม

ภาษาเขมรเป็นภาษาราชการ ส่วนภาษาที่ใช้โดยทั่วไป ได้แก่ อังกฤษ ฝรั่งเศส เวียดนาม จีน และไทย

ประชากร

ประมาณ 15 ล้านคน (ปี 2010) มีอัตราการเพิ่มของประชากรเฉลี่ยร้อยละ 2 ต่อปี ประกอบด้วยชาวเขมร ร้อยละ 94 ชาวจีนร้อยละ 4 และชนชาติอื่น ๆ ร้อยละ 2

ระบบการศึกษา

ประเทศกัมพูชาจัดระบบการศึกษารูปแบบเดียวกับประเทศไทย โดยจะแบ่งระดับการศึกษาจากระดับปฐมวัย 3 ปี (อายุ 3-5 ปี) ระดับประถมศึกษา 6 ปี (อายุ 6-11 ปี) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น 3 ปี (อายุ 12-14 ปี) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย 3 ปี (อายุ 15-17 ปี) และการศึกษาขั้นสูง (อายุ 18 ปีขึ้นไป) ส่วนการศึกษาด้านอาชีวและเทคนิค จะมีการเรียนการสอนตั้งแต่ 1 ปี ถึง 3-5 ปี โดยทั่วไปแล้วเด็กชาวกัมพูชาที่มีอายุ 6 ปี จะต้องเริ่มเข้ารับการศึกษ แต่ก็มีเป็นจำนวนมากเช่นกันที่อายุล่วงเลยไปมากกว่านั้นกว่าจะเริ่มเข้าโรงเรียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแถบชนบท

พื้นที่รวม	181,035 ตร.กม.
ประชากร	14,741,414 คน (2012)
ความหนาแน่น (คน/พื้นที่)	81.8 คน/ตร.กม.
GDP รวม	36.010 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ
GDP ต่อหัว	2,361 ดอลลาร์สหรัฐ (2012)
หน่วยเงินตรา	เรียล
ระบบจรรยา	ขวา
รหัสโทรศัพท์	855

ระบบเศรษฐกิจ

ประเทศกัมพูชา เริ่มมีการพัฒนาฟื้นฟูบูรณะประเทศ ภายหลังจากที่มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสังคมนิยมเป็นระบอบประชาธิปไตย และหลังจากสงครามภายใน ทำให้ความต้องการสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้น รัฐบาลจึงเปิดโอกาสให้ประเทศทำการค้าขายกับต่างประเทศมากขึ้น กัมพูชาจึงกำหนดนโยบายที่มุ่งหวังการพัฒนาศักยภาพทางการเกษตร การท่องเที่ยว และส่งเสริมให้มีการลงทุนจากต่างชาติ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ต่างๆ เพื่อเพิ่มรายได้ของรัฐและได้ดำเนินมาตรการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น การปรับปรุงกฎหมายด้านเศรษฐกิจ การเพิ่มสิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนต่างประเทศ การปฏิรูประบบจัดเก็บภาษีเงินได้ และเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เช่น สนามบิน ถนน ไฟฟ้า ประปา และสาธารณูปโภคต่างๆ ภายใต้อาณัติความช่วยเหลือจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย และ UNDP รวมทั้งประเทศที่ให้ความช่วยเหลืออื่นๆ แต่การพัฒนาเศรษฐกิจของกัมพูชาเติบโตอย่างช้าๆ โดยเฉพาะในช่วงปี 2540 - 2541 กัมพูชาต้องเผชิญกับวิกฤติเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย และความขัดแย้งทางการเมืองภายในประเทศ ส่งผลให้นักลงทุนต่างประเทศถอนตัวออกจากประเทศกัมพูชา ทำให้การฟื้นฟูบูรณะและการพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างล่าช้า แต่หลังจากปี 2542 สถานการณ์การเมืองกัมพูชาเริ่มมีความมั่นคง ปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองภายในหมดไป กัมพูชาจึงได้ทำการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

สินค้าเกษตรกรรมถือว่าเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ ส่วนใหญ่อยู่บริเวณที่ราบภาคกลาง รอบทะเลสาบเขมร พืชที่สำคัญคือ ข้าวเจ้า ยางพารา พริกไทย นอกจากนี้ยังมีการทำการประมงบริเวณทะเลสาบเขมร ซึ่งเป็นแหล่งประมงน้ำจืดที่สำคัญที่สุดในภูมิภาค อีกทั้งยังมีการทำปาล์ม บริเวณเขตภูเขาทางภาคเหนือ สำหรับอุตสาหกรรมในประเทศกัมพูชา จะเป็นอุตสาหกรรมขนาดย่อม ส่วนใหญ่เป็นโรงสีข้าว โรงเลื่อย และโรงทำกัมพูชามีสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เสื้อผ้าและเครื่องนุ่งห่ม ไม้ ยางพารา ข้าว ข้าวโพด ถั่วเหลือง ผลไม้ และปลา สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง บุหรี่ ทอง วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและเครื่องยนต์

การคมนาคมขนส่ง

ประเทศกัมพูชา มีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

ทางน้ำ

ประเทศกัมพูชา มีท่าเรือนานาชาติ 3 แห่ง ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ 2 แห่ง ได้แก่

1. ท่าเรือนานาชาติสีหนุวิลล์ เป็นท่าเรือติดอ่าวไทยในกรุงพระสีหนุ (จังหวัดกัมปงโสมเดิม) ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศห่างจากกรุงพนมเปญ 226 กิโลเมตร (ทางหลวงหมายเลข 4) มีหน้าท่ากว้าง 550 เมตร สามารถรองรับเรือที่ระวาง 10,000 – 15,000 ตัน กินน้ำลึกไม่เกิน 8.5 เมตร ได้ในเวลาเดียวกันประมาณ 2-3 ลำ
2. ท่าเรือนานาชาติพนมเปญ อยู่ลึกจากปากแม่น้ำโขงที่ชายฝั่งทะเลจีนใต้ของประเทศเวียดนาม ประมาณ 330 กิโลเมตร สามารถรองรับเรือได้ทั้งในฤดูแล้งกับฤดูน้ำหลาก โดยรองรับเรือระวาง 2,000 ตันในฤดูแล้ง และ 5,000 ตันในฤดูน้ำหลาก
3. ท่าเรือออกญา Mong (Oknha Mong Port) เป็นท่าเรือเอกชน ตั้งอยู่ติดอ่าวไทยในเขตจังหวัดเกาะกงเหนือจากท่าเรือสีหนุวิลล์ ประมาณ 40 กิโลเมตร (ทางรถยนต์) หรือประมาณ 180 กิโลเมตรจากกรุงพนมเปญ เป็นท่าเรือที่เปิดดำเนินการควบคู่กับการขยายขนาดหน้าท่า ปัจจุบันสามารถรองรับเรือระวาง 500 – 1,000 ตัน

ในกัมพูชามีท่าเรือน้ำลึกแห่งเดียว คือ ท่าเรือสีหนุวิลล์ ซึ่งได้มีการปรับปรุงโดยการวางคอนเทนเนอร์รอบท่าเรือน้ำลึก ความยาว 240 เมตร และขยายพื้นที่จอดเรือความยาว 160 เมตร สำหรับรองรับเรือที่กินน้ำลึก 9 เมตร ปัจจุบันท่าเรือสีหนุวิลล์ มีท่าเทียบเรือ 12 แห่ง มีเครื่องมืออำนวยความสะดวกที่ทันสมัย มีทางเข้า 2 สาย ได้แก่ ทางเข้าสายใต้ (South Channel) มีท่าเทียบเรือยาว 5.5 กิโลเมตร น้ำลึก 8.4 เมตร กว้าง 80-100 เมตร และทางเข้าสายเหนือ (North Channel) มีท่าเทียบเรือยาว 1 กิโลเมตร น้ำลึก 10 เมตร กว้าง 150-200 เมตร สถิติที่ขนผ่านท่าเรือ ได้แก่ ตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ร้อยละ 64 สินค้า ร้อยละ 14 และน้ำมัน ร้อยละ 22 โดยเส้นทางเดินเรือจากท่าเรือสีหนุวิลล์ไปยังท่าเรือต่างๆ ทั่วโลก จะต้องผ่านประเทศสิงคโปร์

การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ จะใช้แม่น้ำโขง แม่น้ำโตนเลสาบ และแม่น้ำบาสัก เป็นหลัก ซึ่งมีความยาวรวม 1,750 กิโลเมตร ในฤดูฝน และอาจลดลงเหลือ 580 กิโลเมตรในฤดูแล้ง กัมพูชามีท่าเรือที่สำคัญ 7 แห่ง ได้แก่

1. ท่าเรือในกรุงพนมเปญ 2 แห่ง โดยเป็น
2. ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้า ล่องทางแม่น้ำโขงออกมหาสมุทร ประเทศเวียดนาม และ
3. ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าและประชาชนในประเทศ
4. ท่าเรือกัมปงจาม ล่องตามแม่น้ำโขงห่างจากกรุงพนมเปญ 105 กิโลเมตร
5. ท่าเรือกระแจะ ล่องตามแม่น้ำโขงห่างจากท่าเรือกัมปงจาม 115 กิโลเมตร
6. ท่าเรือสตริงเตรง ล่องตามแม่น้ำโขง ห่างจากท่าเรือกระแจะ 150 กิโลเมตร
7. ท่าเรือเนียกเลียง เป็นท่าเรือแพนขนานยนต์ขนรถและคนข้ามแม่น้ำโขง ห่างจากท่าเรือพนมเปญ 60 กิโลเมตร
8. ท่าเรือกัมปงชะนัง ตั้งอยู่บนแม่น้ำโตนเลสาบห่างจากพนมเปญ 90 กิโลเมตร
9. ท่าเรือจองค์เนียะ (เสียมเรียบ) ตั้งอยู่บนแม่น้ำโตนเลสาบ ห่างจากท่าเรือกัมปงชะนัง 190 กิโลเมตร

ทางอากาศ

ประเทศกัมพูชา มีสนามบินพาณิชย์ทางวิ่งเดี่ยว (Single Runway) ที่ได้รับมาตรฐานสากล โดยเปิดใช้สำหรับเครื่องบินพาณิชย์ที่บินประจำและเครื่องบินลำระหว่างประเทศ ได้แก่

1. สนามบินนานาชาติพนมเปญ หรือ สนามบินโปเชนตง สามารถรองรับเครื่องบินขนาดโบอิง 747 (500 ที่นั่ง)
2. สนามบินนานาชาติเสียมเรียบ ในจังหวัดเสียมราฐ ซึ่งยูเนสโก เป็นผู้ลงทุนในการอนุรักษ์นครวัด – นครธม สามารถรองรับเครื่องบินได้ไม่เกินขนาดโบอิง 757 (200 ที่นั่ง)
3. สนามบินก้างแก้ง (Kang Keng) ที่กรุงสีหนุวิลล์

สนามบินทั้ง 3 แห่ง อยู่ภายใต้การบริหารและจัดการของ Cambodia Airport Services Ltd. หรือ CAMS ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของบริษัทร่วมทุนระหว่างฝรั่งเศสและมาเลเซีย หรือ SCA ซึ่งได้รับสัมปทานโครงการในรูปแบบ BOT ปัจจุบันมีเที่ยวบินไป-กลับ กรุงเทพฯ – พนมเปญ – กรุงเทพฯ วันละ 6 เที่ยวบิน ซึ่งเป็นของบริษัทการบินไทย (TG) 2 เที่ยวบิน การบินกรุงเทพฯ (PG) 3 เที่ยวบิน และแอร์เอเชีย (FD) 1 เที่ยวบิน นอกจากนี้ยังมีเที่ยวบินไป-กลับ กรุงเทพฯ – เสียมราฐ – กรุงเทพฯ ของการบินกรุงเทพฯ (PG) วันละ 4-6 เที่ยวบิน

ทางถนน

ประเทศกัมพูชาจำแนกเส้นทางรถยนต์สายหลักและสายรอง โดยใช้ตัวเลขกำกับลักษณะเช่นเดียวกับประเทศไทย โดยเส้นทางสายหลักที่ออกจากกรุงพนมเปญไปยังภูมิภาคต่างๆจะใช้เลขหลักเดียว (National Road) ส่วนเส้นทางสายรอง (Feeder Road) จะแยกหมายเลข 2 หรือ 3 หลักแยกย่อยจากหมายเลขถนนสายหลัก ซึ่งถนนสายหลักของประเทศกัมพูชา มี 7 สาย¹ โดยทุกเส้นทางเป็นทาง 2 ช่องจราจร (ไป 1 กลับ 1)

- **ถนนหมายเลข 1** กรุงพนมเปญ – ด่านบาเวท จังหวัดสวายเรียง เริ่มจากกรุงพนมเปญไปทางตะวันออก ผ่านจังหวัดกันดาล ซึ่งเป็นจุดข้ามแม่น้ำโขงเพื่อต่อไปยังจังหวัดเปรแวงและสวายเรียง ก่อนสิ้นสุดที่ด่านชายแดนบาเวท ซึ่งติดกับด่านสากล มอไบของประเทศเวียดนาม ระยะทางรวม 167 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3-3.5 ชั่วโมง และจากชายแดนเวียดนามสามารถใช้เส้นทางหมายเลข 22 ของเวียดนามต่อไปถึงนครโฮจิมินห์ซึ่งมีระยะทางเพียง 68 กิโลเมตร
- **ถนนหมายเลข 2** กรุงพนมเปญ – ด่านพนมดิน จังหวัดตาแก้ว (ชายแดนติดกับเวียดนามที่หนาเบ็ง) เริ่มจากกรุงพนมเปญไปทางใต้ ผ่านจังหวัดกันดาล สิ้นสุดที่ด่านพนมดิน จังหวัดตาแก้ว ซึ่งมีด่านท้องถิ่นข้ามไปเวียดนามที่หนาเบ็ง ระยะทางรวม 121 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1.5-2 ชั่วโมง สภาพถนนเป็นถนนลาดยาง ไหล่ทางแคบ มีสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กสำหรับข้ามแม่น้ำโขง
- **ถนนหมายเลข 3** กรุงพนมเปญ-จังหวัดกัมปอต เริ่มจากกรุงพนมเปญไปทางใต้ ผ่านจังหวัดกันดาล กัมปงสะปือ และตาแก้ว ไปยังจังหวัดกัมปอตแล้วเลียบชายฝั่งไปทางตะวันตกจรดกับเส้นทางหมายเลข 4 ใกล้กรุงสีหนุวิลล์ ระยะทางรวม 202 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3.5-4 ชั่วโมง ปัจจุบันเส้นทางจากกรุงพนมเปญถึงจังหวัดกัมปอต มีการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร และปรับปรุงพื้นผิวถนนเป็นถนนลาดยาง
- **ถนนหมายเลข 4** กรุงพนมเปญ-กรุงสีหนุวิลล์ เริ่มจากกรุงพนมเปญ ผ่านจังหวัดกัมปงสะปือ และเกาะกงจรดอ่าวไทยบริเวณท่าเรือสีหนุวิลล์ รวมระยะทาง 226 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3-4 ชั่วโมง สภาพถนนเป็นถนนลาดยางสภาพดีและเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าสายสำคัญที่สุดของกัมพูชา
- **ถนนหมายเลข 5** กรุงพนมเปญ-ด่านปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย (ติดกับอำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วของไทย) เริ่มจากกรุงพนมเปญไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านจังหวัดกันดาล กัมปงชนัง โพธิสัตว์ พระตะบอง สิ้นสุดที่ด่านชายแดนปอยเปต ระยะทางรวม 407 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 5.5-7.5 ชั่วโมง สภาพถนนเป็นทางลาดยาง สภาพดี ยกเว้นช่วงอำเภอสรีโสภณ ไปจนถึงด่านชายแดนปอยเปต-จังหวัดอรัญประเทศ รวมระยะทาง 49 กิโลเมตร ในช่วงฤดูฝนถนนจะมีสภาพชำรุดทรุดโทรมมาก ใช้งานได้เฉพาะในช่วงฤดูแล้ง

¹ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย – กัมพูชา. www.boj.go.th

- **ถนนหมายเลข 6** กรุงพนมเปญ-อำเภอศรีโสภณ เริ่มจากกรุงพนมเปญขึ้นไปทางเหนือ ผ่านจังหวัดกันดาล กัมปงจาม กัมปงทม และเสียมเรียบแล้วไปบรรจบกับเส้นทางหมายเลข 5 ที่อำเภอศรีโสภณ ระยะทางรวม 416 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6.5-8 ชั่วโมง สภาพถนนเป็นถนนลาดยางสภาพดี ยกเว้นช่วงจังหวัดเสียมเรียบ-อำเภอศรีโสภณ ระยะทาง 90 กิโลเมตรเป็นถนนลูกรังที่ใช้งานได้ในช่วงฤดูแล้ง
- **ถนนหมายเลข 7** บ้านเชิงไพร จังหวัดกัมปงจาม-ตำบลบ้านโอสวาย จังหวัดสตึงตรง (ติดกับด่านเวือนคำ แขวงจำปาสักของลาว) เริ่มจากจุดบรรจบของถนนหมายเลข 6 ที่บ้านเชิงไพรจังหวัดกัมปงจาม มุ่งสู่ชายแดนด่านเวียนก่อนเลี้ยวขึ้นไปทางเหนือ เข้าสู่จังหวัดกระแจะและสตึงตรง ไปจรดตำบลบ้านโอสวาย ตำบลเวือนคำ แขวงจำปาสักของลาว รวมระยะทาง 461 กิโลเมตร

ทางรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟในอดีตของประเทศกัมพูชา เป็นที่นิยมมาก แต่ภายหลังการเกิดสงคราม ระบบการขนส่งทางรถไฟได้ถูกทำลายลง ซึ่งระบบการขนส่งทางรถไฟของกัมพูชา มีลักษณะเป็นรางเดี่ยว รางกว้าง 1 เมตร 2 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางสายเหนือจากกรุงพนมเปญ – ปอยเปต (พนมเปญ – โพธิ์สัตว์ – พระตะบอง – บ้านเตี้ยเมียนจัย – ปอยเปต) ระยะทาง 385 กิโลเมตร มีการก่อสร้างทางรถไฟในช่วงปี พ.ศ. 2472-2485 โดยฝรั่งเศส และสร้างจากศรีโสภณถึงปอยเปต เพื่อเชื่อมกรุงพนมเปญกับกรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2485 – 2504 ระยะทางทั้งสิ้น 48 กิโลเมตร แต่ปัจจุบันมีการเดินรถเพียง พนมเปญ – บ้านเตี้ยเมียนจัย
2. เส้นทางสายใต้เชื่อมกรุงพนมเปญ – สีหนุวิลล์ (เส้นทางพนมเปญ – ตาแก้ว – กัมปอต – สีหนุวิลล์) ระยะทาง 264 กิโลเมตร สร้างขึ้นปี พ.ศ. 2503-2512 โดยการสนับสนุนจากฝรั่งเศส เยอรมนี และจีน

ซึ่งเส้นทางรถไฟทั้งสองเส้นทางในประเทศกัมพูชา ค่อนข้างทรุดโทรม ไม่ได้รับความนิยมจากผู้โดยสาร เนื่องจากไม่สามารถวิ่งได้ด้วยความเร็วเท่าที่ควร แต่ยังมีการใช้เพื่อการขนส่งสินค้า กัมพูชาพยายามที่จะฟื้นฟูระบบการขนส่งทางรถไฟอีกครั้ง โดยมีผู้เชี่ยวชาญด้านการรถไฟจากประเทศออสเตรเลีย (Snowy Mountains Engineering Corporation of Australia: SMEC) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้และให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคสำหรับโครงการ “Singapore-Kunming Railway Link: SKRL” ซึ่งเป็นโครงการซ่อมแซมและสร้างทางรถไฟในเส้นทางที่มีอยู่เดิม ทั้งสายเหนือและสายใต้ เป็นระยะทางทั้งสิ้น 650 กิโลเมตร โดยรัฐบาลกัมพูชาได้ให้สัมปทานแก่บริษัท Toll Holding ของออสเตรเลีย เป็นระยะเวลา 30 ปี ในการจัดการขนส่งคนและสิ่งของทางรถไฟ ซึ่งหลังจากการสร้างและซ่อมแซมรถไฟสายเหนือแล้ว จะสามารถบรรทุกน้ำหนัก 20 ตัน บนความเร็วสูงสุด 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขณะที่สายใต้สามารถบรรทุกน้ำหนักได้ 15 ตัน รวมทั้งปรับปรุงสถานีรถไฟกรุงพนมเปญ โดยได้รับการสนับสนุนจากธนาคารการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB 84 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากองค์กรผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) 13 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากรัฐบาลกัมพูชา 15.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และจากรัฐบาลมาเลเซีย 2.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งหากโครงการดังกล่าวเสร็จสมบูรณ์

กัมพูชาจะเป็นส่วนเชื่อมระบบโครงข่ายเส้นทางรถไฟจากสิงคโปร์ถึงคุนหมิง ประเทศจีน ด้วยระยะทาง 5,382 กิโลเมตร การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคด้านการรถไฟเป็นที่ต้องการในทุกภาคส่วนของประเทศกัมพูชา ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางจากศรีโสภณถึงเสียมเรียบ ระยะทาง 105 กิโลเมตร จากเสียมเรียบถึงสกุล ระยะทาง 239 กิโลเมตร และสนวนถึงสตริงเตรง ระยะทาง 273 กิโลเมตร ซึ่งการพัฒนาเส้นทางรถไฟของกัมพูชาจะทำให้เกิดความมั่นใจด้านการบริการ และการขยายตัวทางการค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ

ภาคผนวก 4

ประเทศมาเลเซีย



ประเทศมาเลเซีย เป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่ในเขตศูนย์สูตร ประกอบด้วยพื้นที่สองส่วนโดยมีทะเลจีนใต้กั้น ส่วนแรก คือ พื้นที่แหลมมลายู หรือมาเลเซียตะวันตก ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของคาบสมุทรมลายู และคาบสมุทรอินโดจีน ตอนเหนือของประเทศ ติดต่อกับประเทศไทยทางรัฐกลันตัน เปรอ และปะลิส และเกดะห์ และติดกับประเทศสิงคโปร์ ทางรัฐยะโฮร์ ส่วนที่ 2 คือ มาเลเซียตะวันออก อยู่ทางตอนเหนือของเกาะบอร์เนียว มีพรมแดนทิศใต้ติดประเทศอินโดนีเซียทุกส่วน แต่ล้อมรอบประเทศบรูไนดารุสซาลาม ด้วยรัฐซาราวักเพียงรัฐเดียว ประเทศมาเลเซีย มีพรมแดนยาว 2,669 กิโลเมตร ติดกับประเทศบรูไน 381 กิโลเมตร อินโดนีเซีย 1,782 กิโลเมตร ประเทศไทย 506 กิโลเมตร ความยาวชายฝั่ง 4,675 กิโลเมตร (คาบสมุทรมลายู 2,068 กิโลเมตร และมาเลเซียตะวันออก 2,607 กิโลเมตร)



ประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซีย



ธงชาติ



ตราแผ่นดิน

เพลงชาติ	เนการากู
เมืองหลวง	กรุงกัวลาลัมเปอร์
เมืองราชการ	เมืองปุตราจายา
ภาษาทางการ	ภาษามลายู
การปกครอง	ระบอบประชาธิปไตยในระบอบรัฐสภา
นายกรัฐมนตรี	ดาโต๊ะ ชรี นาจิบ ราซัค
วันชาติ	31 สิงหาคม

ลักษณะภูมิประเทศและลักษณะภูมิอากาศ

ประเทศมาเลเซียมีพื้นที่ประมาณ 329,750 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็นพื้นดิน 328,550 ตารางกิโลเมตร และพื้นน้ำ 1,200 ตารางกิโลเมตร สภาพภูมิประเทศ เป็นที่ราบชายฝั่งค่อยๆ ชันขึ้นเป็นทิวเขาและภูเขา ลักษณะภูมิอากาศ ตั้งอยู่ในเขตร้อนชื้น (Tropical Climate) ฝนตกชุกตลอดปี อุณหภูมิเฉลี่ย 22-36 องศาเซลเซียส ปริมาณฝนโดยเฉลี่ย 250 เซนติเมตรต่อปี มีลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ในช่วงเดือนเมษายน - ตุลาคม และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงตุลาคม - กุมภาพันธ์

การแบ่งเขตการปกครอง

มาเลเซียตะวันตกตั้งอยู่บนคาบสมุทรมลายู ประกอบด้วย 11 รัฐ ได้แก่ ปะหัง สลังงอร์ เนกรีเซมบี

ลัน มะละกา ยะโฮร์ เปรอ กลันตัน ตรังกานู ปีนัง เกดะห์ และปะลิส มาเลเซียตะวันออก ตั้งอยู่บนเกาะบอร์เนียว (กาลิมันตัน) ประกอบด้วย 2 รัฐ ได้แก่ ซาบาห์ และซาราวัก และยังมีเขตการปกครองภายใต้สหพันธรัฐ 3 เขต คือ กรุงกัวลาลัมเปอร์ (เมืองหลวง) เมืองปุตราจายา (เมืองราชการ) และเกาะลาบวน



ที่มา: <http://en.wikipedia.org/wiki/Malaysia>

การแบ่งเขตการปกครองของประเทศมาเลเซีย

ตารางที่ 5 การแบ่งเขตการปกครองของประเทศมาเลเซีย

	รัฐ	เมืองหลวง	พื้นที่ (ตร.กม)	จำนวนประชากร (คน) (ปี พ.ศ. 2553)
1	ปะหัง	กวนตัน	35,964	1,574,259
2	สลังงอร์	ชาห์อาลัม	7,956	5,287,880
3	เนกรีเซมบิลัน	สเรมบัน	6,645	1,033,013
4	มะละกา	มะละกา	1,652	771,500
5	ยะโฮร์	ยะโฮร์บาห์รู	19,984	3,459,378
6	เประ	อีโปห์	21,006	2,440,869
7	กลันตัน	โกตาบารู	14,922	1,678,001
8	ตรังกานู	กัวลาตรังกานู	12,955	1,121,000
9	ปีนัง	จอร์จทาวน์	1,031	1,596,900
10	เกดะห์	ไทโรบุรี, อลอร์สตาร์	9,426	2,044,188
11	ปะลิส	กังการ์	810	245,636
12	ซาบะห์	โกตากินะบะลู	76,115	3,271,921
13	ซาราวัก	กูจิง	124,450	2,557,101

ที่มา: <http://th.wikipedia.org/wiki/>

ศาสนา

ประชากรในประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม ซึ่งถือเป็นศาสนาประจำชาติ คิดเป็นร้อยละ 60.4 รองลงมา ได้แก่ ศาสนาพุทธ ร้อยละ 19.2 ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 11.6 ศาสนาฮินดู ร้อยละ 6.3 และศาสนาอื่นๆ ร้อยละ 2.5

ภาษาและวัฒนธรรม

ประเทศมาเลเซีย ใช้ภาษามลายู (Bahasa Malaysia) เป็นภาษาราชการ นอกจากนี้ยังมีการใช้ภาษาอังกฤษ จีน (แต้จิ๋ว จีนกลาง ฮกเกี้ยน ฮักกา ไห่หนาน พูโจ้ว) และ ภาษาทมิฬ

พื้นที่รวม	329,750 ตร.กม.
ประชากร	28,728,607 ล้านคน (2011)
อัตราการเติบโตของประชากร	1.576%
GDP รวม	238 พัน ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ
GDP ต่อหัว	14,700 ดอลลาร์สหรัฐฯ
หน่วยเงินตรา	ริงกิตมาเลเซีย
ระบบจราจร	ซ้าย
รหัสโทรศัพท์	60

ประชากร

จำนวนประชากรของประเทศมาเลเซีย มีประมาณ 29 ล้านคน (2011) โดยมีอัตราการเติบโตของประชากร ร้อยละ 1.6 ต่อปี ประกอบด้วย ชาวมาเลย์ ร้อยละ 50.4 ชาวจีน ร้อยละ 23.7 ชนพื้นเมือง ร้อยละ 11 ชาวอินเดีย ร้อยละ 7.1 และชนชาติอื่นๆ ร้อยละ 7.8

ระบบการศึกษา

ระบบการบริหารการศึกษาของประเทศมาเลเซียอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงศึกษาธิการ แบ่งระดับการบริหารเป็น 5 ระดับ คือ ระดับชาติ ระดับรัฐ ระดับอำเภอ ระดับกลุ่มโรงเรียนและระดับโรงเรียน การบริหารการศึกษาระดับชาติอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐบาลกลาง (Federal Government) การศึกษาทุกประเภททุกระดับอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงศึกษาธิการเพียงกระทรวงเดียว ยกเว้นการศึกษาที่มีลักษณะเป็นการศึกษานอกระบบ (Non-formal Education) จะมีกรมจากกระทรวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบ เช่น กรมแรงงาน กรมเกษตร เป็นต้น ระบบการจัดการศึกษาของมาเลเซีย (National Education System) เป็นระบบ 6:3:2 คือ ระดับประถมศึกษา (6 ปี) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (3 ปี) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (2 ปี) นอกจากนี้ยังมีระดับเตรียมอุดมศึกษา (1 หรือ 2 ปี) ระดับอุดมศึกษา (เฉลี่ยประมาณ 3 ปีครึ่งถึง 4 ปี) ส่วนสถานศึกษาที่ทำหน้าที่จัดการศึกษาระดับต่าง ๆ นั้น แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ สถานศึกษาของรัฐบาล (Government Education Institutions) สถานศึกษาในอุปถัมภ์ของรัฐบาล (Government-aided Educational Institutions) และสถานศึกษาเอกชน (Private Educational Institutes) การศึกษาในโรงเรียนของรัฐบาล กำหนดให้ใช้ภาษาประจำชาติ คือ ภาษามลายู (Bahasa Malayu) ที่เขียนด้วยอักษรโรมัน (อักษรภาษาอังกฤษ) เป็นภาษาหลักในการจัดกิจกรรมการเรียนการสอน

ระบบเศรษฐกิจ

ในปี พ.ศ. 2553 ประเทศมาเลเซียมี GDP ภาคการบริการ ร้อยละ 51 ภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 36 และภาคการเกษตร ร้อยละ 13 อุตสาหกรรมที่สำคัญในเขตมาเลเซียตะวันตก (บนคาบสมุทรมาเลเซีย) ได้แก่ ยาง กระบวนการแปรรูปและผลิตน้ำมันปาล์ม การทำเหมืองและถลุงแร่ดีบุก การแปรรูปไม้ซุง รัฐบาลบารุ ประกอบอุตสาหกรรมการทำไม้ซุง การผลิตน้ำมันปิโตรเลียม และรัฐชาราวัก ประกอบอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรกรรม การผลิตและการกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม และการทำไม้ซุง ผลผลิตทางการเกษตร ได้แก่ ยาง น้ำมันปาล์ม โกโก้ ข้าว แห้งเพาะปลูกที่สำคัญอยู่ที่มาเลเซียตะวันตก (บนคาบสมุทรมาเลเซีย) นอกจากนี้ยังมีการเกษตรเพื่อดำรงชีพ เช่น ยาง ไม้ซุง มะพร้าว ข้าว เพาะปลูกมากในเขตรัฐชาราวัก และรัฐชาราวัก ทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญของประเทศมาเลเซีย ได้แก่ ดีบุก ปิโตรเลียม ไม้ซุง ทองแดง สินแร่เหล็ก ก๊าซธรรมชาติ บ็อกไซต์

สินค้าส่งออกของประเทศมาเลเซีย ได้แก่ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ การผลิตปิโตรเลียมและก๊าซเหลว ไม้ และผลิตภัณฑ์จากไม้ น้ำมันปาล์ม ยาง สิ่งทอ เคมีภัณฑ์ มูลค่าการส่งออก 197 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่งออกไปยังประเทศสิงคโปร์ ร้อยละ 13.4 สหรัฐอเมริกา ร้อยละ 9.5 จีน ร้อยละ 12.6 ญี่ปุ่น ร้อยละ 10.4 ไทย ร้อยละ 5.3 และฮ่องกง ร้อยละ 5.1 นอกจากนี้ ประเทศมาเลเซียมีการนำเข้าสินค้า อาทิเช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักร ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม พลาสติก พาหนะ เหล็กและเหล็กกล้า เคมีภัณฑ์ จากประเทศสิงคโปร์ ร้อยละ 11.4 จีน ร้อยละ 12.6 ญี่ปุ่น ร้อยละ 12.6 สหรัฐอเมริกา ร้อยละ 10.7 ไทย ร้อยละ 6.2 และอินโดนีเซีย ร้อยละ 5.6 มูลค่าการนำเข้าทั้งสิ้น 152.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

การคมนาคมขนส่ง

ทางน้ำ

ประเทศมาเลเซียมีพื้นที่ๆ เป็นน้ำอยู่ประมาณ 7,200 กิโลเมตร โดย 3,200 กิโลเมตรเป็นแม่น้ำที่อยู่ ในมาเลเซียตะวันตก และอีก 1,500 กิโลเมตรอยู่ที่รัฐชาราวัก และ 2,500 กิโลเมตรอยู่ที่รัฐชาราวัก การขนส่งทางลำน้ำในแผ่นดินมาเลเซียตะวันตก บนแหลมมลายู มีการเดินเรือในลำน้ำน้อย เนื่องจากมีแต่ลำน้ำสายสั้นๆ ตื้นเขิน และกระแสน้ำเชี่ยว ใช้ได้เฉพาะเรือเล็ก เส้นทางเดินเรือสายสำคัญทางทะเลตะวันตก ส่วนมากผ่านช่องแคบมะละกา และเข้าเทียบท่าเรือตะวันตก รัฐบาลมาเลเซียมีการพัฒนาท่าเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางเรือ โครงการพัฒนาท่าเรือของมาเลเซียส่วนใหญ่แล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2543 ซึ่งช่วยยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางทะเลได้มากขึ้น ทำให้ท่าเรือของมาเลเซียสามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางเรือได้มากถึง 280 ล้านตัน เมื่อเทียบกับช่วงปี 2538 ซึ่งขนส่งได้เพียง 174 ล้านตัน และยังมีโครงการขยายท่าเรืออีกในอนาคต ปัจจุบันมาเลเซียมีท่าเรือนานาชาติทั้งสิ้น 7 แห่ง ได้แก่

1. Port Klang เป็นท่าเรือสำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่กึ่งกลางชายฝั่งทางตะวันตกของคาบสมุทรมลายู ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือแห่งนี้ประมาณ 4.5 ล้านตัน (TEUs) ต่อปี สูงเป็นอันดับ 11 ของโลก มีท่าเรือน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ได้ และเป็นจุดยุทธศาสตร์ในการขนส่งทางทะเล เนื่องจากเป็นท่าเรือที่อยู่ระหว่างช่องแคบมะละกา (Malacca Straits) นอกจากนี้ ยังมี Free Commercial Zone (FCZ) ซึ่งเป็นเขตพิเศษสำหรับการลดหย่อนภาษีและค่าธรรมเนียมต่างๆ ในการขนถ่ายสินค้า ด้วยปัจจัยด้านภูมิศาสตร์เพราะเป็นท่าเรือที่เป็นทางผ่านสำหรับการเดินเรือข้ามจากมหาสมุทรอินเดียไปยังมหาสมุทรแอตแลนติก รัฐบาลจึงพยายามผลักดันให้ Port Klang เป็นศูนย์กลางขนถ่ายสินค้าของประเทศและของภูมิภาค (Hub Port) มีความยาวของท่าเทียบเรือ (Berth Length) รวม 16 กิโลเมตร และมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับท่าเรือปีนัง (Penang Port) สำหรับสินค้าจากภาคใต้ของไทยใช้บริการท่าเรือแห่งนี้ปีละมากกว่า 3 แสน TEUs
2. Port of Tanjung Pelepas (PTP) อยู่ทางตอนใต้ของประเทศติดกับสิงคโปร์ ห่างจากกรุงกัวลาลัมเปอร์เพียง 40 กิโลเมตร เริ่มก่อสร้างเมื่อปี 2542 ปัจจุบันมีท่าเทียบเรือทั้งหมด 12 ท่า สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ 2.5 ล้าน TEUs ต่อปี เป็นท่าเรือขนาดใหญ่อันดับที่ 16 ของโลก รัฐบาลมีเป้าหมายส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยมีสายการเดินเรือ เช่น Mearsk Sealand และ Evergreen Marine Corporation เข้ามาเป็นหุ้นส่วนและย้ายฐานจากท่าเรือสิงคโปร์มาใช้บริการของท่าเรือแห่งนี้ Port of Tanjung Pelepas มีจุดเด่นเพราะตั้งอยู่ในขุมของเส้นทางการเดินเรือหลักที่สำคัญ และจัดสรรพื้นที่เป็นเขตอุตสาหกรรมและกระจายสินค้า โดยมีระบบการเชื่อมต่อกับถนน ทางรถไฟ ท่าอากาศยาน และการขนส่งทางน้ำที่มีประสิทธิภาพ
3. Kuantan Port มีอีกชื่อหนึ่งว่า Kertih-Gebeng Corridor เป็นท่าเรือด้านชายฝั่งตะวันออกของแหลมมลายู ใช้สำหรับการขนส่งในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี
4. Penang Port
5. Johor Port
6. Kemaman Port
7. Bintulu Port เป็นท่าเรือนานาชาติแห่งเดียวบนเกาะบอร์เนียว และเป็นท่าเรือสำหรับขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลวแห่งแรกของประเทศ

ท่าเรือ 6 แห่งแรกอยู่ที่แหลมมลายู มีเพียง Bintulu Port เท่านั้นที่อยู่บนเกาะบอร์เนียว ทั้งนี้ Port Klang และ Port of Tanjung Pelepas ได้รับการยอมรับว่าเป็น 1 ใน 10 ของท่าเรือที่ดีที่สุดในเอเชีย

ท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่

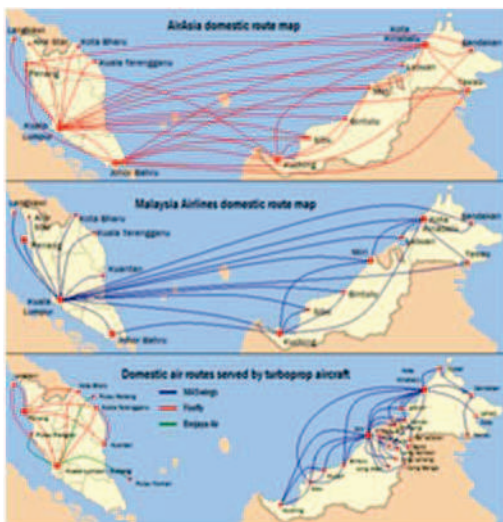
- ท่าเรือกันลัก อยู่เหนือเมืองบัตเตอร์เวอร์ธ
- ท่าเรือพอร์ตเวตมัน ต่อมาได้รวมกับท่าเรือพอร์ตกลัง
- ท่าเรือพอร์ตกลัง เป็นท่าเรือที่สร้างขึ้นแทนท่าเรือพอร์ตเวตมัน อยู่ห่างจากกัวลาลัมเปอร์ ประมาณ 50 กิโลเมตร สร้างยื่นออกไปในทะเลยาวขนานกับฝั่ง สามารถเทียบเรือเดินทะเลขนาด 8,000 – 10,000 ตัน ได้พร้อมกัน 7 - 8 ลำ นับเป็นท่าเทียบเรือที่สำคัญที่สุดของมาเลเซีย

ท่าเรือใหญ่ที่สุดของมาเลเซีย อยู่ที่ตันหยงเปร์ฮายา เป็นท่าเรือที่ออกแบบเพื่อการขนถ่ายปิโตรเลียม และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมโดยเฉพาะท่าเรือขนาดเล็ก คือ ท่าเรือพอร์ตติคสัน ท่าเรือมะละกา ท่าเรือยะโฮร์บา루 และท่าเรือกวนตัน

ทางอากาศ

ประเทศมาเลเซียมีท่าอากาศยานนานาชาติทั้งหมด 5 แห่ง ได้แก่

- 1) สนามบินนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur International Airport) อยู่ในรัฐสลังงอ บนแหลมมลายู
- 2) สนามบินนานาชาติปีนัง (Penang International Airport) อยู่บนเกาะปีนัง
- 3) สนามบินนานาชาติลังกาวิ (Langkawi International Airport) อยู่บนเกาะลังกาวิ
- 4) สนามบินนานาชาติโกตาคินาบาลู (Kota Kinabalu International Airport) อยู่ในรัฐซาบาห์ บนเกาะบอร์เนียว
- 5) สนามบินนานาชาติกูชิง (Kuching International Airport) อยู่ในรัฐซาราวัก บนเกาะบอร์เนียว



เส้นทางการขนส่งทางอากาศประเทศมาเลเซีย

สำหรับท่าอากาศยาน Kuala Lumpur International Airport (KLIA) มีพื้นที่ 25,000 เอเคอร์ (ประมาณ 6.25 หมื่นไร่) เป็นท่าอากาศยานแห่งชาติที่ใหญ่ที่สุดของมาเลเซีย อยู่บริเวณเซปิงในรัฐสลังงอ ห่างจากกัวลาลัมเปอร์ไปทางใต้ประมาณ 55 กิโลเมตร สามารถเดินทางด้วยรถยนต์บนทางหลวงพิเศษใช้เวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์กลางการบินในประเทศ มีสายการบินในประเทศรองรับ เช่น Air Asia, Pelangi Air, Berjaya Air, Mofaz Air เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. 2541 รัฐบาลมีแผนให้ท่าอากาศยานแห่งนี้สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ปีละ 60 ล้านคน และขนส่งสินค้าได้ 3 ล้านตันภายในปี 2563 และมีแผนจะขยายการขนส่งผู้โดยสารให้ได้ปีละ 100 ล้านคน และขนส่งสินค้าได้ 6 ล้านตันในอนาคต ซึ่งสนามบินนานาชาติ

กัวลาลัมเปอร์ จัดเป็นสนามบินที่ดีที่สุดในอันดับ 5 ของโลก จากการสำรวจนักท่องเที่ยวจำนวน 9.8 ล้านคน จาก 100 ประเทศ ครอบคลุมกว่า 210 สนามบินทั่วโลก

นอกจากท่าอากาศยานนานาชาติแล้ว ยังมีท่าอากาศยานภายในประเทศอีก 16 แห่ง และสนามบินทางวิ่งสั้น (STOL Ports) อีก 18 แห่ง

ทางถนน

ประเทศมาเลเซีย มีระบบขนส่งทางถนนที่พัฒนาเป็นอย่างมาก และเป็นหนึ่งในประเทศที่มีระบบโครงข่ายถนนก้าวหน้าที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ถนนในประเทศมาเลเซีย มีระยะทางประมาณ 98,721 กิโลเมตร ซึ่ง 80,280 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง และอีก 1,821 กิโลเมตร เป็นทางด่วนในประเทศ ถนนที่ยาวที่สุดในประเทศ ได้แก่ ถนน North-South Expressway และมีการขยายเพิ่มต่อไปอีก 800 กิโลเมตรระหว่างชายแดนประเทศไทยถึงประเทศสิงคโปร์ ระบบถนนในรัฐซาบะห์และรัฐซาราวัก ยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร อีกทั้งยังมีคุณภาพด่ำเมื่อเปรียบเทียบกับมาเลเซียตะวันออก ถนนสายหลักที่สำคัญในมาเลเซียตะวันตก ได้แก่ North-South Expressway, East-West Highway, Lebuhraya Damansara – Puchong (LDP) New Klang Valley Expressway (NKVE) และ Federal highway Route 2

ถนนที่เป็นเส้นทางหลักสำคัญในมาเลเซียตะวันตก ได้แก่

- เส้นทางจากบูทิต - กาญจ - อิตัน - อลอร์สตาร์ - ปัตเตอร์เวอร์ธ - ปอร์ตกลัง ระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร
- เส้นทางจากโกตาบารู - กัลลาตริงกานู - กวนตัน - ยะโฮร์บารู ระยะทางประมาณ 690 กิโลเมตร
- เส้นทางจากปาเซร์เต๊ะ - มาจิง - กริก ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร
- เส้นทางจากอิโปห์ - กัลลาสลังอร์ - ปอร์ตกลัง - มะละกา - ยะโฮร์ ระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร
- เส้นทางจากปัตเตอร์เวอร์ธ - ปีนัง - ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร
- เส้นทางจากปาดังเบซาร์ - อลอร์สตาร์ ระยะทางประมาณ 80 กิโลเมตร
- เส้นทางจากโกตาบารู - เบนโวง ระยะทางประมาณ 570 กิโลเมตร
- เส้นทางจากเตอมอร์โละห์ - เกมัส ระยะทางประมาณ 130 กิโลเมตร

ทางรถไฟ

ระบบขนส่งทางรถไฟของประเทศมาเลเซีย ก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 โดยรัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการ ภายหลังเปลี่ยนมาเป็นรูปแบบบริษัท ทางรถไฟในประเทศมาเลเซีย กว้าง 1 เมตร ซึ่งเท่ากับของประเทศไทย มีความยาวประมาณ 2,360 กิโลเมตร และเป็นทางรถไฟฟ้านาตามาตรฐาน รากกว้าง 1,535 เมตร ยาวประมาณ 60 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟสายหลัก ประกอบด้วย เส้นทางตะวันตก จากปาดังเบซาร์ชายแดนเหนือไปถึงชายแดนทางใต้ติดต่อกับประเทศสิงคโปร์ รวมระยะทางประมาณ 930 กิโลเมตร ส่วนเส้นทางสาย

ตะวันออก จากตุนปัดถึงเกมัส ความยาวประมาณ 560 กิโลเมตร เส้นทางที่เหลือเป็นเส้นทางที่แยกสายต่างๆ รวม 6 เส้นทางเป็นระยะทางสั้นๆ ขบวนรถไฟของประเทศมาเลเซีย สามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟของไทยและสิงคโปร์

บริษัท Keretapi Tanah Melayu Bhd. (KTMB) เป็นบริษัทเอกชนที่ดำเนินการขนส่งระบบรางในมาเลเซีย โดยรัฐบาลเป็นผู้ลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐานกับตัวรถทั้งหมด และ KTMB ทำหน้าที่บริหารการเดินรถ รางรถไฟทั่วประเทศรวมระยะทาง 1,658 กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังมีรถไฟชานเมืองจากเมือง Rasa - Seremban และเมือง Klang - Sentul และกำลังขยายเส้นทางเพิ่มเติมจากเมือง Rasa - Ipoh อีก 150 กิโลเมตร สำหรับรถไฟในเมือง มีทั้งระบบรางคู่และรางเดี่ยว (โมโนเรล) ส่วนใหญ่รางรถไฟเป็นแบบ Meter Gauge ยกเว้นเส้นทางเชื่อมสนามบินจากกรุงกัวลาลัมเปอร์ถึงท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ (Airport Rail Link) เส้นทางเชื่อมสนามบินดังกล่าว ให้บริการ 2 รูปแบบ คือ Express Line ระยะทางจากต้นทาง-ปลายทาง ความเร็วสูงสุด 175 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้เวลาเดินทาง 28 นาที และวิ่งทุก 10 นาที โดยให้บริการตั้งแต่ 05.00 - 24.00 น. รองรับผู้โดยสารราว 2.1 หมื่นคนต่อวัน ส่วน City Line จะจอดทุกสถานี ใช้เวลาเดินทาง 37 นาที วิ่งทุก 30 นาที ให้บริการตั้งแต่เวลา 05.00 - 01.00 น. ของวันต่อไป รองรับผู้โดยสารราว 7 พันคนต่อวัน และวางแผนจะขยายเพิ่มขึ้นในอนาคต

รัฐบาลมาเลเซียร่วมกับสิงคโปร์อนุมัติโครงการสร้างรถไฟความเร็วสูง (Bullet-train) เชื่อมทั้งสองประเทศ ก่อสร้างโดยบริษัทในกลุ่ม YTL Corporation ของมาเลเซียกับบริษัท Siemens คาดว่าใช้งบประมาณ 2.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เริ่มก่อสร้างปลายปี 2550 แล้วเสร็จปลายปี 2552

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของมาเลเซีย เริ่มต้นจากการประกอบรถยนต์ให้กับบริษัทญี่ปุ่น เช่น โตโยต้า และฮอนด้า ในปี 2503 ต่อมาในปี 2528 รัฐบาลจึงจัดตั้ง "นโยบายรถยนต์แห่งชาติ" (National Automotive Policy: NAP) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศอย่างจริงจัง และเป็นสัญลักษณ์การเปลี่ยนแปลงประเทศจากเกษตรกรรมเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรม โดยโครงการแรกเริ่มต้นเมื่อปี 2528 ผลิตรถยนต์ตรา "Proton" และต่อมาในปี 2537 จึงมีโครงการที่สอง ผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก ตรา "Perodua"

โครงการรถยนต์แห่งชาติโครงการแรก เป็นการร่วมลงทุนระหว่าง Mitsubishi Corporation ของญี่ปุ่น และ Heavy Industries Corporation of Malaysia (HICOM) ของมาเลเซีย เพื่อผลิตรถยนต์ Proton เมื่อ Proton ออกสู่ตลาดในระยะแรกไม่ค่อยประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากต้องเผชิญกับปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำ ราคาเครื่องยนต์เพิ่มสูงขึ้นจากผลกระทบเงินเยนของญี่ปุ่นที่แข็งค่าขึ้น แต่หลังจากที่เศรษฐกิจมาเลเซียฟื้นตัวในเวลาต่อมา ปริมาณผลิตและส่วนแบ่งตลาดของรถยนต์ Proton ก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นกว่าร้อยละ 70 ของยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ และสามารถออกแบบรถยนต์เองได้ในปี 2543 คือ รุ่น

Proton Waja อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากวิกฤตเศรษฐกิจปี 2540-2541 Proton เริ่มสูญเสียความสามารถในการแข่งขัน ทำให้ในปี 2547 ส่วนแบ่งตลาดลดเหลือเพียงร้อยละ 44

โครงการรถยนต์แห่งชาติอีกโครงการหนึ่งคือ Perodua เริ่มดำเนินการในปี 2537 เป็นการร่วมทุนระหว่าง UMW Corporation และ Daihatsu Holdings ผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก (Compact Car) ปัจจุบันมีส่วนแบ่งตลาดในประเทศประมาณร้อยละ 25 นอกจากนี้ ยังส่งออกต่างประเทศ เช่น อังกฤษ อียิปต์ มอลต้า ศรีลังกา สิงคโปร์ เลบานอน เป็นต้น

ความสำเร็จของโครงการรถยนต์แห่งชาติทั้ง 2 โครงการ เกิดจากการที่รัฐบาลตั้งกำแพงภาษีนำเข้าและภาษีสรรพสามิตในอัตราสูง เพื่อคุ้มครองผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนในประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทท้องถิ่น นอกจากรถยนต์แล้ว ยังมีโครงการผลิตรถจักรยานยนต์ Modenas ซึ่งมีทั้งรุ่น 110 CC และ 175 CC จำหน่ายในประเทศและส่งออก โดยมีตลาดส่งออกหลัก ได้แก่ สิงคโปร์ กัมพูชา กรีซ แอฟริกาใต้ เป็นต้น

อนึ่ง มาเลเซียได้ประกาศนโยบายรถยนต์แห่งชาติ (National Automotive Policy) เมื่อวันที่ 22 มี.ค. 2549 มีรายละเอียดและวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เพื่อส่งเสริมการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตรถยนต์แห่งชาติ
- เพื่อส่งเสริมให้มาเลเซียเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาค (Automotive Hub) โดยมุ่งเน้นการผลิต การประกอบชิ้นส่วน รวมถึงการกระจายสินค้า
- เพื่อส่งเสริมการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก
- เพื่อส่งเสริมให้มีการแข่งขันกันอย่างกว้างขวางของผู้ประกอบการในประเทศ เพื่อให้มีส่วนร่วมในอุตสาหกรรมรถยนต์
- เพื่อปกป้องผู้บริโภคในประเทศให้ได้รับสินค้าและบริการที่ปลอดภัยและมีคุณภาพ

ภายใต้นโยบายรถยนต์แห่งชาติฉบับใหม่ ได้กำหนดโครงสร้างภาษีนำเข้าและภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ทั้งประเภทนำเข้ามาประกอบเอง (Completely Knock-down: CKD) และการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Completely Build-up: CBU)

นอกจากนี้ มาเลเซียยังมีโรงงานประกอบรถยนต์โดยสาร รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ในจำนวนนี้มีบริษัทรถยนต์ของต่างชาติด้วย เช่น Mercedes, Mazda, Ford, Suzuki, Nissan และ Mitsubishi โรงงานประกอบตัวถังรถยนต์สปอร์ต 3 แห่ง โรงงานชิ้นส่วนรถยนต์ทั้งของผู้ประกอบการในประเทศและต่างประเทศประมาณ 350 แห่ง รวมทั้งมีศูนย์วิจัยและพัฒนาเพื่อยกระดับการผลิตในประเทศ ช่วง 9 เดือนแรกของปี 2550 มาเลเซียมีการผลิตรถยนต์ทุกประเภทรวม 6.5 แสนคัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.6 แบ่งเป็นรถยนต์นั่ง 2.5 แสนคัน ลดลงร้อยละ 15.4 และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ 6 หมื่นคัน ลดลงร้อยละ 24.7 ส่วนการผลิตรถจักรยานยนต์มีจำนวน 3.4 แสนคัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 ซึ่งจากภาพรวมจะพบว่าการผลิตรถยนต์

ยนต์ในมาเลเซียในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาชะลอลงตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์หลายแห่งต่างหันความสนใจเข้าไปลงทุนในจีนมากขึ้น เพราะเป็นตลาดที่มีการขยายตัวสูง

ภาคผนวก 5



ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

กฎและระเบียบการจราจร ถูกกำหนดขึ้นโดยกรมควบคุมบริหารการขนส่งทางถนน ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการขนส่งทางราง และกรมตำรวจเมียนมาร์ (คณะกรรมการกำกับและการบังคับการใช้กฎการจราจร) โดยกรมควบคุมบริหารการขนส่งทางถนน มีวัตถุประสงค์หลักด้านมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก 4 ประการ คือ

1. ตรวจสอบรถยนต์ให้เหมาะสมกับสภาพถนนและจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายข้อบังคับ
2. ทดสอบและออกใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์
3. ออกกฎจราจรสำหรับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนและผู้ใช้ถนน
4. จัดเก็บภาษีและรายได้ของรัฐให้เป็นไปตามกฎและระเบียบข้อบังคับ



กรมควบคุมบริหารการขนส่งทางถนน เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะทั้งหลาย โดยกรมควบคุมบริหารการขนส่งทางถนน จะดำเนินการกำกับดูแลการสอบขับขี่ และการออกข้อสอบสำหรับผู้สมัครที่สามารถมีสิทธิได้รับใบอนุญาตขับขี่ และยกเว้นและควบคุมระเบียบพิเศษเพื่อใช้ในการบริการการฝึกการขับขี่และโรงเรียนสอนการขับรถ¹

ใบขับขี่ในประเทศเมียนมาร์ แบ่งออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่

1. ใบอนุญาตประเภท “A” สำหรับรถจักรยานยนต์ มีอายุ 5 ปี
2. ใบอนุญาตประเภท “B” สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ที่มีน้ำหนักไม่เกิน 3 ตัน และ รถโดยสารส่วนบุคคลขนาดเล็ก จะมีอายุ 5 ปี
3. ใบอนุญาตประเภท “C” สำหรับรถประเภทอื่นๆ เช่น รถแทรกเตอร์ มีอายุ 5 ปี
4. ใบอนุญาตประเภท “D” สำหรับรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ รถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่ รวมถึงรถประจำทางและรถแท็กซี่ มีอายุ 3 ปี

¹ กฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการจราจรของประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

5. ใบอนุญาตประเภท “E” สำหรับรถที่มีการจดทะเบียนอื่นๆ มีอายุ 3 ปี
6. ใบอนุญาตประเภท “F” สำหรับผู้เก็บค่าโดยสาร หรือผู้ประจำรถ มีอายุ 5 ปี
7. ใบอนุญาตประเภท “L” สำหรับผู้เริ่มต้นหัดขับรถ มีอายุ 1 ปี

นอกจากนี้ยังมีใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ (IDP) ซึ่งจะมีอายุ 1 ปี และใบอนุญาตขับขี่ ASEAN มีอายุเท่ากับใบอนุญาตในการขับขี่รถยนต์ของประเทศเมียนมาร์ คือ 5 ปี

หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตขับขี่

- ผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตการขับขี่ประเภท “L” ต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์
- ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดย Tamadaw อย่างน้อย 1 ปี (กองกำลังติดอาวุธเมียนมาร์ ประกอบด้วย ทหารบก, ทหารเรือ, ทหารอากาศ) สามารถขอใบอนุญาตขับขี่ได้โดยไม่จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตประเภท “L”
- ผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตประเภท “A” หรือ “B” ต้องได้รับใบอนุญาตประเภท “L” ก่อน
- ผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตประเภท “C” ต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ และสามารถขับขี่รถประเภทนั้นๆ ได้
- ผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตประเภท “D” ต้องได้รับใบอนุญาตประเภท “B” อย่างน้อย 3 ปี และต้องมีสัญชาติเมียนมาร์ และพำนักอยู่ในประเทศเมียนมาร์เท่านั้น
- ผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตประเภท “E” ต้องถือใบอนุญาตประเภท “D” อย่างน้อย 2 ปี และต้องมีสัญชาติเมียนมาร์ รวมถึงได้รับใบรับรองการตรวจสุขภาพจาก Central Registration Authority
- ผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตประเภท “S” (นายตรวจ หรือ ผู้เก็บค่าโดยสาร) ต้องมีสัญชาติเมียนมาร์ และต้องมีอายุอย่างน้อย 18 ปี รวมถึงต้องได้รับใบรับรองแพทย์จาก Central Registration Authority
- ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่จาก Tamadaw อย่างน้อย 1 ปี สามารถขอใบอนุญาตประเภท “B” ได้
- ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่จาก Tamadaw อย่างน้อย 3 ปี สามารถขอใบอนุญาตประเภท “D” ได้ แต่ไม่สามารถขอใบอนุญาตในการขับขี่รถแท็กซี่ได้
- ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่จาก Tamadaw อย่างน้อย 5 ปี และผู้ซึ่งเกษียณอายุราชการทหาร สามารถขอใบอนุญาตประเภท “E” ได้
- ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่จาก Tamadaw แต่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ สามารถขอใบอนุญาตประเภท “L” ได้

เอกสารที่ใช้ในการขอใบอนุญาตการขับขี่ยานยนต์สำหรับ ASEAN

1. ใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ในประเทศ (ตัวจริงพร้อมสำเนา)
2. หนังสือเดินทาง (ตัวจริงพร้อมสำเนา)
3. รูปถ่าย 2 รูป
4. ค่าธรรมเนียม 20 FEC²

การขอใบอนุญาตการขับขี่ยานยนต์สำหรับชาวต่างชาติที่ไม่มีใบอนุญาตการขับขี่ยานยนต์

1. หนังสือเดินทาง (ตัวจริงพร้อมสำเนา)
2. หนังสือรับรองจากสถานทูตหรือบริษัทที่ระบุทักษะในการขับขี่ยานยนต์ รวมถึงสามารถเข้าใจกฎหมายและกฎระเบียบจราจรในเมียนมาร์เป็นอย่างดี
3. ใบอนุญาตเข้าเมือง
4. รูปถ่าย 3 รูป
5. ค่าธรรมเนียม 40-50 FEC

การขอใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์

1. ใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ในประเทศ (ตัวจริงพร้อมสำเนา)
2. หนังสือเดินทาง (ตัวจริงพร้อมสำเนา) กรณีที่ผู้ยื่นคำขออยู่ต่างประเทศ สามารถใช้สำเนาหนังสือเดินทางได้
3. รูปถ่ายขนาดเท่าหนังสือเดินทาง จำนวน 2 รูป
4. ค่าธรรมเนียม 20 FEC

การขอเปลี่ยนใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์เป็นใบขับขี่ยานยนต์ในเมียนมาร์

1. ใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ (ตัวจริงพร้อมสำเนา)
2. หนังสือเดินทาง (ตัวจริงพร้อมสำเนา)
3. รูปถ่าย จำนวน 2 รูป
4. ใบคำขอ
5. ค่าธรรมเนียม 50 FEC และ 50 จ๊าด (Kyats)

² FEC: Foreign Exchange Certificate เงินดอลลาร์สหภาพเมียนมาร์

การขอใบอนุญาตขับขี่สำหรับทหาร

1. ใบคำขอและแบบฟอร์มที่เกี่ยวข้องกับสถานทูต
2. เอกสารแนะนำตัวจากกรมฯ
3. หนังสือสำคัญทางทหาร (ตัวจริงพร้อมสำเนา)
4. สำเนาบัตรประจำตัวทางทหาร
5. สำเนาใบอนุญาตขับขี่
6. ค่าธรรมเนียม 170 จีต (Kyats)

การขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ ประเภท “B” “C” “D” และ “E”

1. ใบสมัคร
2. รูปถ่าย จำนวน 2 รูป
3. ใบอนุญาตขับขี่
4. สำเนาบัตรประชาชน
5. ใบรับรองแพทย์สำหรับเชื้อ HIV และ VDRL (ย้อนหลัง 6 ปี)*

*เฉพาะสำหรับกรณีขอต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ประเภท “C” “D” และ “E”

อัตราความเร็วที่กำหนดในประเทศเมียนมาร์

1. ในเส้นทางถนนที่มีสภาพดี กำหนดอัตราความเร็วปกติในเขตเมืองที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกเขตเมืองหรือบนทางด่วนที่เชื่อมต่อจากเส้นทางในเมืองไปเส้นทางอื่นๆ กำหนดอัตราความเร็วที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
2. สำหรับรถที่มีการพ่วง หรือรถบรรทุกตัวโตไฟฟ้าและติดไฟท้าย กำหนดอัตราความเร็วในเมืองที่ 32 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกเขตเมืองหรือบนทางด่วนเชื่อมต่อจากเส้นทางในเมืองไปเส้นทางอื่นๆ กำหนดอัตราความเร็วที่ 56 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3. ในเส้นทางถนนที่มีสามช่องทาง และแต่ละฝั่งของเส้นทางถนนสองทางในเขตเมือง จำกัดอัตราความเร็วสูงสุดไว้ไม่เกิน 64 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่องทางขับซ้ายสุด

การประกันภัยบุคคลที่สาม

ในประเทศเมียนมาร์ ใบอนุญาตขับขี่รถทุกประเภท ต้องทำประกันภัยบุคคลที่สามกับรัฐวิสาหกิจการประกันภัยของเมียนมาร์ ทั้งนี้สำหรับผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ สามารถถือได้โดยไม่ต้องมีการทำประกันภัย

ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ สปป. ลาว เป็นประเทศซึ่งไม่มีทางออกทางทะเล มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านเพียงห้าประเทศ การขนส่งทางบกจึงเป็นเส้นทางหลักในการเข้าสู่ประเทศ สปป. ลาว มีสะพานข้ามพรมแดน 2 แห่งเพื่อเข้าสู่ประเทศไทยผ่านทางแม่โขง และสะพานมิตรภาพ ออสเตรเลีย-ลาว-ไทย เชื่อมต่อเมืองหลวงของสปป. ลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) กับจังหวัดหนองคาย (Nong Khai) ในประเทศไทย สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมต่อจังหวัดสกลนครกับจังหวัดมุกดาหารในประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ซึ่งเชื่อมแม่น้ำโขงกับด่านจำปาสัก



ใน สปป.ลาว จะแบ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางบกระหว่างยานพาหนะที่เป็นเจ้าของโดยบริษัทขนส่ง และยานพาหนะที่เป็นเจ้าของโดยบุคคลและองค์กร กฎระเบียบจะแตกต่างกันตามประเภทของพาหนะ ยานพาหนะที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าของบริษัทใดบริษัทหนึ่ง และสินค้าที่มีลักษณะพิเศษต้องจดทะเบียนเป็นยานพาหนะสำหรับขนส่งสินค้า และต้องมีป้ายทะเบียนที่ยังไม่หมดอายุ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ รวมถึงการชำระค่าธรรมเนียมการใช้ถนนประจำปี และต้องส่งไปตรวจสอบด้านเทคนิค ซึ่งเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม นอกจากนี้ทั้งยานพาหนะที่ขนส่งสินค้าสำหรับบริษัทและขนส่งสินค้าที่มีลักษณะพิเศษต้องมีใบเบิกและใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

สำหรับยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าจากต่างประเทศ จะได้รับใบอนุญาตสำหรับขนส่งสินค้า 7 วัน สามารถต่ออายุได้ ณ ด้านตรวจหรือที่กรมศุลกากร ยานพาหนะที่ใช้ในสปป. ลาว จะต้องทำประกันชั้น 3 ที่ครอบคลุมทั้งผู้ขับขี่และสินค้า กฎหมายประกันภัย กำหนดไว้ว่า สัญญาประกันภัยใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลที่อาศัยหรือพำนักอยู่ ก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านทรัพย์สิน ต้องกระทำภายใต้บริษัทที่จดทะเบียนในสปป. ลาว ยานพาหนะที่ทำสัญญาจะต้องระบุประเภท มาตรฐานด้านเทคนิค และขอบเขตของการขนส่งภายใต้กฎหมาย ประกันภัยรถยนต์ และต้องทำผ่านบริษัทที่น่าเชื่อถือที่จดทะเบียนในสปป. ลาว เท่านั้น

การขับรถในสปป. ลาว

นครหลวงเวียงจันทน์ สปป. ลาว มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ประชาชนมีความต้องการซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้น 2-3 เท่า รถเล็ก อาทิเช่น ยี่ห้อ Kia, Hyundai, BYD และ Chery ล้วนเป็นที่นิยม ถึงแม้ว่าประชาชนส่วนใหญ่จะใช้รถจักรยานยนต์ในการสัญจร แต่เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานในประเทศที่ยังไม่ดีนัก ถนนมีไม่เพียงพอทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเช้า (ระหว่าง 8 – 9 นาฬิกา) ช่วงเที่ยง และช่วงเย็น (ระหว่าง 5 – 7 นาฬิกา) นครหลวงเวียงจันทน์ มีการซื้อขายรถยนต์จำนวนมากโดยเฉพาะรถยนต์มือสอง ยกตัวอย่างเช่น รถยนต์ SUVs ปี ค.ศ. 1993-2003 ซื้อขายกันที่ประมาณ 5,000-12,000 เหรียญสหรัฐ³ (หรือประมาณ 150,000 – 350,000 บาท) (ราคากลางอยู่ที่ประมาณ 9,000 เหรียญสหรัฐ) ซึ่งก่อนที่จะมีการซื้อขายสามารถนำไปเช็คสภาพ ณ อุที่นาเชื่อถือก่อน (ค่าใช้จ่ายประมาณ 10 เหรียญสหรัฐ) รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่นิยมใช้มากที่สุดสำหรับการเดินทาง 1-2 คน ในสปป. ลาว รถจักรยานยนต์ฮอนด้า เป็นรถที่ได้รับความนิยมในสปป.ลาว ราคาคันละประมาณ 1,600 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 47,800 บาท⁴ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถจักรยานยนต์ อยู่ที่ประมาณ 10 เหรียญสหรัฐ ใน สปป. ลาว สามารถจอดรถจักรยานยนต์ได้ทุกที่ ไม่ว่าจะเป็นทางเท้าหรือข้างทาง

หากต้องการขับรถเข้าสปป. ลาว ต้องมีใบขับขี่ระหว่างประเทศ หรือใบขับขี่ของสปป. ลาว ซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 90,000 กีบ⁵ (ประมาณ 10,200 บาท) โดยไม่จำเป็นต้องทดสอบการขับ เพียงมีใบอนุญาตขับขี่จากประเทศผู้ขอ โดยใบอนุญาตขับขื่อนี้จะมีอายุ 1 ปี นอกจากนี้ต้องมีประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (สำหรับรถมือสองจะใช้ประกันชั้น 3 เท่านั้น) ซึ่งเหมือนกรณีขับรถเข้าประเทศไทย ต้องใช้ประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย หากเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่ต้องแสดงใบอนุญาตขับขี่ เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย และเอกสารทางเทคนิค กรณีไม่มีเอกสารดังกล่าวข้างต้นต้องเสียค่าปรับประมาณ 20,000 กีบ (ประมาณ 2,270 บาท) สำหรับรถจักรยานยนต์ และ 50,000 กีบ (ประมาณ 5,670 บาท) สำหรับรถยนต์

³ <http://laosinfo.wikidot.com/vehicles>

⁴ 1 USD = 29.88 THB อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556

⁵ 1 กีบ = 0.0038 USD อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2556

กฎระเบียบด้านการจราจร

การจราจรในสปป. ลาว ใช้ช่องทางจราจรด้านขวา ผู้ใช้เส้นทางต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและกฎระเบียบการจราจรอย่างเข้มงวด ห้ามบุคคลหรือหน่วยงานใดสร้างสิ่งกีดขวางหรือสิ่ง ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือก่อให้เกิดความเสียหายในทรัพย์สินสาธารณะ หรือระบบสัญญาณการจราจร ต่างๆ ตามเส้นทาง ยานพาหนะทุกประเภทที่วิ่งด้วยเครื่องยนต์ต้องมีส่วนประกอบที่ถูกต้องตรงตามมาตรฐาน ทางเทคนิคของโรงงานที่ผลิต และระเบียบที่ออกภายใต้กระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้าง เช่น

- ต้องมีอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย
- มีห้ามล้อ (เบรก)
- มีไฟหน้า ไฟหลัง และไฟสัญญาณครบชุด
- มีกระจกมองหลัง
- แตร (ต้องไม่เกินระดับมาตรฐานเสียง)
- มีท่อไอเสีย (ไม่ส่งเสียงดังหรือควันดำเกินมาตรฐาน ที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม)
- ยานพาหนะทุกประเภทที่ขับเคลื่อนต้องมีป้ายทะเบียนพร้อมเอกสารครบถ้วน และต้องมี ประกันภัยตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตขับขี่

- ผู้ขับขี่รถจักรยาน ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 12 ปี
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องมีอายุ 15 ปีขึ้นไป ผู้ซึ่งมีอายุ 15 ปีแต่ไม่ถึง 18 ปี อนุญาตให้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ขนาดต่ำกว่า 100 ซีซี
- ผู้ขับขี่รถสามล้อ รถไถนา รถแทรกเตอร์ รถสี่ล้อขึ้นไปที่ใช้เครื่องยนต์ ต้องมีอายุ 18 ปีขึ้นไป
- ผู้ขับขี่รถขนส่งโดยสาร ต้องมีอายุ 25 ปีขึ้นไป
- ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ ต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งต้องผ่านการทดสอบตามหลักสูตร การเรียนการสอนขับรถอย่างครบถ้วน ใบอนุญาตขับขี่จะมีอายุ 5 ปี สามารถต่ออายุได้ภายหลัง หมดอายุสัญญาแต่ละครั้ง โดยผู้ขอต่ออายุต้องมีสุขภาพสมบูรณ์และมีใบรับรองแพทย์อย่าง ถูกต้อง และต้องปฏิบัติตามระเบียบของกระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์ และก่อสร้างอย่าง เคร่งครัด

กฎหมายของ สปป. ลาว กำหนดให้ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติที่อาศัยอยู่ใน สปป. ลาว เช่น นักการทูต ผู้เชี่ยวชาญ และพนักงานองค์กรระหว่างประเทศต้องใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของ สปป. ลาว แต่ก็ยอมรับใบอนุญาตขับขี่ประเทศอื่นที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่เป็นภาคี คู่สัญญาร่วมกัน ให้สามารถใช้ใบขับขี่ของประเทศที่เป็นภาคีได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนเป็นใบขับขี่ของสปป. ลาว ยกตัวอย่างเช่น สปป. ลาว ลงนามข้อตกลงกับประเทศเวียดนามในอนุสัญญาการจราจรทางถนน เมื่อวันที่ 8

พหุศักราช ค.ศ. 1968 ตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ภายในประเทศ ซึ่งเหมือนกับความตกลงร่วมกับประเทศอื่นๆ ในกลุ่มอาเซียน หากประเทศใดมีข้อตกลงร่วมกับสปป. ลาว ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ ที่มีอายุไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือต้องขอใบอนุญาตขับขี่จาก สปป. ลาว หากต้องการเปลี่ยนใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศเป็นใบอนุญาตขับขี่ของสปป. ลาว ต้องยื่นขอกับกรมการขนส่งและต้องได้รับการรับรองจากองค์กรหรือหน่วยงานที่ทำงานอยู่ พร้อมแนบสำเนาใบอนุญาตขับขี่เดิมพร้อมรูปถ่าย ใช้เวลาดำเนินการประมาณ 1-4 สัปดาห์

ระเบียบการขับขี่และการบรรทุก⁶ ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรดังนี้

- รถจักรยานยนต์ อนุญาตให้ขี่ได้ไม่เกิน 2 คน
- รถจักรยานยนต์ อนุญาตให้ผู้ใหญ่นั่งซ้อนได้ 1 คน และเด็กอายุไม่เกิน 11 ปี 1 คน
- รถสามล้อถีบและสามล้อพ่วง อนุญาตให้ขี่ได้ 3 คนรวมคนขับ
- รถประเภทสามล้อและสี่ล้อขึ้นไปที่ใช้เครื่องยนต์ อนุญาตให้บรรทุกได้ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 9 ของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและระเบียบของกระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์ และก่อสร้าง
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคน ต้องสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน
- ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือรถจักรยานทุกชนิดขี่เรียงกันตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป
- ห้ามขับเร็วเกินกำหนด
- ห้ามจอดรถในที่ห้ามจอด
- ห้ามบรรทุกสินค้า หรือผู้โดยสารเกินน้ำหนักหรือจำนวนที่กำหนด
- ห้ามผู้ขับขี่รถใช้โทรศัพท์ หรือดูทีวีขณะขับรถ
- ห้ามบรรทุกวัตถุอันตรายโดยไม่ได้รับอนุญาต ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 ของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
- กรณีที่พบอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บ ต้องช่วยนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล และแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหรือตำรวจทางหลวงทราบ

อัตราความเร็วในการขับขี่

1. ในเขตที่มีคนหนาแน่น (ตัวเมือง) ห้ามขับขี่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
2. นอกเขตคนหนาแน่น อนุญาตให้ขี่ดังนี้

⁶ กฎหมายระเบียบเกี่ยวกับการจราจรของประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

- สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล รถท่องเที่ยว รถโดยสารขนาดเล็ก หรือรถบรรทุกขนาดเล็ก บรรทุกไม่เกิน 3.5 ตัน ให้ขับขี่ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 - สำหรับรถโดยสาร รถขนาดใหญ่ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุกไม่เกิน 3.5 ตัน หรือรถที่ขับโดยผู้ขับขี่ใหม่ หรือขับรถไม่เกิน 2 ปี อนุญาตให้รถขับขี่ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3. ในเขตหรือนอกเขตที่มีคนหนาแน่น ห้ามรถยก รถชุด รถไถนา และรถเครื่องอื่นๆ ขับขี่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ราชอาณาจักรกัมพูชา



ถนนในประเทศกัมพูชา เป็นถนนที่ขับขี่ทางเดียว การขับพาหนะทุกประเภทต้องขับขี่ทางด้านขวา นอกจากจะเลี้ยวซ้าย ใบอนุญาตขับขี่พาหนะทุกประเภททั้งในประเทศและนานาชาติ จะออกโดยกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง กระทรวงมหาดไทยหรือกระทรวงกลาโหม โดยจะออกใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์เฉพาะ หรือรถที่ต้องการทักษะในการขับขี่เป็นพิเศษ เช่น รถถัง รถหุ้มเกราะ รถที่ใช้ทางราชการทหาร รถแข่ง รถสามล้อ และรถนำขบวน

ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ของประเทศกัมพูชา แบ่งออกเป็น 5 ประเภท คือ

1. ประเภท A สำหรับรถจักรยานยนต์และรถสามล้อ
 - A1 สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบตั้งแต่ 49-125 ลูกบาศก์เซนติเมตร
 - A2 สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร และพาหนะที่มีรถพ่วงหรือสามล้อ
2. ประเภท B
 - พาหนะที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 9 คน รวมทั้งผู้ขับขี่
 - รถบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 3.5 ตัน
 - พาหนะที่สามารถลากรถพ่วงที่มีน้ำหนักรวมกันไม่เกิน 0.75 ตัน
3. ประเภท C
 - รถบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักรวมเกิน 3.5 ตัน หรือมีรถพ่วง ซึ่งมีน้ำหนักรวมกันสูงสุดไม่เกิน 0.75 ตัน
4. ประเภท D สำหรับรถยนต์นั่งบุคคลธรรมดา
 - D1 พาหนะที่บรรทุกผู้โดยสารตั้งแต่ 10 ถึง 20 คน รวมผู้ขับขี่ และอาจจะมีรถพ่วง ซึ่งมีน้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 0.75 ตัน

- D2 พาหนะที่บรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 10 คน ขึ้นไปรวมผู้ขับขี่ และอาจมีรถพ่วงซึ่งมีน้ำหนักรวมกันไม่เกิน 0.75 ตัน

5. ประเภท E

- พาหนะประเภท B, C และ D ที่มีรถพ่วงน้ำหนักรวมกันมากกว่า 0.75 ตัน แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ประเภท E (B), ประเภท E (C) และ ประเภท E (D)

การออกใบอนุญาตขับขี่

1. ผู้ขับขี่สามารถขับพาหนะได้เฉพาะประเภทพาหนะที่ระบุในใบอนุญาตเท่านั้น ผู้พิการมีสิทธิขับพาหนะพิเศษและมีสิทธิได้รับใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้พิการ
2. ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ต้องต่ออายุก่อนที่ใบอนุญาตขับขี่จะหมดอายุ ผู้ฝ่าฝืนจะได้รับโทษปรับตามกฎหมาย
3. อายุของผู้ขับขี่ แบ่งเป็นประเภทดังนี้
 - a. ใบอนุญาตประเภท A1 ต้องมีอายุ 16 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
 - b. ใบอนุญาตประเภท A2 และ B ต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
 - c. ใบอนุญาตประเภท C และ D1 ต้องมีอายุ 22 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
 - d. ใบอนุญาตประเภท D2 และ E ต้องมีอายุ 24 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
4. ผู้ที่ถือใบอนุญาตประเภท A2 สามารถขับี่รถประเภท A1 ได้
5. ผู้ที่ถือใบอนุญาตประเภท B สามารถขับี่รถประเภท A1 ได้ รวมทั้งรถที่ใช้ทางการเกษตร หรือรถที่ติดเครื่องยนต์ โดยจำกัดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ไม่สามารถขับี่รถประเภท A2 หรือ C หรือ D1 หรือ D2 หรือ E ได้
6. ผู้ที่ขับพาหนะที่ติดอุปกรณ์ จำกัดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภท C
7. ผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตประเภท C ต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภท B หรือ D1 ก่อน
8. ผู้ที่ขับพาหนะประเภท C หรือ D1 หรือ D2 สามารถขับพาหนะในประเภท B ได้
9. ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประเภท C ไม่สามารถขับพาหนะในประเภท D2 ได้ แต่ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประเภท D2 สามารถขับพาหนะประเภท B หรือ C หรือ D1 ได้
10. การที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภท D1 ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาตประเภท B ก่อน
11. การที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภท D2 ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาตประเภท B หรือ C หรือ D1 ก่อน
12. การที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภท E ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาตประเภท B หรือ C หรือ D1 หรือ D2 ก่อน
13. ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตประเภท E มีสิทธิที่จะขับี่รถพ่วงที่มีน้ำหนักรวมกันสูงสุดเกิน 0.75 ตัน ขึ้นอยู่กับประเภทของใบอนุญาตขับขี่ เช่น E(B) หรือ E(C) หรือ E(D1) หรือ E(D2)

อายุการใช้งานของใบอนุญาตขับขี่

1. ใบอนุญาตขับขี่ประเภท A และ B สามารถใช้ได้จนกระทั่งผู้ถืออายุ 65 ปี แต่ต้องได้รับการตรวจสอบสุขภาพและต่ออายุทุกๆ 5 ปี
2. ใบอนุญาตขับขี่ประเภท C, D และ E มีอายุ 3 ปี ผู้ถือสามารถขอต่ออายุได้ทุก 3 ปี หลังจากที่มีการตรวจสอบสุขภาพเพื่อยืนยันว่าสามารถขับขี่ได้
3. ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภทที่มีอายุเกิน 65 ปี ต้องได้รับการตรวจสอบสุขภาพและต่ออายุทุก 2 ปี

ใบอนุญาตขับขี่ของประเทศกัมพูชาทุกใบจะมีช่องคะแนน 12 คะแนน หากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร คะแนนจะถูกหักออกไปในอัตราที่ต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น หัก 1 คะแนน กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือไม่สวมหมวกนิรภัย หัก 2 คะแนน กรณีขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนดตั้งแต่ 20-29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือ หัก 3 คะแนน กรณีที่ขณะขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในอากาศตั้งแต่ 0.25 ถึง 0.39 มิลลิกรัมต่อลิตร หรือในเลือดตั้งแต่ 0.50 ถึง 0.79 กรัมต่อลิตร หัก 4 คะแนน ในกรณีที่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนดตั้งแต่ 40-49 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และหัก 6 คะแนนกรณีที่เกิดอุบัติเหตุการเป่าลมหายใจเพื่อตรวจวัดอัตราแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด ซึ่งเมื่อคะแนนถูกหักหมด ใบอนุญาตขับขี่จะถูกยกเลิกทันที แต่หากถูกหักคะแนนไปแล้ว 3 ปี และผู้ขับขี่ไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรอีก ผู้ขับขี่จะได้รับคะแนนใหม่โดยอัตโนมัติ แต่ในกรณีที่บัตรคะแนนถูกหักไป แล้วผู้ขับขี่ต้องการที่จะเพิ่มคะแนน ต้องได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรที่จัดโดยกระทรวงการก่อสร้างและขนส่งเป็นระยะเวลา 2 วัน เมื่อผ่านการอบรมจะได้รับคะแนน 4 คะแนน แต่สูงสุดไม่เกิน 11 คะแนน ซึ่งผู้ขับขี่สามารถเข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรดังกล่าวได้ในระยะเวลา 2 ปีเท่านั้น

อัตราความเร็วในการขับขี่สำหรับพื้นที่ทั่วไป

ในเขตเมืองหรือชุมชน ผู้ขับขี่พาหนะทุกประเภท ต้องขับขี่ด้วยความเร็วสูงสุดไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถสามล้อ อัตราความเร็วสูงสุดไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

สำหรับพื้นที่นอกเมือง ผู้ขับขี่พาหนะทุกชนิด ต้องขับขี่ด้วยความเร็วสูงสุดไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยกเว้นรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมกันเกิน 35 ตันขึ้นไป จำกัดความเร็วที่ 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถที่มีรถพ่วง จำกัดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ความเร็วในการขับขี่สำหรับพื้นที่อันตราย

ในเขตเมืองหรือชุมชน ผู้ขับขี่พาหนะทุกประเภท ต้องขับขี่ด้วยความเร็วสูงสุดไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถจักรยานยนต์หรือรถสามล้อ กำหนดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

สำหรับพื้นที่นอกเมือง ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องขับขี่ด้วยความเร็วสูงสุดไม่เกิน 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับพาหนะที่มีน้ำหนักรวมกันไม่เกิน 35 ตัน ต้องมีระบบเบรกเพื่อควบคุมยาง ความเร็วสูงสุดของพาหนะที่มีน้ำหนักรวมกันเกิน 35 ตัน อยู่ที่ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ไม่จำเป็นต้องมีระบบเบรกเพื่อควบคุมยาง

ความเร็วในการขับขึ้นทางด่วน

ในเขตเมืองหรือชุมชน ผู้ขับขี่พาหนะทุกประเภท ต้องขับขี่ด้วยความเร็วสูงสุดไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

สำหรับพื้นที่นอกเมือง กำหนดอัตราความเร็วสูงสุดไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยกเว้นรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมกันมากกว่า 35 ตันขึ้นไป จำกัดความเร็วที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถแทรกเตอร์ และรถพ่วง จำกัดความเร็วที่ 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยกเว้นรถตำรวจ ทหาร ทหารตำรวจ รถดับเพลิง รถพยาบาล และรถที่ติดไซเรนและสัญญาณไฟพิเศษที่กำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่

กฎระเบียบการจราจรในประเทศกัมพูชา

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย หากฝ่าฝืนจะต้องเสียค่าปรับจำนวน 5-7 หมื่นเรียล (Riel)
2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้กระจกมองข้างทั้งสองข้าง
3. ผู้ขับขี่รถทุกประเภทในประเทศกัมพูชา ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ของประเทศกัมพูชา หากฝ่าฝืนต้องเสียค่าปรับประมาณ 50 เหรียญสหรัฐฯ หรือจำคุก 2-3 เดือน
4. ผู้ขับขี่และผู้โดยสารด้านหน้ารถต้องคาดเข็มขัดนิรภัย
5. ผู้ขับขี่ ต้องละเว้นการดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ระดับตั้งแต่ 0.5 มิลลิกรัมต่อเลือด 1 ลิตร หรือตั้งแต่ 0.25 มิลลิกรัมต่อเลือด 1 ลิตร
6. ห้ามมิให้ใช้โทรศัพท์ระหว่างการขับรถ แต่ใช้ได้เมื่อใช้ร่วมกับอุปกรณ์สายต่อ

ขณะทำการขนส่ง รถทุกคันต้องถือเอกสารที่ออกให้โดยกระทรวงการก่อสร้างและการขนส่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. เอกสารแสดงลักษณะรถและป้ายทะเบียน
2. ใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องตามประเภทของรถ
3. เอกสารการตรวจสภาพรถ
4. ใบอนุญาตให้รถใช้งานสำหรับธุรกิจการขนส่ง
5. ใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่ง
6. เอกสารประกันภัยซึ่งออกโดยบริษัทประกันภัย
7. เอกสารใบอนุญาตอื่นๆที่ออกโดยหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

กรณีการบรรทุกสินค้า ต้องไม่เกินน้ำหนักสูงสุดของเพลาน้ำหนักที่จะรับได้ และต้องไม่เกินกำหนดที่บริษัทประกอบรถกำหนดไว้ รวมถึงไม่เกินน้ำหนักที่ได้รับอนุญาต ดังนี้

1. น้ำหนักสูงสุดลงเพลาของรถยนต์ รถพ่วง หรือกึ่งพ่วง จำกัดดังนี้
 - a. ยานพาหนะที่มีเพลาดียว 2 ล้อ จำกัดน้ำหนักที่ 6 ตัน
 - b. ยานพาหนะที่มีเพลาคู่ 4 ล้อ จำกัดน้ำหนักที่ 11 ตัน
 - c. ยานพาหนะที่มีเพลาดียว 4 ล้อ จำกัดน้ำหนักที่ 10 ตัน
 - d. ยานพาหนะที่มีเพลาคู่ 8 ล้อ จำกัดน้ำหนักที่ 19 ตัน
 - e. ยานพาหนะที่มี 12 ล้อ จำกัดน้ำหนักที่ 24 ตัน
2. น้ำหนักรวมสูงสุดของรถที่ได้รับอนุญาต กำหนดไว้ดังนี้
 - a. รถที่มี 2 เพลา ประกอบด้วย เพลาหน้า 2 ล้อ และเพลาลัง 4 ล้อ น้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 16 ตัน
 - b. รถที่มี 3 เพลา ประกอบด้วย เพลาหน้า 2 ล้อ และเพลาสอง 2 เพลาๆ ละ 2 ล้ออยู่ข้างหลังรถ รวม 8 ล้อ น้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 25 ตัน
 - c. รถที่มี 4 เพลา ประกอบด้วย เพลาหน้า 4 ล้อ และอีก 2 เพลาอยู่ข้างหลังรถที่มี 8 ล้อ น้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 30 ตัน
3. การจำกัดน้ำหนักสูงสุดของรถที่ได้รับอนุญาตในลักษณะรถพ่วง จะต้องอยู่ในกฎข้อบังคับ คือ 40 ตัน สำหรับรถบรรทุกที่มีหางลาก ประกอบด้วย 5 เพลาขึ้นไป
4. การจำกัดน้ำหนักสูงสุดของรถที่ได้รับอนุญาตในลักษณะรถกึ่งพ่วงจะต้องอยู่ในกฎข้อบังคับ ดังนี้คือ
 - a. รถที่มีพ่วง 4 เพลา ประกอบด้วย เพลาหน้า 2 ล้อ และเพลาลัง 4 ล้อ และเพลาคู่ของรถพ่วงที่มี 8 ล้อ จำกัดน้ำหนักสูงสุดที่ 35 ตัน
 - b. รถกึ่งพ่วงที่มี 5 เพลาขึ้นไป จำกัดน้ำหนักสูงสุดที่ 40 ตัน

ขนาดของรถ

รถยนต์ที่มีส่วนพ่วง หรือรถกึ่งพ่วงที่ไม่ได้บรรทุกสิ่งของใดๆ จะต้องมีลักษณะดังนี้

1. ความกว้างสูงสุดของรถต้องไม่เกิน 2.5 เมตร นอกจากรถที่ติดตั้งเครื่องมือต้องไม่เกิน 3 เมตร
2. ความสูงสูงสุดไม่เกิน 4.2 เมตร
3. ความยาวสูงสุดของรถแต่ละคันต้องไม่เกิน 12.2 เมตร
4. ความยาวสูงสุดของรถที่พ่วงรถกึ่งพ่วง ต้องไม่เกิน 16 เมตร



ประเทศมาเลเซีย

ใบอนุญาตขับรถ

โดยทั่วไปแล้วกรมขนส่งทางบกของประเทศมาเลเซีย (Road Transport Department) จะเป็นผู้ออกใบอนุญาตขับรถให้กับบุคคลทั่วไปที่มีอายุตั้งแต่ 17 ปีขึ้นไป (สำหรับรถยนต์) และ 16 ปีขึ้นไป (สำหรับจักรยานยนต์) ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาตขับรถก่อน ใบอนุญาตขับรณานาชาติ สามารถนำมาใช้ได้ภายใน 3 เดือน หากต้องการพำนักอยู่ในประเทศมาเลเซียมากกว่า 3 เดือน ควรเปลี่ยนใบอนุญาตขับรถเป็นของมาเลเซีย

ใบอนุญาตขับขี่ในประเทศมาเลเซีย แบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

1. ใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้เริ่มต้น (Learner's Driving License: LDL) ผู้ฝึกหัดจะได้รับใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้เริ่มต้นจากโรงเรียนสอนขับรถยนต์ ซึ่งต้องเข้ารับการฝึกอบรมทฤษฎีด้านความปลอดภัยเป็นเวลา 6 ชั่วโมง และอบรมหลักสูตรการซ่อมบำรุงด้วยตนเองอีก 5 ชั่วโมง เมื่อผ่านการทดสอบจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยจะเป็นป้ายอักษรตัว “L” บนพื้นสีแดงและต้องติดไว้ที่พาดหน้า สำหรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถต่ออายุใหม่ได้ทุกๆ 3 หรือ 6 เดือน แต่ไม่เกิน 2 ปี หากครบกำหนด 2 ปีแล้วจะต้องเริ่มทดสอบใหม่อีกครั้ง
2. ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว (Probationary Driving License: P) ออกให้กับผู้ที่ผ่านการสอบขับขี่ทั้งทางทฤษฎีและปฏิบัติ เมื่อผ่านการสอบจะได้รับใบอนุญาตทดลองขับขี่ ซึ่งมีสัญลักษณ์ตัวอักษร “P” บนกรอบสีเหลี่ยมผืนผ้า พื้นหลังสีแดง โดยต้องติดสัญลักษณ์นี้ทั้งด้านหน้าและด้านหลังพาดหน้า ผู้เริ่มขับขี่จะมี 10 คะแนน โดยคะแนนจะถูกหักออกไปตามแต่กรณีการทำผิดหรือการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยใบอนุญาตจะถูกเพิกถอนหากคะแนนทั้ง 10 ถูกหักจนหมด ใบอนุญาตนี้สามารถเปลี่ยนได้เมื่อครบกำหนด 2 ปี หากพ้นกำหนดจะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมด
3. ใบอนุญาตขับขี่ (Competence Driving License: CDL) ออกให้กับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว 2 ปี ใบอนุญาตขับขี่ประเภทนี้จะมี 15 คะแนน สามารถต่ออายุใหม่ได้ทุกๆ 1 ปี 2 ปี 3 ปี หรือ 5 ปี
4. ใบอนุญาตขับขี่เชิงพาณิชย์ (Vocational Driving License: VDL หรือ Commercial Driving License) เป็นใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้กับผู้ขับรถยนต์สาธารณะ เช่น รถโดยสารและรถบรรทุก ซึ่งออกให้โดยกรมการขนส่งทางถนน และคณะกรรมการการออกใบอนุญาตเชิงพาณิชย์
5. ใบอนุญาตขับขีนานาชาติ (International Driving Permit: IDP) สำหรับชาวมาเลเซียที่ต้องการขับรถในต่างประเทศ แต่สำหรับชาวต่างชาติ สามารถใช้ใบขับขี่จากประเทศของตนมาใช้ได้ ขึ้นอยู่กับประเภทใบอนุญาต โดยจะมีอายุ 1 ปี

ชนิดของใบอนุญาตขับขี่

1. ชนิด A คือ ใบอนุญาตขับขี่ผู้พิการ
2. ชนิด B คือ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
 - B1 คือ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ความจุกระบอกสูบไม่เกิน 500 ซี.ซี.
 - B2 คือ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ความจุกระบอกสูบไม่เกิน 250 ซี.ซี.
3. ชนิด C คือ ใบอนุญาตขับขี่รถสามล้อ
4. ชนิด D คือ ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์นั่งที่มีน้ำหนัก ไม่เกิน 3,000 กิโลกรัม
5. ชนิด E คือ ใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก
 - E1 คือ ใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 7,500 กิโลกรัม
 - E2 คือ ใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 5,000 กิโลกรัม
6. ชนิด F คือ ใบอนุญาตขับขี่รถแทรกเตอร์ หรือเครื่องจักรขนาดเล็ก (ขับเคลื่อนด้วยล้อยาง) ที่มีน้ำหนักเปล่าไม่เกิน 5,000 กิโลกรัม
7. ชนิด G คือ ใบอนุญาตขับขี่รถแทรกเตอร์ หรือเครื่องจักรขนาดเล็ก (ขับเคลื่อนด้วยสายพาน) ที่มีน้ำหนักเปล่าไม่เกิน 5,000 กิโลกรัม
8. ชนิด H คือ ใบอนุญาตขับขี่รถแทรกเตอร์ หรือเครื่องจักรขนาดใหญ่ (ขับเคลื่อนด้วยล้อยาง) ที่มีน้ำหนักเปล่าไม่เกิน 5,000 กิโลกรัม
9. ชนิด I คือ ใบอนุญาตขับขี่รถแทรกเตอร์ หรือเครื่องจักรขนาดใหญ่ (ขับเคลื่อนด้วยสายพาน) ที่มีน้ำหนักเปล่าไม่เกิน 5,000 กิโลกรัม

กฎระเบียบจราจรในประเทศมาเลเซีย

- ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องมีอายุ 17 ปีขึ้นไป (รถจักรยานยนต์ 16 ปี)
- การขับขี่ในประเทศมาเลเซียจะขับขี่ซ้าย เลนสวนทางเดินรถด้านขวา ผู้ขับขี่ต้องติดป้ายการเสียภาษีรถยนต์ไว้ในที่ๆ สามารถมองเห็นได้ชัดเจน
- ป้ายทะเบียนรถยนต์ต้องติดในที่ๆ มองเห็นได้อย่างชัดเจน
- ประกันรถยนต์ต้องไม่หมดอายุ
- ผู้ขับขี่และผู้นั่งข้างคนขับต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดการขับขี่
- ผู้ขับขี่ต้องแสดงใบอนุญาตขับขี่ทุกครั้งที่ได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่หรือ ณ จุดตรวจของกรมการขนส่งทางบก
- ห้ามผู้ขับขี่ขับรถเมื่อมีสภาพมึนเมา หรือมีสุขภาพอ่อนเพลีย ไม่มีแรงพอที่จะบังคับรถให้อยู่ในความปลอดภัยได้

อัตราความเร็วในการขับขี่

การขับขี่รถยนต์ในประเทศมาเลเซีย กำหนดอัตราความเร็วบนทางด่วนที่ 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับเส้นทางที่เป็นไหล่เขาหรือใกล้เขตเมือง กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับเส้นทางหลักจำกัดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทางโทความเร็วอยู่ที่ 60-90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศมาเลเซีย แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. การประกันภัยรถยนต์ขั้นพื้นฐาน คือ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งให้ความคุ้มครองต่อความสูญเสียของชีวิต หรือบาดเจ็บของผู้ประสบภัยรถยนต์
2. การประกันภัยบุคคลที่สาม คือ การประกันภัยรถยนต์ที่คุ้มครองต่อความสูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บของบุคคลที่สาม ครอบคลุมความเสียหายต่อทรัพย์สินและความสูญเสียขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนด ผู้เอาประกันภัยสามารถเพิ่มความคุ้มครองในเรื่องไฟไหม้ และการโจรกรรม รวมถึงความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นกับยานพาหนะของตน
3. การประกันภัยขั้นหนึ่ง การประกันภัยในลักษณะนี้ ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็น การคุ้มครองผู้ขับขี่ และการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ความเสียหาย หรือการสูญเสียจากไฟไหม้ หรือการโจรกรรม รวมถึงการคุ้มครองบุคคลที่ 3

ประเทศไทย



ใบอนุญาตขับรถในประเทศไทย แบ่งออกเป็น 11 ชนิด คือ

1. ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว
 - a. ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว
 - b. ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว
 - c. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว
2. ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
3. ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
4. ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ
5. ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ
6. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

7. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
8. ใบอนุญาตขับรถบดถนน
9. ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์
10. ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก (1) ถึง (9)
11. ใบอนุญาตขับรถตามความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

คุณสมบัติของผู้ที่สามารถทำใบอนุญาตขับรถ

1. ต้องเป็นบุคคลที่มีอายุ 15 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป สำหรับผู้ที่ต้องการขอมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์
2. ต้องเป็นบุคคลที่มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป สำหรับผู้ที่ต้องการขอมีใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคล
3. มีความรู้และความสามารถในการขับรถ
4. มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
5. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
6. ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ
7. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
8. ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
9. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ
10. สำหรับผู้ที่มีร่างกายพิการ ดังต่อไปนี้ เมื่อต้องการมีใบอนุญาตขับรถชนิด จักรยานยนต์ ต้องขอคำปรึกษาจากเจ้าหน้าที่ขนส่งฯ ก่อนจึงจะทำได้
 - แขนขาดข้างเดียว
 - ขาขาดข้างเดียว
 - ตาบอดข้างเดียว
 - ลำตัวพิการ
 - หูหนวก

หลักฐานที่ใช้ในการขอใบอนุญาตขับรถ

1. บัตรประจำตัวประชาชน บัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชน หรือใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว พร้อมภาพถ่าย
2. สำเนาหรือภาพถ่ายสำเนาทะเบียนบ้านหรือใบสำคัญถิ่นที่อยู่
3. ใบรับรองแพทย์
4. ถ้ามีหลักฐานดังต่อไปนี้ให้นำมาด้วยพร้อมภาพถ่าย

- ใบอนุญาตเป็นผู้ขับขี่รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร
- ใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกับที่ขอรับใบอนุญาต ซึ่งรัฐบาลต่างประเทศออกให้ (พร้อมคำแปลภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษจากสถานทูต)
- ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ

กรณีเป็นชาวต่างประเทศและมีความประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถไทยจะต้องเตรียมหลักฐานดังต่อไปนี้

1. หนังสือเดินทาง และ VISA ประเภท NON-IMMIGRANT พร้อมภาพถ่าย
2. หนังสือรับรองถิ่นที่อยู่จากสถานทูต หรือหน่วยราชการ
3. ใบรับรองแพทย์

ถ้ามีหลักฐานดังต่อไปนี้ให้นำมาด้วยพร้อมภาพถ่าย

- ใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกับที่ขอรับใบอนุญาต ซึ่งรัฐบาลต่างประเทศออกให้ (พร้อมคำแปลภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษจากสถานทูต)
- ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ

หน่วย: บาท

ลำดับ	ชนิด	ค่าธรรมเนียม	อายุ (ปี)
1	ค่าคำขอ	5	-
2	ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ	500	1
3	ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว	100	1
4	ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล	500	5
5	ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว	50	1
6	ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	250	5
7	ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ	300	3
8	ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว	50	1
9	ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	250	5
10	ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ	150	3
11	ใบอนุญาตขับรถบดถนน	250	5
12	ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์	250	5
13	ใบแทนใบอนุญาตขับรถตลอดชีพ	100	-
14	การแก้ไขรายการ	50	-
15	ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ	200	-
16	ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ	200	-
17	ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร, ผู้บริการ	100	-
18	ใบแทนใบอนุญาตผู้ประจำรถ	30	-

ที่มา: www.dlt.go.thขั้นตอนการทดสอบใบอนุญาตขับรถ

1. ทดสอบสมรรถภาพของร่างกาย ดังต่อไปนี้
 - (1) ทดสอบปฏิกิริยา ทดสอบความสามารถในการใช้เบรกเท้ารวม 3 ครั้ง หากสามารถเหยียบเบรกได้ในระยเวลาน้อยกว่า หรือเท่ากับ 0.75 วินาที 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบ
 - (2) ทดสอบสายตา ได้แก่
 - สายตาทางกว้าง ถ้าสามารถมองเห็นทั้งด้านซ้ายและด้านขวา เป็นมุมกว้างข้างละ 75 องศา 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบ
 - สายตาทางลึก ทดสอบการมองเห็นในระยะ 2.50 - 3.50 เมตร รวม 3 ครั้ง หากผลการทดสอบห่างจากจุดที่กำหนดไม่เกินกว่า 1 นิ้ว 2 ใน 3 ครั้ง ให้ถือว่าผ่านการทดสอบ
 - สายตาบอดสี เป็นการทดสอบสายตาในการมองเห็นสีต่างๆ คือ สีเขียว สีเหลือง สีแดง โดยอาจเป็นการทดสอบจากเครื่องทดสอบ หรืออ่านแผ่นภาพทดสอบ
2. อบรมความรู้เกี่ยวกับ การขับรถอย่างปลอดภัย มารยาทในการขับรล และกฎหมายจราจร ใช้เวลาในการอบรม 2 ชั่วโมง
3. การสอบข้อเขียน (ใช้ระบบคอมพิวเตอร์) ผู้เข้ารับการทดสอบข้อเขียนต้องทดสอบความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ตามชนิดของใบอนุญาต กรณีเป็นการทดสอบสำหรับการขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ต้องทดสอบความรู้เกี่ยวกับถนนและทางหลวงในเขตจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรลนั้นด้วย แบบทดสอบข้อเขียนเป็นแบบปรนัย มี 30 ข้อ ๆ ละ 1 คะแนน โดยใช้เวลาทดสอบประมาณ 30 นาที และต้องได้คะแนน 23 คะแนน ขึ้นไป จึงถือว่าผ่านการทดสอบ ส่วนรถจักรยานยนต์ แต่ละชุดมี 20 ข้อ และต้องได้คะแนน 15 คะแนนขึ้นไป จึงถือว่าผ่านการทดสอบ
4. การทดสอบภาคปฏิบัติ ในการทดสอบปฏิบัติขับรลนั้นจะมีการทดสอบดังต่อไปนี้

ท่าที่ 1 การขับรลเดินหน้าและหยุดรถเทียบทางเท้า

1. ด้านซ้ายของรถต้องขนานขอบทางและห่างจากขอบทางไม่เกิน 25 เซนติเมตร
2. กันชนหน้าหรือล้อหน้าสุดหรือขอบล้อสำหรับที่ไม่มีกันชนหน้าต้องไม่ล้ำเกินจุดหยุดรถข้างทาง และต้องอยู่ห่างจากจุดหยุดรลนั้น ไม่เกิน 1 เมตร
3. ต้องไม่ขับรลป็นทางเท้าหรือขอบทาง

ท่าที่ 2 การขับรลเดินหน้าและถอยหลังในทางตรง ให้เลือกทดสอบแบบใดแบบหนึ่ง ดังนี้

แบบที่ 1 ให้ขับรลเดินหน้าและถอยหลังออกโดยตลอดช่องเดินรล ซึ่งประกอบด้วยหลักที่ตั้งไว้ในแนวตรงขนานกัน 2 แถว มีความยาวประมาณ 10 - 12 เมตร หลักแต่

ละหลักในแถวเดียวกัน มีระยะห่าง 1.5 เมตร ส่วนความกว้างของช่องเดินรถเท่ากับ ความกว้างสุดของตัวรถบวกกับอีก 50 เซนติเมตร ต้องไม่ขับรถชนหรือเบียดหลัก

แบบที่ 2 ให้ขับรถเดินหน้าถอยหลังเข้าช่องทางที่กำหนดซึ่งมีขนาดความกว้าง 2.50 เมตร ล้อรถต้องไม่ทับเส้นแบ่งช่องทาง ไม่ชน หรือป็นขอบทาง

ท่าที่ 3 การขับรถถอยหลังเข้าจอด

นำรถถอยหลังเข้าจอด โดยท้ายรถต้องตั้งฉากกับขอบทาง ล้อรถต้องไม่ทับเส้นแบ่งช่องทาง ไม่ชน หรือไม่ตกขอบทาง แต่ให้ชนหรือเบียดขอบทางได้

ท่าที่ 4 การกลับรถให้กลับรถในช่องเดินรถ

ซึ่งประกอบด้วยหลักที่ตั้งไว้ขนานกัน 2 แถว มีความยาวประมาณ 10 - 12 เมตร หลักในแต่ละแถว ห่างกัน 1.5 เมตร ส่วนความกว้างของช่องเดินรถเท่ากับความยาวของรถ บวกกับอีก 2 เมตร ต้องไม่ขับรถชน หรือเบียดหลัก ตั้งแต่เริ่มขับรถเพื่อกลับรถ จนกระทั่งกลับรถแล้วเสร็จต้องไม่เปลี่ยนเกียร์เกินกว่า 7 ครั้ง

ท่าที่ 5 การหยุดรถและออกรถบนถนนลาด

ให้ขับรถในทางตรงด้วยความเร็วประมาณ 20 - 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แล้วหยุดรถตรงแนวเส้นที่กำหนดกันชนหน้า หรือล้อหน้าสุดสำหรับรถที่ไม่มีกันชนหน้า ต้องไม่ล้ำหรือต่ำกว่าแนวเส้นที่กำหนดเกินกว่า 1 เมตร

ท่าที่ 6 การหยุดรถและออกรถบนถนนลาด

ให้ขับรถบนเนินหรือสะพานโค้งแล้วหยุดรถบนเชิงลาดของเนินหรือสะพานโค้งนั้น โดยให้กันชนหน้า อยู่ระหว่าง กึ่งกลางเนิน หรือส่วนบนสุดของสะพานโค้ง แล้วออกรถข้ามเนิน หรือสะพานโค้งนั้นไปโดยปลอดภัย ต้องไม่ขับรถในลักษณะที่อาจ เกิดอันตรายหรือเสี่ยงคล้อย หรือเป็นเหตุให้ตัวรถเคลื่อนถอย จากจุด ที่หยุดเกินกว่า 1 เมตร หรือเครื่องยนต์ดับเกินกว่า 2 ครั้ง

ท่าที่ 7 การขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร

ให้ขับรถโดยปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร เช่น การเลี้ยวรถ การหยุดรถ การชะลอความเร็วเพื่อหยุดรถ เป็นต้น ที่กำหนดไว้ตามจุดต่าง ๆ บนเส้นทางการทดสอบขับรถไม่น้อยกว่า 5 เครื่องหมาย และต้องให้สัญญาณให้ถูกต้องทุกเครื่องหมาย โดยใช้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือ ประกอบด้วย เว้นแต่ผู้ขอรับใบอนุญาต ขับรถจักรยานยนต์ ให้ใช้เฉพาะสัญญาณมือประกอบเท่านั้น นอกจากต้องปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรที่กำหนดแล้ว ต้องปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร ดังนี้ด้วย

- เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้าย เช่น ป้ายหยุด เป็นต้น

- เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง เช่น เส้นประ เส้นทึบ เป็นต้น

โดยการทดสอบขับรถทุกชนิด (ยกเว้นรถจักรยานยนต์ รถแทรกเตอร์ รถบดถนน) ให้ทดสอบขับรถจำนวน 3 ท่า จาก 7 ท่า (ตามความเหมาะสมของสนามทดสอบ)

การทดสอบขับรถจักรยานยนต์ ให้ทดสอบเฉพาะท่าที่ 7

*** เมื่อผ่านการทดสอบแล้วจะได้รับใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราว มีกำหนด 1 ปี จากนั้นจึงขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลมีกำหนด 5 ปี เมื่อใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราวมีอายุครบ 1 ปี แล้ว และมีได้นำมาเปลี่ยนประเภท หากขาดอายุเกิน 1 ปีแต่ไม่เกิน 3 ปี จะต้องทดสอบข้อเขียนใหม่ หากขาดอายุเกิน 3 ปี จะต้องทำการทดสอบใหม่ทั้งหมด

คุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ

1. ใบอนุญาตขับรถชนิดส่วนบุคคลหนึ่งปีหรือตลอดชีพ
2. หนังสือเดินทาง พร้อมภาพถ่าย
3. บัตรประจำตัวประชาชน บัตรอื่นที่ใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชน หรือใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวพร้อมภาพถ่าย
4. สำเนาหรือภาพถ่ายสำเนาทะเบียนบ้าน หรือหนังสือรับรองถิ่นที่อยู่จากสถานทูต หรือหน่วยราชการ

การประกันภัยรถยนต์ คือ การประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์

1. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หมายถึง การประกันภัยรถยนต์ที่ถูกบังคับโดยกฎหมาย เพื่อความคุ้มครองต่อความสูญเสียของชีวิต ร่างกายบุคคล ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ ในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่เรียกว่า "พระราชบัญญัติ" คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 (พ.ร.บ.) เพื่อให้ประชาชน ผู้ประสบภัย ได้รับความคุ้มครอง และการชดเชยค่าเสียหายที่แน่นอน รวดเร็ว และเป็นธรรม จึงได้กำหนดให้มีพระราชบัญญัติฯ ขึ้นใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2536
2. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ หมายถึง การประกันภัยที่เกิดขึ้น โดยความสมัครใจของเจ้าของรถยนต์ ผู้ครอบครองรถยนต์หรือผู้ขับขี่รถยนต์โดยไม่ได้เกิดจากการถูกบังคับโดยกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตาม การประกันภัยรถยนต์ ที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย ในตลาดประกันภัยในปัจจุบันนี้เป็นการ ประกันภัยในภาคสมัครใจ

กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจแบบใหม่ แบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ

1. กรมธรรม์แบบไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ (UN-Named Driver) เป็นกรมธรรม์แบบเดิมที่คุ้มครองผู้ขับขี่คนใดก็ได้ที่ผู้เอาประกันภัยยินยอมให้ขับขี่เสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัย

2. กรรมธรรมแบบระบุชื่อผู้ขับขี่ (Named Driver) เป็นกรรมธรรมแบบใหม่ที่น่าเอาอายุผู้ขับขี่มาเป็นองค์ประกอบในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย และคุ้มครองแต่ผู้เอาประกันภัยต้องร่วมรับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้นของอุบัติเหตุแต่ละครั้งด้วย กรรมธรรมแบบนี้ผู้เอาประกันภัยต้องเป็นบุคคลธรรมดาที่ใช้รถส่วนบุคคล และสามารถระบุชื่อผู้ขับขี่ได้ ไม่เกิน 2 คน

ประเภทของกรรมธรรมและความคุ้มครอง

การประกันภัยรถยนต์ แบบใหม่ มีความคุ้มครองให้เลือก 3 ประเภท คือ

ประเภท 1 ให้ความคุ้มครองครอบคลุมมากที่สุด คือ

- ความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก และผู้โดยสารในรถ
- ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก
- ความเสียหายของตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย
- ความเสียหายต่อตัวรถยนต์เนื่องจากไฟไหม้ และการสูญหาย

ประเภท 2 ผู้เอาประกันภัยประเภทนี้ จะได้รับความคุ้มครอง คือ

- ความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก และผู้โดยสารในรถ
- ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก
- ความเสียหายต่อตัวรถยนต์เนื่องจากไฟไหม้ และการสูญหาย

ประเภท 3 ซึ่งเป็นประเภทที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ดังนี้

- ความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก และผู้โดยสารในรถ
- ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

ภาคผนวก 6

เพื่อเป็นการขจัดปัญหาและอุปสรรคทางการค้า และเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงก่อให้เกิดความพยายามร่วมมือระหว่างประเทศ ในการจัดทำกรอบความตกลงต่างๆ เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ในการขนส่งสินค้าร่วมกัน ไม่ว่าจะเป็น เส้นทางจราจร ศุลกากร ยานพาหนะ พิธีการตรวจ ณ จุดพรมแดน การขนส่งสินค้าอันตรายและของเน่าเสีย รวมถึงการทำงานของผู้นับถือ ซึ่งประเทศในภูมิภาคอาเซียนได้ร่วมกันจัดทำกรอบความตกลงเพื่อส่งเสริมความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนได้แก่

1. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) เป็นความตกลงระดับภูมิภาค ซึ่งประกอบด้วยประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 10 ประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยการจัดทำกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่ง การค้าและศุลกากรให้ง่ายและมีความเป็นเอกภาพ และเพื่อการจัดตั้งระบบการขนส่งผ่านแดนให้มีความเป็นเอกภาพและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ กรอบความตกลงยังกำหนดให้ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดน จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางเทคนิคอันเกี่ยวกับคุณสมบัติของรถ การประกันภัย ระบบศุลกากร มาตรการตรวจโรคในพืชและคน แต่กรอบความตกลงนี้ ห้ามมิให้มีการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษจากประเทศภาคีนั้นๆ และไม่อนุญาตให้ขนส่งสินค้าต้องห้ามหรือสินค้าที่ถูกจำกัดผ่านดินแดนประเทศภาคี อีกทั้งยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของประเทศภาคี รวมทั้งคนและสินค้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบภายในของประเทศภาคีที่ใช้บังคับอยู่ ซึ่งประเทศภาคีจะต้องบังคับใช้กฎหมายและระเบียบภายในของตนอย่างเท่าเทียมกัน โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อการขนส่งผ่านแดนของประเทศภาคีอื่นๆ
2. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) มีวัตถุประสงค์ที่จะให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกหนึ่ง สามารถประกอบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบในอีกประเทศหนึ่ง โดยความตกลงนี้ได้มีการลงนามเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 ประกอบด้วยบทนิยามศัพท์ ขอบเขตการบังคับใช้ หลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ความรับผิดชอบของผู้ส่ง การบอกกล่าว การเรียกร้อง การฟ้องคดี และกำหนดเวลา เขตอำนาจและอำนาจในการดำเนินคดี ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง และบทเบ็ดเตล็ดอื่น ซึ่งความตกลงนี้ จะมีผลใช้บังคับแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนในประเทศภาคีและใช้บังคับแก่การระงับข้อพิพาทในทางแพ่ง อันเกี่ยวกับสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
3. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the Facilitation of Inter-state Transport) เป็นความตกลงระดับ

ภูมิภาค ซึ่งจัดทำขึ้นโดยประเทศสมาชิกอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศภาคี เพื่อปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการค้าและระบบศุลกากรระหว่างประเทศภาคีให้มีความเป็นเอกภาพและสอดคล้องกัน และเพื่อจัดตั้งระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้มีประสิทธิภาพ โดยกรอบความตกลงฯ นี้ กำหนดให้ประเทศภาคีต้องให้สิทธิในการขนส่งข้ามแดนแก่ประเทศภาคีอื่น โดยการอนุญาตให้ผู้ประกอบการที่จัดตั้งในประเทศภาคีหนึ่งอย่างถูกต้องตามกฎหมาย สามารถประกอบกิจการขนส่งสินค้าข้ามแดนในประเทศภาคีอื่นได้ และให้สิทธิในการขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงที่มาจากประเทศภาคีอื่นได้ แต่จะทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศภาคีอื่นไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากประเทศภาคีนั้น ซึ่งกรอบความตกลงฯ นี้ยังกำหนดเงื่อนไขทางเทคนิคเกี่ยวกับยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดน การประกันภัย การปรับปรุงกระบวนการและพิธีการศุลกากรให้ง่ายและมีความสอดคล้องกัน และกำหนดให้ประเทศภาคี จะต้องอำนวยความสะดวกที่จะตรวจสอบศุลกากรแก่สินค้าที่จะขนส่งข้ามแดนร่วมกัน ณ ที่ทำการพรมแดน แต่เนื่องมาจากประเทศมาเลเซีย มีการตั้งข้อสงวนในการให้ความเห็นชอบต่อร่างกรอบความตกลงฯ ด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และยืนยันให้มีการพิจารณาร่างความตกลงดังกล่าวอีกครั้ง ในขณะที่ประเทศสมาชิกทั้ง 9 ประเทศได้ให้ความเห็นชอบต่อร่างกรอบความตกลงฯ นี้แล้ว ทำให้ปัจจุบันร่างกรอบความตกลงฯ นี้จึงยังไม่มีผลบังคับใช้

4. **ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง** (GMS Cross-Border Transport Agreement – CBTA) เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับอนุภูมิภาค ซึ่งมีประเทศสมาชิก 6 ประเทศ ประกอบด้วย ไทย เมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน) โดยได้ริเริ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 และมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก ความตกลงฯ นี้มีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตรและการบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีทางการค้า ให้เกิดการพัฒนาในระดับมหภาค นอกจากนี้ยังส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามพรมแดน และส่งเสริมการประกอบการขนส่งสินค้าและคนโดยสารทางถนน รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยการทำให้กฎหมาย กฎระเบียบ ขั้นตอนและพิธีการทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับการข้ามพรมแดนของประชาชน ยานพาหนะและสินค้าที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ มีความเรียบง่ายและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ความตกลงฯ นี้ได้ลงนามเมื่อปี พ.ศ. 2542 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 มีจุดมุ่งหมายที่จะกำหนดให้ประเทศภาคี ต้องดำเนินการปรับปรุงการดำเนินพิธีการเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดน เพื่อลดความยุ่งยาก

และระยะเวลาในการดำเนินพิธีการ โดยมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดแนวทางที่ประเทศภาคีจะต้องดำเนินการเพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน โดยครอบคลุมในเรื่อง

- การดำเนินพิธีการศุลกากรแบบตรวจเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (Single – Stop Inspection: SSI) หรือโดยการตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน (Single – Window Inspection: SWI)
- การอำนวยความสะดวกในการข้ามพรมแดนของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง
- การกำหนดระบบการจราจรสำหรับการนำผ่าน (Transit traffic regimes)
- การกำหนดคุณสมบัติของยานพาหนะที่สามารถเดินทางข้ามพรมแดนได้ โดยอนุญาตให้พาหนะสามารถดำเนินการขนส่งจนถึงจุดหมายปลายทางในประเทศสมาชิกได้โดยไม่ต้องมีการเคลื่อนย้ายสินค้า
- การแลกเปลี่ยนสิทธิในการขนส่งเชิงพาณิชย์กรรม
- การวางโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งรวมถึงมาตรฐานเกี่ยวกับการสร้างถนน สะพาน เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

5. **ปฏิญญาพุกาม (Bagan Declaration)** เป็นผลมาจากการประชุมระดับผู้นำว่าด้วย ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี – เจ้าพระยา – แม่น้ำโขง ระหว่างกัมพูชา สปป.ลาว และไทย (Ayeyawady – Chao Phraya – Mekong Economic Cooperation Strategy หรือ ACMECS) เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ณ เมืองพุกาม ประเทศเมียนมาร์ ซึ่ง ACMECS เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาค ที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในการลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกทั้งห้า (กัมพูชา สปป.ลาว ไทย เมียนมาร์ และเวียดนามเข้าร่วมเป็นสมาชิก เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2547) เพื่อส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาค อันจะเป็นการส่งเสริมและก่อให้เกิดความเข้มแข็งให้แก่กรอบความร่วมมืออาเซียน กรอบความร่วมมือนี้จึงเป็นเสมือนกรอบความร่วมมือที่ช่วยส่งเสริมการรวมตัวภายใต้กรอบอาเซียนให้มีความก้าวหน้า รวดเร็วขึ้น บนพื้นฐานของการช่วยเหลือตนเองและเล็งเห็นถึงผลประโยชน์ร่วมกัน

เนื้อหาของปฏิญญาพุกาม จะมุ่งเน้นการสร้างความสามารถในการแข่งขัน การส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน การสร้างงาน สร้างรายได้ และการขจัดปัญหาความยากจน อันเป็นการลดช่องว่างทางเศรษฐกิจในสี่ประเทศ โดยระบุถึงหลักการที่เน้นความร่วมมือที่สามารถทำได้จริง เห็นผลเร็ว มุ่งผลประโยชน์ร่วมกันตามความสมัครใจ และส่งเสริมความร่วมมือในกรอบอื่นที่มีอยู่แล้วด้วย

การขอหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ

● สำหรับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (รถยนต์ส่วนบุคคล)



หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (สีม่วง)

รถยนต์ส่วนบุคคล

- ใบคู่มือการจดทะเบียนรถที่ไม่ค้างชำระภาษี
- สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรอื่นที่ใช้แสดงแทนบัตรประจำตัวประชาชน
- หนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล (กรณีเป็นนิติบุคคล)
- หนังสือมอบอำนาจ (กรณีมิได้ดำเนินการด้วยตนเอง)
- อัตราค่าธรรมเนียม 55 บาท
- อายุการใช้หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ เท่ากับอายุภาษีรถที่เหลืออยู่

● สำหรับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (รถที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศ)



หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (สีเขียว)

รถที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศ

- สำเนาหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถที่ไม่ค้างชำระภาษีประจำปี
- สำเนาใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ
- สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล
- หนังสือมอบอำนาจ (กรณีมิได้ดำเนินการด้วยตนเอง)
- อัตราค่าธรรมเนียม 20 บาท
- อายุการใช้หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ เท่ากับอายุภาษีรถที่เหลืออยู่

ในการนำรถไปทำการขนส่งทางบกระหว่างประเทศไทย – ลาว นั้น นอกจากต้องมีหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศแล้ว ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษ หลักฐานที่ต้องยื่นประกอบการขอรับแปลใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ มีดังนี้

กรณีรถยนต์ส่วนบุคคล

- ใบอนุญาตขับรถหรือใบแทนใบอนุญาตดังกล่าวพร้อมภาพถ่ายขนาด 1 นิ้ว จำนวน 2 ใบ
- หนังสือเดินทางหรือเอกสารที่ใช้แทนหนังสือเดินทางพร้อมภาพถ่าย
- หนังสือมอบอำนาจ (กรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถไม่สามารถมาดำเนินการได้ด้วยตนเอง)
- อัตราค่าธรรมเนียม 25 บาท
- อายุการใช้ใบแปลใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ จะเท่ากับอายุของใบอนุญาตขับรถที่เหลืออยู่

กรณีรถที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศ

- ใบอนุญาตขับรถหรือใบแทนใบอนุญาตดังกล่าวพร้อมภาพถ่ายขนาด 1 นิ้ว จำนวน 2 ใบ
- หนังสือเดินทางหรือเอกสารที่ใช้แทนหนังสือเดินทางพร้อมภาพถ่าย
- ต้องยื่นคำขอด้วยตนเอง
- ไม่มีอัตราค่าธรรมเนียม
- อายุการใช้ใบแปลใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ จะเท่ากับอายุของใบอนุญาตขับรถที่เหลืออยู่

Department of Land Transport
Ministry of Transport

Certificate of Translation

License No. _____ Type _____

Date of Issue _____

Name _____

Address _____

Date of Birth _____ Sex _____

Region of Province _____ Police Station _____

Received Date _____ Date _____

License No. _____

Signature _____

Signature _____

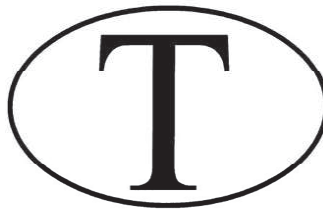
19/11/01

ใบขอรับการแปลใบอนุญาตขับรถเป็น
ภาษาอังกฤษ

การนำยานพาหนะข้ามแดน

1. รถยนต์ส่วนบุคคล ใช้เอกสารดังนี้

- หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (สีม่วง) และเครื่องหมายแสดงประเทศ¹ ขอได้ที่สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่ง - หนังสือคู่มือจดทะเบียนรถ (ฉบับจริง)
- ใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่หมดอายุ และแปลเป็นภาษาอังกฤษ ขอได้ที่สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถและสำนักงานขนส่งจังหวัดชายแดน
- หากมิได้เป็นเจ้าของรถยนต์ ต้องมีหนังสือมอบอำนาจจากเจ้าของ และติดอากรแสตมป์ 30 บาท
- รถของบริษัทต้องมีหนังสือบริษัทสนธิ
- กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่ 3 ของ สปป.ลาว ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่สำนักงานสาขาของบริษัทประกันภัยที่จุดผ่านแดนผิงลาว



เครื่องหมายแสดงประเทศ

2. รถที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศ

- หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (สีเขียว) และเครื่องหมายแสดงประเทศ ขอได้ที่สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่รถนั้นจดทะเบียนไว้หรือจังหวัดที่มีพื้นที่รับผิดชอบติดกับ สปป.ลาว
- สำเนาใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ
- ใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่หมดอายุ และแปลเป็นภาษาอังกฤษ ขอได้ที่สำนักงานมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถและสำนักงานขนส่งจังหวัดชายแดนหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ ขอได้ที่สำนักงานขนส่งที่รถจดทะเบียนหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดชายแดน

¹ ขนาดตัวอักษรสูงอย่างน้อย 0.08 เมตร และกว้างอย่างน้อย 0.01 เมตร ตัวอักษรสีดำบนพื้นขาว และเป็นลักษณะวงรีตามแนวนอน

- กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่ 3 ของ สปป.ลาว ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่สำนักงานสาขาของบริษัทประกันภัยที่จุดผ่านแดนฝั่ง สปป.ลาว

หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพื่อการใช้รถนอกราชอาณาจักร

รถที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า นอกจากจะต้องมีหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศและใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่แปลเป็นภาษาอังกฤษแล้ว จะต้องหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพื่อการใช้รถนอกราชอาณาจักร ซึ่งมีหลักฐานที่ต้องยื่นประกอบคำขอ ดังนี้คือ

- สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถ หรือใบคู่มือจดทะเบียนรถ
- สำเนาหรือภาพถ่ายใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ (ถ้ามี)
- สำเนาหรือภาพถ่ายบัตรประชาชน หรือบัตรอื่นที่ใช้แสดงแทนบัตรประจำตัวประชาชน
- สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล (กรณีเป็นนิติบุคคล)
- หนังสือมอบอำนาจ (กรณีไม่ได้มาดำเนินการด้วยตนเอง)
- ไม่มีอัตราค่าธรรมเนียม
- มีอายุการใช้หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพื่อการใช้รถนอกราชอาณาจักรเท่ากับอายุภาษีรถที่เหลืออยู่


 ราชอาณาจักรไทย
 KINGDOM OF THAILAND
 กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
 DEPARTMENT OF LAND TRANSPORT, MINISTRY OF TRANSPORT

หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ
VEHICLE INSPECTION CERTIFICATE

ให้ไว้เพื่อรับรองว่า รถที่มีรายละเอียดปรากฏตามรายการข้างล่างนี้ ได้ผ่านการตรวจสภาพรถ และมีสภาพมั่นคงแข็งแรงเหมาะสมได้กฎหมายของประเทศไทยในวันที่มีการตรวจสภาพ
 This is to certify that vehicle with the following particulars was examined and passed the vehicle inspection on the date of examination deemed roadworthy under the laws governing vehicles in Thailand.

๑. หมายเลขทะเบียนรถ	Vehicle Registration Number	
๒. หมายเลขตัวถังหรือโครงตัวถัง	Body or Chassis Number	
๓. หมายเลขเครื่องยนต์	Engine Number	
๔. วันที่ตรวจสภาพรถ	Date of inspection	
๕. วันที่ออกหนังสือรับรอง	Date of issue	
๖. วันสิ้นสุดหนังสือรับรอง	Date of Expiry	

นายทะเบียน (.....)
 Registrar of
 (หนังสือรับรองฉบับนี้จะมีผลตามกฎหมายใช้เฉพาะในประเทศ / Not Valid without Department Seal)

หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพื่อการใช้รถนอกราชอาณาจักร

สถานที่ยื่นคำขอ

1. สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่งจังหวัดหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา ที่รถนั้นดำเนินการทางทะเบียนอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบแล้วแต่กรณี
2. สำนักงานขนส่งจังหวัดหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาที่มีเขตพื้นที่ความรับผิดชอบติดต่อกับต่างประเทศ
3. สำนักงานขนส่งจังหวัดมุกดาหาร สามารถออกการออกหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ เครื่องหมายแสดงประเทศ และการแปลใบอนุญาตขับรถเป็นภาษาอังกฤษ หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพื่อการใช้รถนอกราชอาณาจักร รถและใบอนุญาตขับรถที่จดทะเบียนทั้งตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ออกโดยสำนักงานต่างๆ ทั่วประเทศ

หมายเหตุ: ในกรณีที่รถไม่ได้จดทะเบียนในจังหวัดที่ยื่นคำขอให้นำรถเข้ามาตรวจสอบด้วย

การข้ามแดนไปยัง สปป.ลาว

การเดินทางไป สปป.ลาว เป็นการเดินทางไปต่างประเทศ ต้องมีเอกสารเดินทางที่ถูกต้อง ได้แก่ หนังสือเดินทางหรือบัตรผ่านแดน อย่างใดอย่างหนึ่ง มิฉะนั้นจะถือเป็นการลักลอบเข้าเมือง

1. เอกสารประจำตัว

1.1 หนังสือเดินทาง (Passport) ต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 6 เดือน สามารถเดินทางไปเที่ยว สปป.ลาว ได้โดยไม่ต้องขอวีซ่า ผ่านักได้ครั้งละไม่เกิน 30 วัน

1.2 หนังสือผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Border pass) ชนิดใช้ได้ครั้งเดียว (ไป-กลับ) เดินทางได้ 3 วัน 2 คืน สามารถขอทำได้ทั้งที่ว่าการอำเภอเมืองที่มีชายแดนติดกับ สปป.ลาว

หลักฐานประกอบคำขอ

- สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
- รูปถ่ายขนาด 1 นิ้ว ไม่สวมหมวกและแว่นตาดำ จำนวน 2 รูป
- ค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือผ่านแดนชั่วคราว ฉบับละ 40 บาท

สามารถพำนักอยู่ได้ 3 วัน 2 คืน แต่ไม่สามารถเดินทางออกนอกพื้นที่ที่กำหนด เช่น หากข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1 จากจังหวัดหนองคายไป จะไม่สามารถเดินทางไปนอกเขต ได้ เช่น เวียงจันทน์ แดนสะหวัน เขื่อนน้ำอึม (ยกเว้นไปกับบริษัทนำเที่ยวของลาว) หรือเมื่อข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2 จากจังหวัดมุกดาหารไปแขวงสะหวันนะเขต ก็ไม่สามารถเดินทางต่อไปแขวงอื่น หากละเมิดจะถูกจับในข้อหาเดินทางออกนอกพื้นที่โดยไม่ได้รับอนุญาต และจะต้องจ่ายค่าปรับขั้นต่ำ 100 ดอลลาร์สหรัฐ และหากพำนักอยู่ใน สปป.ลาว เกินกำหนดที่ได้รับอนุญาต (กรณีหนังสือผ่านแดนชั่วคราวจะถูกปรับวันละ 5 ดอลลาร์สหรัฐ/วันที่อยู่เกินกำหนด และกรณีหนังสือเดินทางจะถูกปรับวันละ 10 ดอลลาร์สหรัฐ/วันที่อยู่เกินกำหนด

- ผู้ใช้บัตรผ่านแดนสามารถขอยุ่ต่อได้อีกไม่เกิน 3 ครั้ง ครั้งละไม่เกิน 3 วัน โดยติดต่อที่แผนกคุ้มครองคนต่างประเทศ กองบัญชาการป้องกันรักษาความสงบ (ปกส.) ในพื้นที่
- ควรนำเอกสารเดินทางติดตัวตลอดเวลา และถ่ายสำเนาแยกเก็บไว้กรณีเจ้าหน้าที่ฝ่าย สปป.ลาว ขอตรวจ
- ตามกฎหมายของ สปป.ลาว การเดินทางมาท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะต้องติดต่อผ่านบริษัททัวร์ของ สปป.ลาว ที่องค์การท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว รับรอง และต้องมีมัคคุเทศก์ของ สปป.ลาว ประจำรถ เนื่องจากทางการ สปป.ลาว ไม่อนุญาตให้ชาวต่างชาติทำหน้าที่มัคคุเทศก์หรือบรรยายตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ หากฝ่าฝืนมีโทษปรับสูงสุด 2,000 ดอลลาร์สหรัฐ

เมื่อเตรียมเอกสารจากฝั่งไทยเรียบร้อยแล้ว รถที่จะนำข้ามไปยังสปป.ลาว ต้องไม่ติดไฟแนนซ์ โดยสามารถติดต่อที่ฝ่ายทะเบียนรถยนต์ของกรมการขนส่งได้ที่ โดยเริ่มต้นจากการเขียนใบคำร้องขอยานพาหนะออกนอกราชอาณาจักร (พาสปอร์ต) จากนั้นจึงนำรถยนต์ไปตรวจสภาพภายในขนส่งที่นำรถยนต์ไปยื่นคำร้องขอ เมื่อได้รับการตรวจสภาพรถยนต์เรียบร้อยแล้ว จึงนำเอกสารไปยื่นที่ฝ่ายทะเบียนอีกครั้ง และจะได้รับ

- พาสปอร์ตรถ
- สติ๊กเกอร์ ตัว T
- ใบรับรองการตรวจสภาพรถ
- ทะเบียนรถที่แปลเป็นทะเบียนสากลเป็นกระดาษ A4 แต่ถ้าต้องการป้ายทะเบียนรถยนต์ตัวจริง ต้องทำเรื่อง โดยเสียค่าคำขอ 5 บาท มัดจำป้าย 200 บาท หลังจากนั้น 4 เดือน จึงจะสามารถติดต่อขอรับป้าย

เมื่อมาถึงยังด่านตรวจคนเข้าเมืองฝั่งไทย ต้องกรอกแบบฟอร์มการขออนุญาตออกนอกราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะมีแบบฟอร์มกรอกรายละเอียดเกี่ยวกับพาหนะ 1 ใบ แบบฟอร์มสำหรับผู้ติดตาม หรือบัญชีคนประจำพาหนะ ซึ่งต้องใช้พาสปอร์ตรถตัวจริง และเอกสารผู้ครอบครองรถประกอบ รวมถึงใบขับขี่ (หากเป็นใบขับขี่สมาร์ทการ์ดสามารถใช้ได้ในกลุ่มประเทศอาเซียนได้) จากนั้นจะได้หนังสือขออนุญาตนำพาหนะออกต่างประเทศ เมื่อนำรถข้ามสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว จะต้องเสียค่าธรรมเนียม สำหรับรถยนต์นั่ง 20 บาท และรถกระบะ 4 ล้อ 30 บาท และเมื่อมาถึงฝั่งตรวจคนเข้าเมือง สปป.ลาว ฝั่งหนองคาย เวียงจันทน์ แล้ว ต้องเสียค่าพ่นน้ำยา 5,000 กีบ² (ประมาณ 570 บาท³)

² 1 กีบ = 0.0038 USD อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2556

³ 1 USD = 29.88 THB อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2556