

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

ภาคผนวก ก
แบบสอบถามสัมภาษณ์

คำถาม สัมภาษณ์เชิงลึก

ภาคภาษาไทย

1. จงเรียงลำดับความสำคัญของปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลกระทบกับการขนส่งสินค้าแบบตู้สินค้าจากปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญมากที่สุดไปหาปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญน้อยที่สุด โดยมีปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

- _____ ปัจจัยความเสี่ยงปัญหาการเมืองภายในและภาวะสงครามกลางเมือง
- _____ ปัจจัยความเสี่ยงด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์และภูมิประเทศที่ยากต่อการลำเลียงสินค้า
- _____ ปัจจัยความเสี่ยงด้านกรมศุลกากรในการเคลียร์สินค้าผ่านในแต่ละเขตพรมแดน
- _____ ปัจจัยความเสี่ยงด้านความสัมพันธ์หรือพันธมิตรขององค์กรและภาครัฐ
- _____ ปัจจัยความเสี่ยงด้านความเชื่อและศาสนา

2. จงแสดงความคิดเห็นกับประเด็นคำถาม ดังต่อไปนี้

2.1 ท่านคิดว่าการขนส่งสินค้าอะไรที่รถยนต์แบบตู้สินค้าจากประเทศไทยไปเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน มีที่เส้นทาง และเส้นทางใดเหมาะสมที่สุด เพราะเหตุใด

2.2 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับปัญหา ที่บ่อยครั้งที่การขนส่งสินค้าไปยังลูกค้าที่เมืองคาบูลล่าช้ากว่ากำหนด และเพราะสาเหตุใดจึงเป็นเช่นนั้น

2.3 บางครั้งการขนส่งสินค้าต้องมีกระบวนการขอยกเว้นภาษีที่เมืองท่าการาจิซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างปากีสถานและอัฟกานิสถาน หากเราละเว้นกระบวนการขอยกเว้นภาษีเพื่อให้การขนส่งมีขั้นตอนการขนส่งลดลง ท่านคิดว่าจะส่งผลดีหรือผลเสียกับบริษัทผู้ขายสินค้าอย่างไร

2.4 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรในการประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าแบบตู้สินค้า ซึ่งเราสามารถช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งโดยวิธีใดได้บ้าง

2.5 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับกระบวนการขั้นตอนการเคลียร์สินค้าผ่านกรมศุลกากรในแต่ละพรมแดนเพื่อเข้าประเทศอัฟกานิสถาน มีความสะดวกหรือยุ่งยากมากน้อยเพียงไร

2.6 เนื่องด้วยปริมาณจำนวนของตู้สินค้าของแต่ละพรมแดนด้านกรมศุลกากรมีจำนวนมาก ทางบริษัทผู้ขนส่งจึงเสียเวลารอคอยเพื่อทำการเคลียร์สินค้านานกว่าปกติ ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร เพื่อหลีกเลี่ยงการเสียเวลารอคอยดังกล่าว

2.7 ท่านคิดว่าหลักการ ความเชื่อทางศาสนาที่แตกต่างกันมีผลต่อการลำเลียงขนส่งสินค้าหรือไม่ เช่น วันหยุดทางศาสนาที่แตกต่างกันจะเป็นอุปสรรคต่อการทำงานหรือไม่ อย่างไร

3. โปรดจงแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมต่อปัญหาและแนวทางแก้ไข ของการขนส่งสินค้าจาก
ประเทศไทยไปยังเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

ภาคภาษาอังกฤษ

1. Please you kindly to ranking priority the factor of risk the transporting of cargoes that the most significant to the least , follow by the factors as below. (Put the number 1-5 in front of factors as below that it has to sequencing by priority)

_____ Risk factor comes from political condition and civil war.

_____ Risk factor comes from geography and topography that's difficult to transportation.

_____ Risk factor comes from the complicated to clear cargoes through customs in each border.

_____ Risk factor in a relationship or alliance of organizations and government.

_____ Risk factor is relate to faith and religion.

2. Please you kindly to present and comment your idea the following issues as below.

2.1 Please you kindly to consider how many route and the proper routing to transport cargoes from Thailand to Kabul , Afghanistan ? And what 's the reason?

2.2 Too often transportation cargoes to Kabul , Afghanistan is delayed to hand over, do you have any comment or advise about this issue ?

2.3 Do you think ,if we ignore the Exemption Process so we can reduce the step to work hence total process will be shorten , this idea is advantage or disadvantage for shipper ? How ?

2.4 According to total of transportation cargoes from Thailand to Kabul , Afghanistan is always over expense . What do you think and how you can minimize total cost ?

2.5 Do you have any comment or advise about the customs clearance at border to Kabul, Afghanistan?

2.6 Due to too much more container cargoes at each border to Kabul , so we have to waste the time too much. Do you any solution to improve this process to avoid waste time for waiting queues?

2.7 The different from principle , faithful and religious would be barrier to transportation cargoes from Thailand to Kabul, Afghanistan or not ? How ?

3. Please you kindly to recommendation addition to the problem and solution of transportation from Thailand to Kabul , Afghanis ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

ภาคผนวก ข
ประวัติและประเภทของตู้สินค้า

ประวัติและประเภทของผู้สินค้า

ประวัติของผู้สินค้า

การขนส่งทางทะเลจัดเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญที่สุดและใช้มากที่สุด เมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำและสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ โดยรูปแบบการขนส่งทางทะเลในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นการขนส่งด้วยระบบตู้สินค้า (Container Box) โดยสินค้าที่จะขนส่งจะต้อง มีการนำมาบรรจุตู้ (Stuffing) และมีการขนย้ายตู้ขึ้นไว้ บนเรือ Container Ship ซึ่งออกแบบมาเป็นพิเศษ สำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าด้วย ตู้สินค้า ซึ่งท่าเรือที่จะมารองรับเรือประเภทนี้ จะต้องมีการออกแบบ ที่เรียกว่า Terminal Design เพื่อให้มีความเหมาะสมทั้งในเชิงวิศวกรรมและ สิ่งแวดล้อม โดยจะต้องประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ เชื้อเพลิง คลื่น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ซึ่งผู้ที่ศึกษาในด้าน Logistics จะต้องให้ความสนใจในการที่จะศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ให้เข้าใจอย่างลึกซึ้ง โดยในบทนี้จะได้นำเรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์พอเป็นสังเขป ให้เข้าใจในเบื้องต้น ดังต่อไปนี้

Malcolm McLean (1914-2001) ซึ่งเขาเป็นคนที่นำความคิดในการจับสินค้าใส่ตู้สินค้าให้หมดทุกประเภทและเขาก็กลายเป็นผู้กำหนด ให้มีการทำขนาดของสินค้าที่จะใส่กล่องเพื่อส่งในตู้สินค้าให้เป็นไป ตามที่ McLean ได้กำหนดขึ้น เมื่อ 40 ปีก่อนการขนส่งสินค้า แบบชิปจะ จะต้องผ่าน ขั้นตอนการขนส่ง ตั้งแต่บรรทุกใส่รถจากโรงงานมาเก็บ ที่โกดังเพื่อรอลงเรือ ขนจากโกดังมายัง ข้างเรือ ยกใส่เรือและวางในระวาง ตามที่ ทางเรือจะจัดที่ไว้ให้ ซึ่งเสียทั้งแรงงานกรรมกรและเวลาเรือที่จอดในท่า แต่ในปัจจุบัน อี้อองแสง ผู้ขับเคลื่อนตู้สินค้าที่ทำเรือสิงคโปร์สามารถยกตู้ 372 ตู้ ที่มีน้ำหนักทั้งหมด 5,000 ตัน ได้ในเวลา 8 ชั่วโมง

McLean เป็นลูกชาวนาเป็นเจ้าของรถบรรทุกที่ส่งสินค้าให้กับบริษัทมาลงเรือ และต้องนั่งคอยเวลาที่เรือจะแล่นรถ ไป ขนของลงเรือ ลงเรือ เป็นเวลานานๆ ในปี 1937 เขาเกิดความคิดว่าทำไมจะต้องมารอ ให้ กรรมกร ขนสินค้าลงเรือทีละไม้ก็ขึ้นทำไม ไม่ยกรถทั้งคันใส่เรือไปเลย ? ความคิดนี้ ไม่เกิดขึ้นก่อนหน้าที่ McLean จะคิดได้ เพราะคงไม่มีผู้จัดการท่านใดจะไปนั่งรอ รถ เพื่อทำการขนสินค้าขึ้นลงเรือเหมือน เขา เขาต้องทนขายฝันอยู่ถึง 20 ปี ต่อมา เขาต้องขายบริษัทรถบรรทุกและบุกเบิก การใช้ตู้สินค้าสำเร็จ ในเดือน เมษายน 1956 โดยเรือ Ideal-X ที่เขาดัดแปลงจากเรือบรรทุก น้ำมัน สมัยสงครามโลกครั้งที่สอง และต่อมาเขาได้ทำให้เกิดแนวคิดที่ใช้ กับ “Sea-land” คือ มีแคร่รถ คัดไปกับตู้ด้วยเพื่อกัน การปฏิบัติผิดกฎของกรรมกร เขาได้รับเงินก้อนโตไปเมื่อขายหุ้น ของ sea-land ที่เขาถืออยู่ไป และเขาเป็นอีกหนึ่งที่ได้ รับรางวัลเกียรติยศจากประธานาธิบดีเรแกน และคลินตัน แห่งสหรัฐอเมริกา ในความพยายามของเขาอย่างไรก็ตามก็ยังมี

สินค้า บางอย่างที่ไม่สามารถ จับเข้าตู้ให้หมดได้ตามความคิดของ McLean ดังนั้นเรือ ที่มีขนาด ตั้งแต่ 1,000 ตัน ถึง 48,800 ตันเดคเวท ก็ยังมิใช้ในการขนสินค้าทางทะเลที่ไม่ใช่เป็นเรือ ประเภท คอนเทนเนอร์ล้วนๆ ปกติ เรือ เหล่านี้จะมีเครื่องมือยกสินค้าที่เป็น เครน หรือ เดอริก ติดกับเรือแต่ หากเป็นเรือประเภทคอนเทนเนอร์ล้วน ๆ อาจจะไม่มียกขน เพราะหากเป็นเรือที่เดินสาย ประจำ ที่ทำหน้าที่เป็นเรือ แม่ (mother ship) แล้ว ก็จะเข้าเฉพาะท่าเรือที่มีเครื่องยกสินค้าพร้อมใช้ งานที่ทำเรือจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้อง มีเครื่องมือยกขนในเรือเรือคอนเทนเนอร์ (Container Ship) เป็นเรือที่ออกแบบในการบรรทุกตู้ คอนเทนเนอร์โดยเฉพาะจะมี Cell guide ที่เป็นช่องและมี ปลั๊กสำหรับเสียบเพื่อส่งกระแสไฟฟ้าให้กับตู้สินค้าที่ใช้สำหรับแช่แข็งด้วยการกำหนดชื่อเรียก เรือแบบนี้ มีการกำหนด ดังนี้

- ขนาดใหญ่พิเศษ ULTRA LARGE CONTAINER SDHIP (ULCS) : > 10,000 TEUs
- ขนาดใหญ่มาก Very Large Container Ship: (VLCS) > 6,000 TEUs
- ขนาดใหญ่ Large Container Ship 3,000 – 6,000 TEUs
- เรือ คอนเทนเนอร์ Container Ship < 3,000 TEUs
- เรือ ฟีดเดอร์ Feeder Service < 2,000 TEUs
- ส่วนเรือที่มีขนาด กว้าง 32.2 เมตร ที่สามารถผ่านคลองปานามาได้ หรือ เรียกว่า

Panamax Container Vessel นั้น จะมีความจุประมาณ 4,500 TEUs

ประเภทและคุณสมบัติของตู้สินค้า

คุณลักษณะของตู้สินค้า (Container Box)

ตู้สินค้าจะเป็นตู้ขนาดมาตรฐานอาจทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียม โดยมีโครงสร้าง ภายนอกที่แข็งแรงสามารถวางเรียงซ้อนกันได้ไม่น้อยกว่า 10 ชั้น โดยจะมียึด หรือ Slot เพื่อให้แต่ละตู้จะมีการยึดติดกัน (โปรดดูจากภาพด้านล่างตรงมุมด้านบนของ Container) โดยส่วนใหญ่แล้ว จะมีประตู 2 บาน ซึ่งจะมีรายละเอียด ระบุหมายเลขตู้ (Container Number) น้ำหนักของสินค้าบรรจุ สูงสุด ฯลฯ เมื่อเปิดตู้แล้วจะมีที่ล็อกตู้ ซึ่งใช้ในการคล้องซีล (Seal) ซึ่งเดิมนั้นเป็นตะกั่ว แต่ปัจจุบัน จะเป็น Plastic มีหมายเลขกำกับ สำหรับใช้ในการบ่งชี้สถานะภาพ ซึ่งได้มีการพัฒนาไปถึง Electronic Seal ซึ่งสามารถเข้าไปตรวจสอบทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Tracking) หาดำเนินการ การเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ภายในตู้จะมีพื้นที่สำหรับใช้ในการวางและบรรจุสินค้า

DRY CARGOES CONTAINER

ประเภทของตู้สินค้า อาจแบ่งได้เป็น

1) Dry Cargoes เป็นตู้ที่ใส่สินค้าทั่วไปที่มีการบรรจุหีบห่อหรือพาชนะต้องเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการรักษาอุณหภูมิ โดยสินค้าที่เข้าตู้แล้วจะต้องมีการจัดทำที่กันไม่ให้สินค้าเลื่อนหรือขยับ ซึ่งอาจจะใช้ถุงกระดาษที่มีการเป่าลม ที่เรียกว่า Balloon Bags มาวางอัดไว้ในช่องว่างของสินค้ากับตัวตู้ หรืออาจใช้ไม้มาปิดกันเป็นผนังหน้าตู้ ที่เรียกว่า Wooden Partition หากใช้เป็นเชือกในลอนรัดหน้าตู้ ก็จะเรียกว่า Lashing

2) Refrigerator Cargoes เป็นตู้สินค้าประเภทที่มีเครื่องปรับอากาศ มีการปรับอุณหภูมิในตู้ ซึ่งทำตามมาตรฐานต้องสามารถปรับอุณหภูมิได้อย่างน้อย -18 องศาเซลเซียส โดยเครื่องทำความเย็นนี้อาจจะติดอยู่กับตัวตู้หรือมีปลั๊กใช้กระแสไฟฟ้าเสียบจากนอกตู้ โดยจะต้องมีที่วัดอุณหภูมิแสดงให้เห็นสถานะของอุณหภูมิของตู้สินค้า

3) Garment Container เป็นตู้สินค้าที่ออกแบบสำหรับใช้ในการบรรจุสินค้าที่เป็นเสื้อผ้า โดยมีราวสำหรับแขวนเสื้อ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะใช้กับสินค้าที่เป็น Fashion ซึ่งไม่ต้องการที่จะมีการพับหรือบรรจุใน Packing ซึ่งจะมีผลทำให้เสื้อผ้ามีการยับหรือไม่สวยงาม

4) Open Top เป็นตู้ซึ่งส่วนใหญ่จะต้องเป็น 40 ฟุต โดยจะออกแบบมาไม่ให้มีหลังคา สำหรับใช้ในการวางสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักร ซึ่งไม่สามารถขนย้ายผ่านประตูตู้ได้จึงต้องขนย้ายโดยการยกส่วนบนของตู้แทน

5) Flat-rack เป็นพื้นราบมีขนาดกว้างและยาว ตาม Size ของ Container มาตรฐาน โดยจะเป็นตู้คล้ายกับ Container ที่มีแต่พื้น Platform สำหรับใส่สินค้าที่มีลักษณะเป็นพิเศษ เช่น เครื่องจักร , แท่งหิน , ประติมากรรม , รถแทรกเตอร์ ซึ่งสินค้าเหล่านี้ อาจจะขนส่งด้วยเรือที่เป็น Conventional Ship แต่หากเมื่อขนส่งด้วยเรือระบบ Container แล้วก็จะต้องมาวางใน Flat rack เพื่อให้สามารถจัดเรียงกองในรูปแบบที่เป็น Slot ซึ่งเป็นลักษณะของเรือที่เป็น Container

Terminal Port

ท่าเรือ หรือ Port ถือเป็นกิจกรรมหนึ่งของกระบวนการ Logistics โดยท่าเรือทำหน้าที่ให้บริการในการขนถ่ายสินค้า โดยท่าเทียบเรือจะต้องมีลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐาน Basic Infrastructure รวมถึงความลึก ความกว้างของช่องทางเดินเรือ ความยาวหน้าท่า Quay Length เชื้อเพลิงคลิ่น ช่องทางสำหรับให้รถบรรทุกเข้า-ออก รวมทั้งทางรถไฟ สำหรับรองรับการขนส่งด้วยทางรถไฟ ซึ่งจะทำให้ท่าเรือสามารถเชื่อมต่อการคมนาคมที่เป็นแบบ Multi-Modal Transport คือ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ประเภทของท่าเรือ สามารถแบ่งออกตามลักษณะได้เป็น

1) Transshipments Port เป็นท่าเรือแบบถ่ายลำ เป็นศูนย์รวมในการเก็บและกระจายตู้สินค้า คือ ทำหน้าที่เป็น Consolidation Port คือเป็นท่าที่ใช้ในการรวมตู้สินค้าจากบริเวณใกล้เคียง โดยตู้สินค้าจะมีการนำมาบรรทุกเรือประเภทที่เรียกว่า Feeder Vessel เพื่อรอการขนถ่ายไปยังเรือที่เรียกว่า Direct Vessel หรือ Master Vessel เพื่อจะได้นำสินค้าไปส่งมอบตามจุดหมายปลายทาง ซึ่งท่าเรือประเภทนี้อาจ ได้แก่ ท่าเรือสิงคโปร์ , ท่าเรือกรัง , ท่าเรือรอตเตอร์ดัมส์ ฯลฯ ซึ่งท่าเรือประเภทนี้จะต้องมีการบริหารจัดการในการลดเวลาในท่าเรือที่เรียกว่า Time In port หรือ Waiting Time คือ เวลาที่เรือคอยท่าน้อยที่สุด จึงจำเป็นต้องมีพื้นที่ในท่าเรือ (Terminal Area) ให้สามารถจัดเรียงกองคอนเทนเนอร์ได้เป็นจำนวนมากและต้องอาศัยเทคโนโลยี รวมถึงจะต้องมีคลังน้ำมัน อยู่ช่อเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่จะทำให้เกิดสภาพแออัดเนื่องจากท่าเรือประเภทนี้ก็ต้องมีการแข่งขัน เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ กับท่า PTP ซึ่งตั้งอยู่ที่รัฐยะโฮร์ตอนใต้สุดของมาเลเซียตรงข้ามกับเกาะสิงคโปร์ เป็นต้น

ขนาดของตู้สินค้า

การขนส่งสินค้าด้วย Container Vessel นั้น สินค้าจะต้องบรรจุในตู้สินค้า หากผู้ขายเป็นผู้บรรจุ ก็จะเรียกว่า Term CY คือ Consignee Load and Count หากบริษัทเรือเป็นผู้บรรจุตู้สินค้าในท่าเรือหรือใน ICD (Inland Container Depot) ซึ่งตัวแทนบริษัทเรือเป็นเจ้าของสถานที่ ก็จะเรียกลักษณะการขนส่งแบบนี้ว่า CFS (Container Freight Station) โดยสินค้าที่จะเป็น Term CY ได้นั้น จะต้องเป็นสินค้าประเภทเต็มตู้ที่เรียกว่า FCL (Full Container Load) ส่วนใน Term CFS ก็สามารถเป็นได้ทั้งที่เป็น FCL และ การบรรจุแบบรวมตู้ (Consolidated) คือ สินค้าน้อยกว่า 1 ตู้ ซึ่งเรียกว่า LCL (Less Container Load) โดย Containers ที่ใช้ในการบรรจุนี้ส่วนใหญ่ จะมีขนาดดังนี้

1) ขนาด 20 ฟุต เป็นตู้ที่มี Outside Dimension คือ ยาว 19.10 ฟุต และกว้าง 8.0 ฟุต สูง 8.6 ฟุต โดยมีน้ำหนักบรรจุได้สูงสุดประมาณ 32-33.5 CUM (คิวบิกเมตร) และน้ำหนักบรรจุได้ไม่เกิน 21.7 ตัน

2) ตู้ขนาด 40 ฟุต จะมีความยาว 40 ฟุต กว้าง 8 ฟุต สูง 9.6 ฟุต (Hicute) โดยสามารถบรรจุ สินค้าได้ 76.40 – 76.88 CUM และบรรจุสินค้าน้ำหนักสูงสุดได้ 27.4 M/T ซึ่งจะเป็นน้ำหนักสำหรับสินค้าประเภท DryCargoes

REGISTRATION AND TAX EXEMPTIONS IN AFGHANISTAN

The purpose of this information sheet is to provide guidance to partners on how to register to legally operate in Afghanistan and to provide guidance on applicable tax exemptions. The information provided in this document should not substitute for each implementing partner seeking its own registration and tax advice. USAID expects each of its implementing p

partners to fully comply with the laws of the Islamic Republic of Afghanistan (IRoA). Questions related to USAID tax exemptions and problems encountered with registration and the payment of taxes where exemptions apply should be brought to USAID's attention immediately.

1. REGISTERING AS AN NGO

The Afghanistan NGO Law was enacted on June 7, 2005, for the purpose of regulating the activities of domestic and foreign NGOs in Afghanistan. It provides the terms of establishment, registration, administration, activity, internal supervision, dissolution and liquidation of property of domestic and foreign NGOs. The law may be found in the Official Gazette No. 857/2005.

What is an NGO under the laws of Afghanistan?

An "NGO" is a domestic or foreign non-governmental, non-political and not-for-profit organization. A foreign NGO is established outside of Afghanistan according to the laws of a foreign government.

How to Register an NGO in Afghanistan?

NGOs are registered by the NGO Department within the IRoA Ministry of Economy (MoE), which is responsible for both registering and supervising NGOs. There are two key laws that govern the establishment, registration and operations of civil society organizations: the Law on Social Organizations enacted November 2002 and the Law on Non-Governmental Organizations enacted June 2005. For NGOs receiving USAID funds, the entity must first proceed to the Ministry of Foreign Affairs (MoFA) with a letter from USAID introducing the organization as a USAID-funded organization to the MoFA for registration. The MoFA then sends the information to the MoE to register the entity as an NGO. According to the Afghanistan NGO Law 4, an NGO must submit a semiannual activity report and an annual activity report to the MoE. Failure to submit the reports could result in the dissolution of the NGO. The semi-annual report should be prepared in one original and three copies for submission to the central and regional offices of the MoE. In addition, an NGO must provide its annual financial statements/reports, prepared in accordance with international auditing standards, to the MoE.

How to register For-Profit Entities?

In order for a for-profit entity to register and begin work in Afghanistan, it must first register with the Afghanistan Investment Support Agency (AISA). AISA issues licenses for investors in manufacturing, health services, construction and the service sector such as consulting and security services. There are several for-profit entities (not NGOs) which are USAID partners/contractors implementing USAID funded programs in Afghanistan.

These entities are registered at AISA

as consulting/advisory services organizations implementing foreign donor assistance program.

To register, the for-profit entity must first proceed to the MoFA with a letter from USAID

introducing the organization as a USAID-funded organization to the MoFA for licensing at AISA

. The MoFA then sends the information to AISA to license the entity as a for-profit entity. The

implementing partner collects and completes the AISA forms and submits them to the licensing

department of AISA. AISA then sends a letter to the Ministry of Finance (MoF) requesting

information on whether the organization is exempt from taxes in accordance with our

bilateral agreement with the GIROA. Once the AISA forms are completed, information on the

organization is also sent to the Central Business Registry (CBR) for registration. The CBR is

a “one stop shop” to register businesses combining all of the functions previously done by the

Commercial Court, the Ministry of Justice (MoJ) and the MoF. The CBR facilitates the registration

process for all businesses. The

CBR issues the partner a Tax Identification Number (TIN) 6

, registers the Business and publishes the information in the Official Gazette of the MoJ. The

partner receives a registration number from the CBR which then allows AISA to issue the license.

For more information on licensing at AISA, please visit www.aisa.org.af or contact

Mr. Ghulam Rabani, Director of Licensing Department at +93

(0)798 274500, ghulam.rabani@aisa.org.af.

2. TAXES

A. Tax Exemptions under Afghanistan Tax Law

Afghanistan's Income Tax Law, enacted in 1965 and amended in 2005 and most recently in 2009, was modeled on the U.S. tax law. Article 10 of the IROA Income Tax Law defines a category of "Tax Exempt Organizations" similar to a charitable organization under Section 501(c)(3) of the U.S. IRS Code. To qualify as an exempt organization under Article 10, an organization must be (1) established under the laws of Afghanistan, (2) organized and operated exclusively for educational, cultural, literary, scientific, or charitable purposes and (3) contributors, shareholders, members or employees either during the operation or upon dissolution of the organization ... must not benefit from the organization. The contributions and income received from the necessary operations of qualifying organizations are exempt from taxation.

B. Annual Tax Filing

The 2009 amendments to the Income Tax Law provide details of on the legal requirements for annual tax filing. Even though an entity may be exempt from taxes, the organization is still required to file a tax return if they fit the criteria as outlined in Article 87, regardless of the fact that they may owe no tax. Failure to file a return may result in penalties for failing to file. Annual income tax returns, as well as all other tax returns, are available at the Medium Tax Office.

C. Tax Exemptions for USAID Partners

The Point Four General Agreement for Technical Cooperation, dated February 7, 1951, is the framework bilateral agreement for all USAID activities in Afghanistan. It includes a provision that states that:

Any funds, materials and equipment introduced into Afghanistan by the Government of the United States of America pursuant to such program and project agreements shall be exempt from taxes, service charges, investment or deposit requirements, and currency controls.

In addition, USAID has four over-arching Strategic Objective Grant Agreements (SOAGs) with the GIRA that encompass all of the programs USAID finances in Afghanistan. The SOAs

Gs contain identical tax exemption provisions that follow from and clarify the scope of the tax exemption contained in the 1951 Bilateral Agreement.

D. Withholding Tax on Subcontractor

In March 2009, a new provision was added to the Tax Law. Article 72 provides for a withholding tax on subcontractors. Subcontractors, who are not registered with AISA and that provide supplies, materials, construction and other services under contract, are subject to a 7% fixed tax in lieu of income tax. This tax is withheld from the gross amount payable to the subcontractor. However, subcontractors, who are registered with AISA and provide the services listed above, are subject to a 2% withholding tax. The tax withheld is creditable against subsequent tax liabilities for the subcontractor.

This tax is a withholding tax. The prime contractor is to withhold the tax from the subcontractor and remit the tax to the Da Afghanistan Bank to the account of the Medium Tax Office, bank account number #1203043. Forms for subcontract withholdings can be obtained at the Medium Tax Office. Subcontractors, subject to this Article are required, upon signing the subcontract, to send a copy of the subcontract to the Medium Tax Office. Natural persons who earn taxable salaries are excluded from this provision. Under the USAID Tax Exemption language in our SOAGs, the withholding only applies to national subcontractors, i.e. Afghan subcontractors.

Foreign subcontractors are exempt from such withholding. However, USAID prime contractors/partners are not exempt from withholding this tax on their Afghan subcontractors. The SOAG exempts non-national organizations and persons from the withholding – not Afghan organizations or Afghan citizens. Foreign/International subcontractors to USAID prime contractors are exempt from taxes under the SOAGs, similar to their prime contractors. However, the legal division of the Afghanistan Revenue Department (ARD) must issue a letter (exemption certificate) to each exempt subcontractor in order to effect the exemption for administrative purposes under Afghan law. In other words,

each subcontractor must have an official exemption letter from the ARD. To obtain the exemption certificate, the prime contractor submits a letter to the ARD Legal Department on behalf of its subcontractors requesting

the exemption, i.e. a private ruling. A copy of the subcontractors cover sheet to its contract must be included with the request. The Legal Department of ARD has copies of the SOAG, so it is not necessary to provide the SOAG as an attachment. The letter however should reference that the prime and the subcontractor are implementing a USAID activity under the applicable SOAG. The Legal Department will review the documents and issue a letter confirming exemption. If the Exemption letter is not issued by ARD, the subcontractors will not be exempt from tax. (U.S. Agency for International Development , <http://afghanistan.usaid.gov>)