



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



กรอบเจรจาเพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจ
เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบก
ระหว่างไทย - มาเลเซีย

อ.พ. ๕/๒๕๕๕ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมัยสามัญทั่วไป

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่

www.parliament.go.th/library

กรอบเจรจาเพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจ
เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบก
ระหว่างไทย – มาเลเซีย

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัดเพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณากรอบเจรจาเพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบก ระหว่างไทย - มาเลเซีย โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจาก สื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง www.parliament.go.th/library ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่งส่วนใด ในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บทสรุปสำหรับสมาชิกรัฐสภา

๑. ความเป็นมาและสภาพปัญหา : ปัจจุบันการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับมาเลเซีย เป็นไปตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนจากประเทศไทยผ่านแดนมาเลเซีย ไปยังสิงคโปร์ ลงนามวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๒๒ โดยมาเลเซียยินยอมให้ประเทศไทยขนส่งสินค้าเน่าเสีย ง่าย เช่น ปลา เนื้อสัตว์ ผักผลไม้ ทางถนนจากประเทศไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้ไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ ตัน/ปี จะได้รับยกเว้นการชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียม หรือค่าภาระอื่น ๆ ต่อมาปริมาณ การขนส่งสินค้าดังกล่าวมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้ผู้ประกอบการของประเทศไทยต้องรับภาระค่าใช้จ่าย เพิ่มขึ้น ในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย ยังไม่มีการจัดทำ ความตกลงระหว่างประเทศรองรับ ทำให้การขนส่งผู้โดยสารบริเวณชายแดนไทย-มาเลเซีย เป็นการอนุญาต เฉพาะครั้งคราวภายใต้เงื่อนไขและเขตพื้นที่ตามที่ทั้งสองประเทศกำหนด จึงเป็นข้อจำกัดและอุปสรรคใน การเดินทางของทั้งผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศ จึงมีความจำเป็นต้องจัดทำบันทึก ความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบกระหว่างไทย-มาเลเซีย เพื่ออำนวยความสะดวกใน การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์

๒. สาระสำคัญ : อนุญาตให้มีการประกอบการรถขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสารข้ามแดน และผ่านแดนทางถนนตามเส้นทางและด่านพรมแดนเข้า-ออก ที่จะกำหนดร่วมกัน ทั้งนี้ การขนส่งข้ามแดน และผ่านแดนต้องอยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศผู้รับ ในส่วนของการขนส่งสินค้าจะครอบคลุมการขนส่ง สินค้าทั่วไปและสินค้าเน่าเสียง่ายโดยจะไม่มีกำหนดเพดานปริมาณสินค้า แต่จะกำหนดจำนวนรถที่จะ ใช้ในการขนส่ง การขนส่งสินค้าอันตราย จะต้องได้รับอนุญาตจากประเทศภาคีเป็นกรณี ๆ ไป ในส่วนของ การขนส่งผู้โดยสารจะครอบคลุมการอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าออกของผู้โดยสารและ ยานพาหนะ ทั้งแบบประจำทางและไม่ประจำทาง โดยให้นำหลักเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกมาใช้ สำหรับการขนส่งบุคคลข้ามแดนในเรื่องที่เกี่ยวกับสาธารณสุข การตรวจคนเข้าเมืองและพิธีการศุลกากร โดยเฉพาะกับสัมภาระที่ติดตัวมา

๓. ประโยชน์ที่ได้รับ : การจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทางบกระหว่างไทย-มาเลเซีย จะช่วยแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทย-มาเลเซีย ให้คลี่คลายลง อีกทั้งเป็นการขยายโอกาสการให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทำให้การขนส่งสินค้าและ ผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว เป็นผลให้เกิดการขยายตัว ทางเศรษฐกิจระหว่างสองประเทศทั้งในด้านการค้าและบริการท่องเที่ยว

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
๑. บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา	ก
๒. สรุปสาระสำคัญกรอบเจรจาเพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า และการขนส่งผู้โดยสารทางบกระหว่างไทย - มาเลเซีย (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๑
๓. การจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนระหว่างไทย - มาเลเซีย	๓
๔. กรอบเจรจาเพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารทางบกระหว่างไทย - มาเลเซีย	๕
๕. การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากไทยไปมาเลเซีย	๗
๖. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ปี ๒๕๕๕ (มกราคม - เมษายน)	๑๐
๗. การค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ปี ๒๕๕๔	๑๔
๘. รายงานสถิติการค้าชายแดนไทยกับมาเลเซีย (ดูทุกจังหวัด) (ล้านบาท)	๑๕
๙. สถิติยานพาหนะขาเข้า ด้านศุลกากรสะเดา ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ตุลาคม ๒๕๕๓ - กันยายน ๒๕๕๔	๑๖
๑๐. สถิติยานพาหนะขาออก ด้านศุลกากรสะเดา ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ตุลาคม ๒๕๕๓ - กันยายน ๒๕๕๔	๑๗
๑๑. สถิติคนโดยสารขาเข้า ด้านศุลกากรสะเดา ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ตุลาคม ๒๕๕๓ - กันยายน ๒๕๕๔	๑๘
๑๒. สถิติคนโดยสารขาออก ด้านศุลกากรสะเดา ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ตุลาคม ๒๕๕๓ - กันยายน ๒๕๕๔	๑๙
๑๓. ปัญหาการค้าชายแดนประเทศไทยกับมาเลเซีย	๒๐

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสวีณา พลพิชน์

วิทยากรเชี่ยวชาญ

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการ

นายทศนารถ เมฆประยูร

นิติกรปฏิบัติการ

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลผู้โดยสาร

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการสำนักงาน

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

ตุลาคม ๒๕๕๕

สรุปสาระสำคัญ
กรอบเจรจาเพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า
และการขนส่งผู้โดยสารทางบกระหว่างไทย - มาเลเซีย
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

กรอบการเจรจาเพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบกระหว่างไทย - มาเลเซีย ได้นำหลักการของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๕๑ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ลงนามเมื่อวันที่ ๑๐ ธันวาคม ๒๕๕๒ และกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ มาพิจารณาเป็นแนวทางในการจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจฯ โดยในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟจะใช้ความตกลงการเดินทางรถไฟร่วมกันระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ มาอ้างอิงไว้ในบันทึกความเข้าใจ โดยกรอบเจรจา จะครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. สิทธิการจราจร

อนุญาตให้มีการประกอบการรถขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนและผ่านแดนทางถนนตาม เส้นทางและด่านพรมแดนเข้า-ออก ที่จะกำหนดร่วมกัน และอนุญาตให้ผู้ประกอบการรถโดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทางที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานประเทศผู้รับ ได้รับสิทธิในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในประเทศผู้รับ ได้ โดยไม่รวมการขนส่งในประเทศ ทั้งนี้ การขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนต้องอยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศผู้รับ

๒. เส้นทาง การขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวก

ให้มีการกำหนดเส้นทาง การขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณพรมแดนตามที่ทั้งสองฝ่าย เห็นชอบร่วมกัน

๓. การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน

ให้มีการกำหนดด่านพรมแดนโดยความเห็นชอบร่วมกัน และให้มีการดำเนินการตรวจปล่อยร่วมกัน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในบริเวณเดียวกัน รวมทั้งการปรับประสานและทำให้ง่ายขึ้นของพิธีการทางศุลกากร

๔. การขนส่งสินค้าอันตราย

ไม่อนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตราย เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากประเทศภาคีเป็นกรณีไป ซึ่งเป็นไปตาม พิธีสาร ๙ ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

๕. การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย

ประเทศภาคีต้องอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย

๖. การยอมรับรถ

กำหนดให้มีการยอมรับรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารที่จดทะเบียนในประเทศภาคี การยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ข้ามแดนและผ่านแดนซึ่งกันและกัน

๗. การขนส่งบุคคลข้ามแดนผ่านแดน

ให้นำหลักเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกมาใช้สำหรับการขนส่งบุคคลข้ามแดนในเรื่องที่เกี่ยวกับสาธารณสุข การตรวจคนเข้าเมืองและพิธีการศุลกากรโดยเฉพาะกับสัมภาระที่ติดตัวมา

๘. การขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนทางรถไฟ

ให้เป็นไปตามข้อตกลงการเดินทางร่วมระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟแห่งสหพันธ์มลายา บังคับใช้เมื่อปี พ.ศ. ๒๔๙๗

๙. คณะกรรมการร่วม

ให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมเพื่อประสานงานในการดำเนินการตามความตกลงฯ

๑๐. การเริ่มมีผลบังคับใช้

ความตกลงจะมีผลใช้บังคับในวันที่ลงนามและมีผลเป็นการยกเลิกบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเบาเสีง่ายทางถนนจากประเทศไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ พ.ศ. ๒๕๒๒

การจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนน ระหว่างไทย-มาเลเซีย

ความเป็นมา

๑. ปัจจุบันรัฐบาลไทยและรัฐบาลมาเลเซียมีการจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางถนนเพียงฉบับเดียว คือ บันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนจากประเทศไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ซึ่งได้ลงนามตั้งแต่ปี ๒๕๒๒ โดยมาเลเซียยินยอมให้ไทยขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย ๕ ประเภท ได้แก่ ปลา สัตว์น้ำที่มีเปลือกหุ้มตัว หอย เนื้อสัตว์แช่เย็นหรือแช่แข็ง ผลไม้ ผักสด แช่เย็นหรือแช่แข็ง ทางถนนจากไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้ไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ ตัน/ปี โดยยกเว้นการชำระอากร ภาษีค่าธรรมเนียมและค่าภาระอื่นๆ

๒. ต่อมาเมื่อฝ่ายไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์เพิ่มขึ้นทุกๆ ปี จึงได้มีการเสนอขอเพิ่มเพดานปริมาณการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ผ่านการประชุมคณะกรรมการร่วมถาวรไทย-มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ แต่ฝ่ายมาเลเซียมีท่าทีไม่ตอบสนองข้อเรียกร้องของฝ่ายไทยมาโดยตลอด

๓. ในปี ๒๕๔๖ ฝ่ายไทยโดยกระทรวงคมนาคมได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมคณะกรรมการร่วมถาวรไทย-มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ครั้งที่ ๙ ณ จังหวัดเชียงใหม่ โดยฝ่ายไทยได้เสนอให้มีการทบทวนบันทึกความเข้าใจฉบับที่มีอยู่ในเรื่องเพดานปริมาณสินค้า รวมทั้งเสนอความเป็นไปได้ในการจัดทำกรอบความตกลงฉบับใหม่ ซึ่งต่อมากระทรวงคมนาคมของไทยได้ส่งร่างความตกลงไทย-มาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางถนน ซึ่งยกร่างตามแนวทางของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนเมื่อปี ๒๕๔๑ ให้ฝ่ายมาเลเซียพิจารณา

๔. ในปี ๒๕๕๐ ฝ่ายมาเลเซียได้ส่งร่างโต้ตอบเป็นบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนโดยทางถนนและรถไฟจากมาเลเซียผ่านไทยไปยัง พม่า ลาว และกัมพูชา โดยผ่านกระทรวงการต่างประเทศของไทย ซึ่งมาเลเซียยังมีการจำกัดเพดานปริมาณสินค้าไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ ตันต่อปี และสินค้าเน่าเสียง่ายไม่รวมเนื้อไก่แช่แข็ง

๕. คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาจัดทำความตกลงเกี่ยวกับการขนส่งทางบกกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ โดยกระทรวงคมนาคมได้มีมติในการประชุมเมื่อปี ๒๕๕๐ เห็นชอบให้มีการจัดทำร่างความตกลงไทย-มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งทางถนนและให้ยกเลิกเพดานปริมาณสินค้าในร่างความตกลงฯ ที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ ตัน/ปี เนื่องจากในอนาคตน่าจะมีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น และให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาจัดทำความตกลงระหว่างไทย-มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งทางถนน

๖. กระทรวงคมนาคมได้จัดตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาจัดทำความตกลงระหว่างไทย-มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งทางถนนขึ้น และในการประชุมคณะอนุกรรมการฯ ในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๒ ที่ประชุมได้พิจารณาร่างโต้ตอบของฝ่ายมาเลเซีย และเห็นชอบให้มีการปรับแก้ไขโดยใช้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงเป็นแนวทางในการจัดทำความตกลงทวิภาคีไทย-มาเลเซียว่าด้วยการขนส่งทางถนนต่อไป

๗. ในเดือนตุลาคม ๒๕๕๒ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงกระทรวงการต่างประเทศขอให้อำนวยฝ่ายมาเลเซียว่าฝ่ายไทยพร้อมที่จะเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมหรือเกี่ยวกับการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-มาเลเซีย ในช่วงต้นปี ๒๕๕๓ ซึ่งต่อมาฝ่ายมาเลเซียตอบรับข้อเสนอของฝ่ายไทยที่เสนอให้มีการประชุมหารือร่วมกัน

*ที่มา : สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ

๘. ในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ กระทรวงคมนาคมของไทยได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมหารือระหว่างไทย-มาเลเซีย เกี่ยวกับกรอบการจัดทำความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนระหว่างไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ ๑ ณ กรุงเทพฯ โดยที่ประชุมเห็นชอบให้มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจฉบับใหม่ขึ้น ๒ ฉบับ ได้แก่ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารผ่านแดนและข้ามแดน โดยฝ่ายมาเลเซียเสนอให้รวมการขนส่งทางรถไฟไว้ใน MOU ทั้งสองฉบับด้วย ซึ่งในการประชุมดังกล่าวฝ่ายไทยได้เสนอร่างกรอบ MOU ฉบับใหม่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนทางถนน และทางรถไฟให้ฝ่ายมาเลเซียพิจารณาด้วย สำหรับการขนส่งทางรถไฟให้อ้างอิงสัญญาเดินรถร่วมไทย-มาเลเซีย ที่ได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๗

๙. ในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๓ กระทรวงขนส่งของมาเลเซียได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมหารือระหว่างไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ ๒ ณ ประเทศมาเลเซีย และได้เสนอร่างโต้ตอบให้ที่ประชุมพิจารณาซึ่งได้มีการหารือเพื่อปรับแก้ไขในบางประเด็น นอกจากนี้ ฝ่ายไทยได้เสนอให้มีการพิจารณาร่างกรอบ MOU ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารผ่านแดนและข้ามแดนในการประชุมหารือครั้งต่อไปด้วย ซึ่งขณะนี้ กระทรวงขนส่งของมาเลเซียแจ้งว่าอยู่ระหว่างการพิจารณาร่าง MOU ว่าด้วยการขนส่งสินค้า

สถานะปัจจุบัน

เพื่อเป็นการดำเนินการตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔ ที่กำหนดว่า ก่อนการดำเนินการทำหนังสือสัญญากับนานาประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศให้คณะรัฐมนตรีเสนอกรอบการเจรจาต่อรัฐสภาเพื่อขอความเห็นชอบด้วย ขณะนี้กระทรวงคมนาคมโดยสำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำกรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบกระหว่างไทย-มาเลเซีย เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ก่อนกระทรวงคมนาคมดำเนินการเจรจาจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบกระหว่างไทย-มาเลเซีย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มพูนความสัมพันธ์ด้านการขนส่งระหว่างกัน และนำมาซึ่งการเพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ระหว่างสองประเทศรวมทั้งการขยายการค้าไปสู่ประเทศในภูมิภาค

กรอบเจรจาเพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ทางบกระหว่างไทย-มาเลเซีย

๑. ความเป็นมา

ปัจจุบันการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับมาเลเซียเป็นไปตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนจากประเทศไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ลงนามเมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๒๒ ซึ่งเป็นความตกลงเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าระหว่างกันเพียงฉบับเดียวที่มีอยู่ โดยมาเลเซียยินยอมให้ไทยขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย อันได้แก่ ปลา สัตว์น้ำจำพวกที่มีเปลือกหุ้มตัว หอย เนื้อสัตว์แช่เย็นหรือแช่แข็ง ผลไม้ ผักสด แช่เย็นหรือแช่แข็ง ทางถนนจากไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้ไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ ตัน/ปี โดยยกเว้นการชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียม หรือค่าภาระอื่นๆ ต่อมาเมื่อฝ่ายไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์เพิ่มขึ้นทุกๆ ปี ทำให้การขนส่งเกินเพดานปริมาณสินค้าที่กำหนดไว้ในความตกลง เป็นผลให้ผู้ประกอบการของไทยต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งและราคาสินค้า

ในส่วนของกรขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างไทยและมาเลเซีย ยังไม่มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศรองรับ โดยการขนส่งผู้โดยสารบริเวณชายแดนไทย-มาเลเซียในปัจจุบันเป็นเพียงการอนุญาตเฉพาะครั้งคราวภายใต้เงื่อนไขและเขตพื้นที่ตามที่ทั้งสองประเทศกำหนด จึงเป็นข้อจำกัดและอุปสรรคของทั้งผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยวในการเดินทางและท่องเที่ยวทางถนนระหว่างสองประเทศ

๒. เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำกรอบเจรจา

๒.๑ ในการประชุมหารือประจำปี ครั้งที่ ๔ ระหว่างนายกรัฐมนตรีของไทยกับนายกรัฐมนตรีมาเลเซีย เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๒ ทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องที่จะให้มีการหารือเกี่ยวกับการจัดทำกรอบการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ และจากมาเลเซียผ่านไทยไปยังกัมพูชา ลาว และพม่า โดยให้กรอบดังกล่าวสอดคล้องกับความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการให้บริการด้านการขนส่งอย่างเสรี และการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับมาเลเซียและประเทศอื่นๆ ในอาเซียน

๒.๒ การจัดทำบันทึกความเข้าใจดังกล่าวจะช่วยให้ปัญหาด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนระหว่างไทย-มาเลเซีย ที่ค้างคั่งมาเป็นเวลานานคลี่คลายลง โดยไม่ต้องรอให้กรอบความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่งของอาเซียน ซึ่งอยู่ระหว่างประเทศสมาชิกดำเนินการมีผลใช้บังคับ

๓. วัตถุประสงค์

บันทึกความเข้าใจที่จะจัดทำขึ้นจะเป็นการขยายโอกาสการให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทยกับมาเลเซีย และมีผลเป็นการยกเลิกบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนจากประเทศไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ซึ่งมีการจำกัดประเภทของสินค้า และปริมาณของสินค้าเน่าเสียง่าย โดยบันทึกความเข้าใจฉบับใหม่ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า จะครอบคลุมการขนส่งสินค้าทั่วไปและสินค้าเน่าเสียง่ายโดยจะไม่มีการกำหนดเพดานปริมาณสินค้า แต่จะกำหนดจำนวนรถที่จะใช้เป็นการขนส่ง ในส่วนของการขนส่งผู้โดยสาร จะครอบคลุมการอำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับผู้โดยสารผู้โดยสารและยานพาหนะ ทั้งแบบประจำทางและไม่ประจำทาง ซึ่งการจัดบันทึกความเข้าใจดังกล่าว จะทำให้การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทยและมาเลเซียเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว เป็นผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจระหว่างสองประเทศทั้งในด้านการค้าสินค้าและบริการท่องเที่ยว

๔. กรอบเจรจา

กรอบการเจรจาเพื่อจัดทำบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบกระหว่าง ไทย-มาเลเซีย ได้นำหลักการของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ผ่านแดน ลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๔๑ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ลงนามเมื่อวันที่ ๑๐ ธันวาคม ๒๕๕๒ และกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ มาพิจารณาเป็นแนวทางในการจัดทำ ร่างบันทึกความเข้าใจ โดยในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟ จะใช้ความตกลงการเดินทางรถไฟร่วมกันระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ มาอ้างอิงไว้ ในบันทึกความเข้าใจ โดยกรอบเจรจาจะครอบคลุมประเด็นต่างๆ ดังนี้

(๑) สิทธิการจราจร - อนุญาตให้มีการประกอบการรถขนส่งสินค้าและขนส่งผู้โดยสารข้ามแดน และผ่านแดนทางถนนตามเส้นทางและด่านพรมแดนเข้า-ออก ที่จะกำหนดร่วมกัน และอนุญาตให้ผู้ประกอบการ รถโดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทางที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานประเทศผู้รับ ได้รับสิทธิในการขนส่ง สินค้าและผู้โดยสารในประเทศผู้รับได้ โดยไม่รวมการขนส่งในประเทศ ทั้งนี้ การขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนต้อง อยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศผู้รับ

(๒) เส้นทางการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวก - ให้มีการกำหนดเส้นทางการขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณพรมแดนตามที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน

(๓) การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน ให้มีการกำหนดด่านพรมแดนโดยความเห็นชอบร่วมกัน และให้มีการดำเนินการตรวจสอบปล่อยร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในบริเวณเดียวกัน รวมทั้ง การปรับประสานและทำให้ง่ายขึ้นของพิธีการทางศุลกากร

(๔) การขนส่งสินค้าอันตราย ไม่อนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตราย เว้นแต่ได้รับอนุญาตจาก ประเทศภาคีเป็นกรณีไป ซึ่งเป็นไปตามพิธีสาร ๙ ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

(๕) การขนส่งสินค้าเบาเสี่ยงง่าย ประเทศภาคีต้องอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเบาเสี่ยงง่าย

(๖) การยอมรับรถ กำหนดให้มีการยอมรับรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารที่จดทะเบียนในประเทศ ภาคี การยอมรับใบอนุญาตขับรถยนต์ข้ามแดนและผ่านแดนซึ่งกันและกัน

(๗) การขนส่งบุคคลข้ามแดนผ่านแดนให้นำหลักเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกมาใช้ สำหรับการขนส่งบุคคลข้ามแดนในเรื่องที่เกี่ยวกับสาธารณสุข การตรวจคนเข้าเมืองและพิธีการศุลกากร โดยเฉพาะกับสัมภาระที่ติดตัวมา

(๘) การขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนทางรถไฟ ให้เป็นไปตามข้อตกลงการเดินทางร่วมระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟแห่งประเทศไทย บังคับใช้เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๗

(๙) คณะกรรมการความร่วมมือ ให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมเพื่อประสานงานในการดำเนินการ ตามความตกลงฯ

(๑๐) การเริ่มมีผลบังคับใช้ ความตกลงจะมีผลใช้บังคับในวันที่ลงนามและมีผลเป็นการยกเลิก บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเบาเสี่ยงง่ายทางถนนจากประเทศไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยัง สิงคโปร์ พ.ศ. ๒๕๒๒

การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากไทยไปมาเลเซีย

กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) มุ่งเน้นให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปโภคระหว่างประเทศ โดยโครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศไทย ได้แก่เส้นทางเชื่อมโยงจังหวัด สตูล -รัฐเปอร์ลิส ของมาเลเซีย คิดเป็นระยะทางประมาณ ๓๕ กิโลเมตร ซึ่งรับผิดชอบโดยกรมทางหลวง นอกจากนี้กรมทางหลวงได้เสนอโครงข่ายเชื่อมโยงกับมาเลเซียอีก ๒ เส้นทาง คือ เส้นทาง นาทวี - บ้านประกอบ - อลอสตาร์ และเส้นทาง ยะลา - เบตง - ปันง ซึ่งนอกจากจะเป็นความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนแล้ว การขนส่งทางรถไฟ ทางน้ำและทางอากาศก็นับว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือนี้ด้วยเช่นกัน

สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนไทย-มาเลเซีย

ประเทศไทยมีแนวพรมแดนกับมาเลเซียเป็นระยะประมาณกว่า ๕๐๐ กิโลเมตร ครอบคลุม ๔ จังหวัด ได้แก่ สตูล สงขลา ยะลาและนราธิวาส โดยมีจุดผ่านแดนถาวร ๙ แห่ง ซึ่งการเดินทางข้ามแดนเข้า-ออกระหว่างไทยและมาเลเซียสามารถกระทำได้ทั้งการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและรถโดยสารสาธารณะ ไม่ประจำทาง สำหรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเข้า-ออกระหว่างประเทศนั้นมีเงื่อนไขที่แตกต่างกัน โดยประเทศมาเลเซียกำหนดให้รถยนต์ที่ผ่านเข้า-ออกต้องมีเอกสารต่างๆ ได้แก่ ใบอนุญาตให้นำรถยนต์ส่วนบุคคลจากต่างประเทศเข้าประเทศมาเลเซีย (International Circulation Permit, ICP) สมุดทะเบียนรถที่แปลเป็นภาษามาเลเซียหรืออังกฤษ เอกสารการทำประกันบุคคลประเภท ๓ ที่ครอบคลุมถึงประเทศมาเลเซียและใบอนุญาตขับขี่ที่ไม่หมดอายุและมีการแปลเป็นภาษาอังกฤษ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลมาเลเซียอนุญาตให้รถไทยเข้าประเทศมาเลเซียได้โดยไม่มีใบอนุญาต ได้ไม่เกินระยะ ๒ กิโลเมตร จากด่านชายแดนที่เข้าประเทศมาเลเซียเท่านั้น สำหรับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลสัญชาติมาเลเซียเข้ามาในประเทศไทย เป็นไปตามประกาศกรมการขนส่ง ฉบับที่ ๗/๒๕๒๘ ซึ่งกำหนดให้รถโดยสารที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยได้เพียง ๕ ด้าน คือ ด้านสุโขทัย โกลก ด้านเบตง ด้านสตูล ด้านสะเตาะ และด้านปาดัง-เบซาร์ โดยสามารถเข้าได้ไม่เกินเขตท้องที่ อ.เมือง ของจังหวัดที่นำรถเข้า ในกรณีที่มีความประสงค์จะนำรถเข้ามาประเทศไทยเกินกว่าจุดที่กำหนดไว้แต่อยู่ในท้องที่จังหวัดนราธิวาส ยะลา ปัตตานี สตูล และสงขลา ต้องยื่นคำขอใบอนุญาตเป็นหนังสือต่อกรมการขนส่งทางบก ณ สถานกงสุลไทยหรือสถานทูตไทยในประเทศมาเลเซียก่อนการนำรถเข้ามา หรือสามารถขออนุญาต ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่นำรถมาในครั้งแรก สำหรับกรณีรถขนส่งสินค้าที่จะเข้ามายังประเทศไทยจะต้องเป็นรถที่จดทะเบียนในประเทศไทย

*ที่มา : สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน

สำหรับการขนส่งผ่านแดน ทางมาเลเซียยินยอมให้มีการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนจากไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้ และยังสามารถขนส่งสินค้าทั่วไปจากสิงคโปร์ผ่านมายังประเทศไทยได้สำหรับเที่ยวกลับ โดยเป็นไปตามความตกลงในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยมาเลเซียกำหนดจุดเข้าที่ บุกิตกายูฮัตัม

โดยในปีที่ผ่านมาการค้าชายแดนระหว่างไทย-มาเลเซียมีมูลค่าการค้ารวม ๕๖๐,๖๕๔ ล้านบาท ไทยส่งออก ๓๗๙,๓๖๔ ล้านบาท และนำเข้า ๑๘๑,๒๙๐ ล้านบาท สินค้าส่งออกของไทยได้แก่ ไม้ยางพารา ยางและผลิตภัณฑ์ เครื่องจักรที่ไม่ใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ สินค้ากสิกรรมปลา และสัตว์น้ำ เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเลคทรอนิกส์และส่วนประกอบ ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์ พลาสติก และผลิตภัณฑ์ ยานพาหนะ และ อุปกรณ์เครื่องใช้สำนักงาน และสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากมาเลเซีย ได้แก่ เครื่องจักรไฟฟ้าใช้ในการคมนาคมและการสื่อสาร อุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมและส่วนประกอบ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าการค้าชายแดนระหว่างไทยและมาเลเซียจะดำเนินไปด้วยความเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน แต่นโยบายและมาตรการหลายประการของมาเลเซียได้ส่งผลกระทบต่อจนเกิดเป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการค้าชายแดนของประเทศทั้งสอง โดยเฉพาะการจำกัดปริมาณสินค้า และปัญหาการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดน/ระหว่างประเทศนั้น โดยปกติแล้วการขนส่งข้ามประเทศทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เส้นทาง ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ หรือ ไทย-ลาว-จีน โดยรถบรรทุกคันเดียวจะไม่สามารถกระทำได้ ด้วยเหตุผล ดังนี้

๑. ความตกลงระหว่างไทยกับมาเลเซียว่าด้วยเรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (อาหารทะเล อาหารแช่แข็ง และผักผลไม้แช่แข็ง เป็นต้น) ผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ซึ่งภายใต้ความตกลงดังกล่าว นั้น ได้กำหนดปริมาณยอดรวมของสินค้าภายใต้ความตกลงสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดนมาเลเซียไปสิงคโปร์ ปีละไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ เมตริกตัน โดยไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า หากเกินกว่าเพดานที่กำหนดจะต้องเสียภาษีนำเข้าให้แก่มาเลเซีย โดยกำหนดให้นำสินค้าผ่านแดนเข้าไปทางด้านบุกิตกายูฮัตัมเท่านั้น ซึ่งจากข้อจำกัดดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยเป็นอย่างมากเพราะจำนวนรถขนส่งสินค้าที่ต้องการผ่านแดนนั้นมีมากกว่า ๓๐,๐๐๐ เมตริกตันต่อปี ทำให้เกิดการล่าช้าและทำให้สินค้าเกิดเสียหายมากขึ้น

๒. การทำความตกลงภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ของ ASEAN ซึ่งกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ออกพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๔๘ โดยมีการบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๔๘ ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านสามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนไทยได้โดยไม่ต้องจำกัดปริมาณและประเภทสินค้า อย่างไรก็ตามในปัจจุบันมีเพียงประเทศไทยและฟิลิปปินส์เท่านั้นที่ให้สัตยาบรรณภายใต้ความตกลงฯ ดังกล่าว ส่วนประเทศเพื่อนบ้านไทยได้แก่ มาเลเซีย พม่า ลาว และกัมพูชา ยังไม่ได้ให้สัตยาบรรณ ดังนั้นไทยจึงไม่สามารถใช้ประโยชน์จากความตกลงดังกล่าวเพื่อขนส่งสินค้าผ่านแดนไปประเทศมาเลเซียได้อย่างเสรี

นอกจากปัญหาการขนส่งสินค้าข้ามแดนไทย-มาเลเซียแล้ว ผู้ประกอบการไทยยังประสบกับปัญหาเรื่องการกีดกันทางการค้าและบริการ โดยเฉพาะปัญหาเรื่องรถตู้ไทยขนส่งผู้โดยสารไปมาเลเซีย ซึ่งเป็นปัญหาที่สร้างความเดือดร้อนแก่ผู้ประกอบการรถตู้ไทยเป็นอย่างมาก โดยฝ่ายมาเลเซียมองว่ารถตู้ไทยมีการขนส่งแรงงานเดินทางไปทำงานที่ร้านต้มยำ จึงได้จับกุมและปรับ ตั้งแต่ต้นปี ๒๕๕๓ และได้ออกกฎระเบียบที่กำหนดให้รถนำเที่ยวต่างชาติที่เข้าไปในประเทศมาเลเซียนั้น ต้องจดทะเบียนและยื่นขอใบอนุญาตก่อน ซึ่งหลักเกณฑ์ในการยื่นขอจดทะเบียนและใบอนุญาตนั้นมีข้อจำกัดมาก รวมทั้งการกำหนดเงื่อนไขให้รถยนต์ที่ผ่านเข้า-ออกมาเลเซีย จะต้องใช้คนมาเลย์ประจำรถ ซึ่งหลักเกณฑ์ต่างๆ เหล่านี้มีความยุ่งยากและซับซ้อนมาก ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยไม่สามารถปฏิบัติตามได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อธุรกิจท่องเที่ยวทั้งสองประเทศ

ความคืบหน้าในการแก้ปัญหา

๑. ปัญหาเรื่องการขนส่งสินค้าข้ามแดนไทย-มาเลเซีย กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างร่วมยก ร่างกรอบการเจรจากับมาเลเซียเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีและเสนอต่อรัฐสภา ทั้งนี้ โดยความตกลงดังกล่าวจะ แก้ไขปัญหาความไม่สะดวกในการผ่านแดนทั้งหมด รวมทั้งปัญหาการให้บริการรถโดยสารผ่านแดนและความ ไม่สมดุลในการให้ความช่วยเหลือในการให้รถเดินทางข้ามแดนที่ไทยให้มาเลเซียและที่มาเลเซียให้ไทยได้

๒. ปัญหาเรื่องรถตู้ไทยขนส่งผู้โดยสารไปมาเลเซีย ล่าสุด Economic Planning Unit (EPU) ซึ่งเป็นฝ่ายเลขานุการของกรอบความร่วมมือ JDS (คณะกรรมการร่วมจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ ชายแดนไทย - มาเลเซีย : Thai - Malaysia Committee on Joint Development Strategies for Border Area - JDS) ฝ่ายมาเลเซียขอให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ฝ่าย เลขานุการของ JDS ฝ่ายไทยจัดประชุมผู้เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๕ เพื่อรวบรวมข้อเสนอของฝ่าย ผู้ประกอบการรถตู้ฝ่ายไทยที่สามารถปฏิบัติได้ ส่งให้มาเลเซียพิจารณา ซึ่งถือว่าเป็นการดำเนินการดังกล่าว เป็นการส่งสัญญาณที่ดีของการเจรจาในการแก้ปัญหา

วิลาสินี แจ่มอุติรัตน์
กลุ่ม IMT-GT/มาเลเซีย
๐๑/๐๕/๒๕๕๕

ที่มาข้อมูล:

- กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
- กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
- กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
- เกษม ชูจารุกุล, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย "การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน"

สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย

ปี 2555 (มกราคม – เมษายน)

1. ภาพการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย

การค้าชายแดนปี 2554 ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับมาเลเซียรวม 560,655.0 ล้านบาท (ปี 2553 มูลค่า 497,590.4 ล้านบาท) หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.7 โดยแยกเป็นการส่งออก 379,364.2 ล้านบาท (ปี 2553 มีมูลค่า 320,405.0 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.4 การนำเข้ามีมูลค่า 181,290.8 ล้านบาท (ปี 2553 มูลค่า 177,185.4 ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 ทำให้ประเทศไทยเกินดุลการค้า 198,073.4 ล้านบาท

สำหรับปี 2555 (มกราคม-เมษายน) ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับมาเลเซียรวม 176,156.4 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.4 (ปี 2554 มูลค่า 190,222.2 ล้านบาท) แบ่งเป็นการส่งออก มีมูลค่า 104,442.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 19.9 (ปี 2554 มูลค่า 130,332.3 ล้านบาท) การนำเข้ามีมูลค่า 71,714.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.7 (ปี 2554 มูลค่า 59,889.9 ล้านบาท) ไทยได้เปรียบดุลการค้า 32,727.6 ล้านบาท

ตารางแสดงมูลค่าการค้าชายแดน ปี 2552-2555 (มกราคม-เมษายน)

รายการ	มูลค่า(ล้านบาท)					อัตราเปลี่ยนแปลง		
	2552	2553	2554	2554	2555	53/52	54/53	55/54 (ม.ค.-เม.ย.)
				(มกราคม-เมษายน)				
มูลค่ารวม	387,297.1	497,590.4	560,655.0	190,222.2	176,156.4	28.5	12.7	-7.4
ส่งออก	226,892.6	320,405.0	379,364.2	130,332.3	104,442.0	41.2	18.4	-19.9
นำเข้า	160,404.5	177,185.4	181,290.8	59,889.9	71,714.4	10.5	2.3	19.7
ดุลการค้า	66,488.1	143,219.6	198,073.4	70,442.4	32,727.6			

ที่มา : กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

2. สินค้าสำคัญทางการค้าชายแดน ในปี 2555 (มกราคม-เมษายน)

2.1 สินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ ยางธรรมชาติมีมูลค่า 53,641.7 ล้านบาท ลดลงจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 26.4 รองลงมาได้แก่ ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ มูลค่า 7,998.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 15.5 เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ มูลค่า 5,903.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 41.2 ไมโครชิปมูลค่า 4,865.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 54.9 มอเตอร์ และเครื่องกำเนิดไฟฟ้ามูลค่า 4,865.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 54.9 ตามลำดับ

*ที่มา : สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ มิถุนายน 2555

2.2 สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ เครื่องจักรไฟฟ้าใช้ในการโทรคมนาคมและการสื่อสาร มูลค่า 13,091.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 714.3 ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์มูลค่า 7,449.3 ล้านบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.9 เหมแม่เหล็กและงานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์มูลค่า 5,970.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.0 สื่อบันทึกข้อมูล ภาพเสียง มูลค่า 4,062.4 ลดลงร้อยละ 52.9 เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมและส่วนประกอบมูลค่า 3,970.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 42.0

3. ภาวะการค้าชายแดนไทยกับมาเลเซีย (รายจังหวัด) ในปี 2555 (มกราคม – เมษายน)

3.1 จังหวัดที่มีมูลค่าการส่งออกชายแดนด้านมาเลเซียเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัดสงขลามีมูลค่าการส่งออก 102,176.1 ล้านบาท ลดลงจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 20.1 รองลงมาได้แก่ จังหวัดยะลามีมูลค่าการส่งออก 1,793.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 9.6 จังหวัดนราธิวาสมีมูลค่าการส่งออก 403.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 จังหวัดสตูลมีมูลค่าการส่งออก 24.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 58.1 จังหวัดปัตตานีไม่มีการส่งออก

3.2 จังหวัดที่มีมูลค่าการนำเข้าชายแดนด้านมาเลเซียเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ จังหวัดสงขลามีมูลค่าการนำเข้า 69,978.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 19.5 รองลงมาได้แก่ จังหวัดนราธิวาสมีมูลค่าการนำเข้า 809.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.8 จังหวัดยะลามีมูลค่าการนำเข้า 74.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 จังหวัดสตูลมีมูลค่าการนำเข้า 67.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.8 จังหวัดปัตตานีไม่มีการนำเข้า

ตารางแสดงมูลค่าการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ปี 2553 - 2555 (มกราคม-เมษายน) รายจังหวัด

หน่วย: ล้านบาท

จังหวัด	2553			2554			2555 (มกราคม-เมษายน)				
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	Δ %	นำเข้า	Δ %	ดุลการค้า
สงขลา	314,634.3	173,809.4	140,824.9	371,979.6	177,051.5	194,928.2	102,176.1	-20.1	69,978.8	19.5	32,197.3
ยะลา	4,037.3	121.0	3,916.2	5,817.0	163.1	5,653.9	1,793.8	-9.6	74.1	4.6	1,719.7
นราธิวาส	1,450.2	2,011.1	-560.8	1,252.4	2,303.0	-1,050.6	403.7	4.7	809.7	18.8	-406.0
สตูล	149.6	144.6	5.0	113.7	276.6	-162.8	24.8	-58.1	67.0	33.8	-42.2
ปัตตานี	0.0	7.5	-7.5	0.0	0.7	-0.7	0.0	0.0	0.0	-94.5	0.0
อื่นๆ	133.6	1,091.0	-958.3	201.4	1,496.0	-1,294.6	43.6	163,861.5	784.8	50.6	-741.1
รวม	320,403.8	177,186.2	143,217.6	379,364.2	181,290.8	198,073.4	104,442.0	-19.9	71,714.4	19.7	32,727.6

4. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย

4.1 การส่งออกชายแดนไทยในกลุ่มคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบมอเตอร์ และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ขวางธรรมชาติ ผลิตภัณฑ์ข้างอื่น ๆ รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ในช่วงปี 2555 (มกราคม-เมษายน) มีมูลค่าลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของอเมริกาและสหภาพยุโรปที่ยังไม่ฟื้นตัว ทำให้ยอดสั่งซื้อสินค้าจากอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมยางชะลอตัว สถานการณ์น้ำท่วมภาคกลางของประเทศไทยในช่วงปลายปีที่แล้ว ทำให้โรงงานผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ยังไม่สามารถฟื้นตัวและเดินเครื่องการผลิตได้เต็มที่ ประกอบกับราคายางที่ลดลงเนื่องจากมีการเทขายสัญญาในตลาดล่วงหน้าต่างประเทศของนักลงทุนเนื่องจากตลาดจีนมีความต้องการยางพาราลดลงเพราะอุตสาหกรรมยานยนต์ในจีนชะลอตัว และความเสี่ยงจากปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจของไทย เช่น ค่าเงินบาทที่มีความผันผวน หากแข็งค่าก็จะมีผลกระทบต่อ การส่งออก อัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น และต้นทุนวัตถุดิบและแรงงานที่มีแนวโน้มสูงขึ้น

4.2 เมื่อวันที่ 17-18 มีนาคม 2555 นายณรงค์ คูดึง ประธานคณะกรรมการกิจการชายแดนไทย (ไทย-มาเลเซีย) พร้อมด้วยคณะกรรมการกิจการชายแดนไทย สภาผู้แทนราษฎร ร่วมกับคณะอนุกรรมการกิจการชายแดนไทย (ไทย-มาเลเซีย) เดินทางลงพื้นที่จังหวัดนราธิวาสในการศึกษาดูงานเกี่ยวกับการปฏิบัติราชการของหน่วยงานและตรวจพื้นที่ โดยเน้นการแก้ปัญหาและพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวชายแดนให้มีศักยภาพมากขึ้น

4.3 สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เปิดเผยว่าในช่วงไตรมาสแรกของปี 2555 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยฟื้นตัวหลังจากประสบอุทกภัยในระดับ 30-40 % และคาดว่าระดับการฟื้นตัวจะเพิ่มเป็น 70-80% ในช่วงไตรมาสที่ 2 ทั้งนี้หลายโรงงานมีปัญหาค่าเงินค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย

5. ปัญหา/อุปสรรคที่สำคัญ

5.1 ปัญหาความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ทำให้การขนส่งสินค้าไม่สะดวกและมีความเสี่ยงภัย

5.2 ปัญหาการบริหารจัดการด่าน เนื่องจากการค้าชายแดนของไทยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่วนการพัฒนาด่านชายแดนและเส้นทางคมนาคมมีความล่าช้า ไม่สอดคล้องกับปริมาณการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้น ทำให้เกิดความแออัดล่าช้าในการข้ามแดนของนักท่องเที่ยวและสินค้า ทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งเริ่มมาขึ้น เช่น ที่ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

5.3 ไทยยังไม่สามารถขนส่งสินค้าข้ามแดน / ผ่านแดนไปประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ได้ เนื่องจากความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ยังไม่มีผลบังคับใช้

5.4 อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยประสบปัญหาขาดแคลนแรงงานช่างฝีมือ

5.5 มาตรการที่เป็นข้ออุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภายใน ได้แก่ มาเลเซียกำหนดให้การนำเข้าแป้งข้าวเจ้าต้องขออนุญาตนำเข้า (Non-automatic licensing) และมาตรการด้านสุขอนามัยของสินค้าอาหาร เช่น ชีส และน้ำปลา ของมาเลเซีย

6. ข้อเสนอแนะ / โอกาสทางการค้า

6.1 การขยายด่านศุลกากรสะเดา ปัจจุบันติดปัญหาเรื่องการจัดหาที่ดินในการจัดตั้งด่านศุลกากร และปัญหาเรื่องงบประมาณ เนื่องจากต้องใช้งบประมาณในการจัดซื้อและเวนคืนที่ดินเป็นจำนวนมาก จึงเห็นควรเร่งรัดจัดสรรงบประมาณเพื่อการนี้โดยเร่งด่วนเป็นพิเศษ

6.2 เร่งรัดการเจรจาในระดับพหุภาคีภายใต้กรอบความร่วมมืออาเซียนและ IMT-GT (Indonesia – Malaysia – Thailand Growth Triangle) เพื่อเร่งรัดให้มีความตกลงในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน / ข้ามแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกลุ่มประเทศอาเซียน และเร่งรัดกระบวนการออกพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง

6.3 ในส่วนของความตกลงระดับทวิภาคี ควรเร่งรัดการจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารผ่านแดนและข้ามแดน ระหว่างไทย-มาเลเซีย

การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย ปี 2554*

ภาวะการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย

ปี 2554 การค้าชายแดนไทยกับประเทศมาเลเซีย มีมูลค่าการค้ารวม 560,655.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันในปี 2553 (มูลค่า 497,590.4 ล้านบาท) ร้อยละ 12.7 แบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 379,364.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.4 และการนำเข้ามูลค่า 181,290.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 ได้ดุลการค้า 198,073.3 ล้านบาท

สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางธรรมชาติ เครื่องคอมพิวเตอร์และชิ้นส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ ไม้แปรรูป และมอเตอร์ไฟฟ้า

สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ สื่อบันทึกข้อมูล ภาพ เสียง เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ เทปแม่เหล็ก งานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์ และเครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมและส่วนประกอบ

สถานการณ์การค้าไทย-มาเลเซีย

ยางพาราเป็นสินค้าส่งออกสำคัญที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด สถานการณ์ราคายางพาราตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2554 ลดลงอย่างต่อเนื่อง สำหรับเดือนธันวาคม 2554 ราคาลดต่ำลงอีกเล็กน้อย เนื่องจากสาเหตุสำคัญ ได้แก่ ภาวะเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มตกต่ำ และมาตรการในแก้ปัญหาหนี้ของยุโรปล้มเหลว การผันผวนของราคาน้ำมัน และวิกฤตอุทกภัยของไทยส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลก

ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ

- 1) ปัญหาความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ทำให้การขนส่งสินค้าไม่สะดวกและมีความเสี่ยงภัย
- 2) มีการลักลอบทำการค้าข้ามแดนเป็นจำนวนมากตลอดแนวชายแดนไทย - มาเลเซีย โดยสินค้าไทยที่ลักลอบเข้ามาเลเซีย ได้แก่ ข้าวสาร ผลไม้ และสินค้ามาเลเซียที่ลักลอบเข้าไทย ได้แก่ น้ำมัน ปาล์ม สุรา บุหรี่ ผลไม้ (เมืองหนาว) และเนื้อวัวแช่แข็ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อราคา ปริมาณสินค้า และปัญหาการควบคุมโรคพืชโรคสัตว์
- 3) มาเลเซียไม่อนุญาตให้รถบรรทุกของไทยเข้าไปขนถ่ายสินค้าในประเทศ โดยอนุญาตให้ขนถ่ายที่สถานีขนถ่ายสินค้าชายแดน (Truck Terminal) บริเวณด่านศุลกากรเท่านั้น เนื่องจากไทยยังไม่มีความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนกับมาเลเซีย แต่รถบรรทุกมาเลเซียสามารถเข้ามาในไทยได้ถึง อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา
- 4) มาเลเซียไม่อนุญาตให้มีการโฆษณาการท่องเที่ยวของต่างประเทศ

ข้อเสนอแนะ / โอกาสทางการค้า

ไทยควรเร่งรัดแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าเข้าไปยังตลาดมาเลเซีย และการลักลอบขนสินค้าเถื่อนอย่างเป็นทางการโดยเร็ว

*ที่มา : สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ

รายงานสถิติการค้าชายแดนไทยกับมาเลเซีย (ดูทุกจังหวัด) (ล้านบาท)

ปี	ประเภท	2553		2554		2555		% Δ 2554/2553	% Δ 2555/2554 ม.ค. - ก.ค.
		มูลค่ารวม	ส่งออก	มูลค่ารวม	ส่งออก	มูลค่ารวม - กรกฎาคม	มูลค่ารวม - ก.ค.		
จังหวัดนราธิวาส	มูลค่ารวม	3,461.29		3,555.40		2,034.50	2,186.50	2.72	7.47
	ส่งออก	1,450.24		1,252.43		775.82	737.48	-13.64	-4.94
	นำเข้า	2,011.05		2,302.98		1,258.68	1,449.02	14.52	15.12
จังหวัดปัตตานี	มูลค่ารวม	-560.8		-1,050.55		-482.85	-711.54	-87.33	-47.36
	ส่งออก	7.46		0.7		0.7	0.04	-90.59	-94.15
	นำเข้า	0		0		0	0	-	-
จังหวัดยะลา	มูลค่ารวม	4,158.29		5,980.07		3,486.50	3,376.23	-90.59	-94.15
	ส่งออก	-7.46		-0.7		-0.7	-0.04	90.59	94.15
	นำเข้า	4,037.26		5,816.98		3,386.55	3,249.96	43.81	-3.16
จังหวัดสงขลา	มูลค่ารวม	121.03		163.08		99.96	126.27	44.08	-4.03
	ส่งออก	3,916.23		5,653.90		3,286.59	3,123.69	34.74	26.32
	นำเข้า	488,443.70		549,031.50		330,134.33	304,663.79	44.37	-4.96
จังหวัดสตูล	มูลค่ารวม	314,634.31		371,979.64		220,689.59	179,958.69	12.4	-7.72
	ส่งออก	173,809.38		177,051.87		109,444.74	124,705.10	18.23	-18.46
	นำเข้า	140,824.93		194,927.77		111,244.85	55,253.59	1.87	13.94
จังหวัดอื่น ๆ	มูลค่ารวม	294.27		390.26		176.12	145.77	32.62	-17.24
	ส่งออก	149.64		113.71		80.7	40.76	-24.01	-49.5
	นำเข้า	144.63		276.55		95.42	105.01	91.21	10.05
รวม	มูลค่ารวม	5.02		-162.84		-14.72	-64.25	-3,345.98	-336.58
	ส่งออก	1,225.45		1,697.47		1,016.02	1,558.54	38.52	53.4
	นำเข้า	133.57		201.41		89.45	150.27	50.79	68
	มูลค่ารวม	1,091.87		1,496.06		926.57	1,408.27	37.02	51.99
	ส่งออก	-958.3		-1,294.65		-837.13	-1,258.00	-35.1	-50.28
	นำเข้า	497,590.46		560,655.40		336,848.18	311,930.87	12.67	-7.4
	มูลค่ารวม	320,405.03		379,364.17		225,022.11	184,137.16	18.4	-18.17
	ส่งออก	177,185.42		181,291.23		111,826.07	127,793.71	2.32	14.28
	นำเข้า	143,219.61		198,072.94		113,196.04	56,343.45	38.3	-50.22

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศและกรมการค้าต่างประเทศ กรมการค้าต่างประเทศ

สถิติยานพาหนะขาเข้า ด้านศุลกากรสะเดา*

ปีงบประมาณ 2554

ตุลาคม 2553 - กันยายน 2554

ประจำเดือน	รถจักรยานยนต์		รถยนต์		รถบรรทุก		รวม (คัน)
	รถไทย	รถ ตปท.	รถไทย	รถ ตปท.	มีสินค้า	ไม่มีสินค้า	
ตุลาคม	102	943	77	16,092	6,903	8,229	32,346
พฤศจิกายน	2	313	23	12,472	6,765	5,350	24,925
ธันวาคม	11	876	43	20,106	7,562	6,638	35,236
มกราคม	1	576	58	15,481	7,821	6,663	30,600
กุมภาพันธ์	1	670	61	18,025	2,690	2,107	23,554
มีนาคม	5	372	64	16,854	7,558	7,177	32,030
เมษายน	10	1,391	91	17,113	6,466	5,920	30,991
พฤษภาคม	15	512	54	16,726	6,602	7,759	31,668
มิถุนายน	4	657	32	18,028	7,386	6,950	33,057
กรกฎาคม	29	1,044	50	17,403	7,519	6,821	32,866
สิงหาคม	1	314	38	17,317	7,438	6,370	31,478
กันยายน	1	379	42	15,649	7,556	6,405	30,032
รวม	182	8,047	633	201,266	82,266	76,389	368,783

*ที่มา : ด้านศุลกากรสงขลา

สถิติยานพาหนะขาออก ด้านศุลกากรสะเดา*

ปีงบประมาณ 2554

ตุลาคม 2553 - กันยายน 2554

ประจำเดือน	รถจักรยานยนต์		รถยนต์		รถบรรทุก (คัน)	รวม (คัน)
	รถไทย	รถ ตปท.	รถไทย	รถ ตปท.		
ตุลาคม	106	1,027	85	16,044	14,127	31,389
พฤศจิกายน	1	297	20	12,514	12,978	25,810
ธันวาคม	11	766	64	18,977	14,233	34,051
มกราคม	5	596	49	16,158	14,370	31,178
กุมภาพันธ์	2	830	57	18,257	8,465	27,611
มีนาคม	5	384	63	16,828	14,773	32,053
เมษายน	10	1363	91	15,908	12,145	29,517
พฤษภาคม	15	655	53	17,562	15,095	33,380
มิถุนายน	4	658	30	18,152	14,050	32,894
กรกฎาคม	29	1,074	60	17,583	14,371	33,117
สิงหาคม	1	328	44	15,515	13,898	29,786
กันยายน	-	410	42	17,515	13,647	31,614
รวม	189	8,388	658	201,013	162,152	372,400

*ที่มา : ด้านศุลกากรสงขลา

สถิติคนโดยสารขาเข้า ด้านศุลกากรสะเดา*

ปีงบประมาณ 2554

ตุลาคม 2553 – กันยายน 2554

ประจำเดือน	คนไทยขาเข้า (คน)	คนต่างประเทศขาเข้า (คน)	รวม
ตุลาคม	75,367	103,529	178,896
พฤศจิกายน	57,320	84,498	141,818
ธันวาคม	65,101	155,249	220,350
มกราคม	66,071	101,421	167,492
กุมภาพันธ์	60,426	132,774	193,200
มีนาคม	65,554	116,867	182,421
เมษายน	73,913	130,267	204,180
พฤษภาคม	71,516	117,441	188,957
มิถุนายน	67,619	134,475	202,094
กรกฎาคม	69,243	113,944	183,187
สิงหาคม	66,637	124,854	191,491
กันยายน	54,867	114,370	169,237
รวม	793,634	1,429,689	2,223,323

*ที่มา : ด้านศุลกากรสงขลา

สถิติคนโดยสารขาออก ด้านศุลกากรสะเดา*

ปีงบประมาณ 2554

ตุลาคม 2553 – กันยายน 2554

ประจำเดือน	คนไทยขาออก (คน)	คนต่างประเทศขาออก (คน)	รวม
ตุลาคม	76,430	107,502	183,932
พฤศจิกายน	55,164	83,887	139,051
ธันวาคม	67,689	151,092	218,781
มกราคม	64,625	111,782	176,407
กุมภาพันธ์	62,074	138,478	200,552
มีนาคม	71,010	122,564	193,574
เมษายน	74,149	117,901	192,050
พฤษภาคม	66,991	132,418	199,409
มิถุนายน	68,268	141,432	209,700
กรกฎาคม	74,135	104,550	178,685
สิงหาคม	57,664	113,792	171,456
กันยายน	65,298	130,444	195,339
รวม	803,497	1,455,842	2,259,339

*ที่มา : ด้านศุลกากรสงขลา

ปัญหาการค้าชายแดนประเทศไทย กับ มาเลเซีย*

ที่มาและจุดเริ่มต้นของปัญหา

ไทยสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูต กับมาเลเซีย เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2500 เอกอัครราชทูต ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์คนปัจจุบันคือ นายอัม เมลานนท์ ซึ่งเข้ารับตำแหน่งเมื่อเดือนมกราคม 2548 นอกจากนี้ ไทยยังมีสถานกงสุลใหญ่ในมาเลเซีย 2 แห่ง (สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองปีนัง และสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองโกตาบารู) และมีสถานกงสุลประจำเกาะลังกาวิ (ซึ่งมีดาโต๊ะ ชาซรีล เอสเคย์ บิน อับดุลลาห์ กงสุลกิตติมศักดิ์เป็นหัวหน้าสำนักงาน) สำหรับหน่วยงาน ของส่วนราชการต่าง ๆ ซึ่งตั้งสำนักงานอยู่ภายใต้ สถานเอกอัครราชทูตฯ ได้แก่ สำนักงานผู้ช่วยทูตฝ่ายทหาร สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ สำนักงานแรงงาน ส่วนหน่วยงานของไทยอื่นๆ ที่ตั้งสำนักงานในมาเลเซีย คือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย บริษัทการบินไทย สำหรับหน่วยงาน ของมาเลเซียในไทยได้แก่ สถานเอกอัครราชทูตมาเลเซีย และสถานกงสุลใหญ่ มาเลเซีย ประจำจังหวัดสงขลา

ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับมาเลเซีย ได้พัฒนาแน่นแฟ้น จนมีความใกล้ชิดกันมาก เนื่องจาก ทั้งสองประเทศมี ผลประโยชน์ร่วมกันหลายประการ การแลกเปลี่ยนการเยือนในระดับต่าง ๆ ทั้งระดับ พระราชวงศ์ ชั้นสูง รัฐบาล และเจ้าหน้าที่ ทั้งอย่างเป็นทางการ และไม่เป็นทางการ เป็นไปอย่าง สม่าเสมอ แต่แม้ว่าสองฝ่าย จะมีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกัน ก็ยังคงมีประเด็นปัญหาในความสัมพันธ์ ซึ่งต้องร่วมมือกันแก้ไข อาทิ การปักปันเขตแดนทางบก บุคคลสองสัญชาติ การก่อความไม่สงบในจังหวัด ชายแดนภาคใต้ เป็นต้น

*ที่มา : ปากเซดอทคอม <http://www.pakxe.com> วันที่ 8 มิถุนายน 2553

สำนักประชาสัมพันธ์เขต 4 กรมประชาสัมพันธ์

บทความ “การเมืองในมาเลเซียตอนเหนือ กับอิทธิพลต่อชายแดนภาคใต้ของไทย” ภาควิชา ศึกษาศาสตร์ ศึกษาศาสตร์ และ ความสัมพันธ์ข้ามชาติ (ฝ่าย 1) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) กรุงเทพมหานคร วันพฤหัสบดีที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2553 อ้างอิงข้อมูล<http://www.nidambe11.net/ekonomiz/2010q1/2010January14p3.htm>

ฐานข้อมูลวิจัยจังหวัดชายแดนภาคใต้ http://soreda.oas.psu.ac.th/show_detail.php?research_id=148

นโยบายของไทยต่อมาเลเซีย เน้นมุ่งส่งเสริม ความไว้นื้อเชื่อใจระหว่างกัน และสร้างพื้นฐานที่เข้มแข็ง ให้ความสัมพันธ์ทุกระดับของกวม อยู่บนพื้นฐานของการใช้เหตุผล เคารพซึ่งกันและกัน ในฐานะประเทศเพื่อนบ้านที่ดี เพราะเหตุการณ์ในประเทศหนึ่ง ย่อมจะส่งผล เกื้อหนุนหรือกระทบต่ออีกประเทศหนึ่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2547 นายกรัฐมนตรีไทยและมาเลเซีย ได้เห็นชอบให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการว่าด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วม สำหรับพื้นที่ชายแดนไทย - มาเลเซีย (Thailand-Malaysia Committee on Joint Development Strategy for border areas-JDS) โดยมีจุดมุ่งหมายหลัก คือการพัฒนา ความกินดีอยู่ดีของประชาชน ในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ (สงขลา ยะลา สตูล ปัตตานี และนราธิวาส) กับ 4 รัฐภาคเหนือของมาเลเซีย (ปะลิส เกดะห์ กลันตัน และเประ เฉพาะอำเภอเบงกอลันตู) โดยมีโครงการความร่วมมือหลายสาขา อาทิ การพัฒนาโครงการพื้นฐาน และการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การท่องเที่ยว การเกษตร ประมง และปศุสัตว์ เป็นต้น ความร่วมมือในกรอบ JDS จะสนับสนุนความร่วมมือ ในกรอบการพัฒนา เขตเศรษฐกิจ สามฝ่ายอินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) ที่ริเริ่มขึ้นเมื่อปี 2536

ด้านศาสนาและวัฒนธรรม มีการแลกเปลี่ยนการเยือนของผู้นำศาสนาอิสลาม ทั้งในระดับจุฬาราชมนตรี และผู้นำศาสนา ทั้งจากส่วนกลางและในพื้นที่ จังหวัดชายแดนภาคใต้ และการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการบริหาร จัดการโรงเรียน สอนศาสนาอิสลาม และวิทยาลัยอิหม่าม เพื่อส่งเสริมความร่วมมือ ด้านกิจการ ศาสนาอิสลาม

สภาพปัญหาในปัจจุบัน

ในด้านปัจจุบันการค้าและการลงทุน ไทยและมาเลเซียต่างเป็นหุ้นส่วนที่สำคัญระหว่างกัน โดยไทยและมาเลเซียสามารถอาศัยจุดแข็งด้านเศรษฐกิจในการส่งเสริมความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนระหว่างกัน รวมทั้งร่วมกันขยายการลงทุนในประเทศที่สามเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ และร่วมกันสร้างประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งด้านการค้า การลงทุน และสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างกันในประชาคมอาเซียน โดยรัฐบาลมีนโยบายการสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศ และสร้างบรรยากาศที่เป็นมิตรต่อการลงทุน รวมทั้งการแก้ไขกฎระเบียบต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการลงทุน ทั้งนี้ประเทศต่างๆในภูมิภาคต่างต้องสร้างปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจในภูมิภาคให้เข้มแข็ง และขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจมหภาค

ไทยและมาเลเซียให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงในทุกมิติและทุกสาขา เพื่อส่งเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประชาชนตามแนวชายแดนและส่งเสริมการเชื่อมโยงในภูมิภาคด้วย ทั้งนี้ ไทยได้แสดงการสนับสนุนนายกรัฐมนตรีมาเลเซียสำหรับข้อเสนอที่จะส่งเสริมธุรกิจและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างภาคเอกชนของสองประเทศใน 6 สาขาสำคัญได้แก่ อุตสาหกรรม น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และพลังงาน อุตสาหกรรม ยานยนต์ ยางพารา น้ำตาล ข้าว และการท่องเที่ยว

ไทยและมาเลเซียยังได้เห็นพ้องให้มีการส่งเสริมความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมฮาลาลให้มีผลเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น เนื่องจากไทยมีจุดแข็งด้านฐานอุตสาหกรรมเกษตร และมีความเชี่ยวชาญด้านวิทยาศาสตร์ ฮาลาล ขณะที่มาเลเซียได้รับการยอมรับด้านระบบมาตรฐานฮาลาลระดับสากล รวมถึงจะสนับสนุนให้มีการจับคู่ธุรกิจ SMEs ฮาลาลระหว่างจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทยและทางเหนือของมาเลเซียด้วย

ผลกระทบของปัญหา

1. ประชาชนในสามรัฐทางภาคเหนือของมาเลเซียกับคนในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย มีความสัมพันธ์ที่ค่อนข้างแน่นแฟ้น ความสัมพันธ์ดังกล่าวตั้งอยู่บนพื้นฐานการมีอัตลักษณ์ร่วมในทางเชื้อชาติ วัฒนธรรม และในทางศาสนา

เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ในสามรัฐทางภาคเหนือของมาเลเซีย เป็นชาวมลายูเหมือนกับคนส่วนใหญ่ในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย มีขนบธรรมเนียมประเพณีและภาษาที่เหมือนกัน ทำให้ง่ายต่อการพัฒนาไปสู่ความสัมพันธ์ทางสังคมที่ดี นอกจากนั้น การที่ประชาชนของทั้งสองพื้นที่มีการอพยพ ไปมาหาสู่ระหว่างกันอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ก็ทำให้เกิดการสร้างระบบเครือญาติและเครือข่ายทางสังคมที่เข้มแข็งขึ้น และก่อให้เกิดความเห็นอกเห็นใจกันเมื่ออีกฝ่ายมีปัญหา และยังประชาชนส่วนใหญ่ของทั้งสองพื้นที่นับถือศาสนาอิสลาม ซึ่งมีวิถีปฏิบัติและระบบความเชื่อที่คล้ายคลึงกันด้วยแล้ว ยิ่งทำให้เครือข่ายทางสังคมของคนในสองพื้นที่มีความแน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ดังจะเห็นได้จากการมีองค์กรศาสนา และองค์กรเอกชนจำนวนมาก จากสามรัฐทางภาคเหนือของมาเลเซียเข้ามาให้ความช่วยเหลือ และดำเนินกิจกรรมทางสังคมและศาสนาในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย

2. แนวความคิดทางการเมืองของประชาชนบริเวณรัฐทางภาคเหนือของมาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นความคิดทางการเมืองแบบศาสนานิยม หรือแนวทางอนุรักษนิยม (Conservative) ซึ่งมีอิทธิพลเป็นอย่างมาก ต่อแนวคิดทางการเมืองของคนในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยเฉพาะกลุ่มที่ใช้ศาสนาเป็นแนวทางในการต่อสู้ทางการเมืองยิ่งไปกว่านั้น เนื่องจากรัฐทางภาคเหนือของมาเลเซียเป็นเขตอิทธิพลของพรรคการเมือง ที่เน้นแนวทางศาสนานิยม (นำโดยพรรคอิสลามแห่งมาเลเซีย หรือพรรค PAS) ซึ่งแตกต่างจากแนวทางความ

เป็นกลางของรัฐบาลกลางมาเลเซีย ทำให้การแก้ปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนไทย-มาเลเซีย มีความยากลำบาก เพราะรัฐบาลกลางมาเลเซียไม่สามารถเข้าไปควบคุม หรือกำหนดแนวทางการดำเนินนโยบายของรัฐบาลในรัฐเหล่านั้นได้อย่างเต็มที่

3. การปกครองแบบสหพันธรัฐของมาเลเซีย มีข้อดี คือ ทำให้ประชาชนในรัฐต่างๆ มีอำนาจในการกำหนดแนวทางการพัฒนาในรัฐของตนเองได้ ซึ่งแตกต่างจากสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทยที่แนวทางการพัฒนาพื้นที่ถูกกำหนดมาจากส่วนกลาง และประชาชนในพื้นที่ไม่ได้มีส่วนร่วมอย่างแท้จริงในการกำหนดนโยบาย และยิ่งไปกว่านั้น การที่รัฐทางภาคเหนือของมาเลเซียมีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่สูงกว่าสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย ก็ทำให้เกิดการเปรียบเทียบของคนในพื้นที่ โดยมีความเข้าใจว่า ความด้อยพัฒนาของสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ เป็นผลมาจากการรวมศูนย์อำนาจการตัดสินใจของรัฐบาลกลาง ดังนั้น ปัจจุบันจึงมีเสียงเรียกร้อง ให้มีการให้อำนาจในการปกครอง (Autonomy) แก่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้มากขึ้น

4. รัฐบาลกัวตัน ตรังกานู และเปรัก ไม่ได้มีการกำหนดนโยบายต่อสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทยอย่างชัดเจนหรือเป็นทางการ ถึงแม้ว่าในอดีต รัฐบาลกัวตัน ซึ่งอยู่ภายใต้อิทธิพลของพรรค PAS จะเป็นฐานที่มั่นหนึ่งในการสนับสนุน/ช่วยเหลือชนกลุ่มน้อยชาวมุสลิมในประเทศต่างๆ (อาทิเช่น ชาวมุสลิมบอสเนียเฮอเซโกวีนา ชาวแคชเมียร์ ชาวปาเลสไตน์) แต่เนื่องจากผู้นำของรัฐบาลกัวตันยังมองว่า สถานการณ์ในสามจังหวัดภาคใต้ของไทยในขณะนี้ยังไม่เข้าขั้นวิกฤติ ดังนั้น ท่าทีของรัฐบาลท้องถิ่นรัฐกัวตัน จึงเป็นการแสดงความเห็นอกเห็นใจ (Sympathy) มากกว่า ที่จะเป็นการให้ความช่วยเหลือทางด้านวัตถุ (Material)

ผู้ได้รับผลกระทบ

ประชากรในที่นี่เป็นผู้ประกอบธุรกิจการค้าประเภทต่างๆ และเจ้าหน้าที่ของรัฐบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ได้แก่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย ประกอบด้วย จังหวัด สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และ นราธิวาส 5 รัฐตอนเหนือของมาเลเซีย ประกอบด้วย รัฐเคดาห์ เปรัก เปอร์ลิส กลันตัน และปีนัง เช่นผักสด ข้าว เนื้อสัตว์ ผลไม้ เครื่องใช้อุปโภคบริโภค

ผู้ประกอบธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย-มาเลเซียมีการเตรียมความพร้อมรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจดังกล่าวที่ผ่านมามีอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 54.11 โดยปัจจุบันภาครัฐทำการส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 41.10 ช่วงเวลาปิดเปิดด่านมีผลกระทบต่อการพัฒนาธุรกิจการค้าชายแดน ธุรกิจการค้าที่ดำเนินการส่วนใหญ่เป็นธุรกิจประเภทร้านค้าท่องเที่ยว โรงแรมที่พัก โดยสินค้าที่การซื้อขายเป็นสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค เสื้อผ้า ผัก ผลไม้ และขนมขบ

เคี้ยว ลักษณะสถานที่ทำการค้าส่วนใหญ่เป็นตึกแถว บ้านเรือน แผงลอย รวมถึงการเปิดท้ายรถขายของ รูปแบบการค้ามีลักษณะซื้อขายโดยมีสถานที่ตั้งแน่นอน และนัดพบตามตลาดนัดบ้าง ซึ่งส่วนใหญ่ทำการซื้อขายโดยตรงไม่ผ่านนายหน้าบุคคลที่ซื้อสินค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มาจากชาวพื้นเมืองในท้องถิ่น นักท่องเที่ยวภายในประเทศ ราคาสินค้าที่ซื้อขายบริเวณชายแดนไทย-มาเลเซีย มีราคาขึ้นลงไม่แน่นอนขึ้นกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ สินค้าที่วางขายมีการติดป้ายบอกราคาบ้าง ไม่ติดป้ายบอกราคาบ้าง ปัจจุบันการซื้อขายสินค้าบริเวณชายแดนมีแนวโน้มซื้อขายมากขึ้น ร้อยละ 34.25 สินค้าที่ทำการซื้อขายมีลักษณะเหมือนกับสินค้าทั่วไปในท้องตลาด สินค้าที่แตกต่างจากประเทศของผู้ซื้อและเป็นสินค้านิยามิ โดยทำการค้าขายตลอดเวลาที่มีความสม่ำเสมอ สินค้าที่นำมาขายเป็นสินค้าที่ทำการผลิตเองและขายเอง คุณภาพของสินค้าที่ซื้อขายบริเวณชายแดนส่วนใหญ่สะอาด ปลอดภัยได้มาตรฐาน ร้อยละ 46.58 แหล่งที่มาของสินค้าที่ซื้อขายมาจากประเทศไทย ร้อยละ 40.27 จากประเทศมาเลเซีย ร้อยละ 32.01 ขนส่งสินค้าโดยใช้รถยนต์ บรรทุก รถจักรยานยนต์ รถไฟ แพขนานยนต์ รถสามล้อพ่วง และกองทัพมด อัตราค่าขนส่งสินค้าบริเวณชายแดนมีอัตราขึ้นลงไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับระยะทางและราคาน้ำมัน การชำระค่าสินค้านิยมใช้เงินบาทและเงินริงกิต ร้อยละ 76.71 วิธีการชำระค่าสินค้าบริเวณชายแดนชำระด้วยเงินสดโดยตรงผ่านระบบสถาบันการเงินเล็กน้อย และชำระโดยวิธีอื่น เช่น การแลกเปลี่ยนกับสินค้า การใช้บัตรเครดิต เงินทุนที่ใช้ทำธุรกิจส่วนใหญ่เป็นเงินทุนของตนเอง จากสถาบันการเงินและหุ้นส่วน สภาพการหมุนเวียนเงินตราบริเวณชายแดนดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 67.81 รัฐบาลและผู้ประกอบธุรกิจการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย มีการเตรียมความพร้อมในอนาคตรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจการค้าชายแดน ประกอบด้วย การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกแก่การค้าชายแดน การร่วมมือระหว่างไทย-มาเลเซีย ลดภาษีการค้าระหว่างกัน การขยายฐานการผลิตเพิ่มขึ้น การเร่งเจรจาเปิดด่านถาวร 24 ชั่วโมง การขยายพื้นที่ค้าขายเพิ่มขึ้น การเร่งสร้างเส้นทางเพิ่มขึ้นเพื่อเชื่อมการขนส่งสินค้าให้สะดวก รวดเร็ว การลดขั้นตอน พิธีการทางศุลกากรให้น้อยลง การเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย ร่วมมือระหว่างไทย-มาเลเซีย ปราบปรามการก่อการร้ายให้น้อยลง การขยายแหล่งเงินทุนแก่ผู้ประกอบการ การเจรจาอนุญาตนำเข้าผักสด ข้าว เนื้อสัตว์ ผลไม้ เครื่องใช้อุปโภคบริโภคเข้าออกโดยไม่จำกัดโควตา การเจรจาอนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าของไทยสามารถเข้าไปขนถ่ายสินค้าในประเทศมาเลเซียโดยไม่จำกัดโควตา การขยายด่านศุลกากรเพิ่ม

ข้อเสนอแนะในการลดความรุนแรงของปัญหา

ในการแก้ไขปัญหาความไม่สงบในภาคใต้ นายกรัฐมนตรีมาเลเซียแสดงความเห็นด้วยกับแนวทางการแก้ไขปัญหาของไทย โดยในหลักการแล้วมาเลเซียเห็นว่า เป็นปัญหาภายในของไทย ซึ่งมาเลเซียในฐานะเพื่อนบ้านประสงค์ให้มีการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน โดยมาเลเซียไม่สนับสนุนให้มีรัฐแยกต่างหาก และไม่เห็นด้วยกับการใช้ความรุนแรง รวมทั้งขอให้ประชาชนในภาคใต้เป็นประชาชนที่จงรักภักดีและเคารพในสถาบันพระมหากษัตริย์ โดยรัฐบาลต้องเข้าใจความรู้สึกของประชาชนในพื้นที่ และส่งเสริมให้ประชาชนมีบทบาทในด้านการศึกษา ศาสนา วัฒนธรรมมากขึ้น รวมทั้งร่วมตัดสินใจในประเด็นเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง ในโอกาสนี้ นายกรัฐมนตรีได้แสดงความขอบคุณมาเลเซียสำหรับความร่วมมือและการสนับสนุนไทยในการแก้ปัญหาในภาคใต้ รวมทั้งการสนับสนุนในกรอบ OIC ทั้งนี้ ไทยยินดีและสนับสนุนนโยบาย Global Movement of Moderates ซึ่งนายกรัฐมนตรีมาเลเซียเป็นผู้ริเริ่ม เพื่อเป็นแนวทางการต่อสู้กับการก่อการร้าย เพราะไทยเชื่อเป็นอย่างยิ่งว่าความอดกลั้นเป็นกุญแจสำคัญของสันติภาพและการพัฒนา ซึ่งสะท้อนอยู่ในนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจและความพยายามของรัฐบาลในการแก้ปัญหาสถานการณ์ในจังหวัดภาคใต้ ด้วยการน้อมนำแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมาเป็นแนวทาง รวมทั้งพระราชทานแนวทางการแก้ปัญหาโดยยึดหลัก เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา



สำนักวิชาการ ให้บริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทริพยี่สินทางปัญญา
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านเศรษฐกิจ พาณิชยกรรม การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย
อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี
การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน
๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓
ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น.
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘

พิมพ์ที่สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ออกแบบปกโดย น.ส.รติมา ศารตะประภา