



รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน

ข้อมูลประกอบเล่มที่ ๓

ชายแดนไทย - มาเลเซีย - สิงคโปร์

ของ คณะกรรมการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา



สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



รายงานการพิจารณาศึกษา

เรื่อง

การส่งเสริมการค้าชายแดน

ข้อมูลประกอบเล่มที่ ๓

ชายแดนไทย - มาเลเซีย - สิงคโปร์

ของ

คณะกรรมการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม

วุฒิสภา

สำนักกรรมการ ๑

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

(ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม ๒๕๖๓)

สารบัญ

	หน้า
คำศัพท์/คำย่อ	ง
บทที่ ๑ สถานการณ์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน	
ไทย - มาเลเซีย - สิงคโปร์	๑
๑.๑ คำนิยามและประเภทจุดผ่านแดน	๑
๑.๑.๑ คำนิยาม	๑
๑.๑.๒ ประเภทจุดผ่านแดน	๒
๑.๒ การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทย	
กับประเทศเพื่อนบ้าน	๓
๑.๒.๑ มูลค่าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน	๓
๑.๒.๒ ช่องทางการค้าช่องทางการค้าตามแนวชายแดน	
ไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	๖
๑.๓ การเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับ	
ประเทศเพื่อนบ้าน	๙
๑.๓.๑ ความตกลงด้านการขนส่งระหว่างไทย	
กับประเทศเพื่อนบ้าน	๙
บทที่ ๒ ยุทธศาสตร์และการส่งเสริมการค้าชายแดน	๑๒
๒.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	
รองรับการค้าชายแดน	๑๒
๒.๑.๑ ความสำเร็จในการพัฒนาระบบการเชื่อมโยง	
ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศ ๗ จุดเดียว	
(National Single Window : NSW)	
และการเชื่อมโยงกับอาเซียน	
(ASEAN Single Window : ASW)	๑๕
๒.๒ การผลักดันประเด็นการค้าชายแดนผ่านกรอบทวิภาคี	

ข

และกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค	๑๖
๒.๓ ความคืบหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	๑๗
๒.๓.๑ ความคืบหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	๑๗
บทที่ ๓ บทวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดน และผ่านแดนของไทย	๒๐
๓.๑ ปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนและแนวทางดำเนินการ	๒๐
๓.๑.๑ ปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย	๒๐
บรรณานุกรม	๒๖

สารบัญภาพ

ภาพที่ ๑	มูลค่าการค้าชายแดน : การส่งออก ระหว่างเดือน ม.ค. - พ.ค. ๖๓	๓
ภาพที่ ๒	มูลค่าการค้าชายแดน : การนำเข้า ระหว่างเดือน ม.ค. - พ.ค. ๖๓	๔
ภาพที่ ๓	มูลค่าการค้าผ่านแดน: การส่งออก ระหว่างเดือน ม.ค. - พ.ค. ๖๓	๕
ภาพที่ ๔	มูลค่าการค้าผ่านแดน : การนำเข้า ระหว่างเดือน ม.ค. - พ.ค. ๖๓	๖
ภาพที่ ๕	จุดผ่านแดนไทย - มาเลเซีย	๘
ภาพที่ ๖	เส้นทาง AH๒	๑๑
ภาพที่ ๗	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์บริเวณ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและชายแดนไทย - มาเลเซีย	๑๔

สารบัญตาราง

ตารางที่ ๑	จำนวนช่องทางการค้าตามแนวชายไทย	๘
ตารางที่ ๒	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	๑๒
ตารางที่ ๓	ความก้าวหน้าการพัฒนาที่สำคัญรายพื้นที่	๑๘

คำศัพท์/คำย่อ

คณะกรรมการร่วมสำหรับความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน	The Fifth Joint Committee for the Cross Border Transport Facilitation Agreement : JC GMS CBTA
คณะกรรมการร่วมการค้าชายแดน	Joint Border Trade Committee : JBTC
คณะกรรมการร่วมทางการค้า	Joint Trade Committee : JTC
คณะกรรมการเขตแดนร่วมไทย-เมียนมา	Joint Boundary Committee : JBC
การประชุมร่วมนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีอย่างไม่เป็นทางการ	Joint Cabinet Retreat :JCR
ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารข้ามพรมแดนโดยยานพาหนะทางถนน	ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Cross Border Transport of Passengers by Road Vehicles : CBTP
ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง	GMS Cross-Border Transport Agreement : CBTA
บันทึกความเข้าใจการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้าและบุคคลที่จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต	Addendum to the MOU
บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก	MOU on the “Early Harvest”

ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง	Agreement on Commercial Navigation on Lancang – Mekong River
แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก	East- West Economic Corridor : EWEC
แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้	North-South Economic Corridor : NSEC
แนวระเบียงย่อยด้านตะวันออก	Eastern Subcorridor
แนวระเบียงย่อยกลาง	Central Subcorridor
แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	Southern Economic Corridor : SEC
พิธีการตรวจแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว	Single Stop Inspection : SSI
การลดความซับซ้อนของเอกสารผ่านเข้าออกชั่วคราวของรถยนต์	Temporary Admission Documents : TADs
การพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศ ณ จุดเดียว	National Single Window : NSW
ศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ	One Stop Service : OSS
พื้นที่ควบคุมร่วมกัน	Common Control Area : CCA
การเชื่อมโยงกับอาเซียน	ASEAN Single Window : ASW
เอกสารใบรับรองสุขอนามัยพืชทางอิเล็กทรอนิกส์	e-Phyto Certificate
ใบขนสินค้าอาเซียน	ASEAN Customs Declaration Document : ACDD
รับรองผลการสำรวจภูมิประเทศร่วมกัน	Joint Detail Survey : JDS

บทที่ ๑

สถานการณ์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน
ไทย – มาเลเซีย – สิงคโปร์

๑.๑ คำนิยามและประเภทจุดผ่านแดน

๑.๑.๑ คำนิยาม

๑) การค้าชายแดน หมายถึง การส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักรไทยไปประเทศ ที่มีพรมแดนติดไทยและการนำเข้าสินค้าจากประเทศดังกล่าวเข้าราชอาณาจักรไทยที่ดำเนินการ ณ ด่านที่ตั้งขึ้นบริเวณเขตแดนทางบก บนทางอนุวัติ เพื่อประโยชน์ในการตรวจของที่ขนส่งโดยทางนั้น ๆ ซึ่งครอบคลุมการส่งออกสินค้าไปนอกราชอาณาจักรไทยต่อไปยังประเทศที่สาม และการนำเข้าสินค้าจากประเทศที่สามผ่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดไทยตามความตกลงด้านขนส่งระหว่างประเทศ (กรมการค้าต่างประเทศ)

๒) การค้าผ่านแดน หมายถึง การส่งสินค้าออกฯ ผ่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดไทยไปยังประเทศที่สาม และการนำเข้าสินค้าจากประเทศที่สามผ่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดไทยตามความตกลงด้านขนส่งระหว่างประเทศ โดยปัจจุบันมีการจำแนกข้อมูลเฉพาะประเทศจีน เวียดนาม และสิงคโปร์ เท่านั้น (กรมการค้าต่างประเทศ)

๓) การผ่านแดน หมายถึง การขนส่งของผ่านราชอาณาจักรจากด้านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด้านศุลกากรอีกแห่งหนึ่ง ที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะการขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของ เพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของ เพื่อประโยชน์ในการขนส่งหรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นหรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในราชอาณาจักร (พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐)

๔) การถ่ายลำ หมายถึง การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาในราชอาณาจักรไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอก

ราชอาณาจักร ภายใต้การควบคุมของศุลกากรในด้านศุลกากรแห่งเดียวกัน โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร (พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐)

๑.๑.๒ ประเภทจุดผ่านแดน

๑) จุดผ่านแดนถาวร หมายถึง จุดผ่านแดนที่เปิดขึ้นตามความเห็นพ้องในระดับนโยบายของทั้ง ๒ ประเทศ เพื่อประโยชน์ต่อการค้าและการสัญจรของบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งการเดินทางเข้า - ออกของบุคคลจากประเทศที่สาม โดยเป็นไปตามระบบสากลที่เกี่ยวกับการเดินทางและความตกลงในการสัญจรข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ)

๒) จุดผ่านแดนชั่วคราว หมายถึง จุดผ่านแดนที่เปิดเป็นการเฉพาะกิจเพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้น ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้า และในบริเวณนั้นหรือบริเวณใกล้เคียงไม่มีจุดผ่านแดนประเภทอื่น หรือมีแต่ไม่สามารถใช้หรือไม่เหมาะกับการใช้ด้วยเหตุผลต่าง ๆ (สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ)

๓) จุดผ่อนปรนการค้า/การท่องเที่ยว หมายถึง จุดผ่านแดนที่เปิดขึ้นเพื่อการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าเครื่องอุปโภคบริโภคที่จำเป็นในชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศ (สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ) นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมอบอำนาจให้ผู้ว่าราชการจังหวัดไปดำเนินการ โดยมีการระบุเงื่อนไขที่ชัดเจนของจุดผ่อนปรนการค้าในแต่ละแห่งให้เกิดความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และให้ถือเป็นนโยบายสำคัญในการส่งเสริมให้มีจุดผ่อนปรนการค้า เพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจและส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนของทั้งสองประเทศ (สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ)

๔) จุดผ่อนปรนพิเศษ จุดผ่านแดนที่เปิดขึ้นตามนโยบายของรัฐบาลที่จะเปิดจุดผ่านแดนในจุดที่ยังไม่สามารถเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ แต่เพื่อไม่ให้เสียโอกาสที่ประเทศจะได้รับ เพื่อประโยชน์ทางการค้า การท่องเที่ยว และการสัญจรของบุคคลและยานพาหนะ โดยกำหนดเงื่อนไข รายละเอียด และวิธีการปฏิบัติในการใช้ช่องทางเป็นกรณีพิเศษภายใต้กฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง (สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ)

๑.๒ การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

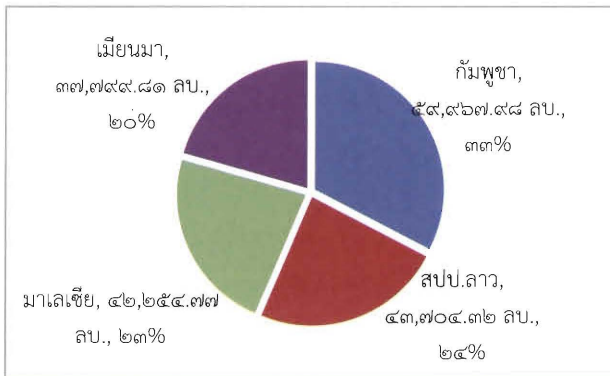
๑.๒.๑ มูลค่าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

๑) มูลค่าการค้าชายแดน

การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทยมีมูลค่าลดลงจาก ๕๘๐,๗๗๔ ล้านบาท ในปี ๒๕๖๒ (ม.ค. - พ.ค.) เป็น ๕๒๔,๓๕๗ ล้านบาท ในปี ๒๕๖๓ (ม.ค. - พ.ค.) โดยในปี ๒๕๖๓ มีมูลค่าลดลงจากปีก่อนหน้า ร้อยละ ๙.๗๑ แบ่งเป็นการส่งออก ๓๐๕,๗๒๕ ล้านบาท ลดลงร้อยละ ๙.๐๓ และการนำเข้า ๒๑๘,๖๓๒ ล้านบาท ลดลงร้อยละ ๑๐.๖๕ ไทยเกินดุลการค้า ๘๗,๐๙๓ ล้านบาท

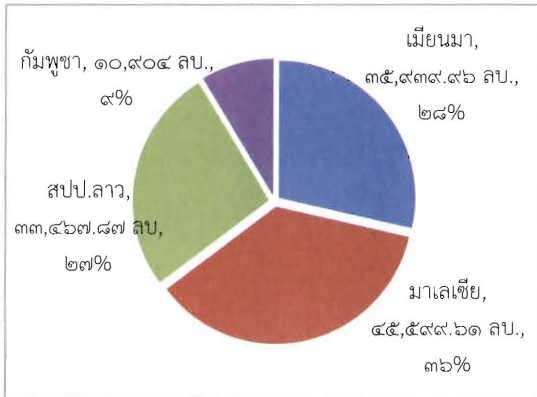
การค้าชายแดนไทย - ประเทศเพื่อนบ้าน (มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา) มีมูลค่าลดลงเล็กน้อยจาก ๓๖๒,๘๒๐ ล้านบาท ในปี ๒๕๖๒ (ม.ค. - พ.ค.) เป็น ๓๐๙,๖๓๘ ล้านบาท ในปี ๒๕๖๓ (ม.ค. - พ.ค.) โดยในปี ๒๕๖๓ มีมูลค่าลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ ๑๔.๖๖ แบ่งเป็นการส่งออก ๑๘๓,๗๒๗ ล้านบาท ลดลงร้อยละ ๑๒.๘๒ และการนำเข้า ๑๒๕,๙๑๑ ล้านบาท ลดลงร้อยละ ๑๗.๒๑ ไทยเกินดุลการค้า ๕๗,๘๑๖ ล้านบาท ประเทศที่มีมูลค่าการค้าชายแดนกับไทยมากที่สุด ได้แก่ มาเลเซีย รองลงมา ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ขณะที่การส่งออกชายแดนไทยไปกัมพูชามีอัตราการขยายตัวสูงสุด

ภาพที่ ๑ มูลค่าการค้าชายแดน : การส่งออก ระหว่างเดือน ม.ค. - พ.ค. ๖๓



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ภาพที่ ๒ มูลค่าการค้าชายแดน : การนำเข้า ระหว่างเดือน ม.ค. – พ.ค. ๖๓



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

๑.๑) มูลค่าการค้า ไทย - มาเลเซีย

การค้าชายแดนไทยมีมาเลเซีย ช่วง ๕ เดือนแรกของปี ๒๕๖๓ มีมูลค่า ๘๗,๘๕๔ ล้านบาท (ลดลงร้อยละ ๓๒.๔๓) เป็นการส่งออก ๔๒,๒๕๔ ล้านบาท (ลดลงร้อยละ ๒๘.๔๘) นำเข้า ๔๕,๕๙๙ ล้านบาท (ลดลงร้อยละ ๓๕.๗๒) ไทยขาดดุล ๓,๓๔๔ ล้านบาท โดยการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย มีสัดส่วนร้อยละ ๒๘.๓๗ ของการค้าชายแดนรวม (๔ ประเทศ) และมีสัดส่วนร้อยละ ๓๘.๗๗ ของการค้าระหว่างไทย - มาเลเซีย

สินค้าส่งออกสำคัญ ๕ อันดับแรก ได้แก่ ยางพารา (ติดลบร้อยละ ๕.๒๓) เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (ติดลบร้อยละ ๕๘.๘๑) แผงวงจรไฟฟ้า (ติดลบร้อยละ ๒๙.๒๑) สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตรอื่น ๆ (ร้อยละ ๕๙.๔๘) และรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ (ติดลบร้อยละ ๔๖.๔๒)

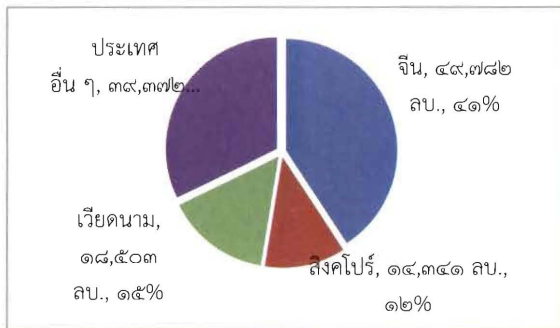
สินค้านำเข้าสำคัญ ๕ อันดับแรก ได้แก่ เทปแม่เหล็ก งานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์ (ร้อยละ ๓.๓๙๐.๐๕) สื่อบันทึกข้อมูล ภาพ เสียง (ติดลบร้อยละ ๕๓.๓๖) ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ (ติดลบร้อยละ ๔๑.๓๕) ไดโอด ทรานซิสเตอร์และอุปกรณ์กึ่งตัวนำ (ร้อยละ ๕๔.๖๖) อลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ (ร้อยละ ๔๙.๐๗)

ด้านชายแดนไทย - มาเลเซีย ที่สำคัญ คือ ด้านศุลกากรสะเดา จ.สงขลา มีมูลค่าการค้าชายแดนมากเป็นอันดับหนึ่ง จำนวน ๗๔,๔๗๕ ล้านบาท มีสัดส่วนร้อยละ ๘๔.๗๗ ของการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย รองลงมาได้แก่ ด้านศุลกากรปางดงเบงกาลี จ. สงขลา ด้านศุลกากรสุโขทัย โก-ลก ด้านศุลกากรเบตง จ.ยะลา และด้านศุลกากรตากใบ จ.นราธิวาส

๒) มูลค่าการค้าผ่านแดน

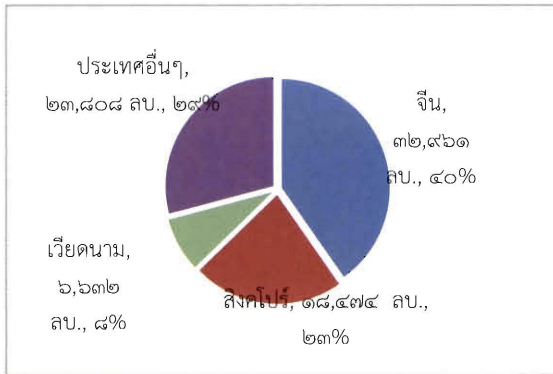
การค้าผ่านแดนประเทศเพื่อนบ้านไปจีนตอนใต้ เวียดนาม และสิงคโปร์ของไทย เพิ่มขึ้นจาก ๒๑๗,๙๕๔ ล้านบาท ในปี ๒๕๖๒ (ม.ค. - พ.ค.) เป็น ๒๑๔,๗๑๙ ล้านบาท ในปี ๒๕๖๓ (ม.ค. - พ.ค.) โดยในปี ๒๕๖๓ มีมูลค่าลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ ๑.๔๘ แบ่งเป็นการส่งออก ๑๒๑,๙๘๘ ล้านบาท ลดลงร้อยละ ๒.๖๗ และการนำเข้า ๙๒,๗๒๑ ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๑๒ ไทยเกินดุลการค้า ๒๙,๒๖๘ ล้านบาท ประเทศที่มีมูลค่าการค้าผ่านแดนกับไทยมากที่สุด ได้แก่ จีน รองลงมา ได้แก่ สิงคโปร์ เวียดนาม

ภาพที่ ๓ มูลค่าการค้าผ่านแดน : การส่งออก ระหว่างเดือน ม.ค. - พ.ค. ๖๓



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ภาพที่ ๔ มูลค่าการค้าผ่านแดน : การนำเข้า ระหว่างเดือน ม.ค. - พ.ค. ๖๓



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

๒.๑) การค้าผ่านด่านชายแดนประเทศเพื่อนบ้านไปยังสิงคโปร์

สำหรับช่วง ๕ เดือนของปี ๒๕๖๓ มูลค่าการค้ารวม ๓๖,๑๐๒ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี ๒๕๖๒ ร้อยละ ๒๐.๘๓ แบ่งเป็นการส่งออก ๑๔,๓๔๑ ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๕.๓๕ และการนำเข้า ๒๑,๗๖๑ ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๗.๗๙ โดยไทยขาดดุลกับสิงคโปร์ ๗,๔๒๐ ล้านบาท สินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องตัดต่อและป้องกันวงจรไฟฟ้า และนมและผลิตภัณฑ์นม

สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ เทปแม่เหล็ก จานแม่เหล็ก สำหรับคอมพิวเตอร์ แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องจักรกลอื่น ๆ และส่วนประกอบ เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรมและส่วนประกอบ และส่วนประกอบคอมพิวเตอร์

๑.๒.๒ ช่องทางการค้าช่องทางการค้าตามแนวชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งสิ้น ๕,๖๕๖ กิโลเมตร โดยชายแดนติด เมียนมา ๒,๔๐๑ กิโลเมตร สปป.ลาว ๑,๘๑๐ กิโลเมตร กัมพูชา ๗๙๘ กิโลเมตร และมาเลเซีย ๖๔๗ กิโลเมตรโดยแนวพรมแดนส่วนใหญ่ยึดเอาแนวสันปันน้ำของภูเขา ทางน้ำหรือลำน้ำบริเวณแนวกลางของร่องน้ำที่ไหล

แรงที่สุด ที่เรียกว่า ร่องน้ำลึก ยกเว้นพรมแดนในแม่น้ำโขงที่ฝรั่งเศสให้ถือเอา
เกาะแก่งเป็นของลาวทั้งหมด แม้ว่าจะอยู่ใกล้ฝั่งไทย โดยมีช่องทางการค้า
ใน ๒๗ จังหวัด รวม ๙๗ ช่องทาง แบ่งเป็น จุดผ่านแดนถาวร ๔๒ แห่ง จุดผ่อนปรน
ทางการค้า ๕๑ แห่ง จุดผ่อนปรนพิเศษ ๑ แห่ง จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว ๑ แห่ง
และจุดผ่านแดนชั่วคราว ๒ แห่ง

ตารางที่ ๑ จำนวนช่องทางการค้าช่องทางการค้าตามแนวชายแดนไทย

ด้าน	จำนวน จังหวัดที่มี พื้นที่ติด ชายแดน	จำนวน จังหวัดที่ มีจุดผ่าน แดน	จำนวนช่องทาง					รวม
			จุด ผ่าน แดน ถาวร	จุดผ่อน ปรน การ ค้า	จุด ผ่อน ปรน พิเศษ	จุดผ่อน ปรน เพื่อการ ท่องเที่ยว	จุดผ่าน แดน ชั่วคราว	
เมียนมา	๑๐	๗	๖	๑๓	๑	-	๑	๒๑
ลาว	๑๒	๑๑	๒๐	๒๙	-	-	-	๔๙
กัมพูชา	๗	๗	๗	๙	-	๑	๑	๑๘
มาเลเซีย	๔	๔	๔	-	-	-	-	๔
รวม	๓๑ ^{๑/}	๒๗ ^{๑/}	๔๒	๕๑	๑ ^{๒/}	๑ ^{๓/}	๒ ^{๔/}	๙๗

หมายเหตุ ๑/ จังหวัดเชียงรายและจังหวัดอุบลราชธานีมีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ๒ ประเทศ

๒/ จุดผ่อนปรนพิเศษ ๑ แห่ง คือ ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

๓/ จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว ๑ แห่ง คือ ช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร

๔/ จุดผ่านแดนชั่วคราว ๒ แห่ง คือ จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยว ด้านพระเจดีย์
สามองค์ และจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานหนองเอี่ยน - สดิงบท

ที่มา : กระทรวงมหาดไทย

๑) ช่องทางการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย

ชายแดนไทย - มาเลเซีย ประกอบด้วย ๔ จังหวัด ได้แก่ สงขลา นราธิวาส ยะลา และ สตูล โดยเป็นจุดผ่านแดนถาวรทั้งหมด ๙ จุด ไม่มีจุดผ่อนปรนการค้า

จังหวัด	จุดผ่านแดนถาวร
๑) สงขลา	๑) สะเตา ๒) ปาดังเบซาร์ ๓) บ้านประกอบ
๒) นราธิวาส	๑) สุโหลงโก-ลก ๒) ตากใบ ๓) บูเก๊ะตา
๓) ยะลา	๑) เบตง
๔) สตูล	๑) วังประจัน ๒) สตูล (ท่าเรือท่ามะลิ)

ภาพที่ ๕ จุดผ่านแดนไทย - มาเลเซีย



ที่มา : กรมศุลกากร

๑.๓ การเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

๑.๓.๑ ความตกลงด้านการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

๑) ความตกลงด้านการขนส่งระหว่างไทย – มาเลเซีย

ปัจจุบันไทยและมาเลเซียมีการจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางถนนเพียงฉบับเดียว คือ บันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนจากประเทศไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ซึ่งได้ลงนามตั้งแต่ปี ๒๕๒๒ โดยมาเลเซียยินยอมให้ไทยขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย ๕ ประเภท ได้แก่ ปลา สัตว์น้ำที่มีเปลือกหุ้มตัว หอย เนื้อสัตว์แช่เย็นหรือแช่แข็ง ผลไม้ ผักสดแช่เย็นหรือแช่แข็ง ทางถนนจากไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้ไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ ตัน/ปี โดยยกเว้นการชำระอากร ภาษีค่าธรรมเนียมและค่าภาระอื่น ๆ ต่อมาเมื่อฝ่ายไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายจากทางถนนผ่านแดนมาเลเซียไปสิงคโปร์เพิ่มขึ้นทุก ๆ ปีทำให้การขนส่งเกินเพดานปริมาณสินค้าที่กำหนดไว้ในความตกลงเป็นผลให้ผู้ประกอบการไทยต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งและราคาสินค้า

ขณะที่ในส่วนของการขนส่งผู้โดยสาร ไทยอนุญาตให้รถโดยสารจดทะเบียนประเทศมาเลเซียสามารถเข้ามาในประเทศไทยได้ในลักษณะ การขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทาง แต่ไม่เกินกว่าบริเวณ ๕ จังหวัดภาคใต้ ได้แก่ สตูล สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส โดยไม่จำกัดจำนวนรถตามประกาศกรมการขนส่งทางบก ฉบับที่ ๗/๒๕๒๘ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนใต้

จากการที่ไทยและมาเลเซียยังไม่มีความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - มาเลเซีย จึงทำให้รถขนส่งสินค้าและรถโดยสารของไทยไม่สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเข้า - ออก ไทย - มาเลเซียได้ ดังนั้น เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดนระหว่างกัน ทั้งสองฝ่ายจึงได้เห็นชอบให้มีการประชุมคณะทำงานว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนไทยมาเลเซียขึ้น เพื่อพิจารณาจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจ ๒ ฉบับ คือ ร่างบันทึกความเข้าใจในการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามพรมแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย และร่างบันทึกความเข้าใจในการขนส่งผู้โดยสารทางถนนข้ามพรมแดน

ระหว่างไทยและมาเลเซีย ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้ช้อยู่ดีในหลักการของร่างความตกลงฯ ทั้งสองฉบับแล้วแต่ยังมีเพียงประเด็นด้านข้อกำหนดทางเทคนิคของรถโดยสาร และรถสินค้าที่ยังคงต้องเจรจาหาข้อสรุปต่อไป ทั้งนี้ เมื่อทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่างสุดท้ายร่วมกันแล้ว ทั้งสองฝ่ายจะได้นำร่างสุดท้ายของร่างบันทึกความเข้าใจฯ ทั้งสองฉบับ ดำเนินการตามขั้นตอนภายในและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการลงนามต่อไป

หากความตกลงการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามพรมแดนระหว่างไทยและมาเลเซียมีผลบังคับใช้ จะช่วยให้การขนส่งสินค้าไทยไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ผู้ประกอบการไม่จำเป็นต้องขนถ่ายสินค้า ณ บริเวณชายแดนมาเลเซียเพื่อขนส่งต่อไปในมาเลเซีย และสามารถช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการลงได้

๑) เส้นทาง AH๒ (ไทย - มาเลเซีย - สิงคโปร์) ประกอบด้วย

๑.๑) ทางหลวงเอเชียสาย AH๒ ด้านสะเดา อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา - ด่านบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย - รัฐปีนัง - กัวลาลัมเปอร์ - ด่านโจโฮร์บะฮ์รู เมืองโจโฮร์บะฮ์รู รัฐยะโฮร์ - เมืองวุตแลนด์-สิงคโปร์

๑.๒) เส้นทางรถยนต์ ด้านปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา - ด่านปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส - รัฐเคดาห์ - รัฐปีนัง - กัวลาลัมเปอร์ - ด่านโจโฮร์บะฮ์รู เมืองโจโฮร์บะฮ์รู รัฐยะโฮร์ - เมืองวุตแลนด์ - สิงคโปร์

ภาพที่ ๖ เส้นทาง AH๒



ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ

บทที่ ๒

ยุทธศาสตร์และการส่งเสริมการค้าชายแดน

๒.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์รองรับการค้าชายแดน

ความคืบหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ตลอดจนอาคารศุลกากรในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่โดยรอบเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ มีดังนี้ (กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓)

๑) ด้านชายแดนไทย – มาเลเซีย มีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนสะเดา ด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ ด่านพรมแดนสุโขทัย-ลก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษใน ๒ จังหวัด คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลาและจังหวัดนราธิวาส ปัจจุบันมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

โครงการ	สถานะ/ความคืบหน้า
เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลาและใกล้เคียง	
๑) โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์พร้อมบริเวณ ระยะที่ ๒	ปรับปรุงแล้วเสร็จ
๒) โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่	แล้วเสร็จ
๓) ถนนสาย สข.๑๐๒๗ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง ๑๒.๗๒ กม. วงเงิน ๑๒๗.๔๖๕ ลบ.	แล้วเสร็จ
๔) แยกทางหลวงหมายเลข ๔ - ด้านสะเดาแห่งที่ ๒	แล้วเสร็จ
๕) ถนนสาย สข.๑๐๒๗ - ปาดังเบซาร์ (ระยะทาง ๑๒.๗๒๑ กม.)	แล้วเสร็จ ๙ มี.ค. ๖๑
๖) ถนนสายแยก ทล.๔ - ทล.๔๐๕๔ เลียบแนวชายแดน อ.สะเดา (ระยะทาง ๑๗.๐๐๐ กม.)	แล้วเสร็จ ๒๔ ก.พ. ๖๒
๗) ทล.๔๐๘ อ.นาทวี - ด้านประกอบ	แล้วเสร็จ
๘) โครงการก่อสร้าง motorway หาดใหญ่ - สะเดา	กรมทางหลวงได้ศึกษาความ

โครงการ	สถานะ/ความคืบหน้า
<p>๙) สะพานข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข ๔ ตัดกับทางหลวงหมายเลข ๔๒๘๗ (แยกควนลิ่ง)</p> <p>๑๐) โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา</p> <p>๑๑) ท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ ๒</p>	<p>เหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ ปรับแก้รายงาน EIA เพื่อส่งให้ คชก. ครั้งที่ ๒ ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษา PPP ก้าวหน้า ๔๘.๗๑%</p> <p>แผนก่อสร้าง (๖ ม.ค.๖๑ - ๒๔ พ.ค. ๖๓)</p> <p>สำรวจอสังหาริมทรัพย์ฯ สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนภาคใต้ (สงขลา, นราธิวาส) แล้วเสร็จ (สิ้นสุดสัญญาเมื่อ ๓ ม.ค. ๖๒) โดยมีแผนขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ.๒๕๖๕ เพื่อจ่ายค่าทดแทนให้ผู้ถูกเวนคืนที่ดินฯ และปี พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อก่อสร้างและควบคุมการก่อสร้าง เกิดการต่อต้านจากมวลชนในพื้นที่</p>
<p>เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาสและใกล้เคียง</p> <p>๑) โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรบูเกะตาบะเยะที่ ๓</p> <p>๒) ก่อสร้างอาคารท่าเทียบเรือด้านศุลกากรตากใบ</p> <p>๓) โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดนราธิวาส</p>	<p>แล้วเสร็จ</p> <p>แล้วเสร็จ</p> <p>มีแผนขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อก่อสร้างและควบคุมการก่อสร้าง สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดนราธิวาส</p>



๒.๑.๑ ความคืบหน้าการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ในประเทศ ณจุดเดียว (National Single Window : NSW) และการเชื่อมโยงกับ อาเซียน (ASEAN Single Window : ASW)

จากรายงานสรุปการดำเนินงานเกี่ยวกับ Thailand National Single Window เดือนมีนาคม ๒๕๖๓ ที่จัดทำโดยกองบริหารจัดการและพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ กรมศุลกากร พบว่า การพัฒนาระบบ NSW ให้ครอบคลุมสมบูรณ์ยังคงมีปัญหาอุปสรรคทั้งด้านนโยบายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กฎระเบียบ งบประมาณ และบุคลากรดำเนินการพัฒนา และกำกับดูแลระบบ ส่งผลให้การพัฒนาระบบอาจไม่เป็นไปตามแผนที่หน่วยงานกำหนดไว้

การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับ ASW กับประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านจะช่วยอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการค้าชายแดนอย่างไรก็ดี ปัจจุบัน การเชื่อมโยง e-Form D กับประเทศเพื่อนบ้านในทางปฏิบัติ

พบว่า (๑) **เมียนมา** มีการเชื่อมโยงและตรวจอนุมัติการใช้สิทธิ e-Form D ได้เฉพาะที่เมืองย่างกุ้งเท่านั้น ส่วนการตรวจอนุมัติการใช้สิทธิ Form D ณ ด่านชายแดนเมียนมา สามารถดำเนินการได้เฉพาะด่านเมียวดีเท่านั้น (๒) **สปป.ลาว** เชื่อมโยง e-Form D ได้ทุกด่านแล้ว แต่การตรวจอนุมัติสามารถดำเนินการได้ที่เมืองหลวงและชายแดนบางจุดเท่านั้น คือ ด่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย) ด้านภูตู ด้านน้ำเงิน (๓) **กัมพูชา** เชื่อมโยง e-Form D ได้ทุกด่านแล้ว แต่การตรวจอนุมัติสามารถดำเนินการได้ที่เมืองหลวง

๒.๒ การผลักดันประเด็นการค้าชายแดนผ่านกรอบทวิภาคีและกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค

๑) การผลักดันประเด็นการค้าชายแดนผ่านการเจรจากรอบทวิภาคี

(๑) การประชุมคณะกรรมการร่วมทางการค้า ไทย - มาเลเซีย ครั้งที่ ๓ มีกำหนดจะจัดประชุมในปี ๒๕๖๓ (รอยืนยันกำหนดการ ฝ่ายมาเลเซียเป็นเจ้าภาพประชุมระดับรัฐมนตรีและระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส) ซึ่งการประชุมครั้งที่ผ่านมามีประเด็นการค้าชายแดนที่ได้มีการหารือร่วมกัน ดังนี้

- การส่งเสริมการค้าชายแดน ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะพิจารณาการจัดตั้งคณะทำงานร่วมด้านการค้าชายแดน ไทย - มาเลเซีย (ต่อมามาเลเซียมีความเห็นไม่จัดตั้งคณะทำงานร่วมการค้าชายแดนฯ เนื่องจากมีกลไก JTC อยู่แล้ว) และเห็นชอบความร่วมมือในการจัดงานมหกรรมการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย เป็นประจำทุกปีโดยผลัดกันเป็นเจ้าภาพ

- การนำเข้าข้าวจากไทย ไทยขอให้มาเลเซียอนุญาตให้มีการนำเข้าข้าวจากไทยได้โดยการขนส่งทางบกและขอให้นำเข้าข้าวจากไทยเพิ่มมากขึ้น

- การขนส่งทางบก ทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องที่จะเร่งรัดการเจรจาจัดทำบันทึกความเข้าใจทวิภาคีด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนและทางรถไฟฉบับใหม่ โดยไทยต้องการจัดทำบันทึกความเข้าใจด้านการขนส่งทางถนนและการขนส่งทางรถไฟแยกเป็น ๒ ฉบับ

- การอำนวยความสะดวกในการส่งออกสินค้าเกษตรไปมาเลเซีย ฝ่ายมาเลเซียเสนอให้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาการดำเนินการ เพื่อปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของมาเลเซีย เช่น การคัดเกรด การบรรจุภัณฑ์ การติดฉลาก
- ความร่วมมืออื่น ๆ เช่น ความร่วมมือภาคเอกชน ความร่วมมือด้านฮาลาล และการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ

๒.๓ ความคืบหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๒.๓.๑ ความคืบหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

รัฐบาลได้เริ่มดำเนินงานพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZs) ใน ๑๐ พื้นที่ชายแดนเป้าหมาย ได้แก่ ตาก สระแก้ว มุกดาหาร ตราด สงขลา หนองคาย นครพนม กาญจนบุรี นราธิวาส และเชียงราย เมื่อปี ๒๕๕๕ เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน จัดระเบียบความมั่นคงชายแดน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยใช้ประโยชน์จากการเป็นช่องทางการค้าชายแดนที่สำคัญของประเทศ การตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจสำคัญของประเทศ ในภูมิภาค และการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยรัฐบาลได้ให้การสนับสนุนในด้านสิทธิประโยชน์การลงทุน การจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ด้านการบริหารจัดการแรงงาน และการลงทุน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร การจัดหาพื้นที่พัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์สำหรับการลงทุน โดยมีคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน (ณ เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓)

๑) การจัดหาพื้นที่พัฒนา เพื่อนำร่องการลงทุนซึ่งดำเนินการโดยคณะกรรมการด้านการจัดหาที่ดินและบริหารจัดการ ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน ปัจจุบันเอกชน และ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้เข้าพื้นที่พัฒนาแล้ว ๖ พื้นที่ จาก ๘ พื้นที่ โดยมีเพียง ๒ แห่ง ที่อยู่ระหว่างการสรรหาผู้ลงทุน รายละเอียดดังนี้

๑.๑) สงขลา : กนอ. อยู่ระหว่างก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมกราคม ๒๕๖๔

ตารางที่ ๓ ความก้าวหน้าการพัฒนาที่สำคัญรายพื้นที่

จังหวัด	โครงสร้างพื้นฐาน ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	ความคืบหน้าการ ลงทุน	การพัฒนาในพื้นที่ พัฒนา
จังหวัดในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษติดยแดน มาเลเซีย			
๑. สงขลา ๑ อำเภอ ๔ ตำบล ได้แก่ - อ.สะเดา : ต.สะเดา, ต.สำนักขาม, ต.สำนักแก้ว และ ต.ปาดังเบซาร์	- การปรับปรุง ด้านปาดังเบซาร์ ระยะที่ ๒ - ถนนสาย สข.๑๐๒๗ – ปาดังเบซาร์ - ด้าน ศุลกากรสะเดา แห่งใหม่	- ขอรับส่งเสริมการ ลงทุน ๑๑ โครงการ มูลค่า ๒๕๒๑.๖๕ ล้านบาท ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรม น้ำมันมะพร้าวสกัดเย็น, ถุงมือยางธรรมชาติ, ແຜ່ບพลาสติก และ Ceramic Dipping Former - ธุรกิจตั้งใหม่ ๒๖๐ ราย มูลค่า ๒๘๓.๓๒ ล้านบาท - การจัดตั้งคลังสินค้า ทัณฑ์บนประเภท ร้านค้าปลอดอากรใน เมือง มูลค่า ๖๐ ล้านบาท	พื้นที่พัฒนามี ๓ ส่วน - ส่วนที่ ๑ : กนอ. อยู่ ระหว่างก่อสร้างนิคม อุตสาหกรรม โดยคาดว่าจะ แล้วเสร็จจุดสาม ๒๕๖๓ - ส่วนที่ ๒ : จ.สงขลา อยู่ระหว่างแก้ไขปัญหา ราษฎรครอบครองใช้ ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเมื่อ แล้วเสร็จกรมธนารักษ์จะ จัดให้ กนอ. เข้าต่อไป - ส่วนที่ ๓ : อย.สงขลา ได้ปรับพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ คมนาคมขนส่ง และได้ ศึกษารูปแบบการลงทุน แล้วเสร็จ จะเริ่มก่อสร้าง ในปี ๒๕๖๓ คาดว่าจะ แล้วเสร็จปี ๒๕๖๕
๒. นราธิวาส ๕ อำเภอ ๕ ตำบล ได้แก่ - อ.เมือง นราธิวาส :	- การปรับปรุง ด้านสุโหงโกลก - การปรับปรุง ด้านบุเกะตา	- ธุรกิจตั้งใหม่ ๘๖๒ ราย มูลค่า ๑๕๐๔.๕๔ ล้านบาท - ขอรับการส่งเสริม การลงทุนภายใต้	ศอ.บต. จังหวัด นราธิวาส และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่าง จัดเตรียมข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อเสนอขอรับการ

จังหวัด	โครงสร้างพื้นฐาน ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ	ความคืบหน้าการ ลงทุน	การพัฒนาในพื้นที่ พัฒนา
ต.โคกเคียน - อ.ตากใบ : ต.เจ๊ะเห - อ.ยี่งอ: ต.ละหาร - อ.แว้ง: ต.โล๊ะจูด - อ.สุโหงโกลก : ต.สุโหงโกลก	ระยะที่ ๓	นโยบายเขตพัฒนา พิเศษเฉพาะกิจ จังหวัดชายแดน ภาคใต้	สนับสนุนงบประมาณ เพื่อจัดซื้อที่ดิน
			ข้อมูล ณ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

ที่มา : คณะทำงานการค้าชายแดน วุฒิสภา

บทที่ ๓

บทวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย

๓.๑ ปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนและแนวทางดำเนินการ

๓.๑.๑ ปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย

ปัจจุบัน ช่องทางการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียทั้ง ๙ แห่งเป็นจุดผ่านแดนทั้งหมด และยังไม่มีแนวโน้มที่จะมีการเปิดจุดผ่านแดนเพิ่มเติม ปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียส่วนใหญ่เป็นมาตรการทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี และการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ทางการค้า เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและตอบสนองต่อปริมาณการค้าที่เพิ่มมากขึ้น

๑) ปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนไทย - มาเลเซียในภาพรวมและข้อเสนอแนะแนวทางดำเนินการ ที่สำคัญ เช่น การนำเข้าข้าวจากไทยทางบก การตรวจสอบและรับรองคุณภาพสินค้าเกษตร การขนส่งข้ามพรมแดน และความไม่สงบในพื้นที่ชายแดนภาคใต้

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
๑. มาเลเซียไม่อนุญาตให้นำเข้าข้าวจากไทยทางบก โดยกำหนดให้นำเข้าสินค้าข้าวได้เฉพาะท่าเรือที่กำหนดเท่านั้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการบริเวณจังหวัดชายแดนไม่สามารถส่งสินค้าข้าวไปยังมาเลเซียผ่านเส้นทางถนนตามแนวชายแดนได้ โดยกระทรวงพาณิชย์ได้ผลักดันให้มีการหารือในประเด็นดังกล่าวในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง ทั้งเวทีคณะกรรมการการค้าร่วมไทย - มาเลเซีย (Joint Trade JTC JC และระดับผู้นำ ซึ่งฝ่ายมาเลเซียให้มีการลักลอบสินค้าผิดกฎหมาย	- ทาหรือในการประชุม คณะกรรมการร่วมทางการค้า ไทย-มาเลเซีย และร่วมกับกรมศุลกากรสร้างความมั่นใจแก่ฝ่ายมาเลเซียในการป้องกันการลักลอบส่งออกข้าวไทยไปมาเลเซีย
๒. มาเลเซียยังไม่ยอมรับผลการตรวจสอบและรับรองคุณภาพสินค้าเกษตรโดยหน่วยงานด้านสุขอนามัยของไทย และมาเลเซียมีมาตรการด้าน	- ทาหรือในการประชุม Joint Trade Committee (JTC) ไทย-มาเลเซีย เพื่อเร่งรัดการจัดทำ

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
<p>สุขอนามัยที่เข้มงวดในการนำเข้าและการนำผ่านสินค้าเกษตร ไม่เป็นการอำนวยความสะดวกการค้าสินค้าเกษตร</p>	<p>ความตกลงการยอมรับร่วมในผลการตรวจสอบและรับรองคุณภาพ</p>
<p>๓. การขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย ปัจจุบันไทยและมาเลเซียมีความตกลงการขนส่งสินค้าระหว่างกันเพียงฉบับเดียวคือ บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งมาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้านำเข้าเสียง่ายผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แต่ยังไม่มีความตกลงด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนข้ามพรมแดนระหว่างกัน ส่งผลให้รถบรรทุกไทยไม่สามารถขนส่งสินค้าเข้าถึงจุดหมายในมาเลเซียได้ และต้องทำการขนถ่ายสินค้าและสับเปลี่ยนรถบรรทุกทุกและส่วนพ่วงตามพื้นที่บริเวณชายแดนมาเลเซีย เนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีไม่เพียงพอในฝั่งไทย</p>	<p>- เร่งรัดพิจารณา (๑) ร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามพรมแดนไทย - มาเลเซีย และ (๒) ร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารทางถนนข้ามพรมแดนไทย-มาเลเซีย</p> <p>- จัดตั้งศูนย์ขนถ่ายสินค้าและโลจิสติกส์บริเวณชายแดนฝั่งไทย เช่น ด่านสะเดา ด่านปาดังเบซาร์</p>
<p>๔. ความไม่สงบในพื้นที่ชายแดนภาคใต้ ยังคงเป็นอุปสรรคและข้อจำกัดสำคัญในการส่งเสริมการค้าและการลงทุนในพื้นที่ แม้ว่าสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะมีนโยบายและให้สิทธิพิเศษส่งเสริมการลงทุนมากกว่าการลงทุนในพื้นที่อื่นๆ ก็ตาม</p>	<p>- ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ให้ประชาชนกินดีอยู่ดี เพื่อลดความเหลื่อมล้ำและลดแรงจูงใจในการก่อเหตุความไม่สงบในพื้นที่</p>

๒) ปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ระดับด้าน
และข้อเสนอแนะแนวทางดำเนินการ

จุดผ่านแดน	ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
จุดผ่านแดนถาวร		
<p>๑. ด้านสะเดา จ.สงขลา</p>	<p>- การสร้างถนนเชื่อมด่านศุลกากรสะเดา แห่งใหม่กับด่านศุลกากรบูกิตกายูฮิตัมของ มาเลเซีย ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ ก่อสร้างแล้วเสร็จปี ๒๕๖๒ คาดว่าจะสามารถ เปิดใช้งานได้ ปี ๒๕๖๓ โดยเมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ คณะทำงานด้านเทคนิค สำหรับการชี้จุดพิกัดเชื่อมต่อด่านสะเดาแห่ง ใหม่-ด่านบูกิตกายูฮิตัม ไทย-มาเลเซีย ได้ เห็นชอบแนวทางถนนเชื่อมโยงแล้ว และ มอบหมายให้กรมทางหลวงของทั้งสอง ประเทศไปสำรวจและออกแบบถนนร่วมกัน</p> <p>- ความแออัดของด่าน โดยคณะรัฐมนตรีได้ เห็นชอบการทดลองขยายเวลาเปิดด่าน ศุลกากรสะเดาเป็น ๒๔ ชั่วโมง (เฉพาะการ ขนส่งสินค้า) ตั้งแต่วันที่ ๑๗ มิ.ย. ๖๒ - ๑๖ มิ.ย. ๖๓ เพื่อลดความแออัดในช่วงเวลากลางวัน อย่างไรก็ดี พบว่า ปริมาณรถบรรทุกสินค้า ผ่าน - เข้าออกด่านช่วงเวลา ๒๓.๐๐ - ๐๕.๐๐ น. มีปริมาณน้อยมากและมีแนวโน้ม ลดลงต่อเนื่อง (จาก ๕๐๕ คันในเดือนแรก เหลือ ๘ คัน ในเดือนที่ ๖) การเปิดด่าน ๒๔ ชั่วโมง จึงไม่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ</p>	<p>- ประสานฝ่ายมาเลเซีย เร่งรัดการออกแบบและ ก่อสร้างถนนเชื่อมโยง ระหว่างด่านศุลกากร สะเดาแห่งใหม่กับด่าน ศุลกากรบูกิตกายูฮิตัม ของมาเลเซีย</p> <p>- ยกเลิกการเปิดด่าน สะเดา ๒๔ ชั่วโมง แต่ หันมาให้ความสำคัญกับ การเพิ่มประสิทธิภาพ การตรวจปล่อยสินค้า โดยหารือร่วมกับฝ่าย มาเลเซีย เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพการตรวจ ปล่อยสินค้า</p>
<p>๒. ด้านปาดัง เบซาร์</p>	<p>- การเชื่อมต่อระบบราง ปัจจุบันตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าของไทยจะขนส่งภายในประเทศ -</p>	<p>- พัฒนาการขนส่งทาง รางให้สามารถเชื่อมโยง</p>

จุดผ่านแดน	ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
จ.สงขลา	<p>พรมแดนป่าดงเบขาร์ทางถนน แล้วจึงขนถ่ายจากรถบรรทุกสู่ระบบรางที่ศูนย์ Multi Modal ณ สถานีป่าดงเบขาร์ของมาเลเซีย เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ขาดงบประมาณในการจัดซื้อหัวจักรและแคร่บรรทุก</p> <p>- ปัญหาการจราจรติดขัดและกีดขวางการจราจรบนถนนเส้นหลัก เนื่องจาก Multimodal สำหรับขนถ่ายสินค้าฝั่งประเทศมาเลเซียมีพื้นที่และอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น รถยกตู้คอนเทนเนอร์ ไม่เพียงพอกับปริมาณตู้สินค้า เป็นเหตุให้รถบรรทุกสินค้าต้องจอดรอเป็นเวลานาน</p>	<p>กับระบบรางของมาเลเซียได้อย่างแท้จริงแบบไร้รอยต่อ</p>
<p>๓. ตำบลบ้านประกอบ</p> <p>จ.สงขลา</p>	<p>- โครงการทางถนนในการขนส่งสินค้าและเพื่อการท่องเที่ยวจากตำบลพรมแดนไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๘ สาย อ.นาทวี - บ้านประกอบ ช่วงระยะจากตัวตำบลฯ ไปถึงสามแยกประกอบ ระยะห่างประมาณ ๔ กิโลเมตร ถนนยังคงเป็น ๒ เลน ทั้งที่ควรจะเป็น ๔ เลน ทั้งนี้ เนื่องจากปัญหาการเวนคืนที่ดินของชาวบ้านในพื้นที่ และปัจจุบันโครงการก่อสร้างถนนเสร็จสิ้นแล้ว และแขวงทางหลวงสงขลา ที่ ๒ (นาหม่อม) ได้จัดส่งงบประมาณคืนกลับเรียบร้อยแล้ว จึงส่งผลทำให้การคมนาคมขนส่งสินค้าและท่องเที่ยวไม่สะดวก</p> <p>- ขาดครุณยกตู้สินค้าขนาด ๔๐ ฟุต และไม่มีเอกชนสนใจเข้าลงทุนติดตั้งครุณ ทั้งนี้ ตำบลบ้านประกอบสามารถช่วยลดความแออัด</p>	<p>- ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาการขยายถนนเป็น ๔ เลน</p> <p>- จัดหางบประมาณติดตั้งครุณยกตู้สินค้า</p>

จุดผ่านแดน	ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
	<p>ของด่านหลักและเชื่อมโยงไปยังท่าเรือป็นังได้</p> <p>- ด้านศุลกากรดูเรียนบุง (DURIAN BURUNG) ตรงข้ามด่านบ้านประกอบ ไม่อยู่ในรายชื่อด่านนำเข้าในระบบการออกใบอนุญาตของปศุสัตว์มาเลเซีย ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถส่งออกเนื้อไก่แช่แข็ง ทางด้านศุลกากรบ้านประกอบได้</p>	<p>- เจรจาฝ่ายมาเลเซียพิจารณาเพิ่มด่านด้านศุลกากรดูเรียนบุง ให้สามารถนำเข้าสินค้าปศุสัตว์ได้</p>
<p>๔.ด่านสุโงโก-ลก จ.นราธิวาส</p>	<p>- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก ณ <u>อำเภอสุโงโก-ลก (ด่านสุโงโก-ลก – รั้วเตาป็นัง) แห่งที่ ๒</u> เพื่อลดความแออัดของสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก แห่งที่ ๑ โดยฝ่ายมาเลเซียเป็นผู้รับผิดชอบในการศึกษาและออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) แล้วเสร็จ ปี ๒๕๕๘ อย่างไรก็ตาม ฝ่ายไทยยังไม่ได้รับผลการออกแบบดังกล่าว</p>	<p>- ประสานฝ่ายมาเลเซียเพื่อหาข้อสรุปและเร่งรัดการก่อสร้างสะพานฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</p>
<p>๕.ด่านตากใบ จ.นราธิวาส</p>	<p>- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก ณ <u>อำเภอดากใบ (ด่านตากใบ-เบ็งกอลันกูโบร์)</u> เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย เนื่องจากปัจจุบันการขนส่งสินค้าต้องใช้เวลาหลายวันซึ่งมีอายุเก่าแก่และมีเพียงประเทศละ ๑ ลำเท่านั้น โดยกรมทางหลวงของไทยได้ทำการศึกษาและออกแบบสะพานฯ แล้วเสร็จแล้ว และได้ส่งแบบรายละเอียด (Detailed Design) ให้ฝ่ายมาเลเซียพิจารณาแล้ว ตั้งแต่เดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ แต่ยังไม่ได้รับการตอบรับรูปแบบจากฝ่ายมาเลเซีย</p>	

จุดผ่านแดน	ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะ
๖.ด่านบูเก๊ะตา จ.นราธิวาส	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดความพร้อมด้านอาคารด้านศุลกากร และบุคลากรด้านสุขอนามัยประจำด่าน โดยจังหวัดนราธิวาสอยู่ระหว่างการขอเวนคืนที่ดินจำนวน ๒๖๐ ไร่ พร้อมจัดทำคำขอลงประมาณปี ๒๕๖๔ จำนวน ๓๔๐ ล้านบาท เพื่อสร้างอาคารด่านฯ - ถนนทางเข้าที่เชื่อมต่อด่านบูเก๊ะตาของมาเลเซีย ไม่สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้เกิน ๑๕ ตัน ทำให้ไม่มีสินค้าที่บรรทุกโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้ามาได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - เร่งรัดให้หน่วยงานด้านสุขอนามัยเข้าปฏิบัติงานในสถานที่ทำการชั่วคราว ระหว่างรอการก่อสร้างอาคารถาวร - ศึกษาการขยายถนนเชื่อมด่าน ๒ ประเทศให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้
๗.ด่านวัง ประจัน จ.สตูล	<ul style="list-style-type: none"> - รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถสัญจรผ่านได้ เนื่องจากเส้นทางฝั่งประเทศมาเลเซีย เป็นพื้นที่ภูเขาสูง เขตอุทยาน 	<ul style="list-style-type: none"> - หาหรือฝ่ายมาเลเซีย ความเป็นไปได้ในการขยายถนน
๘.ด่านสตูล (ท่าเรือตำมะ ลิ่ง)	<ul style="list-style-type: none"> - เส้นทางระหว่างตัวเมืองสตูล - ท่าเรือสตูล คับแคบ ไม่เหมาะกับการเดินทางของรถบรรทุกขนาดใหญ่ - ร่องน้ำในการเดินเรือเพื่อเข้าจอดเทียบท่า มีลักษณะตื้นเขินไม่เอื้อกับเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายถนน และขุดเจาะร่องน้ำ
๙.ด่านบตง จ.ยะลา	<ul style="list-style-type: none"> - เส้นทางขนส่งสินค้ามีข้อจำกัดตามสภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาและเนินเขา 	

หมายเหตุ หน่วยงานด้าน CIQ ประกอบด้วย กรมศุลกากร กระทรวงเกษตรฯ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

บรรณานุกรม

Asian Development Bank (๒๐๒๐). Asian Economic Outlook (April ๒๐๒๐)

Greater Mekong Subregion Secretariat (๒๐๒๐). GMS Economic Corridors <https://greatermekong.org/content/economic-corridors-in-the-greater-mekong-subregion>

International Monetary Fund (๒๐๒๐). World Economic Outlook (April ๒๐๒๐)

กรมการขนส่งทางบก (๒๕๖๓). เอกสารประกอบการประชุม คณะทำงานจัดทำรายงานส่งเสริมการค้าชายแดน ภายใต้คณะกรรมการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา

กรมการค้าต่างประเทศ (๒๕๖๓). ข้อมูลสถิติการค้าชายแดนและผ่านแดน <http://btsstat.dft.go.th/>

กรมการค้าต่างประเทศ (๒๕๖๓). เอกสารประกอบการประชุม คณะทำงานจัดทำรายงานส่งเสริมการค้าชายแดน ภายใต้คณะกรรมการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (๒๕๖๓). ข้อมูลการประชุมทวิภาคีระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน

กรมศุลกากร (๒๕๖๓). เอกสารประกอบการประชุมคณะทำงานจัดทำ รายงานส่งเสริมการค้าชายแดน ภายใต้คณะกรรมการการพาณิชย์และการ อุตสาหกรรม วุฒิสภา

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (๒๕๖๓). ข้อมูลกิจกรรมส่งเสริมการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน <http://www.ditp.go.th>

กระทรวงคมนาคม (๒๕๖๓). ความร่วมมือการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน https://complain.mot.go.th/abroad/info/mot_info.php?page=๑

กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย (๒๕๖๓).
ข้อมูลช่องทางผ่านแดนและความตกลงเรื่องการสัญจรข้ามแดน
<http://www.fad.moi.go.th/index.php>

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (๒๕๖๓). เอกสาร
ประกอบการประชุมคณะทำงานจัดทำรายงานส่งเสริมการค้าชายแดน ภายใต้
คณะกรรมการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (๒๕๖๓). เอกสาร
ประกอบการประชุมคณะทำงานจัดทำรายงานส่งเสริมการค้าชายแดน ภายใต้
คณะกรรมการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๖๓). เอกสาร
ประกอบการประชุมคณะทำงานจัดทำรายงานส่งเสริมการค้าชายแดน ภายใต้
คณะกรรมการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (๒๕๖๓). ข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี
<http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program๒-๑.jsp?menu=๑>



ออกแบบและพิมพ์ที่
สำนักกรพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๑-๒, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๕-๖