

บทความวิจัย

การกำกับและการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย

จักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา¹

(Received: February 11, 2024; Revised: June 28, 2024; Accepted: July 12, 2024)

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษารูปแบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศมาเลเซียผ่านจุดผ่านแดนถาวรทางบกทางภาคใต้ของประเทศไทยด้วยรถบรรทุกจดทะเบียนในไทย รถบรรทุกจดทะเบียนในมาเลเซีย และรถบรรทุกจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ และ (2) เสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมในการกำกับและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและการวิเคราะห์เนื้อหา โดยใช้การเก็บข้อมูลภาคสนามในประเทศไทยและต่างประเทศ และการระดมความคิดเห็นของผู้แทนหน่วยงานภาคเอกชนและภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อหาข้อสรุปร่วมกัน ผลการวิจัย พบว่าหน่วยงานภาครัฐของไทยควรกำหนดมาตรการกำกับกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนทางถนนด้วยการงดการอนุญาตให้ใช้รถบรรทุกจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ เนื่องจากยังไม่มีกฎระเบียบรองรับให้รถดังกล่าวมีสิทธิเข้ามาขนส่งสินค้าในดินแดนของประเทศไทย อีกทั้งควรกำหนดมาตรการส่งเสริมการประกอบการขนส่งด้วยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจุดผ่านแดนถาวรทางบกและระบบปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง การยกระดับศักยภาพผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง

¹ รองศาสตราจารย์ ดร. ภาควิชาพาณิชยศาสตร์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
E-mail: chackrit@cbs.chula.ac.th

การเผยแพร่ข้อมูลกฎระเบียบการค้าและการขนส่ง และการพัฒนาความร่วมมือ
ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนของประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียเพื่อแก้ไข
อุปสรรคการขนส่งระหว่างกัน

คำสำคัญ: การกำกับ การส่งเสริม การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ
รถบรรทุกจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ

RESEARCH ARTICLE

Regulation and Promotion of International Road Freight Transportation between Thailand and Malaysia

Chackrit Duangphastra¹

Abstract

This article aimed to (1) study transport operating model of trucks carrying cross border and transit goods between Thailand and Malaysia channeled through permanent border check points in the south of Thailand by using trucks registered in Thailand, trucks registered in Malaysia, and dual registration truck and (2) propose appropriate measures to regulate and promote international road freight transportation between Thailand and Malaysia. This research used qualitative method and content analysis by collecting data from field survey in Thailand and foreign countries as well as arranging a focus group comprising representatives from relevant private and public sectors to obtain common conclusion. The research result revealed that government authorities of Thailand should establish measure to regulate cross border freight transport by road by not granting permit for dual registered trucks as having no regulations allowing these trucks entering territory of Thailand to carry any goods. Furthermore, the transport operations should

¹ Associate Professor, Ph.D., Department of Commerce, Chulalongkorn Business School, Chulalongkorn University, E-mail: chackrit@cbs.chula.ac.th

set up measure to promote by developing transport facilities, increasing efficiency of permanent land border check point management and related operating system, enhancing potential of road freight transport service providers and related logistics service providers, disseminating information of trade and transport regulation, and developing cooperation of Thailand and Malaysian public and private sectors to solve international transport barriers.

Keywords: Regulation, Promotion, International Road Freight Transportation, Dual Registered Truck

บทนำ

ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่ประเทศไทยมีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ และมูลค่าการค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่านจุดผ่านแดนทางบกของไทยมากที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น จากสถิติการค้าระหว่างประเทศที่จัดทำโดยสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ในปี 2567 พบว่าในปี 2562 ถึงปี 2566 ไทยกับมาเลเซียมีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 755,010 ล้านบาท/ปี แบ่งเป็นมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยจากไทยไปมาเลเซีย 352,861 ล้านบาท/ปี และมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยของไทยจากมาเลเซีย 402,150 ล้านบาท/ปี (Office of the Permanent Secretary for Ministry of Commerce, 2024) ทั้งนี้ จากสถิติการค้าชายแดนที่จัดทำโดยกรมการค้าต่างประเทศในปี 2567 พบว่ามูลค่าดังกล่าวเป็นมูลค่าสินค้าที่ขนส่งทางถนนผ่านจุดผ่านแดนทางบกของไทยที่เชื่อมกับมาเลเซียคิดเป็นร้อยละ 40 โดยในปี 2562 ถึงปี 2566 ประเทศไทยกับมาเลเซียมีมูลค่าการค้าเฉลี่ยที่ขนส่งทางถนนผ่านจุดผ่านแดนทางบก 299,830 ล้านบาท/ปี แบ่งเป็นมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยจากไทยไปมาเลเซียทางถนน 160,280 ล้านบาท/ปี และมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยของไทยจากมาเลเซียทางถนน 139,550 ล้านบาท/ปี จึงเห็นได้ว่าการขนส่งทางถนนมีบทบาทสำคัญอย่างมากในการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซีย (Department of Foreign Trade, 2024)

ขณะเดียวกันนับตั้งแต่ปี 2558 รัฐบาลไทยได้มีการดำเนินการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในภาคใต้จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาส (NESDC, 2016) โดยที่ผ่านมา รัฐบาลให้สิทธิพิเศษการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนการค้าและการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ อาทิ การก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 2 การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมสงขลา (สะเดา) การปรับปรุงด่านปาดังเบซาร์ ในจังหวัดสงขลา และการปรับปรุงด่านสุไหงโกทิง และการขยายด่านศุลกากรบูเก๊ะตา ในจังหวัดนราธิวาส (NESDC, 2023)

เนื่องจากประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียยังไม่มีการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างกัน เพื่อกำหนดกฎกติกาที่ชัดเจนในการเดินรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนในประเทศภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งและได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งสินค้าทั่วไประหว่างกันตามเส้นทางการขนส่งที่ได้รับอนุมัติจากประเทศคู่ภาคี (Snitbhan, Nikomborirak, Sinseubpol, & Paibunjitt-aree, 2004) ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียจึงอนุญาตให้รถบรรทุกอีกฝ่ายหนึ่งเข้ามา เพื่อขนถ่ายสินค้าและสับเปลี่ยนรถบรรทุกและส่วนพ่วงได้ภายในเขตบริเวณพื้นที่ชายแดนของฝั่งมาเลเซียหรือไทยไม่เกินเขตควบคุมศุลกากร (Jeevan et al., 2021) ขณะเดียวกันในพื้นที่ชายแดนยังมีการนำรถบรรทุกจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติทั้งทะเบียนรถไทยและทะเบียนรถมาเลเซีย ซึ่งใช้การขับขี่แบบเดียวกันเข้ามาให้บริการรับส่งสินค้าในดินแดนไทยเกินกว่าเขตควบคุมศุลกากร (Department of Foreign Trade, 2015; Suppawijitgul, 2013) ผลจากการที่ยังไม่มีข้อกำหนดกฎกติกาที่ชัดเจนในการกำกับการณ์รถบรรทุกจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติที่ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย และการที่ภาครัฐมีแนวนโยบายในการส่งเสริมการค้าชายแดนและการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนภาคใต้ แต่ยังไม่มีการวางแผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการกำกับและการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย ทำให้ต้องมีการวิจัยด้านการกำกับและการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันของผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ตลอดจนพัฒนาให้การขนส่งทางถนนมีส่วนช่วยในการสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศทางถนนระหว่างไทยกับมาเลเซีย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษารูปแบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศมาเลเซียผ่านจุดผ่านแดนถาวรทางบกทางภาคใต้ของประเทศไทยด้วยรถบรรทุกจดทะเบียนในไทย รถบรรทุกจดทะเบียนในมาเลเซีย และรถบรรทุกจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ
2. เสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมในการกำกับและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนเชื่อมโยงกับ 4 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และมาเลเซียตามแนวทางหลวงอาเซียน หากเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมดแล้ว พบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนเชื่อมโยงระหว่างไทยกับมาเลเซีย มีมูลค่าการค้าสูงสุดเมื่อเทียบกับการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น (Promsaka Na Sakolnakorn & Doungsuwan, 2021) ในกรณีของการขนส่งระหว่างไทยกับมาเลเซียผ่านจุดผ่านแดนทางบกสำคัญ ได้แก่ ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับด่านบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์ และ ด่านสุโหงโกลก ของไทย จังหวัดนราธิวาส ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับด่านรันเตาปันจิง รัฐกลันตัน (ESCAP, 2017a)

การอำนวยความสะดวกการขนส่งมีส่วนช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างกัน โดยประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกันจะต้องร่วมกันการกำหนดกติกาการยอมรับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การกำหนดสิทธิการเดินรถบรรทุกในเส้นทางอนุภูมิภาค การยอมรับใบอนุญาตขับขี่และการตรวจลงตราผู้ขับขี่ที่เป็นคนต่างชาติ การกำหนดพิธีการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง เพื่ออนุญาตให้รถบรรทุกต่างชาติและผู้ขับขี่เข้ามาในดินแดนได้เป็นการชั่วคราว การกำหนดให้รถบรรทุกต่างชาติต้องทำประกันภัยภาคบังคับ การกำหนดน้ำหนักและลักษณะทางเทคนิคของรถ การยอมรับทะเบียนรถและใบรับรองการตรวจสภาพรถ ตลอดจนการพัฒนา

ด้านศุลกากรและด่านพรมแดนเพื่อจัดให้มีเจ้าหน้าที่ ระบบและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการตรวจรถบรรทุกและสินค้าที่ขนส่งข้ามแดน เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (ESCAP, 2017b)

กรณีการขนส่งข้ามแดนทางถนนระหว่างไทยกับมาเลเซีย รัฐบาลไทยกับมาเลเซียกำหนดให้มีการขนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดนไทยหรือมาเลเซีย เนื่องจากทั้งสองฝ่ายยังไม่มีกรจัดทำความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (Snitbhan et al., 2004) เพียงแต่มีบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลมาเลเซียกับไทยว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนจากไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ เท่านั้น โดยมาเลเซียยินยอมให้ไทยขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย เช่น ปลา เนื้อสัตว์ ผักผลไม้ ทางถนนระหว่างไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ไม่เกิน 30,000 ตันต่อปี (Secretariate of House of Representatives, 2012) อย่างไรก็ตาม ภายใต้กรอบอาเซียน สมาชิกทุกประเทศอาเซียนได้เข้าร่วมเป็นภาคีกรอบความตกลงการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) ตั้งแต่ปี 2552 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขให้รัฐภาคีอาเซียนกำกับกรให้บริการขนส่งข้ามแดนในประเทศต่าง ๆ อาทิ การกำหนดจุดผ่านแดนทางบกที่ผ่านเข้าออกของรถบรรทุกสินค้าพร้อมทั้งเส้นทางที่อนุมัติให้เดินรถระหว่างประเทศ การให้รถบรรทุกเฉพาะที่เป็นรถที่จดทะเบียนและได้รับใบอนุญาตให้ทำการขนส่งระหว่างประเทศเท่านั้นที่สามารถทำการเดินรถเพื่อขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ตามเส้นทางที่อนุมัติ อีกทั้งกำหนดโควตาอนุญาตให้สมาชิกแต่ละประเทศให้ใบอนุญาตรถจดทะเบียนชาติของตนเองทำการขนส่งระหว่างประเทศได้ประเทศละไม่เกิน 500 คัน ตลอดจนการบังคับให้รถบรรทุกที่ทำการขนส่งสินค้าจากปลายทางในต่างประเทศที่เข้ามาส่งสินค้ายังสถานที่ภายในประเทศภาคีต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ (Ishida, 2019)

เกือบทุกประเทศในโลกอนุญาตให้รถที่ใช้ขนส่งสินค้าภายในประเทศและรถที่ใช้ขนส่งสินค้าข้ามแดนต้องทำการจดทะเบียนเพียงแค่ประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น อย่างไรก็ตาม รถจดทะเบียนในประเทศหนึ่งอาจทำการขนส่งสินค้าเข้ามาในดินแดนของอีกประเทศหนึ่งได้หากประเทศต้นทาง ปลายทาง หรือ

กลางทางของสินค้าที่ขนส่งมีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศหรือสนธิสัญญาระหว่างกัน (International Criminal Police Organization, 1977) ที่ผ่านมา ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศนั้น ยังไม่เคยมีรัฐบาลกลางของชาติใดชาติหนึ่งที่อนุญาตให้ยอมรับรถบรรทุกจดทะเบียนสองสัญชาติให้เข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าในดินแดนของอีกประเทศหนึ่งโดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกในสถานที่ที่กำหนด ซึ่งมักอยู่ในบริเวณพื้นที่ชายแดน อย่างไรก็ตาม มีกรณีของรัฐบาลท้องถิ่นบางประเทศที่ได้ทำข้อตกลงระดับท้องถิ่นที่อนุญาตให้รถบรรทุกจดทะเบียนสองสัญชาติเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าได้ภายใต้กฎกติกาที่รัฐบาลท้องถิ่นตกลงกัน อาทิ กรณี มลรัฐออลาสกา ของประเทศสหรัฐอเมริกา และมลรัฐบริติชโคลัมเบีย ของประเทศแคนาดา (Government of British Columbia, 2018) และกรณีเขตบริหารพิเศษฮ่องกงกับมณฑลกวางตุ้งของประเทศจีน (Transport Department, 2021)

นอกเหนือจากการกำหนดมาตรการขนส่งสินค้าข้ามแดนทางบกและการรับจดทะเบียนรถบรรทุกแล้ว นานาประเทศยังมีวิธีปฏิบัติในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าข้ามแดนด้วยมาตรการต่าง ๆ อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน การยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านพรมแดน การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและรถบรรทุกข้ามแดนให้มีความสะดวก การพัฒนาระบบการประกันภัยบังคับให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ใช้ในการอำนวยความสะดวกการขนส่ง การฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรภาครัฐและเอกชน การพัฒนายานการค้าและอุตสาหกรรมบริเวณชายแดนเพื่อส่งเสริมการขนส่งข้ามแดน การส่งเสริมการค้า และการพัฒนาความร่วมมือของภาคเอกชนและภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน (JICA, 2009; Menon, 2022; UNCTAD, 2018)

วิธีการดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพและการวิเคราะห์เนื้อหาภายใต้กรอบระยะเวลา 12 เดือน ดำเนินการในช่วงเดือนตุลาคม 2565 ถึงเดือนกันยายน 2566 มีรายละเอียดการดำเนินการ ดังนี้

1. การสังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยการรวบรวมเอกสารทางวิชาการ แนวคิด กฎระเบียบและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศ การจดทะเบียนรถบรรทุก การจดทะเบียนรถบรรทุกเป็นรถสองสัญชาติ และเอกสารนโยบายและมาตรการกำกับและส่งเสริมการประกอบการขนส่งทางสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

2. การวิจัยภาคสนาม ประกอบด้วย

2.1 การเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสังเกตประเภทรถบรรทุกจดทะเบียนไทยและมาเลเซียที่ผ่านเข้าและออกด่านพรมแดนถาวรทางบกทางภาคใต้ของไทยในจังหวัดสงขลา สตูล ยะลา และนราธิวาส ตั้งแต่วันจันทร์ถึงวันอาทิตย์ของเดือนมกราคม 2566 ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่ 9.00 ถึง 17.00 น. ตรวจสอบปริมาณรถบรรทุกและลักษณะป้ายทะเบียน ภาพ และเครื่องหมายที่แสดงบนตัวถังรถและส่วนพ่วง และกิจการที่เป็นเจ้าของรถบรรทุกดังกล่าว ซึ่งสามารถพบได้จากตัวถังรถ โดยพบว่า การขนส่งสินค้าผ่านด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา มีจำนวนรถบรรทุกและสินค้ามากที่สุด อีกทั้งเป็นด่านพรมแดนที่มีการพบเห็นการใช้รถบรรทุกจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ

2.2 การสัมภาษณ์แบบเจาะจง โดยคัดเลือกจากผู้ประกอบการขนส่งของไทยและมาเลเซียที่เป็นกิจการที่ให้บริการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียผ่านด่านพรมแดนสะเดา ซึ่งเป็นผู้ประกอบการที่มีรถบรรทุกผ่านเข้าออกด่านพรมแดนอยู่เป็นประจำมากกว่าวันละ 5 เที่ยว จากข้อมูลที่จัดเก็บภาคสนามด้วยการสังเกต รวมจำนวน 25 ราย แบ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้รถจดทะเบียนไทยเพื่อขนส่งข้ามแดน 10 ราย ผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้รถจดทะเบียนมาเลเซียเพื่อขนส่งข้ามแดน 10 ราย และผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้จดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ 5 ราย ด้วยแบบสอบถามที่เป็นคำถามปลายเปิดครอบคลุมการจดทะเบียนรถบรรทุก โอกาสและอุปสรรคในการจดทะเบียนเป็นรถบรรทุกสองสัญชาติ

2.3 การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐไทยกับมาเลเซียที่ปฏิบัติงานตรวจรถและสินค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ ผู้แทนด่านศุลกากรสะเดา จำนวน 2 ราย ผู้แทนด่านศุลกากรภูเก็ตกายูฮิตัม จำนวน 2 ราย ที่รับผิดชอบ

ต่อการทำพิธีการศุลกากรด้านการข้ามแดนของรถและการตรวจปล่อยรถและสินค้าที่ขนส่งทางถนน และผู้แทนหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบการจดทะเบียนและต่อทะเบียนรถ ได้แก่ ผู้แทนกรมการขนส่งทางบกของไทย จำนวน 4 ราย ซึ่งทำหน้าที่รับผิดชอบรถและส่วนพ่วงที่ใช้บรรทุกสินค้า และออกกฎระเบียบที่ใช้ในการจดทะเบียนรถและส่วนพ่วงที่ใช้บรรทุกสินค้าตามกฎหมายรถยนต์ และขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางถนนตามกฎหมายการขนส่งทางบกและผู้แทนกรมขนส่งทางบกของมาเลเซีย 2 ราย ซึ่งเป็นผู้ทำหน้าที่รับผิดชอบและต่อทะเบียนรถและส่วนพ่วงที่ใช้บรรทุกสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านการขนส่งของมาเลเซีย โดยใช้แบบสอบถามที่เป็นคำถามปลายเปิดครอบคลุม การตรวจรถ ตรวจสินค้า การรับผิดชอบรถบรรทุกและส่วนพ่วง โอกาสและอุปสรรคในการกำกับและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย

2.4 การสำรวจวิธีปฏิบัติของต่างประเทศในการจัดระเบียบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศเพื่อถอดบทเรียน โดยทำการสำรวจในเดือนกุมภาพันธ์ถึงมีนาคม 2566 โดยใช้การคัดเลือกแบบเจาะจงของผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่ประเทศที่มีการจดทะเบียนรถบรรทุกสองสัญชาติ ได้แก่ ฮองกงกับมณฑลกว่างตุง (ตัวแทนภูมิภาคเอเชีย) จำนวน 4 ราย และมลรัฐโอกลาสก้าและมลรัฐบริติชโคลัมเบีย (ตัวแทนภูมิภาคอเมริกาเหนือ) จำนวน 4 ราย เพื่อศึกษาวิธีปฏิบัติที่ดีเพื่อนำมาพิจารณาปรับใช้กับไทย

3. ประเมินความพร้อมและผลกระทบทางบวกและลบที่เกิดขึ้นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ของไทย อันเกิดจากการจัดระเบียบการใช้รถจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ ซึ่งเป็นรถบรรทุกที่จดทะเบียนรถในประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย

4. จัดทำข้อเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมในการกำกับและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย โดยเป็นการจัดการประชุมระดมความคิดเห็น ณ จังหวัดสงขลา โดยประกอบด้วยผู้แทนภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ และการจัดระเบียบความมั่นคงและการขนส่งระหว่างประเทศ และผู้แทนภาคเอกชนที่เป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าทางถนน และผู้แทนสมาคมการค้าของภาคเอกชนรวมทั้งหมด 100 คน เพื่อหาบทสรุปของงานศึกษาและการนำมาตรรกการกำกับและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียไปข้างหน้า โดยใช้การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า โดยตรวจสอบแหล่งข้อมูลและความเกี่ยวข้องของบุคคลที่ให้ข้อมูล หากข้อมูลที่ได้มาจากหลายบุคคลของผู้ให้ข้อมูลมีความหมายเหมือนกันในคำถามหรือข้อเสนอเดียวกันถือว่าข้อมูลนั้นเชื่อถือได้ และนำมาตรวจสอบกับข้อมูลด้านบริบทของวิธีปฏิบัติและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนในการกำกับและส่งเสริมการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ

ผลการวิจัย

ด้านพรมแดนทางบกของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย ได้แก่ ด้านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศมากกว่าร้อยละ 90 ของการขนส่ง และมีปริมาณที่ขจรจรทุกผ่านเข้าออกเฉลี่ยตั้งแต่ปี 2562 ถึง 2566 มากกว่า 6,800 เที่ยวต่อเดือน

ผลการสำรวจภาคสนาม

การขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียส่วนใหญ่ใช้รถจดทะเบียนสัญชาติไทยมากที่สุด โดยจะทำการขนส่งสินค้าขาออกจากฝั่งไทยและฝั่งมาเลเซียที่มีการเปลี่ยนถ่ายรถที่บริเวณศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าของเอกชนในฝั่งมาเลเซีย อย่างไรก็ตาม พบว่า มีการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียด้วยรถจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติอยู่บ้างบริเวณจุดผ่านแดนทางบกด้านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา และด้านพรมแดนเบตง จังหวัดยะลาตามลำดับ

บริเวณด้านพรมแดนสะเดาเป็นจุดผ่านแดนทางบกในภาคใต้ที่มีการขนส่งด้วยรถจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติมากที่สุด ซึ่งมีทั้งรถบรรทุกกึ่งพ่วง และรถพ่วงที่จดทะเบียนเป็นรถสัญชาติไทยและรถสัญชาติมาเลเซียควบคู่กันไป โดยมักใช้ในการขนส่งสินค้าน้ำจากไทยไปมาเลเซียมากที่สุด

รองลงมาเป็นการใช้ในการขนส่งอาหารทะเลและไก่แช่แข็ง ซึ่งเป็นสินค้าเน่าเสียง่ายที่ไทยมีการส่งออกและนำเข้าจากมาเลเซีย เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้รถจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติต้องใช้รถประเภทดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งจากจุดต้นทางและจุดปลายทางในไทยกับมาเลเซียได้ในระยะเวลาใกล้เคียงกันกว่าขอบเขตชายแดนที่กำหนด เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยกับมาเลเซียยังไม่มี การจัดทำความตกลงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ส่งผลให้รถบรรทุกของ ทั้งสองประเทศต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกและสินค้าในพื้นที่พรมแดนของ ไทยหรือมาเลเซียที่ไม่เกินขอบเขตพื้นที่ควบคุมของศุลกากร โดยกรณีการขนส่ง น้ำยางจากจังหวัดทางภาคใต้ของไทยก็ไม่สามารถใช้รถบรรทุกสัญชาติมาเลเซีย เข้ามารับของจากโรงงานผลิตน้ำยางในไทย เพื่อไปส่งที่โรงงานแปรรูปเป็นถุงมือ ยางที่อยู่รัฐเคดาห์ รัฐปีนัง และรัฐสลังงอร์ ของมาเลเซียได้ และกรณีของการ ขนส่งอาหารทะเลจากตลาดปลาในเมืองสงขลาที่ไม่สามารถใช้รถบรรทุกสัญชาติ ไทยไปส่งให้ลูกค้าในประเทศมาเลเซีย โดยต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรถและสินค้า ที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดน ส่งผลให้มีต้นทุนและระยะเวลาที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งอาจก่อให้เกิดการสูญเสียสภาพของสินค้าที่ขนส่งได้ ส่งผลให้เกิดข้อได้เปรียบ ของการใช้รถจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติในการขนส่งน้ำยางและการขนส่ง สินค้าเน่าเสียง่าย ขณะเดียวกัน หากเป็นกรณีการขนส่งสินค้าอื่น ๆ ที่เป็นการ ขนส่งข้ามแดนทางถนนระหว่างไทยและมาเลเซีย อาทิ ยางแผ่น ไม้ยาง สินค้า บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าอุตสาหกรรมอื่น จะใช้รถบรรทุกจดทะเบียน สัญชาติเดียวในการขนส่งและมาทำการเปลี่ยนถ่ายรถและสินค้าบริเวณพื้นที่ ชายแดนไทยหรือมาเลเซีย

ในภาพรวมจากการสำรวจลักษณะการขนส่งบริเวณด่านสะเดา พบว่า จำนวนเที่ยวรถขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างไทยกับมาเลเซียมีการใช้รถจดทะเบียน เป็นรถสองสัญชาติประมาณร้อยละ 8 และส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 92 เป็นการ ใช้รถจดทะเบียนสัญชาติไทยที่มีการขนส่งสินค้าข้ามแดน เพื่อนำไปเปลี่ยนถ่าย สินค้าบริเวณชายแดนมาเลเซียหรือชายแดนไทยซึ่งเป็นพื้นที่ที่กำหนดโดยหน่วยงาน ศุลกากรให้ทำการเปลี่ยนถ่ายรถและสินค้า

ผลการสัมภาษณ์ลึก

การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียผ่านจุดผ่านแดนถาวรทางบกทางภาคใต้ของไทยจำแนกได้เป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

1. การใช้รถบรรทุกจดทะเบียนไทยในการขนส่ง โดยเป็นรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปที่ใช้รถบรรทุกจดทะเบียนสัญชาติไทย มีผู้ถือหุ้นข้างมากเป็นคนไทย มีการทำเครื่องหมายประจำรถ และติดแผ่นป้ายทะเบียนไทยไว้ที่ส่วนหน้าและส่วนท้ายของรถไว้ตามกฎหมายไทย โดยสามารถใช้ทะเบียนของตัวรถลากจูงและรถที่เป็นส่วนพ่วงเป็นตัวอักษรหรือเลขทะเบียนที่แตกต่างกันได้ รถบรรทุกทุกกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะผ่านเข้าออกด่านพรมแดนของไทยเพื่อไปส่งและรับสินค้าที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและเปลี่ยนถ่ายรถในฝั่งประเทศมาเลเซียที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ไม่เกิน 6 กิโลเมตรจากด่านพรมแดนไทย

2. การใช้รถบรรทุกจดทะเบียนมาเลเซียในการขนส่ง โดยเป็นรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปที่จดทะเบียนสัญชาติมาเลเซีย มีผู้ถือหุ้นข้างมากเป็นคนมาเลเซียและร้อยละ 30 ของผู้ถือหุ้นต้องเป็นคนเชื้อสายมาเลย์ (มุมิบุตร) มีการทำเครื่องหมายประจำรถโดยแสดงเครื่องหมาย A ไว้ที่ส่วนตัวรถลากจูงและส่วนพ่วงในกรณีที่เป็นรถรับจ้างสาธารณะ เครื่องหมาย C ไว้ที่ส่วนตัวรถลากจูงและส่วนพ่วงในกรณีที่เป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล โดยแผ่นป้ายทะเบียนมาเลเซียที่ปรากฏอยู่ที่ตัวรถลากจูงและส่วนพ่วงเป็นตัวอักษรและเลขทะเบียนเดียวกัน โดยรถบรรทุกที่จดทะเบียนมาเลเซียส่วนใหญ่จะขนส่งสินค้าออกไปยกขนถ่ายและเปลี่ยนรถที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในฝั่งประเทศมาเลเซียที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ไม่เกิน 6 กิโลเมตรจากด่านพรมแดนไทย และมีบางส่วนที่ผ่านเข้ามาที่พรมแดนของไทยแต่ยังอยู่ในเขตควบคุมศุลกากรของไทย

3. การใช้รถบรรทุกจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ โดยเป็นรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปที่จดทะเบียนสัญชาติไทยและมาเลเซีย โดยกิจการส่วนใหญ่เป็นกิจการร่วมทุนระหว่างคนไทยกับคนมาเลเซียในการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางบก โดยคนไทยเป็นผู้ถือหุ้นข้างมากสำหรับการจดทะเบียนรถในประเทศ โดยจะนำเข้ารถบรรทุก รถกึ่งพ่วง หรือรถพ่วงที่จด

ทะเบียนในประเทศมาเลเซียพร้อมหลักฐานการเสียภาษีนำเข้ารถดังกล่าว มาใช้เป็นหลักฐานในการจดทะเบียนในประเทศไทยอีกครั้งหนึ่ง โดยผลการศึกษาพบว่า รถที่จดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติส่วนใหญ่เป็นการนำส่วนพ่วงของรถ (ส่วนที่ไม่ได้เป็นรถลากจูง) มาจดทะเบียนกับหน่วยงานขนส่งในไทยและมาเลเซีย ซึ่งแสดงท้ายป้ายทะเบียนไทยและป้ายทะเบียนมาเลเซียควบคู่กัน อีกทั้งในส่วนพ่วงของรถจะมีการแสดงเครื่องหมาย A หรือเครื่องหมาย C เพื่อแสดงถึงการเป็นรถบรรทุกที่ใช้รับจ้างสาธารณะหรือขนส่งส่วนบุคคล โดยการขนส่งจะนำรถที่เป็นส่วนพ่วงดังกล่าวมาใช้รับสินค้าในประเทศไทย อาทิ น้ำยาง และสินค้าเน่าเสียง่ายจากสถานประกอบการในประเทศไทยที่อยู่นอกเขตควบคุมศุลกากร อาทิ โรงงานน้ำยางในอำเภอต่าง ๆ ของจังหวัดสงขลา พัทลุง นครศรีธรรมราช แล้วใช้ส่วนพ่วงคันเดียวกันนำส่งสินค้าไปยังพื้นที่ตอนในของประเทศมาเลเซีย โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรถและสินค้าบริเวณชายแดนมาเลเซียหรือไทย เพื่อลดต้นทุน เวลา และความสูญเสียของสินค้าที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการขนถ่าย

ในส่วนของการสำรวจวิธีปฏิบัติของบางประเทศที่อนุญาตให้ใช้การจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ โดยนำรถที่จดทะเบียนแล้วในประเทศอื่นไปจดทะเบียนซ้ำในประเทศอีกแห่งหนึ่งได้ เพื่อใช้สิทธิการขนส่งภายในดินแดนของทั้งสองประเทศ ได้แก่ กรณีของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศแคนาดา ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลกลางของทั้งสองประเทศจะไม่ได้จัดทำความตกลงการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างกัน แต่รัฐบาลในระดับมลรัฐของทั้งสองประเทศ ได้แก่ มลรัฐอลาสกา ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ทำความตกลงการขนส่งกับรัฐบาลแห่งมลรัฐบริติชโคลัมเบีย ประเทศแคนาดาที่อนุญาตให้รถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนในมลรัฐดังกล่าวของทั้งสองประเทศไปจดทะเบียนในภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้เป็นการชั่วคราว เพื่อให้รถบรรทุกของประเทศที่เป็นภาคีความตกลงฯ สามารถทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างกันได้โดยไม่จำกัดปริมาณ โควตาจำนวนรถ และไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณพรมแดนของทั้งสองประเทศ เพื่อลดเวลาและต้นทุนการขนส่งข้ามแดน โดยเจ้าของรถบรรทุกของมลรัฐอลาสกาและมลรัฐบริติชโคลัมเบียยังถือครองกรรมสิทธิ์ในรถบรรทุก

ดังกล่าว ตลอดจนสามารถตีแผ่แผนป้ายทะเบียนของมลรัฐออลาสกาควบคู่ไปกับป้ายทะเบียนมลรัฐบริติชโคลัมเบียได้ แต่ต้องมีการชำระภาษีจดทะเบียนรถให้แก่รัฐบาลของมลรัฐดังกล่าวของทั้งสองประเทศ (Government of British Columbia, 2018; Walden, Higgins, Walden, & Hammond, 2012)

นอกจากนี้ ยังมีกรณีมลฑลกวางตุ้ง ประเทศจีน กับเขตบริหารพิเศษฮ่องกงที่ได้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือด้านการขนส่ง โดยกรมการขนส่งแห่งฮ่องกงกับสำนักงานความมั่นคงสาธารณะแห่งมลฑลกวางตุ้งออกข้อกำหนดการอนุญาตให้มีการจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติระหว่างรถบรรทุกทะเบียนฮ่องกงกับมลฑลกวางตุ้งได้แบบจำกัดปริมาณโควตาจำนวนรถ โดยรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตจะสามารถตีแผ่แผนป้ายทะเบียนคู่กันทั้งทะเบียนฮ่องกงกับทะเบียนมลฑลกวางตุ้ง อีกทั้งรถบรรทุกที่จดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติจะต้องเดินรถในเส้นทางข้ามแดนที่ได้รับอนุมัติ และให้รถบรรทุกของภาคีทั้งสองฝ่ายอยู่ในดินแดนภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้ไม่เกิน 7 วัน และห้ามเดินรถออกไปมลฑลอื่นของประเทศจีนนอกเหนือจากมลฑลกวางตุ้ง (Transport Department, 2021) ในขณะเดียวกัน อาเซียนและประเทศส่วนใหญ่ในโลกจะไม่อนุญาตให้นำรถจดทะเบียนต่างประเทศเข้ามาขนส่งสินค้าภายในดินแดนและไม่อนุญาตทำการขนส่งเข้ามาเกินพื้นที่ขนถ่ายสินค้าชายแดนที่กำหนดโดยศุลกากร หากไม่มีข้อตกลงระหว่างประเทศกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ตลอดจนกำหนดให้การนำรถบรรทุกที่ใช้แล้วจากต่างประเทศเข้ามาจดทะเบียนในประเทศตนจะต้องแสดงหลักฐานการจำหน่ายหรือการถูกถอดทะเบียนจากประเทศส่งออก รถบรรทุกดังกล่าวให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ของภาครัฐตรวจสอบก่อนรับจดทะเบียน (Macias, Aguilar, Schmid, & Francke, 2013)

ผลการจัดประชุมระดมความคิดเห็น

งานวิจัยได้วิเคราะห์เนื้อหาการสัมภาษณ์และดำเนินการจัดประชุมระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งประกอบด้วยผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการขนถ่ายสินค้าและบริการโลจิสติกส์ เจ้าของสินค้า และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปผลการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และ

อุปสรรคในการจัดระเบียบการใช้รถจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติดังแสดงตามตารางที่ 1

ตารางที่ 1

ผลการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการจัดระเบียบการใช้รถจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<p>S1. ผู้ประกอบการขนส่งของไทยมีรถบรรทุกจำนวนมากและมีความพร้อมให้บริการขนส่งระหว่างไทยกับมาเลเซีย</p> <p>S2. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ สถานีขนส่ง ลานวางกองสินค้าคอนเทนเนอร์ ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้มีความพร้อมรองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้า</p>	<p>W1. การไม่อนุญาตให้จดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติอาจส่งผลกระทบต่อผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าบางประเภท ได้แก่ น้ำมัน และสินค้าเบาเสียง่าย ที่ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรถและสินค้าบริเวณชายแดน ทำให้มีต้นทุนและระยะเวลาที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนความเสี่ยงต่อการสูญเสียสภาพของสินค้า</p>
โอกาส	อุปสรรค
<p>O1. ประเทศไทยมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษชายแดนภาคใต้</p> <p>O2. สินค้าที่ใช้บริการรถจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติส่วนใหญ่เป็นสินค้าส่งออกจากไทย ซึ่งหากใช้การจัดระเบียบให้ใช้รถจดทะเบียนสัญชาติไทยเพียงอย่างเดียวในการขนส่งไปยังพื้นที่พรมแดนของมาเลเซีย จะช่วยเพิ่มส่วนแบ่งตลาดและสร้างรายได้ให้ผู้ประกอบการขนส่งไทย</p>	<p>T1. ประเทศไทยกับมาเลเซียยังไม่มีการจัดทำความตกลงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณพื้นที่ชายแดนไทยหรือมาเลเซีย ส่งผลให้เจ้าของสินค้ามีการต้นทุนและเวลาที่ใช้นขนส่งระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น</p> <p>T2. หน่วยงานภาครัฐของไทยขาดการบูรณาการในการจัดระเบียบการนำรถบรรทุกต่างประเทศเข้ามาจดทะเบียนในไทย และขาดการจัดระเบียบการกำกับมิให้รถบรรทุกต่างชาติเข้ามาขนส่งเกินขอบเขตระยะทางที่กำหนด</p>

ในภาพรวมสรุปได้ว่า ในขณะที่ประเทศไทยกับมาเลเซียยังไม่ได้จัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างกัน ภาครัฐของไทยควรกำหนดมาตรการกำกับกการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างไทยกับมาเลเซียด้วยให้ใช้รถบรรทุกจดทะเบียนมาเลเซียขนส่งข้ามแดนได้เฉพาะในขอบเขตพื้นที่ที่อยู่ในเขตควบคุมศุลกากร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อนุญาตให้เปลี่ยนถ่ายสินค้าหรือรถจดทะเบียนต่างประเทศได้ และดำเนินมาตรการงดการอนุญาตใช้รถจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ เพื่อเข้ามารับขนส่งสินค้าในพื้นที่ตอนในที่ศุลกากรไม่ได้กำหนดให้เป็นพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการเปลี่ยนถ่ายรถหรือสินค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศ

ซึ่งการกำกับ การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศตามแนวดังกล่าว จะก่อให้เกิด ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นในภาพรวมของประเทศอันเกิดจากการขยายตัว ของมูลค่าตลาดการให้บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ มูลค่าทางเศรษฐกิจ ที่เพิ่มขึ้นของการให้บริการเปลี่ยนถ่ายรถและสินค้าบริเวณพื้นที่ชายแดน ในขณะที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อเจ้าของสินค้าที่เป็นน้ำยางและสินค้าเน่าเสีย ง่ายที่มีการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย ซึ่งจะทำให้เจ้าของสินค้า กลุ่มดังกล่าวมีต้นทุนเพิ่มขึ้นในการเปลี่ยนถ่ายรถและเสียค่าขนถ่ายสินค้าเพิ่ม มากขึ้น

จากข้อมูลที่ได้รับจากการสรุปผลการวิจัยและการรับฟังข้อเสนอแนะ จากการจัดประชุมระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและมีการสอบถาม ความถูกต้องของข้อมูล เห็นว่า ควรมีแผนงานและมาตรการในการกำกับและ ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ อาทิ กระทรวงคมนาคม กรมศุลกากร หน่วยงานด้านความมั่นคงในพื้นที่สงขลา ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญที่สุดของไทยที่มี การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียประกอบแผนงาน ดังนี้

แผนงานที่ 1 การกำกับ การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทย กับประเทศมาเลเซียโดยการจัดระเบียบการจดทะเบียนเป็นรถบรรทุกสอง สัญชาติ ประกอบด้วย

แผนงานย่อยที่ 1.1 การบูรณาการการทำงานหน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ หน่วยงานศุลกากร เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ฝ่ายความ มั่นคง กำกับให้รถบรรทุกจดทะเบียนมาเลเซียเข้ามารับส่งสินค้าในไทยได้เฉพาะ ในเขตควบคุมศุลกากรหรือระยะทางจากพื้นที่ชายแดนที่มาเลเซียกับไทยเห็นชอบ ร่วมกัน

แผนงานย่อยที่ 1.2 การงดการอนุญาตใช้รถจดทะเบียนเป็น รถสองสัญชาติ โดยการตรวจสอบสภาพและเครื่องหมายประจำรถอย่างเข้มงวด โดยมิให้รถที่มีเครื่องหมายที่รัฐบาลมาเลเซียกำหนดไว้ให้ติดตั้งไว้ที่ตัวรถหรือ

ส่วนพ่วง เพื่อแสดงลักษณะของรถจดทะเบียนมาเลเซียที่อนุญาตให้นำมาประกอบรถขนส่งได้เข้ามาจดทะเบียนเป็นรถสัญชาติไทย

แผนงานที่ 2 การส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย ประกอบด้วย

แผนงานย่อยที่ 2.1 การยกระดับศักยภาพและคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถ โดยผู้ประกอบการและหน่วยงานภาครัฐร่วมกันพัฒนาบริการให้ได้มาตรฐานรับรองคุณภาพ การพัฒนาพนักงานขับรถให้มีความรู้เรื่องเทคโนโลยีและความรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ตลอดจนการสร้างเครือข่ายพันธมิตรธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการขนส่งไทยกับมาเลเซียเพื่อช่วยให้การเปลี่ยนถ่ายรถและสินค้าระหว่างกันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

แผนงานย่อยที่ 2.2 การพัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ได้แก่ การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในพื้นที่พรมแดนสะเดา การเพิ่มจำนวนช่องทางออกของรถบรรทุกบริเวณด่านพรมแดนสะเดา การแยกพื้นที่ปฏิบัติงานตรวจปล่อยของรถบรรทุกออกจากรถบุคคลทั่วไปและรถโดยสารเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ

แผนงานย่อยที่ 2.3 การพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียเพื่อแก้ไขอุปสรรคการขนส่งระหว่างประเทศ อาทิ การอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าและรถบรรทุก การขอความร่วมมือให้รัฐบาลมาเลเซียจัดส่งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานให้มีจำนวนเพียงพอรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น การเผยแพร่กฎระเบียบการขนส่งของไทยกับมาเลเซียที่ใช้กำกับการขนส่งสินค้า และการจัดทำความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับมาเลเซีย โดยให้อำนาจกำหนดกฎกติกาให้เป็นไปตามกรอบความตกลงการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนของอาเซียน

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการวิจัยที่ได้จากการสำรวจข้อมูลภาคสนาม การสัมภาษณ์ลึก และการจัดประชุมระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเสนอให้มีการรักษาความเข้มงวดในการจดทะเบียนรถบรรทุก และการให้ความสำคัญกับการตรวจสอบสภาพรถบรรทุกและเครื่องหมายประจำรถอย่างเข้มงวดก่อนรับจดทะเบียนรถบรรทุก ซึ่งข้อเสนอแนะด้านการรักษาความเข้มงวดในการจดทะเบียนและตรวจสอบสภาพรถบรรทุกและเครื่องหมายประจำรถดังกล่าวมีความสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติในการจดทะเบียนรถในนานาประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาระดับความมั่นคงปลอดภัยในการใช้งานและการรักษาความเท่าเทียมกันในการแข่งขัน (Nishitateno & Burke, 2020; Stauffer & Bonfanti, 2006; Walden et al, 2012)

นอกจากข้อเสนอด้านการรักษาความเข้มงวดในการกำกับจดทะเบียนรถบรรทุก รวมทั้งการตรวจสอบสภาพรถบรรทุกและเครื่องหมายประจำรถข้างต้นแล้วยังควรมีการส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียด้วยการพัฒนาระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง อาทิ การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า การเพิ่มจำนวนช่องทางออกของรถบรรทุกเข้าออกบริเวณด่านพรมแดน และการแยกพื้นที่ปฏิบัติงานตรวจสอบปล่อยสินค้าของรถบรรทุกออกจากรถบุคคลทั่วไปยังมีความสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติของนานาประเทศ (JICA, 2009; Menon, 2022; Roy, 2013; UNCTAD, 2018)

ทั้งนี้ ข้อเสนอในงานวิจัยที่เสนอให้งดอนุญาตให้ใช้รถจดทะเบียนรถสองสัญชาติในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศและให้กำกับควบคุมตามกฎหมายระเบียบในปัจจุบันของไทยที่อนุญาตให้รถบรรทุกจดทะเบียนมาเลเซียเข้ามาขนส่งสินค้าในไทยได้เฉพาะในเขตควบคุมศุลกากรนั้น เป็นมาตรการระยะสั้นที่ควรดำเนินการ ขณะที่ในระยะยาว ประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียควรพิจารณาจัดทำความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับมาเลเซียระหว่างกัน เพื่อให้รถบรรทุกจดทะเบียนของรัฐภาคีทั้งสองฝ่ายสามารถทำการเดินรถเข้ามาขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศได้ตามกฎกติกาที่กำหนดจะช่วยเพิ่มความ

สะดวก ลดต้นทุนและระยะเวลาการขนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดน และลดต้นทุนรวมด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติของนานาประเทศที่พบว่า เมื่อได้จัดทำความตกลงการขนส่งระหว่างประเทศที่อนุญาตให้รถบรรทุกของประเทศคู่ภาคีเดินทางข้ามแดนระหว่างกันได้ตามเส้นทางอนุมัติและเงื่อนไขที่กำหนดแล้ว จะช่วยให้สามารถลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งเพื่อการค้าระหว่างประเทศได้ (International Think Tank for LLDC, 2017; Kunaka, Tanase, Latrille, & Krausz, 2013)

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

การขนส่งระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพมีส่วนช่วยเสริมความสามารถในการแข่งขันทางการทำธุรกิจการค้าของประเทศไทย ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความสำคัญในการทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียจะมีความสัมพันธ์ทางการต่างประเทศและมีมูลค่าการค้าระหว่างกันมากก็ตาม แต่ที่ผ่านมา ประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียยังไม่ได้มีการจัดทำความตกลงการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างกัน ส่งผลให้รถบรรทุกจดทะเบียนของทั้งสองประเทศไม่สามารถให้บริการเดินทางไปมาระหว่างกันเข้ามาดินแดนของแต่ละฝ่ายได้เกินกว่าพื้นที่ชายแดนที่ศุลกากรกำหนดให้ทำการเปลี่ยนถ่ารถและขนถ่ายสินค้าได้ ทั้งนี้ การกำกับและส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียเป็นกิจกรรมที่หน่วยงานภาครัฐและเอกชนของไทยและมาเลเซียต้องดำเนินการร่วมกัน โดยในส่วนของการกำกับกับการขนส่งระหว่างประเทศนั้น หน่วยงานของไทย ได้แก่ กระทรวงคมนาคม จะต้องดำเนินการร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ อาทิ หน่วยงานศุลกากร ตำรวจ หน่วยงานความมั่นคง ที่ทำหน้าที่ตรวจสอบรถบรรทุกและสินค้าที่อยู่บริเวณด่านพรมแดนและตามเส้นทางขนส่งจากด่านพรมแดนเข้ามาสู่ในพื้นที่ต่อเนื่องภายในประเทศด้วย โดยเฉพาะการกำกับรถบรรทุกจดทะเบียนของต่างประเทศและรถบรรทุกจดทะเบียนเป็นรถสองสัญชาติ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกฎระเบียบรองรับให้เข้ามาทำการขนส่งในดินแดนประเทศไทยได้ และในส่วนของการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งหน่วยงานภาครัฐ

จะต้องทำงานอย่างใกล้ชิดกับผู้ประกอบการขนส่งทางถนน และสมาคมการค้าที่เกี่ยวข้องในส่วนกลางและในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อยกระดับคุณภาพของบุคลากรและศักยภาพของผู้ประกอบการในการให้บริการขนส่งทางถนนของไทย

เอกสารอ้างอิง

- Department of Foreign Trade. (2015). *Cargo and Passenger Transportation from Thailand to Malaysia and the Impact of MOU between Thailand and Malaysia*. Bureau of Trade and Investment Cooperation, Department of Foreign Trade. Nonthaburi.
- Department of Foreign Trade. (2024). *Cross Border Trade Statistics*, Retrieved January 25, 2024, from <https://www.dft.go.th/bts/trade-statistics/cid/191>
- ESCAP. (2017a). *Handbook on Cross-Border Transport Along the Asian Highway Network*. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Bangkok.
- ESCAP. (2017b). *Cross-Border Transport Performance Indicators*. Retrieved April 10, 2024, from <https://www.unescap.org/sites/default/files/Road%20Transport%20Indicators-June%2017-RM.pdf>
- Government of British Columbia. (2018) *Commercial Transport Procedures Manual*, British Columbia. Retrieved February 1, 2023, from <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/vehicle-safety-enforcement/information-education/commercial-transport-procedures>

- International Criminal Police Organization. (1977). *Motor Vehicle Registration in Various Countries*. International Criminal Police Organization, Saint Cloud France.
- International Think Tank for LLDC. (2017). *Bilateral Transit and Transportation Agreements of LLDCs: Benefits and Bottlenecks - Case India and Nepal*. International Think Tank for Landlocked Developing Countries, Ulaanbaatar.
- Ishida, M. (2019). *Cross-Border Transport Facilitation in Inland ASEAN and the ASEAN Economic Community*. Economic Research Institute for ASEAN and East Asia and Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization, Tokyo.
- Jeevan, J., Keng Bin, L., Othman, M. O., Salleh, N. H., Somu, R., & Ming, S. M. (2021). Cross-Border Freight Movement between Thailand-Malaysia-Singapore: Utilizing Border Based Dry Ports for Effective Inland Transaction. *Scientific Journal of Maritime Research*, 35(2021), 341-352.
- JICA. (2009). *Research on the Cross - Border Transport Infrastructure*. Japan International Cooperation Agency, Tokyo.
- Kunaka, C., Tanase, V., Latrille, P., & Krausz, P. (2013). *Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)*. World Bank, Washington D.C.
- Macias, J., Aguilar, A., Schmid, G., & Francke, E. (2013). *Policy Handbook for the Regulation of Imported Second-Hand Vehicles*. Global Fuel Economy Initiatives, Mexico, D.F.
- Menon, J. (2022). *Promoting Cross-Border Connectivity in Asia: The Role of the Asian Development Bank*, Economics Working

- Paper No.2022-4, September 2022. ISEAS - Yusof Ishak Institute, Singapore.*
- NESDC. (2016). *Border Special Economic Zone*. National Economic and Social Development Council, Bangkok.
- NESDC. (2023). *Progress Report on Special Economic Zone Development*. Retrieved February 1, 2023, from https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.pho?nid=13608
- Nishitateno, S., & Burke, P. (2020). Have Vehicle Registration Restrictions Improved Urban Air Quality in Japan?, *Contemporary Economic Policy*, 38(3), 448-459.
- Office of the Permanent Secretary for Ministry of Commerce. (2024). *International Trade Statistics*. Retrieved January 25, 2024, from <https://tradereport.moc.go.th/TradeThai.aspx>
- Promsaka Na Sakolnakorn, T., & Doungsuwan, N. (2021). The Development of Thai's Cross-Border Trade Checkpoint between Thailand and Malaysia, *International Journal of Pharmaceutical Research*, 13(1), 6397-6402.
- Roy, M. (2013). *Import Trade and U.S. Customs and Border Protection: Policies and Challenges*. Nova Science Publishers, New York.
- Secretariate of House of Representatives. (2012). *Paper for Consideration on Establishing Memorandum of Understanding on Freight and Passenger Land Transportation between Thailand and Malaysia*. Technical Bureau, Secretariate of House of Representatives, Bangkok.
- Snitbhan, N., Nikomborirak, D., Sinseubpol, K., & Paibunjitt-aree, W. (2004). Study on Cross-Border Transport of Goods by Road

from Malaysia to Thailand. *TDR Quarterly Review*, 19(1), 17-27.

Stauffer, E., & Bonfanti, M. (2006). *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles*. Academic Press, Amsterdam.

Suppawijitgul, Y. (2013). Problems of Dual Registered For - Hired Trucks, *Bangkok Biz News*. Retrieved April 10, 2024, from <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/103720>

Transport Department. (2021). *Arrangement for Guangdong - Hong Kong Cross Boundary Travel*. Transport Department of the Government of Hong Kong Special Administrative Region, Hong Kong.

UNCTAD. (2018). *UNCTAD Toolbox: Delivering Results*. United Nations, New York.

Walden, M., Higgins, L., Walden, T., & Hammond, S. (2012). *Front License Plate Market Research: Comparison of Single Versus Dual License Plates*. Texas A&M Transportation Institute, Texas.