



วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา  
ได้รับการประเมินคุณภาพวารสารวิชาการอยู่ในฐานข้อมูล TCI กลุ่ม 1

## Logistics Improvement Strategies for Thailand-Malaysia Cross Border Trade กลยุทธ์การลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดน ประเทศไทย - มาเลเซีย

ภฤศญา ปิยนุสรณ์<sup>1</sup>, พรชัย เทพปัญญา<sup>2</sup>

### Abstract

The objectives of this research are to 1) study logistics costs in the Thai-Malaysia border trade and 2) develop a conceptual framework to reduce the logistics costs. This research approach is qualitative research using Delphi technique with 17 participants. The results indicate an overwhelming number of aspects of reducing logistics costs in the Thai-Malaysia border trade.

Thai authorities should reduce the fee, and also eliminate the over-time cost in the border trade. The authorities should introduce a free tax of the first 30,000 tons of perishable goods that are transited to Singapore. Additionally, setting up official patrols and security desks are needed in the border-trade area in order to eliminate crimes caused by cultural differences. The consignment of illegal oils and the use of

illegal vehicle license plates must be investigated by the patrols too.

To encourage Thais to understand Malaysia's law is also important. With respect to mutual agreement, both countries should introduce transshipment regulations to balance their own advantages with expectation of a win-win outcome. Thai authorities should support contributions in form of finance and people to increase the efficiency of the border trade. As well as private sectors, they should cooperate with the authorities in order to reduce logistics costs in the border-trade area such as a collaboration of logistics-people development.

Inland Container Depot (ICD) should be established close to the border between Thailand-Malaysia. With regards to port of the entry, the development of infrastructure will be speed up of goods transit. Moreover, this should include new immigration mechanisms in the port of entry such as a single-window system. Additionally, more logistics infrastructure should be developed such as double track railway, high speed train, and terminal port.

<sup>1</sup>ภฤศญา ปิยนุสรณ์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร, เพชรบุรี  
โทร 0 32594028 โทรสาร 0 3259402,  
E-mail : kaney\_pawa@hotmail.com, phrutsaya@ms.su.ac.th

<sup>2</sup>พรชัย เทพปัญญา คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร, เพชรบุรี  
โทร 0 32594028 โทรสาร 0 3259402, E-mail : pornchai@ms.su.ac.th



วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ได้รับการประเมินคุณภาพวารสารวิชาการอยู่ในฐานข้อมูล TCI กลุ่ม 1

Furthermore, the martial law should be abolished in safety areas. On the other hand, a special law against corruptions should be seriously implemented in the border trade.

**Keywords:** Border Trade, Cost, Logistics

### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลักคือ 1. เพื่อศึกษาบริบทการค้าชายแดน 2. เพื่อศึกษากลยุทธ์การลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย-มาเลเซีย การดำเนินการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก จากผู้ให้ข้อมูล 17 รายต่อกลยุทธ์การลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย-มาเลเซีย ผลการวิจัยพบว่า ปัญหาที่พบจากการค้าชายแดนส่วนใหญ่เกิดจากการกีดกันทางการค้าและการสงวนอาชีพให้กับคนในประเทศ ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านแดนไทยมาเลเซียและสิงคโปร์ โดยจำกัดสินค้าอยู่ในประเภทเน่าเสียง่าย (perishable goods) และยินยอมให้ประเทศไทยขนส่งผ่านได้เพียง 30,000 ตันต่อปีโดยไม่ต้องเสียภาษี ปัญหารถบรรทุก 2 ทะเบียน เกิดจากการที่มาเลเซียไม่ยอมให้รถบรรทุกสินค้าของไทยเข้าไปส่งสินค้าในมาเลเซีย ทั้งนี้เพื่อเป็นการสงวนอาชีพให้กับชาวมาเลเซีย ทำให้รถบรรทุกของทั้ง 2 ประเทศต้องส่งสินค้าที่ด่านพรมแดน ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง จึงมีรถบรรทุกส่วนหนึ่งจดทะเบียนทั้ง 2 ประเทศ คือทั้งทะเบียนรถไทยและรถมาเลเซีย ทำให้เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็นมาตรการกีดกันทางการค้า ส่งผลกระทบต่อสินค้าไทยที่ส่งออกไปยังมาเลเซีย เช่น ข้าว ยางพารา น้ำตาล มาเลเซียกำหนดให้องค์การข้าวแห่งชาติ Burnas เป็นผู้นำเข้าข้าวทั้งในรูปแบบรัฐต่อรัฐ และจากเอกชนในต่างประเทศเป็นการผูกขาด ส่งผลให้ราคาข้าวใน

ประเทศมาเลเซียสูง ก่อให้เกิดการลักลอบการนำเข้าข้าวบริเวณชายแดน ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่าสูงกว่าประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของแรงส่งของอุปสงค์ในประเทศเนื่องจากมีการเร่งใช้จ่าย โครงสร้างต้นทุนของโลจิสติกส์องค์ประกอบใหญ่ที่สุดคือ ต้นทุนค่าขนส่ง รองลงมาคือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์จากความสำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์และสถานการณ์การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ผู้วิจัยเลือกศึกษาด้านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา โดยการสัมภาษณ์นายด่านศุลกากรหอการค้าจังหวัดสงขลา เนื่องจากมีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดทิศทางการพัฒนาชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ไทยจะได้เปรียบในกลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพ เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า อาหารสำเร็จรูป สินค้าเกษตรแปรรูป ซึ่งเป็นสินค้าที่ส่งออกตามแนวชายแดนที่มีมูลค่าสูง ดังนั้นกลยุทธ์การลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย-มาเลเซีย ภาครัฐ ควรเข้ามาช่วยสนับสนุนด้านเงินทุนและบุคลากรเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทย มาเลเซียเป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น เอกชนควรร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ค้าชายแดนไทย มาเลเซีย ในด้านต่างๆเช่น ร่วมมือพัฒนาคุณภาพของบุคลากรเพื่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ควรมีข้อระเบียบการบังคับการขนส่งควรระบุสิทธิประโยชน์เท่ากันระหว่างไทยและมาเลเซียเพื่อลดปัจจัยความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศ ควรมีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่องฝั่งประเทศไทยเขตพื้นที่ชายแดนไทย มาเลเซีย ควรมีการจับกุมรถซ้อนทะเบียนป้ายไทย มาเลเซีย ด่านชายแดนควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขยายด่านลดความแออัด คับแคบ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการระบายสินค้า กฎหมายมาเลเซียมีความเข้มงวดมากกว่าไทยทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของมาเลเซียต่ำกว่าต้นทุนของประเทศไทย ควรมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ใน



วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา  
ได้รับการประเมินคุณภาพวารสารวิชาการอยู่ในฐานข้อมูล TCI กลุ่ม 1

การคัดกรองคนเข้าเมือง เพื่อตรวจสอบผู้ก่อการร้าย เช่น ระบบบริการแบบหน้าต่างเดียว (Single Windows) ภาครัฐควรจัดโครงข่ายเชื่อมโยงประตูการค้า เช่น รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ เป็นต้น ควรยกเลิกกฎอัยการศึกในพื้นที่ที่เห็นว่ามีความปลอดภัย เช่น ชายแดนด้านมาเลเซียเพื่อลดต้นทุนทางเวลา เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกต้องปราศจากการคอร์รัปชัน กระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนต้องเป็นไปในแบบ One Stop Service ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การปรับปรุงถนนหรือการก่อสร้างเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงาน ควรทบทวนจัดตลาดในประเทศ มาเลเซียก่อนการส่งเสริมให้ SMEs ไปลงทุน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง และเป็นการลดความเสี่ยงด้านการลงทุน ควรจัดทำตารางเปรียบเทียบศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรของไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เห็นว่าไทยสามารถแข่งขันได้ในสินค้าใดบ้าง ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อใช้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ National Single Window ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการเงินการบัญชีสหกรณ์ของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงทั้งด้านการเงิน ด้านธุรกิจ รวมถึงความร่วมมือด้านต่างๆ รัฐบาลควรปรับยุทธศาสตร์ปรับโครงสร้างระบบราชการให้บริหารงานได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ควรยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ICT เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการนำรายได้เข้าสู่ประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดรถทะเบียนสองป้ายของประเทศ มาเลเซีย เพราะเป็นการเสียเปรียบของประเทศไทย โดยกำหนดบทลงโทษอย่างชัดเจน ควรพัฒนาด้านชายแดน เปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าให้ถูกกฎหมาย

**คำสำคัญ:** โลจิสติกส์, ต้นทุน, การค้าชายแดน

## บทนำ

การค้าชายแดนนั้นถือได้ว่ามีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งต่ำและยังเป็นแหล่งระบายสินค้าที่ล้นตลาดของไทย ตลอดจนยังเป็นช่องทางในการหาวัตถุดิบที่มีราคาถูกเพื่อป้อนเข้าสู่โรงงานผลิตสินค้าภายในประเทศ ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการผลิตทำให้สินค้ามีราคาต่ำลง เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคภายในประเทศของไทยและสามารถส่งออกสินค้าที่มีราคาต้นทุน

ต้นทุนต่ำลงเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาในตลาดโลกเพิ่มขึ้น ประเทศไทยและประเทศมาเลเซียมีการทำการค้าชายแดนที่มีสัดส่วนสูงมาก ทั้งสองประเทศมีอาณาเขตติดต่อกันทั้งทางบกและทางน้ำ โดยทางบกมีการคมนาคมติดต่อกันได้ทั้งรถยนต์และรถไฟ ทางน้ำมีท่าเรือที่สามารถเดินเรือติดต่อกันได้ทั้งฝั่งทะเลในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ประกอบกับผลข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ที่ส่งเสริมการค้าระหว่างกันภายในประเทศสมาชิกอาเซียน ทำให้มาเลเซียเป็นประเทศคู่ค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมกับไทยสูงที่สุดในกลุ่มเมื่อก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้ประกอบการการค้าและบริการในเขตพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยเป็นฝ่ายเสียเปรียบประเทศมาเลเซียจะได้เปรียบเพียงการค้าปลีก การค้าส่ง และการซ่อมแซมยานพาหนะเท่านั้น นอกนั้นประเทศไทยเสียเปรียบประเทศมาเลเซียเกือบทุกสาขา สิ่งที่ประเทศไทยจะมีโอกาสเติบโตผ่านช่องทางการค้าชายแดน นั่นคือธุรกิจโลจิสติกส์ เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางการคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีผลสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมการคมนาคมขนส่งเพิ่มมากขึ้น ถือเป็นโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่จะได้รับผลดีจาก



วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ได้รับการประเมินคุณภาพวารสารวิชาการอยู่ในฐานข้อมูล TCI กลุ่ม 1

ความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ขนส่งระหว่างประเทศผ่านเส้นทางการขนส่งทางบกที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของการค้าและการลงทุนภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ธุรกิจขนส่งสินค้าตามแนวชายแดนจำเป็นต้องมีการเร่งปรับรูปแบบการดำเนินงานธุรกิจให้มีความเป็นสากลมากขึ้นเพื่อแข่งขันกับผู้ประกอบการรายใหญ่ การจะแข่งขันด้านโลจิสติกส์ถือเป็นเป้าหมายที่สำคัญของ ASEAN Economic Community (AEC) ที่ต้องการลดต้นทุนและข้อกีดกันทางการค้าที่มีใช้อยู่ เพื่อส่งเสริมการค้าเสรีภายในภูมิภาคและสร้างฐานการผลิตร่วมกันสำหรับภูมิภาค (กรกรณย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และจิตติชัย รุจนกนกนาฏ, 2554 : 3) การพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และระบบการบริหารจัดการ มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ เนื่องจากจะช่วยผลักดันให้เกิดการยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมและการค้าให้เพิ่มขึ้น

ในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ถือเป็นปัจจัยสำคัญของประเทศ โดยประเทศไทยมีมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ประมาณ 1,835.2 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 14.2% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP at Current Prices) อยู่ในอันดับ 3 ขณะที่สิงคโปร์ มีต้นทุน โลจิสติกส์ต่ำสุดเพียง 8% ตามด้วยมาเลเซีย มีต้นทุนโลจิสติกส์ 13% โครงสร้างต้นทุนของโลจิสติกส์ ในปี 2556 ต้นทุนค่าขนส่งเป็นต้นทุนที่มีมูลค่าสูงสุด มีสัดส่วนร้อยละ 51.9 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม รองลงมาคือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วน 39% และสัดส่วนต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วน 9.1% ตามลำดับ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2557 : 1) ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีแนวทางในการปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนให้ได้มากที่สุดสามารถแข่งขันทางการค้าการลงทุนกับประเทศ

เพื่อนบ้าน คือ มาเลเซียเพื่อรองรับการเกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและสามารถบริหารต้นทุนโลจิสติกส์ให้มีมูลค่าต่ำกว่าของประเทศมาเลเซียได้ในอนาคต

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาบริบทการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย
2. เพื่อศึกษาด้านทุนด้านการจัดการจัดโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย
3. เพื่อเสนอแนะกลยุทธ์การลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย-มาเลเซีย

### ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาเรื่อง การลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย-มาเลเซียวัตถุประสงค์หลักเพื่อ เพื่อศึกษากลยุทธ์การลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย-มาเลเซียเพื่อให้การวิจัยดำเนินไปตามระเบียบวิธีวิจัยและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้ ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการวิจัยไว้ 3 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาข้อมูลบริบทในด้านการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-มาเลเซียและต้นทุนด้านการจัดการโลจิสติกส์ของการค้าชายแดนประเทศไทย-มาเลเซียจากการศึกษาเชิงเอกสารจากข้อมูลพื้นฐานของการค้าชายแดนสถิติการนำเข้า-ส่งออกของการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียและข้อมูลประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เอกสารเกี่ยวกับรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต้นทุนการจัดการโลจิสติกส์ และสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ด้านศุลกากรได้แก่นายด่านศุลกากร และ หัวหน้าด่านศุลกากรอำเภอ สะเดา จังหวัดสงขลา นายด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ผู้แทนหอการค้าจังหวัดสงขลา และ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รวมทั้งสิ้น 17 ราย



วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ได้รับการประเมินคุณภาพวารสารวิชาการอยู่ในฐานข้อมูล TCI กลุ่ม 1

ขั้นตอนที่ 2 วิเคราะห์ข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อต้นทุน โลจิสติกส์การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย

ขั้นตอนที่ 3 สรุปและได้กลยุทธ์การลดต้นทุน โลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย – มาเลเซียเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

### ผลการวิจัย

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปผลได้ดังนี้ กลยุทธ์การลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดน ประเทศไทย-มาเลเซีย พบว่า

ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1.พบว่าบริบทการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย คือ ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของไทยในกลุ่มอาเซียน และเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางการตลาดและมีกำลังซื้อสูง มาเลเซียเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิก ที่เศรษฐกิจเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อปี 2557 อัตราการเติบโตของ GDP สูงถึงร้อยละ 6 ขณะที่ปี 2558 คาดว่าอัตราเติบโตต่อเนื่องที่ร้อยละ 4.8 ประเทศมาเลเซียตั้งเป้าหมายที่จะเป็นประเทศพัฒนาแล้วภายในปี 2563 ด้วยการดำเนินนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงควบคู่กับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งมีนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาลครบวงจร และพยายามผลักดันให้มาเลเซียเป็นศูนย์กลางฮาลาลของโลก เพื่อดึงดูดนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างชาติ มาเลเซียจึงเป็นตลาดบนของอาเซียน และเหมาะกับการขยายตลาดที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เช่น สินค้า

เครื่องประดับและอัญมณี อาหารแปรรูป เสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นต้น ประเทศมาเลเซียประกอบด้วยคน 3 เชื้อชาติหลัก คือ เชื้อชาติมาลายูร้อยละ 50.4 ซึ่งส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม เชื้อสายจีนร้อยละ 23.7 ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธและคริสต์ และเชื้อสายอินเดียร้อยละ 7.1 ซึ่งส่วนใหญ่ นับถือศาสนาฮินดู ความหลากหลายของเชื้อชาติและศาสนา ก่อให้เกิด

ความหลากหลายทางวัฒนธรรมและพฤติกรรมผู้บริโภคด้วย ซึ่งพฤติกรรมผู้บริโภคที่สำคัญของมาเลเซียจะเป็นโอกาสสำหรับสินค้าไทยมูลค่าการค้าชายแดนในปี พ.ศ 2558 (มกราคม – พฤษภาคม) มีมูลค่า 406,257 ล้านบาท เป็นการค้ากับประเทศมาเลเซีย มีสัดส่วน 47% เมียนมามีสัดส่วน 23% สปป.ลาวมีสัดส่วน 16% และกัมพูชามีสัดส่วน 14% ภาพรวมสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ ยางพารา มีสัดส่วน 13% (31,181 ล้านบาท) เครื่องคอมพิวเตอร์ 5% (12,473 ล้านบาท) รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ 5% (13,224 ล้านบาท) สินค้านำเข้าสำคัญได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ มีสัดส่วน 29%(48,242 ล้านบาท) ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ 5% (8,488 ล้านบาท) เครื่องจักรอุตสาหกรรม 5% (8,398 ล้านบาท) (วารสารการค้าชายแดน,2558:8)

สถานการณ์การค้าชายแดน ปี 2558 (มกราคม – พฤษภาคม) ประเทศมาเลเซียมีมูลค่าการค้าลดลง เนื่องจากสถานการณ์ดังนี้ (1) ราคายางที่ลดลง มูลค่าการส่งออก ไทย – มาเลเซีย มีอัตรายายตัวลดลง 12% จากปัจจัยราคายางพาราในตลาดโลก ขณะที่อุปสงค์ยังชะลอตัว (2) การส่งออกน้ำมันมีอัตรายายตัวลดลง เช่น น้ำมันดีเซล 24 % น้ำมันเบนซิน 23 % เนื่องจากปัจจัยราคาน้ำมันดิบตลาดโลกปรับตัวลดลงรวดเร็วและรุนแรงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงปลายปี 2557 ทำให้มูลค่าการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยลดลงตามไปด้วย (3) ค่าเงินบาท ค่าเงินบาทแข็งขึ้น

ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2.พบว่าปัจจัยที่กำหนดกลยุทธ์การลดต้นทุนการค้าชายแดนคือควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขยายด้านลดความแออัด คับแคบ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการระบายสินค้า และควรมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการคัดกรองคนเข้าเมือง เพื่อตรวจสอบผู้ก่อการร้าย เช่น ระบบบริการแบบหน้าต่างเดียว (Single Windows) โดยที่ไม่ทำให้ความรวดเร็วในการค้าขายลดลง มีการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ๆ พร้อมกับพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้



วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ได้รับการประเมินคุณภาพวารสารวิชาการอยู่ในฐานข้อมูล TCI กลุ่ม 1

สามารถนำวิทยาการใหม่ๆ มาพัฒนาประเทศ และประยุกต์ใช้มิติด้านความมั่นคง ภาครัฐควรจัดโครงข่ายเชื่อมโยงประตูการค้า เช่น รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออกต้องปราศจากการคอร์รัปชัน กระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนต้องเป็นไปในแบบ One Stop Service ควรจัดทำตารางเปรียบเทียบศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรของไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เห็นว่าไทยสามารถแข่งขันได้ในสินค้าใดบ้าง ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อใช้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ National Single Window (NWS) รัฐบาลควรปรับยุทธศาสตร์ปรับโครงสร้างระบบราชการให้บริหารงานได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ภาครัฐ ควรเข้ามาช่วยสนับสนุนด้านเงินทุนและบุคลากรเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทย มาเลเซียเป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น เอกชนควรร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ค้าชายแดนไทย มาเลเซีย ในด้านต่างๆเช่น ร่วมมือพัฒนาคุณภาพของบุคลากรเพื่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ขอระเบียบการบังคับการขนส่งควรระบุสิทธิประโยชน์เท่ากันระหว่างไทยและมาเลเซียเพื่อลดปัจจัยความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดรถทะเบียนสองป้ายของประเทศมาเลเซีย เพราะเป็นการเสียเปรียบของประเทศไทย โดยกำหนดบทลงโทษอย่างชัดเจน ควรมีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ฝั่งประเทศไทยเขตพื้นที่ชายแดนไทย มาเลเซีย ควรจัดรถตำรวจทางหลวงของกรมการขนส่งทางบกมาตรวจสอบตรงบริเวณชายแดน ปรับปรุงโครงสร้างภาครัฐ อัตราเงินเดือน สวัสดิการของภาครัฐ เพื่อสนับสนุนให้การทำงานของบุคลากรมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ควรมีการจัดทะเบียนให้ถูกต้อง ในการใช้น้ำมันระหว่างประเทศไทย มาเลเซียเพื่อลดการลักลอบขน

น้ำมันจากประเทศมาเลเซียมาขายฝั่งไทย จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมไปถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่น การปรับปรุงถนนหรือการก่อสร้างเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงาน ควรทำวิจัยตลาดในประเทศมาเลเซียก่อนการส่งเสริมให้ SMEs ไปลงทุน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง และเป็นการลดความเสี่ยงด้านการลงทุน ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการเงินการบัญชีสหกรณ์ของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงทั้งด้านการเงิน ด้านธุรกิจ รวมถึงความร่วมมือด้านต่างๆ และระดับปานกลาง

### สรุปและอภิปรายผล

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบว่า กลยุทธ์การลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย-มาเลเซียควรมีการลดค่าธรรมเนียม ค่าล่วงเวลาที่เกี่ยวกับการค้าชายแดนไม่ให้มีการเก็บค่าล่วงเวลา ควรจัดรถตำรวจทางหลวงของกรมการขนส่งทางบกมาตรวจสอบตรงบริเวณชายแดน ภาครัฐควรมีการจัดตั้งทีมรักษาความสงบเรียบร้อย ดูแลปัญหาอาชญากรรมที่เกิดจากความแตกต่างทางวัฒนธรรม เพราะภาครัฐเป็นหน่วยงานสำคัญในการกำหนดแนวทางการลดต้นทุนของโลจิสติกส์หากภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือจะทำให้การค้าชายแดนมีแนวโน้มที่สูงขึ้น และควรกำหนดไม่ต้องเสียในการขนส่งสินค้าผ่านแดนไทยมาเลเซียและสิงคโปร์ โดยจำกัดสินค้าอยู่ในประเภทเน่าเสียง่าย ภาครัฐ ควรเข้ามาช่วยสนับสนุนด้านเงินทุนและบุคลากรเพื่อให้การค้าชายแดนระหว่างไทย มาเลเซียเป็นไปอย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น เอกชนควรร่วมมือกับภาครัฐในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ค้าชายแดนไทย มาเลเซีย ในด้านต่างๆเช่น ร่วมมือพัฒนา





วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ได้รับการประเมินคุณภาพวารสารวิชาการอยู่ในฐานข้อมูล TCI กลุ่ม 1

คุณภาพของบุคลากรเพื่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ข้อยกเว้นการบังคับการขนส่งควรระบุสิทธิประโยชน์เท่ากันระหว่างไทยและมาเลเซียเพื่อลดปัจจัยความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศ ควรมีสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ฝั่งประเทศไทยเขตพื้นที่ชายแดนไทย มาเลเซีย ควรมีการจัดกุมรถขนส่งทะเบียนป้ายไทย มาเลเซีย ด้านชายแดนควรมีพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขยายด้านลดความแออัด คับแคบ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการระบายสินค้า กฎหมายมาเลเซียมีความเข้มงวดมากกว่าไทย ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของมาเลเซียต่ำกว่าต้นทุนของประเทศไทย ควรมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการคัดกรองคนเข้าเมือง เพื่อตรวจสอบผู้ก่อการร้าย เช่น ระบบบริการแบบหน้าต่างเดียว (Single Windows) โดยที่ไม่ทำให้ความรวดเร็วในการค้าขายลดลง ควรมีการจัดทะเบียนให้ถูกต้อง ในการใช้น้ำมัน ระหว่างประเทศไทย มาเลเซียเพื่อลดการลักลอบขนน้ำมันจากประเทศมาเลเซียมาขายฝั่งไทย จัดทำโครงการ Thailand Connectivity มีเป้าหมายในการจัดระบบขนส่งเพื่อการเชื่อมต่อระบบทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมไปถึงแผนงานด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว และการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงปัจจัยและแหล่งผลิตสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าขายและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง ศึกษากฎหมายของประเทศมาเลเซียเพื่อให้ทราบว่าหากคนไทยรับขนสินค้าจะต้องดำเนินการอย่างไร รวมทั้งศึกษาแนวทางการจัดตั้งเครือข่ายพันธมิตรขึ้นในประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ๆ พร้อมกับพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้สามารถนำวิทยาการใหม่ๆ มาพัฒนาประเทศและประยุกต์ใช้มิติด้านความมั่นคง การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะเปิดโอกาสให้ธุรกิจขนาดย่อม (SMEs) ของมาเลเซียเข้ามาแข่งขันในพื้นที่ได้มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนทางการค้าของฝั่งไทยลดลง ภาครัฐควรจัดโครงการขยายเชื่อมโยงประตูการค้า เช่น รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และท่าเรือ เป็นต้น ควร

ยกเลิกกฎอัยการศึกในพื้นที่ที่เห็นว่ามีความปลอดภัย เช่น ชายแดนด้านมาเลเซียเพื่อลดต้นทุนทางเวลา เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออกต้องปราศจากการคอร์รัปชัน กระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนต้องเป็นไปในแบบ One Stop Service ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่น การปรับปรุงถนนหรือการก่อสร้างเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายแรงงาน ควรทำวิจัยตลาดในประเทศมาเลเซียก่อนการส่งเสริมให้ SMEs ไปลงทุน เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริง และเป็นการลดความเสี่ยงด้านการลงทุน ควรจัดทำตารางเปรียบเทียบศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรของไทยและเพื่อนบ้าน เพื่อให้เห็นว่าไทยสามารถแข่งขันได้ในสินค้าใดบ้าง ภาครัฐควรจัดสรรงบประมาณและบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อใช้พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ National Single Window (NWS) ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการเงินการบัญชีสหกรณ์ของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงทั้งด้านการเงิน ด้านธุรกิจ รวมถึงความร่วมมือด้านต่างๆ รัฐบาลควรปรับยุทธศาสตร์ปรับโครงสร้างระบบราชการให้บริหารงานได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ควรยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันอุตสาหกรรม ICT เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและการนำรายได้เข้าสู่ประเทศ ภาครัฐควรออกกฎหมายควบคุมเรื่องรถทะเบียนสองป้ายของประเทศมาเลเซีย เพราะเป็นการเสียเปรียบของประเทศไทย โดยกำหนดบทลงโทษอย่างชัดเจน ควรพัฒนาด้านชายแดน เปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าให้ถูกกฎหมาย ภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็น 0% ให้กับนักท่องเที่ยวตามด้านชายแดนที่มาซื้อสินค้า Duty Free ชายแดน เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว

การค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเมื่อเปรียบเทียบกับอันดับ The Open Border Index ในปี 2554 พบว่าไทยมีอันดับใกล้เคียงกับของ



## วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ได้รับการประเมินคุณภาพวารสารวิชาการอยู่ในฐานข้อมูล TCI กลุ่ม 1

มาเลเซีย และดีกว่าของเวียดนามและกัมพูชา แต่ยังด้อยกว่าสิงคโปร์ค่อนข้างมาก โดยเฉพาะด้านการเข้าถึงตลาด ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการศุลกากรและด้านความโปร่งใสของการบริหารจัดการจุดข้ามแดน และด้านที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดคือด้านศุลกากรสะเดา ถัดมาคือด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา โดยต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2556 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่าประมาณ 1,835.2 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 14.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ลดลงจากร้อยละ 14.4 ต่อ GDP ในปี 2555 ในปี 2556 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังเป็นใหญ่ที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ 51.9 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม ลดลงจากร้อยละ 52.6 ในปี 2555 รองลงมาคือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 39.0 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 38.4 ในปี 2555 ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 9.1

### ข้อเสนอแนะ

จากการวิเคราะห์ กลยุทธ์การลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนประเทศไทย-มาเลเซียผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. รัฐควรจัดตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมของประเทศ

2. การออกกฎหมายเพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดน โดยปัจจุบันมาเลเซียไม่อนุญาตให้รถบรรทุกของไทย (รถ 10 ล้อ) เข้าไปส่งสินค้าในมาเลเซีย โดยให้เหตุผลว่ารถไทยไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทำให้ผู้ส่งออกของไทยต้องขนถ่ายสินค้าขึ้นรถมาเลเซียที่บริเวณชายแดนทำให้เกิดความล่าช้าและมีผลเสียต่อสินค้าเกษตรประเภทผักและผลไม้ อีกทั้งมาเลเซียกำหนดเงื่อนไขให้รถยนต์ที่ผ่านเข้า-ออกมาเลเซีย

จะต้องจดทะเบียนและทำการประกันภัยในมาเลเซีย โดยเฉพาะ รถขนส่งสินค้า Transport เพื่อลดความเสี่ยงเปรียบในการขนส่งสินค้าผ่านแดน หากทำสำเร็จจะช่วยให้ไทยสามารถขยายปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้

3. ภาษีมูลค่าเพิ่มควรเป็น 0% ให้กับนักท่องเที่ยวตามด่านชายแดนที่มาซื้อสินค้า Duty Free ชายแดน เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว

4. รัฐควรออกกฎระเบียบควบคุม การดำเนินธุรกิจให้ผ่านระบบธนาคาร เพื่อลดข้อพิพาทเกี่ยวกับคุณภาพสินค้า การส่งมอบและการชำระเงิน

ซึ่งมีความสอดคล้องกับแนวคิดในการประเมินศักยภาพด้านโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทานของผู้ประกอบการ (รุจิรี พนมยงค์และคณะ, 2552) ที่มีการประเมินผลทั้งหมด 22 ตัวชี้วัด ซึ่งจัดอยู่ในขอบเขตของการประเมินทั้ง 4 ด้าน คือ ด้านกลยุทธ์ขององค์กรและความร่วมมือระหว่างองค์กร เห็นความสำคัญของกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ โดยผู้บริหารสนับสนุนและจัดตั้งคณะทำงานหรือหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะ เห็นถึงความสำคัญของกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ด้านการขนถ่ายวัสดุสินค้าและระบบการจัดการห่วงโซ่อุปทานมีการทำข้อตกลงกับลูกค้าหลักและมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันเช่นองค์กรมีการทำข้อตกลงกับลูกค้าหลักและมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อพัฒนากิจกรรมต่างๆ โดยอยู่บนพื้นฐานของทั้งสองฝ่าย





วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา  
ได้รับการประเมินคุณภาพวารสารวิชาการอยู่ในฐานข้อมูล TCI กลุ่ม 1

เอกสารอ้างอิง

กรกรัณย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และจิตติชัย รุจนกนกนาฏ.  
(2554). โครงการผลกระทบของการปรับปรุงสิ่ง  
อำนวยความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลง  
ประชาคมอาเซียนที่มีต่อขนส่งสินค้าข้ามแดน  
และการค้าผ่านแดน.  
ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2548).การค้าชายแดนกับ  
เพื่อนบ้าน 5 ประเทศ มาเลเซีย พม่า จีนตอนใต้  
ลาว กัมพูชา. กรุงเทพฯ  
ศูนย์สารสนเทศยุทธศาสตร์ภาครัฐ. (2556). การค้า  
ชายแดนไทย.สำนักงานสถิติแห่งชาติ  
สมาลี สุขตานนท์. (2546). การค้าชายแดนระหว่าง  
ประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน. สถาบันขนส่ง.  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
โสภารัตน์ จารุสมบัติและคณะ. (2550).โครงการ  
การศึกษาสถานภาพความรู้เกี่ยวกับอาณา  
บริเวณชายแดนประเทศไทยกับประเทศเพื่อน  
บ้าน:ระยะที่2(ชายแดนไทย-มาเลเซีย).  
กรุงเทพฯ

Translated in Thai References

Chiwatakulpong, K. and Rujanakanoknaji, C.  
(2011). The effect of improving the  
facilities of trade agreements with the  
ASEAN transport. Its cross-border trade  
and transit.

Jarusombat, S. and faculty. (2007). The  
Educational Status of Knowledge about  
the Area. Thailand Borders with  
Neighboring Countries: Phase 2. (Frontier  
Thailand - Malaysia). Bangkok.  
Sooktanont, S. (2546). The Border Trade  
Between Thailand and Neighboring  
Countries of Transit. Chulalongkorn  
University  
The Bank of Thailand (2005). The Five Border  
Trade with Neighboring Countries,  
Malaysia, Myanmar, Laos, Cambodia,  
Southern China. Bangkok.  
The Public Information Strategy. (2013).  
Thailand border trade. The Office for  
National Statistics.

Authors:

1. Phrutsaya Piyanusorn  
Faculty of Management Science, Silpakorn  
University Phetchaburi  
Tel. 0 32594028 Fax. 0 3259402,  
E-mail :kaney\_pawa@hotmail.com,  
phrutsaya@ms.su.ac.th
2. Pornchai Theppanya  
Faculty of Management Science,  
Silpakorn University Phetchaburi  
Tel. 0 32594028 Fax. 0 3259402,  
E-mail :pornchai@ms.su.ac.th