



คู่มือ“เตรียมความพร้อม ผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน”

สหพันธรัฐมาเลเซีย
Federation of Malaysia



คำนำ

สหพันธรัฐมาเลเซีย หรือประเทศมาเลเซียเป็นประเทศเพื่อนบ้านของไทยและเป็นคู่ค้าในอาเซียนที่มีมูลค่าการค้ากับไทยมากที่สุด มาเลเซียเป็นหนึ่งในประเทศในอาเซียนที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับไทย และเป็นพันธมิตรที่ดีของไทยในกรอบอาเซียนและกรอบพหุภาคี อีกทั้งมาเลเซียกับไทยมีการแลกเปลี่ยนการเยือนในระดับสูงอยู่เป็นประจำ

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ร่วมกับสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดทำคู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สหพันธรัฐมาเลเซีย)” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งภายใต้โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องที่กรมการขนส่งทางบกได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2555

ในการจัดทำคู่มือนี้ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้จัดทำข้อมูลพื้นฐานการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย และประเทศอาเซียนอื่นๆ ที่ไม่ได้มีพรมแดนทางถนนเชื่อมต่อกับไทย ได้แก่ ประเทศบรูไน ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์

เนื้อหาสำคัญในคู่มือเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สหพันธรัฐมาเลเซีย) ประกอบด้วยกฎหมายการขนส่ง กระบวนการข้ามแดนเส้นทางการขนส่งสินค้า สถิติและข้อมูลผู้ประกอบการ ต้นทุนการขนส่งเบื้องต้น ระบบการประกันภัย และนโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการประกอบการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ

กรมการขนส่งทางบก และสถาบันการขนส่ง หวังเป็นอย่างยิ่งว่า
คู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนและผู้สนใจ
สามารถนำไปประกอบการศึกษา วิเคราะห์ และเล็งเห็นถึงโอกาส นำไปสู่การ
ตัดสินใจทำธุรกิจเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศมาเลเซียใน
อนาคตต่อไป

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทนำ	1
บทที่ 1 กฎหมายการขนส่งของสหพันธรัฐมาเลเซีย	7
1.1 การประกอบกิจการขนส่ง	14
1.2 ใบอนุญาตขับรถ	33
1.3 มาตรฐานลักษณะรถ	35
1.4 เขตห้ามจอดและเวลาห้ามบรรทุก	46
1.5 การอนุญาตให้ขนส่งเฉพาะกิจ	47
1.6 กฎและเครื่องหมายจราจร	48
1.7 บทลงโทษและขั้นตอนการดำเนินคดีความ	50
บทที่ 2 กระบวนการข้ามแดน	53
2.1 บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลมาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้านำเข้าส่งออกผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์	77
2.2 บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนด้วยรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารทัศนาจร	80
2.3 บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน	87
2.4 กฎระเบียบที่สำคัญในการส่งออกและนำเข้า	94

สารบัญ

	หน้า
2.5 ขั้นตอนและระยะเวลาในการข้ามแดน	101
2.6 ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งระหว่างประเทศ	102
บทที่ 3 เส้นทาง การขนส่งสินค้า	105
3.1 เส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ	105
3.2 ความเป็นไปได้ในการติดตามยานพาหนะด้วย GPS/RFID	117
บทที่ 4 สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการ	119
4.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์	119
4.2 สถิติและข้อมูลของผู้ผลิตจัดลำดับตามหมวดธุรกิจ ที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก	120
4.3 สถิติและข้อมูลของผู้ส่งออกจัดลำดับตามหมวด ธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก	123
4.4 สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งจัดลำดับ ตาม หมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก	129
4.5 ฮาลาลโลจิสติกส์	139
4.6 แนวทางปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจและการทำสัญญา ว่าจ้างบริการ	141
บทที่ 5 ต้นทุนการประกอบการขนส่งเบื้องต้น	147
5.1 ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนประกอบการขนส่ง	147
5.2 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานธุรกิจการขนส่ง	148
5.3 ค่าประกันภัยสินค้า รถ และบุคคลที่สาม	156
5.4 ดัชนีราคาผู้บริโภค	158

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 6 ระบบการประกันภัย	161
6.1 การประกันภัยรถ	162
6.2 การประกันภัยสินค้า	162
6.3 ขั้นตอนการจัดการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	163
บทที่ 7 นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริม การประกอบการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ	165
ภาคผนวก รายชื่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินธุรกิจขนส่งในมาเลเซีย	171

บทนำ

สหพันธรัฐมาเลเซียเป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับไทยและเป็นพันธมิตรที่ดีของไทยในกรอบอาเซียน กรอบเอเปค กรอบองค์การการค้าโลก และกรอบพหุภาคีภายใต้องค์การสหประชาชาติ

มาเลเซียเป็นประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีมูลค่าการค้ากับไทยมากที่สุด โดยสินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปมาเลเซีย ได้แก่ ชิ้นส่วนยานยนต์ แผงวงจรไฟฟ้า ยางแผ่น อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ น้ำมันสำเร็จรูป รถยนต์ ขณะที่สินค้านำเข้าสำคัญจากมาเลเซีย ได้แก่ น้ำมันดิบ แผงวงจรไฟฟ้า อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ วงจรอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องคอมพิวเตอร์ น้ำมันสำเร็จรูป โดยไทยเป็นฝ่ายขาดดุลการค้ากับมาเลเซีย

มาเลเซียเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอาเซียนและอนุภูมิภาคของอาเซียน ได้แก่ กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle หรือ IMT-GT) ความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ (Indonesia Malaysia Singapore Growth Triangle หรือ IMS-GT) และเขตพัฒนาเศรษฐกิจอาเซียนด้านตะวันออก (BIMP-East ASEAN Growth Area หรือ BIMP-EAGA) ซึ่งประกอบด้วยบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ที่มีการพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศดังกล่าวคล้ายกับกรณีของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนที่มีการจัดทำความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement หรือ GMS CBTA)

ลักษณะที่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยจะเข้าไปทำธุรกิจกับมาเลเซีย สามารถทำได้ 2 รูปแบบ ได้แก่ (1) การขนส่งข้ามแดนระหว่าง

ไทยกับมาเลเซีย และ (2) การเข้าไปร่วมทุนจัดตั้งธุรกิจขนส่งทางถนนในประเทศมาเลเซีย

หากท่านเลือก รูปแบบที่ 1 “การขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย” สูตรสำเร็จในการทำธุรกิจ ได้แก่ การที่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนไทยต้องจับมือเป็นพันธมิตรกับผู้ประกอบการขนส่งมาเลเซียที่มีใบอนุญาตนำรถบรรทุกไปใช้เพื่อการพาณิชย์ เนื่องจากที่ผ่านมา รถบรรทุกของไทยได้รับอนุญาตให้เข้าไปขายแดนมาเลเซียได้ไม่เกิน 2 กิโลเมตร เพื่อนำสินค้าไปขนถ่ายลงรถบรรทุกมาเลเซียเพื่อขนส่งไปอีกทอดหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ในอนาคต ไทยกับมาเลเซียอาจมีการจัดทำข้อตกลงที่อนุญาตให้รถบรรทุกของทั้งสองประเทศสามารถข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างกันได้ภายใต้เงื่อนไขที่รัฐบาลกำหนด

หากท่านเลือก รูปแบบที่ 2 “การเข้าไปร่วมทุนจัดตั้งธุรกิจการขนส่งทางถนนในประเทศมาเลเซีย” สูตรสำเร็จในการทำธุรกิจมีดังนี้

- (1) จดทะเบียนนิติบุคคลกับสำนักงานทะเบียนธุรกิจในห้องที่ที่ท่านจะจดทะเบียนจัดตั้งกิจการ โดยกรณีที่คนไทยจะทำธุรกิจขนส่งส่วนบุคคลในมาเลเซีย คนไทยสามารถถือหุ้นข้างมากได้ แต่หากเป็นกรณีการทำธุรกิจขนส่งสาธารณะ คนไทยต้องเป็นผู้ถือหุ้นข้างน้อยไม่เกินร้อยละ 49 ของทุน
- (2) นำรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งสินค้าไปจดทะเบียนรถยนต์กับกรมการขนส่งทางถนนมาเลเซีย (JPJ) และในกรณีขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าจะต้องขออนุญาตกับสำนักงานคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก (SPAD) ด้วย โดยใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ มีอายุคราวละไม่เกิน 5 ปี และต่ออายุได้
- (3) นักธุรกิจมาเลเซียที่ประกอบธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ส่วนใหญ่เป็นคนมาเลเซียสัญชาติจีน มีการศึกษาสูง มีทักษะในการเขียน

และพูดภาษาอังกฤษดี ดังนั้นนักธุรกิจไทยควรมีการเตรียมความพร้อมด้านแนวคิด เอกสารสัญญา และเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ด้านกฎระเบียบและความรู้พื้นฐานในการทำธุรกิจกับมาเลเซียได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ยังควรทราบเรื่องวัฒนธรรมและข้อปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจกับมาเลเซีย เช่น การไม่ใช้มือซ้ายในการหยิบยื่นสิ่งของให้กัน เป็นต้น

ข้อมูลพื้นฐานของมาเลเซีย (Fact Sheet)

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียดข้อมูล
ข้อมูลด้านกายภาพ	
พื้นที่	พื้นที่รวม 329,847 ตร.กม. เป็นพื้นที่บนบก 328,657 ตร.กม. พื้นที่น้ำ 1,190 ตร.กม.
พื้นที่แนวชายแดน	พื้นที่พรมแดน 2,742 กม. ติดกับบรูไน 266 กม. อินโดนีเซีย 1,881 กม. และไทย 595 กม.
ทรัพยากรธรรมชาติ	ดีบุก ปิโตรเลียม ไม้ ทองแดง เหล็ก ก๊าซ บ็อกไซต์
ข้อมูลด้านสังคม	
เชื้อชาติ	มาเลย์ 50.1% จีน 22.6% ชนพื้นเมือง 11.8% อินเดีย 6.7%
ภาษา	ภาษามลายู (ภาษาทางการ) อังกฤษ จีน ทมิฬ
ประชากร	30,949,962 คน (ปี 2559)
สัดส่วนประชากรในเขตเมือง	74.7% ของประชากร เมืองหลักที่มีผู้อยู่อาศัยมาก ได้แก่ กัวลาลัมเปอร์ ยะโฮร์บาห์รู คลัง
ข้อมูลการปกครอง	
ชื่อประเทศเป็นทางการ	สหพันธรัฐมาเลเซีย
ระบอบกฎหมาย	เป็นระบบผสมระหว่างประมวลกฎหมาย กฎหมายอิสลาม และกฎหมายจารีตประเพณี
ข้อมูลเศรษฐกิจ	
ภาพรวม	มาเลเซียเป็นประเทศรายได้ระดับปานกลางและเริ่มปฏิรูปเศรษฐกิจจากเดิมที่เน้นผลิตวัตถุดิบมาเป็นผลิต

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียดข้อมูล
	สินค้าและบริการที่หลากหลาย และต้องการยกระดับเป็นประเทศพัฒนาแล้วที่มีรายได้ระดับสูงภายในปี ค.ศ.2020 เน้นการเพิ่มมูลค่าการผลิตสินค้า เช่น ธนาคารอิสลาม เทคโนโลยีขั้นสูง เทคโนโลยีชีวภาพ และภาคบริการ ควบคู่ไปกับการส่งออกสินค้าที่มีศักยภาพ เช่น น้ำมันและก๊าซ อิเล็กทรอนิกส์ น้ำมัน ปาล์ม ยางพารา
ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) 863 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (ปี 2559) อัตราเติบโตของ GDP 4.2% (ปี 2559) GDP per Capita (PPP) 27,200 เหรียญสหรัฐฯ/คน สัดส่วนของ GDP แบ่งเป็น GDP จากภาคเกษตรกรรม 8.2% อุตสาหกรรม 37.8% และบริการ 54.0% (ปี 2559)
สินค้าเกษตรที่สำคัญ	ปาล์มน้ำมัน ยางพารา โกโก้ ข้าว ไม้ พริกไทย
อุตสาหกรรมที่สำคัญ	ปิโตรเลียมและก๊าซธรรมชาติ อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ผลิตภัณฑ์ยางพารา น้ำมันปาล์ม ยาและเวชภัณฑ์ ไม้แปรรูป
แรงงาน	14.77 ล้านคน แบ่งเป็นแรงงานภาคเกษตร 11% อุตสาหกรรม 36% บริการ 53% โดยมีอัตราว่างงาน 3.3% (ปี 2559)
ปีงบประมาณ	1 มกราคม – 31 ธันวาคม
มูลค่าการส่งออก	189.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (ปี 2559) สินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ น้ำมันสำเร็จรูป น้ำมันปาล์ม อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ก๊าซธรรมชาติ เครื่องประมวลผลอัตโนมัติ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์สื่อสาร เสื้อผ้า เครื่องพิมพ์ ตลาดส่งออกสำคัญ ได้แก่ สิงคโปร์ 15% จีน 13% สหรัฐอเมริกา 13% ญี่ปุ่น 8% ไทย 6%
มูลค่าการนำเข้า	168.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (ปี 2559) สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ น้ำมันสำเร็จรูป อุปกรณ์กึ่งตัวนำ อุปกรณ์สื่อสาร

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียดข้อมูล
	น้ำมันดิบ ชิ้นส่วนยานยนต์ ทองคำ และวงจรพิมพ์ ประเทศที่นำเข้า ได้แก่ จีน 20 % สิงคโปร์ 10% ญี่ปุ่น 8% สหรัฐอเมริกา 8% และ ไทย 6%
มูลค่าส่งออกสินค้ามายังไทย	10,893 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ปี 2559) สินค้าสำคัญที่ส่งออกมาไทย ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ และอุปกรณ์ น้ำมันดิบ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรไฟฟ้า แผงวงจรไฟฟ้า สื่อบันทึกข้อมูล เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน เครื่องจักรกล
มูลค่านำเข้าสินค้าจากไทย	9,633.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ปี 2559) สินค้าสำคัญที่นำเข้าจากไทย ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป รถยนต์และอุปกรณ์ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ ยางพารา แผงวงจรไฟฟ้า เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ยาง เหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก
ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์	
ท่าอากาศยาน	จำนวน 114 แห่ง แบ่งเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งปู ด้วยคอนกรีต 39 แห่ง และท่าอากาศยานที่ทางวิ่งไม่ได้ ปูด้วยคอนกรีต 75 แห่ง
รางรถไฟ	1,849 กิโลเมตร
ถนน	ความยาวถนนรวม 144,403 กิโลเมตร แบ่งเป็น ถนนลาดยางและคอนกรีต 116,169 กิโลเมตร และ ถนนลูกรัง 28,234 กิโลเมตร
ทางน้ำ	ระยะทางขนส่งทางน้ำ 7,200 กิโลเมตร
กองเรือพาณิชย์	315 ลำ
ท่าเรือ	ท่าเรือขนาดใหญ่ ได้แก่ Bintulu, Johor Bahru, Penang, Port Klang, Tanjung Pelepas

บทที่ 1

กฎหมายการขนส่งของสหพันธรัฐมาเลเซีย

หน่วยงานภาครัฐของมาเลเซียมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งทางถนน ได้แก่ กรมการขนส่งทางถนน (JPJ) สังกัดกระทรวงการขนส่ง และสำนักงานคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก (SPAD) สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี และยังมีหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดระเบียบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ สำนักงานตำรวจมาเลเซีย กระทรวงโยธาธิการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรม เกษตร กระทรวงการเพาะปลูกและโคกภัณฑ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกรมศุลกากร เป็นต้น โดยหน่วยงานที่มีภารกิจรับผิดชอบโดยตรงในการกำกับประกอบการประกอบการขนส่งทางถนนในมาเลเซีย ได้แก่ กรมการขนส่งทางถนน (JPJ) และสำนักงานคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก (SPAD)

1) กรมการขนส่งทางถนน (Road Transport Department หรือ ภาษามาเลเซีย คือ Jabatan Pengangkutan Jalan หรือ JPJ) เป็นส่วนราชการที่อยู่ภายใต้กลุ่มภารกิจการขนส่งทางบกของกระทรวงการขนส่งมาเลเซีย มีภารกิจในการจดทะเบียนรถยนต์ การจดทะเบียนรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ การจดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคล จัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมการออกใบอนุญาต จัดการจราจร คุ้มครองความปลอดภัยอันเกิดจากอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนน บริหารระบบการฝึกอบรมและทดสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศและระหว่างประเทศ ให้การอนุญาตการดำเนินโรงเรียนสอนขับรถ การตรวจสภาพรถยนต์ และมอบอำนาจให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการตรวจสภาพรถยนต์ภายใต้การกำกับของกรมฯ กำหนดมาตรฐานทางวิศวกรรมสำหรับรถยนต์และอุปกรณ์ที่นำมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้เกิด

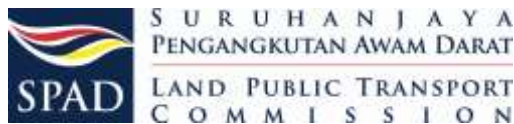
ความปลอดภัยและสอดคล้องกับความต้องการในการพัฒนาประเทศ และ
พัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางถนน



กรมการขนส่งทางถนน (JPJ) กระทรวงการขนส่ง เป็นหน่วยงานจดทะเบียนรถยนต์
ออกใบอนุญาตขับขี่ และกำหนดมาตรฐานรถยนต์และอุปกรณ์
ที่มา: Borneo Post

2) สำนักงานคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก (Official Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat หรือ SPAD) เป็นหน่วยงานสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี จัดตั้งขึ้นเมื่อ ค.ศ.2010 (พ.ศ.2553) มีภารกิจหลักในการกำหนดนโยบาย แผนแม่บท แผนงาน จัดระเบียบการขนส่งสาธารณะ และเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการกำกับ การปฏิบัติงานตามกฎหมายการขนส่งสาธารณะทางบก (Land Public Transport Act 2010) และประสานการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางถนน (JPJ)

สำนักงานตำรวจแห่งมาเลเซีย กรมทางหลวง กรมราง กรมผังเมือง กระทรวงการท่องเที่ยว กระทรวงการคลัง หน่วยงานส่วนท้องถิ่น ฯลฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับการให้บริการและมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งสาธารณะทางบก รวมถึงออกและยกเลิกใบอนุญาตการประกอบการขนส่งทางบกและสถานีขนส่ง กำกับการประกอบการรับจ้างขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางบก (รถยนต์รับจ้าง รถบรรทุกสาธารณะ รถโดยสารสาธารณะ รถไฟ) พิจารณาอนุมัติราคาค่าบริการขนส่งสาธารณะทางบก และตรวจสอบการนำยานพาหนะมาใช้ในการขนส่งสาธารณะ



สำนักงานคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก (SPAD) เป็นหน่วยงานจัดระเบียบการขนส่ง
สาธารณะทางบก อยู่ภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี
ที่มา: www.spad.gov.my

กฎหมายที่สำคัญด้านการขนส่งทางบกของมาเลเซีย

1) กฎหมายการ

ขนส่งทางถนน ค.ศ.1987

(Road Transport Act 1987)

ครอบคลุมเรื่องการแบ่งประเภท
รถยนต์ การจดทะเบียนรถยนต์
และผู้ครอบครองรถยนต์
ลักษณะทะเบียนรถยนต์ การ
แสดงทะเบียนรถยนต์ การตรวจ
สภาพรถยนต์ ใบอนุญาตใช้



LAWS OF MALAYSIA

REPRINT

Act 333

ROAD TRANSPORT ACT 1987

รถยนต์ ใบอนุญาตประกอบการเป็นผู้ค้ารถยนต์และอยู่ซ่อมรถยนต์ ข้อกำหนดการ
ออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล การออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ
เพื่อการพาณิชย์ การกำหนดบทลงโทษผู้ขับขี่ (เช่น การขับรถยนต์โดยประมาท
ก่อให้เกิดอันตราย ความเร็วเกินที่กำหนด การแข่งขันความเร็วบนถนนหลวง
การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ การจอดรถกีดขวางถนน การนำรถยนต์ของผู้อื่น
ไปใช้โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถ) ข้อกำหนดทางวิศวกรรมของรถยนต์
การดัดแปลงรถยนต์ ถนนและรถยนต์ประเภทที่อนุญาตให้ใช้บนถนนได้ การอนุญาต
ให้นำรถยนต์ต่างประเทศเข้ามาในมาเลเซียได้เป็นการชั่วคราว การอนุญาต
ให้รถยนต์ต่างชาติข้ามแดนและผ่านแดนมาเลเซียเป็นการชั่วคราว การกำหนดให้
รถยนต์ทุกคันที่ใช้ในมาเลเซียต้องทำประกันภัยบุคคลที่สาม โดยหน่วยงานที่
รักษาการตามกฎหมายการขนส่งทางถนนของมาเลเซีย ได้แก่ กรมการขนส่งทางถนน
(JPJ)

2) กฎหมายการขนส่ง
สาธารณะทางบก (Land Public
Transport Act 2010) โดยครอบคลุม
เรื่องการทำอำนาจคณะกรรมการการ
ขนส่งสาธารณะทางบกในการ
กำหนดนโยบาย แผนแม่บทและ
แผนงานการขนส่งสาธารณะทางบก
การออกใบอนุญาตประกอบการ



LAWS OF MALAYSIA

Act 715

LAND PUBLIC TRANSPORT ACT 2010

สถานีขนส่งสาธารณะ การอนุมัติค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บโดยสถานีขนส่ง
สาธารณะ การเก็บข้อมูลปริมาณการขนส่งที่ผ่านเข้าออกสถานีขนส่ง
สาธารณะ การอนุมัติการกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ถนนในพื้นที่การจราจรแออัด
การกำหนดพื้นที่ควบคุมสำหรับรถบรรทุก การออกใบอนุญาตประกอบการ
รถยนต์สาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารเช่าเหมา รถนักเรียน รถโดยสาร
ที่ใช้ภายในท่าอากาศยาน รถเช่า รถแท็กซี่รับจ้าง รถลีมูซีน) การออกใบอนุญาต
ประกอบการรถโดยสารท่องเที่ยวและรถยนต์ที่รับจ้างขนส่งนักท่องเที่ยว การออก
ใบอนุญาตประกอบการรถบรรทุกสาธารณะ การออกใบอนุญาตประกอบการ
รถบรรทุกส่วนบุคคลเพื่อใช้ขนส่งสินค้าของกิจการ การอนุมัติการก่อสร้างราง
และการเดินรถไฟ การออกใบอนุญาตผู้ทำหน้าที่เดินรถไฟ การอนุมัติอัตรา
ค่าขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟ รวมทั้งการให้อำนาจคณะกรรมการ
การขนส่งสาธารณะทางบกในการออกกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในการ
ขนส่งผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้าสาธารณะทางบก การเปิดและปิด
เส้นทางเดินรถไฟ การรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความสะอาดใน
รถยนต์สาธารณะและรถไฟ การออก การระงับ และการยึดใบอนุญาต
ประกอบการขนส่งสาธารณะ และกฎระเบียบที่เกี่ยวกับการบรรทุกผู้โดยสาร
และสินค้าบนรถยนต์สาธารณะ เป็นต้น โดยหน่วยงานที่รักษาการตาม

กฎหมายการขนส่งสาธารณะทางบก ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก (SPAD)

3) กฎหมายคณะกรรมการ
การขนส่งสาธารณะทางบก (Suruhanjaya
Pengangkutan Awam Darat Act
2010) ครอบคลุมการจัดตั้งคณะกรรมการ
การขนส่งสาธารณะทางบก (SPAD)
การจัดตั้งและการดำเนินงาน
คณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก



LAWS OF MALAYSIA

Act 714

SURUHANJAYA PENGANGKUTAN AWAM DARAT
ACT 2010

เพื่อให้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการบูรณาการการทำงานด้านการวางแผน
และจัดระเบียบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสาธารณะในคาบสมุทรมลายู
นายกรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการ SPAD ประกอบด้วยประธานกรรมการ
หัวหน้าเจ้าหน้าที่ผู้บริหาร (CEO) และผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนตั้งแต่ 3 ถึง 5 คน ที่มี
ความรู้และความชำนาญด้านการขนส่งสาธารณะทางบกหรือมีคุณสมบัติที่
เหมาะสมตามที่นายกรัฐมนตรีเห็นสมควร โดยคณะกรรมการ SPAD ทำหน้าที่
(1) จัดทำแผนงานและให้ข้อเสนอแนะต่อนายกรัฐมนตรีด้านการขนส่งสาธารณะ
ทางบก (2) ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้เกิดการบูรณาการการขนส่ง
สาธารณะทางบกอย่างยั่งยืนและปลอดภัย (3) ส่งเสริมให้มีบริการขนส่ง
ผู้โดยสารทางรถยนต์และรถไฟที่สามารถเข้าถึงได้ (4) ส่งเสริมให้มีการแข่งขัน
ในการให้บริการขนส่งสินค้าสาธารณะทางบก (5) บูรณาการความร่วมมือระหว่าง
หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะทางบก (6) ดำเนินการ
ทบทวนและสืบสวนอุบัติเหตุทางรถไฟ และ (7) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล
ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะและการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด โดย
หน่วยงานที่รักษาการตามกฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการ
การขนส่งสาธารณะทางบก (SPAD)

4) กฎหมายคณะกรรมการ
อนุญาตการประกอบการรถยนต์เพื่อ
การพาณิชย์ (Commercial Vehicle
Licensing Board Act 1987) ครอบคลุม
การจัดตั้งคณะกรรมการอนุญาตการ
ประกอบการรถยนต์เพื่อการพาณิชย์
(Commercial Vehicle Licensing Board)
ที่ให้บริการในคาบสมุทรมาเลเซีย



UNDANG-UNDANG
MALAYSIA

Akta 334

AKTA LEMBAGA PEJAJENAN KENDERAAN
PERDAGANGAN 1987

(มาเลเซียฝั่งตะวันตก) และมาเลเซียฝั่งเกาะบอร์เนียว (รัฐซาราวัก รัฐซาบาห์ และดินแดนลาบวน) นายกรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการอนุญาตการ
ประกอบการรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ประกอบด้วยประธานกรรมการ และกรรมการ
เป็นผู้แทนจากกระทรวงการขนส่ง กรมการขนส่งทางถนน และผู้ทรงคุณวุฒิ
อีก 3 คนที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านการขนส่ง ทั้งนี้ ใบอนุญาตการ
ประกอบการรถยนต์เพื่อการพาณิชย์แบ่งออกเป็น (1) ใบอนุญาต
ประกอบการด้วยรถโดยสารไม่ประจำเส้นทาง (Charter Bus) (2) ใบอนุญาต
ประกอบการด้วยรถโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว (Tourism Bus) (3) ใบอนุญาต
ประกอบการด้วยรถโดยสารประจำเส้นทาง (Schedule Bus) (4) ใบอนุญาต
ประกอบการด้วยรถโดยสารเพื่อใช้รับส่งพนักงานของกิจการ (Factory Bus)
(5) ใบอนุญาตประกอบการด้วยรถโดยสารขนาดเล็กไม่เกิน 25 ที่นั่ง (Minibus)
(6) ใบอนุญาตประกอบการด้วยรถโดยสารรับส่งนักเรียน (School Bus) (7) ใบอนุญาต
ประกอบการที่หยุดรถโดยสาร (Bus Stop) (8) ใบอนุญาตประกอบการให้เช่ารถ
ที่ผู้เช่าขับเอง (Hire and Drive) (9) ใบอนุญาตประกอบการให้เช่ารถ (Car Rental)
(10) ใบอนุญาตประกอบการรถยนต์รับจ้าง (Taxi) (11) ใบอนุญาตประกอบการ
รถยนต์รับจ้างลีมูซีน (Limousine) (12) ใบอนุญาตประกอบการรถบรรทุก
ขนส่งสินค้าสาธารณะหรือรถบรรทุกทุกประเภท “A” (Lorry Permit A –
Vehicles carrying items for rent and hire) และ (13) ใบอนุญาต

ประกอบการรถบรรทุกขนส่งสินค้าส่วนบุคคลหรือรถบรรทุกประเภท “C” (Lorry Permit C – Vehicles carrying privately owned items) โดยหน่วยงานที่รักษาการตามกฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก (SPAD)

ในการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า รัฐบาลมาเลเซีย ผูกพันเปิดตลาดให้คนต่างชาติถือหุ้นข้างมากในกิจการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ บางประเภท ได้แก่ การขนส่งทางทะเล การให้เช่าเรือ การซ่อมบำรุงเรือ การซ่อมบำรุงส่วนพ่วงของรถ บริการที่จอดรถยนต์ บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า บริการตัวแทนเรือ บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน โดยในส่วนของขนส่งทางถนน มาเลเซียผูกพันเปิดตลาดให้คนต่างชาติถือหุ้นในกิจการขนส่งสินค้าส่วนบุคคลทางถนน (รถบรรทุกขนส่งสินค้าส่วนบุคคลหรือรถบรรทุกที่ขอใบอนุญาตประกอบการ Class C) ได้ไม่เกินร้อยละ 70 ขณะที่มาเลเซียยังไม่เปิดตลาดให้คนต่างชาติถือหุ้นข้างมากในกิจการขนส่งสินค้าสาธารณะทางถนน

1.1 การประกอบการขนส่ง

การจดทะเบียนรถยนต์

รถยนต์ทุกประเภทต้องจดทะเบียนรถยนต์กับกรมการขนส่งทางถนน (JPJ) โดยกรณีการซื้อรถบรรทุกเก่าจากเจ้าของรถรายอื่นหรือนำเข้ารถจากต่างประเทศเพื่อมาใช้งาน ผู้ซื้อรถคันดังกล่าวต้องนำรถไปตรวจสภาพกับ PUSPAKOM ซึ่งเป็นบริษัทที่มีสาขากระจายอยู่ทั่วประเทศที่ได้รับมอบหมายจากกรมการขนส่งทางถนนของมาเลเซีย (JPJ) ให้เป็นผู้ตรวจสภาพรถยนต์ และเอกสารประกอบอื่นๆ ก่อนที่ PUSPAKOM จะทำรายงานสรุปผลการตรวจสภาพรถยนต์เพื่อเป็นหลักฐานการยื่นจดทะเบียนกับ JPJ โดยในกรณีของรถบรรทุกที่นำมาจดทะเบียนใน 2 ปีแรก จะต้องทำการตรวจสภาพปีละ 1 ครั้ง

แต่หากรถบรรทุกต่อทะเบียนมาครบ 2 ปีแล้ว JPJ กำหนดให้ต้องนำรถมา
ตรวจสอบสภาพกับ PUSPAKOM ปีละ 2 ครั้ง



การตรวจสอบรถบรรทุกทุกชนิดก่อนต่อทะเบียนรถยนต์ รัฐบาลมาเลเซียได้มอบให้ PUSPAKOM
เป็นบริษัทที่ดำเนินการตรวจสอบรถบรรทุกเพียงบริษัทเดียวในมาเลเซีย
ที่มา: Truck Nation Malaysia Sdn Bhd

อัตราค่าธรรมเนียมการตรวจสอบสภาพของ PUSPAKOM สำหรับ

- (1) รถบรรทุกเชิงเดี่ยวขนาดไม่เกิน 6 ตัน เก็บในอัตราคันละ 55 ริงกิต
- (2) รถบรรทุกเชิงเดี่ยวขนาดตั้งแต่ 6 ตัน เก็บในอัตราคันละ 65 ริงกิต
- (3) รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง เก็บในอัตราคันละ 75 ริงกิต และ
- (4) หั้วรถลาก เก็บในอัตราคันละ 50 ริงกิต

โดยการตรวจสอบของ PUSPAKOM ใช้เวลาไม่เกินคันละ 1 ชั่วโมง

โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

SENARAI SEMAKAN PEMERIKSAAN VISUAL (SSPV)



5019.6.F.6
rev.03

SENAIAR SEMAKAN PEMERIKSAAN VISUAL (SSPV)

Nomor Cetak :
 Nomor Cases :
 Nomor Urut :
 Jenis Kenderaan :
 Jenis Pemeriksaan :

PERINGKAT 1 (Lambung)		GAGAL	
46	Ball/Water tank cap/break & mounting		
47	Body / Cabin Latching		
48	Body / Cabin Latching		
49	Body / Cabin Latching		
50	Body / Cabin Latching		
51	Body / Cabin Latching		
52	Body / Cabin Latching		
53	Body / Cabin Latching		
54	Body / Cabin Latching		
55	Body / Cabin Latching		
56	Body / Cabin Latching		
57	Body / Cabin Latching		
58	Body / Cabin Latching		
59	Body / Cabin Latching		
60	Body / Cabin Latching		

PERINGKAT 2		GAGAL	
61	Body / Cabin Latching		
62	Body / Cabin Latching		
63	Body / Cabin Latching		
64	Body / Cabin Latching		
65	Body / Cabin Latching		
66	Body / Cabin Latching		
67	Body / Cabin Latching		
68	Body / Cabin Latching		
69	Body / Cabin Latching		
70	Body / Cabin Latching		

PERINGKAT 3		GAGAL	
71	Body / Cabin Latching		
72	Body / Cabin Latching		
73	Body / Cabin Latching		
74	Body / Cabin Latching		
75	Body / Cabin Latching		
76	Body / Cabin Latching		
77	Body / Cabin Latching		
78	Body / Cabin Latching		
79	Body / Cabin Latching		
80	Body / Cabin Latching		

PERINGKAT 4		GAGAL	
81	Body / Cabin Latching		
82	Body / Cabin Latching		
83	Body / Cabin Latching		
84	Body / Cabin Latching		
85	Body / Cabin Latching		
86	Body / Cabin Latching		
87	Body / Cabin Latching		
88	Body / Cabin Latching		
89	Body / Cabin Latching		
90	Body / Cabin Latching		

PERINGKAT 5		GAGAL	
91	Body / Cabin Latching		
92	Body / Cabin Latching		
93	Body / Cabin Latching		
94	Body / Cabin Latching		
95	Body / Cabin Latching		
96	Body / Cabin Latching		
97	Body / Cabin Latching		
98	Body / Cabin Latching		
99	Body / Cabin Latching		
100	Body / Cabin Latching		

PERINGKAT 6		GAGAL	
101	Body / Cabin Latching		
102	Body / Cabin Latching		
103	Body / Cabin Latching		
104	Body / Cabin Latching		
105	Body / Cabin Latching		
106	Body / Cabin Latching		
107	Body / Cabin Latching		
108	Body / Cabin Latching		
109	Body / Cabin Latching		
110	Body / Cabin Latching		

PERINGKAT 7		GAGAL	
111	Body / Cabin Latching		
112	Body / Cabin Latching		
113	Body / Cabin Latching		
114	Body / Cabin Latching		
115	Body / Cabin Latching		
116	Body / Cabin Latching		
117	Body / Cabin Latching		
118	Body / Cabin Latching		
119	Body / Cabin Latching		
120	Body / Cabin Latching		

PERINGKAT 8		GAGAL	
121	Body / Cabin Latching		
122	Body / Cabin Latching		
123	Body / Cabin Latching		
124	Body / Cabin Latching		
125	Body / Cabin Latching		
126	Body / Cabin Latching		
127	Body / Cabin Latching		
128	Body / Cabin Latching		
129	Body / Cabin Latching		
130	Body / Cabin Latching		

PERINGKAT 9		GAGAL	
131	Body / Cabin Latching		
132	Body / Cabin Latching		
133	Body / Cabin Latching		
134	Body / Cabin Latching		
135	Body / Cabin Latching		
136	Body / Cabin Latching		
137	Body / Cabin Latching		
138	Body / Cabin Latching		
139	Body / Cabin Latching		
140	Body / Cabin Latching		

ตัวอย่างใบตรวจสอบสภาพรถของ PUSPAKOM ที่แสดงรายการที่ตรวจสอบสภาพ

ที่มา: www.puspakom.com.my

เอกสารหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ยื่นต่อ JPJ เพื่อขอใบอนุญาตนำรถบรรทุกไปใช้เพื่อการพาณิชย์ (Commercial Motor Vehicle License - LPKM) ประกอบด้วย

1) แบบฟอร์มคำร้องขอจดทะเบียนนำรถบรรทุกไปใช้เพื่อการพาณิชย์ที่ออกโดยกรมการขนส่งทางถนน (ฟอร์ม JPJK5) โดยในแบบฟอร์มกำหนดให้แจ้งข้อมูลต่างๆ ได้แก่ ชื่อบริษัทและที่อยู่ เลขทะเบียนรถยนต์ วันที่นำรถมาจดทะเบียนและวันทะเบียนหมดอายุ เลขที่กรมธรรม์ประกันภัย เลขบัตรประชาชนหรือหนังสือเดินทางของผู้ยื่นคำร้อง

2) สำเนาใบจดทะเบียนธุรกิจที่ออกโดยสำนักงานทะเบียนธุรกิจมาเลเซีย

3) สำเนาเอกสารการขายรถจากผู้จำหน่ายรถบรรทุก หรือใบขนส่งสินค้าที่ออกโดยศุลกากร (กรณีรถใหม่)

4) เอกสารตรวจสอบสภาพของ PUSPAKOM และใบแสดงน้ำหนักบรรทุกรวมของรถ (Weighting Slip)

5) ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน (1) กรณีไม่มีการเปลี่ยนแปลงเจ้าของรถ เสียในอัตรา 60 ริงกิต และ (2) กรณีมีการเปลี่ยนแปลงเจ้าของรถ เสียในอัตรา 110 ริงกิต

หลังจากนั้น กรมการขนส่งทางถนน (JPJ) จะออกใบอนุญาตนำรถบรรทุกไปใช้เพื่อการพาณิชย์ (Commercial Motor Vehicle License - LPKM) ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องนำเอกสารดังกล่าวไปใช้เป็นหลักฐานในการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งกับ SPAD

 JABATAN PENGANGKUTAN JALAN MALAYSIA BORANG PERMOHONAN LESEN PERDAGANGAN KENDERAAN MOTOR (LPKM) (Bekalan 22 Akta Pengangkutan Jalan 1987)	
SILA BACA PANDUAN DI MUKA SEBELAH SEBELUM MENGIKIS BORANG INI	
A. BUTIR-BUTIR PEMOHON 1. Nama Pemegang/ Syarikat : 2. No. Daftar Pemegang/Syarikat : 3. Alamat : 4. Poskod : 5. Bandar : 6. Negeri :	
B. KATEGORI PEMOHON ☐ Pemilik Kenderaan Motor ☐ Pembantu Kenderaan Motor ☐ Peniaga Kenderaan Motor (Tandakan (X) dalam petak yang berkenaan) Pengelasan Jarak Perdagangan (jika ada) : 	C. BUTIR-BUTIR LPKM 1. Kegeraan : ☐ 2. Tempoh : Bulan 1 - Kenderaan Biasa 2 - Miniboks / Kenderaan (Maksimal) Orang Kecil Kegunaan Pejabat 3. No. Plat Perdagangan : 4. Tarikh Mula Berkuatkuasa : Hari Bulan Tahun Kegunaan Pejabat Ya ☐
D. BUTIR-BUTIR INSURANS (jika untuk pembayaran LPKM sahaja) 1. Nama Syarikat Insurans : 2. No. Polis : 3. Tarikh Mula Berkuatkuasa : Hari Bulan Tahun 4. Tarikh Luput : Hari Bulan Tahun	
E. PENGISYARAN PEMOHON 1. Saya, (nama) _____, No. "K.P." (Aman/Puku/Tarakan/Passport) _____ adalah "pemilik / orang yang mempunyai kuasa dalam "Perdagangan/Syarikat untuk membuat permohonan LPKM ini. 2. Saya "tahnir sendiri / mewakili penama berkuasa ke pejabat JPJ "Negeri/Cawangan _____ untuk mengemukakan permohonan LPKM ini. "Butir-butir awal (jika berkenaan) adalah seperti berikut (SILA SERTAKAN SATU SALINAN FOTOSTAT K.P./PASSPORT WAKIL) : Nama : _____ No. "K.P." (Aman/Puku/Tarakan/Passport) : _____ Jawatan/Perkhidmatan (jika ada) dengan lengkap : _____ 3. Saya mengaku dan mengesahkan bahawa butiran yang saya nyatakan dalam Bahagian A, B, C, D dan E borang ini adalah benar dan tidak mengandungi maklumat yang palsu, tidak betul atau mengelirukan. 4. Saya tahnir dan sedar bahawa memberikan maklumat yang salah/berita atau menyembunyikan maklumat yang palsu atau mengelirukan adalah suatu kesalahan di bawah Seksyen 100 (1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 yang boleh membawa kepada hukuman denda tidak melebihi RM5,000.00 atau penjara selama tempoh tidak melebihi satu tahun atau kedua-duanya. Tarikh : _____ Tandatangan : _____ Cop Nama dan Jawatan : _____	
F. KESUKUAN PEJABAT Permohonan LPKM telah diambil dan ditukarkan : Tarikh : _____ Tandatangan : _____ Cop Nama dan Jawatan Pegawai Pejabat : _____	

แบบฟอร์ม JPJK5 ยื่นขอใบอนุญาตนำรถยนต์ไปใช้เพื่อการพาณิชย์ของ JPJ
ที่มา: <http://ysfastline.weebly.com/uploads/1/4/0/2/14022046/jpjk5.pdf>

การจดทะเบียนการประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

SPAD เป็นหน่วยงานออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้า ครอบคลุม

(1) การประกอบการขนส่งสินค้าสาธารณะทางถนน โดยได้รับค่าตอบแทนหรือค่าจ้างจากผู้ว่าจ้าง ซึ่ง SPAD เรียกว่าเป็นการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกประเภท “A” (Class A)

(2) การประกอบการขนส่งสินค้าส่วนบุคคลทางถนน ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าที่ตนเองเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขาย ซึ่ง SPAD เรียกว่าเป็นการประกอบการขนส่งประเภท “C” (Class C)

ตัวอย่างของรถบรรทุกที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ที่ต้องขออนุญาตประกอบการกับ SPAD เช่น รถหัวลาก รถพ่วง รถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกไม้ รถบรรทุกปศุสัตว์ รถห้องเย็น รถบรรทุกตู้สินค้า รถบรรทุกปูนและคอนกรีต รถบรรทุกถยนต์สำเร็จรูป รถบรรทุกสินค้าเกษตรและสินค้าเทกอง เป็นต้น

กรณีที่ต้องการเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าสาธารณะทางถนน (Class A) ผู้ประกอบการฯ ต้องจัดเตรียมหลักฐานต่างๆ ดังนี้

1) ใบสมัครเพื่อเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน (Application) โดยผู้ยื่นขออนุญาตเป็นได้ทั้งบุคคลธรรมดา เจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด

2) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้ยื่นใบสมัคร

3) สำเนาใบอนุญาตนำรถยนต์ไปใช้เพื่อการพาณิชย์ (Good Driving Licence) ที่ยังไม่หมดอายุ ซึ่งออกโดยกรมการขนส่งทางถนน

4) กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นเจ้าของคนเดียว กิจการขนส่งนั้นจะต้องเป็นของคนสัญชาติมาเลเซียเชื้อสายมาเลย์ (มุณีบุตรา) พร้อมแสดงสำเนาทะเบียนธุรกิจที่ออกโดยสำนักงานทะเบียนธุรกิจมาเลเซีย ส่วนกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นห้างหุ้นส่วนจะต้องมีหุ้นส่วนสัญชาติมาเลเซียถือหุ้น

ข้างมากไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 รวมทั้งมีหุ้นส่วนที่เป็นคนมาเลเซียเชื้อสายมาเลย์ถือหุ้นอยู่รวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 และทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 250,000 ริงกิต พร้อมแสดงสำเนาทะเบียนธุรกิจที่ออกโดยสำนักงานทะเบียนธุรกิจมาเลเซีย ส่วนกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นบริษัทจำกัดจะต้องแสดงหลักฐานการจดทะเบียนบริษัทจากหน่วยงานจดทะเบียนบริษัท และมีคนมาเลเซียถือหุ้นอยู่รวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 และมีทุนที่ถือโดยคนมาเลเซียเชื้อสายมาเลย์รวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ตลอดจนมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 500,000 ริงกิต พร้อมแสดงสำเนาทะเบียนธุรกิจที่ออกโดยสำนักงานทะเบียนธุรกิจมาเลเซีย

5) หลักฐานรับรองจากธนาคารแสดงทุนสะสมของกิจการในระยะเวลาไม่น้อยกว่า 3 เดือน โดยต้องมีมูลค่าทุนสะสมฯ เหลืออยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของรายการบรรทุกคั่นที่จะนำมาจดทะเบียน

6) หลักฐานการชำระภาษีเงินได้

7) สำเนาสัญญาการรับขนส่งหรือสัญญาว่าจ้างให้ขนส่ง

8) หนังสือยินยอมจากหน่วยงานส่วนท้องถิ่น (Local Authority) ที่เห็นชอบให้นำรถบรรทุกทุกไปจอด ณ สถานที่ที่ได้กำหนดไว้ หรือศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า

9) แผนแสดงอาณาเขตที่ต้องการนำรถบรรทุกไปใช้บริการ

10) ใบอนุญาตประกอบการฯ มีอายุคราวละไม่เกิน 5 ปี โดย SPAD เก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการฯ 20 ริงกิต/ปี

SPAD ใช้ระยะเวลาในการพิจารณาคำร้องขอใบอนุญาตประกอบการฯ ประมาณ 15 วันทำการ

ทั้งนี้ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งและเครื่องหมายแสดงรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งสินค้าสาธารณะจะมีเครื่องหมาย “A” ปรากฏอยู่บนตัวรถ เพื่อแสดงว่าเป็นรถบรรทุกสาธารณะ



การประกอบการขนส่งสินค้าสาธารณะจะต้องใช้รถบรรทุก Class A ซึ่งจะมีป้ายแสดงอักษร “A” แสดงอยู่ด้านข้างรถเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถสังเกตเห็นได้

กรณีที่ต้องการประกอบการเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าส่วนบุคคล (Class C) ที่มีน้ำหนักบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 5 ตันขึ้นไป ผู้ประกอบการต้องจัดเตรียมหลักฐานต่างๆ ดังนี้

- 1) ใบสมัครเพื่อเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน (Application) โดยผู้ยื่นขออนุญาตเป็นได้ทั้งบุคคลธรรมดา เจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด
- 2) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้ยื่นใบสมัคร
- 3) สำเนาใบอนุญาตนำรถบรรทุกไปใช้เพื่อการพาณิชย์ (Good Driving Licence) ที่ยังไม่หมดอายุ ซึ่งออกโดยกรมการขนส่งทางถนน
- 4) อนุญาตให้คนมาเลเซีย หรือคนต่างด้าวถือหุ้นทั้งหมดร้อยละ 100 ในการประกอบการขนส่งสินค้าส่วนบุคคลได้ โดยต้องแสดงหลักฐานการจดทะเบียนเป็นธุรกิจเจ้าของคนเดียวและห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ออกโดย

สำนักงานทะเบียนธุรกิจ ส่วนกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นบริษัทจำกัดจะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 250,000 ริงกิต พร้อมแสดงสำเนาทะเบียนธุรกิจที่ออกโดยสำนักงานทะเบียนธุรกิจมาเลเซีย

5) แผนแสดงอาณาเขตที่ต้องการนำรถบรรทุกไปใช้ขนส่งสินค้าของตน (โดยส่วนใหญ่รถบรรทุก Class C ใช้สำหรับบรรทุกรถยนต์ จักรยานยนต์ เคมีภัณฑ์ ปิโตรเลียม วัสดุก่อสร้าง เพอร์นิเจอร์ เครื่องจักร)

6) หลักฐานรับรองจากธนาคารแสดงทุนสะสมของกิจการในระยะเวลาไม่น้อยกว่า 3 เดือน โดยต้องมีมูลค่าทุนสะสมฯ เหลืออยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของราคาหลักทรัพย์คั่นที่จะนำมาจดทะเบียน

7) ใบอนุญาตประกอบการฯ มีอายุคราวละไม่เกิน 5 ปี โดย SPAD เก็บค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการฯ 20 ริงกิต/ปี

SPAD ใช้ระยะเวลาในการพิจารณาคำร้องขอใบอนุญาตประกอบการฯ ประมาณ 15 วันทำการ



การประกอบการขนส่งสินค้าส่วนบุคคลจะต้องใช้รถบรรทุก Class C ซึ่งจะมีป้ายแสดงอักษร “C” แสดงอยู่ด้านข้างรถเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถสังเกตได้



SURUHANJAYA PENGANGKUTAN AWAM DARAT



BORANG PERMOHONAN

PERMOHONAN UBAHSYARAT LESEN PENGENDALI / PERMIT KENDERAAN KENDERAAN BARANGAN

(LESEN PEMBAWA 'A' / 'C')

MAKLUMAH

1. Bayaran FI Pemprosesan adalah RM10.00 bagi setiap Permit Kenderaan yang dipohon.
2. Permohonan Ubahsyarat tidak boleh dilakukan ke atas lesen yang akan tamat dalam masa 90 hari.
3. Borang yang telah lengkap diisi hendaklah dihantar kepada Pejabat S.P.A.D. yang berhampiran.
4. Sila bawa bersama dokumen ASAL untuk tujuan pengesahan.
5. Maklumat peribadi pemohon tertakluk kepada Akta Perlindungan Data Peribadi 2010. Sila layari laman web S.P.A.D. www.spad.gov.my untuk maklumat lanjut.

แบบฟอร์มคำขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าสาธารณะ / สินค้าส่วนบุคคลที่ต้องยื่นต่อ
สำนักงานคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก SPAD
ที่มา: www.spad.gov.my

SENARAI SENAK	SENAKAN PEMOHON (jika tiada '✓')	SENAKAN PECAJAY (jika tiada '✓')
<u>II PEMROSSESAN</u>		
1. Wang tunai / wang pos / bank draft atas nama KUMPULAN WANG SPAD (Tempoh sah laku wang pos tidak kurang 30 hari dari tarikh permohonan)	☐	☐
<u>DOKUMEN UNTUK CEMUA JENIS UBAH SYARAT</u>		
1. Salinan cetakan terkini Maklumat Koporat dari Perkhidmatan e-Info Suruhanjaya Syarikat Malaysia (SSM) / Sijil Pendaftaran Pertubuhan / Sijil Pendaftaran Koperasi	☐	☐
2. Surat wakil	☐	☐
i. Salinan surat namu penantikan wakil dengan kepala surat namu	☐	☐
ii. Salinan Kad Pengenalpasti wakil	☐	☐
<u>DOKUMEN - PERMOHONAN UBAH KILAS LESEN PENGENDALI</u>		
1. Surat akaun rumpah (milikan tunggal / perkongsi) / Resolusi Ahli Lembaga Pengarah (syarikat sdh bhd / berhad / koperasi / pertubuhan)	☐	☐
2. Salinan Sijil Matri / Surat Beranak / Sijil Hilah / Surat pengesahan hospital (jika berkaitan masalah kesihatan)	☐	☐
3. Maklumat Bekal Penerima Lesen Pengendali - Dokumen-dokumen yang berkaitan dengan permohonan baru		
a. Salinan cetakan terkini Maklumat Koporat dari Perkhidmatan e-Info Suruhanjaya Syarikat Malaysia (SSM) / Sijil Pendaftaran Pertubuhan / Sijil Pendaftaran Koperasi	☐	☐
b. Dokumen pengesahan melitakikan kenderaan		
i. Salinan surat dari Pihak Berkuasa Tempatan (PBT), Pejabat Tanah & Galian (PTG), FELDA; atau	☐	☐
ii. surat pengesahan syarikat menggunakan "letterhead"; atau	☐	☐
iii. surat kebenaran dari pemilik tapak melitakikan kenderaan	☐	☐
c. Bukti kewangan (seluruh-jumlahnya 30% dari jumlah harga kenderaan)		
i. Salinan penyata bank tiga bulan terkini yang diakhiri oleh bank	☐	☐
ii. Salinan surat kelulusan pinjaman kewangan dari institusi kewangan (jika ada)	☐	☐
iii. Salinan slip simpanan tetap dari institusi kewangan (jika ada)	☐	☐
iv. Salinan dokumen lain-lain sumber kewangan contohnya AGD / Tabung Haji (jika ada)	☐	☐
d. Laporan beraudit tahunan yang terkini	☐	☐
(hanya untuk syarikat sdh bhd / bhd yang mendapat Sijil Pengesahan Pemandirian / koperasi / pertubuhan)		
e. Salinan penyata undang muzj perniagaan yang terkini (hanya untuk milikan tunggal & perkongsi)	☐	☐
f. Dokumen tambahan		
i. Pelan perancangan perniagaan (untuk pengendali baru sahaja kecuali milikan (Pembawa A); atau	☐	☐
ii. salinan Kontrak Perkhidmatan bersama yang masih sah	☐	☐
(kecuali kenderaan perkhidmatan trak tunda) (Pembawa A); atau	☐	☐
iii. Salinan surat lantikan sebagai agen pengangkutan (Pembawa A)	☐	☐
iv. pelan urusan pengeluaran perniagaan (Pembawa C); atau	☐	☐
v. Invoice perniagaan (Pembawa C)	☐	☐
<u>DOKUMEN - UBAH AHLI LEMBAGA PENGARAH / BAHAN KONTRI / PERALIHAN TUNGGAL</u>		
1. Surat akaun rumpah (milikan tunggal / perkongsi)	☐	☐
2. Resolusi Ahli Lembaga Pengarah (syarikat sdh bhd / berhad, koperasi, pertubuhan)	☐	☐
<u>DOKUMEN - PERMOHONAN UBAH KILAS LESEN PENGENDALI / UBAH JENIS PEMBAWA</u>		
1. Salinan pelan perancangan perniagaan / Invoice (untuk pertukaran dari kelas A kepada C)	☐	☐
2. Salinan Kontrak Perkhidmatan (untuk pertukaran dari kelas C kepada A)	☐	☐
3. Salinan Kontrak Perkhidmatan untuk ubah jenis pembawa:		
- Pembawa A (kontena) kepada A (bukan kontena)	☐	☐
- Pembawa A (bukan kontena) kepada pembawa A (kontena)	☐	☐
<u>DOKUMEN - PERMOHONAN UBAH JENIS BENDIRAN / UBAH BARANGAN</u>		
1. Salinan Kontrak Perkhidmatan yang masih sah	☐	☐

PENGAKUAN PEMOHON									
Saya / Kami mengaku bahawa:									
1. segala maklumat yang diberikan di dalam borang ini termasuk dokumen lampiran adalah BENAR dan TERKINI; dan 2. telah melantik wakil seperti di surat wakil bagi maksud menjalankan mana-mana hak untuk berurusan dengan S.P.A.D. dan akan bertanggungjawab terhadap setiap dokumentasi atau transaksi yang dilakukan oleh wakil tersebut.									
Saya / Kami juga memahami bahawa permohonan ini akan ditolak sekiranya:									
1. gagal melengkapi borang permohonan ini dan / atau melampirkan dokumen yang diperlukan; atau 2. maklumat yang dinyatakan di dalam borang ini dan / atau dokumen yang dilampirkan adalah palsu; atau 3. tidak mematuhi apa-apa kehendak lain yang ditetapkan oleh Suruhanjaya, Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 atau mana-mana undang-undang yang berkaitan.									
PERINGATAN									
1. Di bawah Seksyen 204(1) Akta Pengangkutan Awam Darat 2010, pemohon yang didapati melakukan kesalahan membuatkan pernyataan atau mengemukakan butiran palsu boleh dikenakan denda tidak kurang RM1,000.00 dan tidak melebihi RM10,000.00 atau dipenjarakan tidak melebihi satu (1) tahun atau kedua-duanya sekali. 2. Pemohon diwajibkan membaca, memahami dan mematuhi Dasar Pengeluaran Lesen yang boleh diperolehi dari laman web S.P.A.D. http://www.spad.gov.my atau pejabat S.P.A.D. yang berhampiran.									
Tarikh :	<table border="1"> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> </table>								
Tandatangan :									
Nama :	_____								
No. Kad Pengaliran :	_____								
Jawatan :	_____								
Cop Syarikat/Perniagaan :									

ตัวอย่างคำขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าสาธารณะ / สินค้าส่วนบุคคลที่ต้องยื่นต่อ
สำนักงานคณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก SPAD ซึ่งใช้ภาษามลายู
ที่มา: www.spad.gov.my

การจดทะเบียนการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ประเทศไทยกับมาเลเซียได้มีข้อตกลงระหว่างกันตั้งแต่ปี 2536 ที่มาเลเซียอนุญาตให้รถยนต์ของไทยเข้ามาในดินแดนของมาเลเซียได้ภายในระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตรจากพรมแดนไทย-มาเลเซียฝั่งรัฐกลันตัน รัฐเคดาห์ รัฐปะลิส โดยรถยนต์ของไทยไม่ต้องขอใบอนุญาตนำรถยนต์จดทะเบียนต่างประเทศเข้ามาใช้ในมาเลเซียชั่วคราว (International Circulation Permit หรือ ICP) อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา มาเลเซียเพิ่มความเข้มงวด

ในการจัดระเบียบรถยนต์ส่วนบุคคลของไทยที่เข้าไปดินแดนมาเลเซียมากขึ้น โดยกำหนดให้รถยนต์ส่วนบุคคลที่จะเดินทางเข้าไปในมาเลเซีย (ทั้งบริเวณ ระยะ 2 กิโลเมตรจากพรมแดน และพื้นที่ถัดจากนั้นเป็นต้นไป) ต้องขออนุญาต และได้รับ International Circulation Permit



International Circulation Permit ที่ออกโดย JPJ ของมาเลเซีย
ที่มา: <http://www.aroundtheworldin800days.com/malaysia.html>

นอกจากนี้ ตามกฎระเบียบว่าด้วยรถยนต์ Motor Vehicles (International Circulation) Rules 1967 กำหนดให้ผู้ขับขี่ชาวต่างชาติ และรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศไทยที่ประสงค์จะเดินทางเข้ามาใน ดินแดนมาเลเซียต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ โดยต้องติดต่อกับกรมการขนส่ง ทางถนน (JPJ) เพื่อขอใบอนุญาตนำรถยนต์จดทะเบียนต่างประเทศเข้ามาใช้ ในมาเลเซียเป็นการชั่วคราว (International Circulation Permit หรือ ICP)

โดยกรอกแบบฟอร์ม JP JK9 Form รวมถึงได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ประจำการอยู่ ณ ด่านพรมแดน โดย ICP มีอายุไม่เกิน 90 วัน และสามารถขยายอายุการอนุญาตได้หากได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี JPJ ได้อีก 90 วัน (ในแต่ละปี จะมีวันที่ได้รับอนุญาตรวมไม่เกิน 180 วัน) อย่างไรก็ตาม สำหรับรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศบรูไนกับประเทศสิงคโปร์ ได้รับยกเว้นจากรัฐบาลมาเลเซียให้ไม่ต้องขอใบอนุญาต ICP

กรณีรถยนต์ส่วนบุคคลจากประเทศไทยที่ต้องการเดินทางเข้าไปในมาเลเซีย JPJ จะเป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้ (1) รถยนต์ต้องจดทะเบียนในประเทศไทย (2) ต้องแสดงเลขทะเบียนเป็นตัวอักษรโรมัน (3) สำเนาทะเบียนรถต้องได้รับการแปลจากใบทะเบียนรถยนต์ที่แสดงเป็นภาษาไทยมาเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษามลายู (4) รถยนต์ที่เข้ามาในมาเลเซียจะต้องทำประกันภัยภาคบังคับหรือการประกันภัยบุคคลที่สามกับบริษัทประกันภัยที่จดทะเบียนในมาเลเซีย (5) ต้องมีมาตรฐานรถยนต์เป็นไปตามกฎระเบียบการสร้างและใช้รถยนต์ 1959 Constructions and Use Rules (6) กระจกหน้ามีความใสไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ขณะที่กระจกด้านข้างและด้านหลังต้องมีความใสไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 (7) ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ที่แสดงเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษามลายู (8) ผู้ขับขี่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานขับขี่รถยนต์อยู่ในมาเลเซีย¹

กรณีรถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Vehicle) ที่ต้องการเดินทางเข้าไปในมาเลเซีย JPJ กำหนดเงื่อนไขดังต่อไปนี้ (1) เจ้าของ

¹ ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางถนน (JPJ) <http://www.jpj.gov.my/web/eng/procedures-to-apply-for-icp-permit-for-foreign-vehicles>

² CPI จัดอันดับให้แต่ละประเทศอาเซียนเทียบกับ 176 ประเทศดังนี้ สิงคโปร์ (อันดับ 7 ได้ 84 คะแนน) บรูไน (อันดับ 41 ได้ 58 คะแนน) มาเลเซีย (อันดับ 55 ได้ 49 คะแนน) อินโดนีเซีย (อันดับ 90 ได้ 37 คะแนน) ฟิลิปปินส์ (อันดับ 101 ได้ 35 คะแนน) ไทย (อันดับ 101 ได้ 35 คะแนน) เวียดนาม (อันดับ 113 ได้ 33 คะแนน) ลาว (อันดับ 123 ได้ 30 คะแนน)

รถยนต์และคนขับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ได้รับยกเว้นไม่ต้องขอใบอนุญาต ICP (2) รถยนต์บรรทุกสินค้าหรือรถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ออกโดย SPAD กรมการขนส่งทางถนน (JPJ) และกระทรวงวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว (3) ผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถบรรทุกต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกสินค้า (Goods Driving Licenses – GDL) ที่ออกให้โดย JPJ หรือเป็นใบขับขี่รถบรรทุกได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลมาเลเซียเท่านั้น โดย JPJ กำหนดให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกสินค้าต้องขอใบอนุญาตขับขี่เฉพาะรถบรรทุก (Goods Driving License หรือ GDL) โดยผู้ขับรถบรรทุกจะต้องขอใบอนุญาตขับรถบรรทุกกับสำนักงาน JPJ และชำระค่าธรรมเนียมในอัตรา 20 ริงกิต (RM) ใบอนุญาตขับรถบรรทุกฯ มีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี และกรณีขอสำเนาใบอนุญาตขับรถบรรทุกฯ จะเสียค่าธรรมเนียมในอัตรา 5 ริงกิต

นอกจากนี้ กฎหมายการขนส่งทางถนนของมาเลเซียกำหนดให้รถยนต์ของต่างประเทศที่อยู่ภายใต้ความตกลงที่รัฐบาลมาเลเซียทำกับต่างประเทศสามารถเข้ามาในดินแดนมาเลเซียได้ โดยรถบรรทุกของต่างชาติต้องได้รับใบอนุญาตจากคณะกรรมการอนุญาตใช้รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (Commercial Vehicle Licensing Board) โดยรถบรรทุกที่ไม่ได้รับใบอนุญาตที่เข้ามาในดินแดนมาเลเซียจะถูกปรับในอัตราไม่เกิน 2,000 ริงกิต โดยภายใต้หนังสือรับรองที่คณะกรรมการ Commercial Vehicle Licensing Board ออกให้จะอนุญาตให้นำรถบรรทุกคันดังกล่าวบรรทุกสินค้าจากต่างประเทศเข้ามา/ออกจากในมาเลเซีย ตลอดจนยอมรับใบอนุญาตขับขี่ของรัฐบาล

รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนในประเทศอื่น ได้แก่ ไทย บรูไน และสิงคโปร์ ที่นำเข้ามาขับขี่ในดินแดนมาเลเซียเป็นการชั่วคราวต้องทำ Vehicle Entry Permit (VEP) กับกรมการขนส่งทางถนน (JPJ) โดยเจ้าของรถยนต์ต่างประเทศหรือตัวแทนเจ้าของรถยนต์ต่างประเทศที่ประสงค์

จะขับเข้ามาในดินแดนคาบสมุทรมลายูเซีย (ไม่รวมเกาะบอร์เนียว) ต้องกรอกใบสมัครพร้อมแสดงหลักฐาน ได้แก่

- (1) สำเนาหนังสือเดินทางที่มีอายุเกิน 6 เดือน
- (2) สำเนาทะเบียนรถยนต์ที่ออกโดยรัฐต่างประเทศ (พร้อมใบแปลสำเนาทะเบียนรถยนต์เป็นภาษาอังกฤษจากกรมการขนส่งทางถนน)
- (3) ประกันภัยบุคคลที่สาม
- (4) ข้อมูลกิจการหรือเจ้าของรถยนต์
- (5) ข้อมูลผู้ขับขี่รถยนต์
- (6) การชำระค่าธรรมเนียมการใช้ถนนจำนวน 20 ริงกิต



นับตั้งแต่ปี 2558 มาเลเซียกำหนดให้รถยนต์ต่างประเทศทั้งรถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารและรถบรรทุกสินค้าที่จดทะเบียนต่างประเทศที่จะเดินทางเข้ามาเลเซียต้องขอ Vehicle Entry Permit (VEP) กับ JPJ โดยเริ่มใช้กับรถยนต์ลิงคโปรเป็นอันดับแรก และจะนำไปใช้กับรถยนต์ของไทย บรูไน และอินโดนีเซีย ตั้งแต่พฤศจิกายน 2559

**QUICK GUIDE TO ONLINE
VEHICLE ENTRY PERMIT(VEP) REGISTRATION**
Make this a painless 5 minutes affair....
Have the necessary documents ready!

PASSPORT	VEHICLE LOGCARD Or VEHICLE REGISTRATION DETAILS	VEHICLE INSURANCE POLICY	NRIC
- Passport Number - Passport Expiry Date	- Vehicle Number & Type - Car Make & Model & Colour - Year of Manufacture - Date of Registration - Goods number - COE Expiry Date - Road Tax Expiry Date - Also requested to upload a PDF version of your vehicle registration card. (not Mandatory)	- Name of Insurance Company - Insurance Policy Number - Insurance Expiry Date	- Your Name - NRIC Number - Address (Don't smile or laugh, we know people who do not remember their NRIC number or address!)

ที่มา: <http://www.automoment.com.sg>

JPJ จะออกเอกสารอนุญาตการนำยานพาหนะเข้ามาเลเซียเป็นการชั่วคราว (VEP) นอกจากนี้ ในการขนส่งสินค้า ผู้ขับขี่รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ของต่างประเทศจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก (Goods Driving License – GDL) ที่ออกโดยรัฐบาลมาเลเซีย

เมื่อนำหลักฐานดังกล่าวข้างต้นขึ้นทะเบียนออนไลน์กับ VEP และเสียค่าธรรมเนียมการขอนำรถยนต์เข้าประเทศเป็นการชั่วคราว 10 ริงกิต โดย VEP จะให้แผ่น RFID Tags ขนาด 110 มม. X 55 มม. ให้สำหรับรถแต่ละคัน (ห้ามถ่ายโอนหรือเปลี่ยน RFID ให้ผู้อื่น โดย RFID Tags มีอายุใช้งานไม่เกิน 5 ปี) และเครื่องอ่านข้อมูล ณด่านพรมแดนของมาเลเซีย สามารถอ่านข้อมูลได้

ในภาพรวม ภาคเอกชนมาเลเซียรวมตัวจัดตั้งเป็นสมาคมการค้าด้านการขนส่งและโลจิสติกส์จำนวนมาก โดยสมาคมฯ ที่สำคัญ เช่น

สมาคมเจ้าของรถบรรทุกแห่งมาเลเซีย (Pan Malaysia Lorry Owners Association หรือ PMLOA) เป็นหนึ่งในสมาชิกของสหพันธ์การขนส่งทางรถบรรทุกแห่งอาเซียน (ASEAN Trucking Federation : ATF) โดย PMLOA เป็นการรวมตัวของ 11 สมาคมการขนส่งและการค้าของมาเลเซีย ได้แก่ (1) Sarawak Lorries Transport Association (2) Johor Lorry Operators' Association (3) Negeri Sembilan Lorry Owners' Association (4) Persatuan Pengangkutan Lori (Bhgn. Utara) Malaysia (5) Persatuan Empunya Lori Daerah Kuantan (6) Persatuan Tuan Empunya Kenderaan Sayur Sayuran Cameron Highlands (7) Malacca Lorry Transport Operators' Association (8) Perak Lorry Owners' Association (9) Persatuan Perdagangan Pemecah Batu & Pasir, Ipoh (10) Gabungan Persatuan Pengangkutan Lori Sabah และ (11) Perak Timber Trade Association สำนักงานตั้งอยู่ Persatuan Ampunya Lori Pan Malaysia No.526-A, Taman Malaka Raya, 75000 โทร 06-2813228

สหพันธ์การขนส่งสินค้าทางถนนแห่งรัฐซาราวัก (Federation of Sarawak Lorry Association) เป็นการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในรัฐซาราวัก มาเลเซียฝั่งตะวันออก ที่อยู่ P.O.Box 627, 97000 Bintulu, Sarawak โทร +60 086-343437 โทรสาร 086-312512



สหพันธ์การขนส่งสินค้าทางถนนแห่งซาบาห์ (Federation of Sabah Lorry Transportation Association) เป็นการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในรัฐซาบาห์ มาเลเซียฝั่งตะวันออก ที่อยู่ติดต่อ SL177, Bandar Leila, Jalan Leila, P.O.Box 487, 90705, Sandakan, Sabah โทร +60089-617878 โทรสาร +60 089616327

สหพันธ์ผู้รับจัดการขนส่งแห่งมาเลเซีย
(Federation of Malaysia Freight Forwarders - FMFF) เป็นการรวมตัวของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดของประเทศมาเลเซีย ที่อยู่ที่ติดต่อ No.23, Jalan Cemerland, Port Klang, Selangor Darul Ehsan, 42000, Malaysia โทร +603 3165 3082 โทรสาร +603 3165 3081



สมาคมเจ้าของรถบรรทุกรัฐเปรัก (Perak Lorry Owners Association) เป็นการรวมตัวของผู้ประกอบการรถบรรทุกรัฐเปรัก ซึ่งเป็นรัฐที่มีชายแดนติดกับจังหวัดยะลา ที่อยู่ No.162, A Jalan Bendahara 31650 Ipoh, Perak 30000 โทร +605 254 1069 โทรสาร +605 254 1069

สมาคมผู้รับจัดการขนส่งแห่งปาตังเบซาร์ (Padang Besar Forwarding Association) เป็นการรวมตัวของผู้รับจัดการขนส่งของเมืองปาตังเบซาร์ รัฐปะลิส ซึ่งเป็นรัฐที่มีชายแดนติดกับจังหวัดสงขลา ที่อยู่ Yong Seng Chan, No 7, Jalan Station, Padang Besar 02100 Perlis โทร 04 9490239 โทรสาร 04 9490600

1.2 ใบอนุญาตขับรถ

การขอใบอนุญาตขับรถบรรทุก

ผู้ขอใบอนุญาตขับรถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์ (GDL) ในมาเลเซีย จะต้องเป็นคนสัญชาติมาเลเซีย หรือผู้มีถิ่นพำนักถาวรในมาเลเซีย มีอายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี และมีใบรับรองแพทย์ โดย JPJ ให้ใบอนุญาตขับรถบรรทุกคราวละไม่เกิน 1 ปี เสียค่าธรรมเนียมต่ออายุใบอนุญาตขับรถบรรทุกปีละ 20 ริงกิต

ชั่วโมงการขับรถ

มาเลเซียกำหนดให้การขับขี่ต่อเนื่องกันเกินกว่า 300 กิโลเมตร หรือ 4 ชั่วโมงติดต่อกัน ต้องใช้คนขับรถมากกว่า 1 คน โดยผู้ขับรถคนแรกขับรถได้ไม่เกิน 300 กิโลเมตร หรือ 4 ชั่วโมงต่อเนื่องกัน การหยุดพักแต่ละครั้งต้องหยุดไม่น้อยกว่า 30 นาที เพื่อป้องกันปัญหาผู้ขับรถเกิดความเหนื่อยล้าในการขับรถ ตลอดจนรัฐกำหนดให้รถบรรทุกต้องติดตั้ง GPS เพื่อประโยชน์ในการค้นหาและติดตามยานพาหนะ

ความเร็วในการขับขี่

ประเภททาง	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ขับขี่ (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	
	รถยนต์	รถบรรทุก
ทางด่วน (expressway)	110	90
ทางหลวงแผ่นดิน (federal road)	90	80
ทางหลวงแห่งชาติ (state road)	90	60 ถึง 80

1.3 มาตรฐานลักษณะรถ



ที่มา: en.wikipedia.org/wiki/Refrigerated_container

กฎหมายการขนส่งทางถนนของมาเลเซียกำหนดมาตรฐานรถที่ใช้
ในถนนของมาเลเซีย ดังนี้

ความกว้าง:

- ห้ามใช้รถยนต์หรือรถพ่วงที่กว้างเกิน 3 เมตร มาใช้ขนส่งทาง
ถนน

ความสูง:

- ห้ามใช้รถที่มีความสูงรวมกันเกิน 4.5 เมตร

ความยาว:

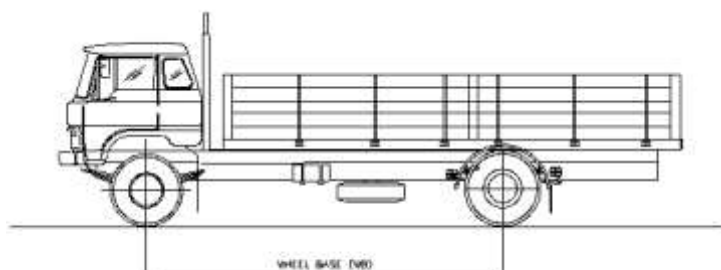
- รถบรรทุกเชิงเดี่ยวให้มีความยาวไม่เกิน 12.2 เมตร
- รถพ่วง (articulated vehicle) ให้มีความยาวไม่เกิน 16 เมตร

น้ำหนัก:

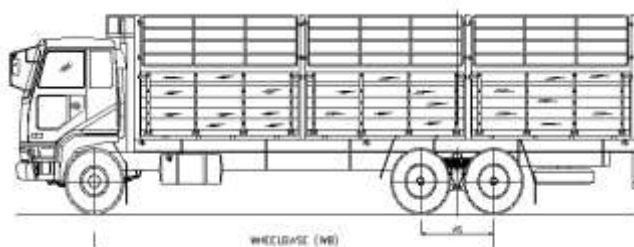
ยานพาหนะที่ใช้บนทางหลวงในประเทศมาเลเซียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบน้ำหนักบรรทุกของมาเลเซีย (Malaysia Weight Restrictions Order) ที่ใช้บังคับตั้งแต่ปี 2546 ระบุน้ำหนักบรรทุกทุกลงเพลลา (Axle) ที่กำหนดโดย JPJ อย่างไรก็ตาม มาเลเซียมีข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกที่แตกต่างกันระหว่างรถบรรทุกที่ใช้ในคาบสมุทรมาเลเซีย (มาเลเซียฝั่งตะวันตก) กับเกาะบอร์เนียว (รัฐซาราวัก และรัฐซาบาห์ มาเลเซียฝั่งตะวันออก) โดยมาเลเซียฝั่งตะวันตกอนุญาตให้รถประเภทเดียวกันบรรทุกสินค้าได้หนักกว่ามาเลเซียฝั่งตะวันออก เนื่องจากมาเลเซียฝั่งตะวันออกมีสภาพถนนด้อยกว่า และสินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าหนัก เช่น ไม้ซุง สินแร่ และสินค้าเกษตร

น้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกแต่ละประเภทเป็นดังนี้

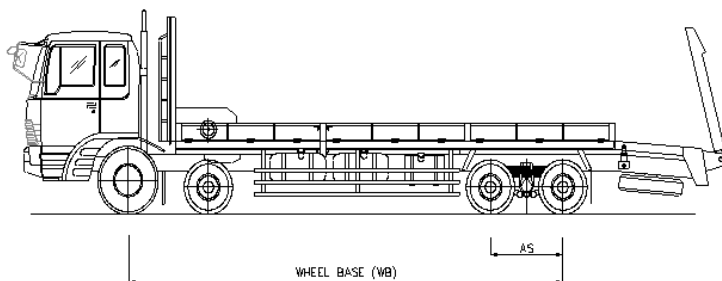
จำนวนเพลาน้ำหนักบรรทุก	ล้อต่อเพลาน้ำหนักบรรทุก (Wheel per Axle)	น้ำหนักบรรทุกทุกเพลาน้ำหนักบรรทุก (Maximum Axle Rating)	
		คาบสมุทราเมียน้ำหนักบรรทุก	เกาะบอร์เนียว
1 เพลาน้ำหนักบรรทุก	2	6 ตัน	6 ตัน
	4	12 ตัน	10 ตัน
จำนวนเพลาน้ำหนักบรรทุก	ระยะห่างเพลาน้ำหนักบรรทุก (Axle Spread)	น้ำหนักบรรทุกทุกเพลาน้ำหนักบรรทุก (Maximum Axle Rating)	
		คาบสมุทราเมียน้ำหนักบรรทุก	เกาะบอร์เนียว
2 เพลาน้ำหนักบรรทุก	ตั้งแต่ 1 เมตร	16 ตัน	14 ตัน
	ตั้งแต่ 1.2 เมตร	18 ตัน	15 ตัน
	ตั้งแต่ 1.5 เมตร	19 ตัน	16 ตัน
จำนวนเพลาน้ำหนักบรรทุก	ระยะห่างเพลาน้ำหนักบรรทุก (Axle Spread)	น้ำหนักบรรทุกทุกเพลาน้ำหนักบรรทุก (Maximum Axle Rating)	
		คาบสมุทราเมียน้ำหนักบรรทุก	เกาะบอร์เนียว
3 เพลาน้ำหนักบรรทุก	ตั้งแต่ 1.8 เมตร	19 ตัน	16 ตัน
	ตั้งแต่ 2.4 เมตร	20 ตัน	17 ตัน
	ตั้งแต่ 2.6 เมตร	21 ตัน	18 ตัน
4 เพลาน้ำหนักบรรทุก	ตั้งแต่ 3.9 เมตร	28 ตัน	24 ตัน



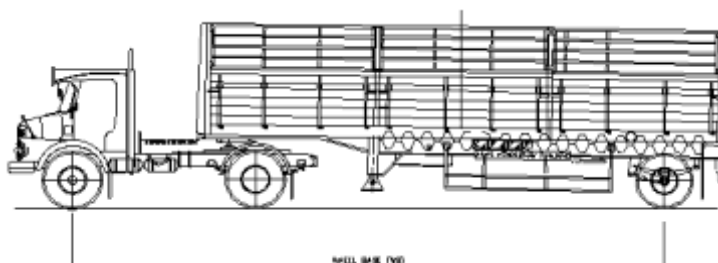
รถบรรทุกเชิงเดี่ยว 2 เพลา (2 Axles)			
ชนิด	ฐานล้อ (Wheel Base)	น้ำหนักรวมรถและสินค้า (Maximum Permissible Laden Weight – BDM)	
		คาบสมุทรมมาเลเซีย	เกาะบอร์เนียว
A	< 2.3 เมตร	16 ตัน	14 ตัน
B	ตั้งแต่ 2.3 เมตร	17 ตัน	15 ตัน
C	ตั้งแต่ 2.6 เมตร	16 ตัน	14 ตัน



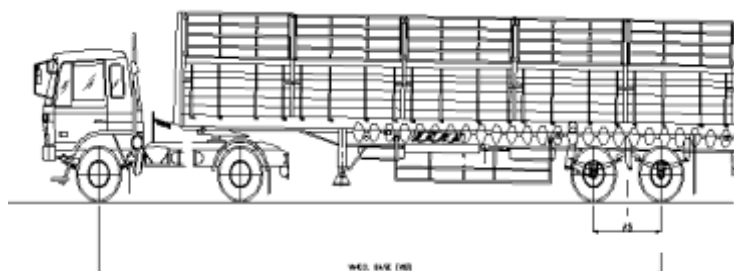
รถบรรทุกเชิงเดี่ยว 3 เพลา (3 Axles)				
ชนิด	ระยะห่างเพลา (Axle Spread)	ฐานล้อ (Wheel Base)	น้ำหนักรวมรถและสินค้า (Maximum Permissible Laden Weight – BDM)	
			คาบสมุท มาเลเซีย	เกาะ บอร์เนียว
A	ตั้งแต่ 1 เมตร	ไม่เกิน 4 เมตร	20 ตัน	18 ตัน
		ตั้งแต่ 4 เมตร	21 ตัน	20 ตัน
B	ตั้งแต่ 1.2 เมตร	ไม่เกิน 4.3 เมตร	22 ตัน	18 ตัน
		ตั้งแต่ 4.3 เมตร	23 ตัน	20 ตัน
		ตั้งแต่ 5.2 เมตร	24 ตัน	21 ตัน
C	ตั้งแต่ 1.5 เมตร	ไม่เกิน 5.6 เมตร	24 ตัน	18 ตัน
		ตั้งแต่ 5.6 เมตร	25 ตัน	20 ตัน
		ตั้งแต่ 6.6 เมตร	25 ตัน	21 ตัน



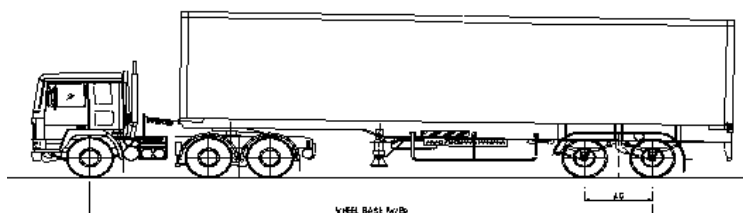
รถบรรทุกเชิงเดี่ยว 4 เพลา (4 Axles)				
ชนิด	ระยะห่างเพลา (Axle Spread)	ฐานล้อ (Wheel Base)	น้ำหนักจรวรถและสินค้า (Maximum Permissible Laden Weight – BDM)	
			คาบสมุทร มาเลเซีย	เกาะ บอร์เนียว
A	ตั้งแต่ 1 เมตร	ไม่เกิน 5.6 เมตร	25 ตัน	20 ตัน
		ตั้งแต่ 5.6 เมตร	26 ตัน	22 ตัน
		ตั้งแต่ 6.0 เมตร	27 ตัน	23 ตัน
		ตั้งแต่ 6.4 เมตร	28 ตัน	24 ตัน
		ตั้งแต่ 6.8 เมตร	28 ตัน	25 ตัน
B	ตั้งแต่ 1.2 เมตร	ไม่เกิน 6.6 เมตร	27 ตัน	20 ตัน
		ตั้งแต่ 6.6 เมตร	28 ตัน	22 ตัน
		ตั้งแต่ 6.9 เมตร	29 ตัน	23 ตัน
		ตั้งแต่ 7.2 เมตร	30 ตัน	24 ตัน
		ตั้งแต่ 7.6 เมตร	30 ตัน	25 ตัน
C	ตั้งแต่ 1.5 เมตร	ไม่เกิน 7.6 เมตร	29 ตัน	20 ตัน
		ตั้งแต่ 7.6 เมตร	30 ตัน	22 ตัน
		ตั้งแต่ 8.0 เมตร	31 ตัน	23 ตัน
		ตั้งแต่ 8.2 เมตร	31 ตัน	-
		ตั้งแต่ 8.5 เมตร	31 ตัน	-



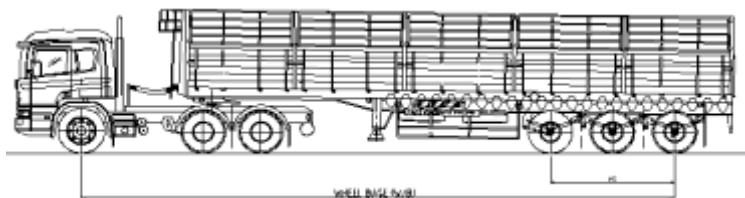
รถพ่วง (เพลลาแบบ 1 : 1 : 1) รวม 3 เพลลา			
ชนิด	ฐานล้อ (Wheel Base)	น้ำหนักรวมรถและสินค้า (Maximum Permissible Laden Weight – BDM)	
		คาบสมุทราเลเซีย	เกาะบอร์เนียว
A	< 7.8 เมตร	26 ตัน	22 ตัน
B	ตั้งแต่ 7.8 เมตร	27 ตัน	23 ตัน
C	ตั้งแต่ 8.1 เมตร	28 ตัน	24 ตัน
D	ตั้งแต่ 8.3 เมตร	29 ตัน	25 ตัน
E	ตั้งแต่ 8.5 เมตร	30 ตัน	26 ตัน



รถพ่วง (เพลาลูก 1 : 1 : 2) รวม 4 เพลาลูก				
ชนิด	ระยะห่างเพลาลูก (Axle Spread)	ฐานล้อ (Wheel Base)	น้ำหนักจรวดยกและสินค้า (Maximum Permissible Laden Weight – BDM)	
			คาบสมุทรมาเลเซีย	เกาะบอร์เนียว
A	ตั้งแต่ 1 เมตร	ไม่เกิน 9.1 เมตร	27 ตัน	22 ตัน
		ตั้งแต่ 9.1 เมตร	29 ตัน	24 ตัน
		ตั้งแต่ 9.7 เมตร	31 ตัน	26 ตัน
		ตั้งแต่ 10.1 เมตร	33 ตัน	28 ตัน
		ตั้งแต่ 10.3 เมตร	34 ตัน	30 ตัน
B	ตั้งแต่ 1.2 เมตร	ไม่เกิน 9.1 เมตร	26 ตัน	22 ตัน
		ตั้งแต่ 9.1 เมตร	28 ตัน	24 ตัน
		ตั้งแต่ 9.7 เมตร	30 ตัน	26 ตัน
		ตั้งแต่ 10.1 เมตร	32 ตัน	28 ตัน
		ตั้งแต่ 10.3 เมตร	34 ตัน	30 ตัน
		ตั้งแต่ 10.7 เมตร	36 ตัน	31 ตัน
C	ตั้งแต่ 1.5 เมตร	ไม่เกิน 9.1 เมตร	27 ตัน	22 ตัน
		ตั้งแต่ 9.1 เมตร	29 ตัน	24 ตัน
		ตั้งแต่ 9.7 เมตร	31 ตัน	26 ตัน
		ตั้งแต่ 10.1 เมตร	33 ตัน	28 ตัน
		ตั้งแต่ 10.3 เมตร	35 ตัน	30 ตัน
		ตั้งแต่ 10.7 เมตร	37 ตัน	32 ตัน



รถพ่วง (เพลลาแบบ 1 : 2 : 2) รวม 5 เเพลลา			
ชนิด	ฐานล้อ (Wheel Base)	น้ำหนักรวมรถและสินค้า (Maximum Permissible Laden Weight – BDM)	
		คาบสมุทรมมาเลเซีย	เกาะบอร์เนียว
A	< 9.1 เมตร	28 ตัน	18 ตัน
B	ตั้งแต่ 9.1 เมตร	30 ตัน	20 ตัน
C	ตั้งแต่ 9.7 เมตร	32 ตัน	22 ตัน
D	ตั้งแต่ 10.1 เมตร	34 ตัน	28 ตัน
E	ตั้งแต่ 10.4 เมตร	36 ตัน	30 ตัน
F	ตั้งแต่ 10.7 เมตร	38 ตัน	32 ตัน
G	ตั้งแต่ 11.1 เมตร	40 ตัน	34 ตัน



รถพ่วง (เพลลาแบบ 1: 2 : 3) รวม 6 เพลลา			
ชนิด	ฐานล้อ (Wheel Base)	น้ำหนักรวมรถและสินค้า (Maximum Permissible Laden Weight – BDM)	
		คาบสมุทรมมาเลเซีย	เกาะบอร์เนียว
A	< 9.1 เมตร	34 ตัน	28 ตัน
B	ตั้งแต่ 9.1 เมตร	36 ตัน	30 ตัน
C	ตั้งแต่ 10.0 เมตร	38 ตัน	32 ตัน
D	ตั้งแต่ 11.0 เมตร	40 ตัน	34 ตัน
E	ตั้งแต่ 12.2 เมตร	42 ตัน	36 ตัน
F	ตั้งแต่ 13.1 เมตร	44 ตัน	38 ตัน

ที่มา Weight Restrictions (Federal Roads) (Amendment) Order 2003

พ.ร.บ. Weight Restrictions (Federal Roads) (Amendment) Order 2003

1.4 เขตห้ามจอดและเวลาห้ามบรรทุก

รัฐบาลมาเลเซีย โดย JPJ มีการใช้มาตรการห้ามจอดรถบรรทุกและห้ามรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่เข้าเขตเมืองและห้ามใช้ทางหลวงบางสายในช่วงเวลาเร่งด่วน (Road Ban for Lorries and Heavy Vehicle) บ่อยครั้งโดยการออกมาตรการฯ ข้างต้น JPJ จะประกาศให้ผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าของสินค้าทราบในระยะเวลาไม่นานก่อนออกมาตรการฯ และไม่เปิดโอกาสให้มีเวทีรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชนที่มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมาตรการห้ามรถบรรทุกเข้าเมืองมักจะใช้ในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว ได้แก่ ฮารีรายอ ตรุษจีน (ห้ามรถใหญ่เข้าเมืองเวลา 4 วันในช่วงเทศกาลตรุษจีน) โดยเขตห้ามจอดและช่วงเวลาที่ยกเว้นรถบรรทุกเข้าเมืองสามารถตรวจสอบได้จากกรมการขนส่งทางถนน (JPJ) www.jpj.gov.my ของส่วนกลางและสำนักงาน JPJ ที่ประจำอยู่ในรัฐต่างๆ

ทั้งนี้ ที่ผ่านมาในช่วงเทศกาลตรุษจีน JPJ มักออกมาตรการดังนี้

- 1) **รถประเภทที่ 1** ห้ามรถบรรทุกประเภทดังต่อไปนี้ใช้ถนนทั่วประเทศในช่วงเทศกาลตรุษจีนโดยเด็ดขาด ได้แก่ รถบรรทุกไม้ซุง รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง (ซีเมนต์ เหล็ก หิน ทราาย) รถผสมคอนกรีต รถปั่นจั่น รถบรรทุกเครื่องจักรขนาดใหญ่
- 2) **รถประเภทที่ 2** ให้รถบรรทุกประเภทดังต่อไปนี้ใช้ถนนทั่วประเทศในช่วงเทศกาลตรุษจีนตั้งแต่เวลา 0.01 น. ถึง 5.59 น. ได้แก่ รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า รถบรรทุกสินค้าที่ขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือไปยังท่าอากาศยานที่ตั้งอยู่คนละท้องถิ่น
- 3) **รถประเภทที่ 3** ให้รถบรรทุกประเภทดังต่อไปนี้ ได้แก่ รถผสมคอนกรีต รถปั่นจั่นเคลื่อนที่ รถบรรทุกทรายและหิน ใช้ถนนได้

เฉพาะในย่าน Klang Valley, Johor Bahru, Georgetown และ Ipoh ซึ่งเป็นย่านอุตสาหกรรมตั้งแต่เวลา 6.00 น. ถึง 18.00 น.

- 4) **รถประเภทที่ 4** อนุญาตให้รถบรรทุกดังต่อไปนี้ใช้ถนนได้โดยไม่จำกัดเวลา ได้แก่ รถบรรทุกยาและเวชภัณฑ์ รถบรรทุกก๊าซเคมี รถบรรทุกสินค้าที่ขนส่งอยู่ภายในท่าเรือ/ท่าอากาศยาน/นิคมอุตสาหกรรมเดียวกัน รถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง รถที่ใช้เพื่อกู้ภัยหรือเหตุฉุกเฉิน รถบรรทุกสินค้าอุปโภคบริโภค (อาหาร ผัก ผลไม้ หนังสือพิมพ์) รถขยะ รถที่มีน้ำหนักไม่เกิน 5 ตัน

1.5 การอนุญาตให้ขนส่งเฉพาะกิจ

กฎหมายการขนส่งทางถนนของประเทศมาเลเซียจะมีการออกใบอนุญาตใช้รถยนต์แบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่

(1) กลุ่มใบอนุญาตสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งจำแนกเป็นประเภทย่อย ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับรถบัสขนส่งผู้โดยสาร ใบอนุญาตสำหรับรถแท็กซี่ทั่วไป ใบอนุญาตรถบัสรับส่งนักเรียน

(2) กลุ่มใบอนุญาตสำหรับการขนส่งสินค้า โดย JPJ ไม่ได้จำแนกใบอนุญาตพิเศษสำหรับการขนส่งเฉพาะกิจแยกออกจากใบอนุญาตขนส่งสินค้าประเภทอื่นๆ อย่างไรก็ตาม มีหน่วยงานอื่นที่กำหนดให้การขนส่งสินค้าบางประเภทต้องขออนุญาตประกอบการขนส่งเพิ่มเติมนอกเหนือจาก JPJ ได้แก่ (ก) การขนส่งขยะ (Wastes) โดยกรมสิ่งแวดล้อม (Department of Environment หรือ DOE) กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งขยะต้องขออนุญาตจากกรมสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นไปตามกฎระเบียบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ค.ศ.1989 โดยใบอนุญาตมีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี สามารถต่ออายุได้ (ข) การขนส่งกัมมันตรังสีและวัตถุนิวเคลียร์ โดยคณะกรรมการออกใบอนุญาตพลังงานปรมาณู (Atomic Energy Licensing Board หรือ AELB) กำหนดให้ผู้

ดำเนินการขนส่งวัตถุดิบเคลียร์และกัมมันตรังสีต้องได้รับใบอนุญาตประเภท D จาก AELB

1.6 กฎและเครื่องหมายจราจร

กฎและเครื่องหมายจราจรของมาเลเซียใช้เป็นภาษามาเลเซีย ซึ่งเป็นภาษาประจำชาติ และในส่วนของลักษณะเครื่องหมายจราจรมีความคล้ายคลึงกับเครื่องหมายจราจรที่ใช้ในยุโรป ออสเตรเลีย และสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม ในย่านที่มีคนต่างชาติเดินทางสัญจรมาก เช่น บริเวณแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ ด่านพรมแดน รัฐบาลมาเลเซีย จะจัดทำเครื่องหมายจราจรที่ใช้ทั้งภาษาอังกฤษและภาษามาเลเซียควบคู่กันไป



ช่องทางเข้าทางด่วนของ
จักรยานยนต์



ด่านพรมแดนมาเลเซีย-ไทย



เครื่องหมายทางด่วน



ระยะทางอีก 9 กม. ถึง
ทางด่วน



ด่านเก็บเงิน Sahaja เป็น
ด่านที่ใช้การเก็บเงินค่าผ่านทาง
แบบอัตโนมัติ



สถานที่จอดรถอยู่อีก 500 เมตร



โปรดระวัง ไฟฟ้าแรงสูงอยู่ข้างหน้า



เขตโรงเรียน จำกัดความเร็ว
ไม่เกิน 30 กม./ชม.



เขตจำกัดความเร็วไม่เกิน
90 กม./ชม. ระยะทาง 2 กม.



ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตสำหรับ
รถประเภทต่าง ๆ



สิ้นสุดเขตจำกัดความเร็ว



ห้ามรถบรรทุกเกิน 8 ตันใช้ทาง



ด่านชั่งน้ำหนัก



ห้ามรถบรรทุกเข้า



ห้ามพาหนะความเร็วต่ำเข้า



หยุด ระวังลัดข้ามถนน



ห้ามแซง



ห้ามรถบรรทุกแซง



โปรดให้ทาง

1.7 บทลงโทษและขั้นตอนการดำเนินคดีความ

บทลงโทษตามกฎหมายการขนส่งสาธารณะทางบก และกฎหมายการขนส่งทางถนน มีดังนี้

- (1) ประกอบการขนส่งสาธารณะโดยไม่มีใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะจาก SPAD เสียค่าปรับตั้งแต่ 1,000 ถึง 500,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 2 ปี
- (2) ไม่แสดงใบอนุญาตประกอบการขนส่งเมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ SPAD เสียค่าปรับตั้งแต่ 1,000 ถึง 500,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 2 ปี
- (3) ไม่แสดงใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกเมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ SPAD เสียค่าปรับตั้งแต่ 1,000 ถึง 500,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 2 ปี
- (4) ไม่รักษารถให้อยู่ในสภาพที่พร้อมต่อการให้บริการขนส่งสินค้า เสียค่าปรับตั้งแต่ 1,000 ถึง 500,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 2 ปี
- (5) รถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกิน เสียค่าปรับตั้งแต่ 1,000 ถึง 500,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 2 ปี
- (6) รถบรรทุกที่ขับเคลื่อนด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เสียค่าปรับตั้งแต่ 1,000 ถึง 500,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 2 ปี
- (7) โอนหรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้ผู้อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก SPAD เสียค่าปรับตั้งแต่ 1,000 ริงกิต ถึง 10,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 6 เดือน
- (8) ไม่จดบันทึกหรือไม่จัดส่งข้อมูลการประกอบการขนส่งตามที่ SPAD กำหนด เสียค่าปรับตั้งแต่ 1,000 ริงกิต ถึง 10,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 1 ปี

- (9) ดัดแปลงโครงสร้างรถบรรทุกและเครื่องยนต์โดยไม่ได้รับอนุญาตจาก SPAD เสียค่าปรับตั้งแต่ 1,000 ริงกิต ถึง 10,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 1 ปี
- (10) นำรถที่ SPAD มีคำสั่งห้ามนำไปใช้งานมาใช้ในการรับขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสาร เสียค่าปรับไม่เกิน 1,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 3 ปี
- (11) บรรทุกสินค้าอันตรายไว้บนรถโดยที่ไม่ได้รับอนุญาตจาก SPAD เสียค่าปรับไม่เกิน 5,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 7 ปี
- (12) สูบบุหรี่ยี่ห้อผลิตภัณฑ์ยาสูบบนรถสาธารณะ เสียค่าปรับไม่เกิน 10,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 2 ปี
- (13) แจ้งข้อมูลเป็นเท็จในการยื่นคำร้องเพื่อขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งกับ SPAD เสียค่าปรับตั้งแต่ 1,000 ถึง 10,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 1 ปี
- (14) ผู้ที่ขับรถในระหว่างช่วงที่ถูกยึดใบขับขี่ เสียค่าปรับไม่เกิน 1,000 ริงกิต จำคุกไม่เกิน 6 เดือน
- (15) ผู้ที่ขับรถขณะมีเมาแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด ถูกตัด 15 แต้มจากใบขับขี่
- (16) ผู้ที่ขับรถประมาทหรืออันตราย ถูกตัด 15 แต้มจากใบขับขี่
- (17) ผู้ขับรถแข่งขันกันบนท้องถนนโดยไม่ได้รับอนุญาต ถูกตัด 15 แต้มจากใบขับขี่
- (18) ผู้ขับรถที่ปฏิเสธให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจลมหายใจ เลือด หรือปัสสาวะ ถูกตัด 15 แต้ม จากใบขับขี่
- (19) ผู้ขับรถที่ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร ถูกตัด 10 แต้มจากใบขับขี่
- (20) ผู้ขับรถที่ขับขี่เกินความเร็วที่กฎหมายกำหนด ถูกตัด 6 ถึง 10 แต้มขึ้นอยู่กับความเร็วที่เกินไปจากที่กฎหมายกำหนด

- (21) ผู้ขับรถที่ไม่ให้ทางแก่รถพยาบาล รถดับเพลิง รถตำรวจ หรือรถของกรมการขนส่งทางถนน (JPJ) ถูกตัด 8 แต้ม
- (22) แสงในเขตห้ามแสงและขับรถกีดขวางรถคันอื่นมิให้แสง ถูกตัด 8 แต้ม

บทที่ 2

กระบวนการข้ามแดน



สหพันธรัฐมาเลเซียแบ่งเป็น 2 ฝั่ง ได้แก่ 1) มาเลเซียฝั่งตะวันตก ซึ่งประกอบด้วยรัฐต่างๆ จำนวน 11 รัฐ และ 2 ดินแดนสหพันธ์ ได้แก่ (1) รัฐเปลิส (Perlis) เมืองหลวง คือ กังการ์ (Kangar) (2) รัฐเคดาห์ (Kedah) เมืองหลวง คือ อลอร์สตาร์ (Alorsetar) (3) รัฐปีนัง (Penang) เมืองหลวง คือ จอร์จทาวน์ (Georgetown) (4) รัฐเปรัก (Perak) เมืองหลวง คือ อีโปห์ (Ipoh) (5) รัฐสลังงอร์ (Selangor) เมืองหลวง คือ ซาห์อาลัม (Shah Alam) (6) รัฐเนอเกอรี เซิมบีลัน (Negeri Sembilan) เมืองหลวง คือ เซอรัมบัน (Seremban) (7) รัฐมะละกา (Malaka) เมืองหลวง คือ มะละกา (Malaka) (8) รัฐยะโฮร์ (Johor) เมืองหลวง คือ ยะโฮร์บาห์รู (Johor Baru) (9) รัฐปาหัง (Pahang) เมืองหลวง คือ กวนตัน (Kuantan) (10) รัฐตรังกานู (Terengganu) เมืองหลวง คือ กัวลาเตอริงกานู (Kuata Terengganu) (11) รัฐกลันตัน (Kelantan) เมืองหลวง คือ โกตาบารู (Kota Bharu) (12) ดินแดนสหพันธ์แห่งกัวลาลัมเปอร์ เมืองหลวง คือ กัวลาลัมเปอร์ (13) ดินแดนสหพันธ์แห่งปุตราจายา เมืองหลวง คือ ปุตราจายา และ 2) มาเลเซียฝั่งตะวันออก ซึ่งประกอบด้วย (1) รัฐซาราวัก (Sarawak) เมืองหลวง คือ กูชิง (Kuching) (2) รัฐซาบฮ์ (Sabah) เมืองหลวง คือ โคตาคินาบาลู

(Kota Kinabalu) และ (3) ดินแดนสหพันธ์แห่งลาบวน (Labuan) เมืองหลวงคือ วิคตอเรีย (Victoria)

ประเทศมาเลเซียมีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านทางบก ได้แก่ สิงคโปร์ บรูไน อินโดนีเซีย และไทย

การข้ามแดนทางถนนระหว่างประเทศมาเลเซียกับสิงคโปร์ต้องข้ามช่องแคบยะโฮร์ (Straits of Johor) ซึ่งสามารถดำเนินการข้ามแดนได้โดยผ่าน (1) ทางหลวงรัฐยะโฮร์-สิงคโปร์ (Johor – Singapore Causeway) ซึ่งเป็นเส้นทางดั้งเดิมที่ก่อสร้างเสร็จตั้งแต่ปี ค.ศ.1923 และเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญที่สุดระหว่างสองประเทศ ทางหลวงจะมีทั้งการขนส่งทางถนนและการขนส่งทางรางอยู่บนแนวเส้นทางเดียวกัน และ (2) เส้นทางแห่งที่สองที่เชื่อมโยงมาเลเซียกับสิงคโปร์ (Malaysia – Singapore Second Link)



การเดินทางข้ามระหว่างมาเลเซียกับสิงคโปร์ผ่าน Johor Singapore Causeway
ที่มา: Malaysia Today



การเดินทางข้ามระหว่างมาเลเซียกับสิงคโปร์ผ่าน Malaysia - Singapore Second Link
ที่มา: The Star Online

เกาะบอร์เนียวเป็นเกาะที่ประกอบด้วย 3 ประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย (ฝั่งตะวันออก) บรูไน และอินโดนีเซีย โดยการข้ามแดนทางถนนระหว่างประเทศมาเลเซีย (ฝั่งตะวันออก) กับบรูไน สามารถดำเนินการขนส่งข้ามแดนได้ ณ ด่านพรมแดนในรัฐซาราวัก (Sarawak) ของประเทศมาเลเซีย ส่งผลให้กระบวนการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดนทางถนนของบรูไนระหว่างฝั่งเมืองหลวงกับเมืองเทมบูรง ต้องพึ่งพามาเลเซีย โดยเฉพาะรัฐซาราวัก ที่มีพื้นที่ทางบกห้อมล้อมประเทศบรูไน



โครงข่ายทางหลวงภายในประเทศบรูไนที่เชื่อมต่อกับมาเลเซีย (ฝั่งตะวันออก)
ที่มา: Mapsland

การข้ามแดนทางถนนระหว่างประเทศมาเลเซียกับประเทศบรูไน
ผ่านช่องทางดังนี้

(1) ด่านมิริ (Miri) เมืองสุโหงตุโจห์ รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับ
ด่านสุโหงตุโจห์ (Sungai Tujoh) เมืองเบลเลท (Belait) บรูไน ใช้ทางหลวง
แผ่นดินหมายเลข 1-82



ด่านมิริ รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านสุโหงตุโจห์ บรูไน

(2) ด่านเทตันแกน (Tedungan) เมืองลิมบาง (Limbang) รัฐซาราวัก
มาเลเซีย เชื่อมกับด่านกัวลาลูราห์ (Kuala Lurah) เมืองมัวรา (Muara) บรูไน
ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1-83



ด่านเทตันแกน เมืองลิมบาง ประเทศมาเลเซียเป็นด่านสำคัญที่คนบรูไนใช้ในการสัญจรข้ามผ่านแดน เพื่อเดินทางระหว่างกรุงบันดาเสรีเบกาวัน กับเมืองเทมบูรง ซึ่งอยู่ภายในประเทศเดียวกัน แต่ถูกเมืองลิมบาง รัฐซาราวัก คั่นกลาง



ด่านกัวลาลูราห์ บรูไน อยู่ตรงข้ามกับด่านเทตันแกน เมืองลิมบาง รัฐซาราวัก มาเลเซีย

(3) ด่านแพนดารวน (Pandaruan) เมืองลิมบาง รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านปุนิ (Puni) เมืองเทมบูรง (Temburong) บรูไน ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1-87 และข้ามสะพานมิตรภาพมาเลเซีย-บรูไน ที่สร้างข้ามแม่น้ำแพนดารวน ซึ่งเป็นแม่น้ำนานาชาติ



ด่านแพนดารวน เมืองลิมบาง รัฐซาราวัก อยู่ฝั่งตรงข้ามกับด่านปุนิ บรูไน

(4) ด่านลาวาส (Lawas) เมืองลิมบาง รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านลาบู (Labu) เมืองเทมบูรง (บรูไน) ใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1-88



ด่านลาวาส เมืองลิมบาง รัฐซาราวัก อยู่ฝั่งตรงข้ามกับด่านลาบู บรูไน

บนเกาะบอร์เนียว ประเทศมาเลเซีย (ฝั่งตะวันออก) ได้แก่ รัฐซาราวัก และรัฐซาบารห์ มีดินแดนทางบกติดกับ 3 จังหวัดของประเทศอินโดนีเซีย ได้แก่ จังหวัดกาลิมันตันเหนือ จังหวัดกาลิมันตันตะวันออก และจังหวัดกาลิมันตันตะวันตก โดยการข้ามแดนทางถนนระหว่างประเทศมาเลเซียกับประเทศอินโดนีเซีย ผ่านช่องทางเพียงเส้นทางเดียว ได้แก่ เส้นทางระหว่างด่านเตอบดู (Tebedu) รัฐซาราวัก มาเลเซีย กับด่านเอนติกง (Entikong) จังหวัดกาลิมันตันตะวันตก โดยการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นการเชื่อมต่อระหว่างเมืองเอกของรัฐซาราวัก คือ เมืองกูชิง (Kuching) กับเมืองเอกของจังหวัดกาลิมันตันตะวันตก คือ เมืองปontiอานัก (Pontianak)



ด้านเทเบดู รัฐซารวัก มาเลเซีย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเมืองกูชิง



ด้านเอนดิง จังหวัดกาลิมันตันตะวันตก อินโดนีเซีย อยู่ตรงข้ามกับด้านเทเบดู รัฐซารวัก มาเลเซีย

การข้ามแดนทางถนนระหว่างประเทศมาเลเซียกับประเทศสิงคโปร์ผ่านช่องทางดังนี้

(1) ด่านพรมแดนสุดต่านอิสกันดาร์ (Sultan Iskandar CIQ หรือเรียกว่า JB Sentral) เชื่อมการขนส่งผ่านถนนสายยะโฮร์ – สิงคโปร์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง AH2 เข้าสู่ด่านวู้ดแลนด์ (Woodlands) ประเทศสิงคโปร์ โดยเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักที่ประชาชนของมาเลเซียและสิงคโปร์ใช้ในการสัญจรระหว่างกัน และใช้ขนส่งสินค้าระหว่างกัน



รถยนต์ที่เดินทางจากสิงคโปร์ผ่านถนนสายยะโฮร์-สิงคโปร์ เข้าสู่ด่านสุดต่านอิสกันดาร์
ที่มา: The Star Online

(2) ด่านพรมแดนสุดต่านอาร์บูบากร์ (Sultan Abu Bakar) รัฐยะโฮร์ คู่กับด่าน Tuas ประเทศสิงคโปร์ เชื่อมการขนส่งกันผ่านทางด่านแห่งที่ 2 (Second Link Expressway) ด้วยเส้นทาง E3 ของมาเลเซีย กับ

เส้นทาง AYE ของสิงคโปร์ ด้านสุดด้านอาร์บูบาการ์ฯ เป็นด่านพรมแดนใหม่
ที่สร้างขึ้นเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนสะพานข้ามแดนและความ
แออัดบริเวณด่านสุดด้านอิสกันดาร์ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น
ตรุษจีน คริสมาสต์ ฮารีรายอ เป็นต้น



การขนส่งข้ามแดนระหว่างมาเลเซียกับสิงคโปร์ผ่าน Second Link Expressway
ที่มา: The Star Online

ในส่วนของประเทศไทย มีด่านพรมแดนที่เชื่อมต่อการขนส่งสินค้า
ทางถนนระหว่างไทยกับประเทศมาเลเซียในจังหวัดชายแดนภาคใต้ ตั้งแต่
จังหวัดสงขลา จังหวัดสตูล จังหวัดยะลา และจังหวัดนราธิวาส รวม 9 ด่าน
ดังต่อไปนี้



(1) ด้านพรมแดนสะเตง อำเภอสเตง จังหวัดสงขลา กับด้านพรมแดนบูกิตกาฮูอิตัม (Bukit Kayu Hitam Customs and Immigration Checkpoint) รัฐเคดาห์ เชื่อมการขนส่งระหว่างกันด้วยเส้นทาง AH2 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับมาเลเซีย ด้านพรมแดนสะเตงเปิดให้บริการตั้งแต่ 5.00 – 23.00 น. ทุกวัน ในปี 2559 ไทยมีมูลค่าส่งออกผ่านด่านสะเตง มูลค่า 145.1 พันล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องจักรไฟฟ้าและอุปกรณ์ เครื่องจักรกล ยางและของทำด้วยยาง ไม้ยางแปรรูป แผ่นไม้อัด พลาสติกและผลิตภัณฑ์ อุปกรณ์ยานยนต์ ของทำด้วยเหล็ก อุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์ เครื่องสำอาง ขณะที่ไทยนำเข้าผ่านด่านสะเตง มูลค่า 169 พันล้านบาท สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องจักรกล พลาสติกและผลิตภัณฑ์ ของทำด้วยเหล็ก อุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์ กระดาษ เคมีภัณฑ์



ด่านพรมแดนสะเตา (แห่งใหม่) ก่อสร้างเสร็จเมื่อปี 2558



ด่านพรมแดนบูกิตกาเยฮิตัม รัฐเคดาห์

(2) ด้านพรมแดนปาดังเบซาร์ อำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา กับด่านปาดังเบซาร์ ICQs Facilities รัฐปะลิส เชื่อมการขนส่งระหว่างกันด้วยเส้นทางรถไฟ และทางหลวงของไทยหมายเลข 4054 กับทางหลวงมาเลเซียหมายเลข 7 ด้านพรมแดนปาดังเบซาร์ เปิดให้บริการตั้งแต่ 5.00 – 21.00 น. ทุกวัน ในปี 2559 ไทยมีมูลค่าการส่งออกผ่านด่านปาดังเบซาร์ 98.8 พันล้านบาท หรือ 2.25 ล้านตัน สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยาง ไม้ยาง ยางสังเคราะห์ ส่วนประกอบยานยนต์ เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ ไฟเบอร์บอร์ด ยางคอม-พาวด์ ส่วนประกอบเครื่องยนต์ เครื่องปรับอากาศและชิ้นส่วน และเครื่องรับวิทยุ ขณะที่ในปี 2559 ไทยมีการนำเข้าทางด่านปาดังเบซาร์ 85.2 พันล้านบาท หรือ 0.2 ล้านตันสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ เครื่องรับโทรทัศน์ อุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับตัดต่อหรือป้องกันวงจรไฟฟ้า แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องปรับอากาศ ผลิตภัณฑ์เหล็ก เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ ผลิตภัณฑ์อลูมิเนียม เครื่องส่งวิทยุ และเครื่องอัดก๊าซสุบลมระบบสูญญากาศ



การขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ข้ามแดนทางราง ณ Multimodal ปาดังเบซาร์ รัฐปะลิส
โดยรางรถไฟฝั่งมาเลเซียเป็นรางคู่

(3) ด่านพรมแดนบ้านประกอบ อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา คู่กับ
ด่านโกตาปุตรา ดุเรียนบุหรง (Kota Putra, Durian Burung) รัฐเคดาห์
เชื่อมการขนส่งระหว่างกันด้วยทางหลวงของไทยหมายเลข 4113 กับถนนจาลัน
ดุเรียนบุรง ด่านพรมแดนบ้านประกอบ เปิดให้บริการตั้งแต่ 5.00 – 21.00 น.
ทุกวัน ส่วนใหญ่ใช้เดินทางเข้าออกของนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างประเทศ
และใช้ขนส่งสินค้าไม่มาก



ด่านพรมแดนโกตาปุตรา ดุเรียนบุหรง อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านบ้านประกอบ อ.นาทวี จ.สงขลา



ด่านพรมแดนบ้านประกอบ อ.นาทวี จ.สงขลา

(4) ด่านพรมแดนวังประจัน อำเภอกวนโดน จังหวัดสตูล กับด่านวังเกลียน (Wang Kelian) รัฐปะลิส เป็นด่านพรมแดนขนาดเล็ก เชื่อมการขนส่งระหว่างกันด้วยทางหลวงของไทยหมายเลข 4184 กับทางหลวงมาเลเซียหมายเลข R15 ด่านพรมแดนวังประจัน เปิดให้บริการตั้งแต่ 6.00-18.00 น. ทุกวัน ส่วนใหญ่ใช้สำหรับการเดินทางเข้าออกของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศมายังตลาดนัดชายแดนซื้อขายสินค้าอุปโภคบริโภค แต่มีการขนส่งสินค้าไม่มาก



ด่านวังเกลียน อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านวังประจัน อ.ควนโดน จ.สตูล



ด่านวังประจัน อ.ควนโดน จ.สตูล

(5) ด้านพรมแดนเบตง จังหวัดยะลา คู่กับด้านบูกิตเบราฟพิท (Bukit Berapit) รัฐเปรัก เชื่อมการขนส่งระหว่างกันด้วยทางหลวงของไทย หมายเลข 410 กับทางหลวงของมาเลเซียหมายเลข 77 (ชื่อถนนจาตันเบตง) ด้านเบตง เปิดให้บริการตั้งแต่ 5.00 – 21.00 น. ทุกวัน โดยส่วนใหญ่ใช้สำหรับการเดินทางเข้าออกของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ และมีการส่งออกสินค้าเฉลี่ยปีละ 4 พันล้านบาท สินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ น้ำยางข้น ยางผสม ยางแท่ง เศษยาง ยางเครพ ไม้ยางแปรรูป ยางแผ่นรมควัน และนำเข้าปีละ 200 ล้านบาท สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ แก๊ส แอมโมเนียเหลว ส้มแขก และเครื่องอุปไม้ยางพารา



ด้านบูกิตเบราฟพิท (Bukit Berapit) รัฐเปรัก อยู่ฝั่งตรงข้ามด้านเบตง



ด่านเบตง อ.เบตง จ.ยะลา

ที่มา: หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ

(6) ด่านพรมแดนบูเก๊ะตา อำเภอแว้ง จังหวัดนราธิวาส กับ ด่านบูเก๊ะบุงอ (Bukit Bunga) รัฐกลันตัน เชื่อมการขนส่งระหว่างกันด้วย ทางหลวงของไทยหมายเลข 4057 ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-มาเลเซียแห่งที่ 2 ผ่านเข้าสู่ทางหลวงของมาเลเซียหมายเลข 480 ด่านบูเก๊ะตา เปิดให้บริการตั้งแต่ 6.00 – 18.00 น. ทุกวัน ด่านบูเก๊ะตา เป็นด่านพรมแดนขนาดเล็ก ส่วนใหญ่ ใช้สำหรับการเดินทางเข้าออกของนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างประเทศ และมีการขนส่งสินค้าไม่มาก เช่น ไม้แปรรูป ปศุสัตว์ และสินค้าอุปโภคบริโภค โดยมีการส่งออกในปี 2559 มูลค่า 75.9 ล้านบาท และนำเข้า 3.9 ล้านบาท



ด่านบูเกะbung อ รัฐกลันตัน อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านบูเกะตา อ.แวง จ.นราธิวาส



ด่านบูเกะตา อ.แวง จ.นราธิวาส

(7) ด้านพรมแดนสุโหงโก-ลก จังหวัดนราธิวาส กับด่านรันตูปันยัง (Rantau Panjang) อำเภอลำปาง รัฐกลันตัน เชื่อมการขนส่งระหว่างกัน ด้วยทางหลวงของไทยหมายเลข 42 ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-มาเลเซีย (แม่น้ำโก-ลก) ผ่านเข้าสู่ทางหลวงของมาเลเซียหมายเลข 3 หรือเส้นทาง AH18 ซึ่งเป็นชื่อเรียกเป็นทางการของอาเซียน ด่านสุโหงโก-ลกเปิดให้บริการ ตั้งแต่ 5.00 – 21.00 น. ทุกวัน เมืองสุโหงโก-ลกมีการค้าส่งสินค้าอุปโภคบริโภคและเกษตรมานาน และประเทศเพื่อนบ้านนิยมสินค้าไทยและซื้อกลับไปใช้ และขาย อย่างไรก็ดีตาม รถไฟระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียที่ สุโหงโก-ลก มีรางเชื่อมแต่หยุดเดินรถมากกว่า 20 ปี อีกทั้งมูลค่าการค้าผ่านด่านสุโหงโก-ลก ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง อันเกิดจากความเสี่ยงในการขนส่งที่เป็นผลจากความไม่สงบในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยในปี 2559 ไทยมีมูลค่าส่งออก ผ่านด่าน สุโหงโก-ลก มูลค่า 782.7 ล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ผลไม้ เศษยาง แป้งมันสำปะหลัง ปลาสด ผ้าทอ หนึ่งฟอก ขณะที่ไทยนำเข้า ทางด่านสุโหงโก-ลก 2,173.3 ล้านบาท สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ไม้แปรรูป หนึ่งโคหมักเกลือ ขนมันปังกروب แป้งข้าวสาลี กระดาษขนอมมัย บานไม้ประตูลำเรือรูป กาแฟสำเร็จรูป



ด่านรันตูปันยัง รัฐกลันตัน อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านสุโข-โลก



ด่านสุโข-โลก จ.นราธิวาส
ที่มา: กรมประชาสัมพันธ์



สะพานมิตรภาพไทย-มาเลเซียแห่งที่ 1 ข้ามแม่น้ำโกลก จ.นราธิวาส
ที่มา: หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ



รถบรรทุกมาเลเซียที่ขนไม้แปรรูปเข้ามาส่งให้ลูกค้าบริเวณชายแดนสุโขทัย-ลก

(8) ด้านพรมแดนตากใบ จังหวัดนราธิวาส ซึ่งเป็นด่านศุลกากรทางทะเล คู่กับด่านเปิงกาลัยโบ (Pangkalan Kubor) รัฐ กลันตัน เชื่อมการขนส่งระหว่างกันด้วยทางหลวงของไทยหมายเลข 4084 แล้วนำสินค้าลงแพขนานยนต์ ผ่านเข้าสู่ทางหลวงของมาเลเซียหมายเลข D174 ด้านพรมแดนตากใบ เปิดให้บริการตั้งแต่ 6.00 – 18.00 น. ทุกวัน โดยส่วนใหญ่ใช้สำหรับการเดินทางเข้าออกของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ และมีการขนส่งสินค้าไม่มาก โดยในปี 2559 ไทยมีมูลค่าส่งออกผ่านด่านตากใบ มูลค่า 330 ล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ บุหรี่ แป้งมันสำปะหลัง หินแกรนิต พลาสติก ปลายมีชีวิต หอยมีชีวิต นมถั่วเหลือง ขณะที่ไทยนำเข้าทางด่านตากใบ 17.4 ล้านบาท สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ อาหารนก ใบจาก กระดาษผ้าอ้อมสำหรับเด็กอ่อน เฟอร์นิเจอร์รีไซเคิล และรถยนต์ใช้แล้ว



ด่านเปิงกาลัยโบ รัฐกลันตัน อยู่ฝั่งตรงข้ามกับด่านตากใบ
โดยการขนส่งระหว่างกันต้องใช้แพขนานยนต์



ด้านตากใบ อ.ตากใบ จ.นราธิวาส

ในส่วนของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ รัฐบาลมาเลเซียจัดทำความตกลงการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ บรูไน ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย ภายใต้อนุภูมิภาคพื้นที่แห่งการเจริญเติบโตด้านตะวันออกของอาเซียน บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ (Brunei – Indonesia – Malaysia – Philippines East ASEAN Growth Area หรือ BIMP-EAGA) จำนวน 3 ฉบับ ได้แก่

2.1 บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลมาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์

รัฐบาลไทยกับมาเลเซียได้จัดทำบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลมาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ (MOU between Government of the Kingdom of Thailand and Government of Malaysia on the

Movement in Transit of Perishable Goods by Road from Thailand Through Malaysia to Singapore) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน ค.ศ.1979 (พ.ศ.2522) สรุปดังนี้

- รัฐบาลมาเลเซียต้องอนุญาตให้สินค้าเน่าเสียง่าย (ผัก ผลไม้ อาหาร เนื้อสัตว์แช่แข็ง อาหารทะเล) ที่ขนส่งทางถนนเพื่อส่งออกจากไทยไปยังสิงคโปร์สามารถขนส่งผ่านแดนมาเลเซียได้ โดยมาเลเซียจะไม่เรียกเก็บอากรขาเข้า ภาษี หรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่มีส่วนเกี่ยวกับการนำเข้ามาเลเซียหรือการส่งออกจากมาเลเซีย รวมทั้งไม่กำหนดมาตรการอื่นที่เป็นการหน่วงเหนี่ยวสินค้าให้เกิดความล่าช้าโดยไม่จำเป็นอันจะส่งผลต่อสภาพการเน่าเสียของสินค้า
- รัฐบาลไทยให้คำยืนยันว่าการขนส่งอาหารทะเลผ่านแดนจากไทยไปยังสิงคโปร์จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การส่งออกปลาเพื่อนำไปใช้บริโภคในมาเลเซีย (ไม่ลักลอบนำสินค้าประมงที่ผ่านแดนออกไปจำหน่ายในมาเลเซีย)
- รัฐบาลมาเลเซียอาจออกมาตรการกำกับ การผ่านแดนของเนื้อสัตว์แช่เย็นแช่แข็งจากไทยไปยังสิงคโปร์ ยกเว้นในกรณีที่เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจของมาเลเซีย ได้แก่ ตำรวจ ศุลกากร เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางถนน และหน่วยงานอื่นๆ ที่ออกใบอนุญาตนำเข้า จะพิสูจน์ได้ว่าเนื้อแช่เย็นแช่แข็งดังกล่าวเป็นการนำผ่านไปเพื่อบริโภคในสิงคโปร์
- รถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนจะต้องเป็นรถบรรทุกของไทยหรือรถบรรทุกของมาเลเซียที่ได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่มีอำนาจของมาเลเซีย โดยรถบรรทุกจะต้องมีอุปกรณ์ทำความเย็นและมีการปิดผนึก (Closed Van Truck)

หรือรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ที่มีการลงสลักรับรองโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากร

- ปริมาณสินค้าเน่าเสียง่ายที่สามารถทำการขนส่งผ่านแดนทางถนนจากไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ จะจำกัดปีละไม่เกิน 30,000 ตัน ยกเว้นได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย และจำนวนรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย
- ด้านพรมแดนของมาเลเซียที่อนุญาตให้รถบรรทุก ผ่านแดนได้แก่ ด้านbukit kayu hitam (Bukit Kayu Hitam) (ตรงข้ามด่านสะเดา) และรถบรรทุก ต้องเดินอยู่บนเส้นทาง AH2 หรือเส้นทางที่กำหนดโดยคณะกรรมการร่วมไทย-มาเลเซีย
- ผู้ขับรถบรรทุก ต้องรายงานเจ้าหน้าที่ตำรวจ ณ สถานีตำรวจที่ตั้งอยู่ตามจุดที่กำหนด ตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่งผ่านแดนมาเลเซีย และห้ามมิให้มีการขนถ่ายสินค้าใดๆ ออกจากตู้สินค้าหรือภาชนะบรรจุตลอดเวลาที่อยู่ในดินแดนมาเลเซีย
- กรณีที่ผู้ขับรถบรรทุกเป็นคนไทย จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของมาเลเซีย ตลอดเวลาที่อยู่ในดินแดนมาเลเซีย
- ผู้ประกอบการขนส่งไทยที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดน จะต้องแต่งตั้งตัวแทน (Agent) ที่เป็นกิจการจดทะเบียนภายใต้กฎหมายมาเลเซีย เพื่อความสะดวกในการติดต่อสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐของมาเลเซีย เจ้าของสินค้า และผู้รับสินค้า

2.2 บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนด้วยรถโดยสารสาธารณะ และรถ โดยสารทัศนจร

บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนด้วยรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารทัศนจร (MOU between Government of Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia and the Philippines on Cross Border Movement of Commercial Buses and Coaches) ลงนามวันที่ 2 พฤศจิกายน ค.ศ. 2007 (พ.ศ.2550) เป็นความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งด้วยรถโดยสาร มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและยกระดับความสัมพันธ์ทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างประเทศสมาชิก BIMP-EAGA มีสาระดังนี้



รถโดยสารสัญชาติมาเลเซียที่ได้รับสิทธิขนส่งผู้โดยสารมายังบรูไน

- รถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารทัศนาวจรที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งข้ามแดนต้องมีน้ำหนักรวมไม่เกิน 10 ตัน มีจำนวนที่นั่งของผู้โดยสาร (ไม่รวมที่นั่งคนขับ) ตั้งแต่ 22 ที่นั่งขึ้นไป ความสูงจากพื้นรถไม่น้อยกว่า 1.7 เมตร อายุใช้งานไม่เกิน 7 ปี ทั้งนี้รถโดยสาร ดังกล่าวต้องจดทะเบียนกับประเทศภาคี แสดงแผ่นป้ายทะเบียนทั้งด้านหน้าและหลังรถ มีมาตรฐานความ

ปลอดภัยและมาตรฐานการปล่อยของเสียตามที่กำหนดในกฎหมายประเทศที่จดทะเบียน

- รถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารทัศนาวจรที่ข้ามพรมแดนเข้ามาในดินแดนประเทศภาคีต้องทำประกันภัยบุคคลที่สาม
- ภาคีต้องยอมรับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยภาคีอื่น ซึ่งเป็นไปตามความตกลงการยอมรับใบขับขี่ภายในอาเซียน
- ภาคีที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ข้ามแดนต้องส่งข้อมูลรายชื่อและคุณสมบัติผู้ประกอบการไปยังประเทศภาคีอื่นเพื่อให้ตรวจสอบคุณสมบัติได้ โดยใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ ข้ามแดนมีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี โดยการต่ออายุ ผู้ประกอบการต้องยื่นเอกสาร ได้แก่ ใบสมัครขอเป็นผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารฯ ข้ามแดน หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถยนต์โดยสาร และกรรมธรรม์ประกันภัย
- รถโดยสาร ทุกคันต้องมีพนักงานขับรถประจำไม่น้อยกว่า 2 คน คนขับรถแต่ละคนจะไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ต่อเนื่องจากกันเกินกว่า 300 กิโลเมตร หรือไม่เกิน 4 ชั่วโมง เพื่อป้องกันความเหนื่อยล้าจากการขับขี่
- ความถี่การเดินทางที่แต่ละประเทศจัดสรรในเบื้องต้นจะให้แก่รถโดยสาร ของประเทศภาคีแต่ละฝ่ายๆ ละไม่เกิน 10 คันต่อเส้นทาง และอนุญาตให้เดินทางวันละไม่เกิน 10 เที่ยว (โดยเส้นทางเกือบทั้งหมดจะกำหนดให้เดินทางวันละ 2 เที่ยว)
- เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนภายใน BIMF-EAGA ประกอบด้วย (1) ด้านปontiอานัก (Pontianak) รัฐกาลิมันตัน ตะวันตก อินโดนีเซีย กับด้านกูชิง (Kuching) รัฐซาราวัก มาเลเซีย (2) ด้านลาวาส (Lawas) เมืองลิมบาง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย

กับกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) (3) ด่านมิริ (Miri) รัฐซาราวัก มาเลเซีย กับด่านกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) และ (4) ด่านโกตา คินาบาลู (Kota Kinabalu) รัฐซาบาห์ มาเลเซีย กับกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน)

- เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งผ่านแดนภายใน BIMF-EAGA ประกอบด้วย (1) ด่านปontiอานัก (Pontianak) รัฐกาลิมันตัน ตะวันตก อินโดนีเซีย – รัฐซาราวัก (มาเลเซีย) – กรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) (2) ด่านมิริ (Miri) รัฐซาราวัก มาเลเซีย – กรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) – Limbang (รัฐซาราวัก มาเลเซีย) – (Bangar) (บรูไน) – Lawas (รัฐซาราวัก มาเลเซีย) (3) ด่านมิริ (Miri) รัฐซาราวัก มาเลเซีย – กรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) – ด่านลิมบาง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย – บันการ (Bangar) (บรูไน) – ลาวาส (Lawas) รัฐซาราวัก มาเลเซีย – บิวฟอร์ต (Beaufort) (รัฐซาบาห์ มาเลเซีย) – โคตาคินาบาลู (Kota Kinabalu) รัฐซาบาห์ มาเลเซีย และ (4) กรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) – ลิมบาง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย – บันการ (Bangar) (บรูไน)



ด่านลิมบาง รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านลูราห์ บรูไน

ด่านพรมแดนที่กำหนดให้ทำการขนส่งข้ามแดน ประกอบด้วย

● **ประเทศบรูไน ได้แก่**

- (1) ด่านสุโหงตุโจห์ (Sungai Tujoh) (บรูไน) เชื่อมกับด่าน มิรี (Miri) (รัฐซาราวัก มาเลเซีย)
- (2) ด่านกัวลาลูราห์ (Lurah) (บรูไน) เชื่อมกับด่านลิมบาง (Limbang) (รัฐซาราวัก มาเลเซีย)
- (3) ด่านปุนิ (Puni)(บรูไน) เชื่อมกับด่านลิมบาง (Limbang) (รัฐซาราวัก มาเลเซีย)
- (4) ด่านลาบู (Labu) (บรูไน) เชื่อมกับด่านลาวาส (Lawas) (รัฐซาราวัก มาเลเซีย)



ด่านมิรี รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านสุโหงตุโจห์ บรูไน

● **ประเทศอินโดนีเซีย ได้แก่**

- (1) ด่านปอนตียานัก (Pontianak) – เอนติกง (Entikong) รัฐกาลิมันตัน ตะวันตก อินโดนีเซีย เชื่อมกับด่านเตอบะดู (Tebedu) รัฐซาราวัก มาเลเซีย

● **ประเทศมาเลเซีย ได้แก่**

- (1) ด้านเตอบดู (Tebedu) รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านปอนตียานัก (Pontianak) – เอนติกง (Entikong) (รัฐกาลิมันตัน ตะวันตก อินโดนีเซีย)
- (2) ด้านมิริ (Miri) รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านสุโงทูโจห์ (Sungai Tujoh) (บรูไน)
- (3) ด้านลิมบัง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านลูราห์ (Lurah) (บรูไน)
- (4) ด้านลิมบัง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านปุนิ (Puni) (บรูไน)
- (5) ด้านลาวาส (Lawas) รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านลาบู (Labu) (บรูไน) และด่านโคตาคินาบาลู (Kota Kinabalu) รัฐซาบาห์ มาเลเซีย

- **ประเทศฟิลิปปินส์** (ไม่สามารถเดินทางเชื่อมต่อด้วยรถยนต์ได้ แต่ใน MOU เขียนไว้เพื่อให้ครอบคลุมด้านถาวรที่อนุญาตให้นำรถเข้าออกได้ในอนาคต หากมีการเดินเรือ Ro-Ro ข้ามฟาก หรือมีการตัดถนนเชื่อมระหว่างเกาะ) ได้แก่ ด้าน Butuan, Cagayan de Oro, Davao, Gensan, Surigao และ Zamboanga

จากการศึกษาข้อมูลของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) พบว่า ในปี 2558 มีผู้ประกอบการรถโดยสารของแต่ละชาติที่ได้รับสิทธิและให้บริการเป็นประจำในเส้นทาง รวม 19 ใบอนุญาต ดังนี้

ประเทศ	ชื่อผู้ประกอบการ	จำนวนใบอนุญาต
บรูไน	1. Mumi Haji Saban Transportation Services 2. PHLS	3

ประเทศ	ชื่อผู้ประกอบการ	จำนวน ใบอนุญาต
อินโดนีเซีย	1. P.T.Setia Jiwana Sakti 2. Proyek Angkutan Umum Perum Damri	8
มาเลเซีย	1. Biaramas Express 2. Bintang Jaya Express 3. Evan Express 4. Borneo Tesoro 5. Jesselton Express	8
ฟิลิปปินส์	ไม่มี	ไม่มี

ที่มา: ADB

ในแต่ละปี มีผู้เดินทางทางถนนโดยใช้รถโดยสารกว่าปีละ 5 แสนคน โดยเส้นทางเดินรถที่ได้รับความนิยมจากผู้ใช้บริการมาก ได้แก่

- เส้นทางระหว่างเมืองปนตีอานัก (อินโดนีเซีย) กับกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) (ขับรถผ่านแดนรัฐซาราวัก มาเลเซีย)
- เส้นทางระหว่างเมืองโคตาคินาบาลู (รัฐซาบารห์) กับกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) (ขับรถผ่านรัฐซาราวัก มาเลเซีย)
- เส้นทางระหว่างกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) กับเมืองมิริ (รัฐซาราวัก มาเลเซีย)
- เส้นทางระหว่างเมืองปนตีอานัก (อินโดนีเซีย) กับเมืองกูชิง (รัฐซาราวัก มาเลเซีย)
- เส้นทางระหว่างเมืองมิริ (รัฐซาราวัก มาเลเซีย) – กรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) – เมืองลิมบัง (รัฐซาราวัก มาเลเซีย) – บันการ์ (บรูไน) – ลาวาส (รัฐซาบารห์ มาเลเซีย)

2.3 บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน

บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน (BIMP-EAGA MOU on Transit and Inter-State Transport Goods) ลงนามวันที่ 25 มิถุนายน ค.ศ.2009 (พ.ศ.2552) ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและยกระดับความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศสมาชิก BIMP-EAGA รวมทั้งพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องระหว่างการขนส่งทางถนนกับการขนส่งด้วยเรือ Roll on Roll Off ใน BIMP-EAGA สรุปได้ดังนี้



รถบรรทุกสัญชาติมาเลเซียที่ได้รับสิทธิขนส่งสินค้ามายังบรูไน

1) รถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งข้ามแดนหรือผ่านแดนจะต้องจดทะเบียนในประเทศภาคีและมีหนังสือรับรองการจดทะเบียนรถยนต์ที่ออกให้โดยหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบจดทะเบียนรถยนต์ ตลอดจนแสดงแผ่นป้ายทะเบียนทั้งด้านหน้าและหลังรถ

2) รถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งข้ามแดนหรือผ่านแดนต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยทางถนน การปล่อยไอเสีย มาตรฐานการบรรทุกและขนาดรถตามที่กำหนดโดยประเทศผู้ยินยอมให้ผ่านแดนหรือประเทศผู้รับสินค้า รวมถึงใช้รถที่มีอายุงานไม่เกิน 15 ปี

3) ประเทศภาคีความตกลง ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถบรรทุกและรถบริการสาธารณะ (Technical Inspection Certificate) ที่ออกโดยประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติความตกลงว่าด้วยการยอมรับมาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถที่ออกโดยรัฐบาลอาเซียน

4) รถบรรทุกที่ข้ามพรมแดนหรือผ่านแดนเข้ามาในดินแดนประเทศภาคีต้องทำประกันภัยบุคคลที่สาม

5) ประเทศภาคีต้องยอมรับใบอนุญาตขับรถยนต์ที่ออกโดยภาคีอื่น ซึ่งเป็นไปตามความตกลงการยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน

6) รถบรรทุกที่ข้ามพรมแดนหรือผ่านแดนเข้ามาในดินแดนประเทศภาคีจะต้องแสดงใบอนุญาตให้รถข้ามแดนหรือผ่านแดน (Vehicle Permit) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐของประเทศที่เจ้าของรถนำรถไปจดทะเบียนขอใบอนุญาตให้รถข้ามแดนหรือผ่านแดน โดยใบอนุญาตฯ มีอายุไม่เกิน 1 ปี และจำนวนใบอนุญาต ที่ออกให้กับผู้ประกอบการ ขึ้นอยู่กับสภาพตลาดการขนส่งทางถนน

7) ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกติดป้ายโฆษณาไว้ด้านบนตัวรถ ข้างรถ หลังรถ นอกเหนือไปจากป้ายแสดงชื่อกิจการ ประเทศ และเส้นทางที่ได้รับ อนุมัติให้ทำการขนส่ง ยกเว้นได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากประเทศ ภาควิชาที่เกี่ยวข้อง

8) ผู้ขับขี่และคนประจำรถต้องแสดงหนังสือเดินทางหรือเอกสาร การเดินทางระหว่างประเทศ ตลอดจนปฏิบัติตามกฎหมายการเข้าเมืองของ ประเทศที่อนุญาตให้นำรถข้ามแดนหรือผ่านแดน ตลอดจนกำหนดให้มีผู้ขับ รถจำนวน 2 คน สำหรับการเดินทางตั้งแต่ 300 กิโลเมตรขึ้นไป และผู้ขับขี่รถ ต้องสลับกันขับรถทุก ๆ 4 ชั่วโมง เพื่อลดความเหนื่อยล้าจากการขับขี่

9) ประเทศภาคีความตกลง จะมีการเจรจาโควตาจำนวนรถบรรทุก ที่อนุญาตให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน โดยพิจารณาจากกลไกตลาด และความสอดคล้องกับกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวก ในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการ อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

10) ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกต่างประเทศเข้ามาทำการขนส่งสินค้า ภายในประเทศ ยกเว้นได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษจากประเทศภาควิชา ที่เกี่ยวข้อง

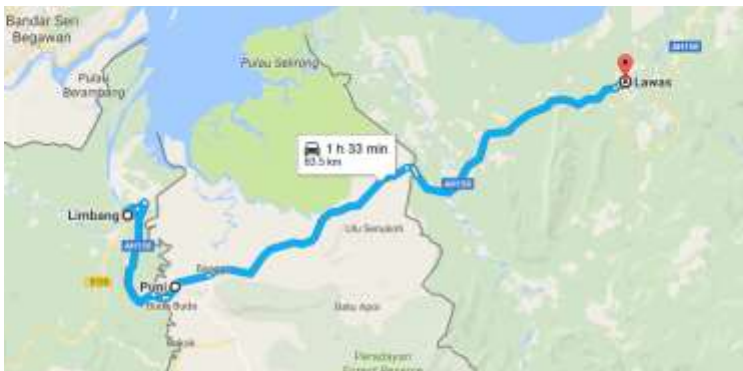
11) รายชื่อด่านพรมแดน และเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดน และผ่านแดนเป็นไปตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวก ในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยกรณีของบรูไน กำหนดให้ด่าน พรมแดนและเส้นทางอนุมัติอยู่บนทางหลวง AH 150 ได้แก่

- ด่านสุโงตูโจห์ (Sungai Tujoh) (บรูไน) เชื่อมกับด่านมิริ (Miri) รัฐซาราวัก มาเลเซีย และด่านกัวลาลูราห์ (Kuala Lurah) (บรูไน) เชื่อมกับด่านลิมบาง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย



เส้นทางจากสิงคโปร์ (บรูไน) กับด่านลิมบัง (รัฐซาราวัก) ตามแนว AH150

- ด่านปุนิ (Puni) (บรูไน) เชื่อมกับด่านลิมบัง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย และด่านลาบู (บรูไน) เชื่อมกับด่านลาวาส (Lawas) รัฐซาราวัก มาเลเซีย



เส้นทางจากด่านปุนิ (บรูไน) - ด่านลิมบัง (รัฐซาราวัก)
และด่านลาบู (บรูไน) - ด่านลาวาส (รัฐซาราวัก) ตามแนว AH150

12) อนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งของประเทศภาคีจัดตั้งสำนักงานผู้แทน (Representative Office) หรือแต่งตั้งตัวแทนกิจการ ในประเทศภาคีรายอื่นได้ ตลอดจนให้ว่าจ้างคนในท้องถิ่นทำงานในสำนักงานผู้แทนดังกล่าว

13) ประเทศภาคีต้องจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าและจัดเตรียมเจ้าหน้าที่ ลานจอดรถ ลานวางสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ให้เพียงพอต่อการดำเนินพิธีการศุลกากรเพื่อการนำเข้าและส่งออกตามจุดควบคุมที่กำหนด

14) การออกใบอนุญาตขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศภายใต้กรอบความตกลง ไม่ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าอันตราย (เช่น น้ำมัน ก๊าซ วัตถุไวไฟ ระเบิด ฯลฯ) สินค้าต้องห้าม และสินค้าต้องกักตุน

15) ให้คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee : NTTCC) ที่จัดตั้งขึ้นตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน เป็นผู้รับผิดชอบประสานงานภายใต้ความตกลงฉบับนี้

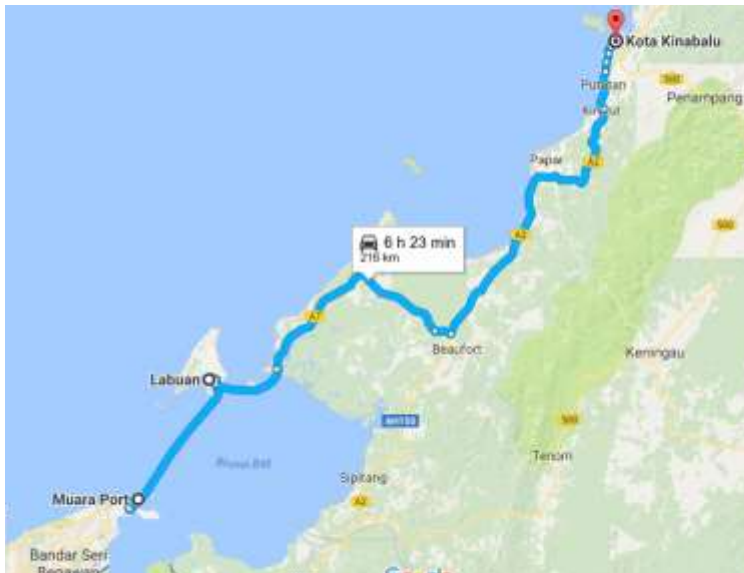
จากการศึกษาข้อมูลของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) พบว่า ในปี 2558 JPJ ออกใบอนุญาตจำนวน 979 ฉบับ ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนจากรัฐซาราวัก และรัฐซาบาห์ ขณะที่กรมการขนส่งทางถนนมาเลเซียออกใบอนุญาตจำนวน 61 ฉบับ ให้ผู้ประกอบการขนส่งจากบรูไน และรัฐซาราวัก ออกใบอนุญาตจำนวน 414 ฉบับ ให้ผู้ประกอบการขนส่งจากบรูไน และ 275 ฉบับ ให้ผู้ประกอบการขนส่งจากรัฐซาบาห์ ตามลำดับ

เส้นทางเดินรถที่ได้รับความนิยมมากในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นเส้นทางเชื่อมโยงเมืองสำคัญตามแนวทางหลวง AH 150 หรือ Pan Borneo Highway ได้แก่

-
- A map showing the travel route from Bintulu to Kota Kinabalu. The route is marked with a blue line and includes stops at Miri, Sandakan, and Bandar Seri Begawan. A callout box indicates a travel time of 10 h 17 min and a distance of 677 km. The map also shows the Sarawak and Sabah state boundaries, as well as the Ulu Tembeling National Park and the Ulu Tembeling Forest Reserve. The Google logo is visible at the bottom.

เส้นทาง AH150 หรือ Pan Borneo เป็นเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงระหว่าง
บรูไนกับบอร์เนียว และรัฐซาบฮ์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ ยังมีการให้บริการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับเรือ Ro-Ro Ferry ระหว่างเมืองมัวรา (บรูไน) กับเกาะลาบวน (ดินแดนของรัฐบาลกลางมาเลเซีย) ซึ่งเป็นจุดขนถ่ายสินค้าและรถยนต์เพื่อไปยังเมืองโคตาคินาบาลู รัฐซาบาห์ ประเทศมาเลเซีย



การขนส่งระหว่างบรูไนกับรัฐซาบาห์ สามารถใช้การขนส่งด้วยเรือ Ro-Ro Ferry มาถ่ายลำที่ เกาะลาบวน ดินแดนของรัฐบาลกลางมาเลเซีย

เอกสารที่พนักงานขับรถของกิจการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดนต้องสำแดงให้เจ้าหน้าที่ประจำด่านพรมแดนพิจารณาทุกๆ ครั้งเมื่อขนส่งสินค้าข้ามแดนหรือผ่านแดน ประกอบด้วย

- (1) หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถยนต์
- (2) หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์

- (3) กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่สาม
- (4) ใบอนุญาตให้รถข้ามแดนหรือผ่านแดน (Vehicle Permit) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐของประเทศ
- (5) แบบฟอร์มการนำเข้ารถเข้าและออกพรมแดนชั่วคราว
- (6) ใบขนสินค้าขาเข้า / ใบขนสินค้าขาออก / ใบขนสินค้าผ่านแดน (Customs Declarations)
- (7) ใบอนุญาตนำเข้า (กรณีสินค้าต้องจำกัดหรือสินค้าควบคุม เช่น อาหารฮาลาล ผัก ผลไม้ ไข่ เนื้อสัตว์ สินค้าประมง ข้าว น้ำตาล สิ่งพิมพ์ วัตถุกัมมันตรังสี รถยนต์ใช้แล้ว รถพ่วงใช้แล้ว เป็นต้น)
- (8) ใบกำกับราคา (Commercial Invoice)

2.4 กฎระเบียบที่สำคัญในการส่งออกและนำเข้า

กรณีการนำเข้าสินค้า

ผู้นำเข้าจะต้องชำระภาษีและยื่นเอกสารใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อกรมศุลกากรมาเลเซีย (Royal Malaysian Customs Department) ภายใต้ระบบ E-Customs พร้อมทั้งแสดงเอกสารประกอบอื่นๆ ประกอบการนำเข้า ได้แก่ ใบขนสินค้าขาเข้า (Customs Form No.1 หรือคนมาเลเซียเรียกชื่อว่า K1) ใบกำกับราคา (Commercial Invoice) ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) ใบรายการบรรจุสินค้า (Packing List) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) พร้อมทั้งแสดงใบอนุญาตนำเข้าสำหรับกรณีนำเข้าสินค้าควบคุมหรือสินค้าต้องจำกัด (Restricted Goods)

ตัวอย่างแบบฟอร์มใบอนุญาตนำเข้ามาเลเซีย (K1)

รายการสินค้าที่มาเลเซียกำหนดให้ต้องมีใบอนุญาตนำเข้า (Import License)

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตนำเข้า
ภาพยนตร์	กระทรวงมหาดไทย
ไซเรนและเครื่องส่งเสียงเตือนภัย อาวุธ วัตถุระเบิด	สำนักงานตำรวจมาเลเซีย
วัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง (กระเบื้อง ปูพื้น ท่อเซรามิก เครื่องสุขภัณฑ์ เซรามิก ซิเมนต์ กระจก แผ่นอลูมิเนียม เหล็กแผ่น เหล็กแท่ง ฯลฯ)	คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมก่อสร้าง กระทรวงโยธาธิการ
ยา เครื่องสำอาง ยาพิษ	กระทรวงสาธารณสุข
เหล็กแผ่น ท่อเหล็ก เคเบิล รถยนต์ จักรยานยนต์ ปั่นจั่น เศษพลาสติก เครื่องจักรกล เศษพลาสติก ยางใช้แล้ว น้ำตาล แป้งข้าวสาลี นม ดินเหนียว เคมีภัณฑ์ หมวกกันน็อก เครื่องถ่าย เอกสาร เครื่องพิมพ์ หมึกพิมพ์	สำนักงานควบคุมการนำเข้าและส่งออก กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและ อุตสาหกรรม

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตนำเข้า
เครื่องผลิตยา	
ข้าว ข้าวเปลือก	สำนักงานอุตสาหกรรมข้าว กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ ไข่ ไชมันพีช และสัตว์ สินค้าประมงสดและแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์นม ผัก ผลไม้ อาหาร กระป๋อง ฯลฯ	สำนักงานตรวจสอบและกักพืช (MAQIS) กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
ยาฆ่าแมลง สารกำจัดศัตรูพืช	กรมการเกษตร กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
สัตว์มีชีวิต และผลิตภัณฑ์จากสัตว์	กรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
กะหล่ำปลี เม็ดกาแฟ ที่นำเข้าภายใต้โควตา	สำนักงานตลาดการเกษตร กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรม
ผลิตภัณฑ์ยาสูบ	คณะกรรมการยาสูบ กระทรวงการเพาะปลูกและโคกภัณฑ์
วัตถุดิบและวัตถุดิบมันตรังสี	คณะกรรมการพลังงานปรมาณู
โทรศัพท์ โทรทัศน์ อุปกรณ์การสื่อสาร	กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม
ขยะพิษ เศษโลหะ เศษแบตเตอรี่	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ไม้ซุง ผลิตภัณฑ์ป่าไม้ สัตว์ป่า	กระทรวงวางแผนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม

ที่มา: www.mytradelink.gov.my

นอกจากนี้ มาเลเซียกำหนดสินค้าบางประเภทที่ห้ามนำเข้า ได้แก่ เหยี่ยวและชนบัตร์ปลอม วัตถุลามก เครื่องมือที่ก่อให้เกิดความไม่สงบในมาเลเซีย ไข่เต่า ปลาปิรันยา เงาะและลำไยที่นำเข้าจากฟิลิปปินส์และอินโดนีเซีย มีดปลอม เครื่องรับวิทยุที่สามารถรับส่งสัญญาณได้ช่วง 68-87 เมกะเฮิรตซ์ และ 108-174 เมกะเฮิรตซ์ เสื้อผ้าที่พิมพ์อักษรหรือภาพที่ขัดต่อศาสนาอิสลาม ปากกาหรือ

ดินสอที่คล้ายเข็มฉีดยา และเคมีพิช สินค้าปลอมและสินค้าละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

กรณีการส่งออกสินค้า

ผู้ส่งออกต้องยื่นเอกสารใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อกรมศุลกากรภายใต้ระบบ E-Customs พร้อมทั้งแสดงเอกสารประกอบอื่นๆ ประกอบการส่งออก ได้แก่ ใบขนสินค้าขาออก (Customs Form No.2 หรือ คนมาเลเซียเรียกชื่อว่า K2) ใบกำกับราคา (Commercial Invoice) ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) ใบรายการบรรจุสินค้า (Packing List) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) พร้อมทั้งแสดงใบอนุญาตส่งออกสำหรับกรณีนำเข้าสินค้าควบคุมหรือสินค้าต้องกักต

รายการสินค้าที่มาเลเซียกำหนดให้ต้องมีใบอนุญาตส่งออก (Export License)

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตส่งออก
น้ำตาล นม ผลิตภัณฑ์นม ชิเมนต์ กระเบื้องหลังคา อิฐ แท่งเหล็ก เศษเหล็ก เศษเหล็กที่ไม่เป็นสนิม เศษทองแดง เศษนิกเกิล เศษตะกั่ว เศษสังกะสี ดีบุก เศษดีบุก เศษแมกนีเซียม ฟิล์มภาพยนตร์ เคมีพิช	สำนักงานควบคุมการนำเข้าและส่งออก กระทรวงการต่างประเทศและอุตสาหกรรม
ยา	กระทรวงสาธารณสุข
สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ ไข่ ไขมันพืช และสัตว์ สินค้าประมงสดและแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์นม ผัก ผลไม้ อาหารกระป๋อง ฯลฯ	สำนักงานตรวจสอบและกักพืช (MAQIS) กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
สัตว์มีชีวิต และผลิตภัณฑ์จากสัตว์	กรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตส่งออก
มะละกอ มะเฟือง	สำนักงานตลาดการเกษตร กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรม
เมล็ดโกโก้	คณะกรรมการโกโก้แห่งมาเลเซีย
วัตถุดิบสมุนไพร และวัตถุดิบมันฝรั่งสี	คณะกรรมการพลังงานปรมานู
ขยะพืช	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ไม้ซุง ผลิตภัณฑ์ป่าไม้ สัตว์ป่า	กระทรวงวางแผนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม
ไม้ซุง และผลิตภัณฑ์ป่าไม้ที่ได้จากรัฐซาราวัก	บริษัท พัฒนาอุตสาหกรรมไม้แห่งซาราวัก จำกัด (Sarawak Timber Industry Development Corporation)
ผลิตภัณฑ์ประมงและผลิตภัณฑ์จากเนื้อสัตว์ที่ได้จากรัฐซาราวัก	กรมการเกษตรแห่งซาราวัก (Department of Agriculture Sarawak)

ที่มา: www.mytradelink.gov.my

ด้านที่อนุญาตให้ทำการส่งออกและนำเข้า

ด้านศุลกากรของมาเลเซียที่อนุญาตให้ทำการส่งออกและนำเข้าจะแบ่งตามรัฐ ได้แก่

รัฐเปลิส จำนวน 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านท่าเรือกัวลาเปลิส (Kuala Perlis) (ตรงข้ามด่านสตูล) (2) ด้านพรมแดนทางบกวังเกลียน (ตรงข้ามด่านวังประจัน) และ (3) ด้านพรมแดนทางบกปาดังเบซาร์ (ตรงข้ามด่านปาดังเบซาร์)

รัฐเคดาห์ จำนวน 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านพรมแดนทางบกบูกิตกาเยฮัตม (ตรงข้ามด่านสะเดา) (2) ด้านพรมแดนทางบกโกตาปูตรา ดูเรียนบุหรัง (ตรงข้ามด่านบ้านประกอบ) (3) ด้านท่าอากาศยานนานาชาติสุลต่าน अबดุลฮามิด (Airport Sultan Abdul Hamid)

รัฐกลันตัน จำนวน 2 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านพรมแดนทางบกบูเก๊ะบุงอ (ตรงข้ามด่านบูเก๊ะตา) และ (2) ด้านท่าเรือเป็งกอลันกูโบ (ตรงข้ามด่านตากใบ)

รัฐเปรัก จำนวน 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านพรมแดนทางบกกรันตูป็นยัง (ตรงข้ามด่านสุไหงโก-ลก) และ (2) ด้านพรมแดนทางบกบูกิตเบราฟพิท (Bukit Berapit) (ตรงข้ามกับด่านเบตง) และ (3) ด้านท่าอากาศยานนานาชาติอีโปห์

รัฐปีนัง จำนวน 4 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านนิคมอุตสาหกรรมปีนัง (2) ด้านท่าเรือปีนัง (3) ด้านท่าอากาศยานนานาชาติปีนัง และ (4) ด้านเขตปลอดอากรปีนัง

รัฐสลังงอร์ จำนวน 4 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านท่าอากาศยานนานาชาติอับดุลอาซิซชาห์ซูบัง (Sultan Abdul Aziz Shah Airport Subang) (2) ด้านท่าเรือฝั่งเหนือของท่าเรือคลัง (North Port) (3) ด้านท่าเรือฝั่งตะวันตกของท่าเรือคลัง (West Port) และ (4) ด้านท่าเรือฝั่งใต้ของท่าเรือคลัง (South Port)

รัฐเนอเกอรีเซิมบีลัน (Negeri Sembilan) จำนวน 2 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านท่าเรือดิกสัน และ (2) ด้านท่าเรือบกแห่งเซเรมบัน (Seremban)

รัฐมะละกา (Malacca) จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านท่าอากาศยานนานาชาติมะละกา (2) ด้านท่าเรือกัวลาลิงกิ (Kuala Linggi) (3) ด้านท่าเรือบันดาร์ (Bandar) (4) ด้านท่าเรือตันหยงโรอาร์ (Tanjung Roar) (5) ด้านนิคมอุตสาหกรรมสโตนบาร์ธ

รัฐยะโฮร์ (Johor) จำนวน 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านเขตปลอดอากรท่าเรือยะโฮร์ (Johor Port Free Zone) (2) ด้านพรมแดนทางบกสุลต่านอิสกันดาร์ และ (3) ด้านพรมแดนทางบกสุลต่านอาร์บูบาการ์ (Sultan Abu Bakar)

รัฐปาหัง (Pahang) จำนวน 2 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านท่าเรือกวนตัน และ (2) ด้านท่าอากาศยานนานาชาติคาเมรอนไฮแลนด์ (Cameron Highland)

รัฐตรังกานู (Terengganu) จำนวน 2 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านท่าเรือเคมาแมน (Kemaman) และ (2) ด้านท่าเรือเคอร์เทห์ (Kerteh)

รัฐซาราวัก (Sarawak) จำนวน 6 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านท่าอากาศยานนานาชาติกูชิง (Kuching) (2) ด้านพรมแดนทางบกมิริ (Miri) (3) ด้านท่าเรือบินตูลู (Bintulu) (4) ด้านท่าเรือซิบู (Sibu) (5) ด้านท่าเรือตันหยงสวี่ท (Tanjung Sweet) (6) ด้านพรมแดนทางบกกลิมบาง และ (7) ด้านพรมแดนทางบกลาวาส (Lawas)

รัฐซาบารห์ (Sabah) จำนวน 6 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านท่าอากาศยานนานาชาติโคตาคินาบาลู (2) ด้านท่าเรือเซปังการ์ (Sepanggar) (3) ด้านท่าเรือโคตาคินาบาลู (4) ด้านท่าเรือเมนัมบอค (Menumbok) (5) ด้านท่าเรือสิปีตัง (Sipitang) (5) ด้านท่าเรือเซมพอร์นา (Semporna Station) และ (6) ด้านท่าเรือลาฮัดดาตู (Lahad Datu)



การให้บริการขนส่ง ณ ท่าเรือ Ro-Ro Ramp Terminal ที่ท่าเรือเมนัมบอค รัฐซาบารห์

ดินแดนของรัฐบาลกลางมาเลเซีย จำนวน 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ (KLIA) (2) ด้านท่าเรือเกาะลาบวน และ (3) ด้านท่าอากาศยานนานาชาติเกาะลาบวน



การให้บริการขนส่ง ณ ท่าเรือ Ro-Ro Ramp Terminal ที่เกาะลาบวน ประเทศมาเลเซีย

2.5 ขั้นตอนและระยะเวลาในการข้ามแดน

ในส่วนของการขนส่งระหว่างไทยกับมาเลเซีย พบว่า ระยะเวลาในการผ่านแดนตั้งแต่รถบรรทุกสินค้าเดินทางมาถึงด่านสะเดาจนออกจากด่านบูกิตกายูฮิตัม ใช้เวลาประมาณ 2 ถึง 6 ชั่วโมง ขึ้นอยู่กับลักษณะสินค้า ปริมาณรถข้ามแดน และปริมาณเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการ

ขณะเดียวกัน หากเป็นการขนส่งสินค้าทั่วไป (เครื่องจักร อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องคอมพิวเตอร์ ชิ้นส่วนยานยนต์) ทางเรือไปยังท่าเรือคลัง (Port Klang) ในกรณีของการนำเข้าสินค้า จากข้อมูล Trade Across Borders ที่จัดทำโดยธนาคารโลก พบว่า ในปี 2558 มาเลเซียใช้ระยะเวลาในการตรวจ

ปล่อยสินค้าทั่วไปประมาณ 10 ชั่วโมง (กรณีของสิงคโปร์ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง กรณีไทยใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง กรณีฟิลิปปินส์ใช้เวลาประมาณ 96 ชั่วโมง กรณีบรูไนใช้เวลาประมาณ 130 ชั่วโมง และกรณีอินโดนีเซียใช้เวลาประมาณ 140 ชั่วโมง)

2.6 ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งระหว่างประเทศ

ค่าขนส่งสินค้าทางถนนและรวมค่าบริการจัดการในการผ่านด่านศุลกากรจากประเทศไทยไปยังมาเลเซียมีค่าใช้จ่าย ดังนี้

(1) กรุงเทพฯ – กัวลาลัมเปอร์ กรณีขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต คิดค่าใช้จ่ายประมาณ 35,000 บาท และตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต คิดค่าใช้จ่ายประมาณ 40,000 บาท

(2) กรุงเทพฯ – ปีนัง กรณีขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต คิดค่าใช้จ่ายประมาณ 32,000 บาท และตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต คิดค่าใช้จ่ายประมาณ 39,000 บาท

นอกจากนี้ จากการศึกษาอัตราค่าขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งในมาเลเซียในปี 2560 ได้แก่ Rani Transport เว็บไซต์ www.ranilorry.com ที่มีฐานการให้บริการอยู่บริเวณท่าเรือคลัง (Port Klang) รัฐสลังงอร์ พบว่ามีการกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต (ไม่รวมค่าประกันภัย และไม่รวมค่าล่วงเวลา) ดังนี้

ปลายทาง	อัตราค่าขนส่งจาก Port Klang (ริงกิต)
ท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์	700
ท่าเรือกวนตัน รัฐปาหัง	1,300
รัฐยะโฮร์ (ชายแดนมาเลเซียกับสิงคโปร์)	1,600

ปลายทาง	อัตราค่าขนส่งจาก Port Klang (ริงกิต)
ท่าเรือปีนัง / Butterworth	1,700
รัฐเคดาห์ (ติดกับชายแดนด้านสะเตา จ.สงขลา)	1,900
รัฐปะลิส (ติดกับชายแดนด้านวังประจัน จ.สตูล)	2,000
รัฐกลันตัน (ติดกับชายแดนด้านสุไหงโก-ลก จ.นราธิวาส)	2,100

บทที่ 3

เส้นทางการขนส่งสินค้า

3.1 เส้นทางการหลักที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ

เนื่องจากมาเลเซียเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับไทย ปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับมาเลเซียใช้ทั้งการขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางท่อ

การขนส่งทางอากาศ

ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศ การขนส่งระหว่างไทยกับมาเลเซียมีเที่ยวบินตรงขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังเมืองสำคัญต่างๆ ของมาเลเซีย ได้แก่ กรุงกัวลาลัมเปอร์ เมืองยะโฮบาห์รู (รัฐยะโฮร์) เมืองโคตาคินาบาลู (รัฐซาบาห์) เมืองกูชิง (รัฐซาราวัก) เมืองปีนัง (รัฐปีนัง) และยังมีเที่ยวบินตรงระหว่างท่าอากาศยานหาดใหญ่กับกรุงกัวลาลัมเปอร์ และเมืองยะโฮบาห์รู และเมืองสำคัญอื่นๆ เช่น เชียงใหม่ กับกรุงกัวลาลัมเปอร์ และเมืองปีนัง เป็นต้น โดยสายการบินสำคัญที่ให้บริการ ได้แก่ การบินไทย ไทยสมายล์ แอร์เอเชีย เป็นต้น ที่ผ่านมามีสินค้าที่ไทยส่งออกปามาเลเซียที่ใช้บริการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ อัญมณีและเครื่องประดับ เป็นต้น

การขนส่งทางทะเล

การขนส่งทางทะเลจากไทยไปยังประเทศมาเลเซียสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท

(1) กรณีการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับท่าเรือในคาบสมุทรมลายู โดยปัจจุบันมีการให้บริการเดินเรือประจำเส้นทางโดยตรงระหว่างไทยไปยังเมืองท่าต่างๆ ของมาเลเซีย (ฝั่งคาบสมุทรมลายู) ได้แก่

- เส้นทางระหว่างท่าเรือกรุงเทพ กับ ท่าเรือคลัง โดยมีบริการเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ประจำเส้นทาง ได้แก่ RCL, Samudera Shipping Line (SSL), Evergreen, ANL เป็นต้น
- เส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง กับ ท่าเรือคลัง โดยมีบริการเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ประจำเส้นทาง เช่น RCL, PIL, Samudera Shipping Line (SSL), Mitsui OSK Lines, Evergreen, APL, CMA-CGM เป็นต้น
- เส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง กับ ท่าเรือตันจงเปเลปัส (Tanjung Pelepas Port) โดยมีบริการเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ประจำเส้นทาง ได้แก่ Evergreen เป็นต้น
- เส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือปีนัง โดยมีบริการเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ประจำเส้นทาง ได้แก่ Mitsui OSK Lines, Evergreen เป็นต้น
- เส้นทางระหว่างท่าเรือกันตัง (จ.ตรัง) กับท่าเรือคลัง ฝั่งตะวันตก (West Port) โดยมีบริการเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ประจำเส้นทาง เช่น RCL เป็นต้น
- เส้นทางระหว่างท่าเรือกันตัง (จ.ตรัง) กับ ท่าเรือปีนัง โดยมีบริการเรือประจำเส้นทางบรรทุกยางพารา ไม้ยางพาราแปรรูป ถ่านหิน และแร่ใยหิน

(2) กรณีการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับมาเลเซียฝั่งตะวันออก ซึ่งประกอบด้วยรัฐซาราวัก กับ รัฐซาบฮ์ พบว่า ปัจจุบันยังไม่มีบริการเดินเรือประจำเส้นทางระหว่างไทยกับมาเลเซียฝั่งตะวันออก โดยสินค้าส่วนใหญ่

จะขนส่งจากไทยไปสิงคโปร์ และใช้สิงคโปร์เป็นท่าเรือศูนย์กลางเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Port) ผ่านแดนของไทยไปมาเลเซียฝั่งตะวันออก รวมถึงการให้บริการเดินเรือจากท่าเรือคลัง (Port Klang) ไปยังท่าเรือของมาเลเซียฝั่งตะวันออก

ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มาเลเซียมีท่าเรือขนาดใหญ่ที่อยู่ภายใต้การดูแลของรัฐบาลกลางมาเลเซีย ได้แก่ (1) Port Klang บริหารงานโดยบริษัท นอร์ธพอร์ต จำกัด และ บริษัท เวสต์พอร์ต จำกัด (2) Johor Port บริหารงานโดยบริษัท ท่าเรือยะโฮร์ จำกัด (3) Port of Tanjung Pelapas บริหารงานโดยบริษัท ท่าเรือตันจงเปลาปัส จำกัด (4) Kuantan Port บริหารงานโดยบริษัท กวนตันพอร์ตคอนโซเตียม จำกัด (5) Penang Port บริหารงานโดยบริษัท ท่าเรือปีนัง จำกัด (6) Bintulu Port บริหารงานโดยบริษัท ท่าเรือบินทูลู จำกัด และ (7) Kemaman Port บริหารงานโดยการท่าเรือเคมามัน

นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของรัฐซาราวัก และรัฐซาบาห์ ประกอบด้วย

ท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของรัฐซาราวัก ได้แก่ (1) Kuching Port เป็นท่าเรือภูมิภาคและอยู่ใกล้กับอุตสาหกรรม เป็นของรัฐบาลแห่งรัฐซาราวัก บริหารงานโดยการท่าเรือแห่งกูชิง (2) Miri Port เป็นท่าเรือชายฝั่ง บริหารงานโดยการท่าเรือแห่งมิริ และ (3) Rejan Port (หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่าท่าเรือ Sibul) บริหารงานโดยการท่าเรือแห่งรจัน ซึ่งเป็นท่าเรือแม่น้ำ

ท่าเรือที่อยู่ภายใต้การดูแลของรัฐซาบาห์ ได้แก่ (1) Sapangar Bay Container Port (2) Sapangar Bay Oil Terminal (3) Kota Kinabalu Port (4) Kudat Port (5) Sandakan Port (6) Tawau Port (7) Lahad Datu Port

และ (8) Kunak Port โดยท่าเรือทั้งหมดบริหารงานโดยบริษัท ท่าเรือซาบาห์ จำกัด



Sapangar Bay Container Terminal อยู่ชานเมืองโคตาคินาบาลู รัฐซาบาห์

นอกจากนี้ ประเทศมาเลเซียยังมีภาคเอกชนจัดตั้งลานวางตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) อยู่ในรัฐที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย เพื่อใช้ในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า บรรจุสินค้าเข้าออกจากรถบรรทุก ก่อนนำส่งเข้าประเทศมาเลเซีย เช่น

รัฐเคดาห์ (อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านสะเตา) มีบริการโลจิสติกส์และลานวางตู้คอนเทนเนอร์ที่สำคัญตั้งอยู่ย่านบูกิตกายูอิติม เช่น Mayglobe Utara, EHU Global Logistics System, EH Leet, EH Utara, Ibrahim Hashim Transport, Kontena Nasional, MISC Haulage Services, Meisho Enterprise, Sh Freight Services, Schenker Kulim Container Yard, TMT Logistics and Lenang Maju ขณะที่ฝั่งไทยมีผู้ประกอบการไทยจัดตั้งท่าเรือบก (ICD) ณ อำเภอสะเตา เช่น Petikemas (กิจการร่วมทุนไทยกับมาเลเซีย) ขนาดพื้นที่ 24,000 ตร.ม.

รัฐกลันตัน (อยู่ฝั่งตรงข้ามด้านสุโหงโก-ลก) มีบริการโลจิสติกส์และ
ลานวางตู้คอนเทนเนอร์ที่สำคัญตั้งอยู่ย่านรันตูปันยัง เช่น Doe Enterprise,
Egen Penghantaar Rantau, Mitra Enterprise

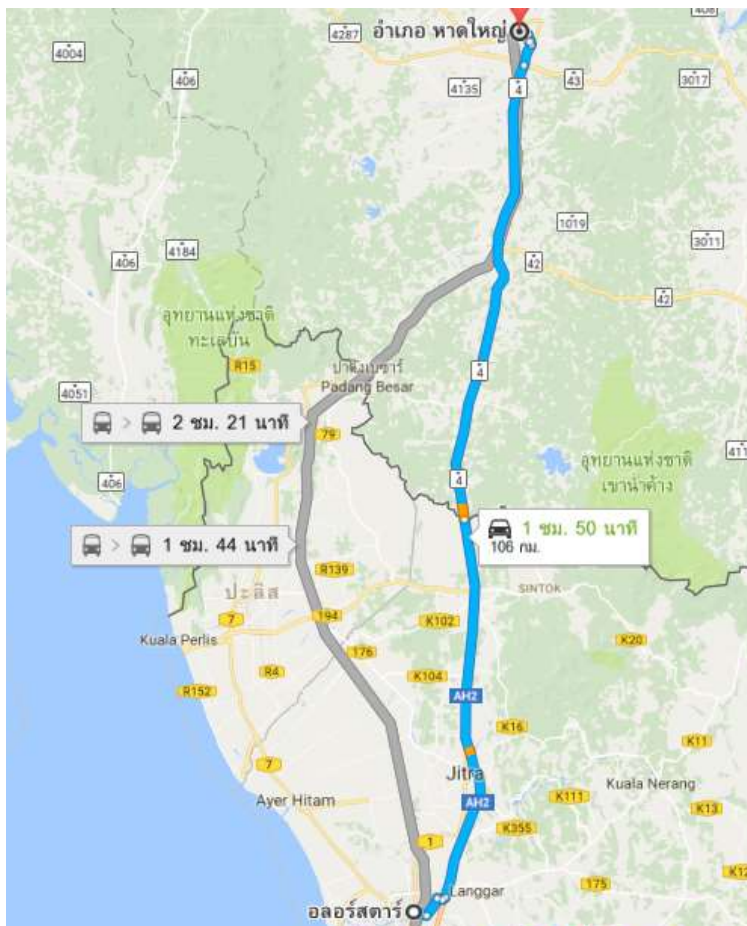
การขนส่งทางถนน

ประเทศมาเลเซียมีพรมแดนทางถนนเชื่อมกับประเทศไทย ประเทศ
สิงคโปร์ ประเทศบรูไน และประเทศอินโดนีเซีย

เส้นทางการขนส่งทางถนนสายหลักในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
ไทยกับประเทศมาเลเซีย อยู่บนทางหลวง AH2 ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงระหว่าง

(1) ด้านพรมแดนสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา กับด้าน
พรมแดนบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์ เป็นการเชื่อมโยงบนทางหลวง AH2 (ของไทย
เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4) ซึ่งเป็นเส้นทางสายสำคัญที่สุดสำหรับ
การค้าและการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับมาเลเซีย

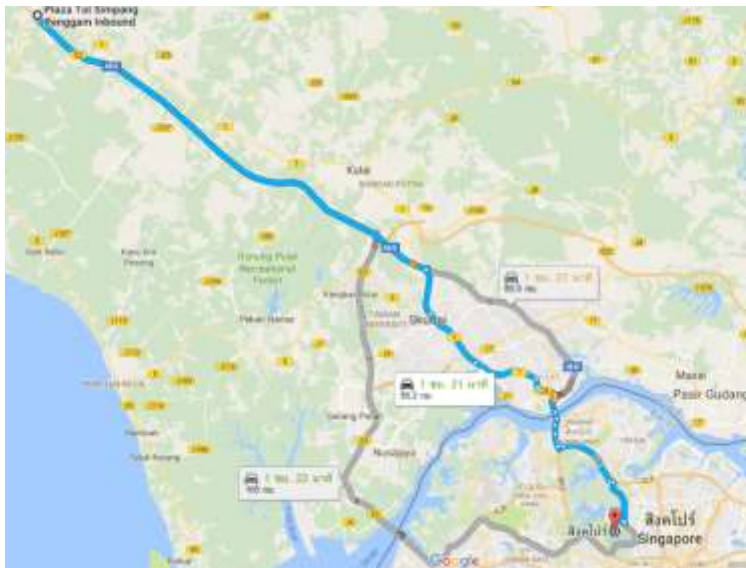
(2) ด้านพรมแดนปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา คู่กับ
ด้านปาดังเบซาร์ ICQs Facilities รัฐปะลิส เชื่อมการขนส่งระหว่างกันด้วย
เส้นทางรถไฟ และทางหลวงของไทยหมายเลข 4054 กับทางหลวงมาเลเซีย
หมายเลข 7



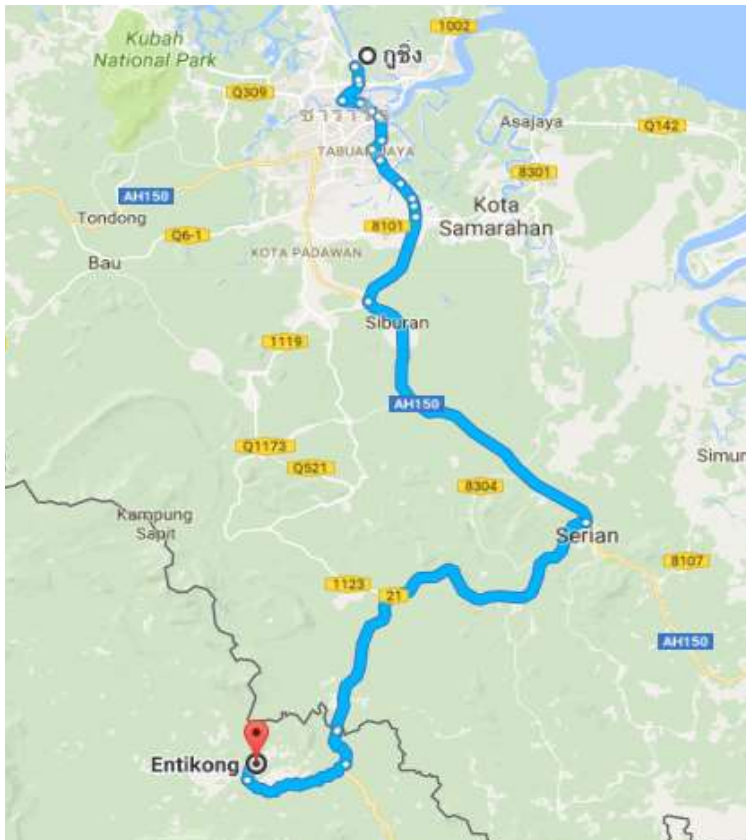
(3) ด้านพรมแดนสุโงโก-ลก จังหวัดนราธิวาส กับด่านรันตูปันยัง (Rantau Panjung) อำเภอปาเซมัส รัฐกลันตัน เชื่อมการขนส่งระหว่างกัน ด้วยทางหลวงของไทยหมายเลข 42 ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-มาเลเซีย (แม่น้ำโกลก) ผ่านเข้าสู่ทางหลวงของมาเลเซียหมายเลข 3 หรือเส้นทาง AH18



เส้นทางการขนส่งทางถนนสายหลักในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศมาเลเซียกับประเทศสิงคโปร์ เป็นการเชื่อมโยงผ่านช่องทางด่านพรมแดนสุดต่านอิสกันดาร์ (Sultan Iskandar CIQ หรือเรียกว่า JB Sentral) เชื่อมการขนส่งผ่านถนนสายยะโฮร์ – สิงคโปร์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง AH2 เข้าสู่ด่านวู้ดแลนด์ (Woodlands) ประเทศสิงคโปร์ โดยเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักที่ประชาชนของมาเลเซียและสิงคโปร์ใช้ในการสัญจรระหว่างกัน และใช้ขนส่งสินค้าระหว่างกัน และอีกช่องทางคือด่านพรมแดนสุดต่านอับูบาการ์ (Sultan Abu Bakar) รัฐยะโฮร์ กับด่าน Tuas ประเทศสิงคโปร์ เชื่อมการขนส่งผ่านทางด่วนแห่งที่ 2 (Second Link Expressway) ด้วยเส้นทาง E3 ของมาเลเซีย กับเส้นทาง AYE ของสิงคโปร์

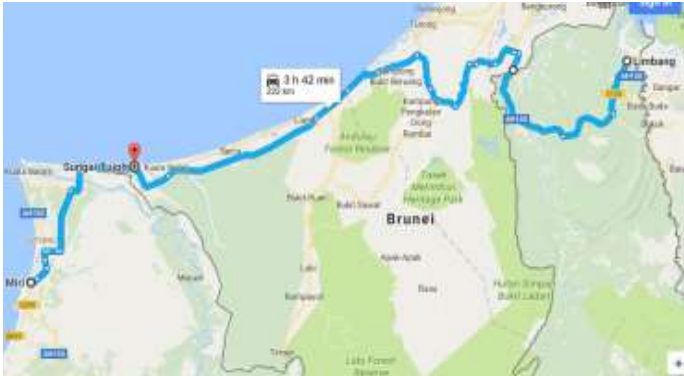


เส้นทางการขนส่งทางถนนสายหลักในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศมาเลเซีย (รัฐซาราวัก) กับประเทศอินโดนีเซีย (จังหวัดกาลิมันตันตะวันตก) เป็นการเชื่อมโยงผ่านช่องทางด่านเตอบดู (Tebedu) รัฐซาราวัก มาเลเซีย กับด่านเอนติง (Entikong) จังหวัดกาลิมันตันตะวันตก โดยการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าส่วนใหญ่เป็นการเชื่อมต่อระหว่างเมืองเอกของรัฐซาราวัก คือ เมืองกูชิง (Kuching) กับเมืองเอกของจังหวัดกาลิมันตันตะวันตก คือ เมืองปอนตียานัก (Pontianak) โดยใช้ทางหลวง AH150 แล้วแยกสู่ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 21 และเข้าสู่ด่านเอนติง จังหวัดกาลิมันตันตะวันตก ประเทศอินโดนีเซีย



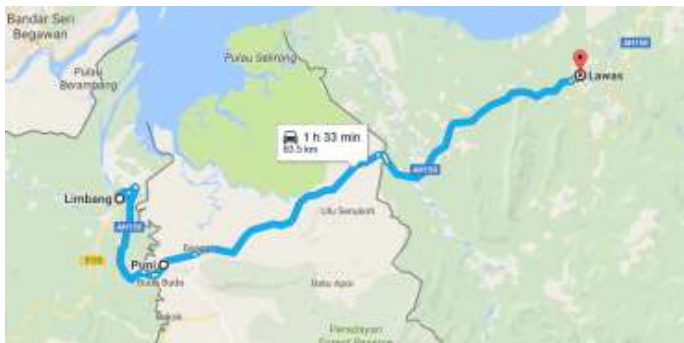
เส้นทางการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศสายหลักในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศบรูไนกับประเทศมาเลเซียอยู่บนทางหลวง AH 150 ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงระหว่าง

- ด้านสุไหงตุจือห์ (Sungai Tujoh) (บรูไน) เชื่อมกับด้านมิรี (Miri) รัฐซาราวัก มาเลเซีย และด้านกัวลาลูราห์ (Kuala Lurah) (บรูไน) เชื่อมกับด้านลิมบัง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย



เส้นทางจากสิงคโปร์ (บรูไน) กับด่านลิมบัง (รัฐซาราวัก) ตามแนว AH150

- ด่านปุนิ (Puni) (บรูไน) เชื่อมกับด่านลิมบัง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย และด่านลาบาส (Lawas) เชื่อมกับด่านลาบาส (Lawas) รัฐซาราวัก มาเลเซีย



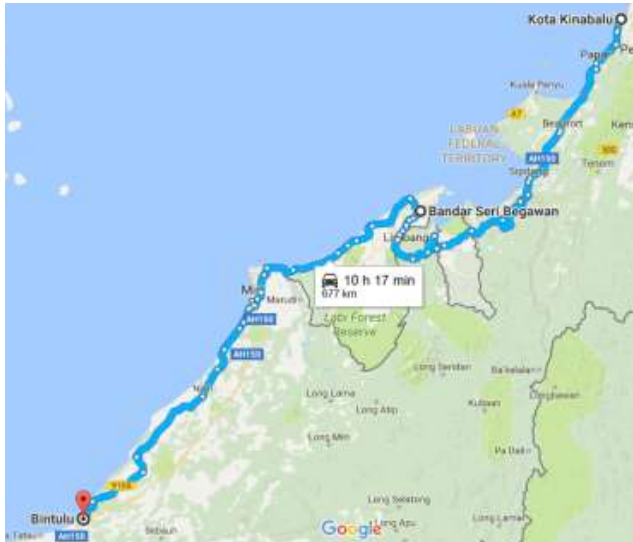
เส้นทางจากด่านลิมบัง กับด่านลาบาส (Lawas) รัฐซาราวัก มาเลเซีย ตามแนว AH150

จากข้อมูลของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย พบว่า ในปี 2558 JPJ ออกใบอนุญาตจำนวน 979 ฉบับ ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนจากรัฐซาราวัก

และรัฐซาบาร์ ขณะที่ยกกรรมการขนส่งทางถนนมาเลเซียออกใบอนุญาตจำนวน 61 ฉบับ ให้ผู้ประกอบการขนส่งจากบรูไน และรัฐซาราวักออกใบอนุญาตจำนวน 414 ฉบับ ให้ผู้ประกอบการขนส่งจากบรูไน และ 275 ฉบับ ให้ผู้ประกอบการขนส่งจากรัฐซาบาร์ ตามลำดับ

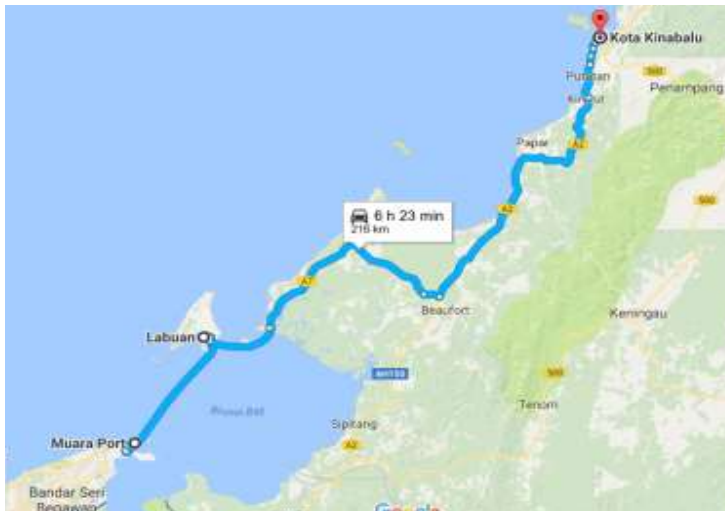
เส้นทางเดินรถที่ได้รับความนิยมมากในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นเส้นทางเชื่อมโยงเมืองสำคัญตามแนวทางหลวง AH 150 หรือ Pan Borneo Highway ได้แก่

- เส้นทางระหว่างเมืองโคตาคินาบาลู (รัฐซาบาร์) กับกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) (ขับรถผ่านรัฐซาราวัก มาเลเซีย)
- เส้นทางระหว่างกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) กับเมืองมิริ เมืองบิณฑูลู (รัฐซาราวัก มาเลเซีย)
- เส้นทางระหว่างเมืองลาวาส เมืองลิมบาง (รัฐซาราวัก มาเลเซีย) ผ่านเมืองเทมบูรง (บรูไน)



เส้นทาง AH150 หรือ Pan Borneo เป็นเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงระหว่าง
บรูไนกับรัฐซาราวัก และรัฐซาบาห์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ ยังมีการให้บริการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับเรือ Ro-Ro Ferry ระหว่างเมืองมัวรา (บรูไน) กับเกาะลาบวน (ดินแดนของรัฐบาลกลางมาเลเซีย) ซึ่งเป็นจุดขนถ่ายสินค้าและรถยนต์เพื่อไปยังเมืองโคตาคินาบาลู รัฐซาบาห์ ประเทศมาเลเซีย



การขนส่งระหว่างบรูไนกับรัฐซาบารห์ สามารถใช้การขนส่งด้วยเรือ Ro-Ro Ferry มาถ่ายลำที่
เกาะลาบวน ดินแดนของรัฐบาลกลางมาเลเซีย

3.2 ความเป็นไปได้ในการติดตามยานพาหนะด้วย GPS/RFID

ประเทศมาเลเซียนำ GPS และ RFID มาใช้ในการติดตามการขนส่ง โดย
นับตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา SPAD กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะทุกคันต้อง
ติดตั้ง GPS นอกจากนี้ มาเลเซียโดยคณะกรรมการสื่อสารโทรคมนาคมและ
มัลติมีเดียของ มาเลเซีย (Malaysian Communications and Multimedia
Commission) ยังสนับสนุนการนำ RFID มาใช้ในการตรวจสอบย้อนกลับสินค้า
ที่ผลิตขึ้นในมาเลเซีย โดยความถี่ของ RFID ที่อนุญาตให้ใช้ในมาเลเซียอยู่
ในช่วง 919-923 MHz. ซึ่งเป็นความถี่ที่อนุญาตให้ใช้ได้ (สำหรับไทยอนุญาต
ให้ใช้ความถี่ 920 – 925 MHz.)

บทที่ 4

สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการ

4.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์

โครงสร้างอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในมาเลเซียเป็นตลาดที่มีการแข่งขันสูงและมีผู้ประกอบการจำนวนมาก โดยไม่มีผู้ประกอบการรายใดรายหนึ่งที่มีส่วนแบ่งตลาดมากจนเกิดการผูกขาด (Highly Competitive and Fragmented Industry) เนื่องจากมาเลเซียมีข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการขนส่งภายในประเทศที่เป็นชนชาติมาเลเซียซึ่งมีน้อย ประกอบกับความต้องการบริการขนส่งของมาเลเซียยังคงมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง กลยุทธ์สำคัญที่ผู้ประกอบการรายใหม่ใช้เพื่อแย่งส่วนแบ่งตลาดมักใช้การตัดราคาคู่แข่งและการจับกลุ่มลูกค้าเฉพาะราย เช่น การจับกลุ่มลูกค้ารายย่อย การจับกลุ่มลูกค้าที่เป็นบริษัทข้ามชาติ การจับกลุ่มลูกค้าที่ขนส่งข้ามแดนระหว่างมาเลเซียกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ในมาเลเซียจะตั้งสำนักงานอยู่บริเวณรัฐสลังงอร์ รัฐยะโฮร์ และกรุงกัวลาลัมเปอร์ ซึ่งเป็นย่านศูนย์กลางอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และโลจิสติกส์ของประเทศ

นอกจากนี้ ยังพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่มักมีการขยายขอบเขตการให้บริการครอบคลุมกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มที่ต่อเนื่องจากการขนส่งสินค้าทางถนน ได้แก่ บริการรับกระจายสินค้า คลังสินค้า ตัวแทนรับจัดการขนส่ง บริการที่ปรึกษาโลจิสติกส์ รับจ้างบริหารจัดการงานโลจิสติกส์สำหรับลูกค้า และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ตลอดจนบริหารจัดการส่งสินค้าให้กับผู้บริหารตลาดกลางอิเล็กทรอนิกส์ (e-commerce) ซึ่งเป็นกระแสที่เติบโตสูงขึ้นในมาเลเซียและภูมิภาคเอเชีย เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันแรงกดดันจากการแข่งขันและสภาพเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศที่ชะลอตัวส่งผลให้

กิจการขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศมาเลเซียมีการยุบรวมกิจการกันเป็นจำนวนมาก ในขณะเดียวกันกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพก็มุ่งขยายการค้าเน้นธุรกิจไปยังต่างประเทศที่มีอัตราการเติบโตสูง อาทิ เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม จีน เอเชียใต้ และตะวันออกกลาง เป็นต้น

4.2 สถิติและข้อมูลของผู้ผลิตจัดลำดับตามหมวดธุรกิจที่มีรายได้ สูงสุด 10 อันดับแรก

จากข้อมูลของบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย พบว่า กิจการที่มีรายได้มากที่สุด 10 อันดับแรกของมาเลเซียในปี 2559 ได้แก่

- 1) **Maybank** ดำเนินธุรกิจธนาคาร ธุรกิจหลักทรัพย์ ประกันภัย Maybank 
เป็นธนาคารที่มีทุนจดทะเบียน มีทรัพย์สิน และมีรายได้มากที่สุด ในมาเลเซีย และเป็นหนึ่งในธนาคารขนาดใหญ่ที่สุดในอาเซียน โดยมีหลายสาขาในมาเลเซียและต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม ปากีสถาน อินเดีย อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ฮองกง บาห์เรน เป็นต้น รวมทั้งยังได้ร่วมทุนในการเปิดธุรกิจหลักทรัพย์ในไทย
- 2) **Tenaga Nasional Berhad (TNB)** 
เป็นธุรกิจผลิต จัดส่ง จำหน่ายไฟฟ้า และทดสอบระบบผลิตและก่อสร้าง
โรงไฟฟ้ารายใหญ่ที่สุดในมาเลเซียและรายใหญ่ที่สุดในอาเซียน และเป็นผู้ผูกขาดการผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าในมาเลเซียฝั่งคาบสมุทรมลายู นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนในต่างประเทศ เช่น อินโดนีเซีย อินเดีย ปากีสถาน และมอริเชียส

- 3) **Public Bank Berhad** เป็นธนาคารที่มีสินทรัพย์และรายได้มากเป็นอันดับสองของมาเลเซียรองจาก Maybank โดย Public Bank ให้บริการทางการเงินในมาเลเซียและภูมิภาคเอเชีย เช่น ฮองกง จีน ศรีลังกา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม
- 4) **CIMB Group** ดำเนินธุรกิจธนาคาร และเป็นธนาคารพาณิชย์ที่มีสินทรัพย์และรายได้มากเป็นอันดับสามของมาเลเซีย และเป็นธนาคารที่มีนโยบายขยายตลาดเชิงรุกด้านบริการทางการเงิน ประกันภัย หลักทรัพย์ และบริการสนับสนุนการลงทุนในอาเซียน อีกทั้งเป็นหนึ่งในธนาคารอิสลามที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก และมีการจัดตั้งสาขาและร่วมทุนกับหุ้นส่วนในประเทศต่างๆ เพื่อขยายธุรกิจ เช่น ไทย อินโดนีเซีย สิงคโปร์ เมียนมา กัมพูชา จีน ฮองกง ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย เกาหลีใต้ อินเดีย ศรีลังกา สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา
- 5) **Sime Darby Berhad** เป็นบริษัทข้ามชาติสัญชาติมาเลเซียที่สำคัญ โดยดำเนินธุรกิจครอบคลุมหลากหลายสาขา ได้แก่ ปศุสัตว์และผลิตน้ำมันปาล์มและยางพาราในมาเลเซีย อินโดนีเซีย และไลบีเรีย พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม จีน และออสเตรเลีย ประกอบธุรกิจซื้อขายรถบรรทุกและรถที่ใช้ในอุตสาหกรรม (รถยก รถบดถนน) และเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศ เปิดโรงเรียนการแพทย์และ



สุขภาพ ร่วมทุนกับ Tesco เปิดธุรกิจไฮเปอร์มาร์ทในมาเลเซีย
ตลอดจนดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์โดย Siam Darby ลงทุนบริหาร
จัดการท่าเรือและขนส่งในมณฑลชานตง ประเทศจีน

- 6) **Axiata Group Berhad** ดำเนินธุรกิจ
สื่อสาร และเป็นกิจการสื่อสารรายใหญ่
ที่สุดในมาเลเซีย มีผู้ใช้บริการกว่า 260 ล้านราย ตลอดจนได้ขยายการลงทุนในธุรกิจสื่อสารในหลาย
ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย ศรีลังกา บังคลาเทศ กัมพูชา
อินเดีย สิงคโปร์ และปากีสถาน 
- 7) **Genting Group** ดำเนินธุรกิจ
ครอบคลุมหลายสาขา อาทิ 
โรงแรมที่พัก คาสิโน สถานบันเทิง สวนสนุก เกษตรกรรม ผลิต
และจำหน่ายไฟฟ้า ผลิตน้ำมันและก๊าซ
- 8) **Petronas Chemicals Group Berhad**
เป็นผู้ดำเนินการในธุรกิจผลิตและจำหน่ายปิโตรเคมี
และเคมีภัณฑ์ เช่น โอเลฟินส์ โพลีเมอร์
ปุ๋ยเคมี เมทานอล ฯลฯ และเป็นหนึ่งใน
ธุรกิจปิโตรเคมีที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน 
- 9) **MISC Berhad** เป็นกิจการในเครือ
ของ Petronas ผู้นำในธุรกิจสายการ
เดินเรือของมาเลเซีย โดยมีกองเรือพาณิชย์รวมกันกว่า 120 ลำ
ตลอดจนดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ
ได้แก่ ตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง คลังสินค้า โรงเรียนพาณิชย์นาวี
จำหน่ายรถทวลากที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ อยู่ต่อและซ่อมเรือ
การก่อสร้างแท่นขุดเจาะและสิ่งก่อสร้างลอยน้ำ 

10) Felda Global Venture Holdings



เป็นธุรกิจที่มีการผลิตสินค้าและบริการที่หลากหลาย มีธุรกิจหลัก ได้แก่ การปลูกและผลิตน้ำมันปาล์ม ซึ่ง FGV เป็นผู้นำโลกในการผลิตน้ำมันปาล์ม ยางพารา ถั่วเหลือง น้ำตาล แบบครบวงจร ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ นอกจากนี้ยังมีธุรกิจวิจัยพัฒนาด้านการเกษตร บริการการตลาด การขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับน้ำมันปาล์ม ยางพารา และสินค้าเกษตร โดยปัจจุบัน FGV มีการลงทุนในมาเลเซีย อินโดนีเซีย จีน ตุรกี แอฟริกาใต้ สหรัฐอเมริกา โดยในส่วนธุรกิจโลจิสติกส์ FGV ได้จัดตั้งบริษัทลูก ได้แก่ (1) Felda Transport Service Sdn Bhd ให้บริการขนส่งสินค้าเหลวและสินค้าทั่วไปทางถนนในมาเลเซีย (2) Felda - Johore Bulkiers Sdn Bhd ให้บริการขนส่ง จัดเก็บ และกระจายสินค้าน้ำมันปาล์มทางถนนและทางน้ำในมาเลเซียและอินโดนีเซีย (3) FWQ Enterprises (Pvt) ให้บริการท่าเรือขนถ่ายสินค้าเหลวในมาเลเซีย

4.3 สถิติและข้อมูลของผู้ส่งออกจัดลำดับตามหมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก

หากพิจารณาจากข้อมูลของรัฐบาลมาเลเซียล่าสุด พบว่า ในปี 2559 มาเลเซียมีมูลค่าการส่งออกรวม 189,574.8 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ตลาดส่งออกที่สำคัญของมาเลเซีย ได้แก่ สิงคโปร์ คิดเป็นร้อยละ 15 จีน คิดเป็นร้อยละ 13 สหรัฐอเมริกา คิดเป็นร้อยละ 10 ญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 8 และไทย คิดเป็นร้อยละ 6 ตามลำดับ โดยกลุ่มสินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ น้ำมันสำเร็จรูป น้ำมันปาล์ม อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ก๊าซธรรมชาติ เครื่องประมวลผล

อัตโนมัติ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ น้ำมันดิบ อุปกรณ์สื่อสาร เสื้อผ้า และ เครื่องพิมพ์

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ในปี 2559 จากข้อมูลกรมศุลกากร พบว่า มาเลเซียส่งออกสินค้ามายังไทยรวม 10,893 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยสินค้า 10 อันดับแรกที่ไทยนำเข้าจากมาเลเซียคิดเป็นร้อยละ 69.90 ของมูลค่าสินค้าทั้งหมดที่ไทยนำเข้าจากมาเลเซีย ประกอบด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ น้ำมันดิบ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ แผงวงจรไฟฟ้า สื่อบันทึกข้อมูล เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน แร่โลหะ และน้ำมันสำเร็จรูป

ในส่วนของการนำเข้า พบว่าในปี 2559 มาเลเซียมีมูลค่านำเข้ารวม 168,535.9 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยตลาดนำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ จีน คิดเป็นร้อยละ 20.4 สิงคโปร์ คิดเป็นร้อยละ 10.4 ญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 8.2 สหรัฐอเมริกา คิดเป็นร้อยละ 8.0 ไทย คิดเป็นร้อยละ 6.1 ไต้หวัน คิดเป็นร้อยละ 6.0 โดยกลุ่มสินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ น้ำมันสำเร็จรูป อุปกรณ์กึ่งตัวนำ อุปกรณ์สื่อสาร น้ำมันดิบ เครื่องประมวลผลอัตโนมัติ ชิ้นส่วนยานยนต์ ทองคำ และวงจรพิมพ์

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ในปี 2559 จากข้อมูลกรมศุลกากร พบว่า มาเลเซียนำเข้าสินค้าจากไทยรวม 9,633.6 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยสินค้า 10 อันดับแรกที่มาเลเซียนำเข้าจากไทย คิดเป็นร้อยละ 54.19 ของมูลค่าสินค้าทั้งหมดที่มาเลเซียนำเข้าจากไทย ประกอบด้วยรถยนต์และอุปกรณ์ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ ยางพารา น้ำมันสำเร็จรูป เหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก เคมีภัณฑ์ แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เม็ดพลาสติก และผลิตภัณฑ์ยาง

จากการศึกษาข้อมูลจากสถิติสินค้าสำคัญที่มาเลเซียส่งออก 10 อันดับแรก ได้แก่

- (1) **อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์ไฟฟ้า** อาทิ แผงวงจรไฟฟ้า อุปกรณ์กึ่งตัวนำ เครื่องโทรศัพท์ แผ่นบันทึกข้อมูล มีมูลค่าส่งออก 58,345.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 30.8 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่ส่งออก ได้แก่ AMD (Advanced Micro Devices), ASE Electronics Malaysia, Canon, Felda Global Ventures, Flextronics, IC Microsystems, Fairchild Semiconductor, Freescale Semiconductor, Inari Technology, Infineon, Intel, Kumpulan H&L High Tech Berhad, Malaysia Microelectronic Solutions Sdn Bhd, MEMC Electronic Materials Sdn Bhd, Microchip Technology Incorporation, National Semiconductor, Ninetology, NXP Semiconductors, Panasonic, Sanyo, Samsung Electronics, Silterra Malaysia Sdn Bhd, Singer, Sony, STMicroelectronics, Symmid Corporation Sdn Bhd, Teras Teknologi, Texas Instruments, Uniphone, Unisem และ Vitrox Technologies
- (2) **น้ำมันและก๊าซ** อาทิ น้ำมันสำเร็จรูป ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบ มีมูลค่าส่งออก 26,512.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 14.0 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Petronas Chemicals, Petronas Dagangan, Petronas Gas, Petron Malaysia Refining and Marketing Bhd, SapuraKencana Petroleum, Wasco Energy และ Shell Malaysia

- (3) **เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ** อาทิ เครื่องประมวลผลอัตโนมัติ แผงวงจรพิมพ์ เครื่องพิมพ์ที่ใช้สำหรับการพิมพ์ เครื่องปรับอากาศ มีมูลค่าส่งออก 21,995.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 11.6 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Acson, Brother International (Malaysia) Sdn Bhd, Carrier Malaysia Sdn Bhd, Daikin Malaysia Sdn Bhd, Digital Equipment (Malaysia) Sdn Bhd, Invenpro Malaysia, Hewlett Packard Malaysia Technology, Hitachi Malaysia, HSBC Electronic Data Process (Malaysia) Sdn Bhd, Seagate, Mitsubishi Electric Malaysia, OYL Group, Transcent, TTE Electronics, Western Digital (Malaysia) Sdn Bhd
- (4) **น้ำมันพืช** ได้แก่ น้ำมันปาล์ม น้ำมันมะพร้าว มีมูลค่าส่งออก 12,543.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 6.6 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Felda Global Ventures Berhad, Genting Plantations Berhad, Golden Land Berhad, Al-Khaleej Industries, Delimma Oil Products, Innoprise Plantations Berhad, IOI Corporation Berhad, Jawala Corporation, Kuala Lumpur Kepong Berhad, Kulim Berhad, Negri Sembilan Oil Palms Berhad, Sarawak Oil Palms Berhad, Sime Darby, United Malaca Berhad, United Plantations Berhad
- (5) **อุปกรณ์วิทยาศาสตร์และอุปกรณ์การตรวจวัด** อาทิ อุปกรณ์ตรวจวัดค่าบนแผงวงจรพิมพ์ อุปกรณ์ตรวจวัดปริมาณไฟฟ้า เครื่องวินิจฉัยโรคด้วยไฟฟ้า อุปกรณ์ควบคุมอัตโนมัติ มีมูลค่า

ส่งออก 7,140.9 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 3.8 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ ABB Holdings, Atlan Holdings, B.Braun Medical Industries, CB Industrial Products, Dunham Bush Industries, Eng Technologi Holdings, Genetec Technology Berhad, Kris Components Berhad, LKT Industrial Berhad, Philips Malaysia Sdn Bhd, UPE Alliance Group, Unity Precision Engineering Sdn Bhd, Uniteco Precision Sdn Bhd

- (6) **พลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก** อาทิ เม็ดพลาสติก บรรจุภัณฑ์พลาสติก แผ่นฟิล์มพลาสติก ท่อพลาสติก เครื่องใช้ในบ้านที่ทำด้วยพลาสติก มีมูลค่าส่งออก 6,886.7 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 3.6 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ BP Plastics Sdn Bhd, Bright Packaging Industry Berhad, Petronas Chemicals, Mah Sing Plastics Industries, Master Pack Group Berhad, Nylex (Malaysia) Berhad, Public Packages Holdings Berhad และ Supercomnet Technologies Berhad
- (7) **ยางและผลิตภัณฑ์ยาง** อาทิ ถุงมือยาง ยางธรรมชาติ ยางสังเคราะห์ ยางรถยนต์ ท่อยาง ยางคอมพาวด์ มีมูลค่าส่งออก 5,764.3 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 3.0 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Comfort Gloves Berhad, Goodway Rubber Industries, Inch Kenneth Kajang Rubber, Karex Industries, Klang Rubber Company (Malaysia) Berhad, Kossan Rubber

Industries Berhad, Malgant Manufacturing, Riverview Rubber Estates Berhad, Rubberex Glove, Sime Darby, Sungei Bagan Rubber Company (Malaya) Berhad, Supermas Corporation, Top Glove Corporation Berhad

- (8) **เคมีภัณฑ์อินทรีย์** มีมูลค่าส่งออก 3,739.0 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 2.0 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Batu Kawan Berhad, Chemical Company of Malaysia Berhad, CCM Fertilizers Sdn Bhd, IOI Corporation, KLK Oleo และ Scientex Incorporated Berhad

- (9) **เคมีภัณฑ์เบ็ดเตล็ด** มีมูลค่าส่งออก 3,602.7 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 1.9 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Batu Kawan Berhad, Chemical Company of Malaysia Berhad, Lam Eng Rubber, Scientex Incorporated Berhad และ Dermal Esthetica

- (10) **ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้** อาทิ แผ่นไม้อัด ไม้หมอน ไม้แปรรูป ไม้ซุง เฟอร์นิเจอร์ไม้ มีมูลค่าส่งออก 3,496.8 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 1.8 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Bripanel Industries, Evergreen Fiberboard Berhad, Kilang Papan Galas Merbok Group, HeveaBoard, Hup Chong Furniture, Jaycorp, Java Berhad, Lamitech, Sabah Forest Industries, Songsang Plywood, Samling Global Limited, Shantawood, Shun I Wood Industrial, Teong Sheng Industries

4.4 สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งจัดลำดับตามหมวด ธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก

จากข้อมูลบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์มาเลเซีย พบว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนและบริการโลจิสติกส์เกี่ยวเนื่องที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับ ได้แก่

1) **Tiong Nam Logistics Holdings**

Berhad ก่อตั้งขึ้นในปี 2532



ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ครบวงจร

ได้แก่ การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ การขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างมาเลเซียกับไทยและมาเลเซียกับสิงคโปร์ ขนส่งสินค้าหนัก จัดส่งพัสดุด่วน บริการขนถ่ายสินค้า คลังสินค้าทั่วไป ห้องเย็น คลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากรในรัฐสลังงอร์และรัฐยะโฮร์ บริการตัวแทนออกของรับอนุญาต บริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ให้คำปรึกษาโลจิสติกส์ และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ Tiong Nam Logistics มีรถบรรทุกกว่า 2,000 คัน ซึ่งเป็นกิจการรถบรรทุกที่ใหญ่ที่สุดของมาเลเซีย และมีคลังสินค้ารวม 75 หลัง พื้นที่เก็บสินค้ารวม 4.3 ล้านตารางฟุต Tiong Nam Logistics เป็นกิจการร่วมทุนระหว่างคนมาเลเซียกับ Tntt Realty (ถือหุ้นร้อยละ 24.7) มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่รัฐยะโฮร์ บริษัทฯ มีรายได้ ในปี 2559 มูลค่า 568.5 ล้านริงกิต กำไรจากการดำเนินงาน 104.5 ล้านริงกิต และกำไรสุทธิ 77.1 ล้านริงกิต โดย Tiong Nam Logistics มีแผนเจาะตลาดอาเซียนและจีนภายใต้แผน Tiong Nam Logistics – One Belt, One Road ที่ต้องการเชื่อมการขนส่งทางถนน

ระหว่างจีนตอนใต้ (เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงกับอาเซียน)
ข้อมูลสืบค้นได้ที่ www.tiongnam.com



ที่มา: www.tiongnam.com



รถบรรทุกของ Tiong Nam Logistics

2) Century Logistics Holdings

Berhad (CLB) ก่อตั้งขึ้นใน
ปี 2540 ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์
ครบวงจร ได้แก่ บริการขนส่ง



และกระจายสินค้าในประเทศ บริการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์
ข้ามแดนระหว่างมาเลเซียกับไทยและสิงคโปร์ บริการขนถ่ายสินค้า
รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รับจ้างบริหารงานโลจิสติกส์
บริการขนถ่ายน้ำมัน รับจ้างบริหารจัดการซื้อสินค้าจาก
ต่างประเทศสำหรับสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์ไฟฟ้า
บริการระบบโลจิสติกส์ฮาลาล (Halal Logistics) และรับจ้าง
บริหารจัดการข้อมูลเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้า CLB เป็น
กิจการร่วมทุนระหว่างคนมาเลเซียกับ CJ Korea Express
Asia ของเกาหลีใต้ (ถือหุ้นร้อยละ 30.96) มีสำนักงานใหญ่
ตั้งอยู่ ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ CLB มีรายได้ ในปี 2559 มูลค่า
300.3 ล้านริงกิต กำไรจากการดำเนินงาน 37.9 ล้านริงกิต
และกำไรสุทธิ 20.2 ล้านริงกิต CLB มีบริษัทลูก ได้แก่
Century Total Logistics Sdn Bhd, Century Logistics Sdn
Bhd, Century Logistics (Johor), Century Advanced
Technology Sdn Bhd, Century Forwarding Agency Sdn
Bhd ข้อมูลสืบค้นได้ที่ www.century.com.my โดย CLB มี
การจัดตั้งธุรกิจบริการขนส่งและโลจิสติกส์ในคาบสมุทรมลายู
รัฐซาราวัก สิงคโปร์ ไทย และจีน



รถบรรทุกของ Century Logistics

3) Freight Management

Holdings Berhad (FM)

ก่อตั้งขึ้นในปี 2531

ดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้า



คอนเทนเนอร์ทางรางและถนน คลังสินค้า บริการเรือ
ห้องแบนขนส่งสินค้าเทกอง (หิน ทราย ซีเมนต์ ยิปซัม
อุปกรณ์ก่อสร้าง) ระหว่างภาคใต้ของไทยกับท่าเรือปีนัง
ท่าเรือคลัง และสิงคโปร์ ตลอดจนดำเนินธุรกิจตัวแทนรับ
จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดย FM เป็นหนึ่งในผู้เริ่มต้น
บุกเบิกการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางระหว่างไทย
(ลาดกระบัง) กับมาเลเซีย (ท่าเรือคลัง) ตลอดจนให้บริการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบ FM มีรถบรรทุกเพื่อขนส่งตู้ขนาด 20 ฟุต
และ 40 ฟุต รวมประมาณ 800 คัน โดย FM เป็นบริษัทของ
คนมาเลเซียทั้งหมด มีสำนักงานใหญ่อยู่ ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์
FM มีรายได้ในปี 2559 มูลค่า 413.8 ล้านบาท กำไรสุทธิ 19.9 ล้านบาท
การดำเนินงาน 24.8 ล้านบาท กำไรสุทธิ 19.9 ล้านบาท
ข้อมูลสืบค้นได้ที่ www.fmgloballogistics.com

4) **Konsortium Logistik Berhad**

(KLB) ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ครบ



วงจร ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนน

ในประเทศ ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ตัวแทนเรือ
บริการเช่าเหมาเรือ คลังสินค้า รับจ้างบริหารการจัดการโลจิสติกส์
สินค้าฮาลาล (Halal Logistics) สินค้าอุปโภคบริโภคที่มีการ
เคลื่อนไหวเร็ว (Fast Moving Consumer Goods) สินค้า
โครงการ สินค้ายานยนต์ โดยปัจจุบัน KLB ได้ถูกซื้อกิจการเข้า
เป็นกิจการในเครือกลุ่ม DRB-HICOM Group ซึ่งเป็นกลุ่ม
ธุรกิจขนาดใหญ่ของมาเลเซียที่มีกิจการในเครือดำเนินธุรกิจ
จำหน่ายและซ่อมบำรุงรถยนต์และรถบรรทุก ประกอบ
รถยนต์ ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ บริการ
ภาคพื้นดินในท่าอากาศยาน ซ่อมบำรุงเครื่องบิน ผลิตและ
จัดส่งอาหารป้อนสายการบิน บริการโลจิสติกส์ ธนาคาร
ตรวจสอบสภาพรถยนต์ บริการทำความสะอาดและจัดการขยะ
บริการด้านการศึกษา KLB มีรายได้ในปี 2559 มูลค่า 268.6
ล้านริงกิต กำไรจากการดำเนินงาน 58.9 ล้านริงกิต กำไรสุทธิ
22.0 ล้านริงกิต ข้อมูลสืบค้นได้ที่ www.klb.my



รถบรรทุกของ Konsortium Logistik

5) GD Express Sdn Bhd (GDEx)

ก่อตั้งขึ้นในปี 2540 ดำเนินธุรกิจ
จัดส่งพัสดุภัณฑ์และสินค้าด่วน
ภายในประเทศมาเลเซียและ



สิงคโปร์ บริการคลังสินค้าและห้องเย็น ตัวแทนบริหารจัดการ
ขนส่งระหว่างประเทศ และรับจ้างให้บริการโลจิสติกส์แก่
เจ้าของสินค้า และขนส่งสินค้าอันตราย GDEx เป็น บริษัทของ
คนมาเลเซียทั้งหมด มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่รัฐสลังงอร์ มีรายได้
ในปี 2559 มูลค่า 219.8 ล้านริงกิต กำไรจากการดำเนินงาน
35.1 ล้านริงกิต กำไรสุทธิ 34.4 ล้านริงกิต ข้อมูลสืบค้นได้ที่
www.gdexpress.com



รถบรรทุกพัสดุภัณฑ์ด่วนของ GD Express

- 6) Tasco Berhad (TASCO) ก่อตั้ง
ขึ้นในปี 2519 ดำเนินธุรกิจ
บริการโลจิสติกส์ครบวงจร ได้แก่
การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์



ทางถนน ขนส่งสินค้าภายในประเทศและขนส่งข้ามแดนระหว่าง
มาเลเซียกับสิงคโปร์และไทย บริการรับจ้างบริหารโลจิสติกส์ให้
เจ้าของสินค้า บริการขนส่งรถยนต์สำเร็จรูป บริการรวบรวม
และกระจายสินค้า คลังสินค้า ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า
ระหว่างประเทศ TASCO เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างคนมาเลเซีย
กับ Yusen Logistics ของญี่ปุ่น (ถือหุ้นร้อยละ 31.4) มีสำนักงาน
ใหญ่ตั้งอยู่ ณ รัฐสลังงอร์ Tasco มีรายได้ในปี 2559 มูลค่า 159.2
ล้านริงกิต กำไรจากการดำเนินงาน 12.3 ล้านริงกิต กำไรสุทธิ
9.0 ล้านริงกิต ข้อมูลสืบค้นได้ที่ www.tasco.com.my



รถบรรทุกและศูนย์กระจายสินค้าของ TASCO

7) Complete Logistics Services

Berhad (CLS) ก่อตั้งขึ้นในปี

2548 ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์

ครบวงจร ได้แก่ บริการขนส่งสินค้าทางบกและสินค้าทั่วไปทางทะเล บริการขนส่งสินค้าทางถนน คลังสินค้า บริหารจัดการกระจายสินค้า บริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ตัวแทนเรือ ตัวแทนประกันวินาศภัย ตลอดจนเป็นตัวแทนการค้าเศษอย่าง วัสดุก่อสร้าง และยางรถยนต์ CLS เป็นบริษัทของคนมาเลเซียทั้งหมด มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่รัฐสลังงอร์ CLS มีรายได้ในปี 2559 มูลค่า 120.6 ล้านริงกิต กำไรจากการดำเนินงาน 29.6 ล้านริงกิต กำไรสุทธิ 14.1 ล้านริงกิต CLS มีบริษัทลูกที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน ได้แก่ Pengangkutan Sekata Sdn Bhd, Dian Pahlawan Sdn Bhd, Sin Hiap Hoe Trading and Transport Sdn Bhd ข้อมูลสืบค้นได้ที่ www.complete-group.com



8) Nationwide Express Holding

Berhad ก่อตั้งขึ้นในปี 2528 ดำเนิน

ธุรกิจจัดส่งพัสดุภัณฑ์และสินค้าด่วน

ภายในประเทศและจัดส่งสินค้าด่วน

ระหว่างมาเลเซียกับประเทศเพื่อน

บ้าน ได้แก่ สิงคโปร์ บรูไน และไทย รวมถึงให้บริการคลังสินค้า

ขนส่งสินค้าทั่วไปทางถนน และตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง

Nationwide Express เป็นบริษัทของคนมาเลเซียทั้งหมด มี

สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่รัฐสลังงอร์ และมีสำนักงานสาขาอยู่ใน

ประเทศสิงคโปร์ บรูไน ไทย ซาอุดิอาระเบีย Nationwide

Express รายได้ในปี 2559 มูลค่า 99.3 ล้านริงกิต กำไรจากการ

ดำเนินงาน 24.0 ล้านริงกิต กำไรสุทธิ 9.4 ล้านริงกิต ข้อมูล

สืบค้นได้ที่ www.nationwide2u.com



การปฏิบัติงานตรวจนับสินค้าภายในศูนย์จัดส่งพัสดุภัณฑ์ของ Nationwide Express

9) Transocean Holdings

Berhad (TNH) ดำเนิน

ธุรกิจบริการโลจิสติกส์ครบ



วงจร ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ การขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนระหว่างมาเลเซียกับสิงคโปร์ การจัดส่งสินค้าด่วน คลังสินค้า ตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง บริการศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (ปีนังและสิงคโปร์) ตลอดจนซื้อขายยางรถยนต์ โดยมีกิจการตั้งอยู่ในมาเลเซียและสิงคโปร์ TNH มีรายได้ในปี 2559 มูลค่า 25.7 ล้านริงกิต กำไรจากการดำเนินงาน 2.2 ล้านริงกิต กำไรสุทธิ 0.9 ล้านริงกิต TNH มีบริษัทลูกที่ดำเนินธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ Transocean Logistics Sdn Bhd, Transocean Distribution Hub Sdn Bhd, Transocean Freight Express Sdn Bhd ข้อมูลสืบค้นที่ www.transocean.com.my



รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าของ Transocean Holdings Berhad

10) Integrated Logistics (ILB) ก่อตั้ง

ในปี 2534 ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ครบวงจร ได้แก่ ขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ คลังสินค้า กระจายสินค้า คลังสินค้า



บริหารจัดการขนส่ง และให้คำปรึกษาโลจิสติกส์ เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างคนมาเลเซีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และญี่ปุ่น มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่รัฐสลังงอร์ และมีการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศมาเลเซีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ จีน และฮ่องกง ILB มีรายได้ในปี 2559 มูลค่า 21.7 ล้านริงกิต กำไรจากการดำเนินงาน 5.8 ล้านริงกิต กำไรสุทธิ 3.9 ล้านริงกิต ILB มีบริษัทลูกที่ดำเนินธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ Integrated Mits Sdn Bhd, Integrated National Logistics DWC-LLC, Integrated Logistics (H.K.) Limited, Integrated Eastern Logistics (Suzhou) Limited, Integrated Logistics (China) Limited ข้อมูลสืบค้นที่ www.ilb.com.my

4.5 ฮาลาลโลจิสติกส์

มาเลเซียเป็นเพียงประเทศเดียวในอาเซียนที่มีการกำหนดมาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ (Halal Logistics) โดยเฉพาะ โดยรัฐบาลมาเลเซียให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบฮาลาล และต้องการเป็นผู้นำด้านมาตรฐานฮาลาลของอาเซียนและโลก โดยหลักการจัดการฮาลาลโลจิสติกส์ (Halal Logistics) ให้ความสำคัญกับกระบวนการวางแผน การนำแผนไปใช้ และการจัดการการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บวัตถุดิบฮาลาล สินค้าฮาลาลที่อยู่ระหว่างการแปรรูป และสินค้าฮาลาลที่ผ่านกระบวนการผลิตจนเป็นสินค้าสำเร็จรูปตั้งแต่จุดต้นทางจนถึงจุดปลายทาง โดยกระบวนการทั้งหมดตั้งแต่จุดต้นทางจนถึงจุดปลายทางจะต้องปฏิบัติตาม

มาตรฐานฮาลาลที่กำหนด โดยในส่วนของกิจกรรมฮาลาลโลจิสติกส์ครอบคลุมตั้งแต่การขนส่งสินค้าทางอากาศ การขนส่งสินค้าทางน้ำ การขนส่งสินค้าทางบก และการจัดเก็บและบรรจุสินค้า

มาตรฐานฮาลาลโลจิสติกส์ของประเทศไทยถูกกำหนดเป็นมาตรฐานแห่งชาติเริ่มใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ.2010 (พ.ศ.2553) ซึ่งประกอบด้วย 3 หมวด ได้แก่

(1) MS2400-1:2010 ให้ความสำคัญกับการจัดการระบบและการออกข้อกำหนดด้านการขนส่งสินค้าฮาลาล

(2) MS2400-2:2010 ให้ความสำคัญกับการจัดการระบบและการออกข้อกำหนดด้านการจัดเก็บสินค้าฮาลาลในคลังสินค้า

(3) MS2400-3:2010 ให้ความสำคัญกับการจัดการระบบและการออกข้อกำหนดด้านการจำหน่ายสินค้าและการค้าปลีกสินค้าฮาลาล

หลักปฏิบัติของฮาลาลจะอ้างอิงจาก (1) มาตรฐานการผลิตสินค้าฮาลาล (2) ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุมในการผลิตอาหาร (HACCP) และ (3) ระบบมาตรฐานคุณภาพการจัดการ (ISO 9000)

ทั้งนี้จุดวิกฤตที่ต้องระวังมากในการจัดการขนส่งสินค้าฮาลาล ได้แก่

(1) การระวังมิให้สินค้าฮาลาลมีการปนเปื้อนกับสิ่งต้องห้ามตามศาสนาอิสลาม เช่น หมู สุนัข เลือด เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สัตว์บกที่ผ่านการฆ่าและที่ผิดหลักฮาลาล เป็นต้น

(2) การมีผู้รับผิดชอบดูแลการปฏิบัติตามมาตรฐานฮาลาล โดยผู้รับผิดชอบดูแลจะต้องเป็นมุสลิมและมีความรู้ด้านมาตรฐานฮาลาล พร้อมทั้งกระตุ้นให้ทุกส่วนที่เกี่ยวข้องในองค์กรปฏิบัติตามมาตรฐานฮาลาลและมีการรายงานผลการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องให้คณะผู้บริหารขององค์กรรับทราบ

(3) รถบรรทุกที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าหากมีการนำไปใช้บรรทุกสินค้าที่ต้องห้ามของฮาลาล จะต้องนำมาทำความสะอาดภายใต้การตรวจรับรองของ

มุสลิมที่ได้รับการยอมรับ เพื่อเป็นการชำระล้างมลทินที่เป็นของต้องห้ามก่อนนำกลับมาใช้ใหม่

(4) ให้ความสำคัญกับหลักอาหารปลอดภ้ย

(5) การสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดทั้งโซ่อุปทาน ได้แก่ ผู้ผลิต ผู้ขนส่ง ผู้จัดเก็บสินค้า ผู้ค้าส่งค้าปลีก และผู้ส่งออก เป็นต้น

4.6 แนวทางปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจและการทำสัญญาว่าจ้างบริการ

มาเลเซียเป็นชาติที่มีระดับการศึกษาสูง มีทักษะในการใช้ภาษาอังกฤษดี และคนมาเลเซียส่วนใหญ่เคยเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย ดังนั้นนักธุรกิจไทยควรมีการเตรียมความพร้อมด้านแนวคิด เอกสารสัญญา และเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ด้านกฎระเบียบ และยังคงควรทราบเรื่องวัฒนธรรมและข้อปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจกับคนมาเลเซีย

- โดยทั่วไป คนมาเลเซียเป็นคนสุภาพและถ่อมตน คนมาเลเซียจะซาบซึ้งกับคำชมเชยประเทศและความสำเร็จของประเทศ ผู้คนและวัฒนธรรม
- การมอบนามบัตรควรมอบด้วยมือทั้งสองข้าง หรือมือขวา และหลีกเลี่ยงการยื่นด้วยมือซ้าย และควรรับนามบัตรในลักษณะเดียวกันและใช้เวลาสั้นๆ ดูนามบัตรก่อนที่จะวางลง
- ในการพัฒนาธุรกิจ การมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมจะเป็นสิ่งสำคัญ การพัฒนาธุรกิจอาศัยเวลา การพัฒนาสายสัมพันธ์ส่วนบุคคลและความไว้วางใจกับพันธมิตรชาวมาเลเซียโดยการพูดคุยเกี่ยวกับครอบครัว งานอดิเรก อาชีพ เช่น กอล์ฟ แข่งรถ และ

มุมมองส่วนบุคคลในประเด็นที่น่าสนใจทั่วไปถือเป็นจุดเริ่มในการสร้างโมตรี้จิตและความไว้วางใจกับคนที่คุณติดต่อด้วย

- การทำธุรกิจในมาเลเซียต้องใช้ความมุ่งมั่นระยะยาว บ่อยครั้งที่ธุรกิจมักดำเนินอยู่บนพื้นฐานของสายสัมพันธ์ส่วนบุคคล/โมตรี้จิต ซึ่งควรมีการพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้า เอเยนต์ และเจ้าหน้าที่ติดต่อภาครัฐและธุรกิจ
- มาเลเซียมีความหลากหลายด้านเชื้อชาติ เช่น มลายู จีน อินเดีย พยายามศึกษาคนที่สามารถไว้วางใจให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ก่อนที่จะเจรจาธุรกิจ ทั้งนี้กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งของมาเลเซียส่วนใหญ่เป็นชาวมาเลย์เชื้อสายจีน อีกทั้งคนมาเลเซียที่อยู่ในฝั่งเกาะบอร์เนียว (รัฐซาราวัก รัฐซาบาห์) จะมีลักษณะนิสัยและทัศนคติต่อแนวปฏิบัติของรัฐบาลแตกต่างจากคนมาเลเซียที่อยู่ฝั่งคาบสมุทรมลายู (เช่น รัฐปีนัง รัฐเคดาห์ รัฐเปรัก รัฐสลังงอร์ รัฐยะโฮร์ เป็นต้น)
- การเจรจาต่อรองกับคนมาเลเซียต้องมั่นใจว่าคนมาเลเซียผู้นั้นมีอำนาจในการตัดสินใจ
- บทบาทของเจ้านายและผู้ใต้บังคับบัญชาสามารถเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างพ่อกับลูก ผู้ใต้บังคับบัญชาคาดหวังที่จะได้รับความสนใจในความเป็นอยู่โดยรวมจากเจ้านาย ซึ่งผู้ใต้บังคับบัญชาก็จะตอบแทนด้วยความขยันและจงรักภักดี
- ความสุภาพและวาทศิลป์เป็นสิ่งจำเป็นเมื่อทำธุรกิจในมาเลเซีย ความตรงไปตรงมาสามารถทำให้เกิดความเข้าใจผิดว่าไม่สุภาพและขาดความเคารพ

- การประชุมอาญาวนนาน การเริ่มต้นด้วยการพูดคุยกันเพื่อสร้างความสัมพันธ์และไม่ถือเป็นเรื่องผิดปกติที่จะเริ่มประชุมโดยพูดเรื่องที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ
- การพยักหน้าหรือโค้งตัวเล็กน้อยเมื่อต้อนรับสตรีหรือผู้อาวุโสกว่า แนะนำตัวบุคคลที่ระดับสูงกว่าหรืออาวุโสก่อน แนะนำสตรีก่อนบุรุษ
- หากคนมาเลเซียนั่งเียบสัักพักในระหว่างการเจรจาโดยไม่มีคำถาม ข้อเสนอ หรือข้อท้วงติง มักแสดงถึงการยอมรับข้อเสนอ
- การสังสรรค์เป็นสิ่งสำคัญส่วนหนึ่งของการทำธุรกิจ ส่วนใหญ่จะสังสรรค์ในร้านอาหาร และให้เจ้าภาพเป็นผู้สั่งอาหาร
- ในการทักทายกัน ให้ใช้การสัมผัสมือ หลังจากปล่อยมือแล้วให้นำมือนั้นมาแตะบริเวณหัวใจเพื่อเป็นการให้เกียรติ ทั้งนี้ชาวมุสลิมมาเลเซียที่เคร่งครัดบางคนจะไม่สัมผัสมือกับเพศตรงข้าม (ไม่สัมผัสมือระหว่างผู้ชายกับผู้หญิง) ดังนั้นในการทักทายชาวมุสลิมมาเลเซียเพศหญิง นักธุรกิจไทยที่เป็นเพศชายจึงควรรอให้ชาวมุสลิมมาเลเซียยื่นมือมาก่อน



ที่มา: Malay Greeting

- หากได้รับเชิญให้เข้าบ้านของคนมาเลเซีย แขกผู้รับเชิญจะต้องถอดรองเท้าไว้บริเวณนอกตัวบ้าน และไม่ควรสวมเสื้อสีดำ โดยเฉพาะในช่วงวันตรุษจีน วันเกิด และวันมงคล
- คนมาเลเซียไม่ค่อยพูดคำว่าไม่ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าเขาสนใจในสิ่งที่เราเสนอ
- มาเลเซียให้ความสำคัญกับการทำงานเป็นกลุ่ม โดยคำนึงถึงความต้องการของกลุ่มมากกว่าบุคคล ดังนั้นการยกย่องบุคคลใดหรือการให้รางวัลเฉพาะเจาะจงอาจก่อให้เกิดความลำบากใจภายในกลุ่ม
- การมอบของขวัญให้มอบด้วยมือทั้งสองข้าง และไม่ควรให้ของขวัญที่เป็นเงิน สุรา มีด กรรไกร ภาพรูปสุนัข การให้หรือรับของขวัญโดยใช้สองมือแสดงถึงความเคารพ อย่าใช้มือซ้ายให้หรือรับของขวัญ และไม่แกะของขวัญในระหว่างที่ผู้ให้ยังอยู่

- ชาวมาเลเซียใช้มือขวารับประทานอาหาร และใช้มือขวาส่งผ่านสิ่งของ สัมผัส และถือสิ่งของต่างๆ และไม่ใช่มือซ้ายในการรับประทานอาหาร
- เมื่อคิดเงินค่าอาหารที่รับประทานร่วมกัน คนมาเลเซียไม่นิยมใช้การแบ่งค่าใช้จ่ายกัน โดยเจ้าภาพหรือผู้เชิญให้รับประทานอาหารควรเป็นผู้รับผิดชอบจ่ายค่าอาหารเพื่อแสดงถึงมิตรไมตรี
- หลีกเลี่ยงการสนทนาเรื่องเกี่ยวกับเพศ ศาสนา การเมือง เงินเดือนและรายได้
- ในการพบปะหารือกันครั้งแรกกับนักธุรกิจมาเลเซีย ควรเน้นการทำความรู้จักคุ้นเคยกันและไม่ควรเร่งรัดสรุปผลการเจรจาเพื่อให้เกิดการทำธุรกิจร่วมกัน โดยชาวมาเลเซียมักจะไม่ปฏิเสธข้อเสนอต่างๆ โดยตรง แต่จะใช้คำว่าเราจะพิจารณา (we shall consider หรือ we shall see) ซึ่งหมายถึงการตอบปฏิเสธแบบสุภาพ นอกจากนี้ การพยักหน้าของชาวมาเลเซียระหว่างการรับฟังการสนทนา ก็ไม่ได้หมายความว่าชาวมาเลเซียจะยอมรับและเห็นด้วยกับสิ่งที่เราพูด
- ห้ามใช้นิ้วชี้คนหรือสิ่งของใดๆ เนื่องจากถือเป็นกิริยาที่ไม่สุภาพตามธรรมเนียมปฏิบัติ ชาวมาเลเซียจะใช้นิ้วหัวแม่มือข้างขวาแทนนิ้วชี้ไม่ว่าจะชี้บุคคลหรือสิ่งของ

บทที่ 5

ต้นทุนการประกอบการขนส่งเบื้องต้น

5.1 ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนประกอบการขนส่ง

ค่าธรรมเนียมการตรวจสภาพรถยนต์

รถยนต์ทุกประเภทต้องจดทะเบียนรถยนต์กับกรมการขนส่งทางถนน (JPJ) โดยก่อนนำไปจดทะเบียน เจ้าของรถต้องนำรถไปตรวจสภาพกับ PUSPAKOM ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับมอบหมายจาก JPJ ให้ทำการตรวจสภาพรถทั่วประเทศ โดยเสียค่าธรรมเนียม ดังนี้ (1) รถบรรทุกเชิงเดี่ยวขนาดไม่เกิน 6 ตัน เก็บในอัตราคันละ 55 ริงกิต (2) รถบรรทุกเชิงเดี่ยวขนาดตั้งแต่ 6 ตัน เก็บในอัตราคันละ 65 ริงกิต (3) รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง เก็บในอัตราคันละ 75 ริงกิต และ (4) หั้วรถลาก เก็บในอัตราคันละ 50 ริงกิต



ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์

การจดทะเบียนรถยนต์กับ JPJ จะต้องขอใบอนุญาตนำรถบรรทุกไปใช้เพื่อการพาณิชย์ โดยเสียค่าธรรมเนียมในอัตรา (1) กรณีไม่มีการเปลี่ยนแปลงเจ้าของรถ เสียในอัตรา 60 ริงกิต และ (2) กรณีมีการเปลี่ยนแปลงเจ้าของรถ เสียในอัตรา 110 ริงกิต

หลังจากนั้น JPJ จะออกใบอนุญาตนำรถยนต์ไปใช้เพื่อการพาณิชย์ (Commercial Motor Vehicle License - LPKM) ซึ่งผู้ประกอบการต้องนำเอกสารดังกล่าวไปใช้เป็นหลักฐานในการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งกับ SPAD

ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนการประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์กับ SPAD แบ่งเป็นกรณี

(1) การประกอบการขนส่งสินค้าสาธารณะทางถนน โดยได้รับค่าตอบแทนหรือค่าจ้างจากผู้ว่าจ้าง (Class A) เสียค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการฯ 20 ริงกิต/ปี อายุใบอนุญาตคราวละไม่เกิน 5 ปี

(2) การประกอบการขนส่งสินค้าส่วนบุคคลทางถนน ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าที่ตนเองเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขาย (Class C) เสียค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการฯ 20 ริงกิต/ปี อายุใบอนุญาตคราวละไม่เกิน 5 ปี

5.2 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานธุรกิจการขนส่ง

ต้นทุนการซื้อรถ

ต้นทุนราคารถบรรทุกใช้แล้วมือห้อยต่างๆ ที่จำหน่ายในมาเลเซียสามารถสืบค้นได้จาก www.lorilah.com, www.autocari.com และ www.carlist.my

ในส่วนของราคารถบรรทุกใหม่ สามารถสืบค้นได้จากเว็บไซต์ของตัวแทนจำหน่ายรถบรรทุกในประเทศมาเลเซีย เช่น เว็บไซต์ Hino Motors Sales (Malaysia) www.hino.com.my เว็บไซต์ Mitsubishi Fuso Malaysia www.fuso.my เว็บไซต์ Isuzu Malaysia www.isuzu.net.my เว็บไซต์ UD Trucks Malaysia www.udtrucks.com/en-my/home เว็บไซต์ Inokom

Truck www.inokomtruck.com.my และ เว็บไซต์ Volvo Trucks www.volvotrucks.my เป็นต้น

ตัวอย่างราคารถบรรทุกที่จำหน่ายในปี 2560 เช่น

- รถบรรทุก Hino รุ่น XZU710K (6 ล้อ) น้ำหนักรวม 5 ตัน (น้ำหนักบรรทุก 3 ตัน) เครื่องยนต์ 4.0 Turbocharged Euro 3 ฐานล้อ 14 ฟุต 7 นิ้ว ความยาวตัวถังรถ 17 ฟุต ถึง 21 ฟุต ราคาคันละ 95,000 รिंगิต
- รถหัวลาก Hino รุ่น FS1K (6x4) (10 ล้อ) เครื่องยนต์ 13,000 ซีซี ใช้ น้ำมันดีเซล ราคาคันละ 110,000 รिंगิต
- รถหัวลาก Isuzu รุ่น N-Series ELF NPR81UKH-2E (M) ใช้ น้ำมันดีเซล ราคาคันละ 100,700 รिंगิต
- รถบรรทุก Isuzu รุ่น Elf 4.8 Bonded 14 Kaki เครื่องยนต์ 5,000 ซีซี ใช้ น้ำมันดีเซล ราคา 117,800 รिंगิต

ต้นทุนการบำรุงรักษารถ

จากการสอบถามต้นทุนการดำเนินงานของธุรกิจการขนส่งทางถนนในมาเลเซีย พบว่า สัดส่วนของต้นทุนแต่ละประเภทมีดังนี้

- 1) ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 30 ของต้นทุนการประกอบการ
- 2) ต้นทุนการซ่อมและบำรุงรักษารถอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 30 ของต้นทุนการประกอบการ
- 3) ต้นทุนค่าจ้างพนักงานขับรถอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 25 ของต้นทุนการประกอบการ
- 4) ต้นทุนค่าภาษีอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 5 ของต้นทุนการประกอบการ

- 5) ต้นทุนค่าทะเบียน ค่าขอใบอนุญาต ค่าติดต่อประสานงาน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ ค่าใช้จ่ายพัฒนาบุคลากรอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 10 ของต้นทุนการประกอบการ

ทั้งนี้ในส่วนของต้นทุนการซ่อมบำรุงรักษารถของผู้ประกอบการขนส่งในมาเลเซียมีสัดส่วนที่สูงเนื่องจากเจ้าของรถส่วนใหญ่มักนิยมใช้รถบรรทุกหลากหลายยี่ห้อในบริษัท ส่งผลให้มีต้นทุนการเก็บรักษาอะไหล่รถยนต์แต่ละยี่ห้อเพิ่มขึ้นตามจำนวนรุ่นและยี่ห้อ และได้รับส่วนลดการซื้อจากซัพพลายเออร์น้อย และมีค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมพนักงานเพื่อซ่อมบำรุงรถเพิ่มขึ้น

ค่ายาง

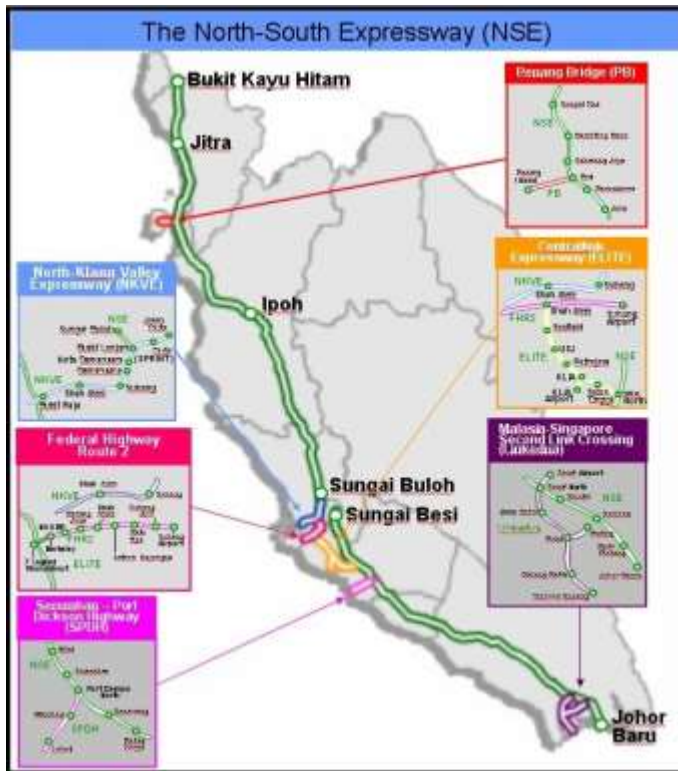
ต้นทุนค่ายาง (Tyre Cost) คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 1.5 ของต้นทุนการประกอบการ

ยางรถบรรทุกที่จำหน่ายในตลาดมาเลเซียมียางหลายขนาดสามารถใช้กับรถบรรทุกได้หลายยี่ห้อ เช่น Hino, Isuzu, Mitsubishi Fuso, Nissan Diesel, Volvo เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่รถมาเลเซียจะใช้อย่างนำเข้าจากประเทศจีน และยางที่ผลิตได้ในมาเลเซีย โดยยางเรเดียลที่ใช้กับรถบรรทุก (Truck) มียางหลากหลายขนาด

- (1) 385/65R225 ราคาเส้นละประมาณ 1,326 รिंगกิต
- (2) 315/80R225 ราคาเส้นละประมาณ 1,116 รिंगกิต
- (3) 235/75R175 ราคาเส้นละประมาณ 835 รिंगกิต
- (4) 11R225 ราคาเส้นละประมาณ 936 รिंगกิต

ค่าทางด่วน

ประเทศมาเลเซียมีทางด่วน (Toll Expressway) ที่อยู่ภายใต้การบริหารของสำนักงานทางหลวงมาเลเซีย (Federal Malaysian Highway Authority – MHA) อยู่จำนวนมากโดยรายละเอียดทางด่วนสืบค้นได้จาก www.llm.gov.my ทั้งนี้ ทางด่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศไทย ได้แก่ North South Expressway (NSE) ระยะทาง 772 กิโลเมตร (เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง AH2) เริ่มตั้งแต่เมือง Bukit Kayu Hitam (ตีตพรมแดน ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา) ถึงเมือง Johor Bahru รัฐยะโฮร์ (ตีตพรมแดน สิงคโปร์) ซึ่งผ่านเมืองสำคัญต่างๆ ใน 7 รัฐของมาเลเซีย ได้แก่ รัฐเคดาห์ รัฐเปรัก รัฐปีนัง รัฐมะละกา รัฐเนการีเซมบิลัน รัฐสลังงอร์ และรัฐยะโฮร์ โดยอัตราค่าทางด่วนขึ้นอยู่กับประเภทรถยนต์ และจุดต้นทาง-จุดปลายทางของการใช้บริการทางด่วน



ที่มา: สำนักงานทางหลวงมาเลเซีย

ประเภทรถที่ MHA กำหนดให้ใช้ทางด่วนแบ่งเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่

- 1) จักรยานยนต์ที่มี 2 เพลา และล้อไม่เกิน 2 ล้อ (Class 0) ไม่เก็บค่าผ่านทาง
- 2) รถยนต์ที่มี 2 เพลา และล้อไม่เกิน 4 ล้อ (Class 1) (ยกเว้นรถแท็กซี่) เก็บค่าผ่านทาง
- 3) รถบรรทุกขนาดเล็กที่มี 2 เพลา และล้อไม่เกิน 6 ล้อ (Class 2) เก็บค่าผ่านทาง

- 4) รถบรรทุกขนาดใหญ่ ที่มีตั้งแต่ 3 เพลาขึ้นไป (Class 3) เก็บค่าผ่านทาง
- 5) รถแท็กซี่ (Class 4) เก็บค่าผ่านทาง
- 6) รถโดยสาร (Class 5) เก็บค่าผ่านทาง



ด่านเก็บค่าผ่านทางในทางด่วน North South Expressway
ที่มา: สำนักงานทางหลวงมาเลเซีย

การเก็บค่าผ่านทางของ North South Express มี 2 ระบบ

ระบบเปิด (Open System) เป็นระบบที่เปิดให้รถยนต์สามารถเข้ามาใช้เส้นทางได้ ยกเว้นกรณีผู้ขับรถยนต์ต้องการเข้า/ออกในเส้นทางที่มีด่านเก็บค่าผ่านทาง ผู้ใช้ทางจึงจะชำระค่าผ่านทาง ณ ด่านเก็บค่าผ่านทางตามอัตราที่กำหนดเฉพาะ โดยด่านในระบบเปิดที่รัฐกำหนดให้เสียค่าผ่านทาง ได้แก่ (1) Batu Tiga และ Sungai Rasau ในรัฐสลังงอร์ (2) Bukit Kayu Hitam รัฐเคดาห์ (3) Jitra รัฐเคดาห์ (4) สะพานปีนัง (Penang Bridge) (5) Kubang Semang (รัฐปีนัง) และ Lunas (รัฐเคดาห์) (6) Kempas (รัฐยะโฮร์) (7) สะพาน

เชื่อมมาเลเซียกับ สิงคโปร์ Johor – Singapore Causeway (8) Lukut และ Mambau (รัฐเนการีเซมบิลัน) และ (10) Tanjung Kupang, Taman Perling และ Lima Kedai (รัฐยะโฮร์)

ระบบปิด (Closed System) เป็นระบบที่ให้ผู้ใช้งานชำระค่าผ่านทางส่วนแรกก่อนจึงจะสามารถเข้ามาใช้ทางได้ และชำระค่าผ่านทางส่วนที่เหลือที่แปรผันตามระยะทาง

ค่าทางด่วนทุกเส้นทางในมาเลเซียสืบค้นได้จาก www.plus.com.my ดังแสดงในภาพโดยรถบรรทุกทุกเดินทางจากด่าน บูกิตกายูฮิตัม (ตรงข้ามด่าน สะเดา) เพื่อนำสินค้าไปส่งที่ท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ (KLIA) เสียค่าทางด่วน 134.9 ริงกิต ขณะที่รถยนต์ส่วนตัวเสียค่าทางด่วน 67.9 ริงกิต เป็นต้น

JOURNEY DETAILS		TOLL RATES	
From :	BKT. KAYU HITAM	Class 1	RM67.90
To :	KLIA		
		Class 2	RM101.30
			
		Class 3	RM134.90
			
		Class 4	RM34.20
			
		Class 5	RM50.90
			

ที่มา: สำนักงานทางหลวงมาเลเซีย

ค่าน้ำมัน

อัตราค่าน้ำมันในประเทศมาเลเซียมีที่ราคาถูกเมื่อเทียบกับประเทศไทย เนื่องจากมาเลเซียเป็นผู้ส่งออกน้ำมันและได้รับการอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อเป็นสวัสดิการสังคม

จากการเปรียบเทียบราคาค่าน้ำมันดีเซลเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2560 น้ำมันดีเซล ปตท. ในกรุงเทพฯ จำหน่ายในอัตรา 25.89 บาท/ลิตร (หรือ 0.75 เหรียญสหรัฐ / ลิตร) ขณะที่น้ำมันดีเซลที่จำหน่ายในมาเลเซีย จำหน่ายในอัตรา 0.47 เหรียญสหรัฐ/ลิตร (หรือ 16.18 บาท/ลิตร) ซึ่งหากเปรียบเทียบแล้วพบว่า ราคาน้ำมันดีเซลที่จำหน่ายในไทยแพงกว่ามาเลเซียประมาณ 1.6 เท่า

ต้นทุนแฝง

มาเลเซียนับเป็นหนึ่งประเทศในอาเซียนที่มีความโปร่งใสในการทำธุรกิจและไม่ค่อยมีข่าวเรื่องการคอร์รัปชัน จากการศึกษาดัชนีการรับรู้การคอร์รัปชันระหว่างประเทศ (International's Corruption Perceptions Index หรือ CPI) ในปี ค.ศ.2016 (พ.ศ.2559) พบว่า มาเลเซียจัดอยู่ในประเทศอันดับที่ 55 จากทั้งหมด 176 ประเทศที่มีผู้เห็นว่าคอร์รัปชันมากที่สุด (อันดับที่มากยิ่งแสดงถึงการมีภาพลักษณ์การคอร์รัปชันมาก) และได้คะแนนความโปร่งใส 49 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน (คะแนนที่มากยิ่งแสดงถึงการมีภาพลักษณ์ด้านความโปร่งใสมาก) ซึ่งนับเป็นประเทศที่มีผู้เห็นว่ามีการคอร์รัปชันและต้องจ่ายค่าสินบนน้อยเป็นอันดับสามในภูมิภาคอาเซียน

รองจากสิงคโปร์ และบรูไน² อย่างไรก็ตาม พบว่า หน่วยงานภาครัฐที่เคยมีประวัติการให้สินบนจะเป็นกรณีของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปล่อยให้มีการลักลอบขนสินค้าหนีภาษี

อัตราค่าจ้าง

มาเลเซียมีอัตราค่าจ้างและค่าครองชีพสูงกว่าไทย โดยจากข้อมูลของ www.salaryexplorer.com ที่จัดทำขึ้นในเดือนเมษายน พ.ศ.2560 พบว่า อัตราเงินเดือนเฉลี่ยทั่วไปสำหรับพนักงานขับรถส่งของมีค่า 2,218 ริงกิต (ประมาณ 17,200 บาท) โดยผู้ที่ทำงานเป็นผู้บริหารระดับสูงในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่เป็นธุรกิจขนาดใหญ่จะมีเงินเดือนเฉลี่ย 70,000 ริงกิต (ประมาณ 540,000 บาท) ขณะที่ผู้บริหารระดับกลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในธุรกิจขนาดใหญ่ (อายุประมาณ 40 ปีขึ้นไป) มีเงินเดือนเฉลี่ย 50,000 ริงกิต (ประมาณ 390,000 บาท) ขณะที่ผู้ทำงานระดับปฏิบัติงานขนส่งและโลจิสติกส์ (อายุประมาณ 30 ปี) มีเงินเดือนเฉลี่ย 7,000 ริงกิต (ประมาณ 54,000 บาท)

5.3 ค่าประกันภัยสินค้า รถ และบุคคลที่สาม

อัตราค่าประกันภัยสินค้าและค่าประกันภัยรถไม่มีอัตราที่คงที่ตายตัว ขึ้นอยู่กับบริษัทประกันภัยแต่ละรายที่กำหนดขึ้นตามความคุ้มครองที่ผู้เอาประกันภัยจะซื้อ โดยอัตราค่าประกันภัยขึ้นอยู่กับขนาดเครื่องยนต์ จำนวนแอสซีส์ ประเภทรถ ขนาดความจุสินค้า จำนวนที่นั่ง อัตราภาษีที่เรียกเก็บ

² CPI จัดอันดับให้แต่ละประเทศอาเซียนเทียบกับ 176 ประเทศดังนี้ สิงคโปร์ (อันดับ 7 ได้ 84 คะแนน) บรูไน (อันดับ 41 ได้ 58 คะแนน) มาเลเซีย (อันดับ 55 ได้ 49 คะแนน) อินโดนีเซีย (อันดับ 90 ได้ 37 คะแนน) ฟิลิปปินส์ (อันดับ 101 ได้ 35 คะแนน) ไทย (อันดับ 101 ได้ 35 คะแนน) เวียดนาม (อันดับ 113 ได้ 33 คะแนน) ลาว (อันดับ 123 ได้ 30 คะแนน) เมียนมา (อันดับ 136 ได้ 28 คะแนน) กัมพูชา (อันดับ 156 ได้ 21 คะแนน)

ใบตรวจรับรองสภาพรถ รายละเอียดของผู้ขับขี่ (เพศ อายุ การศึกษา ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่) ประวัติการทำงานประกัน ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และความต่อเนื่องในการเป็นลูกค้าของผู้เอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัย

ในส่วนของการประกันภัยภาคบังคับ ธนาคารกลางมาเลเซียร่วมกับสมาคมประกันวินาศภัยแห่งมาเลเซียกำหนดอัตราค่าเบี้ยประกันบุคคลที่สาม (Third Party Compulsory Insurance) และอัตราเบี้ยประกันที่ครอบคลุมทั้งความรับผิดและความเสียหายต่อรถยนต์ที่เอาประกัน (Comprehensive Insurance) ซึ่งเป็นอัตราที่รัฐกำหนดตั้งแต่ปี 2557 (อัตรามีความแตกต่างกันระหว่างมาเลเซียฝั่งคาบสมุทรมาเลย์กับมาเลเซียฝั่งเกาะบอร์เนียว) ดังนี้

อัตราเบี้ยประกันรถยนต์ที่ใช้กับการขนส่งในมาเลเซียฝั่งคาบสมุทรมาเลย์

ความจุระบอกลูกไม่เกิน (ซีซี)	อัตราเบี้ยประกันภัยแบบครอบคลุม (ริงกิต)		อัตราค่าเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ (บุคคลที่สาม) (ริงกิต)
	อัตราฐาน	ส่วนเพิ่ม	
1,400	261.65	บวกเพิ่มจากอัตราฐาน 26.00 ริงกิตสำหรับทุกๆ 1,000 ซีซี หรือส่วนที่เกินจาก 1,000 ซีซี ให้คิดเท่ากับ 1,000 ซีซี	108.45
1,650	292.00		121.50
2,200	323.80		135.90
3,050	355.50		150.30
4,100	385.85		163.35
4,250	416.20		176.40
4,400	448.00		190.80
เกิน 4,400	478.35		203.85

อัตราเบี้ยประกันรถยนต์ที่ใช้กับการขนส่งในมาเลเซียฝั่งตะวันออก (รัฐซาราวัก รัฐซาบาห์)

ความจุระบอบ สูบไม่เกิน (ซีซี)	อัตราเบี้ยประกันภัยแบบครอบคลุม (ริงกิต)		อัตราค่าเบี้ยประกันภัยภาค บังคับ (บุคคลที่สาม) (ริงกิต)
	อัตราฐาน	ส่วนเพิ่ม	
1,400	196.20	บวกเพิ่มจากอัตรา	67.50
1,650	220.00	ฐาน 20.30 ริงกิต	75.60
2,200	243.90	สำหรับทุกๆ 1,000	85.20
3,050	266.50	ซีซี หรือส่วนที่เกิน	93.60
4,100	290.40	จาก 1,000 ซีซี	101.70
4,250	313.00	ให้คิดเท่ากับ	110.10
4,400	336.90	1,000 ซีซี	118.20
เกิน 4,400	359.50		126.60

ที่มา: ธนาคารกลางแห่งมาเลเซีย

5.4 ดัชนีราคาผู้บริโภค

ดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index - CPI) ที่จัดทำโดยกรมสถิติมาเลเซีย (Department of Statistics) สามารถสืบค้นได้จาก www.dosm.gov.my โดยเป็นดัชนีที่รวบรวมจากราคาสินค้า/บริการสำคัญ ได้แก่ (1) อาหารและเครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ (2) เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และยาสูบ (3) เสื้อผ้าและรองเท้า (4) ที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภค และพลังงาน (5) วัสดุก่อสร้าง เครื่องใช้ในบ้าน และเฟอร์นิเจอร์ (6) บริการสุขภาพ (7) บริการขนส่ง (8) บริการสื่อสาร (9) สันทนาการ (10) บริการศึกษา (11) ร้านอาหารและที่พักแรม และ (12) สินค้าและบริการเบ็ดเตล็ด

ดัชนีอ้างอิงจะเทียบกับเดือนมกราคม พ.ศ.2553 ซึ่งมีค่าเท่ากับ 100 โดยพบว่า ในเดือนมกราคม 2560 มาเลเซียมีดัชนีราคาผู้บริโภคเฉลี่ยเท่ากับ 128.4 ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2553 โดยปัจจัยที่ทำให้ดัชนีราคาผู้บริโภคในมาเลเซียเพิ่มขึ้นเนื่องจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาอาหารและ

เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ (น้ำมันพืช ผักผลไม้ เนื้อสัตว์ อาหารทะเล) ราคา
ที่อยู่อาศัยและสาธารณูปโภค และราคาค่าขนส่ง

บทที่ 6

ระบบการประกันภัย

ระบบการประกันภัยในประเทศมาเลเซียอยู่ภายใต้การกำกับของธนาคารกลางแห่งมาเลเซีย (Bank Negara Malaysia หรือ BNM) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการดำเนินงานของธนาคาร สถาบันการเงินอิสลาม ตลาดทุน การชำระเงินระหว่างธนาคาร และกิจการประกันภัยและตะกาฟูล (Takaful ซึ่งเป็นการประกันแบบอิสลามที่อยู่บนพื้นฐานของการช่วยเหลือกัน)

ธนาคารกลางแห่งมาเลเซียดำเนินการจดทะเบียน จัดระเบียบ และกำกับการประกอบการของธุรกิจประกันภัยเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้เอาประกัน และส่งเสริมการพัฒนากิจการประกันภัย โดยเป็นหน่วยงานรับผิดชอบการปฏิบัติตามกฎหมายประกันภัย

ทั้งนี้ หากพิจารณาข้อมูลของสถาบันวิจัยความปลอดภัยทางถนนแห่งมาเลเซีย (Malaysian Institute of Road Safety Research) ตั้งแต่ปี 2553 มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นในมาเลเซียมากกว่า 4 แสนครั้ง โดยในปี 2557 ซึ่งเป็นสถิติที่ได้เผยแพร่ล่าสุด มาเลเซียมีรถยนต์จดทะเบียนรวม 25.1 ล้านคัน ประชากร 30.3 ล้านคน มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น 476,196 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 6,674 ราย ผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัส 4,432 ราย ผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย 8,598 ราย หรือคิดเป็นอัตราการส่วนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 22 ราย ต่อประชากร 100,000 ราย ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2553 ซึ่งมีสัดส่วน 23.8 ราย ต่อประชากร 100,000 ราย โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการชนกันของรถจักรยานยนต์ การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ และความเหนื่อยล้าจากการขับขี่

6.1 การประกันภัยรถ

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศมาเลเซีย แบ่งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

(1) **การประกันภัยบุคคลที่สาม** ซึ่งเป็นการประกันภัยภาคบังคับที่กำหนดโดยธนาคารกลางแห่งมาเลเซียที่ครอบคลุมความเสี่ยงต่อบุคคลอื่นที่มีผู้ใช้ขับขี่และพนักงานประจำรถที่ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือมีทรัพย์สินเสียหายอันเกิดจากการกระทำของรถยนต์ที่ทำประกัน โดยอัตราค่าเบี้ยประกันขั้นต่ำเป็นไปตามกฎระเบียบที่ระบุไว้ใน บทที่ 5

(2) **การประกันภัยที่ครอบคลุมทั้งความรับผิดและความเสียหายต่อรถยนต์ที่เอาประกัน (Comprehensive Policy)** ซึ่งครอบคลุมถึงภัยต่างๆ ที่เกิดแก่รถยนต์ที่เอาประกัน ได้แก่ ไฟไหม้ ระเบิด ไฟลวก ไฟผ่า ชโมย การนัดหยุดงาน แผ่นดินไหว ดินถล่ม หินถล่ม น้ำท่วม พายุ อุบัติเหตุ การก่อการร้าย ภัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ รวมทั้งครอบคลุมถึงการประกันภัยบุคคลที่สาม ทั้งนี้ การประกันภัยดังกล่าวข้างต้นไม่ครอบคลุมความเสียหายอันเกิดขึ้นจากรถยนต์ที่อยู่ในภาวะดังต่อไปนี้ (1) ความเสียหายที่เกิดจากการขับขี่โดยผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ (2) ความเสียหายเมื่อผู้ขับขี่เมาหรือเสพสารเสพติด (3) การใช้รถเพื่อวัตถุประสงค์ที่ผิดกฎหมาย (4) ขับขี่ในสถานการณ์ที่เครื่องยนต์และเบรคเสียหาย รถยนต์ที่ยางรถยนต์เสื่อมสภาพ (5) ขับรถนอกอาณาเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

6.2 การประกันภัยสินค้า

การประกันภัยสินค้าขณะทำการขนส่งภายในประเทศมาเลเซียเป็นการทำประกันตามความสมัครใจของเจ้าของสินค้า / ผู้ขนส่ง โดยขอบเขตความคุ้มครองครอบคลุมภัยต่างๆ ได้แก่ ความเสียหายของสินค้าอันเกิดจาก

ไฟไหม้และระเบิด ความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการจัดเก็บและขนถ่ายสินค้า ความเสียหายทางการเงินอันเกิดจากการที่สินค้าสูญหายหรือเสียหาย ค่าใช้จ่ายในการเฉลี่ยความเสียหาย โดยค่าใช้จ่ายในการประกันภัยสินค้าขึ้นอยู่กับธรรมชาติของสินค้า น้ำหนักสินค้า สถานที่บรรจุสินค้า สถานที่ปลายทาง จำนวนหีบห่อ และสภาพยานพาหนะที่ใช้บรรทุก

6.3 ขั้นตอนการจัดการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในประเทศมาเลเซีย ผู้เอาประกันจะต้องดำเนินการดังนี้

กรณีของการประกันภัยบุคคลที่สามและกรณีรถที่เอาประกันภัยเสียหาย

- ห้ามเคลื่อนย้ายรถจากสถานที่เกิดอุบัติเหตุ จนกระทั่งเจ้าหน้าที่ตำรวจเดินทางมาถึงและได้ทำการจดบันทึกอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยในการรายงานผลอุบัติเหตุจะต้องมีรายละเอียดต่างๆ ได้แก่ เวลาและสถานที่ที่เกิดเหตุ ความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์และคนชื่อและที่อยู่ของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เลขทะเบียนรถที่เกิดอุบัติเหตุและคู่กรณี รายละเอียดประกันภัยของผู้ขับขี่อีกฝ่ายหนึ่ง ชื่อและที่อยู่ของพยานผู้เห็นเหตุการณ์ ชื่อและที่อยู่ของบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหาย ภาพถ่ายประกอบ (ถ้ามี) และสำเนาใบชำระค่าภาษีต่อทะเบียนรถยนต์
- ในกรณีที่ไม่สามารถติดต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ทันที ผู้เอาประกันจะต้องแจ้งอุบัติเหตุหรือความเสียหายให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจภายใน 24 ชั่วโมงนับจากเกิดอุบัติเหตุ

- ดำเนินการติดต่อบริษัทประกันภัยเพื่อรายงานอุบัติเหตุโดยเร็ว พร้อมทั้งนำบันทึกรายงานอุบัติเหตุจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ (Police Report) ยื่นเป็นหลักฐานต่อบริษัทประกันภัย โดยบริษัทประกันภัยจะแจ้งอยู่ที่จะทำการซ่อมแซมรถที่เกิดความเสียหาย
- ดำเนินการกรอกแบบฟอร์มและยื่นขอรับค่าสินไหมทดแทนกับบริษัทประกันภัย (กรณีที่ยกย่นต์คันดังกล่าวไม่ได้ชำระค่าภาษีต่อทะเบียนรถยนต์ บริษัทประกันภัยจะปฏิเสธการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน)

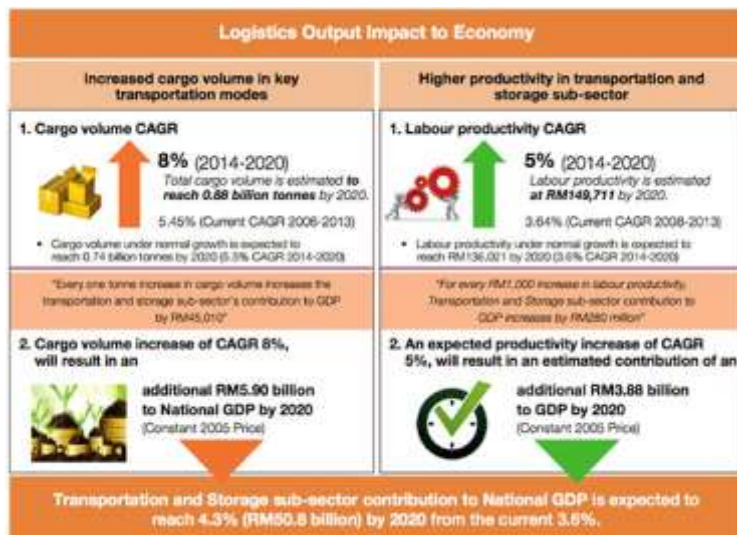
กรณีรถที่เอาประกันภัยสูญหาย

- แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทันทีที่พบวารถที่เอาประกันภัยสูญหาย
- แจ้งบริษัทประกันภัยภายใน 24 ชั่วโมงนับจากพบวารถที่เอาประกันภัยสูญหาย และได้ติดต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียบร้อยแล้ว
- ดำเนินการกรอกแบบฟอร์มและยื่นขอรับค่าสินไหมทดแทนกับบริษัทประกันภัย พร้อมแสดงหลักฐานประกอบ ได้แก่ (1) บันทึกการรายงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเรื่องรถที่เอาประกันสูญหาย (2) สำเนาบัตรประชาชนของผู้ขับขี่/ผู้เอาประกัน (3) สำเนาใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่/ผู้เอาประกัน (4) สำเนาใบชำระค่าภาษีต่อทะเบียนรถยนต์ (5) ผลการสอบสวนหรือพิสูจน์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี) โดยบริษัทประกันภัยจะชำระค่าสินไหมทดแทนให้ภายในเวลา 6 เดือนภายหลังจากได้รับเอกสารแจ้งยืนยันรถสูญหายจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ อย่างไรก็ตามหากยกย่นต์คันดังกล่าวไม่ได้ชำระค่าภาษีต่อทะเบียนรถยนต์ บริษัทประกันภัยจะปฏิเสธการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน

บทที่ 7

นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริม การประกอบการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ

รัฐบาลได้ให้ความเห็นชอบ “แผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ ค.ศ. 2015 – 2020 (พ.ศ.2558-2563)” (National Logistics and Trade Facilitation Master Plan) โดยกำหนดวิสัยทัศน์ให้ “มาเลเซียเป็นประตูโลจิสติกส์ชั้นนำของเอเชียตั้งแต่ปี ค.ศ.2020 (พ.ศ.2563)” โดยกำหนดเป้าหมายปริมาณสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศจากเดิมที่คาดว่าจะขยายตัวเป็น 740 ล้านตัน ในปี 2563 ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 880 ล้านตันในปี 2563 และมีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปี



ที่มา: กระทรวงการขนส่งมาเลเซีย

แผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ฯ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่



แผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าของมาเลเซีย

ที่มา: กระทรวงการขนส่งมาเลเซีย

ระยะที่ 1 (ปี 2558-2559) เน้นการดำเนินการ (1) เสริมสร้างกรอบกฎระเบียบให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ เช่น กฎระเบียบน้ำหนักบรรทุก การขออนุญาตนำเครื่องบินลงจอด (2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความต้องการสินค้า โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือคลัง และการสร้างเมืองสนามบิน (Aeropolis) ในกัวลาลัมเปอร์

ระยะที่ 2 (ปี 2559-2562) เน้นการดำเนินการ (1) ยกระดับกลไกการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเชื่อมโยงข้อมูล และ (2) เสริมสร้างเทคโนโลยีและทุนมนุษย์

ระยะที่ 3 (ปี 2563 เป็นต้นไป) เพื่อพัฒนามาเลเซียสู่การเป็นประตูโลจิสติกส์ชั้นนำแห่งเอเชีย) ยกระดับบริการโลจิสติกส์สู่สากล โดย (1) ส่งเสริมระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตเมือง (2) สร้างการวิจัยและ

พัฒนานวัตกรรมโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (3) สนับสนุนการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (4) ส่งเสริมให้มาเลเซียเข้าสู่ระบบโซ่อุปทานโลกและการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ โดยส่งเสริมการประกอบการขนส่งภายในประเทศ และการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศเพื่อนบ้านอาเซียน และทวีปเอเชีย ซึ่งมาเลเซียกำหนดเป้าหมายให้มาเลเซียเป็นประตูการค้าและโลจิสติกส์



ที่มา: www.spad.gov.my

ในส่วนของการขนส่งทางถนน SPAD ได้จัดทำแผนแม่บทการขนส่งสาธารณะทางบกระยะ 20 ปี (National Land Public Transport Master Plan) ครอบคลุมทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทั้งในระดับประเทศและระดับรัฐ ตลอดจนบูรณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนและรางที่เกี่ยวข้อง โดย SPAD ได้จัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางบกแห่งชาติฉบับล่าสุดขึ้นในเดือนกันยายน ค.ศ.2012

แผนแม่บทการขนส่งฯ ในระยะ 20 ปี มีสาระสำคัญ 5 ด้าน

1) ยกย่องโครงสร้างการขนส่งสาธารณะให้ทั่วทุกเขตเมืองและการเข้าถึงพื้นที่ชนบทเพื่อเพิ่มระดับการใช้ประโยชน์ของระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น เช่น การพัฒนารถไฟความเร็วสูง รถไฟรางเดียวที่ใช้ในเขตเมือง การพัฒนาเส้นทางเดินรถประจำทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เช่น ระเบียงเศรษฐกิจในรัฐซาราวักและรัฐซาบาห์ ระเบียงเศรษฐกิจ Klang Valley ในรัฐสลังงอร์

2) เพิ่มการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลโดยเพิ่มการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่ง โดยส่งเสริมการแข่งขันลดการผูกขาดและการอุดหนุนของรัฐในการดำเนินการขนส่งสาธารณะให้เหลือเพียงการกำกับดูแล

3) เพิ่มระดับคุณภาพและความสะดวกของบริการให้มีความน่าเชื่อถือและเป็นທີ່ประทับใจของผู้ใช้บริการ โดยการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับบริการขนส่งสาธารณะ การพัฒนารถโดยสารสาธารณะให้สามารถรองรับผู้พิการที่นั่งรถเข็น การนำ Smart Card มาใช้ชำระค่าบริการขนส่งสาธารณะ การติดตั้ง Application ของบริการขนส่งสาธารณะทางถนนใน Tablet และ Smart phone เพื่อจองที่นั่งและแจ้งยืนยันตารางการเดินทาง

4) เพิ่มระดับความปลอดภัยในการขนส่งและสัญจรทางบก โดยเพิ่มความเข้มข้นในการออกใบอนุญาตขับขี่ การออกใบอนุญาตโรงเรียนสอนขับรถ การตรวจสภาพรถ การเพิ่มบทลงโทษเพื่อมิให้เกิดการกระทำความผิดกฎจราจรและความปลอดภัยทางถนน

5) ลดปัญหาการจราจรแออัด ลดมลพิษ ลดโลกร้อน และเพิ่มสัดส่วนของการลดการใช้รถยนต์ในการเดินทาง โดยสนับสนุนการปั่นจักรยานและการเดินเพื่อไปติดต่องาน รวมทั้งส่งเสริมใช้บริการขนส่ง

สาธารณะ และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและวิถีปฏิบัติที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ในส่วนการขนส่งสินค้าทางบก SPAD ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาในระยะ 20 ปี ประกอบด้วย

1) ส่งเสริมการแข่งขันในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางถนน โดยทบทวนกฎระเบียบด้านมาตรฐานการให้บริการ ข้อกำหนดด้านการถือหุ้น และการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้น ข้อกำหนดด้านสินทรัพย์และความสามารถในการลงทุน และเพิ่มความเข้มงวดในการจัดระเบียบผู้ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะที่แย่งรับขนส่งสินค้าจากผู้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะอย่างถูกต้อง ตลอดจนประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมการลงทุนประกอบธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ด้วยการให้มาตรการลดหย่อน/ยกเว้นภาษี การเข้าถึงแหล่งทุน การเข้าถึงเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อปรับปรุงกิจการให้ทันสมัย

2) ทบทวนและปรับปรุงการวางแผนเส้นทางและโครงข่ายการขนส่งอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้ามีความสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเมืองและประเทศ และสภาพการแข่งขันที่เกิดขึ้นในท้องที่

3) ส่งเสริมการบูรณาการระหว่างขนส่งทางถนนกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางถนนสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือ ท่าอากาศยาน สถานีขนส่งสินค้าทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4) พัฒนาการจัดระเบียบและการติดตามบริการขนส่งสินค้าให้มีมาตรฐาน โดยเฉพาะมาตรฐานความปลอดภัย

5) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งระดับส่วนกลางและส่วนภูมิภาคให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาเมือง

6) ยกระดับทักษะและความชำนาญของทรัพยากรมนุษย์ในอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางถนน

7) ลดผลกระทบจากการขนส่งสินค้าทางถนนที่มีต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีที่เหมาะสมที่ช่วยลดปัญหาเรื่องเสียง และลดการปล่อยก๊าซเสีย

ภาคผนวก

รายชื่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินธุรกิจขนส่งในมาเลเซีย

กระทรวงการขนส่ง

Ministry of Transport

No.26, Jalan Tun Hussein, Presint 4, 62100, W.P.Putrajaya

โทร 03 8892 1275 โทรสาร 03 8888 0158

เว็บไซต์ www.mot.gov.my

กรมการขนส่งทางถนน (Road Transport Department)

Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ)

Aras 3-5, No.26, Jalan Tun Hussien, Presint 4, Pusat Pentadbiran

Kerajaan Persekutuan, 62100, W.P.Putrajaya

โทร +60 3 8000 8000 โทรสาร +60 3 8881 0194

เว็บไซต์ www.jpj.gov.my

คณะกรรมการการขนส่งสาธารณะทางบก

Official Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat : SPAD

Block D, Platinum Sentral, Jalan Stesen Sentral 2, Kuala Lumpur

Sentral, 50470, Kuala Lumpur

โทร 1800 88 7723

อีเมล : integrity@spad.gov.my

เว็บไซต์ www.spad.gov.my

กรมการขนส่งทางน้ำ

Marine Department Malaysia

Jabatan Laut Semenanjung Malaysia, Jalan Limbungan, Kawasan
13, 42007, Port Klang, Pelabuhan Klang,

โทร +60 3 3346 7788

อีเมล : baharin@marine.gov.my

เว็บไซต์ www.marine.gov.my

กรมความปลอดภัยทางถนน

Road Safety Department (RSD)

Galeria PJH, Level 3, Jalan P4W, Persiaran Perdana 62100,
W.P.Putrajaya

โทร +60 3 8323 8000 โทรสาร +60 3 8888 8806

เว็บไซต์ www.jkjr.gov.my

สถาบันวิจัยความปลอดภัยทางถนนแห่งมาเลเซีย

Malaysia Institute of Road Safety Research (MIROS)

Jalan TKS 1, Taman Kajang Sentral, 43000 Kajang, Selangor

โทร +60 3 8924 9200

เว็บไซต์ www.miros.gov.my

กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม

Ministry of International Trade and Industry (MITI)

No.7, Menara MITI, Jalan Sultan Haji Ahman Shah, 50480, Kuala
Lumpur

โทร +603 8000 8000

เว็บไซต์ www.miti.gov.my

กรมศุลกากร

Royal Malaysian Customs Department

Jabatan Kastam Diraja Malaysia (JKDM)

Kompleks Kementerian Kewangan No.3, Persiaran Perdana,
Presint 2, 62596, Putrajaya

โทร +603 8882 2100

อีเมล : cc@customs.gov.my

เว็บไซต์ www.customs.gov.my

สำนักงานพัฒนาการลงทุนแห่งมาเลเซีย

Malaysia Investment Development Authority (MIDA)

MIDA Sentral, No.5 Jalan Stesen Sentral 5, Kuala Lumpur Sentral,
50470 Kuala Lumpur

โทร +603 2267 3633 โทรสาร +603 2274 7970

อีเมล : investmalaysia@mida.gov.my

เว็บไซต์ www.mida.gov.my

กรมการพัฒนาอิสลาม

Department of Islamic Development

Jabatan Kemajuan Islam

Aras 6&7, Blok D, Kompleks Islam Putrajaya (KIP), No.3, Jalan Tun
Abdul Razak, Presint 3, 62100 Putrajaya

โทร +603 8892 5000 โทรสาร +603 8892 5005

อีเมล : pr_halal@islam.gov.my

เว็บไซต์ www.halal.gov.my

สมาคมธุรกิจต่างๆ ในมาเลเซีย

สมาคมผู้ขนส่งแห่งมาเลเซีย

Association of Malaysian Hauliers

2nd floor, Northport B, Jalan Pelabuhan, Pelabuhan Utara, 42000
Port Klang, Selangor Darul Ehsan

โทร +60 3 3176 3676

อีเมลล์ : secretary@amh.org.my

เว็บไซต์ www.amh.org.my

สมาคมเจ้าของรถบรรทุกแห่งมาเลเซีย

Pan Malaysia Lorry Owners Association (PMLOA)

Persatuan Ampunya Lori Pan Malaysia

No.526-A, Taman Malaka Raya, 75000

โทร 06-2813228

สหพันธ์การขนส่งสินค้าทางถนนแห่งรัฐซาราวัก

Federation of Sarawak Lorry Association

P.O.Box 627, 97000 Bintulu, Sarawak โทร +60 086-343437

โทรสาร 086-312512

อีเมลล์ : lingkk8033@gmail.com

สมาคมการขนส่งทางถนนแห่งรัฐซาราวัก

Sarawak Lorries Transport Association

Parcel B7 5-7, Level 5 Block B7, City Bridge Commercial Center,
Jalan Utama, 93450 Kuching

โทร +60 082-574026 โทรสาร 082-579662

อีเมลล์ : swkltass@yahoo.com

สมาคมเจ้าของรถบรรทุกทุกแห่งรัฐเปรัก

Perak Lorry Owners' Association

No.162, A, Jalan Bendahara, Perak 31650, Ipoh

โทร + 60 5 254 1069

สหพันธ์การขนส่งสินค้าทางถนนแห่งซาบาห์

Federation of Sabah Lorry Transportation Association

SL177, Bandar Leila, Jalan Leila, P.O.Box 487, 90705, Sandakan,
Sabah

โทร +60089-617878 โทรสาร +60 089616327

อีเมลล์ : stevenchuapm@gmail.com

สมาคมการขนส่งสินค้าทางถนนแห่งรัฐซาบาห์ฝั่งตะวันตก

Sabah West Coast Lorry Transportation Association (SWCLTA)

No.45, Block F, 3rd Floor, Inanam Business Center, Phase 2,
88450, Kota Kinabalu, Sabah

โทร +60 088 437815 โทรสาร 088 437815

อีเมลล์ : swclta@gmail.com

สมาคมรถบรรทุกคอนเทนเนอร์แห่งมาเลเซีย

Container Hauliers Association of Malaysia (CHAM)

Kawasan 13, 42000 Port Klang

โทร +60 3 3176 8784

สหพันธ์ผู้จัดการขนส่งแห่งมาเลเซีย

Federation of Malaysia Freight Forwarders (FMFF)

No.23, Jalan Cemerland, Port Klang, Selangor Darul Ehsan,
42000, Malaysia

โทร +603 3165 3082 โทรสาร +603 3165 3081

อีเมล : secretariat@fmff.net

เว็บไซต์ www.fmff.net

สมาคมผู้จัดการขนส่งและโลจิสติกส์แห่งรัฐสลังงอร์

Selangor Freight Forwarders and Logistics Association (SFFLA)

No.23, Jalan Cemerland, 42000, Port Klang, Selangor Darul Ehsan

โทร +603 3168 4363 โทรสาร +603 31675243

อีเมล : general@sffla.com

เว็บไซต์ www.sffla.com

สมาคมผู้จัดการขนส่งแห่งรัฐยะโฮร์

Johor Freight Forwarders Association (JOFFA)

Wisma JOFFA, 71, Jalan Jaya Mas 1, Taman Jaya Mas, 81300,
Skudai, Johor Bahru, Johor

โทร +607 512 5900 โทร +60 07 5125902

อีเมล : joffa_secretariat@joffa.net

เว็บไซต์ www.joffa.net

สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกแห่งรัฐยะโฮร์

Johor Lorry Operators' Association (JLOA)

No.57-03, Jalan Persiaran larkin Perdana, Susur Larkin Perdana 1,
Taman Larkin Perdana, 80350 Johor Bahru, Johor Darul Tazim
โทร +607 237 8058 โทรสาร +607 237 8058

อีเมลล์ : president@jloa.org.my

เว็บไซต์ www.jloa.org.my

สมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกแห่งเมืองเซกาแมท รัฐยะโฮร์

Segamat Lorry Operators Association

12-A Tam Leng Ann Garden, Jalan Genuang, Segamat, 85000,
Johor

สมาคมเจ้าของรถบรรทุกทุกเมืองกวนตัน

Kuantan Truck Owners Association

D/A Lot 70 Kaw Perindustrian, Semambu 25350 Kuantan, Pahang
โทร 09-5661268 โทรสาร 09-5662009

สมาคมท่าเรือ การเดินเรือ และการรับจัดการขนส่งแห่งรัฐยะโฮร์

Johor Port Shipping and Forwarding Association (JPSFA)

Wisma JPSFA, 19A Jalan Rosmerah 2/5, Taman Johor Jaya 81100
Johor Bahru

โทร +607 3568531 โทร +60 07 3568532

อีเมลล์ : president@jpsfa.com

เว็บไซต์ www.jpsfa.com

สมาคมผู้รับจัดการขนส่งแห่งรัฐเปรัก

Perak Freight Forwarders Association

Lot 25886 Gudong KTMB, Jalan Tun Abd Razak, 30100 Ipoh Perak

โทร 05 5270268 โทรสาร 05 5277268

สมาคมผู้รับจัดการขนส่งแห่งปาดังเบซาร์

Padang Besar Forwarding Association

Yong Seng Chan, No 7, Jalan Station, Padang Besar 02100 Perlis

โทร 04 9490239 โทรสาร 04 9490600

อีเมล : ysc_my@tm.net.my และ panjiefektif@yahoo.com

สมาคมผู้จัดการขนส่งแห่งรัฐปีนัง

Penang Freight Forwarders Association (PFFA)

Block A Unit 9, MAS Air Cargo Complex, Penang International Air

Port, Jalan Garuda, 11900, Penang

โทร +604 644 0514 โทรสาร +604 644 4932

อีเมล : secretariat.off@pffa.org.my และ exe.secretary@pffa.org.my

เว็บไซต์ www.pffa.org.my

สมาคมตัวแทนรับจัดการขนส่งแห่งโคตาคินาบาลู

Kota Kinabalu Forwarding Agents Association (KKFA)

Persatuan Ejen Penghantaran Kota Kinabalu

Lot 16, Block D, Lorong Buah Salak 3, Hiong Tiong Industry

Center, 11.5 Kilometer, Jalan Tuaran, 88450, Kota Kinabalu

โทร 088 388275 โทรสาร 088 388606

อีเมล : borneotl@streamyx.com

สมาคมตัวแทนบริหารจัดการขนส่งแห่งรัฐซาราวัก

Sarawak Forwardng Agents Association (SFAA)

Lot 8704, 1st Floor, Section 64, Jalan Pending, 93450 Kuching

โทร 082-482778 โทรสาร 082-482778

อีเมล : secretariatsfaa@gmail.com

เว็บไซต์ www.sfaa.ent.my

สมาคมโลจิสติกส์

Labuan Logistics Association

AB Enterprise, SU 3414 Jalan Kolam, P.O.Box 75, 87008 Wilayah

Persekutuan Labuan

โทร 087 422902 โทรสาร 087 42408

อีเมล : prunella@ablabuan.com

สมาคมท่าเรืออาเซียนแห่งมาเลเซีย

ASEAN Ports Association Malaysia

Kuantan Port Authority, Tanjung Gelang, P.O.Box 161, 25720

Kuantan, Pahang Darul Makmur

โทร 609-585 8000 โทรสาร 609-583 3866

อีเมล : secretariat@apamalaysia.com

เว็บไซต์ www.apamalaysia.com

สมาคมประกันภัยแห่งมาเลเซีย

General Insurance Association of Malaysia

Wisma PIAM, 150 Jalan Tun Sambanthan, 50470, Kuala Lumpur, 50470

โทร +603 2274 7399

เว็บไซต์ www.piam.org.my

หน่วยงานประสานงานของไทยในมาเลเซีย

สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์

Royal Thai Embassy, Kuala Lumpur

206 Jalan Ampang, 50450, Kuala Lumpur

โทร (60-3) 2145-8004 โทรสาร (60-3) 2148-6527

อีเมล : info@thaiembassy.my

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์

Office of Commercial Affairs

206 Jalan Ampang, 50450, Kuala Lumpur

โทร (60-3) 2142-4601 โทรสาร (60-3) 2148-9818

อีเมล : enquiry@thaitrade.my

สำนักงานแรงงาน ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์

Office of Labour Affairs

206 Jalan Ampang, 50450, Kuala Lumpur

โทร (60-3) 2145-6004 โทรสาร (60-3) 2142-7000

สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

Tourism Authority of Thailand, Kuala Lumpur

Suite 220.1, Level 2, Menara Citibank, 165 Jalan Ampang, 50450,

Kuala Lumpur

โทร (60-3) 21623480 โทรสาร (60-3) 2162-3486

อีเมล : info@tourismthailand.my

สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองปีนัง

Royal Thai Consulate General, Penang

1, Jalan Tunku Abdul Rahman, 10350 Penang

โทร 04-226-8029

สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองโกตาบารู

Royal Thai Consulate General, Kota Bharu

4426 Jalan Pengkalan Chepa, 15400 Kota Bharu, Kelantan

โทร 09-544-5266, 744-5934, 743-0640



สหพันธ์รัฐมาเลเซีย Federation of Malaysia

จัดทำโดย



สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก
1032 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์ 0-2271-8490
www.thaitruckcenter.com
Email: developdlt.aec@gmail.com



สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
254 ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กทม. 10300
โทรศัพท์ 0-2217-7440-50 โทรสาร 0-2218-7446
www.tri.chula.ac.th