



# คณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา



นายมรรณพ เคชวิทักษ์  
ประธานคณะกรรมการ



พล.ต.อ. โกวิท ภัคดีภูมิ  
ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายบุญชัย โชควัฒนา  
ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการกิตติมศักดิ์  
และประธานที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจ



นายสมบูรณ์ งามลักษณ์  
ประธานที่ปรึกษาด้านพาณิชย์



นายสุวิทย์ เมษเสรีกุล  
ประธานที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรม



นายชรินทร์ หาญสืบสาย  
รองประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายวิทยา อินมาลา  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง



นางสาวสุนันท์ ลิงห์สมบุญ  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง



นายประเสริฐ ประคุณศึกษาพันธ์  
รองประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายประวดี ทองสมบูรณ์  
รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม



นายวันชัย สอนศิริ  
โฆษกคณะกรรมการ



นายจรรพงค์ จีนาพันธ์  
เลขาธิการคณะกรรมการ



นายสุรพงษ์ ตันธนศรีกุล  
ที่ปรึกษาและกรรมการ



นายไพบุลย์ ชำศิริพงษ์  
ที่ปรึกษาและกรรมการ



พ.ต.ท. จิตต์ ศรีโยหะ มุกดาอนพงค์  
ที่ปรึกษาและกรรมการ

# คณะอนุกรรมการ

## ศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน



นายชรินทร์ หาญสืบสาย  
ประธานคณะอนุกรรมการ



นายบุญชัย โชควัฒนา  
ประธานที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายสมบุรณ์ งามลักขม  
รองประธานคณะอนุกรรมการ



นายพิชัย ดุตตมานันท์  
อนุกรรมการ



นางอัญญา วิทยาธรรมรัช  
อนุกรรมการ



นายธรรมนุช ศรีวณิช  
อนุกรรมการ



ดร.จุฬา สุขมานพ  
อนุกรรมการ



นางสาวนิชวีดี มานิตกุล  
อนุกรรมการ



นางฉัฐฉา วสุรัตน์  
อนุกรรมการ



ดร.มุตศิริ พลสารน้อย  
อนุกรรมการ



นางสาวธินา พงศ์พุกขมา  
อนุกรรมการและเลขานุการ



รตนา สมนศักดิ์ ธรรมะสมิต  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายนิธม ไวอรัชพานิช  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายบรรเทพ สุภาคุล  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายศิริชัย กิจจาธิก  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



ดร.พิมพ์กาญจน์ หล่อศิริไพบุส  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายวีระชัย นพสุวรรณวงศ์  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



ศ.ดร.อัครศรี พาณิชสาสน  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายประทีป ตั้งกาญจนนพกุล  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายวิชิต จิรจิรเจิญ  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายสุเมธ ค่างวนา  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นางวิฑิตา ปิถมวิทธา  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นางดวงใจ จันทวร  
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



( สำเนา )  
บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา

ที่ สว (กมธ๑) ๐๐๐๘ / ( ๓๙ )

วันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๕๕

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง “การศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน”

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ด้วยในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๕ สมัยสามัญทั่วไป (เป็นพิเศษ) วันศุกร์ที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๕ ที่ประชุมได้ลงมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๗๗ ซึ่งคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา เป็นคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภาคณะหนึ่งมีอำนาจหน้าที่เพื่อกระทำการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ อันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของวุฒิสภาแล้วรายงานต่อวุฒิสภา ซึ่งคณะกรรมการประกอบด้วย

- |  |   |
|--|---|
| ๑. นายมรรณพ เดชวิทักษ์                   | ประธานคณะกรรมการ  |
| ๒. นายวิทยา อินาลา                       | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง  |
| ๓. นางสาวสุนันท์ สิงห์สมบุญ              | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง  |
| ๔. นายประวัตี ทองสมบูรณ์                 | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม  |
| ๕. นายบุญชัย โชควัฒนา                    | ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ<br>กิตติมศักดิ์และประธานที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจ |
| ๖. พลตำรวจเอก โกวิท ภักดีภูมิ            | ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ   |
| ๗. นายสุวิศว์ เมฆเสรีกุล                 | ประธานที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรม   |
| ๘. นายสมบูรณ์ งามลักษณ์                  | ประธานที่ปรึกษาด้านพาณิชย์  |
| ๙. นายประเสริฐ ประคุณศึกษาพันธ์          | รองประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ  |
| ๑๐. นายชรินทร์ หาญสืบสาย                 | รองประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ<br>ที่ปรึกษาและกรรมการ                     |
| ๑๑. นายไพบุลย์ ชำศิริพงษ์                | ที่ปรึกษาและกรรมการ   |
| ๑๒. นายสุรพงษ์ ตันธนศรีกุล               | ที่ปรึกษาและกรรมการ   |
| ๑๓. พันตำรวจโท จิตต์ ศรีโยหะ มุกดาธนพงศ์ | ที่ปรึกษาและกรรมการ   |
| ๑๔. นายวันชัย สอนศิริ                    | โฆษกคณะกรรมการ  |
| ๑๕. นายจรรพพงศ์ จีนาพันธ์                | เลขานุการคณะกรรมการ   |

บัดนี้ คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา ได้พิจารณา  
ศึกษาเรื่อง “การศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับประเทศ  
เพื่อนบ้าน” เสร็จเรียบร้อยแล้ว

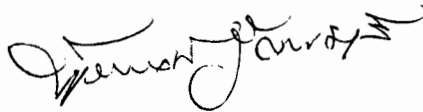
จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอที่ประชุมวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไป

(ลงชื่อ) มหรรณพ เดชวิทักษ์

(นายมหรรณพ เดชวิทักษ์)

ประธานคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา

สำเนาถูกต้อง



(นายพีระพจน์ รัตนมาลี)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการเศรษฐกิจ

การพาณิชย์และอุตสาหกรรม

สำนักกรรมการ ๑

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักกรรมการ ๑

โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๖๑

เว็บไซต์ <http://www.senate.go.th>

ธีรพงศ์

พิมพ์

ธีรพงศ์/พีระพจน์

ทาน

รายงานการพิจารณาศึกษา  
เรื่อง “การศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทย  
กับประเทศเพื่อนบ้าน”

ของ

คณะกรรมการการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา

ด้วยในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๕ สมัยสามัญทั่วไป (เป็นพิเศษ) วันศุกร์ที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๔ ที่ประชุมได้ลงมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๗๗ ซึ่งคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา เป็นคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภาคณะหนึ่งมีอำนาจหน้าที่เพื่อกระทำกิจการ พิจารณา สอบสวน หรือศึกษาเรื่องใด ๆ อันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของวุฒิสภา แล้วรายงานต่อวุฒิสภา โดยคณะกรรมการ ได้พิจารณาศึกษา เรื่อง “การศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน”

บัดนี้ คณะกรรมการ ได้พิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงาน ผลการพิจารณาต่อวุฒิสภา ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๑๓๕ และข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๕ ดังนี้

๑. การดำเนินงานของคณะกรรมการ

คณะกรรมการ ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑.๑ คณะกรรมการ ได้ตั้งคณะอนุกรรมการการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย

อนุกรรมการ มีดังนี้

- |                           |                            |
|---------------------------|----------------------------|
| ๑. นายชินทร์ หาญสืบสาย    | เป็นประธานคณะอนุกรรมการ    |
| ๒. นายสมบูรณ์ งามลักษณ์   | เป็นรองประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๓. นายพิชัย อุตมาภินันท์  | เป็นอนุกรรมการ             |
| ๔. นายจุฬา สุขมานพ        | เป็นอนุกรรมการ             |
| ๕. นางอัญชญา วิทยาธรรมธัช | เป็นอนุกรรมการ             |
| ๖. นางสาวนิริวดี มานิตกุล | เป็นอนุกรรมการ             |
| ๗. นางณัฐภา วสุรัตน์      | เป็นอนุกรรมการ             |
| ๘. นายธรรมนุญ ศรีวัลย์    | เป็นอนุกรรมการ             |
| ๙. นางผุสดี พลสารัมย์     | เป็นอนุกรรมการ             |
| ๑๐. นางสาวลีนา พงศ์พุกษา  | เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ |

ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ มีดังนี้

๑. นายบุญชัย โชควัฒนา	เป็นประธานที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒. ร้อยโท สมศักดิ์ ยมะสมิต	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๓. นายวรเทพ สุภาตุลย์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๔. นายนิยม ไวยรัชพานิช	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๕. นายวีระชัย นพสุวรรณวงศ์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๖. นางสาวพิมพ์กาญจน์ หล่อศิริไพบูลย์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๗. นางดวงใจ จันทร	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๘. ผู้ช่วยศาสตราจารย์อักษรศรี พานิชสาส์น	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๙. นายวิชิต จิรัฐิติเจริญ	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๐. นายประทีป ตั้งกาญจนาเวฬุกุล	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๑. นายศิริชัย กิจจารีก	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๒. นายสุเมธ คำวงษา	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๓. นางวิทิตา ปัทมวิภาดา	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ

๑.๒ ที่ประชุมคณะกรรมการ ได้มีมติแต่งตั้งนายพีระพจน์ รัตนมาลี ผู้บังคับบัญชา กลุ่มงานคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม สำนักกรรมการ ๑ สำนักงาน เลขาธิการวุฒิสภา เป็นผู้ช่วยเลขานุการตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๕ วรรคสาม

๑.๓ คณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาจากเอกสารข้อมูล ข้อเท็จจริงที่ เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อมูลข้อเท็จจริงประกอบเป็นแนวทางในการดำเนินการของคณะอนุกรรมการ จำนวน ๑๔ ครั้ง

๑.๔ หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องได้เชิญมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง และแสดงความ คิดเห็น ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาศึกษาของคณะอนุกรรมการ คือ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- |                        |                                  |
|------------------------|----------------------------------|
| ๑. นายไพโรจน์ โพธิวงศ์ | ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผน        |
| ๒. นางสิริมา โต๊ะมีนา  | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |

สำนักงานเลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| ๑. นายอนุสิษฐ์ คุณากร   | รองเลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ       |
| ๒. นายวีระ อุไรรัตน์    | ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความมั่นคงข้ามชาติ |
| ๓. นายเกษม ทวีปัญญาสกุล | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ   |

กระทรวงการคลังกรมศุลกากร

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| ๑. นางกรศิริ พิณรัตน์      | รองอธิบดี  |
| ๒. นางอัจฉรา สงวนพงศ์      | ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานพิธีการและ<br>ราคาศุลกากร |
| ๓. นางกาญจนา สุวานีโซ      | ผู้อำนวยการส่วนพิธีการศุลกากร                    |
| ๔. นายอนันต์ สิทธิฤทธิ์    | ผู้อำนวยการส่วนคดีอุทธรณ์และเปรียบเทียบ          |
| ๕. นายชัยยุทธ คำคุณ        | นายด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์                    |
| ๖. นายชัยฤทธิ์ แพทย์สมาน   | นายด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน                         |
| ๗. นายอวยชัย กุศลพิทยมนตรี | นายด่านศุลกากรอรัญประเทศ                         |
| ๘. นายธวัช เฟ่งพินิจ       | นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ                       |
| ๙. นางสาวอภิญา ปัญญาชีวะ   | นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ                        |
| ๑๐. นางสาวฐาปณี ธุระพ้อคำ  | นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ                      |

ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย

- |                                |   |
|--------------------------------|---|
| ๑. นายโสฬส สาครวิศวะ           | กรรมการผู้จัดการธนาคารพัฒนาวิสาหกิจ<br>ขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย |
| ๒. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ผู้บริหารกลุ่ม<br>กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ ๓      |
| ๓. นางสาวนิตา เลหาสมบุรณ์      | ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาการผู้บริหารฝ่าย<br>ฝ่ายกลยุทธ์สาขาต่างประเทศ       |

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

- |                                 |                                  |
|---------------------------------|----------------------------------|
| ๑. นายพีรเมศร์ วุฒิธรเนตรรักษ์  | รองผู้อำนวยการ                   |
| ๒. นางสาวหทัยทัต มหาสุคนธ์      | ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน     |
| ๓. นางสาวดาริวรรณ เปรมภูมิเวทย์ | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน |

กระทรวงพาณิชย์กรมส่งเสริมการส่งออก

- |                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| ๑. นางอัญชลี พรหมนารถ   | รองอธิบดี                 |
| ๒. นายสมเด็จ สุสมบุรณ์  | ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ         |
| ๓. นางสาวพัชชา วุฒิพงศ์ | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ |
| ๔. นายนิษณะ ทวีพาณิชย์  | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ |

กรมการค้าต่างประเทศ

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| ๑. นางปราณี ศิริพันธ์      | รองอธิบดี                                    |
| ๒. นายภาชิต พุ่มชูศรี      | ผู้อำนวยการสำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน |
| ๓. นายไพโรจน์ ประถมวิฒน    | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ               |
| ๔. นายธีรวุฒิ พิศาลบุตร    | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ               |
| ๕. นางสาวกนกพรรณ พงศ์อารยะ | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ               |

๖. นางสาวสมทรง ช่อนกลิ่น	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ
๗. นางมาลินี หาญบุญทรง	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ
๘. นางสาวจารุมน วนิชสุวรรณ	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ
<u>กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ</u>	
- นายวีระชัย นพสุวรรณวงศ์	รองอธิบดี
<u>พาณิชย์จังหวัด</u>	
๑. นางสาวเยาวเรศ แซ่โค้ว	พาณิชย์จังหวัดแม่ฮ่องสอน
๒. นายสมชาย ลิ้มมณี	พาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
๓. นางสาวจันทร์เพ็ญ สอนสมสุข	พาณิชย์จังหวัดสระแก้ว
๓. นายพลสิทธิ์ พรหมภักดี	ผู้ช่วยพาณิชย์จังหวัดตาก

กระทรวงอุตสาหกรรมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๑. นายโชคดี แก้วแสง	รองเลขาธิการ
๒. นางวาสนา มุฑุตานนท์	รองเลขาธิการ
๓. นางนุชพันธ์ กฤษณามระ	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
๔. นางสาวมาลัย กรแก้วสมนึก	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ
๕. นางสาวสิริพร นาคแจ๋อ	นักวิชาการส่งเสริมการลงทุนชำนาญการ
<u>อุตสาหกรรมจังหวัด</u>	
- นายทวี บุญอำนวยการ	อุตสาหกรรมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เกษตรจังหวัด

- นายอุดมเดช คนสมบูรณ์	เกษตรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
------------------------	-----------------------------

กระทรวงคมนาคมกรมทางหลวง

๑. นายเหม ใจศิริ	ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
๒. นายชยธรรพ์ พรหมศร	ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการ ทางหลวงระหว่างประเทศ
๓. นายพริษา จันนัย	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
๔. นายกานต์ สิ้นสีผล	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
๕. นายกรีธา เดชพิณ	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ

กระทรวงมหาดไทยสำนักงานจังหวัด

๑. นางนฤมล ปาลวัฒน์	ผู้ว่าราชการจังหวัดแม่ฮ่องสอน
๒. นายวีระ ศรีวัฒนตระกูล	ผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
๓. นายสุริยะ ประสาทบัณฑิตย์	ผู้ว่าราชการจังหวัดตาก

๔. นายชัย กิตตินภดล  
๕. นายชัยพลศิลป์ ประเสริฐศรี

สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

๑. นางสาวปราณี นันทเสนามาตร  
๒. นางสาวรอรพรรณ วุฒิวิชัย  
๓. นางสาวกฤตชญาภัค อุ่นเสรี

กองการต่างประเทศ

๑. นายสิงห์ สุขวัจน์  
๒. นายชิงชัย แสงอินทร์

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

- นายปรีดา สุขใจ

กรมการปกครอง

๑. นายชัยพงษ์ เอมะสุวรรณ  
๒. เรือโท ภัทรชัย ชันธสิริบุญ  
๓. นายชยุต จิตธำรงสุนทร

นายกเทศมนตรี

- นายศักดิ์ชัย สุภาษา

กระทรวงกลาโหม

กรมกิจการชายแดน

- พลตรี รัตนะชัย สุวรรณเทศ

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

๑. นายธนิต ไทยตรง  
๒. นายสง่า เก่งทอง  
๓. นายณรงค์พงศ์ โพธิสมบัติ  
๔. นายโชติ โชติขยายกร

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

- นางนิลวรรณ เรืองสวัสดิ์

รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว  
รักษาราชการหัวหน้าสำนักงานจังหวัด  
แม่ฮ่องสอน

ผู้อำนวยการสำนักพัฒนามาตรฐาน  
ผู้อำนวยการส่วนพัฒนาความร่วมมือ  
ภาคเอกชนและกิจการพิเศษ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ  
หัวหน้ากลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศ  
เพื่อนบ้าน

ป้องกันจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคง  
หัวหน้ากลุ่มกิจการชายแดน  
สำนักกิจการความมั่นคงภายใน  
ปลัดอำเภอหัวหน้าศูนย์สั่งการชายแดนไทย  
กับประเทศเมียนมาร์

นายกเทศมนตรีตำบลขุนยวม  
จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ผู้ทรงคุณวุฒิ กองบัญชาการกองทัพไทย

ประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน  
รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดตาก  
ผู้แทนประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด  
ประจวบคีรีขันธ์  
ที่ปรึกษาหอการค้าและสภาอุตสาหกรรม  
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผู้แทนประธานหอการค้าจังหวัด  
ประจวบคีรีขันธ์

บริษัท สหวิริยาสตีลอินดัสตรี จำกัด (มหาชน)

- นายชัยภัทร เขมาภิรักษ์

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด  
ในฐานะผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่  
บริษัท สหวิริยาสตีลอินดัสตรี จำกัด (มหาชน)

๑.๕ คณะอนุกรรมการฯ ได้เดินทางไปศึกษาดูงาน เพื่อรับทราบปัญหาอุปสรรคด้านการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ได้มาซึ่งรายงานที่มีความถูกต้องชัดเจน และมีรายละเอียดที่สมบูรณ์ จำนวน ๒ ครั้ง ดังนี้

๑.๕.๑ กำหนดให้มีการเดินทางไปศึกษาดูงานการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ณ จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

๑.๕.๒ กำหนดให้มีการเดินทางไปศึกษาดูงานการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ณ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระหว่างวันที่ ๒๐ - ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕

๑.๖ ในการดำเนินงานพิจารณาการศึกษาของคณะอนุกรรมการฯ นอกจากการเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่และร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว คณะอนุกรรมการฯ ยังได้ศึกษาจากเอกสารและวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้มาซึ่งรายละเอียดที่สมบูรณ์ที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

**๒. ผลการพิจารณาศึกษา**

คณะกรรมการฯ ขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง “การศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน” ทั้งนี้ คณะกรรมการฯ ได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นผู้จัดทำรายงาน ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว ได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยถือเป็นรายงานการพิจารณาศึกษาและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เพื่อเสนอต่อที่ประชุมวุฒิสภาได้โปรดพิจารณา หากวุฒิสภาให้ความเห็นชอบด้วยกับรายงานการพิจารณาศึกษาและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามแต่จะเห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แก่ประชาชนและการพัฒนาประเทศต่อไป



(นายจรรุพงศ์ จีนาพันธ์)

เลขานุการคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา

## บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

การให้ความสำคัญและยกระดับการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านนับเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่จะนำประเทศไทยไปสู่เป้าหมายการขยายการค้าการลงทุนของไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เนื่องจากการมีทำเลที่ตั้งที่เชื่อมโยงกับเพื่อนบ้านอาเซียน เอื้อให้มีต้นทุนค่าขนส่งที่ไม่สูงเกินไป และยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติวัตถุดิบที่อุดมสมบูรณ์และราคาถูก ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าภายในประเทศลดลง หากสามารถร่วมมือและสร้างเครือข่ายการผลิตและห่วงโซ่อุปทานระหว่างกันก็จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกให้มากขึ้นได้

นอกจากนี้ การเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมแนวทางระเบียงเหนือ-ใต้ (North-South Corridor) และเส้นทางแนวระเบียงตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) จะเป็นโอกาสสำคัญของไทยในการเพิ่มบทบาทด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยในคาบสมุทรอินโดจีน รวมทั้งขยายผลประโยชน์ของไทยจากการก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘

จากบทบาทและความสำคัญของการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าว คณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ในคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา จึงได้ดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากสถิติ เอกสารงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจากการไปดูงาน การสัมภาษณ์ การเชิญนักวิชาการและผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนมาให้ข้อมูลและร่วมประชุมแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ เกี่ยวกับแนวโน้มสถานการณ์ รวมทั้งรับฟังปัญหาอุปสรรค เพื่อหาทางแก้ไขและขยายผลประโยชน์จากการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านด้วย

จากการศึกษาสถิติข้อมูลการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ปี ๒๕๕๔ พบว่ามีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๗๘.๔๔ ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมาเลเซียมีมูลค่าการค้าชายแดนโดยรวมสูงที่สุด รองลงมา คือ เมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา ตามลำดับ สำหรับสินค้าที่ไทยส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด ๕ อันดับแรก ได้แก่ ยางพารา น้ำมันดีเซล เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ส่วนสินค้าที่ไทยนำเข้า ๕ อันดับแรก ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ เครื่องจักรไฟฟ้าใช้ในการโทรคมนาคมและการสื่อสาร ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ ทองแดง และผลิตภัณฑ์เหล็กงานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์

สำหรับช่องทางการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นการค้าผ่านจังหวัดสงขลาเกือบทั้งหมด (ประมาณร้อยละ ๙๘ ของการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย) รองลงมา คือ ทางด่านปาร์ดัง เบซาร์-รัฐปะลิส (มาเลเซีย) ช่องทางการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์ ส่วนใหญ่เป็นการค้าผ่านจังหวัดกาญจนบุรี (ประมาณร้อยละ ๖๒ ของการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์) รองลงมาเป็นการค้าผ่านด่านแม่สอด (จังหวัดตาก) ช่องทางการค้าชายแดนไทย-ลาว ส่วนใหญ่เป็นการค้าผ่านจังหวัดหนองคาย (กว่าร้อยละ ๔๒ ของการค้าชายแดนไทย-ลาว) ทางด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวกับเมืองเวียงจันทน์

(ลาว) รองลงมาเป็นการค้าผ่านด่านจังหวัดมุกดาหารกับเมืองจันทบุรี (ลาว) และช่องทางการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ส่วนใหญ่เป็นการค้าผ่านจังหวัดสระแก้ว (ประมาณร้อยละ ๕๓ ของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา) ทางด่านบ้านคลองลึกของไทยกับด่านปอยเปตของกัมพูชา รองลงมาเป็นการค้าผ่านด่านบ้านหาดเล็ก (จังหวัดตราด) กับเกาะกง (กัมพูชา)

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจะมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยและสร้างรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาล ตลอดจนช่วยส่งเสริมการเพิ่มขีดความสามารถและขับเคลื่อนความสามารถในการแข่งขันของสินค้าอาเซียนกับตลาดโลกได้มากก็ตาม แต่ยังคงพบว่าการค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังมีอุปสรรคและปัญหาที่เกิดขึ้น ดังนี้

๑) การบริหารจัดการจุดผ่านแดนที่ผ่านมามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าไปดำเนินการหลายหน่วยงาน หลายขั้นตอนทำให้เกิดความล่าช้าของการบริหารจัดการตามระบบราชการ นอกจากนี้ยังไม่มีมีการประเมินผล รวมถึงการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่แท้จริงของจุดผ่านชายแดนแต่ละแห่ง

๒) การประกาศเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่ผ่านมานั้น การเตรียมการด้านระบบสาธารณสุขโรคและระบบคมนาคม มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ จึงทำให้เกิดปัญหา รวมทั้งไม่มีมีการประสานงานระหว่างหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ทำให้ไม่สามารถดำเนินการพัฒนาด้านชายแดนได้อย่างเต็มที่

๓) ปัญหาการใช้พื้นที่ในการพัฒนาจุดผ่านแดน เนื่องจากพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนต่างๆ ส่วนใหญ่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ เขตป่าสงวนแห่งชาติ หรือเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ทำให้การพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดนไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่

๔) ปัญหาการบังคับใช้กฎอัยการศึก เนื่องจากเหตุการณ์ต่างๆ ในบางพื้นที่ที่ไม่มีปัญหากระทบด้านความมั่นคงชาติและหมดความจำเป็นที่จะต้องใช้กฎอัยการศึก แต่การใช้กฎอัยการศึกดังกล่าวได้กลายเป็นอุปสรรคต่อการค้าชายแดน ทำให้นักลงทุนมองภาพลักษณ์ของประเทศไทยในทางลบ

๕) การค้าชายตามแนวชายแดนไม่มีระบบการชำระเงินที่เป็นมาตรฐานสากล ทำให้เกิดปัญหาการไม่ชำระหนี้ทางการค้า

๖) ปัญหาการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งขณะนี้การค้าชายแดนมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น แต่ไม่มีการเตรียมการจัดหาสถานที่สำหรับเป็นลานจอดรถในการตรวจสอบสินค้า ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกของเส้นทางการจราจร รวมทั้งช่องทางเข้า-ออก ทำให้เป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้าเข้า-ออก และไม่สามารถจัดระเบียบให้เป็นสากลได้

๗) ปัญหาอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานมีไม่เพียงพอ ทำให้การปฏิบัติงานครอบคลุมไม่ทั่วถึง และเจ้าหน้าที่ในหน่วยปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่ขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๘) ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยที่สามารถจัดเก็บฐานข้อมูลและเชื่อมโยงฐานข้อมูลในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบันทึกการเก็บรวบรวมข้อมูลบุคคลและยานพาหนะ รวมทั้งขาดเครื่อง X-Ray เพื่อใช้ตรวจจับยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมาย

๙) ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง การลักลอบค้ายาเสพติด การลักลอบค้าโค-กระบือ การลักลอบ

ชนสินค้าหนีภาษี การโจรกรรมรถจักรยานยนต์/รถยนต์ข้ามแดน การเปิดบ่อนการพนันบริเวณชายแดน รวมทั้งปัญหาการปักปันเขตแดน

๑๐) จังหวัดชายแดนที่มีเขตแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งประชาชนในท้องถิ่นมีการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้ากันและทางการยังไม่ได้ประกาศเป็นจุดผ่อนปรนทางการค้าชายแดน ยังมีลักษณะเป็นการค่านอกระบบ ในกรณีนี้ รัฐบาลควรศึกษาและเตรียมความพร้อมอย่างบูรณาการเพื่อยกระดับให้เปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรหรือจัดตั้งเป็นด่านศุลกากรเพื่อให้การค้าที่มีลักษณะเป็นการค่านอกระบบเข้าสู่การค้าในระบบและรองรับการขยายตัวทางการค้าในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

๑๑) ความไม่เข้าใจในเรื่องระเบียบ กฎหมาย และนโยบายของแต่ละหน่วยงาน

สำหรับข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการฯ นอกจากการเพิ่มและยกระดับช่องทางการค้าตามแนวชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว คณะอนุกรรมการฯ เห็นว่าประเทศไทยยังมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงช่องทางการค้าอย่างต่อเนื่อง ยกระดับช่องทางการค้าให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าและการสัญจรที่จะเพิ่มมากขึ้น รวมถึงจะต้องพัฒนาด้านการจัดเก็บและกระจายสินค้าควบคู่กันไปด้วย ดังนี้

**ข้อเสนอแนะในการเพิ่มหรือยกระดับช่องทางการค้า**

๑) สมควรให้จังหวัดชายแดนได้พิจารณาความเหมาะสมในการเปิดจุดผ่านแดน หากเห็นว่าพื้นที่ใดมีศักยภาพและจะเกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ทั้งสองฝ่ายในอนาคตก็ควรเสนอแนะและดำเนินการวางแผนเพื่อเตรียมความพร้อมที่จะเปิดจุดผ่านแดนไว้ล่วงหน้า

๒) รัฐบาลควรจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาด่านชายแดนที่มีอยู่ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบริหารจัดการด่านชายแดนในลักษณะที่เป็นการให้บริการ ที่เดียวกัน (One Stop Service) ทั้งนี้ เพื่อประสิทธิภาพในการพัฒนาการติดต่อค้าขาย การสัญจรข้ามแดน และมีส่วนช่วยป้องกันปัญหาอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นจากการข้ามแดนได้ด้วย

๓) รัฐบาลควรพิจารณายกเลิกประกาศและกฎระเบียบของบางหน่วยงานที่อาจจะเป็นปัญหาอุปสรรคต่อการค้าชายแดน โดยปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับความเป็นจริงและสถานการณ์ในปัจจุบัน

๔) ควรให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎหมาย ระเบียบ และนโยบายของแต่ละหน่วยงานแก่เจ้าหน้าที่ในหน่วยปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่ให้มีความเข้าใจอย่างถ่องแท้ถึงบทบาทภารกิจและหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน

๕) ควรจะให้ทางจังหวัด ซึ่งปัจจุบันได้บริหารราชการแบบบูรณาการ (Chief Executive Officer : CEO) เช่น การพิจารณาดำเนินการขออนุญาตสภาพป่าในพื้นที่ที่เป็นจุดผ่านแดนถาวรหรือจุดผ่อนปรนทางการค้า

๖) รัฐบาลควรเร่งดำเนินการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้าน ให้มีการปฏิบัติตามข้อตกลงหรือยกเลิกกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่มีลักษณะเป็นการกีดกันสินค้าไทยภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรี (AFTA)

๗) รัฐบาลควรเร่งดำเนินการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านให้มีการปักปันเขตแดนให้ชัดเจน โดยเร็ว เพื่อความคล่องตัวในการพัฒนาจุดผ่านแดนบางแห่ง

๘) รัฐบาลควรมอบหมายให้กระทรวงการคลังหรือธนาคารแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านด้วยความเหมาะสม เช่น การช่วยเหลือทางด้านวิชาการและการฝึกอบรมในด้านการธนาคาร การเงิน เพื่อให้ธนาคารของประเทศเพื่อนบ้านมีมาตรฐานสากลและสามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง

#### **ข้อเสนอแนะในด้านโลจิสติกส์**

๑) การขยายถนนให้มีขนาดที่เหมาะสมและสอดรับกันเพื่อเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เอเชียตะวันออก (จีน เกาหลีและญี่ปุ่น) และอินเดีย

๒) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในอินโดจีนจะต้องเร่งพัฒนาท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บและกระจายสินค้า รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดที่มีศักยภาพอย่างจริงจัง

๓) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการจัดเก็บและกระจายสินค้า

๔) การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

#### **การขยายผลประโยชน์ทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน**

การก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงหลายประการ ซึ่งธุรกิจไทยต้องปรับตัวและเตรียมพร้อม ทั้งนี้ ภาครัฐจำเป็นต้องมีการปรับปรุงระบบการทำงานเพื่อเป็นการเอื้อให้ภาคเอกชนสามารถแข่งขันได้ดีขึ้น และเพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาบทบาทขึ้นเป็นประเทศชั้นนำของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งนี้ ในการปรับตัวจะต้องเกิดขึ้นทั้งในเชิงรุกและเชิงรับ ดังนี้

#### **ข้อเสนอแนะเชิงรุก**

๑) สมควรให้จังหวัดใดก็ได้พิจารณาความเหมาะสมในการเปิดจุดผ่านแดน หรือยกระดับด่านเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร หากเห็นว่าพื้นที่ใดมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ควรมีแนวทางผลักดันหรือพัฒนาให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น ซึ่งจะเกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจกับทั้งสองฝ่ายในอนาคต

๒) พัฒนาด้านชายแดนให้มีมาตรฐานเดียวกันและมีการบริหารจัดการแบบ (One Stop Service) โดยการพัฒนาระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการนำเอาฟิสิกส์ระบบฮาโมโนซิสอาเซียนมากำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติสินค้า เพื่อให้การเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์มีความรวดเร็วและสะดวกในการเข้าถึงข้อมูล และยกเลิกประกาศและกฎระเบียบของบางหน่วยงานที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการค้าชายแดน

๓) อุตสาหกรรมของไทยควรแสวงหาแหล่งวัตถุดิบและปัจจัยการผลิตที่มีคุณภาพมากขึ้น และมีราคาต่ำกว่าที่มีอยู่ในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการขยายประโยชน์จากการเชื่อมโยงในภูมิภาคต่อไป

๔) ภาคธุรกิจควรมีข้อมูลเชิงลึกด้านการตลาด เช่น รสนิยมของผู้บริโภค ช่องทางการจัดจำหน่าย นโยบายของรัฐ กฎหมายและกฎระเบียบต่างๆในประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

๕) ภาคธุรกิจของไทยควรศึกษาและพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายธุรกิจ เช่น การเลือกจุดผลิตที่มีต้นทุนต่ำสุดและได้ประโยชน์สูงสุดซึ่งในบางธุรกิจอาจจำเป็นต้องย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศ

ที่มีแหล่งวัตถุดิบ หรือมีแรงงานที่ถูกกว่า รวมไปถึงการใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์ของประเทศ  
กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม (CLMV) ในสถานะ Least Developed Countries : LCDs  
เป็นต้น

๖) ภาครัฐต้องตระหนักถึงศักยภาพและใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งของไทยที่เป็นศูนย์กลาง  
ของอาเซียน โดยการสร้างการเชื่อมโยงและพัฒนาระบบการขนส่ง คมนาคม ให้ทันสมัย สะดวก  
รวดเร็ว และคงทน ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาการเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ

๗) ภาคการเงินไทยควรมีความพร้อมในการเปิดรับการแข่งขันหลังจากที่มีประชาคม  
เศรษฐกิจอาเซียน และควรศึกษา พัฒนากลยุทธ์ในการออกไปลงทุนในตลาดอาเซียนรวมถึง  
ประเทศอื่นๆ ที่มีศักยภาพ เช่น การเปิดสาขาหรือการร่วมทุนกับธนาคารท้องถิ่น เป็นต้น

#### ข้อเสนอแนะเชิงรับ

๑) การผลิตสินค้าของไทยต้องเน้นการใช้เทคโนโลยีให้มากขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถใน  
การแข่งขัน โดยเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรมและเกษตรแปรรูป นอกจากนี้รัฐบาลควรส่งเสริมการวิจัย  
และพัฒนา และการออกแบบสินค้าให้มากขึ้น

๒) การทบทวนปรับโครงสร้างทางภาษีให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และเอื้อต่อการแข่งขัน  
และมีเสถียรภาพ

๓) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่เพียงพอและเพิ่มศักยภาพให้แก่ประเทศ  
โดยเฉพาะการคมนาคมทางรถไฟระบบทางคู่ และระบบการเดินรถที่รวดเร็วตรงเวลามากขึ้น  
รวมถึงส่งเสริมการใช้ระบบรถไฟเชื่อมโยงในการขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมมายังท่าเรือ  
น้ำลึก เพื่อขนส่งต่อไปยังตลาดต่างประเทศ

๔) ธุรกิจไทยจำเป็นต้องปรับตัว ควบคุมต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยเฉพาะลดการเน้น  
ธุรกิจที่ใช้แรงงานในสัดส่วนสูง หันมาพัฒนาเป็นธุรกิจที่เน้นความรู้เข้มข้น หรือใช้เทคโนโลยีในการ  
ผลิตมากขึ้น

๕) ด้วยค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำที่ปรับสูงขึ้นตามนโยบายของรัฐบาล ทั้งๆ ที่แรงงานไทยส่วน  
ใหญ่ยังไร้ทักษะและฝีมือ ดังนั้น เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ แรงงานไทยจำเป็นต้องได้รับการ  
ฝึกฝนใหม่หรือพัฒนาฝึกฝนทักษะเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ให้สามารถแข่งขันด้านแรงงาน  
และพัฒนาสินค้าและบริการให้มีมูลค่าและประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงภาครัฐต้องจัดการดูแล  
อาชีพที่ขาดแคลนโดยการให้ข้อมูลแก่แรงงานรุ่นใหม่ให้เรียนในสาขาที่ตลาดแรงงานมีความ  
ต้องการสูง

๖) ธุรกิจไทยต้องพยายามรักษาฐานลูกค้าเดิม โดยเน้นหลัก “ความคุ้มค่า” หรือ “Value  
for Money” อาศัย คุณภาพ รูปแบบ และความเชื่อถือได้ หรือ Reliability เป็นหลัก โดยราคา  
ยุติธรรม

.....

# สารบัญ

	หน้า
<b>บทสรุปผู้บริหาร</b>	<b>(1) – (5)</b>
<b>ส่วนที่ ๑ บทนำ</b>	
๑.๑ หลักการและเหตุผล	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์	๒
๑.๓ ผลที่คาดว่าจะได้รับ	๓
๑.๔ การดำเนินงานของคณะกรรมการ	๓
<b>ส่วนที่ ๒ สถานการณ์และแนวโน้มการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน</b>	
๒.๑ ความเป็นมาการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	๔
๒.๒ การเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)	๖
๒.๓ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย	๑๒
๒.๔ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับสาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์	๑๖
๒.๕ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับลาว	๒๐
๒.๖ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา	๒๕
<b>ส่วนที่ ๓ วิเคราะห์แนวโน้มและยุทธศาสตร์การขยายผลประโยชน์ทางการค้าการลงทุน กับประเทศเพื่อนบ้าน</b>	
๓.๑ การขยายและยกระดับช่องทางการค้าที่ถูกกฎหมาย (จุดผ่านแดน/จุดผ่อนปรน)	๒๙
๓.๒ การขยายประโยชน์จากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	๔๓
๓.๓ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	๔๖
<b>ส่วนที่ ๔ สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ</b>	
๔.๑ สรุปผลการศึกษา	๕๐
๔.๒ ข้อเสนอแนะ	๕๒
๔.๒.๑ การเพิ่มและยกระดับช่องทางการค้า	๕๕
๔.๒.๒ ด้านโลจิสติกส์	๕๖
๔.๒.๓ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	๕๗
๔.๒.๔ การขยายผลประโยชน์ทางการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน	๕๙

## ภาคผนวก

- |   |   |    |
|---|---|----|
| ก | รายชื่อผู้บริหารจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มาให้ข้อมูลและข้อคิดเห็น  | ๖๓ |
| ข | ผลการศึกษาดูงานโอกาสและศักยภาพ ของจังหวัดแม่ฮ่องสอนต่อการเปิดจุดผ่านแดนถาวรเพื่อขยายการค้ากับสหภาพเมียนมาร์ | ๖๔ |
| ค | ภาพการไปศึกษาดูงานในต่างจังหวัด   | ๗๓ |
| ง | คำสั่งตั้งคณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการค้าและการลงทุนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน                                | ๗๔ |

## ส่วนที่ ๑ บทนำ

### ๑.๑ หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันประเทศในซีกโลกตะวันตก ซึ่งเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว และเป็นตลาดส่งออกหลักดั้งเดิมของไทย เช่น สหรัฐอเมริกา ประชาคมยุโรป ต่างประสบปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ ทำให้ความต้องการนำเข้าสินค้าและบริการของประเทศต่างๆ ดังกล่าวลดลง ในขณะที่เดียวกัน การใช้มาตรการกีดกันทางการค้ามีความซับซ้อนและทวีความรุนแรงมากขึ้นตามลำดับ ส่งผลกระทบต่อรายได้จากการส่งออกและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังพัฒนาอื่นๆ รวมทั้งประเทศไทย

การรวมตัวเป็น "ประชาคมอาเซียน" ของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้ง ๑๐ ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย สิงคโปร์ บรูไน กัมพูชา เวียดนาม และเมียนมาร์ ในปี ๒๕๕๘ ประกอบด้วย ๓ เสาหลัก (Pillars) คือประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน โดยเฉพาะเสาหลักประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC (ASEAN Economic Community) เป็นเป้าหมายหลักด้านเศรษฐกิจที่สำคัญในการขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างประเทศอาเซียนและกำลังก้าวขึ้นมาเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจของโลกทั้งด้านการค้าและการลงทุน ทำให้เศรษฐกิจโลกเข้าสู่ยุคสมัยแห่งภูมิภาคเอเชียอย่างแท้จริง ด้วยการบูรณาการในด้านเศรษฐกิจต่างๆ ที่สำคัญ ๔ เรื่อง ได้แก่ การเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจอาเซียน การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค และการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก

จากการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ดังกล่าวจะทำให้ ASEAN กลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้าและนำไปสู่ความร่วมมือกับประเทศที่เป็นขั้วอำนาจใหม่ทางเศรษฐกิจของโลก เช่น ASEAN+๓ (จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น) ASEAN+๖ (จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์) และหากมีการพัฒนาความร่วมมือต่อในอนาคตเป็น ASEAN+๘ (จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สหรัฐอเมริกา และรัสเซีย) จะทำให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากตลาดขนาดใหญ่ได้มากขึ้นผ่านช่องทางสำคัญ คือ การค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านของไทยทั้ง ๔ ประเทศ ที่เป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ ลาว กัมพูชา เมียนมาร์ และมาเลเซีย

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจึงเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่จะนำประเทศไทยไปสู่เป้าหมายการขยายการค้าการลงทุนของไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจการค้าของประเทศ และรายได้ของประชาชนไทย โดยเฉพาะประชาชนในจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านรวม ๓๓ จังหวัด ซึ่งมีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง ๔ ประเทศ (มาเลเซีย เมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา) รวม ๕,๖๕๖ กิโลเมตร ในจำนวนนี้มี ๒๕ จังหวัด ที่มีจุดการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านรวมกันทั้งสิ้น ๙๔ จุดที่สามารถทำการค้าชายแดนได้ตามกฎหมายจำแนกได้เป็น ๓ ประเภท คือ จุดผ่านแดนถาวรจำนวน ๓๖ จุด จุดผ่อนปรนจำนวน ๕๔ จุด และจุดผ่านแดนชั่วคราวจำนวน ๔ จุด โดยจังหวัดต่างๆ

ที่พึงพารายได้จากการค้าขายแดนและการทำธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง มีประชากรรวมกัน ๒๓.๘ ล้านคน คิดเป็นร้อยละ ๓๗ ของจำนวนประชากรทั้งประเทศของไทย

การค้าขายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงในช่วง ๒-๓ ปีที่ผ่านมา มีโอกาสที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคต อันเป็นผลจากการเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมแนวระเบียงเหนือ-ใต้ (North-South Corridor) ที่เชื่อมโยงเส้นทางระหว่างตอนใต้ของจีนคุนหมิง ผ่านลาว-เมียนมาร์-ประเทศไทย-มาเลเซีย ลงสู่สิงคโปร์ สุอินโดนีเซีย สุมาตรา บาห์ลี และมุ่งไปสู่ติมอร์ตะวันออก และเส้นทางแนวระเบียงตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) จากเกาะลำไยในเมียนมาร์ผ่านเมียวดี-แม่สอด-มุกดาหาร-สะพานนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว-ดานัง แนวระเบียงด้านใต้ (Sothern Economic Corridor) เชื่อมโยงจากเวียดนามผ่าน กัมพูชามุ่งสู่ทะเลอันดามันสู่ท่าเรือทวาย ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี ประกอบกับการที่เมียนมาร์ปรับเปลี่ยนนโยบายการเปิดประเทศมากขึ้นตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ จะเป็นโอกาสสำคัญของไทยในการเพิ่มบทบาทด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยในคาบสมุทรอินโดจีน รวมทั้งขยายผลประโยชน์จากการเปิดตลาดของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ ที่มีต่อประเทศไทย

คณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ในคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา จึงได้ดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากสถิติ เอกสารงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การดูงาน การสัมภาษณ์รวมทั้งเชิญนักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญ และผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนมาประชุมแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น และรับฟังข้อเสนอแนะต่างๆ ตลอดจนเชิญนักธุรกิจ ผู้สนใจเข้าร่วมให้ข้อคิดเห็น เกี่ยวกับแนวโน้มสถานการณ์ ปัญหา อุปสรรค และการขยายผลประโยชน์จากการค้าขายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และขยายผลประโยชน์จากการเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมแนวระเบียงเหนือ-ใต้ (North-South Corridor) แนวระเบียงตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) และการปรับเปลี่ยนนโยบายของประเทศเมียนมาร์ ที่มีการเปิดประเทศมากขึ้นตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ อันจะเป็นโอกาสสำคัญของไทยในการเพิ่มบทบาทด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยในคาบสมุทรอินโดจีนให้มากยิ่งขึ้น

## ๑.๒ วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อศึกษาสถานการณ์และแนวโน้มการค้าการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ๒) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการแก้ไขปัญหา ตลอดจนแนวทางการพัฒนา การขยายผลประโยชน์การค้าการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ๓) เพื่อนำเสนอข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการฯ เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหา แนวทางการพัฒนา และการขยายผลประโยชน์การค้าการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

### ๑.๓ ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑) ทำให้มีข้อมูล ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานการณ์และแนวโน้มการค้าการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อใช้วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค แนวทางการแก้ไข แนวทางการพัฒนา และการขยายผลประโยชน์การค้าการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ๒) เพื่อเป็นข้อมูลและแนวทางเบื้องต้นให้กับรัฐบาลในการกำหนดนโยบายเพื่อการพัฒนา และการขยายผลประโยชน์การค้าการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ๓) เพื่อให้การปฏิบัติภารกิจของคณะกรรมการฯ ซึ่งเป็นกลไกของวุฒิสภาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

### ๑.๔ การดำเนินงานของคณะอนุกรรมการฯ

- ๑) จัดเก็บ รวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ได้แก่
  - แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ อาทิ การเชิญหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลและข้อคิดเห็น การลงพื้นที่เพื่อสำรวจสภาพ ปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนความเป็นไปได้ของการค้าพัฒนาการค้า และการลงทุนตามแนวชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
  - แหล่งข้อมูลทุติภูมิ เป็นการศึกษาและจัดเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร บทความ งานวิจัยและวรรณกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ๒) วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค แนวทางการแก้ไขปัญหา แนวทางการพัฒนา และการขยายผลประโยชน์การค้าการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ๓) นำเสนอข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการฯ เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหา แนวทางการพัฒนา และการขยายผลประโยชน์การค้าการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

.....

## ส่วนที่ ๒

### สถานการณ์และแนวโน้มการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

จากการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ อาทิ เอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง บทความและสื่อต่างๆ เกี่ยวกับสถานการณ์และแนวโน้มการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (มาเลเซีย เมียนมาร์ ลาวและกัมพูชา) สามารถสรุปผลการศึกษา โดยการแบ่งการนำเสนอ เป็น ๕ ส่วน ดังนี้

- ๒.๑ ความเป็นมาของการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ๒.๒ การเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- ๒.๓ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย
- ๒.๔ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์
- ๒.๕ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับลาว
- ๒.๖ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา

#### ๒.๑ ความเป็นมาการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเกิดขึ้นมาพร้อมๆ การเกิดชุมชนของไทย และประเทศเพื่อนบ้าน โดยการนำผลผลิตที่ผลิตได้มาแลกเปลี่ยนกัน เพื่อสนองความต้องการของตนในการดำรงชีวิต ต่อมามนุษย์เกิดการเรียนรู้จนเกิดการพัฒนาด้านต่างๆ อย่างกว้างขวางจนสามารถเพิ่มผลผลิตได้มากขึ้น ความต้องการในผลผลิตก็เพิ่มมากขึ้นด้วย และมีการกำหนดค่าเงินตราของท้องถิ่นตน เพื่อการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าแทนการนำผลผลิตต่อผลผลิตมาแลกเปลี่ยนแบบดั้งเดิม และนำไปสู่การกำหนดพื้นที่ด้วยการกำหนดเส้นเขตแดน ซึ่งกลายมาเป็นประเทศตราบเท่าทุกวันนี้ ประกอบกับเส้นทางคมนาคมขนส่งได้มีการพัฒนาจนสามารถเชื่อมโยงข้ามประเทศได้หลายประเทศ จึงมีการค้าอีกประเภทหนึ่งที่อาศัยการขนส่งข้ามเขตแดนทางบกเพื่อขนผ่านประเทศที่มีชายแดนติดกันที่เรียกว่า การค้าผ่านแดน

ดังนั้น การค้าตามแนวชายแดนของไทยจึงมี ๒ รูปแบบ คือ

๑) การค้าชายแดน หมายถึง การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกัน ประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย ได้แก่ สหภาพเมียนมาร์ กัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมาเลเซีย

๒) การค้าผ่านแดน หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่างๆ ที่ประชาชนหรือผู้ประกอบการค้าจากประเทศที่หนึ่งส่งผ่านประเทศที่สองไปยังประเทศที่สาม หรือจากประเทศที่สามผ่านแดนประเทศที่สองมายังประเทศที่หนึ่ง ทั้งนี้ แต่ละประเทศจะต้องยินยอมให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนกันได้ไปยังตลาดการค้าประเทศใกล้เคียงกับประเทศที่อยู่ถัดไป เช่น จีน อินเดีย บังคลาเทศ เวียดนาม

**ช่องทางการค้าตามแนวชายแดนของไทย จำแนกได้ดังนี้**

๑) ช่องทางการค้าแบบธรรมชาติ (Natural Pass) เป็นช่องทางที่ประชาชนใช้เดินทางผ่านเข้า-ออก ไปมาหาสู่และค้าขายกัน ซึ่งช่องทางธรรมชาตินี้เป็นช่องทางที่ไม่ถูกกฎหมาย

๒) ช่องทางอนุมัติตามกฎหมายของศุลกากร เป็นช่องทางที่อำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน ที่ทำให้ปริมาณการค้าและมูลค่าการค้าชายแดนสูงขึ้น โดยการเปิดและการปฏิบัติให้เป็นไปตามตามพระราชบัญญัติศุลกากรของกรมศุลกากร ซึ่งจำแนกเป็น ๓ ประเภทคือ

- จุดผ่านแดนถาวร (International Check Points) เป็นจุดผ่านแดนที่เปิดภายใต้หลักการตามกฎหมายของไทยและความตกลงระหว่างประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการสัญจรของบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งการเดินทางเข้า-ออกของบุคคลจากประเทศที่สาม

- จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Check Points) เป็นจุดผ่านแดนตามกฎหมายของไทยและความตกลงระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกการผ่านแดนเฉพาะกรณีภายในช่วงเวลาที่กำหนดแน่นอน โดยจะต้องไม่มีผลกระทบด้านความมั่นคงปลอดภัย เมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วจะปิดจุดผ่านแดนทันที โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ

- จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า (Border Trade Check Point) เป็นจุดที่เปิดตามนโยบายรัฐบาลโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผ่อนปรนให้ประชาชนชายแดนของทั้งสองประเทศสามารถซื้อ-ขายสินค้าอุปโภค-บริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ซึ่งระดับท้องถิ่นของทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกัน ทั้งนี้ โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติและ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและ ผู้ว่าราชการจังหวัดจะเป็นผู้ออกประกาศเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้านี้

ตารางที่ ๑ แสดงจุดผ่านแดนบริเวณชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศเพื่อนบ้าน	จังหวัดชายแดน	จุดผ่านแดนถาวร	จุดผ่อนปรน	จุดผ่านแดนชั่วคราว	รวม
มาเลเซีย	สงขลา นราธิวาส ยะลา สตูล	๙	-	-	๙
เมียนมาร์	แม่ฮ่องสอน เชียงราย เชียงใหม่ ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ระนอง	๖	๑๔	๒	๒๒
ลาว	เชียงราย น่าน พะเยา อุตรดิตถ์ เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อุบลราชธานี อำนาจเจริญ	๑๕	๓๑	๑	๔๗
กัมพูชา	ศรีสะเกษ สุรินทร์ สระแก้ว จันทบุรี ตราด อุบลราชธานี	๖	๙	๑	๑๖
รวม		๓๖	๕๔	๔	๙๔

ที่มา : สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ

**๒.๒ การเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน**  
ประเทศในภูมิภาคอินโดจีนมีการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกันเพื่อแลกเปลี่ยนความร่วมมือทางการค้าระหว่างกัน โดยอาจแบ่งออกเป็น ๒ ลักษณะ ดังนี้

๑) ความตกลงทางการค้าในภูมิภาค (Regional Trade Agreement-RTA) ที่สมาชิกเป็นประเทศตั้งอยู่ในภูมิภาคทางภูมิศาสตร์เดียวกัน

๒) การรวมกลุ่มเป็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาค (Sub-regional Cooperation) ที่เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศบน mainland ที่มีลุ่มน้ำโขงไหลผ่านร่วมกัน และระหว่างประเทศอาเซียนเก่า โดยเน้นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การให้ความสะดวกทางศุลกากรและการขนส่ง รวมทั้งกฎระเบียบในการข้ามพรมแดน ที่ทำให้การค้าและการเคลื่อนย้ายทรัพยากรระหว่างกันสะดวกขึ้น ซึ่งไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในกรอบความร่วมมือต่างๆ ที่สำคัญได้แก่

- Greater Mekong Sub-region (GMS)
- Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy (ACMECS)
- Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectorial Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC)
- Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT)

นอกจากนี้ ยังมีกรอบความร่วมมือที่ประเทศสมาชิกลุ่มแม่น้ำโขงมีกับประเทศที่สาม เช่น Mekong-Japan Cooperation Mekong-Republic of Korea และ Lower Mekong Initiatives (เป็นกรอบความร่วมมือระหว่างสหรัฐฯ กับลุ่มน้ำโขง)

การดำเนินงานภายใต้กรอบความร่วมมือดังกล่าวเป็นการเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical connectivity) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น การร่วมกันก่อสร้างถนน/สะพานข้ามแม่น้ำ และการพัฒนา/ปรับปรุงคุณภาพอุปกรณ์และระบบการบริหารงานที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น พร้อมทั้งมีการเชื่อมโยงทางด้านระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ (Institutional Infrastructure) โดยอาศัยความตกลงระหว่างกัน เช่น ข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement-CBTA) เป็นต้น เพื่อช่วยลดขั้นตอน พิธีการนำเข้าและส่งออก รวมถึงระยะเวลาและค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจของคนในภูมิภาคและการส่งเสริมการเรียนรู้ในสังคมและวัฒนธรรมของกันและกัน ซึ่งจะช่วยให้การค้าและการลงทุนระหว่างกันขยายตัวมากขึ้น

### **๒.๒.๑ ความร่วมมือภายใต้กรอบ GMS**

GMS เป็นความร่วมมือของ ๖ ประเทศ คือ ไทย เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก กลุ่มประเทศ GMS มีความโดดเด่นด้านการเป็นจุดศูนย์กลางใน

การเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศไทยมีจังหวัดที่มีแนวพรมแดนติดต่อกับประเทศ GMS ๑๕ จังหวัดซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายใต้เส้นทางโครงข่ายในการเชื่อมโยงกับประเทศ GMS ทำให้ประเทศไทยอยู่ในสถานะเป็นศูนย์กลาง (Hub) การกระจายสินค้าและเศรษฐกิจของกลุ่ม

GMS มุ่งเน้นความร่วมมือตามยุทธศาสตร์ 3C ได้แก่ Connectivity, Competitive, Community และการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) และได้กำหนดแผนงานความสำคัญ (Flagship Programs) ที่ครอบคลุมถึงโครงการการเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจ ได้แก่

- ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ที่เชื่อมเมียนมาร์ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม (เส้นทาง R9)

- ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมจีนตอนใต้ สปป.ลาว เมียนมาร์ และไทย (เส้นทาง R3A/R3B) และจีนตอนใต้กับเวียดนาม (เส้นทาง R12)

- ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนาม (เส้นทาง R1 และ R10)

สำหรับการดำเนินงานจะมีภาครัฐของแต่ละประเทศเป็นกลไกในการประสานงาน การขับเคลื่อน (ประเทศไทยมีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ โดยจะมีการประชุมระดับผู้นำประเทศที่เรียกว่า GMS Summit Forum ทุก ๓ ปี ครั้งล่าสุดจัดขึ้นที่นครเนปิดอว์ สหภาพเมียนมาร์ ระหว่างวันที่ ๑๙-๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๔

ในปัจจุบันการพัฒนาของ GMS มียุทธศาสตร์ที่จะก้าวผ่านจากการพัฒนาด้านขนส่ง (Transport Corridor) ไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) โดยอาศัยกลไกระดับท้องถิ่นทั้งระดับผู้ว่าราชการจังหวัดหรือระดับเจ้าแขวงร่วมกับภาครัฐกิจและท้องถิ่นเป็นผู้ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ในอนาคต GMS มีแนวโน้มที่จะขยายความร่วมมือกันในด้านต่างๆ เช่น

๑) การร่วมกันปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความสอดคล้องกัน (Harmonization) โดยเฉพาะด้านการเปลี่ยนถ่ายสินค้าหรือ Transit/Transshipment และการกักกันพืชและสัตว์ที่ยังมีมาตรฐานการปฏิบัติที่ต่างกัน ประเทศสมาชิก GMS ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตาม CBTA

๒) การวางบทบาท (Positioning) หรือกำหนดทิศทางเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ (Zoning)

๓) การพัฒนาเมืองคูมิตระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รูปแบบ Economic Border Town Model

๔) การยกระดับความร่วมมือในกรอบ Southern Economic Corridor ไทย ควรให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนการพัฒนาตามแนว (Southern Economic Corridor: SEC) มากขึ้น

## ๒.๒.๒ ความร่วมมือภายใต้กรอบ ACMECS

ความร่วมมือภายใต้กรอบ อิระวดี-แม่โขง-เจ้าพระยา (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ซึ่งเป็นข้อริเริ่มของไทย โดยมีประเทศสมาชิก ได้แก่ ไทย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม ซึ่งมีสาขาความร่วมมือ ๘ สาขา โดยมีประเทศสมาชิกเป็นผู้รับผิดชอบทำหน้าที่ประสานงาน ได้แก่

- สาขาการอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน : ไทย
- สาขาเกษตรกรรม : เมียนมาร์
- สาขาอุตสาหกรรมและพลังงาน : เวียดนาม
- สาขาการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม : สปป.ลาว
- สาขาการท่องเที่ยว : กัมพูชา
- สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ : เวียดนาม
- สาขาสาธารณสุข : ไทย
- สาขาสิ่งแวดล้อม: เวียดนามและกัมพูชา

ACMECS เน้นการทำงานที่ส่งเสริมและต่อยอดโครงการความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในภูมิภาค เพื่อส่งเสริมให้พื้นที่ชายแดนของประเทศสมาชิกเป็นพื้นที่แห่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและลดช่องว่างทางเศรษฐกิจและการพัฒนาระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งเป็นการประสานประโยชน์ทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับชาติ และระดับภูมิภาคให้เป็นผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อสร้างความเจริญ ความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ความสงบสุข ความมั่นคง และความเป็นเพื่อนบ้านที่ดีระหว่างประเทศสมาชิก

สถานะล่าสุด ได้มีการประชุมผู้นำครั้งที่ ๔ เมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๓ ที่กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย เน้นการผลักดันความร่วมมือที่สำคัญๆ ได้แก่ โครงการเกษตรแบบมีสัญญา ความร่วมมือเรื่องข้าว ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวโดยจัดทำ ACMECS Single Visa

สถานะล่าสุดของโครงการเกษตรแบบมีสัญญา เมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๕ ประเทศสมาชิกมีแผนที่จะพัฒนาความร่วมมือด้านการเกษตรแบบมีสัญญากับประเทศเพื่อนบ้าน (Contract Farming) ที่เข้มข้นมากขึ้น โดยคณะรัฐมนตรีเห็นชอบและอนุมัติแผนการลงทุนเกษตรพันธสัญญา กับประเทศเพื่อนบ้าน (Contract Farming) ภายใต้ยุทธศาสตร์อิระวดี-แม่โขง-เจ้าพระยา (ACMECS) ปี ๒๕๕๕ โดยมีการกำหนดชนิดพืชเกษตรเป้าหมายและปริมาณนำเข้าที่เหมาะสมภายใต้ยุทธศาสตร์ ACMECS รวม ๙ ชนิด ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าวโพดหวาน ถั่วเหลือง ถั่วเขียวถั่วมัน ถั่วลิสง งา ลูกเดือย ละหุ่ง และมันสำปะหลัง (เฉพาะมันเส้น) อนุมัติการยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับการนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ในอัตราน้ำหนักสุทธิเริ่มต้นละศูนย์บาท สำหรับการนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ภายใต้แผนการลงทุนฯ โดยผู้นำเข้าต้องเป็นผู้ที่ได้จดทะเบียนไว้ต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อนำเข้าแล้วให้รายงานปริมาณการนำเข้า การใช้ การจำหน่าย โดยระบุผู้รับซื้อและปริมาณคงเหลือของสินค้าที่นำเข้าไปใช้หรือวันที่ได้มีการจำหน่ายแล้วแต่กรณี และอนุมัติให้ยกเว้นการจำกัดผู้มีสิทธินำเข้าและการรับซื้อเมล็ดถั่วเหลืองที่ผลิตภายในประเทศตามที่คณะกรรมการนโยบายพืชน้ำมันและน้ำมันพืชกำหนด สำหรับการนำเข้าเมล็ด

ถั่วเหลืองภายใต้แผนการลงทุนฯ ตามปริมาณที่กำหนดไว้ในโครงการฯ ซึ่งมีจำนวนไม่มากและประเทศไทยก็ผลิตไม่เพียงพอ ยังต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

### ๒.๒.๓ ความร่วมมือภายใต้กรอบ IMT-GT

ความร่วมมือภายใต้กรอบสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle : IMT-GT) ก่อตั้งในปี พ.ศ. ๒๕๓๖ จากความเห็นชอบร่วมกันของผู้นำทั้ง ๓ ประเทศ โดยธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการในการศึกษาความเป็นไปได้ ในการกำหนดกรอบความร่วมมือ ขอบเขตการดำเนินงาน และสาขาความร่วมมือ

หลักความร่วมมือเป็นการกำหนดบทบาทหน้าที่ตามความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบในอนุภูมิภาค การจัดสรรทรัพยากรและปัจจัยการผลิตร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพโดยภาคเอกชนมีบทบาทนำในการเสนอต่อภาครัฐเพื่อการอำนวยความสะดวกทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและการปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อกระตุ้นความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค สาขาความร่วมมือ ได้แก่ การขนส่งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ การท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และอุตสาหกรรม การเงิน การเกษตร ประมง และปศุสัตว์ ไทโรคมนาคม การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และการพัฒนาด้าน CIQ

พื้นที่ความร่วมมือในระยะแรกประกอบด้วย ๕ จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย ได้แก่ สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส ๔ รัฐของมาเลเซีย ได้แก่ ปีนัง เกดะห์เประ ปะลิส และ ๒ จังหวัดบนเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย ได้แก่ อาเจห์และสุมาตราเหนือ ในปัจจุบันพื้นที่ความร่วมมือ IMT-GT ได้ขยายพื้นที่ครอบคลุมมากขึ้น ประกอบด้วย ๑๔ จังหวัดภาคใต้ของไทย ๑๐ จังหวัดของอินโดนีเซีย โดยเพิ่มสุมาตราตะวันตก สุมาตราใต้ เรียว เรียวไอแลนด์ จัมบี เบงกูลู บังกา-เบลิตุง และลัมปุง และ ๘ รัฐของมาเลเซีย โดยเพิ่มกลันตัน สลังงอร์ มะละกา และเนกรีเซมบิลัน

สำหรับพื้นที่การพัฒนาหลัก ๕ แนวพื้นที่ภายใต้ความร่วมมือ IMT-GT ได้แก่ ๑) แนวพื้นที่เศรษฐกิจ สงขลา-ปีนัง-เมดานและพื้นที่ต่อเนื่อง ๒) แนวพื้นที่เศรษฐกิจคาบสมุทรมะละกา ๓) แนวพื้นที่เศรษฐกิจบันดาอาเจห์-เมดาน-ตูโม-ปาเล็มบัง ๔) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตูโม-มะละกา ๕) แนวพื้นที่เศรษฐกิจระนอง-ภูเก็ต-อาเจห์ ส่วนวัตถุประสงค์หลักของโครงการ IMT-GT คือ การให้ภาคเอกชนของทั้ง ๓ ประเทศในพื้นที่เขตเศรษฐกิจ เป็นผู้นำทางการค้าและการลงทุนในการนำไปสู่ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและส่งเสริมให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคโดยแสวงหาประโยชน์จากข้อได้เปรียบทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากความใกล้เคียงและคล้ายคลึงกันทางสภาพภูมิศาสตร์ สิ่งแวดล้อม ศาสนา วัฒนธรรม ประเพณีและภาษา

สถานะล่าสุดของความร่วมมือที่ส่งผลต่อแนวโน้มความร่วมมือในอนาคตคือการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบริเวณอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ประเทศไทย-เมืองบูกิตกา ยูฮิตัม รัฐเกดะห์ของมาเลเซีย โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบริเวณอำเภอสะเดา ในปี ๒๕๕๒ โดยว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาเรื่องการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

นี้ ซึ่ง สศช.ดำเนินการศึกษาคู่ขนานกับ Economic Planning Unit (EPU) หรือสำนักงานวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจของมาเลเซีย โดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดนภาคใต้ เป็นฐานการผลิตเพื่อป้อนนิคมอุตสาหกรรมโดยจะเป็นที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมสนับสนุนอุตสาหกรรมหนักทั้งในฝั่งประเทศไทยและมาเลเซีย เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนนี้มีลักษณะคล้ายๆ กับเขตเศรษฐกิจชายแดน/นิคมอุตสาหกรรมแม่สอด-เมียวดี ซึ่งได้กำหนดให้อำเภอแม่สอดจังหวัดตาก กับเมืองเมียวดีทางฝั่งประเทศเมียนมาร์ เป็นเมืองคู่แฝดระหว่างกัน นอกจากนี้ยังกำหนดให้เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อเป็นปัจจัยกระตุ้นการผลิตและขนส่งระหว่างจังหวัดสงขลาและสตูลเพื่อให้ท่าเรือในทั้งสองจังหวัดมีลูกค้าประจำเพิ่มขึ้น และสามารถแข่งขันกับท่าเรือในมาเลเซียได้

#### ๒.๒.๔ ความร่วมมือภายใต้กรอบ BIMSTEC

BIMSTEC เป็นกรอบความร่วมมือระหว่าง ๗ ประเทศในภูมิภาคอ่าวเบงกอล ได้แก่ บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมาร์ เนปาล ศรีลังกาและไทย ความร่วมมือภายใต้กรอบ BIMSTEC มีจุดเด่น คือ เป็นเวทีเชื่อมประสานนโยบาย Look East ของกลุ่มประเทศเอเชียใต้ กับนโยบาย Look West ของไทย และเป็นกลไกหนึ่งที่ส่งเสริมโอกาสด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับภูมิภาคเอเชียใต้ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ การสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเท่าเทียมกัน และส่งเสริมผลประโยชน์ร่วมกันทางด้านเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และความความช่วยเหลือระหว่างประเทศสมาชิก ในรูปของการฝึกอบรม รวมถึงการค้นคว้าวิจัย และการกระชับความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อใช้ประโยชน์จากภาคสิทธิกรรมและอุตสาหกรรม การขยายการค้าและการลงทุน ตลอดจนปรับปรุงการสื่อสารและการคมนาคม เพื่อยกระดับความเป็นอยู่ของประชากรในภูมิภาค และส่งเสริมความร่วมมือที่ใกล้ชิดกับองค์กรระหว่างประเทศ

กลุ่ม BIMSTEC ถือได้ว่าเป็นตลาดที่มีศักยภาพ โดยมีประชากรรวมถึง ๑,๓๐๐ ล้านคน แต่ปัจจุบันยังมีการค้า การลงทุน และการเดินทางติดต่อระหว่างกันค่อนข้างน้อย ทำให้ยังมีโอกาสและช่องทางในการที่จะส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกันได้อีกมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางการค้า การลงทุนนั้นประเทศสมาชิกได้เห็นชอบให้มีการจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรี BIMSTEC และได้เห็นชอบร่างข้อบทการเปิดเสรีสินค้าแล้ว รอเพียงการแลกเปลี่ยนรายการสินค้า นอกจากนั้น BIMSTEC เน้นความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน โดย ADB จัดทำการศึกษาการจัดตั้งศูนย์พลังงาน การจัดตั้งศูนย์อากาศและภูมิอากาศ การจัดตั้งศูนย์วัฒนธรรม และการจัดตั้งสำนักเลขาธิการ

#### ๒.๒.๕ ข้อตกลงที่สำคัญในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA)

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement: CBTA) ร่วมกับลาวและเวียดนาม ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๒ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ กัมพูชา พม่า และจีน ได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงดังกล่าวด้วย ความตกลงฯ นี้มีสาระสำคัญครอบคลุมการขนส่งสินค้า ขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยประเทศภาคีความตกลง CBTA ได้เจรจาในรายละเอียดของภาคผนวก

และพิธีสารแนบท้ายความตกลงเสร็จแล้วจำนวน ๒๐ ฉบับ และได้มีการลงนามครบทุกฉบับไปเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ซึ่งความตกลง CBTA จะมีผลในทางปฏิบัติต่อเมื่อประเทศสมาชิกทุกประเทศให้สัตยาบรรณต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับ ในส่วนของประเทศไทยได้มีการให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแล้วจำนวน ๑๔ ฉบับ สำหรับภาคผนวกและพิธีสารที่เหลืออยู่ไทยกำลังออกกฎหมายเพื่ออนุมัติภาคผนวกก่อนการดำเนินการให้สัตยาบรรณ ในการนำ CBTA ไปปฏิบัติ ไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA: IICBTA) ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) โดยลงนามไปเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๔๘ บันทึกความเข้าใจ IICBTA ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต (ไทย-กัมพูชา) ลงนามเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๔๘ และบันทึกความเข้าใจ IICBTA ระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) และจุดผ่านแดนแดนสะหวัน-ลาวบาว (ลาว-เวียดนาม) ลงนามเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๐ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามความตกลง CBTA ในแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) โดยได้มีการเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๒

การดำเนินงานตาม CBTA จะช่วยให้ประเทศภาคียอมรับการตรวจพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียว ต่อไปประเทศภาคีจะนำหลักเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกมาใช้สำหรับการขนส่งบุคคลข้ามแดน มีการยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์ที่ติดตราประทับศุลกากรที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดน ให้สิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่ายข้ามแดน การยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทศซึ่งกันและกัน มีการยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน/แผ่นป้ายทะเบียนและหนังสือรับรองการตรวจสภาพของภาคีอื่น

ในอนาคตเมื่อไทยดำเนินการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๔ เชียงของ-ห้วยทราย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง R๓ (กรุงเทพฯ-คุนหมิง) แล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ประเทศสมาชิก GMS จะสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R๓ (กรุงเทพฯ-ลาว-คุนหมิง) และ CBTA ที่ทำร่วมกันเพื่อการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยย่นระยะเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และทำให้ประชาชนในอนุภูมิภาคสามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ไทยกำลังจัดทำความตกลงระหว่างไทย-ลาว-จีน ในลักษณะเดียวกับที่ไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ IICBTA ระหว่างไทย-ลาว-เวียดนามให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ด้วย เพื่อที่ทั้ง ๓ ประเทศสามารถดำเนินการตามความตกลง ฯ ได้ทันทีที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๔

### ๒.๓ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย

ไทยและมาเลเซียมีการติดต่อค้าขายระหว่างกันผ่านจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกันรวม ๔ จังหวัด ได้แก่ สงขลา ยะลา นราธิวาสและปัตตานี รวมระยะทางของพรมแดนทางบกทั้งสิ้น ๖๔๖.๕ กิโลเมตร การค้าชายแดนในบริเวณนี้อาศัยการขนส่งผ่านด่านศุลกากรทางบกจำนวน ๙ ด่าน ได้แก่ ด่านวังประจัน ปาดังเบซาร์ บ้านประกอบ ตำมะลัง สะเดา เบตง ตากใบ สุโห่งโก-ลก และบูเกะตา



ที่มา: สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

ไทยและมาเลเซียมีการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างกันผ่านด่านท่าเรือต่างๆ ด้วย ได้แก่ ท่าเรือท่าละมิง จ.สตูล ท่าเรือน้ำลึกสงขลา จ.สงขลา ท่าเรือปัตตานี จ.ปัตตานี ท่าเรือกันตัง จ.ตรัง และท่าเรือภูเก็ต จ.ภูเก็ต นอกจากนี้ยังมีการค้าผ่านด่านศุลกากรที่ทำอากาศยานอีกจำนวนหนึ่งด้วย

ในปี ๒๕๕๔ ไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับมาเลเซียรวม ๕๖๐,๖๕๕ ล้านบาท (ปี ๒๕๕๓ มีมูลค่า ๔๙๗,๕๙๐.๔ ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒.๗ โดยแยกเป็นการส่งออก ๓๗๙,๓๖๔.๒ ล้านบาท (ปี ๒๕๕๓ มีมูลค่า ๓๒๐,๔๐๕.๐ ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๘.๔ การนำเข้ามีมูลค่า ๑๘๑,๒๙๐ ล้านบาท (ปี ๒๕๕๓ มีมูลค่า ๑๗๗,๑๘๕.๔ ล้านบาท) เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๓ ทำให้ประเทศไทยเกินดุลการค้า ๑๙๘,๐๗๓.๔ ล้านบาท

คณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและหอการค้าจังหวัดชายแดนไทย-มาเลเซียมาประชุมหารือเกี่ยวกับการผลักดันให้มีการขยายการค้าระหว่างชายแดนไทยกับมาเลเซีย ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ได้สรุปปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการขยายการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย ไว้ดังนี้

### ๒.๓.๑ ปัญหาและอุปสรรคการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย

๑) เนื่องจากการค้าชายแดนระหว่างไทยและมาเลเซียขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การพัฒนาด้านชายแดนและเส้นทางคมนาคมยังมีความล่าช้า จึงก่อให้เกิดความแออัดและล่าช้าในการบริหารงานเพื่อการขนส่งทั้งในส่วนของสินค้าและนักท่องเที่ยว ส่งผลให้เกิดความยุ่งยากและต้นทุนที่เพิ่มสูง โดยเฉพาะที่ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

๒) การขยายด้านศุลกากรสะเดา ปัจจุบันติดปัญหาเรื่องการจัดหาที่ดินเพื่อจัดตั้งด้านศุลกากรและปัญหาเรื่องงบประมาณ เนื่องจากต้องใช้งบประมาณในการจัดซื้อและเวนคืนที่ดินเป็นจำนวนมาก จึงควรมีการพิจารณาจัดสรรงบประมาณโดยเร่งด่วนเป็นพิเศษ

๓) ไทยยังไม่สามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ได้ เนื่องจากทั้งสองประเทศยังมีได้ให้สัตยาบรรณในความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดน ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน และความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทำให้ความตกลงดังกล่าวยังไม่มีผลบังคับใช้ ในขณะที่มาเลเซียสามารถขนส่งสินค้าผ่านไทยไปขายยังเมียนมาร์ และลาว

๔) มาเลเซียมีระเบียบบังคับว่าการขนส่งสินค้าต้องผ่านทางด่านบูกิตกาเยฮ์ตีตัมเท่านั้น ส่งผลเสียต่อผู้ประกอบการไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากจำนวนรถขนส่งสินค้าที่ต้องผ่านแดนดังกล่าวนี้มีเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความล่าช้าซึ่งส่งผลให้สินค้าเน่าเสียมา

๕) มาเลเซียกำหนดเงื่อนไขให้รถที่ผ่านเข้าออกมาเลเซียจะต้องจดทะเบียนและทำประกันภัยในมาเลเซียโดยเฉพาะรถขนส่งสินค้าจะต้องใช้พนักงานจากมาเลเซีย

๖) มาเลเซียใช้มาตรการที่เป็นอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี เช่น กำหนดให้การนำเข้าแบ่งขั้วเจ้าต้องมีการขออนุญาตแบบ Non-automatic licensing และใช้มาตรการด้านสุขอนามัยกับสินค้าอาหาร เช่น น้ำปลา ซอส เป็นต้น

๗) องค์การพัฒนาประมงแห่งมาเลเซีย (LKIM) กำหนดให้ใช้ถังพลาสติกของมาเลเซียเป็นภาชนะบรรจุปลานำเข้า ซึ่งเป็นการเพิ่มต้นทุนการส่งออกและเป็นข้อเสียเปรียบของสินค้าประมงจากไทย

### ๒.๓.๒ ข้อเสนอแนะและโอกาสทางการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย

ในช่วงปี ๒๕๕๔-๒๕๕๕ ที่ประชุม Thailand-Malaysia Committee on Joint Development Strategy for Border Areas: JDS) ได้มีการระดมความเห็นจากทุกภาคส่วนเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาช่องทางการค้าชายแดนเพื่อลดอุปสรรคและรองรับการค้าที่จะขยายตัวในอนาคต ซึ่งมีข้อเสนอแนะร่วมกัน ดังนี้

๑) ควรมีการพัฒนาด้านตากใบให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางถนนและปรับปรุงด้านสุโข-ลกให้ม่โครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่งทางราง

๒) ควรเร่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณด่านเบตงและด่านวังประจัน โดยจัดสร้างตลาดนัดบริเวณด่านชายแดน เพื่อเชื่อมโยงชุมชนชายแดนและกระตุ้นการท่องเที่ยวบริเวณชายแดน

๓) พัฒนาด่านสะเดา ปาดังเบซาร์ และบ้านประกอบ ให้เป็นประตูการค้า (gateway) ทางบกด้านตะวันตกที่เชื่อมโยงพื้นที่บริเวณสงขลา-ป็นัง-เมดาน รวมถึงเขตเมือง กัวลาลัมเปอร์ โดยมุ่งเน้นให้ด่านสะเดาเป็นประตูการค้าสำหรับผู้โดยสารและการท่องเที่ยว อาจมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแดนสะเดา-บูกิตกายูฮิตัม ในขณะเดียวกันควรพัฒนาด่านปาดังเบซาร์ ให้เป็นประตูสำหรับตู้คอนเทนเนอร์สินค้า โดยมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านรถไฟ Inland Container Depot (ICD) Container Yard (CY) และระบบงานการตรวจรับรองและศุลกากร

๔) เร่งรัดการเจรจาในระดับพหุภาคีภายใต้กรอบความร่วมมืออาเซียนและ IMT-GT (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกลุ่มประเทศอาเซียน

๕) ในส่วนของความตกลงระดับทวิภาคี ควรเร่งรัดการปฏิบัติตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนโดยขอให้ฝ่าย มาเลเซียยกเลิกเพดานปริมาณสินค้าเสียง่ายของไทยผ่านมาเลเซียจำนวน ๓๐,๐๐๐ ตัน

๖) ผู้ประกอบการไทยควรสร้างพันธมิตรทางการค้ากับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ในประเทศเพื่อนบ้านที่มีการค้าผ่านแดนเพื่อความสะดวกในการขนส่ง โดยไม่ต้องรอการให้สัตยาบรรณความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งต้องใช้เวลา

๗) เร่งรัดโครงการก่อสร้างและวางระบบด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลาแห่งใหม่ ซึ่งจะช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งและกระจายสินค้า

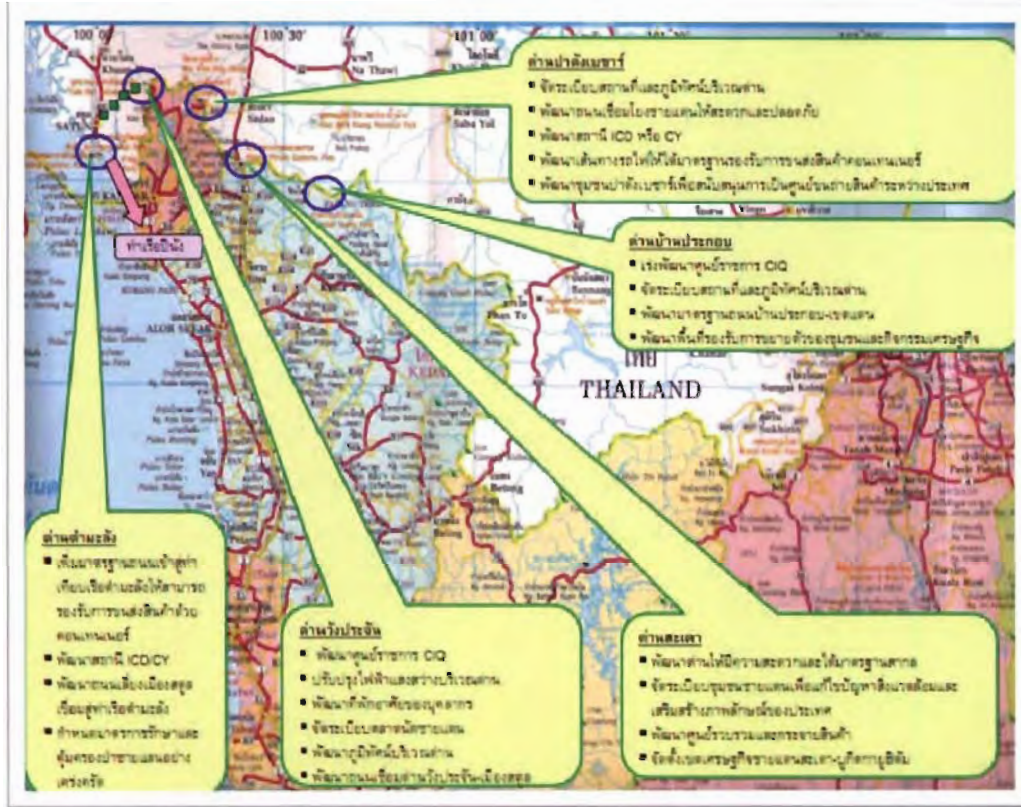
๘) ควรส่งเสริมให้มีการจัดตั้งตลาดค้าส่งและศูนย์กลางกระจายสินค้าบริเวณชายแดนร่วมกัน ในลักษณะเดียวกับ IMT-GT Plaza ที่จังหวัดตรังและจังหวัดสงขลา

๙) มาเลเซียมีแผนที่จะพัฒนารัฐทางภาคเหนือ คือ ปะลิสเคดะห์เประ และป็นัง (Northern Corridor Economic Region: NCER) โดยกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาของ IMT-GT โดยเฉพาะด้านธุรกิจการเกษตร การคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยว การพัฒนาในรัฐเหล่านี้จะเป็นปัจจัยบวกที่ช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงการผลิตและการค้าระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์กับประเทศในอนุภูมิภาค GMS รัฐบาลจึงควรพิจารณาหามาตรการที่จะเตรียมรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่จะเพิ่มสูงขึ้น

๑๐) มาเลเซียมีความได้เปรียบในการผลิตและส่งออกอาหารฮาลาล โดยมีไทยเป็นผู้ส่งสินค้าเกษตรป้อนโรงงานของมาเลเซียเพื่อนำไปแปรรูปและบรรจุหีบห่อก่อนส่งออกทาง มาเลเซียไปยังตลาดโลก โดยอาศัยการรับรองมาตรฐานสินค้าฮาลาลที่มาเลเซียมีอยู่ ในอนาคตคาดว่าประชากรชาวมุสลิมจะมีจำนวนเพิ่มขึ้น ๒-๓ เท่า และเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ ในขณะที่ สภาพทางภูมิศาสตร์ของมาเลเซียไม่เอื้ออำนวยต่อการขยายพื้นที่เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก เช่น ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น ไทยจึงควรมีการพัฒนาประตูการค้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตและการค้า (Clusters) ระหว่างกัน เพื่อรองรับโอกาสทางการค้าสินค้าฮาลาลในอนาคตโดยอาจมี

การพัฒนาในลักษณะเมืองคู่มือเพื่อผลิตและส่งออกเพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้า (Regional supply chains) ก่อนส่งออกสู่ตลาดโลกผ่านระบบขนส่งหลายรูปแบบ

สำหรับแนวทางการพัฒนาด้านการค้าชายแดนระหว่างไทย-มาเลเซียทั้ง ๙ ด้านสรุปได้ตามแผนภาพ



ที่มา: สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย



## ๒.๔ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

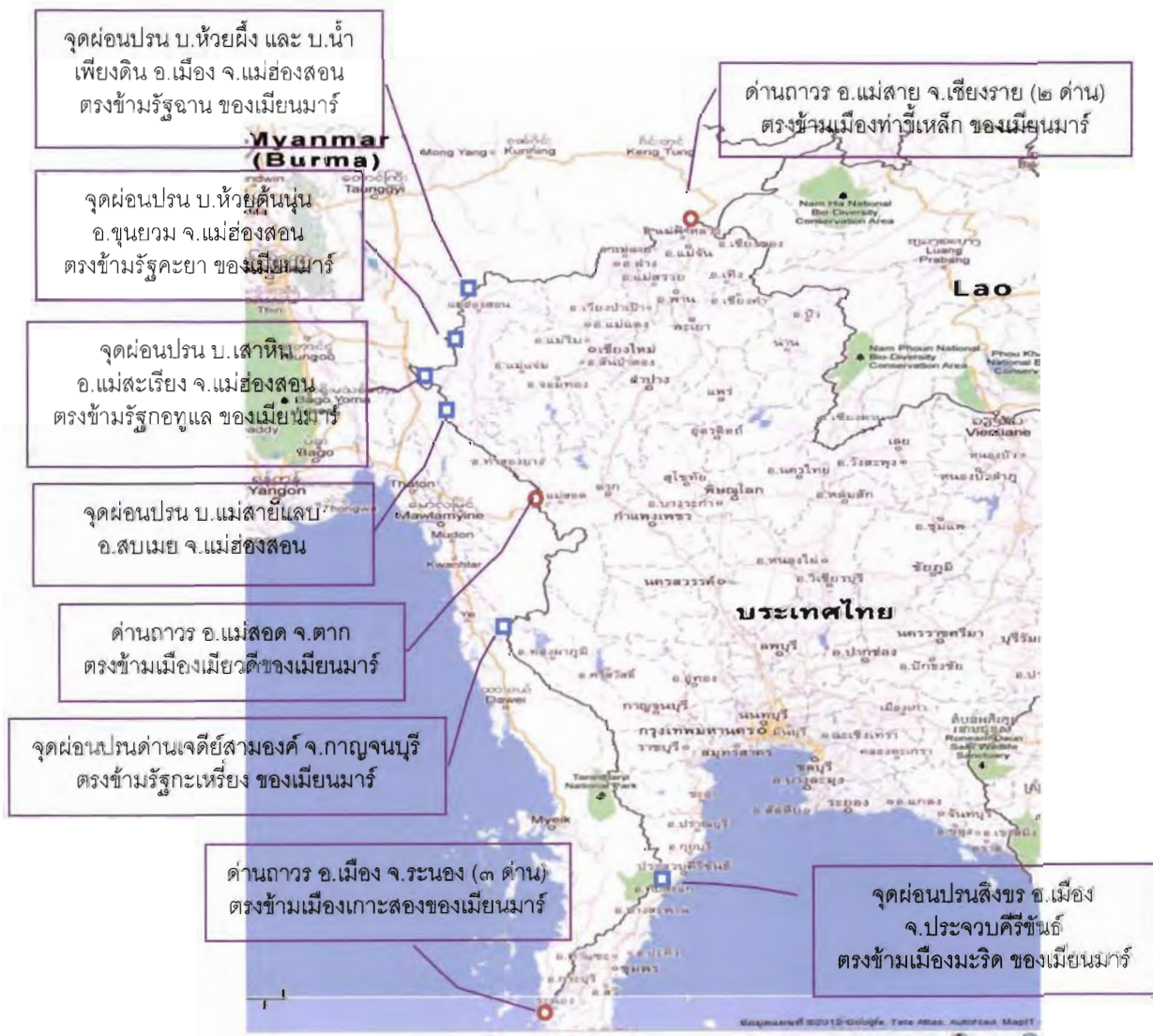
การค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์ มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๘๐ ของการค้าไทย-เมียนมาร์รวม โดยการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์มีความคล่องตัวกว่าการค้าปกติ เนื่องจากไทยมีพรมแดนติดกับเมียนมาร์ยาว ๒,๓๘๗ กิโลเมตรผ่าน ๑๐ จังหวัดของไทย ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพรและระนอง โดยมีทิวเขาแดนลาว ถนนธงชัย และทิวเขาตะนาวศรีกั้นพรมแดน และยังมีแม่น้ำเมยและแม่น้ำกระบุรีเป็นแนวกั้นพรมแดนซึ่งชายแดนตอนบนจะติดกับพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยในเมียนมาร์ ๓ รัฐ คือ รัฐฉาน รัฐคะยา และรัฐกะเหรี่ยง ส่วนพื้นที่ตอนล่างจะติดกับพื้นที่ของชนชาติเมียนมาร์ สำหรับด้านการค้าสำคัญระหว่างไทยกับเมียนมาร์ ประกอบด้วย จุดผ่านแดนถาวร ๖ ด่าน และจุดผ่านแดนชั่วคราว ๑ ด่าน ได้แก่

- ด่านอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย บริเวณข้ามแม่น้ำแม่สาย ตรงข้ามเมืองท่าซีเหล็ก รัฐฉาน
- ด่านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ตรงข้ามเมืองเมียวดีด่านอำเภอเมือง จังหวัดระนอง ตรงข้ามเกาะสอง
- ด่านตำบลบางรีน อำเภอเมือง จังหวัดระนอง บริเวณท่าเทียบเรือสะพานปลา
- ด่านตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง บริเวณปากน้ำระนอง

- ด้านบริเวณท่าเทียบเรือบริษัทอันดามันคลับ จำกัด ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัด  
ระนอง

และจุดผ่านแดนชั่วคราวคือด่านเจดีย์สามองค์ อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี

ส่วนเส้นทางการค้าชายแดนที่สำคัญระหว่างไทยกับเมียนมาร์ ประกอบด้วย ๔ เส้นทาง คือ  
๑) เมียวดี-แม่สอด จังหวัดตาก ๒) เกาะสอง-ด่านระนอง จังหวัดระนอง ๓) ท่าซี้เหล็ก-แม่สาย  
จังหวัดเชียงราย ๔) มะริด-ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



แผนภาพที่ ๔ แสดงจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนการค้าระหว่างไทย-เมียนมาร์

ในปี ๒๕๕๔ ไทยและเมียนมาร์มีมูลค่าการค้าชายแดน ๑๕๗,๕๙๐ ล้านบาท มีการขยายตัวร้อยละ ๑๔.๓ โดยร้อยละ ๓๘ เป็นการส่งออก และร้อยละ ๖๒ เป็นการนำเข้า ทั้งนี้ เมียนมาร์เป็นคู่ค้าด้านการค้าชายแดนของไทย เป็นอันดับ ๒ รองจากมาเลเซีย สินค้าส่งออกชายแดนไทย-เมียนมาร์ อาทิ น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ สุรา รถยนต์และชิ้นส่วน ผ้าและด้าย เหล็ก เหล็กกล้า และสินค้าอุปโภคบริโภค (น้ำมันปาล์ม เครื่องสำอาง เครื่องหอม สบู่) โดยน้ำมันเชื้อเพลิง (น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน) มีสัดส่วนมากที่สุด ประมาณร้อยละ ๑๘.๐ ส่วนสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ สัตว์น้ำ ไม้และผลิตภัณฑ์ สัตว์มีชีวิต (โค กระบือ สุกร แพะ แกะ) ปลาหมึกสด/แช่แข็ง ผัก ผลไม้ สินแร่และโลหะอื่นๆ เป็นต้น โดยก๊าซธรรมชาติมีสัดส่วนการนำเข้ามากที่สุดถึงร้อยละ ๙๖.๗๓

คณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและหอการค้าจังหวัดชายแดนไทย-เมียนมาร์มาประชุมหารือเกี่ยวกับผลักดันการขยายการค้าระหว่างชายแดนไทยกับเมียนมาร์และยกระดับจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งคณะอนุกรรมการได้สรุปปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการขยายการค้าชายแดนไทยเมียนมาร์ ดังนี้

#### ๒.๔.๑ ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญ

๑) มาตรการการนำเข้าส่งออก และการออกกฎระเบียบมีความไม่แน่นอน รวมถึงการมีมาตรการกีดกันทางการค้า เช่น มาตรการห้ามนำเข้าหรือมาตรการการจำกัดการนำเข้าเพื่อแก้ไขปัญหาการขาดดุลการค้า ซึ่งมีผลกระทบกับการค้าของไทยเป็นอย่างมาก ถึงแม้ว่าเมียนมาร์จะอ้างว่าเป็นมาตรการชั่วคราวและมีการผ่อนปรนเป็นบางรายการสินค้าก็ตาม มาตรการห้ามส่งออกในรูปการค้าปกติทางทะเล ๓๑ รายการ และสินค้าห้ามส่งออกในรูปการค้าปกติทางชายแดน ๓๒ รายการ ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์เมียนมาร์ ฉบับที่ ๑๐/๙๙ ลงวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ ห้ามส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ

๒) มาตรการการเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมจากภาษีศุลกากรปกติ เช่น การส่งผ่านสินค้าไปสู่ประเทศที่ ๓ โดยใช้เมียนมาร์เป็นตัวกลาง ผู้ส่งออกจะต้องเสียค่านายหน้าร้อยละ ๕ ให้ผู้นำเข้าเมียนมาร์ และเสียอีกร้อยละ ๗.๕ ให้กรมศุลกากรเมียนมาร์ รวมต้องเสียเพิ่มอีกร้อยละ ๑๒.๕ ซึ่งได้แก่สินค้าประเภทยานพาหนะและอุปกรณ์ และในกรณีที่ซื้อสินค้าในทอม FOB ผู้นำเข้าจะต้องทำการประกันภัยและใช้ผู้ขนส่งที่เป็นเมียนมาร์เท่านั้น (บริษัท Myanmar Insurance Company และ บริษัท Myanmar Five star Line)

๓) ด้านปัญหาของชนกลุ่มน้อย พื้นที่ชายแดนที่ติดต่อกับประเทศไทย มีปัญหาเกี่ยวกับชนกลุ่มน้อยที่มีการสู้รบอยู่เสมอ ทำให้การขนส่งสินค้าบางเส้นทางเสี่ยงต่อการถูกรีดไถ หรือถูกปล้น ความไม่ปลอดภัยตามแนวชายแดนจึงเป็นสาเหตุทำให้ต้องปิดด่านการค้าตามแนวชายแดนบ่อยครั้ง และทำให้ไทยต้องสูญเสียส่วนแบ่งการตลาดให้กับ จีน และมาเลเซียในช่วงที่ปิดด่าน

๔) นักลงทุนประสบปัญหาการขาดข้อมูลจากภาครัฐเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ การค้าการลงทุน

๕) นโยบายภาครัฐเกี่ยวกับการเงิน การธนาคารมีความไม่แน่นอน มีการผูกขาดในระบบการค้า นอกจากนี้ระบบการเงินไม่มีเสถียรภาพ ขาดเงินสกุลหลัก

๖) การขาดแคลนระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน โดยเฉพาะในด้านการขนส่งที่เชื่อมโยงกับประเทศไทย มีความทรุดโทรม เป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง

๗) ปัญหาที่เกิดจากฝ่ายไทยเอง โดยเฉพาะจังหวัดตามแนวชายแดนต้องมีการประสานด้านนโยบายและการปฏิบัติระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เช่น ฝ่ายปกครอง ฝ่ายความมั่นคง ฝ่ายการค้าและฝ่ายอำนวยความสะดวกด้านการค้า ขาดความร่วมมือที่จะบูรณาการไปในทิศทางเดียวกัน

๘) ปัญหาอื่นๆ เช่น รัฐบาลเมียนมาร์ได้ขอความร่วมมือรัฐบาลไทยในการควบคุมนำเข้าไม้ซุงและไม้แปรรูปจากเมียนมาร์ ซึ่งเป็นการป้องกันไม่ให้ชนกลุ่มน้อยที่เป็นฝ่ายต่อต้านรัฐบาลเมียนมาร์ตัดไม้ขายเพื่อนำเงินมาซื้ออาวุธต่อสู้กับรัฐบาล แต่ปัจจุบันพบว่ายังมีการลักลอบการซื้อขายตามแนวชายแดนจังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดตาก

#### ๒.๔.๒ ข้อเสนอแนะและโอกาสทางการค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมาร์

๑) เมียนมาร์กำลังเปิดประเทศ โดยได้กำหนดนโยบาย รวมทั้งปรับปรุงระบบการค้าการลงทุนหลายด้านเพื่อแสดงออกถึงการปรับเปลี่ยนนโยบายสู่สากล และรองรับการก้าวเข้าสู่ AEC จึงเป็นโอกาสสำคัญที่นักลงทุนไทยจะได้เข้าไปทำการค้าการลงทุนในเมียนมาร์

๒) เมียนมาร์กำลังพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ เช่น การพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการส่งออกบริเวณชายแดน การสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย และเศรษฐกิจโดยรวมของเมียนมาร์มีแนวโน้มขยายตัว ซึ่งเป็นผลดีต่อประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยอยู่ใกล้มีโอกาสที่จะส่งสินค้าออกไปเมียนมาร์ได้มากขึ้น

๓) เป็นแหล่งปัจจัยการผลิตที่สำคัญ เนื่องจากประเทศเมียนมาร์อุดมด้วยทรัพยากรธรรมชาติมีคุณภาพ เช่น แร่ โลหะ อัญมณี ทรัพยากรทางทะเล ไม้เนื้อแข็งและไม้สัก

๔) เป็นแหล่งที่เหมาะสมสำหรับการลงทุนด้านการผลิตสินค้าเกษตร เนื่องจากเมียนมาร์มีสภาพภูมิประเทศและอากาศที่เอื้ออำนวยต่อการเกษตรกรรม หากได้รับการพัฒนาที่ดีจะสามารถให้ผลผลิตต่อพื้นที่ในปริมาณสูงและมีคุณภาพ

๕) เป็นจุดยุทธศาสตร์ทางภูมิศาสตร์ที่สำคัญ เมียนมาร์มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งกับต่างประเทศได้สะดวก

๖) แรงงานภายในประเทศมีค่าจ้างแรงงานต่ำ เหมาะสำหรับการลงทุนอุตสาหกรรม ที่เน้นการใช้แรงงานเป็นหลัก

๓) นโยบายภาครัฐ มีการส่งเสริมการลงทุนในสาขาผลิตต่างๆ โดยพยายามลดบทบาทภาครัฐในการดำเนินการผลิต ผ่านการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งเปิดเสรีในการลงทุนมากขึ้น เช่น ธุรกิจเหมืองแร่ การขนส่ง

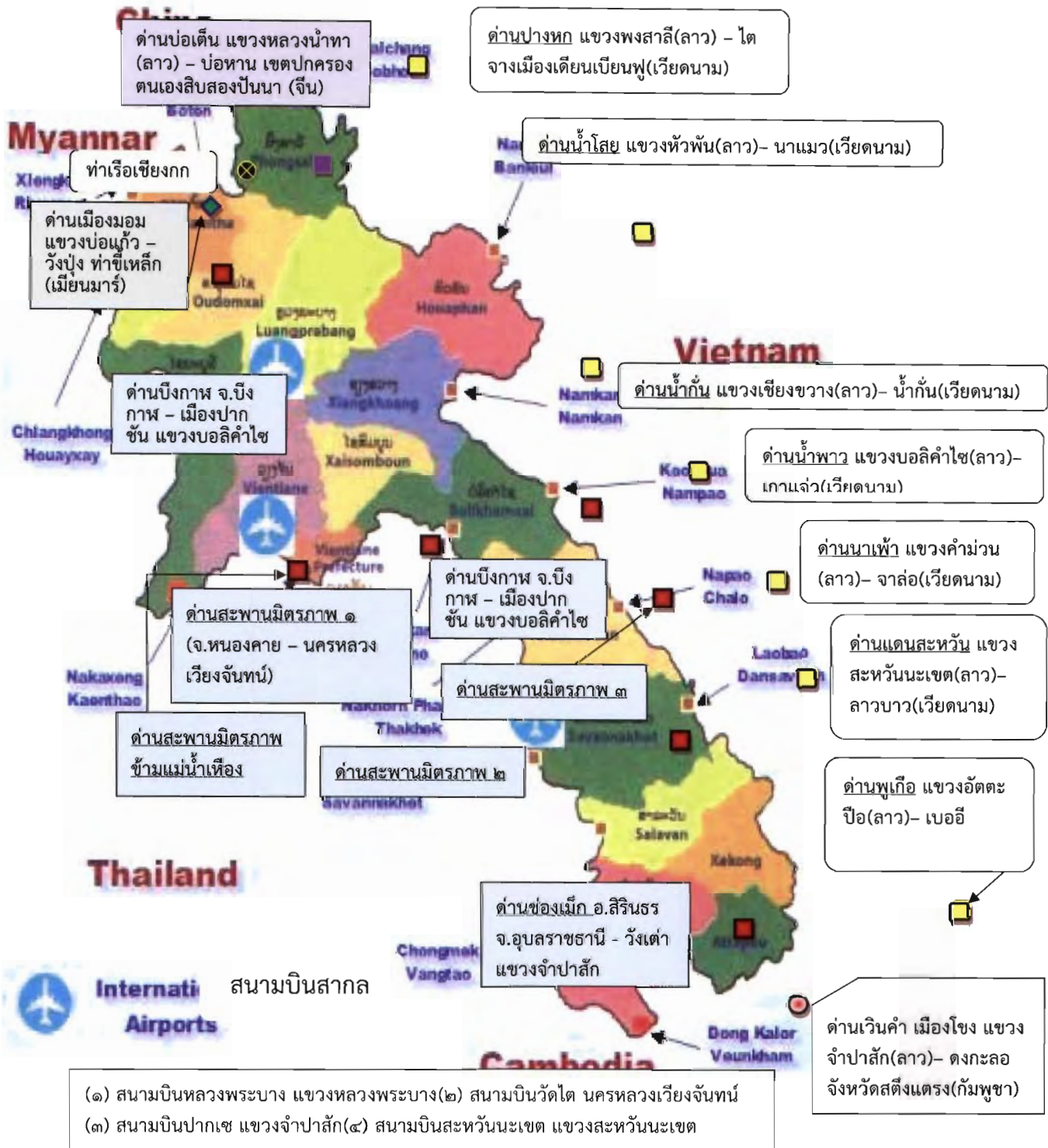
๔) ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและการเมืองภายใต้กรอบความร่วมมืออาเซียนที่ราบรื่นอาจส่งผลดีต่อการแก้ไขปัญหาการเมืองในเมียนมาร์ให้เป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น

## ๒.๕ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับลาว

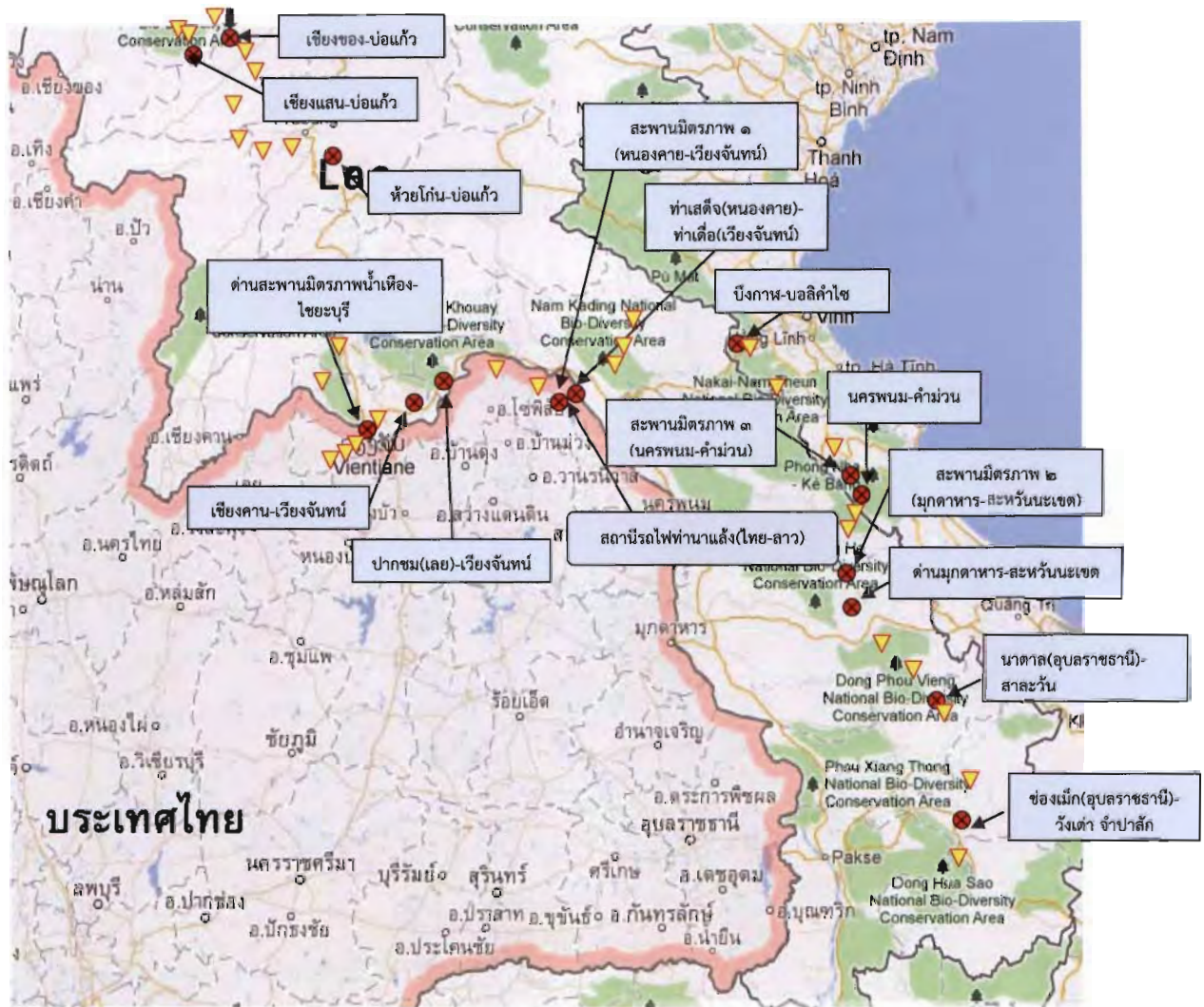
### ๒.๕.๑ สถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้ม

ประเทศลาวนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยมากที่สุด ประมาณร้อยละ ๕๖ ของการนำเข้าทั้งหมด แต่เนื่องจากประเทศลาวมีประชากรเพียง ๕-๗ ล้านคน ทำให้ปริมาณการค้ามีจำนวนไม่มากนัก ประเทศไทยได้ให้สิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร (AISP) กับประเทศลาว โดยได้รับยกเว้นอากรหรือลดอัตราอากร เพื่อเพิ่มการส่งออกสินค้ามายังประเทศไทย

ปัจจุบันการค้าชายแดนไทย-ลาว มีช่องทางการค้า ๔๗ แห่ง เป็นจุดผ่านแดนถาวร ๑๕ แห่ง จุดผ่อนปรน ๓๑ แห่ง และจุดผ่านแดนชั่วคราว ๑ แห่ง (เพื่ออำนวยความสะดวกในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๔) เนื่องจากประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับ สปป.ลาว เป็นระยะทาง ๑,๘๑๐ กิโลเมตร อยู่ในพื้นที่ ๑๒ จังหวัดของประเทศไทย จึงทำให้มีช่องผ่านแดนธรรมชาติประมาณ ๗๐๐ ช่องทางที่ประชาชนอาศัยเดินทางเข้า-ออก



แผนภาพที่ ๕ จุดผ่านแดนถาวร/ด่านสากลไทย-ลาวและด่านชายแดนของลาวที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (เวียดนาม-จีน-เมียนมาร์-กัมพูชา)



- ⊗ จุดผ่านแดนถาวร ๑๕ แห่ง
- ▼ จุดผ่อนปรน ๓๑ แห่ง
- ⬇️ จุดผ่านแดนชั่วคราว (เพื่อก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ๔) ๑ แห่ง

แผนภาพที่ ๖ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรน จุดผ่านแดนชั่วคราว ระหว่างไทยกับ สปป.ลาว

## ๒.๕.๒ ปัญหา อุปสรรคที่สำคัญต่อการค้าชายแดนไทย-ลาว

- ๑) ค่าขนส่งสินค้าในสปป.ลาว ค่อนข้างสูงเนื่องจากมีผู้ประกอบการจำนวนจำกัด
- ๒) มีการลักลอบค้าตามแนวชายแดนไทย - ลาวมากทำให้สินค้าไทยที่ลักลอบเข้าไปในลาวมีราคาถูกกว่าสินค้าที่นำเข้าโดยถูกวิธี ทำให้สินค้าไทยเข้าไปแข่งขันกันเอง
- ๓) สินค้าไทยถูกปลอมแปลงและเลียนแบบจากประเทศคู่แข่ง เช่น จีน ส่งจักรยานยนต์และชิ้นส่วนลอกเลียนแบบที่มีราคาต่ำกว่าของไทยมาก และเวียดนามส่งสินค้าคุณภาพที่ต่ำกว่าทำให้ผู้บริโภคลาวเข้าใจผิดคิดว่าเป็นสินค้าไทย
- ๔) ระบบการค้าระหว่างประเทศของลาวยังไม่เป็นสากลและไม่มีความแน่นอน มีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎระเบียบต่างๆ บ่อยครั้ง และในแต่ละแขวงมีการจัดเก็บอัตราภาษีที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้ส่งออกมีความสับสน และไม่สามารถวางแผนระยะยาวได้
- ๕) บางพื้นที่ยังไม่มีสำนักงานตัวแทนของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า (EXIM Bank)
- ๖) ทักษะคติเชิงลบต่อประเทศไทย ทำให้ลาวดำเนินนโยบายการค้า ที่ส่งเสริมความสัมพันธ์และให้ความสำคัญกับประเทศจีนและเวียดนาม มากกว่าไทยโดยให้สิทธิพิเศษต่างๆ เช่น การเก็บภาษี และค่าธรรมเนียมในอัตราต่ำกว่าปกติ เป็นต้น
- ๗) ปัญหาระดับน้ำในแม่น้ำโขงลดลง ทำให้เกิดสันทรายเป็นพื้นที่กว้าง ส่งผลกระทบต่อการเดินเรือ ทั้งเรือโดยสารและเรือบรรทุกสินค้าข้ามพากรหว่างไทยกับสปป.ลาว
- ๘) ปริมาณและมูลค่าการค้าชายแดนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ช่องทางการค้าบริเวณชายแดนเพิ่มขึ้นน้อยไม่เพียงพอกับความต้องการ
- ๙) ขาดแคลนแรงงาน เพราะลาวมีประชากรน้อย
- ๑๐) นโยบายของรัฐบาลลาวกับเจ้าแขวงไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- ๑๑) ตลาดภายในของลาวมีขนาดเล็ก มีอำนาจการซื้อต่ำและกำลังซื้อน้อย
- ๑๒) ระบบการขนส่งไม่สะดวก และมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง
- ๑๓) การเก็บค่าธรรมเนียมบริเวณด้านการค้าชายแดนด้านสปป.ลาว ของแต่ละแขวงมีอัตราแตกต่างกัน

## ๒.๕.๓ ข้อเสนอแนะและโอกาสทางการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว

- ๑) สนับสนุนภาคเอกชนของไทยให้มีส่วนเข้าไปส่งเสริมการผลิต โดยการให้ความรู้ด้านวิชาการ เทคโนโลยี และเมล็ดพันธุ์ที่สามารถให้ผลผลิตต่อไร่สูง และรับซื้อสินค้าเกษตรในลักษณะ Contract Farming โดยเฉพาะสินค้าที่ไทยยกเว้นภาษีนำเข้า เพื่อเป็นแหล่งวัตถุดิบ เนื่องจากลาวมีพื้นที่ว่างเปล่าเป็นอันมากที่เหมาะสมสำหรับทำเกษตรกรรม
- ๒) ควรเสนอให้ลาวจัดตั้งศูนย์รวบรวมผลผลิตกระจายไปตามจุดต่างๆ ที่สำคัญ เพื่อความสะดวกและประหยัดค่าขนส่ง
- ๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาอัตราค่าขนส่งสินค้าข้ามพจนานยนต์ไม่ให้สูงเกินไป

๔) ภาครัฐควรจัดให้มีการประชุมหารือร่วมกัน ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรคต่างๆ ระหว่างกัน และส่งเสริมแลกเปลี่ยนการเยือนทุกระดับเพื่อกระชับความสัมพันธ์

๕) ผลักดันโครงการเมืองคู่แฝด Sister City ระหว่าง ๒ ประเทศ

๖) ภาครัฐควรเพิ่มมาตรการตรวจตรา เพื่อป้องกันการลักลอบขนสินค้าหนีภาษีและยาเสพติด

๗) ไทยควรให้ความช่วยเหลือลาวด้านต่างๆ เช่น ด้านการฝึกอบรม ด้านการผลิตเพื่อการส่งออก

๘) ธุรกิจรับเหมาก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากยังมีความต้องการอยู่มาก

๙) โอกาสในสินค้าสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ที่มีได้ใช้เทคนิคมาก เนื่องจากค่าจ้างแรงงานต่ำ และสามารถใช้สิทธิ GSP และ MFN ของกัมพูชา ที่ได้รับจากประเทศพัฒนาแล้ว โดยเฉพาะจากสหรัฐฯ และ EU

๑๐) โอกาสในสินค้าอาหารสัตว์ เนื่องจากเป็นแหล่งที่สามารถปลูกข้าวโพด ถั่วเหลือง

๑๑) โอกาสการค้าในการแปรรูปสินค้าเกษตรเพื่อส่งออก เช่น ผัก ผลไม้

๑๒) สนับสนุนอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว โรงแรม บริการท่องเที่ยวและสปา เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวและโบราณสถานที่สวยงาม

๑๓) การสร้างถนนเส้นทางเมืองกาสิ แขวงเวียงจันทร์-เมืองน่าน แขวงหลวงพระบาง ใกล้เสร็จสิ้นแล้ว จะช่วยลดเวลาการเดินทางจากเวียงจันทร์ไปหลวงพระบางได้มากขึ้น

๑๔) ปัจจัยที่เกื้อหนุนให้เศรษฐกิจการค้าไทยกับ สปป.ลาว ในปี ๒๕๕๔ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นคือ สปป.ลาวเป็นประเทศที่มีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ เช่น ทรัพยากรป่าไม้ แร่ธาตุ และมีพื้นที่การเกษตรขนาดใหญ่ที่สามารถเช่าได้ในระยะเวลาจนถึง ๓๐ปี ๕๐ปี หรือ ๗๐ปี รวมถึงแรงงานราคาถูก และที่สำคัญ สปป.ลาว อยู่ท่ามกลางประเทศเศรษฐกิจดาวรุ่ง ระหว่างจีน ไทย และเวียดนาม

๑๕) สปป.ลาว มีเส้นทางเชื่อมโยงทางถนนและสะพานมิตรภาพเชื่อมไทย-สปป.ลาว ตลอดจนมีเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) (เส้นทางหมายเลข ๙) เชื่อมโยงไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้า การข้ามแดนและผ่านแดน

## ๒.๖ การค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา

### ๒.๖.๑ สถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้ม

ประเทศไทยมีพรมแดนติดกับประเทศกัมพูชา เป็นระยะทาง ๗๒๕ กิโลเมตรในเขตพื้นที่ ๗ จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี สุรินทร์ บุรีรัมย์ ศรีสะเกษ สระแก้ว จันทบุรี และตราด โดยมีจุดการค้าชายแดนที่เป็นจุดผ่านแดนถาวรทั้ง ๖ แห่ง ได้แก่

- ๑) บ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด ด้านศุลกากรคลองใหญ่ ตรงข้ามกับด่านเกาะกงของกัมพูชา
  - ๒) บ้านผักกาด จังหวัดจันทบุรี ด้านศุลกากรจันทบุรี ตรงข้ามกับด่านโพลินของกัมพูชา
  - ๓) บ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี ด้านศุลกากรจันทบุรี ตรงข้ามกับบ้านดวงของกัมพูชา
  - ๔) บ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ตรงข้ามกับด่านปอยเปตของกัมพูชา
  - ๕) ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ ด้านศุลกากรช่องจอม ตรงข้ามกับด่านโสมเม็ดของกัมพูชา
  - ๖) ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ ด้านศุลกากรช่องสะง่า ตรงข้ามกับช่องจอมของกัมพูชา
- การค้าชายแดนมีสัดส่วนถึง ร้อยละ ๗๐ ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา โดยมีจุดการค้าที่สำคัญคือ ตลาดโรงเกลือ ที่ตั้งอยู่ที่จุดผ่านแดนถาวร บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ซึ่งมีมูลค่าการค้าสูงสุด



แผนภาพที่ ๗ แสดงจุดผ่านแดนถาวรระหว่างไทย-กัมพูชา

### ๒.๖.๒ ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

๑) ปัญหาเรื่องระเบียบขั้นตอนการนำเข้าสินค้าในกัมพูชาที่ยุ่งยาก โดยที่สินค้านำเข้ากัมพูชาต้องผ่านการตรวจจากบริษัท SGS ที่กระทรวงพาณิชย์กัมพูชาตั้งขึ้นมา เพื่อตรวจสอบคุณภาพสินค้า เพื่อตรวจสอบและทำการประเมินคุณภาพสินค้าจึงจะสามารถนำเข้าไปขายในกัมพูชาได้

๒) ขั้นตอนและระเบียบการส่งออกของไทย มีระเบียบที่ยุ่งยากซับซ้อนและมีเอกสารประกอบมาก ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูง รวมทั้งการขอคืนภาษีอากรล่าช้า มีขั้นตอนยุ่งยากและใช้เวลานาน ทำให้ผู้ประกอบการขาดสภาพคล่อง

๓) ขาดการสนับสนุน ไม่มีหน่วยงานใดเข้าไปศึกษาวิจัยทางด้านการตลาดของประเทศกัมพูชาอย่างจริงจัง ทำให้ผู้ส่งออกไม่ทราบถึงรสนิยมและความต้องการของผู้บริโภค รวมถึงไปถึง ระเบียบ กฎหมายและขั้นตอนวิธีการทำการค้า ภาวะการแข่งขันของตลาด ช่องทางการจัดจำหน่ายและรายชื่อผู้นำเข้า และกลยุทธ์ที่ต้องใช้ในการแข่งขันในตลาดกัมพูชา ทำให้ผู้ส่งออกรายใหม่ไม่สามารถเข้าสู่ตลาดได้โดยง่าย

๔) การค้าระหว่างผู้ส่งออกไทยกับผู้นำเข้ากัมพูชาบริเวณชายแดน ส่วนใหญ่เป็นการค้าที่ไม่มีการทำสัญญา ทำให้ผู้ส่งออกไทยเสียเปรียบและเสียหายจากผู้นำเข้ากัมพูชาบ่อยครั้ง

๕) ขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ และยังต้องการความช่วยเหลือเพื่อบูรณะประเทศ ทำให้กัมพูชาต้องพึ่งพาเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศเป็นอย่างมาก

๖) ระบบการคมนาคมและสาธารณูปโภคยังไม่มีประสิทธิภาพ และขาดแคลน ทำให้การติดต่อสื่อสาร และการคมนาคมเป็นไปอย่างล่าช้า ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูงกว่าปกติ

๗) อดีตเคยมีการลักลอบทำการค้าผิดกฎหมาย เช่น ไม้ และรถยนต์ที่ถูกขโมยมา โดยเฉพาะสินค้าเกษตร ซึ่งมีการลักลอบส่งออกจากกัมพูชามายังไทยโดยตลอด ทำให้การค้าระหว่างกันไม่สามารถดำเนินไปอย่างราบรื่นได้

๘) สินค้าส่งออกไปยังกัมพูชานอกจากต้องเสียภาษีนำเข้าตามปกติแล้ว ยังต้องเสียภาษีผ่านแดนให้กับด่านต่าง ๆ ในลักษณะที่ผิดกฎหมายอีกเป็นจำนวนมาก ทำให้ต้นทุนสินค้าที่จำหน่ายในกัมพูชาสูงกว่าปกติมาก

๙) ระบบการเงิน การธนาคาร และระบบศาลไม่เป็นที่น่าเชื่อถือการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพและล่าช้า

๑๐) การลอกเลียนและปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าและผลิตภัณฑ์ใช้มาตรการปกป้องทางการค้าด้วยมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี เช่น การตรวจสอบสินค้าก่อนการนำเข้า ทำให้ต้นทุนการนำเข้าสินค้าของกัมพูชาสูงกว่าปกติ

๑๑) ปัญหาหลักเขตแดนตามแนวชายแดนที่ยังไม่มีการชี้ชัดว่าเป็นของไทยหรือกัมพูชา ทำให้ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ตามแนวชายแดนได้

### ๒.๖.๓ โอกาสทางการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา และข้อเสนอแนะ

ส่วนใหญ่สินค้าอุปโภคบริโภคกัมพูชายังไม่มีความสามารถที่จะผลิตได้เองภายในประเทศ อีกทั้งสินค้าที่ผลิตได้เองก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของคนภายในประเทศ ขณะที่ชาวกัมพูชาเองกลับมีความต้องการสินค้าและบริการต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นจึงต้องอาศัยการนำเข้าสินค้าจากทั่วโลก สินค้าที่กัมพูชามีความต้องการสูง ได้แก่ อาหารและเครื่องดื่ม รถยนต์ วัสดุก่อสร้าง ผลิตภัณฑ์ยาง ผ้าผืน และเชื้อเพลิง ซึ่งสินค้าไทยถือว่าคุณภาพดี รูปแบบสวยงาม เป็นที่นิยมของตลาดกัมพูชาเมื่อเทียบกับสินค้าจีนและเวียดนาม และจากการโฆษณาทางสื่อโทรทัศน์ไทย ทำให้สินค้าไทย เป็นที่รู้จักแพร่หลายในกัมพูชามากกว่าสินค้าจากประเทศอื่น ๆ นอกจากนี้ การส่งมอบสินค้าของไทยยังมีความสะดวกและรวดเร็ว การชำระค่าสินค้าของไทยกับกัมพูชาสามารถกระทำได้โดยวิธีง่ายๆ โดยชำระค่าสินค้าเป็นเงินบาทและเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้การซื้อขายสินค้านี้มีความคล่องตัวสูง และจากการที่กัมพูชามีอาณาเขตติดกับทั้งไทย เวียดนาม และลาว ทำให้กัมพูชาได้ประโยชน์จากการค้าชายแดน โดยใช้เส้นทางถนนเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่างๆ ได้ ทั้งนี้ อาจสรุปโอกาสทางการค้าชายแดนกับกัมพูชา และข้อเสนอแนะดังนี้

#### โอกาสทางการค้า

๑) ชาวกัมพูชาส่วนใหญ่ยอมรับการชำระค่าสินค้าเป็นเงินบาท ศักยภาพของตลาดขยายตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลจากสถานการณ์ทางการเมืองที่เริ่มมีเสถียรภาพ การขยายตัวในการลงทุนจากต่างประเทศ การดำเนินโครงการลงทุนจากภาครัฐในโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ หลายโครงการ และผลจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในภูมิภาคที่เริ่มฟื้นตัว

๒) รัฐบาลกัมพูชาพยายามส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในโครงการพัฒนาถนนได้ค่อนข้างเสรี

๓) รัฐบาลกัมพูชาส่งเสริมการลงทุนและมีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่หลากหลาย

๔) ชาวกัมพูชาในบางจังหวัด เช่น จังหวัดเกาะกง สามารถพูดภาษาไทยได้และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับคนไทย

๕) ค่าจ้างแรงงานอยู่ในระดับต่ำ เอื้อต่อการทำธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง เพราะเป็นธุรกิจที่ใช้แรงงานเป็นหลัก

๖) มีระบบเศรษฐกิจแบบตลาดเสรีและเปิดกว้างเมื่อเทียบกับประเทศที่มีระดับการพัฒนาใกล้เคียงกันในภูมิภาค โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

### ข้อเสนอแนะ

๑) เร่งหารือกับฝ่ายกัมพูชาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการออกหนังสือรับรองให้เร็วขึ้น

๒) ควรมีการขยายพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวร ให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อรองรับการเข้าออกของคนและสินค้า (จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จ.สระแก้ว และจุดผ่านแดนถาวรช่องสะง่า จ.ศรีสะเกษ)

๓) ส่งเสริม/สนับสนุน/ให้คำปรึกษาแก่ภาคเอกชนในการเข้าไปทำธุรกิจในกัมพูชา และควรจัดให้มีการประชุมพบปะหารือ รวมทั้งการจัดคู่ทางเศรษฐกิจ (Business Matching) ระหว่างภาคเอกชนไทย-กัมพูชา

๔) จัดแสดงสินค้าไทยในประเทศกัมพูชาอย่างสม่ำเสมอ

๕) ภาครัฐ เอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องรีบเร่งแก้ไขปัญหาคอขวดความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับกัมพูชาอย่างเร่งด่วน ทั้งนี้ เพื่อลดความหวาดระแวงของผู้ประกอบการและประชาชนตามแนวชายแดน

๖) ควรเร่งพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกไทย-กัมพูชา โดยเฉพาะถนนหมายเลข ๖๗ (ช่องสะง่า-อัลลองเวง-เสียมราฐ) และหมายเลข ๔๘ (ตราด-เกาะกง-สเรอัมเบิล) เนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบจากพรมแดนที่ติดต่อกันกับกัมพูชายาวกว่าประเทศคู่แข่ง การพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้ดีขึ้นจะทำให้ไทยเข้าสู่ตลาดกัมพูชาได้มากขึ้น และการขนส่งสินค้าการท่องเที่ยวจะสะดวกขึ้น

๗) ควรสร้างความสัมพันธ์ระดับเมืองระหว่างไทยและกัมพูชาโดยการสถาปนาเมืองคู่แฝดระหว่างจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชา ตามกรอบของยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง เพื่อเสริมสร้างผลประโยชน์ร่วมกันในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนที่อาศัยอยู่ตามแนวชายแดนของทั้งสองประเทศ

๘) เร่งศึกษาและเจรจาหารือถึงแนวทางในการยกระดับจุดการค้าจุดแลกเปลี่ยนสินค้าเพื่อมนุษยธรรมช่องสายตะกู ต.จันทบเพชร อ.บ้านกรวด จ.บุรีรัมย์ ให้เป็นจุดผ่อนปรนการค้าชายแดน โดยขยายระยะเวลาจากเดิม ๒ วัน คือ วันศุกร์ และวันเสาร์ เป็น ๗ วันทั้งสัปดาห์ อีกทั้งเป็นความต้องการของทางฝ่ายกัมพูชาที่เสนอให้เปิดจุดผ่อนปรนทุกวัน เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศสามารถนำสินค้าการเกษตร ปศุสัตว์ และสินค้าอื่นๆ เข้ามาซื้อขายแลกเปลี่ยนกันในเชิงพาณิชย์ได้ ซึ่งจะเป็นการเชื่อมสัมพันธ์อันดีระหว่างกันด้วย นอกจากนี้ทุกฝ่ายต้องยังจะร่วมกันเดินหน้าผลักดันยกระดับจากจุดผ่อนปรนให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรในอนาคตอันใกล้ต่อไป

.....

## ส่วนที่ ๓ วิเคราะห์แนวโน้มและยุทธศาสตร์การขยายผลประโยชน์ทางการค้า กับประเทศเพื่อนบ้าน

### ๓.๑ การขยายและยกระดับช่องทางทางการค้าที่ถูกกฎหมาย (จุดผ่านแดน/จุดผ่อนปรน)

คณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนได้เชิญผู้แทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับขยายและยกระดับช่องทางทางการค้าที่ถูกกฎหมาย และจุดผ่อนปรนการค้าเป็นจุดผ่านแดนถาวรมาชี้แจงให้ความรู้ ความเข้าใจ รวมถึงข้อเสนอแนะต่างๆ ประกอบด้วย

- หน่วยงานในส่วนกลาง ได้แก่ สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมศุลกากร กรมกิจการชายแดน กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ

- หน่วยงานในส่วนภูมิภาค เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด เกษตรจังหวัด หอการค้าจังหวัด ศุลกากรจังหวัด จากจังหวัดชายแดนบางจังหวัด

สรุปสาระและประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

#### ๓.๑.๑ จุดผ่อนปรนทางการค้าห้วยต้นนุ่น ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ผู้ว่าราชการจังหวัดแม่ฮ่องสอน และคณะได้ให้ข้อมูลด้านต่างๆ ของจังหวัดต่อคณะอนุกรรมการฯ สรุปได้ดังนี้

๑) **ข้อมูลพื้นฐาน** จุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่นที่หลักเขตแดน BP ๕ (ไทย) – BP ๑๕ (เมียนมาร์) ตั้งอยู่ในเขตตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นจุดผ่อนปรนที่ทางจังหวัดให้ความสำคัญ

๒) **สภาพทางภูมิศาสตร์** จุดผ่อนปรนที่ช่องทางด่านห้วยต้นนุ่นตั้งอยู่บนสันเขาถนนธงชัยบริเวณเส้นแบ่งเขตแดนไทย-เมียนมาร์ที่หลักเขตแดน BP ๕ (ไทย) – BP ๑๕ (เมียนมาร์) มีพื้นที่ติดต่อกับบ้านน้ำมาง อำเภอแม่แจ่ม จังหวัดดอยก่อรัฐคะยา สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

๓) **ภาวะเศรษฐกิจ** ตำบลแม่เงาและหมู่บ้านห้วยต้นนุ่นมีพื้นที่ติดกับบ้านน้ำมาง อำเภอแม่แจ่ม จังหวัดดอยก่อ รัฐคะยา สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ประชาชนทั้งสองฝ่ายมีการติดต่อสัมพันธ์กันทั้งทางด้านการค้าขายและวัฒนธรรมประเพณีต่างๆ การค้าขายในปัจจุบันเป็นเพียงการค้าระหว่างพ่อค้ารายย่อย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประชาชนที่อาศัยอยู่ที่ตัวอำเภอขุนยวม บ้านประตูเมือง บ้านต่อแพ โดยส่วนมากเป็นญาติพี่น้องกับผู้ค้าฝ่ายเมียนมาร์ ซึ่งทำการติดต่อค้าขายกันแบบครอบครัวมานานแล้ว โดยผ่านพิธีการทางศุลกากร การขนส่งจะเป็นลักษณะการค้าแบบไว้เนื้อเชื่อใจให้ความเชื่อถือซึ่งกันและกัน โดยพ่อค้ากลุ่มนี้มีการค้าขายระหว่างกันมาเป็นระยะเวลายาวนาน สินค้านำเข้าส่วนใหญ่ เป็นสินค้าทางการเกษตร และปศุสัตว์ เช่น โค กระบือมีชีวิต พริกแห้ง ใบตองป้าหมัน วงล้อเกวียน และเทียนไข ตามลำดับ ส่วนสินค้าส่งออก เช่น น้ำอัดลม เสื้อ ผงชูรส ขนม และผงซักฟอก

๔) ภาวะการค้าชายแดน ณ จุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น ปี ๒๕๕๔ มูลค่าการค้ารวม ๖.๑๖ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๔.๖๑ ล้านบาท (ปี ๒๕๕๓ มูลค่า ๑.๕๕ ล้านบาท) หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๙๗.๔๒

การส่งออก มีมูลค่าทั้งสิ้น ๐.๓๙ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๐.๒๕ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๗๘ (ปี ๒๕๕๓ มูลค่า ๐.๑๔ ล้านบาท) สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ โค กระบือ มีชีวิต พริกแห้ง ใบตอง-ปาล์มมัน วงล้อเกวียนและเทียนไข ตามลำดับ

การนำเข้า มีมูลค่าทั้งสิ้น ๕.๗๗ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๔.๑๘ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๖๒ (ปี ๒๕๕๓ มูลค่า ๑.๕๙ ล้านบาท) สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ โค กระบือ มีชีวิต พริกแห้งใบตอง-ปาล์มมันวงล้อเกวียนและเทียนไข ตามลำดับ

ตุลการค้า ปี ๒๕๕๔ ขาดดุล ๕.๕๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๕.๑๕ ล้านบาท หรือร้อยละ ๔๑๒ (ปี ๒๕๕๓ ขาดดุล ๑.๒๕ ล้านบาท)

๕) เส้นทางคมนาคมสู่จุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านห้วยต้นนุ่น เส้นทางจากองค์การบริหารส่วนตำบลแม่เงาสู่จุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านห้วยต้นนุ่นสามารถเดินทางโดยทางหลวงชนบทหมายเลข ๕๐๐๗ เป็นถนนลาดยางไปถึงบ้านประตูเมือง เป็นระยะทาง ๑๒ กิโลเมตร ต่อจากบ้านประตูเมืองเดินทางโดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๕๕๗ เป็นถนนดินลูกรังคดเคี้ยวได้ระดับตามความสูงของภูเขาท่ากลางป่าเบญจพรรณและป่าดิบเขา

๖) โอกาสและศักยภาพของจังหวัดแม่ฮ่องสอนในการเปิดจุดผ่านแดนถาวรห้วยต้นนุ่น

- ความสอดคล้องของโครงการกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ เกี่ยวกับแผนการพัฒนาพื้นที่ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พื้นที่ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ GMS ประกอบด้วย กัมพูชา ลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ไทย เวียดนาม และจีน (ยูนนาน)

- สามารถเชื่อมโยงจังหวัดแม่ฮ่องสอนและตอนเหนือของไทยกับเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ได้แก่ กรุงเนปิดอ ตองอู ตองยี ลอยก่อ มัณฑะเลย์

- มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรมตลอดเส้นทาง สามารถเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอื่นๆ ได้

- มีสนามบินเก่าที่อำเภอขุนยวม ที่สามารถปรับใช้งานได้เหมาะสมสำหรับอากาศยานขนาดเล็กได้

- สามารถเป็นทางเลือกในการเข้าสู่สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

- สภาพถนนในฝั่งไทยยังค่อนข้างมีปัญหา โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน

- ด่านชายแดนยังมีสถานะเป็นเพียงจุดผ่อนปรนทางการค้า

- มูลค่าการค้าไม่สูงนักในปัจจุบัน

- เส้นทางบางส่วนผ่านเขตป่าสงวน ส่งผลให้ไม่สามารถขยายความกว้างได้

- ภาครัฐและเอกชนสนับสนุนนโยบายในการเปิดจุดผ่านแดนถาวร และสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ให้มีระบบสาธารณูปโภคและระบบคมนาคม เพื่อรองรับการเปิดด่าน

- ช่องทางจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่นจะมีความได้เปรียบในด้านระยะทางและเส้นทางสนับสนุนสูงกว่าในการเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมที่เป็นเส้นทางหลวงและถนนสายสำคัญหลังจากผ่านด่านเข้าไปในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ เพื่อที่จะเชื่อมไปถึงเส้นทางหลักไปสู่เมืองสำคัญโดยเฉพาะ เมืองเนปิดอ ซึ่งกำลังจะกลายเป็นศูนย์กลางทุกด้านของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ในอนาคต

- ด่านห้วยต้นนุ่นจะสามารถทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมการขนถ่ายสินค้าทางบกเข้าสู่เส้นทางหลักในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ไปสู่เมืองหลวง คือ กรุงเนปิดอ แล้วเข้าสู่เส้นทางหลักในประเทศไทยได้เหมาะสมกว่าถ้ามีการพัฒนาพื้นที่และระบบการคมนาคมขนส่ง ตลอดจนช่องทางจุดผ่อนปรนด่านห้วยต้นนุ่นให้เป็น จุดผ่านแดนถาวร และมีการพัฒนาเส้นทางในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์รองรับอย่างมีมาตรฐาน

- ศักยภาพการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกทุกหนักขนาดใหญ่ด้วยตู้คอนเทนเนอร์มีความสะดวกกว่าเนื่องจากเส้นทางหลักที่มาจากจังหวัดเศรษฐกิจสำคัญเข้ามาสู่พื้นที่ ทั้งจากจังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดตากมีสภาพความคดโค้งลาดชันน้อยกว่า ทำให้สามารถขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ดี และสะดวกกว่า ในขณะที่เดียวกันจากอำเภอขุนยวม ย้อนไปตามเส้นทางที่เชื่อมไปหาด่านชายแดนแม่สอด เพื่อเชื่อมเข้ากับเส้นทางสาย BIMSTEC จะมีระยะทางสั้นกว่า ทำให้สะดวกต่อการส่งต่อหรือกระจายสินค้าเข้า-ออกไทย-สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

**๗) การดำเนินการของจังหวัดแม่ฮ่องสอน ในการยกระดับจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร มีดังนี้**

- ผลักดันนโยบายเปิดประตูการค้าสู่ตะวันตก (West Gate Corridor) ของจังหวัดแม่ฮ่องสอนให้อยู่ในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือ

- การยกระดับจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร ได้รับการบรรจุให้อยู่ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนกลุ่มที่ ๑ (เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง และแม่ฮ่องสอน) รวมทั้งได้รับการสนับสนุนจากคณะกรรมการเพื่อโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจหอการค้า ๑๐ จังหวัดภาคเหนือ

ทั้งนี้ จังหวัดแม่ฮ่องสอนจัดทำข้อมูลการผลักดันการยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร ให้คณะกรรมการพิจารณาเปิดจุดผ่านแดน สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ ผ่านผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (หัวหน้าสำนักบริหารยุทธศาสตร์ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๑) เพื่อส่งต่อกระทรวงมหาดไทย

- กำหนดให้การยกระดับจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่น-BP๑๕ อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอนเป็นกลยุทธ์สำคัญในประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดในเรื่องของการส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบ Logistics การค้าการลงทุนและการสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านด้านทิศตะวันตก เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ของจังหวัดคือ “เมืองแห่งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เปิดประตูสู่ตะวันตก ยกระดับคุณภาพชีวิตพัฒนาเศรษฐกิจให้ยั่งยืน บนพื้นฐานความพอเพียง”

- ส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างจังหวัดแม่ฮ่องสอนกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ โดยได้ดำเนินกิจกรรมสานสัมพันธ์ในการเชิญผู้แทนภาครัฐและเอกชนของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ มาสำรวจเส้นทางการค้า ณ จุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่น และนำภาครัฐและเอกชนของจังหวัดแม่ฮ่องสอนเดินทางไปสำรวจเส้นทางการค้าและหาหรือความร่วมมือทางการค้า ณ กรุงเนปโต อย่างกึ่ง ดองอู ดองยี และมันตะเลย์ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

- การเตรียมความพร้อมด้านภาษาอังกฤษและภาษาเมียนมาร์ให้แก่ผู้ประกอบการและประชาชนของจังหวัดแม่ฮ่องสอนเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสาร

- แผนงาน/โครงการเพื่อสนับสนุนการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรและเส้นทางการค้าใหม่ที่จะดำเนินการตามแผนพัฒนาจังหวัดในช่วงปี ๒๕๕๕-๒๕๕๖ ที่สำคัญมีดังนี้ ๑) โครงการเสริมสร้างศักยภาพการพัฒนาการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ๒) โครงการเส้นทางเศรษฐกิจใหม่แม่ฮ่องสอน-เมียนมาร์ ๓) โครงการปรับปรุงซ่อมแซมถนนเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและการท่องเที่ยว ๔) โครงการส่งเสริมและเชื่อมความสัมพันธ์ด้านการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน

#### ๘) อุปสรรคการค้า ณ จุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่น

- รัฐบาลกลางสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ยังไม่สามารถสถาปนาอำนาจการควบคุมอย่างเบ็ดเสร็จได้ในพื้นที่ฝั่งเมียนมาร์

- แม้ออกกำลังกลุ่มชาติพันธุ์ชนกลุ่มน้อยจะเจรจาหยุดยิงกับรัฐบาลสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์แล้วหากแต่ก็ยังคงมีอิทธิพลในพื้นที่ฝั่งเมียนมาร์

#### ๙) ปัญหาและอุปสรรคทางการค้าด้านจังหวัดแม่ฮ่องสอน

- ช่องทางการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอนมีช่องทางเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์กว่า ๒๐ ช่องทาง มีช่องทางการค้าที่เป็นจุดผ่อนปรนทางการค้าเพียง ๔ แห่ง คือ ๑) บ้านห้วยผึ้ง ตำบลห้วยผา อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน ๒) บ้านห้วยต้นนุ่น ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม ๓) บ้านน้ำเพียงดิน ตำบลผาบ่อง อำเภอเมือง ๔) บ้านเสาหิน ตำบลเสาหิน อำเภอแม่สะเรียง

- เส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าต่อการคมนาคมและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดแม่ฮ่องสอนกับเมืองใหม่ของเมียนมาร์ยังไม่สะดวก

- สินค้าจากประเทศอื่น เช่น จีน เวียดนาม มีส่วนแบ่งการตลาดสินค้าในเมียนมาร์เพิ่มขึ้น เนื่องจากสินค้านี้ราคาถูก

- การนำเข้า-ส่งออกสินค้า ในเขตจังหวัดแม่ฮ่องสอน ต้องปฏิบัติตามกฎหมายหลายฉบับ นอกจากจะต้องปฏิบัติตามระเบียบการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ยังต้องปฏิบัติตามระเบียบราชการอื่นๆ ที่สร้างขึ้นตอนต่างๆ โดยไม่จำเป็น

- ปัญหาการใช้พื้นที่ในการพัฒนาจุดผ่านแดน เนื่องจากพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนต่างๆ บางส่วนอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ หรือเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ทำให้การพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดนไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่

- การค้าตามแนวชายแดนไม่มีระบบการชำระเงินที่เป็นมาตรฐานสากลและไม่มีเสถียรภาพ อัตราแลกเปลี่ยนมี ๒ อัตรา โดยอัตราแลกเปลี่ยนตลาดสูงกว่าอัตราของทางการมากทำให้เกิดปัญหาการชำระหนี้

- ปัญหาเจ้าหน้าที่ในหน่วยปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่ขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทำให้การประสานงานในทางปฏิบัติไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร
- ปัญหาการเรียกเก็บเบี้ยไ้รายทางเป็นจำนวนมากจากรถบรรทุกสินค้าที่ขนส่งสินค้าจากชายแดนเข้าไปยังเมืองต่างๆ ของเมียนมาร์ ทำให้สินค้านี้มีต้นทุนสูง

#### ๑๐) ข้อเสนอแนะ

- รัฐควรให้การสนับสนุนและผลักดันให้จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีจุดผ่านแดนถาวรที่บ้านห้วยต้นนุ่น ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ใกล้ที่สุดในการเชื่อมต่อไปยังเมืองหลวงและเมืองหลักที่มีศักยภาพด้านการค้าของเมียนมาร์
- ส่งเสริมความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทย-เมียนมาร์ให้มีการเยี่ยมชมเยือนระดับรัฐมนตรี ผู้ว่าราชการจังหวัด และส่วนท้องถิ่นของทั้งสองฝ่ายอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันทั้งในระดับประเทศ จังหวัดและท้องถิ่น
- ด้านเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้า ควรเร่งให้การสนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสายหลักที่เข้าสู่จังหวัด และเส้นทางเดิมที่มีการสัญจรเข้าสู่บริเวณจุดผ่อนปรนทั้งหมดที่มีอยู่ในปัจจุบันมีมาตรฐานเพื่อรองรับระบบขนส่ง/โลจิสติกส์
- จัดประชุมคณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย-สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (JTC) อย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นกลไกในความร่วมมือของทั้งสองประเทศ
- ควรให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎหมาย ระเบียบ และนโยบายของแต่ละหน่วยงานแก่เจ้าหน้าที่ในหน่วยปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่ให้มีความเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

อนึ่ง คณะอนุกรรมการฯ ในนามของคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา ได้เดินทางไปศึกษาดูงาน ณ จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดแม่ฮ่องสอน ข้าราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ฝ่ายทหาร ตำรวจ นายกเทศมนตรี พาณิชย์จังหวัด และหอการค้าจังหวัด มาให้การต้อนรับและร่วมกันบรรยายสรุปถึงสถานการณ์การค้าชายแดนระหว่างจังหวัดแม่ฮ่องสอนกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ทางจังหวัดฯ ยังได้นำคณะฯ ของคณะกรรมการ เดินทางไปยังด่านชายแดนไทย-เมียนมาร์ ณ จุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น อำเภอขุนยวม และด่านชายแดนน้ำเพียงดิน อำเภอเมือง เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการยกระดับจุดผ่อนปรนทั้ง ๒ จุด เป็นจุดผ่านแดนถาวร ตามวิสัยทัศน์พัฒนาเศรษฐกิจจังหวัดแม่ฮ่องสอน เพื่อเป็นการเปิดประตูสู่ตะวันตกตามเส้นทางเศรษฐกิจใหม่ แม่ฮ่องสอน-เมียนมาร์ อีกทั้งยังเป็นการเตรียมความพร้อมก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ ด้วย

สำหรับการค้าชายแดนที่จุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น เป็นการค้ำนอกระบบกับชนกลุ่มน้อยเป็นส่วนใหญ่ สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ โค กระบือ หยก เครื่องเทศ ของป่า ส่วนสินค้าออกที่สำคัญ ได้แก่ สินค้าอุปโภค และบริโภค น้ำมันเชื้อเพลิง ปูนซีเมนต์ และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่นๆ เช่น รองเท้า เสื้อผ้า เครื่องนุ่งห่ม ซึ่งขณะนี้จังหวัดแม่ฮ่องสอนได้รับงบประมาณจำนวน ๒๐ ล้านบาทในการก่อสร้างถนน และปรับปรุงเส้นทางจากบ้านประตูเมือง อำเภอขุนยวม ไปยังแนวชายแดน

ดังกล่าว เป็นระยะทางกว่า ๑๔ กิโลเมตร ทั้งนี้ ทางจังหวัดเห็นว่าหากสามารถยกระดับจุดผ่อนปรน บ้านห้วยต้นนุ่น เป็นด่านพรมแดนถาวรได้สำเร็จ จะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนของทั้ง ๒ ประเทศเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวอยู่ห่างจากกรุงเนปิดอร์ เมืองหลวงของเมียนมาร์เพียง ๒๒๐ กิโลเมตร เท่านั้น

#### อุปสรรคของจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่น

- เส้นทางคมนาคมซึ่งเชื่อมจากอำเภอขุนยวมไปยังชายแดนจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่นฝั่งไทยยังมีความยากลำบาก เป็นดินลูกรังและมีสภาพภูเขาสูงชัน เป็นระยะทางประมาณ ๒๐ กิโลเมตร โดยที่มีเส้นทางของพื้นที่อยู่แล้ว จึงมีความเป็นไปได้ในการปรับปรุงเส้นทางให้ดีขึ้น โดยอาจของบประมาณจากภาครัฐในการปรับปรุง

- เส้นทางคมนาคมทางถนนเชื่อมโยงจากจังหวัดเชียงใหม่มาสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีสภาพทางโค้งมากกว่า ๑,๘๐๐ โค้ง แม้ว่าสภาพถนนค่อนข้างดี แต่ก็ไม่สะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้า ทั้งนี้ มีแนวคิดในการสร้างอุโมงค์เพื่อเชื่อมโยง ๒ จังหวัดซึ่งต้องผ่านพื้นที่อนุรักษ์ลุ่มน้ำ 1A จึงอาจมีความเป็นไปได้ยาก ดังนั้น รัฐบาลจะต้องเร่งพิจารณาหาแนวทางที่เป็นไปได้ในการเชื่อมโยงจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจสำคัญ เพื่อเชื่อมต่อกับสหภาพเมียนมาร์ โดยแม่ฮ่องสอนมิใช่เพียงทางผ่านของสินค้าและการเดินทางเท่านั้น

- เส้นทางคมนาคมในเมียนมาร์มีสภาพทรุดโทรม ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าจากแนวชายแดนฝั่งไทยเมื่อข้ามไปยังเมียนมาร์ หมู่บ้านแรกคือ บ้านน้ำมาง บ้านกลาง อำเภอแม่แจ่ม สภาพเส้นทางชำรุดและเป็นถนนลูกรังตลอด ทำให้มีความยากลำบากในการขนส่งสินค้า จากอำเภอแม่แจ่มไปจนถึงจังหวัดลอยก่อ ระยะทาง ๑๘๐ กิโลเมตร ต้องใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์ประมาณ ๑๑ ชั่วโมง

#### ทิศทางและแนวโน้มการพัฒนา

- การยกระดับจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวรจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย เนื่องจากเป็นการเพิ่มโอกาสในการรุกขยายตลาดสินค้าและบริการ และเป็นการเตรียมความพร้อมของไทยในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ ด้วยการใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งของไทย ที่มีจุดชายแดนเชื่อมโยงกับเมืองสำคัญต่างๆ โดยเฉพาะเมืองหลวงใหม่ของเมียนมาร์ รวมทั้งใช้ความได้เปรียบจากความเป็นญาติมิตรของผู้ค้าไทยและเมียนมาร์บริเวณชายแดนที่มีการติดต่อธุรกิจการค้าต่อเนื่องกันมาเป็นเวลานาน

- การยกระดับจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวรเพื่อขยายเส้นทางการค้าใหม่ จึงจำเป็นต้องมีการเจรจาความตกลงร่วมกันระหว่างรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์และไทย เพื่อให้ทั้ง ๒ ประเทศพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างกัน รวมทั้งเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จุดผ่านแดนถาวร เช่น การพัฒนาระบบการชำระเงิน การจัดตั้งด่านศุลกากร และการตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การเปิดจุดผ่านแดนถาวรเป็นประโยชน์กับทั้ง ๒ ประเทศอย่างแท้จริง

### ๓.๑.๒ จุดผ่อนปรนที่ด่านสิงขร อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และหน่วยงานราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้บรรยายสรุปและชี้แจงถึงความสำคัญในการยกระดับจุดผ่อนปรนทางการค้าด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวรให้แก่คณะอนุกรรมการฯ ซึ่งเดินทางไปดูงานที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เมื่อวันที่ ๒๐-๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

#### ๑) สภาพปัจจุบัน

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ถือเป็นจังหวัดของภาคกลางตอนล่าง หรือจะเรียกว่าเป็นประตูสู่จังหวัดภาคใต้ เป็นเมืองที่มีชายฝั่งทะเลยาวตลอดแนวถึง ๒๑๒ กิโลเมตรจึงมีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลมากมายหลายแห่งที่ขึ้นชื่อ คือ ชายทะเลหัวหินซึ่งมีชื่อเสียงมาเนิ่นนาน และเขตพื้นที่ที่แคบที่สุดของประเทศไทยอยู่ในเขตจังหวัดนี้ ขนาดพื้นที่ทั้งหมดของจังหวัด ๖,๓๖๗.๖๒ ตารางกิโลเมตร หรือ ๓,๙๗๙,๗๖๒.๕๐ ไร่และมีชายแดนติดต่อกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ประมาณ ๒๑๒ กิโลเมตร ทั้ง ๘ อำเภอ มีเขตติดต่อกับประเทศเมียนมาร์ และมีตำบลและหมู่บ้านที่มีชายแดน จำนวน ๒๑ ตำบล ๔๘ หมู่บ้าน มีช่องทางเข้าออกชายแดน ๓๕ ช่องทาง แยกเป็นช่องทางธรรมชาติ ๓๔ ช่องทาง อยู่ในพื้นที่ทุกอำเภอ ยกเว้นอำเภอสามร้อยยอด และมีจุดผ่อนปรนชั่วคราว ๑ ช่องทาง คือ ด่านสิงขร

#### ๒) สภาพพื้นที่ฝั่งเมียนมาร์ (หมู่บ้านมุดอง MAW-DANUNG)

หมู่บ้านมุดองเป็นหมู่บ้านติดกับด่านสิงขร ชายแดนไทย ทางเข้าหมู่บ้านมีหน่วยทหารเมียนมาร์ประจำอยู่ที่ชายแดน เป็นจุดตรวจของเมียนมาร์ จากจุดตรวจเข้าไปประมาณ ๘๐๐ เมตร จะถึงหมู่บ้านมุดอง มีประชากรประมาณ ๓,๐๐๐-๕,๐๐๐ คน เป็นหมู่บ้านที่อยู่บนเชิงเขา อาชีพหลัก คือ ทำสวน ทำไร่ และค้าขาย

#### ๓) ด้านการค้าชายแดน มีการเชื่อมโยงสินค้าของเมียนมาร์ เช่น

- วัตถุดิบด้านการประมง ปลา กุ้ง ปู ซึ่งมีมากในเมืองมะริดที่มีเกาะถึง ๘๐๐ เกาะ สามารถนำเข้ามาผ่านช่องทางด่านสิงขร เพื่อเข้าสู่ภัตตาคาร วัตถุดิบสำหรับแปรรูป และตลาดในพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์และกลุ่มจังหวัดได้โดยรวดเร็ว

- สินค้าเกษตรโดยเฉพาะปาล์ม น้ำมัน ยางพารา กล้วย มะละกอ พริก ผู้ประกอบการไทยมีความพร้อมที่จะรับซื้อสินค้าต่าง ๆ เหล่านี้ จากสหภาพเมียนมาร์

- ผู้ประกอบการสินค้าอุปโภค บริโภคลงทุนค้าขายผ่านช่องทางด่านสิงขรมากขึ้น เนื่องจากเส้นทางนี้ ใกล้และสะดวก ทำให้ใช้ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าน้อยกว่าด้านอื่น ๆ ทำให้ลดต้นทุนค่าขนส่ง

#### ๔) การค้าขายบริเวณด่านสิงขรปัจจุบัน

บริเวณตลาดนัดด่านสิงขรมีการค้าขายที่คึกคักขึ้น เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวนิยมมาเที่ยวมากขึ้น ผู้บริหารของจังหวัด ส่วนราชการในจังหวัด ภาคเอกชนและภาคท้องถิ่นก็พยายามสร้างบรรยากาศในการค้าขายและท่องเที่ยว ทำให้มีร้านค้าเพิ่มขึ้นทั้งร้านค้าของคนไทย และร้านค้าของคนเมียนมาร์ เช่น สินค้าจำพวกเฟอร์นิเจอร์ เครื่องประดับ อัญมณี สินค้าใน

ครัวเรือน เป็นประจำทุกวัน และมีการจัดตลาดนัดทุกวันเสาร์ ซึ่งชาวเมียนมาร์จะเดินทางเข้ามาซื้อสินค้า อุปโภคบริโภค และนำสินค้าจำพวกของป่าและสินค้าเกษตรเข้ามาจำหน่าย

คาดว่าภายหลังการเปิดจุดผ่านแดนถาวรแล้วมูลค่าการค้าชายแดน จะสูงไม่ต่ำกว่าเดือนละ ๓,๐๐๐ ล้านบาท หรือ ปีละไม่ต่ำกว่า ๓๖,๐๐๐ ล้านบาท แยกเป็น สินค้าส่งออกจากไทย ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง น้ำมันเชื้อเพลิง ประมาณเดือนละ ๕๐๐ ล้านบาท ปีละ ๖,๐๐๐ ล้านบาท และสินค้านำเข้าจากเมียนมาร์ เมืองมะริด ทวายและเกาะสอง ได้แก่ สินค้าประมง สินค้าเกษตร ประมาณเดือนละ ๒,๕๐๐ ล้านบาท หรือปีละ ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท

#### **มูลค่าการค้าชายแดนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ที่ผ่านด่านศุลกากร**

**มูลค่าการค้าชายแดน ปี ๒๕๔๗-๒๕๕๑** นำเข้า มีมูลค่าปีละ ๑๐๐-๕๐๐ ล้านบาท ได้แก่ ถ่านหิน โค-กระบือ ส่งออก มีมูลค่าปีละ ๙๐-๑๓๐ ล้านบาท ได้แก่ เครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ในการทำเหมืองถ่านหิน

**มูลค่าการค้าชายแดน ปี ๒๕๕๒** มีมูลค่าการค้ารวม ๓.๖ ล้านบาท แยกเป็นมูลค่านำเข้า ๑.๓ ล้านบาท และมูลค่าส่งออก ๒.๓ ล้านบาท สาเหตุที่มูลค่าลดลงมาก เนื่องจากหมดสัมปทานการทำเหมืองถ่านหิน จึงมีเพียงการนำเข้า-ส่งออกเครื่องมือเล็กๆ น้อยๆ เท่านั้น

**มูลค่าการค้าชายแดน ปี ๒๕๕๓** มีมูลค่าการค้ารวม ๓.๑๘ ล้านบาท แยกเป็นมูลค่านำเข้า ๑.๑๐ ล้านบาท และมูลค่าส่งออก ๒.๐๘ ล้านบาท สาเหตุที่มูลค่าลดลงมากเนื่องจากหมดสัมปทานการทำเหมืองถ่านหิน จึงมีเพียงการนำเข้า-ส่งออก น้ำมันเชื้อเพลิง ไม้ไผ่ หน่อไม้ พักทอง และไม้กวาดดอกหญ้า

**มูลค่าการค้าชายแดน ปี ๒๕๕๔** มีมูลค่าการค้ารวม ๔๑.๗๗ ล้านบาท แยกเป็นมูลค่านำเข้า ๒๑.๗๘ ล้านบาท และมูลค่าส่งออก ๑๙.๙๙ ล้านบาท มูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๓ เนื่องจากรัฐบาล และผู้บริหารของจังหวัด/ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องดำเนินการผลักดันที่จะให้ด่านสิ่งขจรระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ทำให้ด่านสิ่งขจรเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวมากขึ้น และมีการค้าชายแดนมากขึ้น สินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ เศษไม้ ไม้ไผ่ ไม้หวาย โค กระบือ สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ รถกระบะบรรทุก รถจักรยานยนต์ น้ำมันเชื้อเพลิง วัสดุก่อสร้าง

#### **มูลค่าการค้าชายแดนที่ไม่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร**

เป็นการซื้อขายสินค้าอุปโภคบริโภคติดตัวของชาวเมียนมาร์ที่เดินทางเข้ามาซื้อในฝั่งไทยประมาณการสัปดาห์ละ ๓ ล้านบาท รวมมูลค่าเดือนละ ๑๒ ล้านบาท คิดเป็นปีละ ๑๔๔ ล้านบาท ส่วนมูลค่าการค้าบริเวณด่านสิ่งขจร (ฝั่งไทย) ประมาณการจากนักท่องเที่ยวชาวไทย และต่างประเทศที่เดินทางไปเที่ยวบริเวณนั้น ประมาณสัปดาห์ละ ๕๐๐,๐๐๐ บาท รวมมูลค่าเดือนละ ๒ ล้านบาท คิดเป็นปีละ ๒๔ ล้านบาท รวมมูลค่าการค้าชายแดนที่ไม่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร และบริเวณด่านสิ่งขจร(ฝั่งไทย) รวมเดือนละ ๑๔ ล้านบาท หรือปี ๑๖๘ ล้านบาท

#### **๕) กิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจไทย-เมียนมาร์**

- วันที่ ๑๔ - ๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๓ ผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ได้เดินทางร่วมไปกับคณะของรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ (นายอลงกรณ์ พลบุตร) เยือน

สหภาพเมียนมาร์เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์ โดยเดินทางไปดูงาน ณ ท่าเรือทวาย เมืองย่างกุ้ง และเมืองเนปิดอร์

- วันที่ ๒ - ๔ ตุลาคม ๒๕๕๓ คณะจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ นำโดยผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์พร้อมด้วย ภาคราชการ ภาคท้องถิ่น และภาคเอกชน เดินทางไปเยือนเมืองมะริด สหภาพเมียนมาร์ เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์ตามโครงการสถาปนาเมืองพี่เมืองน้อง ได้พบปะกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงประมงและปศุสัตว์ และกรรมการคณะกรรมการการลงทุน พร้อมกับเยี่ยมชมและดูงานของ YUZANA GROUP ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์ให้สร้างถนนเชื่อมเมืองมะริด-สิงขร โดยได้รับการต้อนรับเป็นอย่างดี และเป็นโอกาสที่ดีในศึกษาศักยภาพการค้าและการลงทุนของเมืองมะริด

- วันที่ ๒๔ - ๒๕ กันยายน ๒๕๕๕ คณะหอการค้าและอุตสาหกรรมผู้ประกอบการจากเมืองมะริด เมียนมาร์ ได้มาเยี่ยมชมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อติดตามการเปิดด่านสิงขร รวมถึงหารือประเด็นอุปสรรคในการเปิดด่าน และรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการเพื่อผลักดันให้เปิดด่านระหว่างสองฝั่งชายแดน และคาดว่าจะสามารถเปิดด่านได้ภายในสิ้นปี ๒๕๕๕ นี้

#### ๖) ความต้องการของภาคเอกชนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

- สนับสนุนให้เมียนมาร์เปิดจุดผ่านเป็นทางการ เช่นเดียวกับที่เมืองพญาตองซู เพราะจะทำให้การค้าสินค้าเพิ่มขึ้น

- ต้องการให้ส่งเสริมการค้าชายแดนบริเวณด่านสิงขรจากนอกระบบมาอยู่ในระบบให้มากที่สุด

- ส่งเสริมให้มีการยอมรับเงินสกุลจ๊าด (Kyat) ของเมียนมาร์ เพื่อลดต้นทุน เวลา และค่าใช้จ่ายในการแลกเปลี่ยนเงินตรา

- จัดให้มีธนาคารพาณิชย์หรือมีหน่วยรับแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศบริเวณชายแดนด่านสิงขร

- จัดตั้งศูนย์ One-Stop Service ของภาครัฐ และสนับสนุนศูนย์ One-Stop Service ของภาคเอกชนให้เป็นที่ยอมรับของภาครัฐและภาคประชาชน

- จัดทำข้อตกลงทวิภาคีกับเมียนมาร์ในการเดินรถข้ามแดน เนื่องจากในเมียนมาร์ขาดแคลนยานพาหนะ

- ควรจัดให้มีการสอนภาษาเมียนมาร์เบื้องต้นให้กับภาครัฐและภาคเอกชนของไทย

- เชื่อมโยงการคมนาคมทางอากาศกับเมียนมาร์ เช่น สนามบินหัวหิน หรือสนามบินกองบิน ๕ อ่าวมะนาว

- ขยายพื้นที่เดินทางโดยใช้ Border Pass ให้กับประชาชนชาวเมียนมาร์ให้เดินทางเข้ามาประเทศไทยได้ถึงอำเภอหัวหิน เพื่อส่งเสริมเรื่องการท่องเที่ยว และส่งเสริมธุรกิจสถานพยาบาล

- สนับสนุนให้มีการจัดประชุมหารือกับ UMFCCL เพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ของภาคเอกชนไทยกับภาคเอกชนเมียนมาร์ เพื่อสร้างความมุ่งมั่นที่จะเร่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

ผู้แทนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์กล่าวสรุปภาพรวมการดำเนินการพัฒนาชายแดนบริเวณ ด่านสิงขร อำเภอเมือง จังหวัดประจวบฯ ที่จังหวัดได้ดำเนินการไปบางส่วนแล้ว อาทิ ยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนที่ได้วางแผนการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดน (๒๕๕๔-๒๕๕๘) จัดทำแผนและโครงการพัฒนาเฉพาะพื้นที่ด่านสิงขรเพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าและชุมชน เป็นต้น ซึ่งในอนาคตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จะจัดตั้งศูนย์ราชการบนเนื้อที่ ๓๓๐ ไร่ ในบริเวณป่าสงวนแห่งชาติป่ากุยบุรี เพื่อรองรับการยกฐานะจาก"จุดผ่อนปรนด่านสิงขร"เป็นจุดผ่านแดนถาวรสิงขร" การยกระดับด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวรมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ให้สามารถขยายตัวและพัฒนาขึ้นเป็นเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ ก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเส้นทางใหม่ จากไทยเข้าและออกสหภาพเมียนมาร์

เมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรแล้ว การค้าชายแดนของทั้งสองฝ่ายจะเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคที่เป็นที่นิยมของชาวเมียนมาร์ และผู้ประกอบการไทยสามารถใช้วัตถุดิบทางการเกษตรของเมียนมาร์ เช่น ปาล์ม น้ำมัน ยางพาราแปรรูปเพิ่มมูลค่าได้ สามารถนำเข้าวัตถุดิบด้านการประมง เช่น ปลา กุ้ง ปู จากเมืองมะริด ผ่านช่องทางนี้ อันจะส่งผลให้เกิดกิจการร้านอาหารบริเวณชายแดนหรือที่ตัวเมืองประจวบฯ ได้ และสามารถเชื่อมโยงกับร้านอาหารที่หัวหินได้ด้วย นอกจากนี้ในด้านของการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมก็จะมีการเชื่อมโยงเส้นทางหัวหิน-ประจวบฯ-ด่านสิงขร-มุดอง-มะริด ซึ่งเป็นช่องทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม โดยการประมาณการว่า มูลค่าการค้าผ่านพิธีศุลกากรจะไม่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐ ล้านบาท หรือปีละไม่ต่ำกว่า ๓๖,๐๐๐ ล้านบาท

ในปัจจุบันการดำเนินการยกฐานะจากจุดผ่อนปรน เป็นจุดผ่านแดนถาวรยังมีปัญหาและอุปสรรคอยู่บ้าง ทั้งในเรื่องกรอบทิศทางการพัฒนาชายแดนไทย-เมียนมาร์ ภายใต้ความร่วมมือ ACMECS ที่ยังไม่เป็นรูปธรรม และการดำเนินโครงการพัฒนาขับเคลื่อนด่านสิงขร ยังคงเป็นการดำเนินการเฉพาะของพื้นที่เท่านั้น ซึ่งมีความจำกัดทางด้านงบประมาณ และความเชี่ยวชาญ ประกอบกับการดำเนินการในฝ่ายเมียนมาร์ก็ยังไม่มีการพัฒนาตามระยะเวลาที่กำหนด หากสามารถติดต่อประสานเพื่อขอเปิดด่านสิงขรเป็นช่องทางสัญจรผ่านแดนอีกหนึ่งช่องทาง จะทำให้การพัฒนาโครงสร้างในฝ่ายเมียนมาร์คืบหน้าไปได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากสามารถนำเข้าวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือจากทางฝั่งไทยได้สะดวก แต่ปัจจุบันเส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ระหว่างเมืองทั้ง ๒ ฝ่าย ยังมีสภาพเป็นทางดินที่ทุรกันดาร ไม่สะดวก ต้องใช้เวลาในการเดินทางมาก และด้วยสภาพภูมิประเทศของด่านสิงขรที่เป็นภูเขา จึงจำเป็นต้องปรับพื้นที่ก่อนการก่อสร้างอาคารหรือเส้นทางในการขนส่งสินค้าเพื่อการพัฒนาชายแดนต่อไป โดยสรุป การยกฐานะจุดผ่อนปรนยังมีอุปสรรคเพราะกรอบทิศทางการพัฒนาชายแดนไทย-เมียนมาร์ ยังไม่เป็นที่รูปธรรมทำให้มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ และ

ความเชี่ยวชาญ อีกทั้งเส้นทางคมนาคมในประเทศเมียนมาร์ยังทุรกันดารต้องปรับปรุงพื้นที่ จึงจำเป็นต้องขอให้รัฐบาลเร่งรัดความร่วมมือระหว่างรัฐบาลให้เป็นรูปธรรมมากกว่านี้

คณะอนุกรรมการฯ ในนามของคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา ได้เดินทางไปศึกษาดูงาน ณ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระหว่างวันที่ ๒๐-๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัด และข้าราชการที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทหาร ตำรวจ พาณิชย์จังหวัดและหอการค้าของจังหวัดให้การต้อนรับ และร่วมกันบรรยายสรุปถึงสถานการณ์การค้าชายแดนระหว่างจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ยังได้ลงพื้นที่ดูงานการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์ ด้านสิงขร อำเภอเมือง และเยี่ยมชมบริษัทท่าเรือประจวบคีรีขันธ์ อำเภอบางสะพาน เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ และศักยภาพ ในการเชื่อมโยงการค้า ไทย-เมียนมาร์ ของท่าเรือแห่งนี้ด้วย

#### ๑) ข้อมูลทั่วไปของด่านสิงขร

ด่านสิงขรเป็นจุดผ่อนปรนทางการค้าชั่วคราวที่ตั้งอยู่ ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ อยู่ห่างจากตัวจังหวัดประมาณ ๒๒ กิโลเมตร ห่างจากถนนเพชรเกษมไปทางทิศตะวันตกประมาณ ๑๔ กิโลเมตร มีประชากรประมาณ ๑ พันคน มีการคมนาคมที่สะดวก อาชีพหลักคือการทำสวน ทำไร่ (จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีตำบลและหมู่บ้านที่ติดกับชายแดนจำนวน ๒๑ ตำบล ๔๘ หมู่บ้าน มีช่องทางเข้าออกชายแดน ๓๕ ช่องทาง แยกเป็นช่องทางธรรมชาติ ๓๔ ช่องทาง และมีจุดผ่อนปรนชั่วคราว ๑ ช่องทาง คือด่านสิงขร) ด่านสิงขรเป็นช่วงที่แคบที่สุดของประเทศไทย โดยมีเทือกเขาตะนาวศรีกั้นระหว่างชายแดนไทยกับเมียนมาร์ ผังเมียนมาร์ที่อยู่ตรงข้ามกับด่านสิงขร คือบ้านมูตอง อยู่ห่างจากชายแดนเมียนมาร์ประมาณ ๑.๘ กิโลเมตร มีประชากรประมาณ ๕ พันคน จากบ้านมูตองมีถนนเพียงสายเดียวขึ้นไปทางเหนือระยะทาง ๑๘๐ กิโลเมตร จะผ่านเมืองสิงขรและเมืองตะนาวศรี ไปยังเมืองมะริด ซึ่งเป็นเมืองท่าที่สำคัญของฝั่งอันดามันและเป็นจังหวัดใหญ่ทางตอนใต้ของเมียนมาร์

#### ๒) ความสำคัญของการยกระดับจุดผ่อนปรนด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวร

๒.๑) การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ขยายตัว การเปิดด่านสิงขรให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรจะก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน และเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเส้นทางใหม่ จากไทยเข้าและออกสู่เมียนมาร์

๒.๒) มูลค่าการค้าชายแดนขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น การค้าชายแดนบริเวณด่านสิงขรปัจจุบันพบว่าการค้าชายที่คึกคักมาก นักท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากทั้งภาครัฐและเอกชนของจังหวัดให้ความสำคัญในการสร้างบรรยากาศเพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัด สำหรับสินค้าที่มีการค้าขายบริเวณด่านชายแดนเป็นสินค้าประเภท เพอร์นิเจอร์ เครื่องประดับ อัญมณี สินค้าในครัวเรือน (สินค้าอุปโภค-บริโภค) โดยเฉพาะวันเสาร์ การค้าขายจะคึกคักมากเนื่องจากมีตลาดนัด มีชาวเมียนมาร์เข้ามาซื้อสินค้าอุปโภค-บริโภค และนำสินค้าเกษตรและของป่ามาขาย

๒.๓) โอกาสการเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยกับสหภาพเมียนมาร์ หลังจากเปิดเป็นด่านผ่านแดนถาวรแล้ว ไทยจะมีโอกาสเชื่อมโยงกับสหภาพเมียนมาร์ ทั้งทางด้านการผลิต การค้า และการลงทุน รายละเอียดดังนี้

- เมืองมะริดเป็นแหล่งวัตถุดิบด้านการประมง (ปลา กุ้ง ปู) ที่สำคัญ เพราะเมืองมะริดมีเกาะมากถึง ๘๐๐ เกาะ สามารถนำเข้าสินค้าประมงผ่านช่องทางด้านสิงขร เพื่อเข้าสู่ภัตตาคารและตลาดในพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และสมุทรสาครได้โดยรวดเร็ว

- สินค้าเกษตรโดยเฉพาะปาล์ม ยางพารา กล้วย มะละกอ พริก ผู้ประกอบการไทยมีความพร้อมที่จะรับซื้อสินค้าต่างๆ เหล่านี้ จากสหภาพเมียนมาร์ เพื่อนำมาแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่า

- ไทยสามารถส่งออกสินค้าอุปโภค-บริโภค วัสดุก่อสร้าง ไปเมืองมะริดได้มากขึ้น เนื่องจากสินค้าของไทยเป็นที่นิยมของชาวเมียนมาร์อยู่แล้ว ประกอบกับการขนส่งสินค้ามีความสะดวกมากขึ้น

- มีการลงทุนค้าขายผ่านช่องทางด้านสิงขรมากขึ้น ผู้ประกอบการบางส่วนจะเปลี่ยนเส้นทางขนส่งจากระนอง-เกาะสอง มาใช้เส้นทางมะริด-สิงขร แทน เนื่องจากเส้นทางนี้มีระยะทางที่ใกล้ สะดวก ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าน้อยกว่าเส้นทางอื่นๆ ทำให้ลดต้นทุนค่าขนส่ง

- ธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์จะเกิดขึ้นต่อเนื่อง หลังจากเปิดด่านสิงขร เช่น ธุรกิจขนส่ง ห้องเย็น โรงน้ำแข็ง เนื่องจากการเชื่อมโยงสินค้าอาหารทะเลมาจากเมืองมะริด

นอกจากนี้สหภาพเมียนมาร์ยังมีความต้องการที่จะให้ไทยเข้าไปลงทุนในธุรกิจในสาขาต่างๆ เช่น การท่องเที่ยว เนื่องจากเมียนมาร์ยังไม่เชี่ยวชาญเรื่องธุรกิจโรงแรม สาขาพลังงาน (โดยเฉพาะก๊าซธรรมชาติและน้ำมัน) สาขาการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร (โดยเฉพาะยางพารา ปาล์ม) และโรงเย็บผ้า

### ๓) การเตรียมความพร้อมที่จะยกระดับด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวร

#### ๓.๑) การเตรียมความพร้อมของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ที่ดำเนินการแล้ว ได้แก่

- การกำหนดเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดน โดย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้วางแผนพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดน (๒๕๕๔-๒๕๕๘) วงเงินประมาณ ๒๗ ล้านบาท และมีการวางแผนงาน/โครงการพัฒนาเฉพาะพื้นที่ด่านสิงขร รองรับการขยายตัวทางการค้าและชุมชน จะใช้งบประมาณ ๑,๒๐๐ ล้านบาท เพื่อให้การเจริญเติบโตเป็นไปอย่างมีระบบระเบียบไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับความเป็นอยู่ของประชาชนตามปกติ

- การสถาปนาความสัมพันธ์บ้านพี่เมืองน้อง ระหว่างจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และเมืองมะริด สหภาพเมียนมาร์ โดยมีภาครัฐและเอกชนเดินทางไปเยือนเมียนมาร์ เพื่อเจรจาและประสานงานการยกระดับด่านสิงขร และมีการทำกิจกรรมต่างๆ ร่วมกันเพื่อกระชับความสัมพันธ์ เช่น การแข่งขันฟุตบอล

- การขอใช้พื้นที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ว่าราชการจังหวัด ได้ขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่ากุยบุรี เพื่อจัดตั้งศูนย์ราชการรองรับการเปิดจุดผ่านแดนถาวรตามแผนปฏิบัติการความมั่นคงชายแดนท้องที่ ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมือง จังหวัด

ประจวบคีรีขันธ์ซึ่งเป็นที่ดินป่าสงวนแห่งชาติของกรมป่าไม้ ประมาณ ๓๓๐ ไร่ และจังหวัดขอใช้เพิ่มเติมที่ ๓ เนื้อที่ประมาณ ๒๑๕ ไร่

- การจัดระเบียบบ้านค้าชายแดน และการวางผังเมือง โดยกรมโยธาธิการและผังเมืองจะพิจารณาจัดวางผังพื้นที่ชุมชนหลังด่าน เป็นผังพัฒนาพื้นที่ชุมชนชายแดน ซึ่งขณะนี้กำลังดำเนินการจัดเก็บข้อมูล เพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์ประกอบการวางผังต่อไป

นอกจากนี้ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ยังได้เตรียมแผนงานและงบประมาณในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับการเป็นจุดผ่านแดนถาวร ทั้งในระยะเร่งด่วน ระยะกลางและระยะยาว

### ๓.๒) ท่าเรือขนถ่ายสินค้า

บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด เป็นบริษัทในเครือสหวิริยา ตั้งอยู่ ณ อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นท่าเรืออยู่ที่ใกล้กับด่านสิงขร มีระยะทางประมาณ ๑๐๐ กิโลเมตร และอยู่ใกล้กับท่าเรือมะริดของเมียนมาร์ ท่าเรือประจวบเป็นท่าเรือน้ำลึกตามธรรมชาติ และออกแบบให้เป็นมิตรกับธรรมชาติ เป็นท่าเรือพาณิชย์สากล ได้รับมาตรฐานการดำเนินงานสากลระหว่างประเทศ ซึ่งดำเนินกิจการทางทะเล ให้บริการรับฝากสินค้า ส่งมอบสินค้า ภายใต้การควบคุมของกรมศุลกากร

ท่าเรือประจวบ ประกอบด้วย ๔ ท่าเทียบเรือ สามารถรองรับเรือได้สูงสุด ๑๐ ลำ และสามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ถึง ๑ แสนตันต่อวัน สินค้าที่ขนถ่ายที่ท่าเรือในปัจจุบันคือสินค้าประเภทอุตสาหกรรมหลักของบริษัทสหวิริยาฯ ส่วนมากเรือที่เข้าท่าเทียบท่าจะเป็นเรือ Charter คือเรือที่ไม่ได้วิ่งหรือเดินเรือประจำ แต่จะเดินเรือเมื่อมีการเช่า จ้างหรือเหมาลำแล้วแต่กรณี และถ้าหากมีการเปิดด่านสิงขรเป็นการถาวรจะเป็นผลทำให้มีเรือเข้าเทียบท่าที่เป็นเรือ Liner หรือเรือประจำเข้ามาเทียบท่าเพิ่มขึ้น และคาดว่าสินค้าที่จะขนถ่ายที่ท่าเรือ จะเป็นสินค้าประเภทแคลเซียมคาร์บอเนต น้ำตาล วัสดุก่อสร้าง และสินค้าอุปโภค-บริโภคเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ ท่าเรือประจวบยังเป็นช่องทางที่สามารถเชื่อมต่อกับทะเลอันดามัน เพื่อเชื่อมโยงการค้าไปสู่เมืองทวาย ประเทศในเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป ได้อย่างสะดวก โดยไม่ต้องไปอ้อมที่สิงคโปร์ แต่สามารถขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือประจวบไปที่ท่าเรือระนองได้ โดยใช้เส้นทางบก ซึ่งสามารถลดระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งสินค้าได้

### ๔) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

๔.๑) ความเป็นไปได้ที่จะยกระดับด่านสิงขรเป็นด่านผ่านแดนถาวร มีค่อนข้างสูง เนื่องจากทั้งภาครัฐและเอกชนของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ตระหนักถึงโอกาสและต้องการผลักดันโครงการนี้อย่างจริงจัง โดยได้มีการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับฝ่ายเมียนมาร์ไว้แล้ว (ผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และคณะ ได้ไปเยือนเมียนมาร์แล้ว ๒ ครั้ง เพื่อพบปะหารือและประสานการดำเนินการยกระดับด่านสิงขรให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร โดยเดินทางไปเยือนครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๕ รวมทั้งมีการเตรียมความพร้อมด้านต่างๆ ไว้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังมีท่าเรือประจวบ ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถเชื่อมโยงการค้าระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตะวันออกกลาง และแอฟริกาได้

๔.๒) การเปิดจุดผ่อนปรนด้านสิ่งขจรให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรจะเกิดประโยชน์สูงสุดในเชิงพาณิชย์ หากภาครัฐและเอกชนของจากทั้ง ๒ ประเทศมีความเห็นพ้องต้องกันในการพัฒนา กิจกรรมเศรษฐกิจในพื้นที่ ภาครัฐของไทยจึงควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้าไปแสวงหา โอกาสในการลงทุนและความร่วมมือกับฝ่ายเมียนมาร์

๔.๓) การเปิดจุดผ่านแดนถาวรจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางคมนาคม อาคาร สถานที่ ระบบสาธารณูปโภค ต่างๆ และการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อรองรับเศรษฐกิจที่จะขยายตัวในอนาคต

### ๓.๑.๓ การยกระดับจุดผ่อนปรนทางการค้า บริเวณเขตชายแดนไทย-ลาว

จำนวนช่องทางผ่านแดนระหว่างไทย-ลาวจุดผ่านแดนถาวร จำนวน ๑๕ จุด จุดผ่อนปรนการค้า จำนวน ๓๑ จุด และจุดผ่านแดนชั่วคราวในพื้นที่จังหวัดเชียงราย จำนวน ๑ จุด

ในการประชุมคณะผู้ว่าราชการจังหวัดและเจ้าแขวงชายแดนไทย-ลาว คือ ครั้งที่ ๘ เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ -- ๒ มีนาคม ๒๕๕๔ ณ แขวงจำปาสัก สปป.ลาว ฝ่ายไทยและฝ่ายลาว เห็นชอบให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับการยกระดับและการเปิดจุดผ่านแดนเพิ่มเติม โดยที่ประชุม เห็นชอบให้กระทรวงมหาดไทยแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงป้องกันความสงบแห่ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตั้งคณะทำงานเพื่อตรวจสอบความพร้อมในการเปิดจุดผ่านแดน/การยกระดับจุดผ่านแดนเพิ่มเติม ซึ่งที่ประชุมได้เห็นชอบร่วมกัน จำนวน ๑๐ แห่ง ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างการประสานงาน (โดยผ่านช่องทางการทูต) ดังนี้

๑) ยกระดับจุดผ่อนปรนภูตู บ้านม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ขึ้นเป็นจุดผ่านแดนถาวรและยกระดับด่านท้องถิ่นบ้านผาแก้ว เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี เป็นด่านสากล

๒) ยกระดับด่านท้องถิ่นบ้านวัง เมืองหมื่น แขวงเวียงจันทน์ ขึ้นเป็นด่านสากล ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับจุดผ่านแดนถาวรโคกไม้ ตำบลปากชม อำเภอปากชม จังหวัดเลย

๓) ยกระดับด่านท้องถิ่นปากตะพาน เมืองละครเพ็ง แขวงสาละวัน ขึ้นเป็นด่านสากล ซึ่งตรงข้ามกับจุดผ่านแดนถาวรปากแซง อำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี

๔) ยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านฮวก อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา เป็นจุดผ่านแดนถาวร และยกระดับด่านท้องถิ่นบ้านปางมอน เมืองคอบ แขวงไชยะบูลี เป็นด่านสากล

๕) ยกระดับด่านท้องถิ่นระหว่างบ้านหนองดา เมืองสีโคตตะบอง นครหลวงเวียงจันทน์ เป็นด่านสากลซึ่งตรงข้ามกับจุดผ่อนปรนบ้านหม้อ อำเภอศรีเชียงใหม่ จังหวัดหนองคาย

๖) ยกระดับด่านประเพณีช่องตาอู บ้านเหียง เมืองสุขุมมา แขวงจำปาสัก เป็นด่านท้องถิ่น ตรงข้ามกับจุดผ่อนปรนช่องตาอู บ้านหนองแสง อำเภอบุญทริก จังหวัดอุบลราชธานี

๗) ฝ่ายลาวเสนอยกระดับด่านท้องถิ่นบ้านทวย เมืองท่าพะบาด แขวงบอลิคำไซ เป็นด่านสากล ซึ่งตรงข้ามกับจุดผ่อนปรนบ้านเป่งจาน อำเภอรัตนวาปี จังหวัดหนองคาย

๘) ฝ่ายลาวเสนอเปิดด่านสากลดอกจิวคำ เขตบ้านคว้น เมืองตันผึ่ง แขวงบ่อแก้ว

๙) ฝ่ายไทยเสนอเปิดจุดผ่านแดนตรงข้ามเขตเทศบาลเมืองท่าบ่อ อำเภوتاบ่อ จังหวัดหนองคาย กับบ้านหาดดอกแก้ว เมืองหาดทรายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์

๑๐) ฝ่ายไทยเสนอเปิดจุดผ่านแดนตรงข้ามบ้านโพธิ์ชัย อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม กับบ้านท่าสะอาด เมืองปากกะดิง แขวงบอลิคำไซ

สำหรับจุดผ่อนปรนการค้าภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์ ฝ่ายไทยมีความพร้อมที่จะยกระดับ แต่ฝ่ายลาวยังไม่มีความพร้อมเนื่องจากต้องการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงในฝั่งลาวก่อน

**คณะอนุกรรมการฯ มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการยกระดับจุดผ่อนปรนทางการค้า บริเวณชายแดนไทย-ลาว ดังนี้**

๑) ภาครัฐควรมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะรัฐบาล สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อผลักดันจุดผ่อนปรนภูตู บ้านม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์ซึ่งติดต่อกับด่านผาแก้ว เมืองปากลาย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรต่อไป เพราะถือว่าเป็นจุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพและความพร้อมในหลาย ๆ ด้าน ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการเปิดด่านภูตูเป็นจุดผ่านแดนถาวรอย่างมหาดศาล

๒) ภาครัฐควรประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ฝ่ายความมั่นคง กรมศุลกากร ฝ่ายปกครอง ให้ถือปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกันเกี่ยวกับการผ่อนปรนสินค้าแต่ละประเภท และค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่จะต้องชำระกรณีมีการผ่านเข้า-ออก

๓) ภาครัฐควรสนับสนุนให้มีการเปิดจุดผ่านแดนบริเวณจังหวัดน่าน เป็นจุดผ่านแดนถาวรเพิ่มขึ้น นอกจากด่านภูซาง-บ้านฮวก หรือด่านห้วยโก้น เพราะแต่ละด่านมีความสะดวกทั้งเส้นทางคมนาคมและการนำสินค้าเข้า-ออก

๔) ภาครัฐควรมาตรการตรวจสอบบุคคลและสินค้า-เข้าออก ให้ได้มาตรฐาน และคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชน

## ๓.๒ การขยายประโยชน์จากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

### ๓.๒.๑ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

ประเทศสมาชิกอาเซียนมีเป้าหมายให้ AEC บรรลุผลในปี ๒๕๕๘ (ค.ศ. ๒๐๑๕) พร้อมกับอีก ๒ เสาหลัก คือ ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political Security Community : APSC) และประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community : ASCC)

วัตถุประสงค์เริ่มแรกของการจัดตั้งอาเซียนมุ่งไปที่การสร้างเสถียรภาพและความมั่นคงในภูมิภาคเป็นสำคัญ ต่อมาจึงได้หันมาให้ความสำคัญกับความร่วมมือในด้านเศรษฐกิจเพื่อยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ของประชาชนในภูมิภาคให้ดียิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ความตกลงด้านเศรษฐกิจในระยะแรกไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร จนกระทั่งมีการประกาศจัดตั้งเขตการค้าเสรี

อาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ขึ้นในปี ๒๕๓๕ ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญของความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมสืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน และต่อมายังได้จัดทำกรอบความตกลงด้านเศรษฐกิจที่สำคัญ อื่นๆ ตามมา อาทิ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการค้าบริการ (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) เมื่อปี ๒๕๓๘ และกรอบความตกลงว่าด้วยเขตการลงทุนอาเซียน (Framework Agreement on ASEAN Investment Area: AIA)

ต่อมาผู้นำอาเซียนได้เห็นชอบให้มีการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ภายในปี ๒๕๕๘ (ค.ศ. ๒๐๑๕) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวที่มีเสถียรภาพ การเป็นภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกัน และการเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก สำหรับสิ่งที่จะเกิดขึ้นใน AEC คือ

- การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี คือ การยกเลิกอุปสรรคทางการค้า ทั้งด้านภาษีและที่มิใช่ภาษี รวมทั้งการปรับประสานกฎระเบียบและมาตรการทางการค้าต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

- การเคลื่อนย้ายบริการเป้าหมายอย่างเสรี คือ การลดอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดในด้านต่างๆ และเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นให้กับบุคคล/นิติบุคคลสัญชาติอาเซียน สำหรับทุกสาขาบริการ และทุกรูปแบบ

- การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรีเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือด้านบริการของอาเซียน โดยผ่านการจัดทำข้อตกลงการยอมรับร่วม (Mutual Recognition Arrangements: MRA) ในสาขาบริการวิชาชีพ

- การเคลื่อนย้ายการลงทุนเป้าหมายอย่างเสรี คือ ทำให้อาเซียนสามารถเป็นฐานการลงทุน โดยปรับปรุงนโยบายการลงทุนให้เสรีและเปิดกว้างมากขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน และเพื่อตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมในโลกที่มีการแข่งขันเพิ่มขึ้น

### ๓.๒.๒ ศักยภาพของอาเซียน

๑) เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่กลุ่มหนึ่งของโลก ด้วยขนาดประชากรรวมกันกว่า ๕๘๐ ล้านคน (ร้อยละ ๘.๘ ของประชากรโลก)

๒) มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติรวมกันถึง ๑.๗๒ ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ (ร้อยละ ๓.๐ ของ GDP โลก) และมีอัตราการขยายตัวในช่วง ๑๐ ปีเฉลี่ยต่อปีร้อยละ ๕.๐

๓) มีการค้าระหว่างประเทศรวมกัน ๒.๐๔ ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ (ร้อยละ ๖.๘ ของการค้าโลก) การค้าระหว่างกันในอาเซียน ร้อยละ ๒๕.๔ และการค้ากับภายนอกร้อยละ ๗๔.๖ ประเทศคู่ค้าสำคัญได้แก่ จีน (ร้อยละ๑๑) ญี่ปุ่น (ร้อยละ๑๐) สหภาพยุโรป (ร้อยละ๑๐) สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ๙) เกาหลีใต้ (ร้อยละ ๕) อินเดีย (ร้อยละ๓) และออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ (ร้อยละ ๓)

๔) เป็นฐานการลงทุนที่สามารถดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุน จากความได้เปรียบด้านทรัพยากรธรรมชาติ และแรงงานที่มีราคา

๕) เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย และมีความได้เปรียบด้านราคา

๖) หากในอนาคตมีการขยายการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ออกในกรอบอาเซียน+๓ (จีน ญี่ปุ่น เกาหลี) จะทำให้มีประชากรรวมกันกว่า ๒,๑๐๐ ล้านคน (ร้อยละ ๓๑ ของประชากรโลก) และมี GDP รวมกันกว่า ๑๓,๙๐๐ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (ร้อยละ ๒๒ ของ GDP โลก) หรือ ในกรอบอาเซียน+๖ ที่มีสมาชิกเพิ่มจากกรอบ+๓ อีก ๓ ประเทศ คือ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย จะมีจำนวนประชากรเกือบครึ่งหนึ่งของประชากรโลก (กว่า ๓,๓๐๐ ล้านคน) และมี GDP รวมกันมากกว่า ๑ ใน ๔

### ๓.๒.๓ สถานการณ์การค้าระหว่างไทยกับอาเซียน

ในช่วงระยะเวลา ๑๐ ที่ผ่านมามูลค่าการค้าไทยกับอาเซียนขยายตัวสูงขึ้นถึง ๔ เท่าตัวจาก ๒.๔ หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น ๙.๑ หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ และดุลการค้าที่ไทยได้ดุลมาโดยตลอดและขยายตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมูลค่าการค้าชายแดนของไทยมีสัดส่วนอยู่สูงกว่าร้อยละ ๓๐ ของมูลค่าการค้าไทยกับอาเซียน โดยมีสัดส่วนที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แสดงถึงศักยภาพการค้าชายแดนที่เติบโตอย่างแข็งแกร่ง และเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญต่อการขยายประโยชน์ของไทยกับกลุ่มอาเซียน

สินค้าส่วนใหญ่ของไทยที่ส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนคือ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน รถยนต์และส่วนประกอบ เครื่องจักรและส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ แผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์ และยางพารา ส่วนสินค้านำเข้าจากกลุ่มประเทศอาเซียนจะเป็นก๊าซธรรมชาติ เคมีภัณฑ์ น้ำมันดิบ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์ แผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรและส่วนประกอบ รวมถึงชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สำนักงาน

ตารางที่ ๒ แสดงสัดส่วนการค้าชายแดนของไทยต่อมูลค่าการค้าไทยกับอาเซียน (หน่วย: พันล้านบาท)

รายการ	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	๒๕๗๑	๒๕๗๒	๒๕๗๓	๒๕๗๔
มูลค่าการค้าอาเซียน	๑,๒๐๗.๐๑	๑,๔๙๒.๘๖	๑,๘๔๕.๕๘	๑,๙๓๔.๘๖	๒,๐๐๑.๓๔	๒,๓๒๑.๕๔	๑,๙๕๗.๔๔	๒,๓๗๖.๒๐	๒,๗๖๓.๔๒
มูลค่าการค้าชายแดน	๒๘๕.๙๒	๓๗๗.๔๖	๔๔๑.๖๑	๕๓๒.๓๓	๕๕๔.๒๘	๗๑๓.๕๐	๖๓๙.๑๔	๗๗๘.๐๗	๘๙๙.๗๘
สัดส่วนการค้า	๒๓.๗	๒๕.๓	๒๓.๙	๒๗.๕	๒๗.๗	๓๐.๗	๓๒.๗	๓๒.๗	๓๒.๖

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ด้วยความร่วมมือกับกรมศุลกากร

### ๓.๒.๔ ประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจาก AEC เกี่ยวข้องกับทุกภาคส่วนในระบบเศรษฐกิจ ได้แก่

๑) นักธุรกิจ รวมถึง SME: ได้รับประโยชน์จากการเข้าถึงตลาดอาเซียนที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ด้วยประชากรกว่า ๕๙๐ ล้านคน ทั้งในด้านการส่งออกสินค้าไปขายและการนำเข้าวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูป เพื่อนำมาใช้ในการผลิตด้วยต้นทุนที่ลดลงจากการลด/ยกเลิกอุปสรรคทางการค้า ทั้งด้านภาษีและที่มิใช่ภาษีในอาเซียน รวมถึงการลด/ยกเลิกอุปสรรคด้านการค้าบริการและการลงทุนและการอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุนซึ่งจะช่วยสนับสนุนการย้ายฐานการผลิตไป

ยังประเทศสมาชิกที่มีความได้เปรียบในการแข่งขันและสามารถใช้ประโยชน์จากจุดแข็งของแต่ละประเทศได้อย่างเต็มที่

๒) นักลงทุนได้รับประโยชน์จากสิทธิในการลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนโดยจะได้รับการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติเสมือนนักลงทุนในประเทศ รวมถึงการได้รับความคุ้มครองการลงทุน นอกจากนี้ยังได้รับประโยชน์จากการรวมตัวของตลาดทุนและการเปิดเสรีบริการด้านการเงินในอาเซียนทำให้มีการเคลื่อนย้ายเงินทุนที่เสรีมากขึ้น สนับสนุนการจัดทำธุรกิจร่วมทุนกับนักลงทุนในประเทศอาเซียนอื่น และช่วยลดความเสี่ยงจากการกระจายการลงทุนไปยังต่างประเทศ

๓) ผู้ประกอบวิชาชีพอิสระได้รับประโยชน์จากการเคลื่อนย้ายเสรีแรงงานฝีมือในอาเซียนทำให้มีโอกาสในการเข้าไปทำงานในประเทศอาเซียนอื่นได้ง่ายขึ้นและช่วยแก้ไขปัญหาการขาดแคลนแรงงานฝีมือภายในประเทศ

๔) ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากโอกาสในการเลือกซื้อสินค้าและบริการที่หลากหลายและมีคุณภาพในราคาที่เหมาะสม รวมถึงการได้รับความคุ้มครองการบริโภคเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในการบริโภคสินค้าบริการข้ามพรมแดนจากความร่วมมือของหน่วยงานที่รับผิดชอบในอาเซียน

๕) ประเทศไทยในภาพรวมจะได้รับประโยชน์จาก

- การขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น
- อัตราการจ้างงานภายในประเทศเพิ่มขึ้น
- ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ โดยเฉพาะการลงทุนที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งช่วยให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและกิจกรรมการค้าและวิจัยในประเทศเพิ่มขึ้น
- ประสิทธิภาพการผลิตและความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมในประเทศ สูงขึ้นจากการปรับปรุงด้านการจัดสรรทรัพยากรและการลดต้นทุนการผลิตจาก economy of scale
- การมีส่วนร่วมในเครือข่ายการผลิตและห่วงโซ่อุปทานของโลก
- การเพิ่มอำนาจการต่อรองของไทยในเวทีระหว่างประเทศ
- การปฏิรูปโครงสร้างและกฎระเบียบภายในประเทศให้สอดคล้องกับพันธกรณีของ AEC ซึ่งจะสนับสนุนการเปิดเสรีการค้าและการลงทุนในภูมิภาค

### ๓.๓ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ

**เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ)** เป็นการกำหนดให้พื้นที่แห่งหนึ่งมีกฎหมายบังคับที่แตกต่างจากพื้นที่อื่นโดยมีเป้าหมายเพื่อชักจูงให้คนต่างประเทศมาลงทุนเพิ่มขึ้นหรือให้มีการลงทุนทำธุรกิจเพิ่มขึ้น หรือต้องการให้เขตพื้นที่นั้นมีเศรษฐกิจเจริญขึ้น ประเทศที่มีเขตเศรษฐกิจพิเศษส่วนใหญ่เป็นประเทศที่ยังไม่มีความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ เช่น จีน อินเดีย จอร์แดน โปแลนด์ คาซัคสถาน ฟิลิปปินส์ และรัสเซีย สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ประสบความสำเร็จ เช่น เขตเศรษฐกิจเซินเจิ้น มณฑลกว่างตุ้ง เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจีน-เวียดนาม เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจีน-เมียนมาร์ เป็นต้น สำหรับประเทศไทยได้ร่างพระราชบัญญัติเขต

เศรษฐกิจพิเศษและผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีสมัยรัฐบาล ดร.ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี เมื่อปี ๒๕๔๘ ซึ่งในการปกครองและบริหารพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นใช้กฎหมายต่างจากกฎหมายในพื้นที่ทั่วไป ส่วนมากเป็นกฎหมายเกี่ยวกับเศรษฐกิจ เช่น การเก็บภาษี การใช้ที่ดิน การป้องกันมลภาวะ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของคนต่างชาติ การเคลื่อนย้ายเงินตราต่างประเทศ การถือครองที่ดินการกำกับดูแลสถาบันการเงิน เป็นต้น

**สถานะล่าสุด** ในสมัยนายกรัฐมนตรียิ่งลักษณ์ ชินวัตร ในการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค (กรอ. ภูมิภาค) ตั้งแต่ครั้งที่ ๑-๖/๒๕๕๕ ได้มีข้อเสนอจากภาคเอกชนให้เร่งรัดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อ.แม่สาย จ.เชียงราย ซึ่งที่ประชุมมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีการ่วมกับกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงการคลังเร่งรัดการพิจารณาร่างกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศไทย โดยรวมเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อ.แม่สาย จ.เชียงรายด้วย

**๓.๓.๑ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด** ปัจจุบันพบว่า การค้าชายแดนมีบทบาทสำคัญที่มีส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาภูมิภาคและเป็นการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะการค้าชายแดนผ่านด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก กับเมียนมาร์ ซึ่งเป็นด่านศุลกากรที่มีความสำคัญและมีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดของภาคเหนือ โดยปี ๒๕๕๓ มีมูลค่าการค้าชายแดน รวมทั้งสิ้น ๒๕,๐๕๘.๓๑ ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๗๐.๑๘ ของมูลค่าการค้าชายแดนรวมทั้งหมดในภาคเหนือ ส่งผลให้พื้นที่ชายแดนแม่สอดเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญที่รัฐบาลให้การสนับสนุนโดยเร่งผลักดันให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดขึ้น เพื่อสนับสนุนและรองรับการขยายตัวของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก โดยมติคณะรัฐมนตรี (นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ เป็นนายกรัฐมนตรี) เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๓ อนุมัติในหลักการแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดและเห็นชอบการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ โดยมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเพื่อขับเคลื่อนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดให้เป็นไปอย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพ

ล่าสุดในรัฐบาลของ น.ส.ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด พิจารณาและศึกษาการดำเนินโครงการจัดจ้างของ คณะทำงานกำกับดำเนินการโครงการจัดจ้าง ออกแบบการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ที่มีผู้ว่าราชการจังหวัดตากเป็นประธาน และมีมติให้เดินหน้าจัดจ้างที่ปรึกษาตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี โดยให้ที่ปรึกษาทำการศึกษาและนำเสนอรูปแบบในการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดที่เหมาะสม พร้อมจัดทำผังที่เรียกว่าพิมพ์เขียวแบ่งสัดส่วนการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้ชัดเจน รวมทั้งศึกษาผลกระทบต่างๆ ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม สังคม เศรษฐกิจ และแผนรองรับผลกระทบดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันกระทรวงพาณิชย์ในฐานะหน่วยงานหลักได้เร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เพื่อผลักดันให้เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

๓.๓.๒ รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก การดำเนินโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ตามคณะรัฐมนตรีฯ เห็นควรตั้งอยู่ระหว่างตำบลแม่ปะ และตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก พื้นที่จำนวน ๕,๖๐๓ ไร่ ๕๖ งาน ซึ่งอยู่ติดริมแม่น้ำเมย สำหรับรูปแบบการจัดตั้งเป็นองค์การมหาชนผสมกับนิคมอุตสาหกรรม โดยจัดตั้งเป็นเขตอุตสาหกรรมหรือนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งจังหวัดตากร่วมกับภาคธุรกิจเอกชน การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) และกรมศุลกากรสามารถดำเนินการจัดทำโครงการในเบื้องต้น ควบคู่กับการดำเนินการเตรียมการจัดตั้งองค์การมหาชน ซึ่งหอการค้าจังหวัดตากเห็นควรจัดตั้งองค์การบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. ๒๕๔๖ เนื่องจากจะมีความคล่องตัวและเป็นอิสระในการบริหารจัดการสามารถลงทุนหรือดำเนินกิจการที่แสวงหากำไรได้ในขณะที่รูปแบบองค์การมหาชนค่อนข้างจะมีข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจ ตามมาตรา ๕ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติองค์การมหาชน พ.ศ. ๒๕๔๒ เนื่องจากต้องเป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรเป็นหลักโดยภาครัฐควรให้การสนับสนุนค่าพัฒนาระบบสาธารณูปโภคบางส่วน ในด้านการลงทุนจังหวัดตากเห็นควรให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุน โดยรัฐบาลให้การสนับสนุนด้านการส่งเสริมการลงทุน โดยให้สิทธิและประโยชน์ด้านต่างๆ เช่น ภาษีอากร เงินลงทุนกับธุรกิจที่เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ การปรับมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้สอดคล้องกับข้อตกลงด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ในส่วนขององค์ประกอบเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดฯ ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เขตนิคมอุตสาหกรรม ศูนย์ขนถ่ายและกระจายสินค้า (ICD) เขตปลอดอากรคลังสินค้าทัณฑ์บน ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One - Stop Service) การตรวจปล่อยจุดเดียว (Single Services Inspection) และด้านศุลกากร

๓.๓.๓ ประโยชน์ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ด้วยศักยภาพและความพร้อมของแม่สอด รวมทั้งความต้องการของประชาชนในพื้นที่ จึงได้มีการขับเคลื่อนและผลักดันการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษและการปกครองท้องถิ่นรูปแบบพิเศษนครแม่สอด ด้วยความมุ่งมั่น ตั้งใจจริงของทุกภาคส่วนในท้องถิ่น เนื่องจากเล็งเห็นประโยชน์มหาศาลที่จะตามมาดังนี้

๑) ปริมาณและมูลค่าการค้าและบริการตามแนวชายแดนเพิ่มขึ้น การเป็นท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ เขตเศรษฐกิจพิเศษมีการบริการแบบครบวงจร (One Stop Service) ย่อมสร้างความมั่นใจให้แก่นักลงทุนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนมากขึ้น ส่งผลให้มูลค่าการค้าชายแดนและรายได้ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน

๒) รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นและมีการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน ถ้าหากมีการสร้างบรรยากาศที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว ที่สามารถเดินทางทั้งทางอากาศและทางบก โดยมีแผนประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับประเทศในกลุ่ม CLMV (กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม) รวมถึงกลุ่มประเทศในภูมิภาค

๓) รายได้จากการจัดเก็บภาษีเพิ่มขึ้น ทั้งภาษีศุลกากร แรงงานต่างด้าว ภาษียานพาหนะและค่าธรรมเนียมต่างๆ ทั้งนี้รายได้ดังกล่าวสามารถจัดเก็บและบริหารจัดการได้ภายใน

ท้องถิ่นเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตคนในท้องถิ่น รวมถึงจัดการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน

๔) รายได้จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ในท้องถิ่น (เช่น อัญมณี เครื่องประดับ) ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์เด่นจังหวัดตาก

๕) ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น มีงานทำ มีธุรกิจใหม่ๆ เกิดขึ้น มีการพัฒนาตนเองทั้งทางด้านภาษาและองค์ความรู้อื่นๆ เพื่อปรับตัวเองในการรองรับความเจริญเติบโตและการเปลี่ยนแปลง

๖) ประชาชนได้รับบริการสาธารณะที่ดีขึ้น เมื่อมีอำนาจหน้าที่พิเศษ มีงบประมาณสนับสนุนและรายได้มากขึ้นก็สามารถบริหารจัดการงบประมาณให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง ทั้งด้านการศึกษา สาธารณสุข สิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมประเพณี

๗) มีโครงการใหญ่ๆ เกิดขึ้นตามนโยบายรัฐบาล ตามยุทธศาสตร์การพัฒนานครแม่สอด ซึ่งจะทำให้มีการพัฒนาทางด้านอื่นๆ ตามมา เช่น โครงการแก้ปัญหาน้ำท่วมและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ โครงการพัฒนาสนามบินแม่สอด โครงการเจาะอุโมงค์ถนนสายตาก-แม่สอด เป็นต้น

### ๓.๓.๔ ประเด็นความหวังโยในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษและการปกครองท้องถิ่นรูปแบบพิเศษนครแม่สอด

๑) ความกังวลต่อผลกระทบจากสภาพแวดล้อมภายนอกที่เปลี่ยนแปลง เช่น การเปลี่ยนแปลงการเมืองในเมียนมาร์ ท่าทีของจีนต่อการปรับตัวด้านเศรษฐกิจการค้ากับเมียนมาร์และที่สำคัญเมียนมาร์ได้เดินหน้าพัฒนาเขตเศรษฐกิจเมียวดีไปแล้วถ้าการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในเมียนมาร์เสร็จก็รอการลงทุนจากต่างประเทศซึ่งเขตเศรษฐกิจเมียวดีมีระยะห่างจากแม่สอดแค่ ๑๙ กม. เท่านั้นแม่สอดจะตั้งรับกับสถานการณ์นี้อย่างไร

๒) ควรกำหนดแม่แบบของการพัฒนาแม่สอดให้ชัดเจนเพื่อจะได้กำหนดทิศทางการพัฒนาได้ถูกต้อง

๓) ควรมีการกำหนด local agenda ของแม่สอดให้ชัดเจน เน้นชุมชนเข้มแข็งมีมั่งคั่งและสงบสันติสุข

๔) ควรกำหนดรูปแบบการปกครองใหม่ให้แม่สอดมีเอกภาพเป็นองค์กรท้องถิ่นที่รับผิดชอบตนเองได้ ควรจัดตั้งเป็นเขตท้องถิ่นพิเศษ (นครแม่สอด) และมีระเบียบกฎหมายที่ชัดเจนในด้านการบริหารงานราชการแผ่นดิน

๕) ควรพัฒนาแม่สอดให้เป็นฐานการผลิตทางการเกษตร พัฒนาให้เป็นเมืองการค้าและบริการ เช่น การขนส่ง การท่องเที่ยว เป็นต้น

๖) ควรมีการเตรียมแผนยุทธศาสตร์ที่รองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต เช่นการวางผังเมือง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และเส้นทางการขนส่งที่ เชื่อมแม่สอดไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ควรเตรียมเขตบริการสินค้าและบริการ รวมทั้งปรับข้อกำหนดกฎระเบียบต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเช่น การดำเนินธุรกิจ การจัดการเมืองและระบบภาษี ภาษีศุลกากร การบริหารจัดการแรงงานต่างด้าว เป็นต้น

## ส่วนที่ ๔

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและติดตาม การเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านของคณะอนุกรรมการฯ เกี่ยวกับสถานการณ์และแนวโน้มการค้าการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการแก้ไขปัญหา ตลอดจนแนวทางการพัฒนาและการขยายผลประโยชน์การค้า การลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น เอกสาร บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เชิญผู้เชี่ยวชาญทั้งภาครัฐและเอกชน มาชี้แจง ให้ข้อมูลและแสดงความคิดเห็น ตลอดจนคณะอนุกรรมการฯ ได้ลงพื้นที่เพื่อสำรวจสภาพปัญหาและอุปสรรคและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ที่จะยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าเป็นจุดผ่านแดนถาวร ในการขยายและพัฒนาการค้าตามแนวชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะได้ดังนี้

#### ๔.๑ สรุปผลการศึกษา

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่จะนำประเทศไทยไปสู่เป้าหมายการขยายการค้าการลงทุนของไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจการค้าของประเทศ และรายได้ของประชาชนไทย โดยเฉพาะประชาชนในจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านรวม ๓๓ จังหวัด ซึ่งมีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง ๔ ประเทศ (มาเลเซีย เมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา) รวม ๕,๖๕๖ กิโลเมตร ในจำนวนนี้มี ๒๕ จังหวัด ที่มีจุดการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านรวมกันทั้งสิ้นประมาณกว่า ๗๐ จุดที่สามารถทำการค้าชายแดนได้ตามกฎหมาย จำแนกได้เป็น ๓ ประเภท คือ จุดผ่านแดนถาวร จำนวน ๓๑ จุด จุดผ่อนปรนจำนวน ๔๖ จุดและจุดผ่านแดนชั่วคราวจำนวน ๓ จุด โดยจังหวัดต่างๆ ที่พึ่งพารายได้จากการค้าชายแดนและการทำธุรกิจอื่นๆที่เกี่ยวข้องมีประชากรรวมกัน ๒๓.๘ ล้านคน คิดเป็นร้อยละ ๓๓ ของจำนวนประชากรทั้งประเทศของไทย

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงในช่วง ๒-๓ ปีที่ผ่านมา มีโอกาสที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคต อันเป็นผลจากการเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางคมนาคมแนวทางระเบียงเหนือ-ใต้ (North-South Corridor) ที่เชื่อมโยงเส้นทางระหว่างตอนใต้ของจีนคุนหมิง ผ่านลาว เมียนมาร์ ประเทศไทย มาเลเซียลงสู่สิงคโปร์สู่อินโดนีเซีย สุมาตรา บาหลีและมุ่งไปสู่ติมอร์ตะวันออกและเส้นทางแนวระเบียงตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) จากหนานหนิงของจีนผ่านเวียดนาม ผ่านลาว ผ่านประเทศไทยจากมุกดาหารสู่ขอนแก่น พิษณุโลก ตาก แม่สอดไปยังเมียนมาร์ หรือจะมุ่งสู่ทะเลอันดามันสู่ท่าเรือทวายฝั่งจังหวัดกาญจนบุรี ประกอบกับการที่เมียนมาร์ปรับเปลี่ยนนโยบายการเปิดประเทศมากขึ้นตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ จะเป็นโอกาสสำคัญของไทยในการเพิ่มบทบาทด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยใน

คาบสมุทรอินโดจีนรวมทั้งขยายผลประโยชน์จากการเปิดตลาดของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ ที่มีต่อประเทศไทย

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาการค้าชายแดนซึ่งเป็นช่องทางหลักของการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้ทวีความสำคัญมากขึ้นตามลำดับ โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นกว่า ๓ เท่าตัวจากมูลค่า ๒.๘๖ แสนล้านบาทในปี ๒๕๔๖ เป็นมูลค่า ๙.๐ แสนล้านบาทในปี ๒๕๕๔ รวมทั้งมีบทบาทต่อเศรษฐกิจการค้าของประเทศเพิ่มมากขึ้นจากเดิม ทั้งนี้การค้าชายแดนมีส่วนความสำคัญเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๔.๔ ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทยในปี ๒๕๔๖ เป็นร้อยละ ๖.๕ ในปี ๒๕๕๔

**การค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์** ส่วนใหญ่ เป็นการค้าผ่านจังหวัดกาญจนบุรี (ประมาณร้อยละ ๖๒ ของการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์) โดยเกือบทั้งหมดเป็นการนำเข้าก๊าซธรรมชาติจากเมียนมาร์ รองลงมาเป็นการค้าผ่านด่านแม่สอด (จังหวัดตาก) ด่านท่าขี้เหล็กและด่านเมียวดี (เมียนมาร์) นอกนั้นเป็นการค้าผ่านจังหวัดระนอง เชียงราย ประจวบคีรีขันธ์ แม่ฮ่องสอน และเชียงใหม่

**การค้าชายแดนไทย-ลาว** ส่วนใหญ่ เป็นการค้าผ่านจังหวัดหนองคาย (กว่าร้อยละ ๔๒ ของการค้าชายแดนไทย-ลาว) ทางด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว กับเมืองเวียงจันทน์ (ลาว) รองลงมาเป็นการค้าผ่านด่านจังหวัดมุกดาหาร กับเมืองจันทบุรี (ลาว) ด่านช่องเม็ก (จังหวัดอุบลราชธานี) - บ้านวังเต่า (ลาว) นอกนั้นเป็นการค้าผ่านจังหวัดนครพนม เชียงราย เลย พะเยา น่าน และอุดรดิตถ์

**การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย** ส่วนใหญ่เป็นการค้าผ่านจังหวัดสงขลาเกือบทั้งหมด (ประมาณร้อยละ ๙๘ ของการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย) ทางด่านปาร์ตังเบซาร์-รัฐปะลิส (มาเลเซีย) และทางด่านสะเดา-รัฐเกดะห์ (หรือไทรบุรี) ของมาเลเซีย นอกนั้นเป็นการค้าผ่านจังหวัดนราธิวาส ยะลา และสตูล

**การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา** ส่วนใหญ่ เป็นการค้าผ่านจังหวัดสระแก้ว (ประมาณร้อยละ ๕๓ ของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา) ทางด่านบ้านคลองลึกของไทยกับด่านปอยเปตของกัมพูชา รองลงมาเป็นการค้าผ่านด่านบ้านหาดเล็ก (จังหวัดตราด) กับเกาะกง (กัมพูชา) นอกนั้นเป็นการค้าผ่านจังหวัดจันทบุรี สุรินทร์ และศรีสะเกษ

**สำหรับการขยายประโยชน์ของประเทศไทยจาก AEC** นับได้ว่าเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทย เนื่องจากเมื่อเกิดการรวมกลุ่มกันในปี ๒๕๕๘ นี้จะเป็นการรวมกลุ่มเศรษฐกิจที่ใหญ่ขึ้น มีประชากรจำนวนมากขึ้น มีมูลค่าการค้าและผลิตภัณฑ์มวลรวมมากขึ้น รวมถึงกลุ่มประเทศ ASEAN จะเป็นฐานการลงทุนที่ดึงดูดชาวต่างชาติมาลงทุน และมีการท่องเที่ยวที่หลากหลาย นอกจากนี้ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเปิด AEC สรุปได้ ดังนี้

๑) นักธุรกิจ และSME จะได้รับประโยชน์จากการเข้าถึงตลาดอาเซียนที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ทั้งในด้านการส่งออกสินค้าไปขายและการนำเข้าวัตถุดิบสินค้า

๒) นักลงทุนได้รับประโยชน์จากสิทธิในการลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียน โดยจะได้รับการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติเสมือนนักลงทุนในประเทศรวมถึงการได้รับความคุ้มครองการลงทุน

และได้รับประโยชน์จากการรวมตัวของตลาดทุนและการเปิดเสรีบริการด้านการเงิน อีกทั้งช่วยลดความเสี่ยงจากการกระจายการลงทุนไปยังต่างประเทศ

๓) ผู้ประกอบวิชาชีพอิสระได้รับประโยชน์จากการเคลื่อนย้ายเสรีแรงงานฝีมือในอาเซียน ทำให้มีโอกาสในการเข้าไปทำงานในประเทศอาเซียนอื่นได้ง่ายขึ้น และช่วยแก้ไขปัญหาการขาดแคลนแรงงานฝีมือภายในประเทศด้วย

๔) ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากโอกาสในการเลือกซื้อสินค้าและบริการที่หลากหลาย และมีคุณภาพในราคาที่เหมาะสม รวมถึงการได้รับความคุ้มครองการบริโภคเพิ่มขึ้น

๕) ประเทศไทยในภาพรวมจะได้รับประโยชน์ ได้แก่ มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอัตราการจ้างงานภายในประเทศเพิ่มขึ้น มีการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ โดยเฉพาะการลงทุนที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ซึ่งช่วยให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและกิจกรรมการค้าและวิจัยในประเทศเพิ่มขึ้น ประสิทธิภาพการผลิตและความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมในประเทศสูงขึ้น มีส่วนร่วมในเครือข่ายการผลิตและห่วงโซ่อุปทานของโลก และเพิ่มอำนาจการต่อรองในเวทีโลก เป็นต้น

**ส่วนการเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน** ประเทศในภูมิภาคอินโดจีนมีการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกันเพื่อแลกเปลี่ยนความร่วมมือทางการค้าระหว่างกัน ไม่ว่าจะเป็นความตกลงทางการค้าในภูมิภาคหรือการรวมกลุ่มเป็นเขตเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่เป็นความร่วมมือหรือความตกลง เช่น ความร่วมมือ GMSEC - ACMECS BIMSTEC และ IMT-GT กรอบความร่วมมือดังกล่าวเป็นการเชื่อมโยงทางกายภาพ เช่น การจัดหาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ การพัฒนา/ปรับปรุงคุณภาพอุปกรณ์และระบบการบริหารงานที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น มีการเชื่อมโยงทางด้านระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ เพื่อช่วยลดขั้นตอน พิธีการนำเข้าและส่งออก รวมถึงระยะเวลาและค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจของคนในภูมิภาคและการส่งเสริมการเรียนรู้ในสังคมและวัฒนธรรมของกันและกัน ซึ่งจะช่วยให้การค้าและการลงทุนระหว่างกันขยายตัว

#### ๔.๒ ข้อเสนอแนะ

จากสถานการณ์และแนวโน้มการค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านข้างต้น พบว่าการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านผ่านชายแดนไทย มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากมีต้นทุนค่าขนส่งต่ำกว่าประเทศคู่แข่งอื่นๆ และยังเป็นแหล่งระบายสินค้าที่ล้นตลาดของไทย ตลอดจนเป็นช่องทางในการหาวัตถุดิบที่มีราคาถูกเพื่อป้อนโรงงานผลิตสินค้าภายในประเทศเพื่อลดต้นทุนการผลิต ทำให้สินค้าดังกล่าวมีราคาต่ำลงอันเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคภายในประเทศของไทย และสามารถส่งออกสินค้าที่มีราคาต้นทุนต่ำลง เป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาในตลาดโลกเพิ่มขึ้น นอกจากนี้การค้าชายแดนยังมีการส่งเครื่องจักรอุปกรณ์หรือปัจจัยการผลิตต่าง ๆ เพื่อการผลิตสินค้าในประเทศ

เพื่อนบ้าน ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านดีขึ้น จึงเกิดประโยชน์แก่ทั้งสองฝ่ายจากการค้าขายแดนระหว่างกัน

อย่างไรก็ตาม ตลาดการค้าขายแดนค่อนข้างเป็นตลาดที่มีความอ่อนไหวต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างมาก ซึ่งหากความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเป็นไปด้วยดีแล้ว สถานการณ์การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศจะได้รับอานิสงส์และสามารถขยายตัวต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง ตรงกันข้ามหากเกิดสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศก็จะสร้างความผันผวน และนำมาสู่ภาวะการหดตัวของมูลค่าการค้า จึงจำเป็นต้องระมัดระวังต่อความอ่อนไหวของบริบททางการเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศด้วย

ดังนั้น คณะอนุกรรมการฯ จึงเห็นว่าการเปิดด่านผ่านแดนเพิ่มเติมเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่จะขยายและพัฒนาการค้าขายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยได้วิเคราะห์ประเด็นปัญหา/อุปสรรค สรุปได้ ดังนี้

#### ปัญหา/อุปสรรคในการยกระดับช่องทางการค้า

๑) ในการบริหารจัดการจุดผ่านแดนที่ผ่านมา มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าไปดำเนินการหลายหน่วยงาน โดยมีสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนโยบายต่างประเทศเป็นหน่วยงานหลัก มีคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนเป็นกลไกในการพิจารณาโดยเฉพาะ แต่การพิจารณาของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนโยบายต่างประเทศ ที่ผ่านมานั้นเป็นการพิจารณาจากมุมของหน่วยงานราชการ ซึ่งอาจจะเกิดข้อขัดข้องบางประการตามขั้นตอนของระบบราชการ แต่ส่วนใหญ่จะพิจารณาจากผลประโยชน์ของชาติบ้านเมืองเป็นหลัก โดยมองภาพรวมของยุทธศาสตร์ในระยะยาว ซึ่งคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนโยบายต่างประเทศได้เสนอแนะนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้เรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่มีการประเมินผล รวมถึงการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่แท้จริงของจุดผ่านแดนแต่ละแห่ง

๒) การบริหารจัดการจุดผ่านแดนที่ผ่านมานั้น มีการประกาศตั้งจุดผ่านแดนถาวรภายหลังซึ่งจุดผ่านแดนถาวรเหล่านั้นมีประวัติความเป็นมาทางการค้าขายและการนำเข้า-ส่งออกมาเป็นเวลานานแล้ว แต่ไม่ได้มีการเตรียมการด้านระบบสาธารณูปโภค ระบบคมนาคม และด้านงบประมาณตั้งแต่ต้น ดังนั้น เมื่อมีการประกาศเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรแล้ว จึงทำให้เกิดปัญหา รวมทั้งไม่มีการประสานงานระหว่างหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องทำให้ไม่สามารถดำเนินการพัฒนาด่านขายแดนได้อย่างเต็มที่

๓) ปัญหาการใช้พื้นที่ในการพัฒนาจุดผ่านแดน เนื่องจากพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนต่างๆ ส่วนใหญ่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ เขตป่าสงวนแห่งชาติ หรือเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ทำให้การพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าขายแดนไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่

๔) ปัญหาการบังคับใช้กฎอัยการศึก เนื่องจากเหตุการณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่ที่ไม่มีปัญหากระทบด้านความมั่นคงชาติและหมดความจำเป็นที่จะต้องใช้กฎอัยการศึก ซึ่งหากใช้กฎอัยการศึกจะเป็นอุปสรรคต่อการค้าขายแดน ทำให้นักลงทุนอาจมองภาพลักษณ์ของประเทศไทยไปในทางลบ

๕) การค้าขายตามแนวชายแดนไม่มีระบบการชำระเงินที่เป็นมาตรฐานสากล ทำให้เกิดปัญหาการไม่ชำระหนี้

๖) ปัญหาการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งขณะนี้การค้าชายแดนมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น แต่ไม่มีการเตรียมการจัดหาสถานที่สำหรับเป็นลานจอดรถในการตรวจสอบสินค้า ทำให้รถขนส่งสินค้าจอดบริเวณข้างถนนที่จะไปยังชายแดน ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกของเส้นทางการจราจร รวมทั้งช่องทางเข้า – ออก อยู่ห่างจากที่ทำการจุดตรวจ ทำให้ไม่สะดวกต่อการควบคุม ตรวจสอบ บุคคล ยานพาหนะ และสินค้า รวมทั้งสภาพด่านพรมแดนและบริเวณโดยรอบไม่มีความเป็นระเบียบ ประชาชนมีการบุกรุกก่อสร้างแผงลอยค้าขายและเพิงพักอาศัยริมถนนทางหลวง ทำให้เป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้าเข้า – ออก และไม่สามารถจัดระเบียบให้เป็นสากลได้

๗) ปัญหาอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานมีไม่เพียงพอ ทำให้การปฏิบัติงานครอบคลุมไม่ทั่วถึง และเจ้าหน้าที่ในหน่วยปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่ขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อาทิ กฎหมายว่าด้วยศุลกากร กฎหมายว่าด้วยการตรวจคนเข้าเมือง และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทำให้การประสานงานในทางปฏิบัติไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

๘) ปัญหาการขาดแคลนอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยที่สามารถจัดเก็บฐานข้อมูลและเชื่อมโยงฐานข้อมูลในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบันทึกเก็บรวบรวมข้อมูลบุคคลและยานพาหนะ รวมทั้งขาดเครื่อง X-Ray เพื่อใช้ตรวจจับยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมาย

๙) ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง การลักลอบค้ายาเสพติด การลักลอบค้าโค – กระบือ การลักลอบขนสินค้าหนีภาษี การโจรกรรมรถจักรยานยนต์/รถยนต์ข้ามแดน การเปิดบ่อนการพนันบริเวณชายแดน รวมทั้งปัญหาการปักปันเขตแดน

๑๐) จังหวัดชายแดนที่มีเขตแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งประชาชนในท้องถิ่นมีการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้ากันและทางการยังไม่ได้ประกาศเป็นจุดผ่อนปรนทางการค้าชายแดนก็ดี หรือที่ประกาศเป็นจุดผ่อนปรนทางการค้าชายแดนแล้วก็ดี ยังมีลักษณะเป็นการค้านอกระบบ รัฐบาลควรยกระดับให้เปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรหรือจัดตั้งเป็นด่านศุลกากรเพื่อให้การค้าที่มีลักษณะเป็นการค้านอกระบบเข้าสู่การค้าในระบบ มีการปฏิบัติพิธีศุลกากรในการนำเข้า-ส่งออก สินค้าจะทำให้รัฐบาลเก็บภาษีอากรทั้งศุลกากรและสรรพากรได้เต็มเม็ดเต็มหน่วย

๑๑) ความไม่เข้าใจในเรื่องกฎหมายระเบียบและนโยบายของแต่ละหน่วยงาน เช่น หน่วยงานความมั่นคงในพื้นที่ชายแดนกับหน่วยงานศุลกากร จะเน้นนโยบายต่างกัน กล่าวคือ หน่วยงานความมั่นคงจะเน้นนโยบายความมั่นคง แต่หน่วยงานศุลกากรจะเน้นนโยบายเรื่องการค้าระหว่างประเทศ การส่งเสริมการส่งออก และการจัดเก็บภาษีอากรให้ได้ตามเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนด เป็นต้น จึงสมควรให้ทุกฝ่ายทำความเข้าใจถึงบทบาทภารกิจและหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน

สำหรับข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการฯ นอกจากการเพิ่มและยกระดับช่องทางการค้าตามแนวชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว คณะอนุกรรมการฯ เห็นว่า ประเทศไทยยังมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงช่องทางการค้าอย่างต่อเนื่อง ยกเว้นช่องทางการค้าให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าและการสัญจรที่จะเพิ่มมากขึ้น รวมถึงจะต้องกระทำควบคู่ไปกับการพัฒนาด้านการจัดเก็บและกระจายสินค้า โดยมีประเด็นด้าน

โลจิสติกส์และความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทางการค้า ที่ควรพิจารณาประกอบการวางแผนการยกระดับช่องทางการค้าชายแดน ดังนี้

#### ๔.๒.๑ ข้อเสนอแนะในการเพิ่มและยกระดับช่องทางการค้า

๑) สมควรให้จังหวัดได้พิจารณาความเหมาะสมในการเปิดจุดผ่านแดน หากเห็นว่าพื้นที่ใดมีศักยภาพและจะเกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ทั้งสองฝ่ายในอนาคต ก็สามารถเสนอแนะและดำเนินการวางแผนเพื่อพร้อมที่จะเปิดจุดผ่านแดนไว้ล่วงหน้าได้

๒) รัฐบาลควรจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาด่านชายแดนที่มีอยู่ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบริหารจัดการด่านชายแดนในลักษณะที่เป็น การให้บริการ ณ ที่เดียวกัน (One - Stop Service) ทั้งนี้ เพื่อประสิทธิภาพในการพัฒนาการติดต่อค้าขาย การสัญจรข้ามแดน และมีส่วนช่วยป้องกันปัญหาอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นจากการข้ามแดนได้ด้วย

๓) รัฐบาลควรพิจารณายกเลิกประกาศและกฎระเบียบกระทรวงพาณิชย์ที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการค้าชายแดน โดยปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในปัจจุบัน เช่น การกำหนดระยะเวลาในการนำเข้าพืชภายใต้แผนลงทุนเกษตรแบบมีสัญญา

๔) ควรให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎหมาย ระเบียบ และนโยบายของแต่ละหน่วยงานแก่เจ้าหน้าที่ในหน่วยปฏิบัติงานต่างๆ ในพื้นที่ให้มีความเข้าใจอย่างถ่องแท้ถึงบทบาทภารกิจและหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และเพื่อให้การประสานงานในทางปฏิบัติมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๕) ควรจะให้ทางจังหวัด ซึ่งปัจจุบันได้บริหารราชการแบบบูรณาการ (Chief Executive Officer: CEO) ได้พิจารณาดำเนินการขอถอนสภาพป่าในพื้นที่ที่เป็นจุดผ่านแดนถาวรหรือจุดผ่อนปรนทางการค้า ทั้งนี้ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการพัฒนาพื้นที่ด่านชายแดนได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

๖) รัฐบาลควรเร่งดำเนินการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะทางด้านเมียนมาร์ และให้มีการปฏิบัติตามข้อตกลงหรือยกเลิกกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่มีลักษณะเป็นการกีดกันสินค้าไทย โดยให้ดำเนินการตามหลักความถูกต้องชอบธรรมหรือตามข้อตกลงของสมาชิกเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area : AFTA)

๗) รัฐบาลควรเร่งดำเนินการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านให้มีการปักปันเขตแดนให้ชัดเจนโดยเร็ว ในกรณีที่ต้องพัฒนาจุดผ่านแดนบางแห่ง เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ แม้ยังไม่มีการปักปันเขตแดนก็ควรให้มีการดำเนินการโดยการหารือกับกรมแผนที่ทหาร กองบัญชาการทหารสูงสุด หรือกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ เพื่อไม่ให้มีปัญหาในเรื่องเส้นเขตแดน

๘) รัฐบาลควรมอบหมายให้กระทรวงการคลังหรือธนาคารแห่งประเทศไทยให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านทางด้านวิชาการและการฝึกอบรมในด้านการธนาคาร การเงิน เพื่อให้ธนาคารของประเทศเพื่อนบ้านมีมาตรฐานสากลและสามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง

#### ๔.๒.๒ ข้อเสนอแนะในด้านโลจิสติกส์

๑) การขยายถนนให้มีขนาดที่เหมาะสมและสอดคล้องกัน ปัจจุบันไทยมีการขนส่งสินค้าจากไทยไปเวียดนามได้โดยไม่ต้องเสียเวลาในการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า (double handling) แล้ว และมีการตกลงกันในด้าน การตรวจผ่านแดนให้สามารถทำ ณ จุดเดียวก่อนออกจากประเทศไทย อย่างไรก็ตาม สภาพเส้นทางและสาธารณูปโภคของถนนในส่วนที่อยู่ในลาวและเวียดนามยังมีข้อจำกัด เช่น ปัญหาการจำกัดความเร็วของรถยนต์ในเวียดนามอันเป็นผลมาจากการที่ถนนสายหลักของเวียดนามคือ R1 ส่วนใหญ่มีเพียง ๒ ช่องจราจร และเป็นเส้นทางที่ผ่านเขตชุมชน ทำให้การเชื่อมโยงเส้นทางการค้ายังไม่สมบูรณ์

๒) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกในอินโดจีนประเทศในอินโดจีนมีแผนที่จะขยายขนาดท่าเรือและการก่อสร้างคลังสินค้าที่สีหนุวิลล์ การสร้างคลังเก็บสินค้าเพิ่มเติมที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับการเชื่อมต่อกับเส้น SEC และ Southern Coastal Economic Corridor การพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือคานังในเวียดนามในเส้น EWEC ให้มีศักยภาพเป็นท่าเรือน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ การเชื่อมโยงท่าเรือที่วังเต่าและท่าเรือที่เหมาะสมเพื่อเชื่อมต่อกับเส้น EWEC

ในส่วนของไทย พบว่าปริมาณสินค้าที่ขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งทะเลและระหว่างประเทศ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นมาโดยตลอด จึงควรเร่งพัฒนาท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บและกระจายสินค้าอย่างจริงจัง

๓) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการจัดเก็บและกระจายสินค้า ปัจจัยหลักที่ต้องคำนึงถึงในการพิจารณาเลือกตำแหน่งกิจกรรมด้านการจัดเก็บและกระจายสินค้า ได้แก่ ปริมาณการขนส่งระหว่างภูมิภาค แผนการพัฒนาพื้นที่ของจังหวัดนั้น ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการเชื่อมโยงการผลิตกับพื้นที่ใกล้เคียง จากการพิจารณาปัจจัยทั้งสี่ประการนี้ จังหวัดที่มีศักยภาพในการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าได้แก่ สงขลา เชียงใหม่ เชียงราย หนองคาย อุตรธานี มุกดาหาร ตาก ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี นครสวรรค์ และนครราชสีมา

๔) การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ประเทศในอินโดจีนกำลังผลักดันให้มีการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟในอนุภูมิภาค GMS โดยแผนพัฒนาการขนส่งทางรางปี ๒๕๕๕-๒๕๖๕ มีเป้าหมายที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงรวม ๔ เส้นทางประกอบด้วย

- กรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-คุนหมิง-หนานหนิง
- กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-คุนหมิง (ผ่านบ่อเต็น-โมฮันหรือบ่อหาน)-หนานหนิง-ฮานอยและโฮจิมินห์ซิตี้
- กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-ฮานอยและโฮจิมินห์ซิตี้
- กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-ฮานอยและโฮจิมินห์ซิตี้-คุนหมิง-หนานหนิง

โดยทุกประเทศมีความเห็นตรงกันว่าเส้นทางแรกคือกรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ ซิตี้-คุนหมิง-หนานหนิง เป็นเส้นทางที่น่าจะทำได้ก่อนเนื่องจากการลงทุนมีระยะทางช่วงที่ขาดหายสั้นกว่าเส้นทางอื่น และคาดการณ์ว่าการขนส่งในอนาคตจะมีปริมาณมาก ขณะเดียวกันไทยและจีนได้เจรจาหรือที่จะลงทุนโครงการรถไฟโดยสารความเร็วสูงขนาดรางมาตรฐาน (๑.๔ เมตรหรือแอสแตนด์การ์ดเกด) จาก จ.หนองคายหรือ จ.เชียงใหม่ผ่านกรุงเทพฯ แล้วต่อไปยังชายแดนไทย-มาเลเซีย เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟของจีนที่จะสร้างจากเมืองคุนหมิงมายังเมืองเวียงจันทน์ สปป.ลาว โดยตั้งเป้าดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๘ ซึ่งเป็นปีเดียวกันกับที่อาเซียนจะก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC)

นอกจากนี้ จีนได้เข้ามาสร้างเส้นทางรถไฟในทิศทางคู่ขนานไปกับเส้นทางลำเลียงท่อก๊าซและน้ำมัน เพื่อเชื่อมเมืองร้อยสีในมณฑลยูนนานกับเมืองมุเซมณฑลทะเลย์เนปิดอร์และท่าเรือน้ำลึกจ้าวผู่ในเมียนมาร์ ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะสามารถขยายท่าเรือนี้ให้มีขนาดใหญ่รองรับการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบสู่จีนตอนใต้และอินเดียตะวันตกได้ด้วย และจีนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเส้นทางรถไฟในลาวได้แก่ เส้นทางรถไฟสายบ่อเต็น-หลวงพระบาง-วังเวียง-เวียงจันทน์เพื่อใช้ขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร และเส้นทางท่าแขก-มุกเกีย (ด่านชายแดนลาว-เวียดนาม) ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมไปสู่ทะเลที่สั้นที่สุดของลาว

#### ๔.๒.๓ ข้อเสนอแนะในด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ในการวางแผนยกระดับช่องทางการค้าชายแดน ควรคำนึงถึงความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทางการค้า รวมถึงความคืบหน้าด้านโลจิสติกส์ที่กำลังดำเนินการอยู่ ดังนี้

๑) ไทยได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทย-ประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา เมียนมาร์ และสปป.ลาว) และพัฒนาเส้นทางถนนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยความช่วยเหลือทั้งหมดประมาณ ๑๓,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งร้อยละ ๗๒.๕ เป็นความช่วยเหลือที่ให้แก่อ สปป.ลาว ในขณะที่ความช่วยเหลือร้อยละ ๑๘.๖ เป็นความช่วยเหลือที่ให้แก่อ กัมพูชา และร้อยละ ๘.๙ ให้แก่เมียนมาร์ โดยโครงการสำคัญ ได้แก่ (๑) สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ - ห้วยทราย) อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๖ ด้วยเงินจากรัฐบาลจีนและไทยฝ่ายละครึ่ง (๒) เส้นทางเมียวดี-กอร์เรก ในเมียนมาร์ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๘ ด้วยเงินให้เปล่าจากไทย

๒) สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านมีแผนให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน โครงการก่อสร้างถนนและสนามบินใน สปป.ลาว รวมถึงการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการต่างๆ เช่น การศึกษาเพื่อระบุดัศยภาพระหว่างไทยและกัมพูชา การศึกษาเส้นทางถนนเชื่อมโยงด่านพรมแดนสิงขร-เมืองมะริดของเมียนมาร์ และการศึกษาระบบป้องกันน้ำท่วมในเวียดนาม

๓) ไทยสนับสนุนการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงอนุภูมิภาค โดยในเบื้องต้นมีการดำเนินการดังนี้ (๑) ไทยได้ลงนามบันทึกความเข้าใจร่วมกับจีนเพื่อแสดงเจตนารมณ์ร่วมกันพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ตามแนวเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย และกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

(๒) เตรียมหารือร่วมกับกัมพูชาเพื่อพัฒนาเส้นทางรถไฟช่วงที่ขาดหายบริเวณอรัญประเทศ ชายแดนไทย-กัมพูชา ระยะ ๖ กม. วงเงินประมาณ ๑๑๐ ล้านบาท

๔) การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร (การเปิดเดินรถระหว่างกัน) โดยมีโครงการนำร่องที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน ได้แก่ (๑) ไทย-ลาว-เวียดนาม ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก EWEC ประเทศภาคีเตรียมลงนามในเอกสารแนบท้ายความตกลงฯ เพื่อขยายเส้นทางเดินรถให้ครอบคลุมถึงกรุงเทพฯ (และแหลมฉบัง) เวียงจันทน์และฮานอย จำนวน ๔๐๐ คัน (๒) ไทย-กัมพูชา ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ SEC ทั้งสองประเทศลงนามบันทึกความเข้าใจร่วมกันแล้ว โดยจะเริ่มดำเนินงานนำร่อง ณ ด่านอรัญประเทศ-ปอยเปต จำนวนรถ ๔๐ คัน ในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๕ (๓) ไทย-ลาว-จีน อยู่ระหว่างดำเนินงานในขั้นตอนภายในประเทศให้สามารถลงนาม MOU ร่วมกันได้ เพื่อเริ่มนำร่อง ณ ด่านเชียงของ-ห้วยทราย จำนวนรถ ๑๐๐ คัน

๕) การผลักดันให้ความตกลง CBTA มีผลบังคับใช้โดยเร็ว ขณะนี้ไทยกำลังเร่งออกกฎหมาย ๕ ฉบับ (กระทรวงการคลัง ๒ ฉบับ กระทรวงคมนาคม ๓ ฉบับ) เพื่อรองรับการดำเนินงาน Single Window Inspection และ Single Stop Inspection

๖) สนับสนุนการพัฒนาเมืองชายแดนที่มีศักยภาพเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มุกดาหาร หนองคาย ตาก เชียงราย สระแก้ว กาญจนบุรี โดยส่วนใหญ่จะเป็นเมืองชายแดนที่อยู่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจของประเทศ GMS ผ่านเวที Economic Corridor Forum (ECF)

๗) การพัฒนาฐานการผลิตและการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ในเรื่องนี้ ไทยได้เตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฝั่งตะวันตก เชื่อมโยงเมียนมาร์ เพื่อสนับสนุนฐานเศรษฐกิจใหม่ของอนุภูมิภาคที่เมืองทวาย และได้สนับสนุนให้พื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเป็นฐานอุตสาหกรรมใหม่ของไทยเพื่อเชื่อมโยงการผลิตกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในภูมิภาค สำหรับอุตสาหกรรมมูลค่าสูง อาทิ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์

๘) กรมการค้าต่างประเทศมีแผนที่จะจัดตั้งสำนักงานการค้าต่างประเทศเพิ่มเติม จำนวน ๓ แห่ง ในปี ๒๕๕๕ ได้แก่ มุกดาหาร ศรีสะเกษ และตาก จากเดิมที่มีการจัดตั้ง ๖ แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย หนองคาย สระแก้ว ชลบุรีและสงขลา ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการในพื้นที่จังหวัดชายแดนให้ได้รับความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

๙) การขับเคลื่อนและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๓ อนุมัติในหลักการแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดและเห็นชอบการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจแม่สอด ทั้งนี้ เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๕ คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ โดยเห็นชอบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อเสนอคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน ๓ สถาบัน (กกร.) เรื่องการเร่งรัดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลัง เร่งรัดการพิจารณาร่างกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศไทย โดยรวมถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

๑๐) การประชุมสุดยอดผู้นำ ๖ ประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Summit) ครั้งที่ ๔ ณ กรุงเนปิดอร์ระหว่างวันที่ ๑๙-๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๔ ผลการประชุม ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้เป็นแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของโครงข่ายโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค เช่น ถนน การเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางรถไฟ และสะพานข้ามแม่น้ำโขงภายในอนุภูมิภาค เป็นต้น

#### ๔.๒.๔ ข้อเสนอแนะการขยายผลประโยชน์ทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน

การก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงหลายประการ ซึ่งธุรกิจไทยต้องปรับตัวและเตรียมพร้อม ทั้งนี้ ภาครัฐจำเป็นต้องมีการปรับปรุงระบบการทำงานเพื่อเอื้อให้ภาคเอกชนสามารถแข่งขันได้ดีขึ้น และเพื่อให้ประเทศไทยคงความเป็นประเทศชั้นนำของอาเซียน การปรับตัวนั้นต้องเกิดขึ้นทั้งในเชิงรุกและเชิงรับ โดยประเทศไทยไม่สามารถมองข้ามการเข้ามารุกของทุนอาเซียนได้ เพราะหากพิจารณาในด้านของการลงทุน ประเทศไทยมีความน่าสนใจลงทุนค่อนข้างสูง มีปัจจัยแวดล้อมที่เป็นมิตรต่อผู้ลงทุนต่างประเทศค่อนข้างมาก โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในอาเซียนอีกหลายประเทศ ทั้งยังมีฐานประชากรที่มีรายได้เฉลี่ยค่อนข้างสูง มีกำลังซื้อที่ดี จึงเป็นที่หมายปองของนักลงทุน ทั้งในอาเซียนและนอกกลุ่มอาเซียน ธุรกิจไทยจึงต้องเตรียมรับมือกับการแข่งขันที่จะเพิ่มขึ้น ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ มีข้อเสนอแนะการปรับตัวของทุกภาคส่วนทั้งเชิงรุกและเชิงรับ เพื่อการขยายประโยชน์และรับมือกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนี้

##### ๑) ข้อเสนอแนะในเชิงรุก

- สมควรให้จังหวัดที่ได้พิจารณาความเหมาะสมในการเปิดจุดผ่านแดน หรือยกระดับด่านเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร หากเห็นว่าพื้นที่ใดมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ควรมีแนวทางผลักดันหรือพัฒนาให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจะเกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจกับทั้งสองฝ่ายในอนาคต

- พัฒนาด่านชายแดนให้มีมาตรฐานเดียวกัน ให้มีการบริหารจัดการแบบ One Stop Service พัฒนาระบบ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า (National Single Window) ตลอดจนการนำเอาพิกัดระบบฮาร์โมนิซ์อาเซียนมากำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติสินค้า ซึ่งจะทำให้การเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปด้วยความรวดเร็ว และยกเลิกประกาศและกฎระเบียบกระทรวงพาณิชย์ที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการค้าชายแดน เพื่อให้เกิดความสะดวกและประโยชน์ต่อการค้าชายแดนร่วมกัน

- อุตสาหกรรมของไทยสามารถแสวงหาวัตถุดิบและปัจจัยการผลิตที่มีคุณภาพมากขึ้น และมีราคาต่ำกว่าได้ จากประเทศอื่นในกลุ่มอาเซียนที่มีวัตถุดิบและปัจจัยในการผลิต เช่น อินโดนีเซีย มีถ่านหิน น้ำมัน และฐานประชากรขนาดใหญ่ สเปน.ลาว มีพลังงานไฟฟ้าจากน้ำ ไม้ และทองแดง เมียนมาร์ มีก๊าซ ไม้ ยาง แร่ธาตุ และหินอัญมณี ฟิลิปปินส์ มีไม้ ทองแดง และฐานประชากรขนาดใหญ่ เวียดนาม มีน้ำมัน พืชผลเกษตร และฐานประชากรขนาดใหญ่ บรูไน มีน้ำมัน

และมีฐานทุนสูง ดังนั้น ภาคเอกชนและภาครัฐควรศึกษาแหล่งทรัพยากร วัตถุประสงค์ เพื่อการขยายประโยชน์จากการเชื่อมโยงในภูมิภาคต่อไป

- ภาคธุรกิจควรมีข้อมูลรสนิยมของผู้บริโภค ข้อมูลตลาด รวมถึงศักยภาพในการลงทุนในกลุ่มประเทศอาเซียนแต่ละประเทศเพิ่มเติม ก็จะสามารถเจาะตลาดได้มากขึ้น ขยายสาขาไปตั้งร้านค้าของตนเองเพิ่มขึ้น ซึ่งหากตลาดใหญ่มากพอ อาจขยายฐานการผลิตไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียนได้ด้วย ซึ่งเบื้องต้นภาครัฐอาจจะเป็นฝ่ายที่จะช่วยทำการศึกษาดูแล พฤติกรรมผู้บริโภค รสนิยม โอกาสในการทำธุรกิจและการลงทุนในแต่ละประเทศ เป็นข้อมูลเชิงลึกกว่าปัจจุบัน จะเป็นการช่วยลดต้นทุนและส่งเสริมการค้าการลงทุนให้แก่ภาคเอกชนได้มาก

- ภาคธุรกิจของไทยควรศึกษาในการมองว่าธุรกิจของตนควรจะอยู่จุดไหนในการเลือกจุดที่มีต้นทุนต่ำสุดและได้ประโยชน์สูงสุด ซึ่งอาจเป็นการย้ายฐานการผลิต โดยสามารถย้ายไปยังแหล่งวัตถุดิบ หรือแหล่งที่มีแรงงานที่ถูกกว่า รวมไปถึงการมองสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับ เช่นในกลุ่มประเทศ CLMV อาจใช้เป็นฐานในการส่งออกนอก AEC โดยใช้ประโยชน์จากสถานะ Least Developed Countries : LCDs ของประเทศดังกล่าว

- ภาคธุรกิจไทยควรคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และชุมชนของประเทศเพื่อนบ้านที่เข้าไปทำการค้าและการลงทุน

- ภาครัฐต้องใส่ใจที่ต่างประเทศที่อยู่ในทำเลที่เป็นศูนย์กลางของอาเซียนให้เป็นประโยชน์ โดยการสร้างการเชื่อมโยงและพัฒนาระบบการขนส่ง คมนาคม ให้ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และคงทน ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการพัฒนาร่วมกันเพื่อการเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ

- ภาคการเงินไทยควรมีความพร้อมในการก้าวสู่ประชาคมอาเซียน ซึ่งปัจจุบันภาคบริการทางการเงินไทยมีการพัฒนาเป็นอันดับสาม รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย ทั้งนี้ภาคการเงินของไทยยังเน้นในระบบธนาคารมากกว่าการขยายประโยชน์จากตลาดทุนและตราสารหนี้ ธนาคารพาณิชย์ควรมีการศึกษาครอบคลุมถึงกลยุทธ์ในการบุกตลาดอาเซียนรวมทั้งประเทศอื่นๆ ที่มีศักยภาพ ในการเปิดสาขา หรือการร่วมทุนกับธนาคารท้องถิ่น โดยในระยะแรกภาครัฐต้องให้การสนับสนุนผลักดัน ซึ่งเมื่อธนาคารมีความแข็งแกร่งในการบุกตลาดต่างประเทศ แล้วภาคธนาคารจะเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญในการผลักดันการค้าและการลงทุนในต่างประเทศให้แก่ภาคธุรกิจของไทย ซึ่งจะมีศักยภาพในการนำหรือให้ข้อมูลเชิงลึกการค้าการลงทุนในตลาดนั้นๆ ได้ดีกว่าภาครัฐ

## ๒) ข้อเสนอแนะในเชิงรับ

- อุตสาหกรรมของไทยต้องเน้นการใช้เทคโนโลยีให้มากขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรมที่ปัจจุบันยังใช้แรงงานในสัดส่วนที่สูง นอกจากนี้รัฐบาลควรส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา(R & D) ให้มากขึ้น ซึ่งปัจจุบันไทยยังมีการลงทุนด้านนี้น้อยมากเพียงร้อยละ ๐.๒๔ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ขณะที่ต่างประเทศอยู่ที่ร้อยละ ๒-๔

- การทบทวนการปรับโครงสร้างทางภาษีให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อการแข่งขันและมีเสถียรภาพ เนื่องจากภาษีของประเทศไทยอยู่ในระดับสูง ทำให้การแข่งขันในการดึงดูดนักลงทุนลดลง และเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพในการจัดเก็บให้ดีขึ้น

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่เพียงพอและเพิ่มศักยภาพให้แก่ประเทศ โดยเฉพาะการคมนาคมทางรถไฟซึ่งรวมถึงการสร้างรถไฟความเร็วสูง รวมไปถึงการพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ และส่งเสริมการใช้ระบบรถไฟในการขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมมายังท่าเรือ หรือการขนส่งสินค้าไปยังที่ต่างๆ ทั้งนี้ระบบรถไฟจะเป็นตัวเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจที่สำคัญในภูมิภาค และเป็นสิ่งสำคัญยิ่งต่อการลดต้นทุนการขนส่งเพื่อเพิ่มศักยภาพของการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมไทย

- ธุรกิจไทยจำเป็นต้องปรับตัว ควบคุมต้นทุน และสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยเฉพาะธุรกิจที่ใช้แรงงานในสัดส่วนสูง เพราะแม้กระทั่งแรงงานต่างด้าวก็เริ่มหายาก ในประเด็นนี้ หากภาครัฐจะเข้ามาช่วยจัดการเรื่อง work permit ให้เป็นระบบ ง่าย มีประสิทธิภาพ และไม่ก่อให้เกิดต้นทุนที่สูงต่อผู้จ้างงาน ก็จะทำให้ภาคธุรกิจ สามารถปรับตัวรับการการแข่งขันได้ดีขึ้น มิฉะนั้น ภายใน ๕ ปีนี้ กิจการที่ใช้แรงงานเป็นสัดส่วนสูง อาจจะต้องย้ายไปประเทศอื่นทั้งหมด

- แรงงานไทยสมควรที่จะได้รับการฝึกฝนใหม่ หรือฝึกฝนเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ให้สามารถแข่งขันด้านแรงงานและพัฒนาสินค้าและบริการให้มีมูลค่าและประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงภาครัฐต้องจัดการดูแลอาชีพที่ขาดแคลน โดยการให้ข้อมูลแก่แรงงานรุ่นใหม่ ให้เลือกเรียนในสาขาที่ตลาดแรงงานมีความต้องการสูง

- ธุรกิจไทยต้องพยายามรักษาฐานลูกค้าเดิมให้เหนียวแน่น โดยเน้นหลัก “ความคุ้มค่า” หรือ “Value for Money” อาศัย คุณภาพ รูปแบบ และความเชื่อถือได้ (Reliability) เป็นหลัก โดยพยายามให้ราคายุติธรรมและแข่งขันได้

.....

ภาคผนวก ก

## ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้บริหารจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มาให้ข้อมูลและข้อคิดเห็น

หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มาให้ข้อมูลและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นต่าง ๆ กับคณะอนุกรรมการฯ ระหว่างเดือนธันวาคม ๒๕๕๔ - มิถุนายน ๒๕๕๕ จำนวน ๑๙ หน่วยงาน แบ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ ๑๘ หน่วยงาน และหน่วยงานภาคเอกชน ๑ หน่วยงาน ดังนี้

**ครั้งที่ ๑ วันศุกร์ที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๔**

กรมศุลกากร

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| ๑. นางกรศิริ พิณรัตน์    | รองอธิบดี                               |
| ๒. นางกาญจนา สุวานิช     | ผู้อำนวยการส่วนพิธีการศุลกากร           |
| ๓. นายอนันต์ สิทธิฤทธิ์  | ผู้อำนวยการส่วนคดีอุทธรณ์และเปรียบเทียบ |
| ๔. นายธวัช เฟ่งพินิจ     | นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ              |
| ๕. นางสาวอภิญา ปัญญาชีวะ | นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ               |
| ๖. นางสาวฐานี ฐระพ้อคำ   | นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ             |

กรมส่งเสริมการส่งออก

- |                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| ๑. นางอัญชลี พรหมนารท   | รองอธิบดี                 |
| ๒. นายสมเด็จ สุขสมบูรณ์ | ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ         |
| ๓. นางสาวพัชชา วุฒิพงศ์ | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ |
| ๔. นายนิษณะ ทวีพาณิชย์  | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ |

กรมการค้าต่างประเทศ

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| ๑. นางปราณี ศิริพันธ์      | รองอธิบดี                                    |
| ๒. นายภาชิต พุ่มชูศรี      | ผู้อำนวยการสำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน |
| ๓. นางมาลินี หาญบุญทรง     | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ                    |
| ๔. นางสาวจารุมน วณิชสุวรรณ | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ                    |

**ครั้งที่ ๒ วันศุกร์ที่ ๖ มกราคม ๒๕๕๕**

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

- |                           |           |
|---------------------------|-----------|
| - นายวีระชัย นพสุวรรณวงศ์ | รองอธิบดี |
|---------------------------|-----------|

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

- |                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| ๑. นายโชคดี แก้วแสง        | รองเลขาธิการ                   |
| ๒. นางนุชพันธ์ กฤษณามระ    | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ |
| ๓. นางสาวมาลัย กรแก้วสมนึก | นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ      |

**ครั้งที่ ๓ วันศุกร์ที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๕****ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย**

- |                                |   |
|--------------------------------|---|
| ๑. นายโสฬส สาครวิศวะ           | กรรมการผู้จัดการธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย |
| ๒. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ผู้บริหารกลุ่มกลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ ๓      |
| ๓. นางสาวนิตา เลหาสมบุรณ์      | ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาการผู้บริหารฝ่ายฝ่ายกลยุทธ์สาขาต่างประเทศ       |

**ครั้งที่ ๔ วันจันทร์ที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕****จังหวัดแม่ฮ่องสอน**

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| ๑. นางนฤมล ปาลวัฒน์          | ผู้ว่าราชการจังหวัดแม่ฮ่องสอน                           |
| ๒. นายชัชพลศิลป์ ประเสริฐศรี | รักษาราชการหัวหน้าสำนักงานจังหวัดแม่ฮ่องสอน             |
| ๓. นางสาวเยาวเรศ แซ่ไคว่     | พาณิชย์จังหวัดแม่ฮ่องสอน                                |
| ๔. นายชยุต จิตดำรงสุนทร      | ปลัดอำเภอหัวหน้าศูนย์สั่งการชายแดนไทยกับประเทศเมียนมาร์ |
| ๕. นายชัยฤทธิ์ แพทย์สมาน     | นายด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน                                |
| ๖. นายศักดิ์ชัย สุภาษา       | นายกเทศมนตรีตำบลขุนยวม                                  |
| ๗. นายธนิต ไทยตรง            | ประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน                         |

**ครั้งที่ ๕ วันจันทร์ที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕****กรมทางหลวง**

- |                      |   |
|----------------------|---|
| ๑. นายเหม ไ้วศิริ    | ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน                            |
| ๒. นายชยธันว์ พรหมศร | ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ |
| ๓. นายพาริส่า จันนัย | วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ                           |

**สำนักงานเลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ**

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| ๑. นายวีระ อไรรัตน์     | ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านปัญหาความมั่นคงข้ามชาติ |
| ๒. นายเกษม ทวีปัญญาสกุล | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ        |

**กองการต่างประเทศ**

- |                     |  |
|---------------------|--|
| - นายสิงห์ สุขวัจน์ | รักษาการแทนผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ |
|---------------------|--|

**ครั้งที่ ๖ วันศุกร์ที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๕****สำนักงานเลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ**

- |                         |                                       |
|-------------------------|---------------------------------------|
| ๑. นายอนุสิษฐ์ คุณากร   | รองเลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ     |
| ๒. นายเกษม ทวีปัญญาสกุล | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ |

กรมกิจการชายแดน กระทรวงกลาโหม

- พลตรี รัตนชัย สุวรรณเทศ

กรมทางหลวง

๑. นายเหม ไ้วศิริ
๒. นางพาริส่า จันนัย
๓. นายกานต์ สีนสีบผล
๔. นายกรีธา เดชพิณ

ผู้ทรงคุณวุฒิ กองบัญชาการกองทัพไทย

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน  
 วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ  
 วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ  
 วิศวกรโยธาปฏิบัติการ

ครั้งที่ ๗ วันพฤหัสบดีที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๕จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

๑. นายวีระ ศรีวัฒนตระกูล
๒. นายสมชาย ลีम्मณี
๓. นายชัยยุทธ คำคุณ
๔. นายทวี บุญอำนวย
๕. นายอุดมเดช คนสมบุรณ์
๖. นายปรีดา สุขใจ
๗. นางนิลวรรณ เรืองสวัสดิ์
๘. นายณรงค์พงศ์ โพธิสมบัติ
๙. นายโชติ โชติชยากร

ผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์  
 พาณิชยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์  
 นายด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์  
 อุตสาหกรรมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์  
 เกษตรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์  
 ป้องกันจังหวัดประจวบคีรีขันธ์  
 แทนประธานหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์  
 แทนประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์  
 ที่ปรึกษาหอการค้าและสภาอุตสาหกรรมจังหวัด  
 ประจวบคีรีขันธ์

บริษัท สหวิริยาสตีลอินดัสตรี จำกัด (มหาชน)

- นายชัยภัทร เขมาภิรักษ์

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด  
 ในฐานะผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่  
 บริษัท สหวิริยาสตีลอินดัสตรี จำกัด (มหาชน)

ครั้งที่ ๘ วันศุกร์ที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕กรมศุลกากร

๑. นางอัจฉรา สงวนพงศ์
๒. นางกาญจนา สุวานิช

ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานพิธีการและ  
 ราคาศุลกากร  
 ผู้อำนวยการส่วนพิธีการศุลกากร

สำนักงานเลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ

๑. นายอนุสิษฐ คุณากร
๒. นายเกษม ทวีปัญญาสกุล

รองเลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ  
 นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ

กองการต่างประเทศ

- นายชิงชัย แสงอินทร์

หัวหน้ากลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน

กรมการปกครอง

๑. นายชัยพงษ์ เอมะสุวรรณ
๒. เรือโท ภัทรชัย ชันธหิรัญ

ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคง  
หัวหน้ากลุ่มกิจการชายแดน  
สำนักกิจการความมั่นคงภายใน

ครั้งที่ ๙ วันศุกร์ที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕จังหวัดตาก

๑. นายสุริยะ ประสาทบัณฑิต
๒. นายสง่า เก่งทอง
๓. นายพลิชฐ์ พรหมภักดี

ผู้ว่าราชการจังหวัดตาก  
รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดตาก  
ผู้ช่วยพาณิชย์จังหวัดตาก

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑. นายไพโรจน์ โพธิวงศ์
๒. นางสาวสิริมา โต๊ะมีนา

ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผน  
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

๑. นางสาวปราณี นันทเสนามาตร์
๒. นางสาววรรรณ วุฒิวิชัย
๓. นางสาวกฤตชญาภัก อุ่นเสรี

ผู้อำนวยการสำนักพัฒนามาตรฐาน  
ผู้อำนวยการส่วนพัฒนาความร่วมมือภาคเอกชน  
และกิจการพิเศษ  
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

ครั้งที่ ๑๐ วันจันทร์ที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕จังหวัดสระแก้ว

๑. นายชัย กิตตินภดล
๒. นางสาวจันทร์เพ็ญ สอนสมสุข
๓. นายอวยชัย กุลทิพย์มนตรี

รองผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว  
พาณิชย์จังหวัดสระแก้ว  
นายด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ครั้งที่ ๑๑ วันศุกร์ที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๕สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๑. นางวาสนา มุทุตานนท์
๒. นางสาวสิริพร นาคเจ้า

รองเลขาธิการ  
นักวิชาการส่งเสริมการลงทุนชำนาญการ

กรมการค้าต่างประเทศ

๑. นายภาชิต พุ่มชูศรี
๒. นายไพโรจน์ ประถมวัฒน์
๓. นายธีรวุฒิ พิศาลบุตร
๔. นางสาวกนกพรรณ พงศ์อารยะ
๕. นางสาวสมทรง ช่อนกลิ่น

ผู้อำนวยการสำนักความร่วมมือและการลงทุน  
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ  
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ  
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ  
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

- |                                 |                                  |
|---------------------------------|----------------------------------|
| ๑. นายพีรเมศร์ วุฒิธรเนตริภักซ์ | รองผู้อำนวยการ                   |
| ๒. นางสาวหทัยทัต มหาสุคนธ์      | ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน     |
| ๓. นางสาวดาริวรรณ เปรมภูมิเวทย์ | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน |

\*\*\*\*\*

**ภาคผนวก ข**

## ภาคผนวก ข

ผลการศึกษาดูงานโอกาสและศักยภาพของจังหวัดแม่ฮ่องสอนต่อการเปิดจุดผ่านแดน  
ถาวรเพื่อขยายการค้ากับสหภาพเมียนมาร์

ชรินทร์ หาญสืบสาย

รองประธานคณะกรรมการธิการเศรษฐกิจ

การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา

คณะกรรมการธิการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา ได้เดินทางไปศึกษาดูงานการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ เพื่อศึกษาภูมิประเทศและศักยภาพของจุดผ่อนปรนห้วยตันนุ่น ที่ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม และจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน ที่ตำบลผาป่อง อำเภอเมือง ว่ามีความเหมาะสมที่จะยกฐานะขึ้นเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้หรือไม่ ณ จุดผ่อนปรนทั้งสองแห่งนี้ คณะของคณะกรรมการได้รับการต้อนรับอย่างยิ่ง จากผู้ว่าราชการจังหวัดแม่ฮ่องสอน และข้าราชการที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทหาร ตำรวจนายกเทศมนตรี พาณิชย์จังหวัดและหอการค้าของจังหวัด ซึ่งได้ร่วมกันบรรยายสรุปถึงสถานการณ์การค้าชายแดนระหว่างจังหวัดแม่ฮ่องสอนกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรค ซึ่งจากข้อมูลที่ได้รับและจากการปรึกษาหารือร่วมกันกับทางจังหวัดและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย สามารถสรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงานครั้งนี้ ได้ดังนี้

## ๑. จุดผ่อนปรนห้วยตันนุ่น

- ในการประชุมคณะรัฐมนตรีสัญจรครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ ที่จังหวัดเชียงใหม่เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๕ คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน (กรอ.) ได้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในการยกระดับจุดผ่อนปรนห้วยตันนุ่นจังหวัดแม่ฮ่องสอนเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา ก่อนที่ฝ่ายไทยจะแจ้งความประสงค์ในการขอยกระดับจุดผ่านแดนให้สหภาพเมียนมาร์ทราบ พร้อมทั้งขอทราบความพร้อมของฝ่ายเมียนมาร์ในการยกระดับด้านด้วยเช่นเดียวกัน

- การศึกษาดูงานคณะกรรมการ ณ สถานที่จริงช่วยให้ได้รับทราบศักยภาพ โอกาสและความคุ้มค่าในการยกระดับจุดผ่านแดนห้วยตันนุ่น ซึ่งเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนกลุ่มที่ ๑ (เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน) พร้อมทั้งคาดการณ์การเตรียมความพร้อมในด้านอื่นๆ เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการยกระดับจุดผ่านแดน

## ศักยภาพและโอกาส

- ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ จุดผ่อนปรนห้วยตันนุ่นอยู่ในตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม มีพื้นที่ติดต่อกับบ้านน้ำมาง อำเภอแม่แจ่ม จังหวัดลพบุรี รัฐกะยาของสหภาพเมียนมาร์ โดยมีเทือกเขาแดนลาวเป็นพรมแดน ทั้งนี้ การเดินทางจากห้วยตันนุ่นสามารถตัดตรงสู่เมืองตองอู ด้วยระยะทางเพียง ๒๐๐ กิโลเมตร และจากห้วยตันนุ่นถึงเมืองทันเว ซึ่งเป็นเมืองชายทะเลเมียนมาร์ริมอ่าวเบงกอล ระยะทาง ๔๐๐ กิโลเมตรนอกจากนั้น ห้วยตันนุ่นสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองเนปิดอร์ ซึ่งเป็นเมืองหลวงใหม่ของเมียนมาร์ ด้วยระยะทางประมาณ ๒๒๐ กิโลเมตรเท่านั้น และเมื่อคำนึงถึงการ

เชื่อมโยงกับประเทศในเอเชียใต้และประเทศจีน การเดินทางจากหัวตันนุ่นไปยังเมืองพุกาม ระยะทางเพียงประมาณ ๖๐๐ กิโลเมตร สามารถเดินทางไปยังประเทศบังกลาเทศได้ ในขณะที่จาก หัวตันนุ่นไปมณฑลยูนนานเพียง ๕๘๐ กิโลเมตรก็สามารถเดินทางต่อไปยังอินเดียทาง ตะวันตกและสาธารณรัฐประชาชนจีนฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของเมียนมาร์ได้

- โดยสภาพที่ตั้งของจุดผ่อนปรนหัวตันนุ่น จังหวัดแม่ฮ่องสอนดังกล่าว หากมีการยกระดับ จุดผ่อนปรนเป็นด่านถาวร และมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับ จะช่วยร่นระยะเวลาในการ เดินทางและการขนส่งสินค้าไทยไปยังตอนกลางและทางเหนือของประเทศเมียนมาร์ได้ โดยไม่ต้อง เดินทางเข้ากรุงย่างกุ้ง ซึ่งจะเป็นการเปิดเส้นทางการค้าใหม่จากภาคเหนือของไทยไปยังตลาด ภาคเหนือของเมียนมาร์ และยังคงช่วยสร้างโอกาสในการเชื่อมโยงประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้กรอบอนุภูมิภาคทั้ง BIMSTEC และ GMS เข้าด้วยกันด้วย

- นอกจากนั้น จากข้อมูลของจังหวัดแม่ฮ่องสอน ในบรรดาจุดผ่อนปรนตามแนวชายแดน ระหว่างไทย-เมียนมาร์ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน จุดผ่อนปรนหัวตันนุ่นเป็นจุดที่รัฐบาลเมียนมาร์ได้มีการ เจริญจากกลุ่มชาติพันธุ์มาบ้างแล้ว และตั้งแต่เดือนธันวาคม ๒๕๕๔ เป็นต้นมา ไม่ปรากฏว่า มีการสู้รบตามแนวชายแดนบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นไปได้สูงที่รัฐบาลเมียนมาร์ไม่มีความ กังวลมากนักในการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนบริเวณที่ติดต่อกับจุดผ่อนปรนหัวตันนุ่น

- พื้นที่ชายแดนสหภาพเมียนมาร์ที่ติดต่อกับจุดผ่อนปรนหัวตันนุ่น คือ บ้านน้ำมวง ของรัฐคะยา ซึ่งพื้นที่อุดมสมบูรณ์ ประชาชนมีรายได้จากภาคเกษตรและไม่มีปัญหาการขัดแย้งระหว่างชน กลุ่มน้อย ทำให้เศรษฐกิจดี มีความต้องการซื้อสินค้าไทยมากและประชาชนทั้งสองฝ่ายมีการ เดินทางไปมาหาสู่กันมานาน อีกทั้งเมื่อพ้นจากชายแดนไทยไปอีกไม่ถึง ๑๐ กิโลเมตรก็เป็นที่ตั้งของ ชุมชนชาวเมียนมาร์ ซึ่งเท่ากับพื้นที่เชื่อมโยงทั้งสองประเทศมีการติดต่อกันในลักษณะประชาชนต่อ ประชาชน (people-to-people connectivity) อยู่ก่อนแล้ว ดังนั้น จึงมีโอกาสสูงที่จะขยาย การค้าระหว่างกันได้เพิ่มขึ้น หากมีการยกระดับจุดผ่อนปรนหัวตันนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร ปัจจุบันผู้ค้าขายทั้งสองฝ่ายต้องการจะขยายปริมาณการค้าให้เพิ่มมากขึ้น แต่เนื่องจากจุดผ่อนปรน หัวตันนุ่นมีเวลาที่เปิดด่านค้าขายเพียงสัปดาห์ละ ๑ วัน ทำให้มูลค่าการค้ายังไม่มากที่ผ่านมา การค้าขายเป็นเพียงการค้ารายย่อย สินค้าที่นำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรและปศุสัตว์ เช่น โค กระบือมีชีวิตพริกแห้งใบตอง-ปาล์มมันวงล้อเกวียนและเทียนไข ในขณะที่สินค้าส่งออกของไทย ได้แก่ น้ำอัดลมเสื้อผงซุสขนผงซั๊กพอรถจักรยานยนต์เก่าใช้แล้วและแป้งข้าวเหนียว โดยมูลค่า รวมในปี ๒๕๕๔ มีมูลค่า ๖.๑๖ ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๓ ถึง ๔.๙๒ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม มูลค่าการค้าที่แท้จริงน่าจะสูงกว่านี้มาก

### อุปสรรค

- เส้นทางคมนาคมซึ่งเชื่อมจากอำเภอขุนยวมไปยังชายแดนจุดผ่อนปรนหัวตันนุ่นฝั่งไทย ยังมีความยากลำบาก เป็นดินลูกรังและมีสภาพภูเขาสูงชัน เป็นระยะทางประมาณ ๒๐ กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม โดยที่มีเส้นทางของพื้นที่อยู่แล้ว จึงมีความเป็นไปได้ในการปรับปรุงเส้นทางให้ดีขึ้น โดยอาจของบประมาณจากภาครัฐในการปรับปรุง

- เส้นทางคมนาคมทางถนนเชื่อมโยงจากจังหวัดเชียงใหม่มาสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีสภาพทางโค้งมากกว่า ๑,๘๐๐ โค้ง แม้ว่าสภาพถนนค่อนข้างดี แต่ก็ไม่สะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้า ทั้งนี้ มีแนวคิดในการสร้างอุโมงค์เพื่อเชื่อมโยง ๒ จังหวัดซึ่งต้องผ่านพื้นที่อนุรักษ์ลุ่มน้ำ 1A จึงอาจมีความเป็นไปได้ยาก ดังนั้น รัฐบาลจะต้องเร่งพิจารณาหาแนวทางที่เป็นไปได้ในการเชื่อมโยงจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจสำคัญเพื่อเชื่อมต่อกับสหภาพเมียนมาร์ โดยแม่ฮ่องสอนมิใช่เพียงทางผ่านของสินค้าและการเดินทางเท่านั้น

- เส้นทางคมนาคมในเมียนมาร์มีสภาพทรุดโทรม ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าจากแนวชายแดนฝั่งไทยเมื่อข้ามไปยังเมียนมาร์ หมู่บ้านแรก คือ บ้านน้ำมวง บ้านกลาง อำเภอแม่แจ่ม สภาพเส้นทางขรุขระและเป็นถนนลูกรังตลอด ทำให้มีความยากลำบากในการขนส่งสินค้า จากอำเภอแม่แจ่ม ไปจนถึงจังหวัดลอยก่อ ระยะทาง ๑๘๐ กิโลเมตร ต้องใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์ประมาณ ๑๑ ชั่วโมง

## ๒. จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน

จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดินเป็นจุดค้าขายอีกจุดหนึ่งที่คณะของคณะกรรมการ ได้มีโอกาสไปเยี่ยมชม ซึ่งหากพิจารณาเฉพาะเส้นทางในการเดินทางในฝั่งไทย พบว่าสภาพถนนดีกว่าเส้นทางจากตัวเมืองขุนยวมไปยังจุดผ่อนปรนห้วยตันนุ่น แต่โดยที่จุดผ่อนปรนในพื้นที่ดังกล่าวในปัจจุบันยังมีปัญหาความกังวลในเรื่องความมั่นคงตามแนวพื้นที่ของฝ่ายเมียนมาร์ ซึ่งยังคงมีการสู้รบกันระหว่างทหารรัฐบาลเมียนมาร์ชนกลุ่มน้อยในบริเวณชายแดนที่ใกล้กับจุดผ่อนปรนน้ำเพียงดิน การที่จะยกฐานะเป็นจุดผ่านแดนถาวรอาจจะยังไม่เหมาะสมนักในขณะนี้ อย่างไรก็ตามสภาพภูมิประเทศและสิ่งแวดล้อมในบริเวณจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดินรวมทั้งความสะดวกของเส้นทางคมนาคมจากตัวเมืองแม่ฮ่องสอนไปยังจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดินทำให้มีโอกาสที่จะพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ของจังหวัดแม่ฮ่องสอนได้

### ทิศทางและแนวโน้มการพัฒนา

- การยกระดับจุดผ่อนปรนห้วยตันนุ่นเป็นด่านถาวรจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย เนื่องจากเป็นการเพิ่มโอกาสในการรุกขยายตลาดสินค้าและบริการ และเป็นการเตรียมความพร้อมของไทยในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ ด้วยการใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งของไทย ที่มีจุดชายแดนเชื่อมโยงกับเมืองสำคัญต่างๆ โดยเฉพาะเมืองหลวงใหม่ของเมียนมาร์ รวมทั้งใช้ความได้เปรียบจากความเป็นญาติมิตรของผู้ค้าไทยและเมียนมาร์บริเวณชายแดนที่มีการติดต่อธุรกิจการค้าต่อเนื่องกันมาเป็นเวลานาน

- การยกระดับจุดผ่อนปรนห้วยตันนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวรเพื่อขยายเส้นทางการค้าใหม่ จำเป็นต้องมีการเจรจาความตกลงร่วมกันระหว่างรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์และไทย เพื่อให้ทั้ง ๒ ประเทศพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างกัน รวมทั้งเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านถาวร เช่น การพัฒนาระบบการชำระเงิน การจัดตั้งด่านศุลกากร และการตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การเปิดจุดผ่านแดนถาวรเป็นประโยชน์กับทั้ง ๒ ประเทศอย่างแท้จริง

\*\*\*\*\*

ภาคผนวก ค

## ภาคผนวก ค

### ภาพการศึกษาดูงานในต่างจังหวัด

#### ๑. ภาพการศึกษาดูงานการค้าชายแดน ณ จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

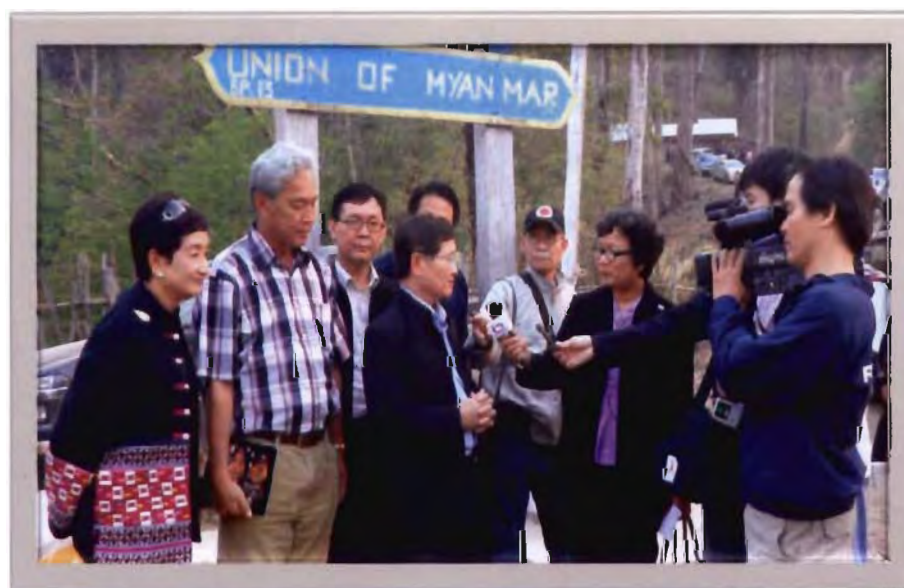
คณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน นำโดย นายชินทร์ หาญสืบสาย ประธานคณะอนุกรรมการฯ พร้อมด้วยคณะซึ่งประกอบด้วย สมาชิกวุฒิสภาบางส่วน อนุกรรมการ และที่ปรึกษา ได้ลงพื้นที่ไปดูงาน ณ ด้านชายแดนไทย – เมียนมาร์ บริเวณจุดผ่อนปรน ห้วยต้นนุ่น อำเภอขุนยวม และด้านชายแดนน้ำเพียงดิน อำเภอเมือง จ.แม่ฮ่องสอน เพื่อศึกษาศักยภาพในการยกระดับจุดผ่อนปรนทั้ง ๒ ด้านเป็นด่านพรมแดนถาวร ณ จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕



คณะอนุกรรมการฯ ลงพื้นที่ศึกษาดูงานการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ณ บริเวณจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่น ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕



คณะอนุกรรมการฯ ลงพื้นที่ศึกษาดูงานการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน  
ณ บริเวณจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่น ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕



คณะอนุกรรมการฯ ลงพื้นที่ศึกษาดูงานการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน  
ณ บริเวณจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕



คณะอนุกรรมการฯ ลงพื้นที่ศึกษาดูงานการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน  
ณ บริเวณจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

๒. ภาพการศึกษาดูงานการค้าชายแดน ณ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระหว่างวันที่ ๒๐ - ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕

คณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา นำโดย นายชรินทร์ หาญสีบสาย รองประธานคณะกรรมการฯ และประธานคณะอนุกรรมการและคณะ ได้ลงพื้นที่ดูงานท่าเรือประจวบ และด่านชายแดนไทย - เมียนมาร์ บริเวณด่านสิงขร ณ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระหว่างวันที่ ๒๐ - ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕



คณะอนุกรรมการฯ ลงพื้นที่ดูงานและรับฟังบรรยายการดำเนินงานของท่าเรือประจวบ เมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๕



คณะอนุกรรมการฯ ลงพื้นที่ สํารวจบริเวณท่าเรือประจวบ เมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๕



คณะอนุกรรมการฯ ฟังการบรรยายความพร้อมการยกระดับด้านชายแดนไทย -เมียนมาร์ บริเวณด่านสิงขรเพื่อยกระดับเป็นด่านถาวร ที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ วันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๕



คณะอนุกรรมการฯ มอบของที่ระลึกแก่ นายวีระ ศรีวัฒนตระกูล ผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์



คณะอนุกรรมการฯ เดินทางลงพื้นที่ศึกษาดูงาน การค้าของหมู่บ้านมุดตอง สหภาพเมียนมาร์  
เมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๕

\*\*\*\*\*

ภาคผนวก ง



## คำสั่ง

คณะกรรมการการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา

ที่ อ ๑๐ /๒๕๕๔

เรื่อง ตั้งคณะอนุกรรมการศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทย  
กับประเทศเพื่อนบ้าน

การที่ประเทศไทยจะต้องเตรียมตัวเปิดรับต่อการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจการค้า การลงทุน ถือเป็นกลไกเชื่อมโยงที่สำคัญ โดยเฉพาะ การให้ความสำคัญกับประเทศเพื่อนบ้านต่อการพัฒนาการค้าและการลงทุน แม้ว่าภาครัฐเองจะต้องทำหน้าที่หลักในการอำนวยความสะดวกในด้านการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน อาทิ ถนน รถไฟ ท่าเรือ ด้านศุลกากร หรือการให้บริการข้ามแดนต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานต่าง ๆ อาจมีข้อจำกัด หรือเกิดปัญหา อุปสรรค เนื่องจากหลายเหตุหลายปัจจัยที่อาจเกิดจากในระดับพื้นที่ ระดับจังหวัด ระดับภูมิภาคหรือระดับนโยบายของรัฐบาล

นอกจากนี้ การดำเนินงานภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ ต้องได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติที่ถือเป็นพลังขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจที่สำคัญ โดยเฉพาะการค้า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน ภาคเอกชนจะมีวิสัยทัศน์ทางธุรกิจ ทราบถึงความเป็นไป ความก้าวหน้า ปัญหา อุปสรรค ต่อการสร้างความร่วมมือและเรียนรู้วิธีการพัฒนาการค้า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างดี

คณะกรรมการการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา เล็งเห็นว่าหากได้มีการศึกษาติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้า การลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ผลการศึกษานี้จะเป็นประโยชน์ที่แสดงให้เห็นถึงสถานะการดำเนินงาน ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ในระดับพื้นที่และระดับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำเป็นรายงานเพื่อนำเสนอนโยบายต่อรัฐบาลในการแก้ไข ปรับปรุง กฎ ระเบียบ งบประมาณหรือการดำเนินงาน อันจะส่งผลต่อการสนับสนุนและผลักดันให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความเชื่อมโยงในภูมิภาคนี้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

อาศัยอำนาจแห่งข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๘๗ คณะกรรมการการจึง  
มีมติ ดังต่อไปนี้

### ๑. แต่งตั้งอนุกรรมการ ประกอบด้วย

๑.๑ นายชินทร์ หาญสืบสาย

เป็นประธานคณะอนุกรรมการ

๑.๒ นายสมบุญ งามลักษณ์

เป็นรองประธานคณะอนุกรรมการ

๑.๓ นายพิชัย อุตมาภินันท์

เป็นอนุกรรมการ

๑.๔ นายจุฬา สุขมานพ

เป็นอนุกรรมการ

๑.๕ นางอัญชญา วิทยาธรรมธัช	เป็นอนุกรรมการ
๑.๖ นางสาวนิธิตี มานิตกุล	เป็นอนุกรรมการ
๑.๗ นางณัฐภา วสุรัตน์	เป็นอนุกรรมการ
๑.๘ นายธรรมบุญ ศรีวัลย์	เป็นอนุกรรมการ
๑.๙ นางผุสดี พลสารัมย์	เป็นอนุกรรมการ
๑.๑๐ นางสาวลีนา พงศ์พฤษา	เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

## ๒. ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ ประกอบด้วย

๒.๑ นายบุญชัย โชควัฒนา	เป็นประธานที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๒ ร้อยโท สมศักดิ์ ยมะสมิต	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๓ นายวรเทพ สุภาตุลย์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๔ นายนิยม ไวยรัชพานิช	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๕ นายวีระชัย นพสุวรรณวงศ์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๖ นางสาวพิมพ์กาญจน์ หล่อศิริไพบูลย์	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๗ นางดวงใจ จันทร	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๘ ผู้ช่วยศาสตราจารย์อักษรศรี พานิชสาส์น	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๙ นายวิชิต จิรัฎฐิเจริญ	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๑๐ นายประทีป ตั้งกาญจนาเวฬุกุล	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๑๑ นายศิริชัย กิจจารีก	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๑๒ นายสุเมธ คำวงษา	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๒.๑๓ นางวิทิตา ปัทมวิภาดา	เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ

## ๓. ให้คณะอนุกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- ๓.๑ ติดตามความก้าวหน้า นโยบายและโครงการของภาครัฐไทยที่มีต่อการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้า และการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ๓.๒ รวบรวมปัญหา อุปสรรคที่มีต่อโครงการหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ๓.๓ เยี่ยมชมพื้นที่และรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ๓.๔ ระดมความคิดเห็นจากภาคเอกชนและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องนำเสนอแนวทางต่อภาครัฐในการส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงเศรษฐกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

โดยมีกำหนดระยะเวลาในการดำเนินงาน ๙๐ วัน และให้รายงานผลความคืบหน้าในการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการต่อที่ประชุมคณะกรรมการด้วยเป็นระยะตามสมควร

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๕ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๕



(นายสุวิทย์ เมษสรีกุล)

ประธานคณะกรรมการการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา

คณะผู้รับผิดชอบในการจัดทำรายงาน  
เรื่อง “การศึกษาและติดตามการเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของไทยกับ  
ประเทศเพื่อนบ้าน”

ของ

คณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา

❖ นางสาววารภรณ์ มีเปรมปรีดี

ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ๑

ฝ่ายเลขานุการ

❖ นายพีระพงษ์ รัตนมาลี

วิทยากรเชี่ยวชาญ

❖ นายธีรพงศ์ ทองคำแก้ว

นิติกรปฏิบัติการ

❖ นายวิศวดล พลธานี

นิติกรปฏิบัติการ

❖ นางสาวสายใจ เกษสุวรรณ

นิติกรปฏิบัติการ

❖ นางสาวนันทิพัฒน์ มาศสิระรัตน์

วิทยากรปฏิบัติการ

❖ นางสาวชนิกานต์ ลือดารา

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

❖ นางสาวพนิตตา ธรรมพิดา

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

\*\*\*\*\*

\*กลุ่มงานคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม สำนักกรรมการ ๑\*

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

โทร. ๐๒๘๓๑ ๙๑๖๐-๑



ພິມພ័ក៏ស្ថាប័កការພិមພ័ ស្ថាប័កងារលេខាធិការរួ្តសភា  
ក្រស. ០ ២២៤៤ ១៤៦១, ០ ២២៤៤ ១៧៣៤, ០ ២២៤៤ ១៧៤១-២,  
០ ២៨៣១ ៣៤៧១ - ២ លេខ ០ ២៨៣១ ៣៤៧៤ - ៦