



รายงานการศึกษาระเบียบดีถึงภาพ
ช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย - พม่า

AN ASSESSMENT OF THE POTENTIAL OF PASSES ALONG THAI-MYANMARESE BORDER FOR TRADE AND TRANSPORT



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาสุมาลี สุขदानนท์
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

Transportation Institute Chulalongkorn University

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CU-IR) ธันวาคม 2558

are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.



รายงานการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทาง
การค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า

**The Assessment of the Potential of Passes along
Thai-Myanmarese Border for Trade and Transport**

โดย
สุมาลี สุขदानนท์

ธันวาคม 2558

ข้อมูลทางบรรณานุกรม

HF สุมาลี สุขदानนท์

1594.55 รายงานการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-
ส. พม่า. [กรุงเทพฯ ฯ] สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2558.

2558 211 หน้า : ภาพประกอบ, แผนที่; 29 ซม.

1. การค้าชายแดน. 2. ไทย - การค้าต่างประเทศ - พม่า. 3. การขนส่ง.
4. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันการขนส่ง. I. ชื่อเรื่อง

กิตติกรรมประกาศ

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการขนส่งชายแดนไทย-พม่า เป็นโครงการที่ได้รับทุนอุดหนุนจากเงินอุดหนุนทั่วไปจากรัฐบาล ประจำปีงบประมาณ 2557

ผู้วิจัยขอขอบคุณหอการค้าจังหวัด เจ้าหน้าที่ด้านศุลกากร องค์กรท้องถิ่น หน่วยงานความมั่นคง ตลอดจนผู้ประกอบการค้าการขนส่งทั้งชาวไทยและชาวพม่าในจังหวัดตามแนวชายแดนไทย-พม่าที่ทำการศึกษา ประกอบด้วย เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และระนอง ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูล ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ

ขอขอบคุณศูนย์อาเซียนศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่สนับสนุนการดำเนินงานเส้นทางขนส่งชายแดนที่สำคัญที่สุด คือ ย่างกุ้ง – เมียวดี – แม่สอด รวมถึงการบรรยายพิเศษของข้าราชการประจำสถานเอกอัครราชทูตไทยประจำกรุงย่างกุ้ง และขอถือโอกาสนี้ขอบคุณข้าราชการทุกท่านที่ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับพม่าในด้านต่าง ๆ

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณนายวัชร เพชรดี และนายกุลเชษฐ วุฒิमानานนท์ ผู้ช่วยนักวิจัยซึ่งได้ร่วมเก็บข้อมูลภาคสนามในทุกชายแดนโดยไม่ย่อท้อต่อหนทางและความยากลำบากทั้งปวง

บทคัดย่อ

ชื่อโครงการ โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า
ชื่อนักวิจัย นางสุมาลี สุขदानนท์
เดือน ปี ที่แล้วเสร็จ ธันวาคม 2558

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า มีวัตถุประสงค์ เพื่อประเมินปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า การประเมินประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ การประเมินปัจจัยสนับสนุน ซึ่งเป็นการประเมินปัจจัยสภาพแวดล้อมช่องทางการค้า และการประเมินศักยภาพการค้า ซึ่งเป็นการประเมินปัจจัยด้านการตอบสนองทางการค้า ซึ่งสามารถประเมินได้ครบทั้ง 2 ส่วน เพียง 10 ช่องทางเท่านั้น ส่วนอีก 8 ช่องทางไม่สามารถประเมินศักยภาพการค้าได้ เนื่องจากข้อมูลไม่เพียงพอ

ผลการประเมินช่องทางการค้าทั้งหมด 18 ช่องทาง พบว่าช่องทางการค้าประเภทจุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่มีปัจจัยสนับสนุนและการตอบสนองต่อการค้าค่อนข้างสูง โดยจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย สำหรับช่องทางการค้าประเภทจุดผ่อนปรนทั้งปัจจัยสนับสนุนและการตอบสนองทางการค้าอยู่ในระดับต่ำ มีเพียงจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์เท่านั้นที่มีปัจจัยสนับสนุนและการตอบสนองการค้าอยู่ในระดับที่ดี

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนจุดผ่านแดนถาวรตามแนวชายแดนไทย-พม่ากับความยาวเส้นแบ่งเขตแดนถือว่ามีจำนวนน้อยมาก กล่าวคือ ตลอดแนวเส้นแบ่งเขตแดนไทย-พม่ามีความยาวถึง 2,401 กิโลเมตรมีจุดผ่านแดนถาวรเพียง 5 จุด ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาการค้าชายแดนไทย-พม่ามีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ต่อปี จำนวนจุดผ่านแดนถาวรที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับการค้าชายแดนที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ ดังนั้นจึงควรพัฒนาจุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพ ได้แก่ จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี และจุดผ่อนปรนช่องทางกิวผาวอก จังหวัดเชียงใหม่ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรเพื่อรองรับการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้ประเทศไทยยังคงความเป็นคู่ค้าที่สำคัญของพม่า

Abstract

Project Title An Assessment of the Potential of Passes along Thai–Myanmarese Border for Trade and Transport

Researcher Mrs. Sumalee Sukdanont

Month and Year December, 2015

This research investigates the factors that affect the potential of the passes along Thai–Myanmarese border for cross–border trade and transport. It comprises the assessment of supporting factors which contribute to creating appropriate conditions for cross–border trade and transport and trading factors which directly contribute to trade supply and demand. Out of the eighteen passes, both assessments can be applied to only ten passes. The trade factor assessment cannot be applied to the other eight passes due to lack of data.

The passes are divided into two groups: permanent crossing points and check points for border trade. The study result shows that most of the permanent crossing points have good supporting factors and high responsiveness to trade especially the Maesai permanent crossing point. Contrary to the former passes, most of the check points for border trade, except for the Three Pagoda Pass, have poor supporting factors and responsiveness of trade.

When comparing the number of the permanent crossing points with the Thai–Myanmarese borderline, it is found that there are only five permanent crossing points along the two thousand–kilometer borderline. While over the past five years the cross–border trade between Thailand and Myanmar has increased about 15% a year, the existing number of permanent crossing points may not serve the growth of cross–border trade. Therefore, in order to maintain the status as the major trading partner of Myanmar, Thailand should improve the high potential checkpoints for border trade namely the Three Pagoda Pass in Kanchanaburi province and the Kiw Pha Wok Pass to be the permanent crossing points.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	๓
บทคัดย่อ	๕
บทที่ 1 : บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของการศึกษา	1
1.2 ขอบเขตการศึกษา	3
1.3 กรอบการวิเคราะห์	4
1.4 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา	6
1.5 นิยามศัพท์	6
บทที่ 2 : ข้อมูลพื้นฐานการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า	7
2.1 จุดผ่านแดนและรูปแบบการค้าชายแดน	7
2.2 ลักษณะทางกายภาพของช่องทางการค้าชายแดน	11
2.3 การคมนาคมขนส่งชายแดน	18
2.4 จุดต้นทาง-ปลายทางของสินค้า	23
2.5 การเมืองตามแนวชายแดนไทย-พม่า	31
บทที่ 3 : ปัจจัยสนับสนุนที่ผลต่อการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า	37
3.1 ปัจจัยที่ใช้ในการประเมิน	37
3.2 วิธีการประเมิน	39
3.3 ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุน	43
3.4 บทสรุป	52
บทที่ 4 : การประเมินศักยภาพการค้าช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า	53
4.1 แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา	53
4.2 วิธีการศึกษา	55
4.3 ผลการประเมิน	57
4.4 บทสรุป	64
บทที่ 5 : บทสรุปและข้อเสนอแนะ	65
5.1 บทสรุป	65
5.2 ข้อเสนอแนะ	67
5.3 การนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์	70
5.4 งานศึกษาในอนาคต	70

สารบัญ

	หน้า
รายการอ้างอิง	71
ภาคผนวก 1 : แหล่งที่มาของข้อมูล	73
ภาคผนวก 2 : ข้อมูลจุดผ่านแดนไทย-พม่า	81
ภาคผนวก 3 : สถิติการค้าชายแดน	111
ภาคผนวก 4 : พิกัดที่ตั้งจุดผ่านแดน	121
ภาคผนวก 5 : เกณฑ์การประเมินปัจจัยสนับสนุน	125
ภาคผนวก 6 : ข้อมูลสัมภาษณ์ด้านศุลกากร	133
ภาคผนวก 7 : ข้อมูลสัมภาษณ์หอการค้าจังหวัด	149
ภาคผนวก 8 : ข้อมูลสัมภาษณ์องค์กรท้องถิ่น	161
ภาคผนวก 9 : ข้อมูลสัมภาษณ์หน่วยงานด้านความมั่นคง	183
ภาคผนวก 10 : ข้อมูลสัมภาษณ์ผู้ประกอบการค้าชายแดน	191
ภาคผนวก 11 : กำหนดการเก็บข้อมูลภาคสนาม	201

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.1	มูลค่าและสัดส่วนระหว่างการค้าชายแดนต่อการค้าทั้งหมดของ ไทย-พม่า พ.ศ. 2552-2556	2
ตารางที่ 1.2	มูลค่าการค้าชายแดนไทย-พม่า พ.ศ. 2552-2556	3
ตารางที่ 2.1	ประเภทช่องทางการค้า หน่วยงานกำกับดูแลการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และการเข้า-ออกบุคคลและยานพาหนะ	9
ตารางที่ 2.2	ประเภทเส้นแบ่งเขตแดนและพื้นที่ตั้งของช่องทางการค้าไทย-พม่า	15
ตารางที่ 2.3	ลักษณะทางภูมิศาสตร์ช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า	17
ตารางที่ 2.4	ลักษณะเส้นทางการคมนาคมเข้าสู่ช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า	20
ตารางที่ 2.5	รายละเอียดเส้นทางการค้าที่เชื่อมต่อชายแดนไทยและเมืองคู่ค้าในพม่า	30
ตารางที่ 3.1	รายละเอียดค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยสนับสนุน	40
ตารางที่ 3.2	ตัวอย่างตารางที่ใช้ในการปัจจัยสนับสนุน	43
ตารางที่ 3.3	ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า	50
ตารางที่ 4.1	ผลการทดสอบสมการที่ใช้ประเมินศักยภาพช่องทางการค้า	60
ตารางที่ 4.2	การเปรียบเทียบมูลค่าการค้าจริง (Actual Trade) กับศักยภาพการค้า (Potential Trade) ของช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า	62
ตารางที่ 5.1	ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยสนับสนุนและศักยภาพการค้า ช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า	66
ตารางที่ 5.2	ความยาวเส้นแบ่งเขตแดนและจุดผ่านแดนชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	67

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 1.1	แผนภูมิเปรียบเทียบอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศพม่ากับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง	2
รูปที่ 1.2	แผนภาพแสดงกรอบการศึกษาการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดน	5
รูปที่ 2.1	แผนภาพแสดงรายละเอียดข้อมูลพื้นฐานการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า	7
รูปที่ 2.2	แผนภาพแสดงรูปแบบการค้าชายแดนไทย-พม่า	11
รูปที่ 2.3	แผนที่ประเทศไทยแสดงเส้นแบ่งเขตแดนไทย-พม่า	14
รูปที่ 2.4	ตัวอย่างรถบรรทุกขนส่งสินค้า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	18
รูปที่ 2.5	ตัวอย่างเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าชายแดน	19
รูปที่ 2.6	ตัวอย่างถนนเข้าสู่จุดผ่านแดน	19
รูปที่ 2.7	ตัวอย่างเส้นทางเมียวดี – กอกาเร็ก – ผาอัน รัฐกะเหรี่ยง – ท่าตอน – เมาะละหม่าง รัฐมอญ – พะโค เขตพะโค – ย่างกุ้ง เขตย่างกุ้ง	26
รูปที่ 2.8	แผนที่แสดงที่ตั้งจุดผ่านแดนไทย-พม่าและรัฐ/เขตในประเทศพม่า	29
รูปที่ 2.9	แผนที่แสดงรัฐและเขตของประเทศพม่าและอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศไทย	32
รูปที่ 3.1	แผนภาพแสดงขั้นตอนการประเมินปัจจัยสนับสนุนต่อช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า	37
รูปที่ 3.2	แผนภาพแสดงองค์ประกอบปัจจัยที่ใช้ในการประเมินช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า	41
รูปที่ 3.3	ตัวอย่างเมื่อคู่ค้าของจุดผ่านแดนไทย-พม่า	46
รูปที่ 3.4	ตัวอย่างเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรน	47
รูปที่ 3.5	สภาพปัจจุบันของจุดผ่านแดนในจังหวัดเชียงใหม่	49
รูปที่ 4.1	แผนภาพแสดงขั้นตอนการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า	53
รูปที่ 5.1	แผนภูมิเปรียบเทียบปัจจัยสนับสนุนจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์กับจุดผ่อนปรนอื่น	69
รูปที่ 5.2	แผนภูมิเปรียบเทียบปัจจัยสนับสนุนจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอกและจุดผ่อนปรนอื่น	69

บทที่ 1 บทนำ

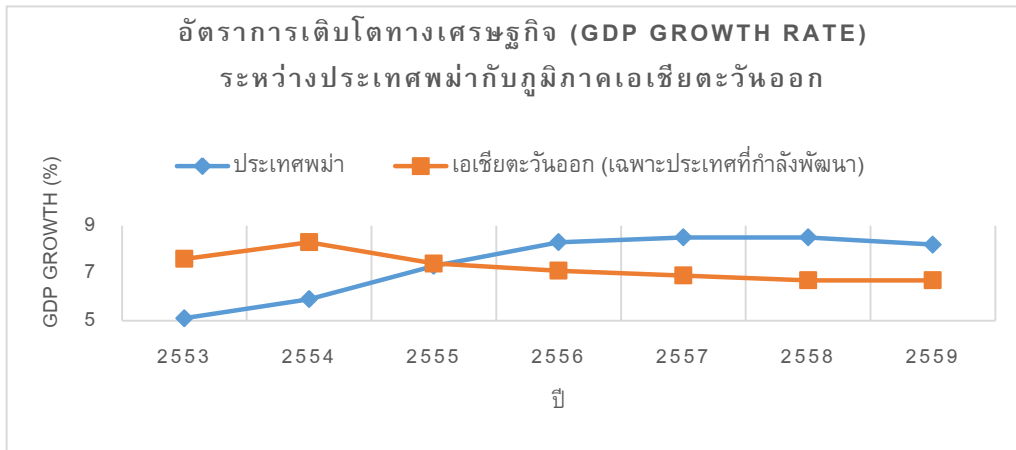
1.1 ที่มาและความสำคัญของการศึกษา

นับจากประเทศพม่าเริ่มมีนโยบายปฏิรูประบบเศรษฐกิจและการลงทุน จึงได้ทำปรับปรุงระบบภายในประเทศเพื่อรองรับการติดต่อเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจภายนอกประเทศเพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการลงทุนจากต่างประเทศ หรือการยกระดับระบบการเงินให้เป็นมาตรฐานสากล ประจวบกับการเมืองเริ่มมีความสงบจากแผนการฟื้นฟูประชาธิปไตย ดังเห็นได้จากการยุติการกักบริเวณนางซูจีผู้นำพรรคสันนิบาตแห่งชาติเพื่อประชาธิปไตย ในวันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 หรือการเลือกตั้งซ่อมเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2555 รวมไปถึงการเจรจาหยุดยิงกับชนกลุ่มน้อยซึ่งมีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้หลายๆ ประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกาและประเทศในยุโรปตะวันตกยกเลิกมาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจพม่าที่มีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2544 ยิ่งไปกว่านั้นการยกระดับเศรษฐกิจโดยการลงทุนจากต่างประเทศ ได้รับความสนใจจากประเทศต่าง ๆ ทั้งในและนอกภูมิภาคเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เนื่องมาจากพม่าอุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ ก๊าซธรรมชาติ และพลังงานน้ำเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า รวมถึงเป็นตลาดแรงงานขนาดใหญ่ อีกทั้งทำเลที่ตั้งที่มีความสำคัญทั้งด้านการค้าและการขนส่ง โดยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศขนาดใหญ่สองประเทศในเอเชีย คือ จีน และอินเดีย จนพม่ากลายเป็นกระแสที่ร้อนแรงที่สุดในประชาคมอาเซียน

ใน พ.ศ. 2556 ประเทศพม่ามีการลงทุนจากต่างประเทศรวม 2,696 พันล้านเหรียญสหรัฐ¹ ผลักดันให้เศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ธนาคารโลกได้ประเมินเศรษฐกิจพม่าในปี 2558 ว่า จะขยายตัวถึงร้อยละ 8.5² และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 7.0 ต่อปีในระยะเวลา 5 ปีต่อจากนี้ ในขณะที่การเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนา) มีการเติบโตที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2558 เศรษฐกิจในภูมิภาคจะมีการเติบโตเพียงร้อยละ 7.0 (รูปที่ 1.1)

¹ The World Bank Group. Myanmar Economic Monitor 2013 [Online]. Available from: https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/Myanmar/Myanmar_Economic_Monitor_October_2013.pdf [14 August 2015].

² The World Bank Group. Myanmar: Global Economic Prospects –Forecasts [Online]. Available from: <http://data.worldbank.org/country/myanmar> [14 August 2015].



รูปที่ 1.1 แผนภูมิเปรียบเทียบอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศพม่ากับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง

ที่มา: World Bank.

ขณะเดียวกันเมื่อพิจารณาสถานการณ์การค้าระหว่างไทยกับพม่าพบว่า มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังเช่นใน พ.ศ. 2556 การค้าระหว่างไทยกับพม่ามีมูลค่าทั้งสิ้นเกือบ 1.2 แสนล้านบาทซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2552 ราว 6 หมื่นล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการค้าชายแดน เนื่องจากประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศพม่าโดยมีเส้นแบ่งเขตแดนยาวถึง 2,401 กิโลเมตร³ มีจังหวัดติดต่อกับพม่าทั้งหมด 10 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง ในปี 2556 การค้าชายแดนมีมูลค่า 7.6 หมื่นล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 68 ของการค้าไทย-พม่าทั้งหมด (ไม่นับรวมมูลค่าสินค้านำเข้าประเภทก๊าซธรรมชาติ เนื่องจากการขนส่งทางท่อ) รายละเอียดปีอื่นๆ ดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 มูลค่าและสัดส่วนระหว่างการค้าชายแดนต่อการค้าทั้งหมดของไทย-พม่า พ.ศ. 2552-2556

หน่วย: บาท

พ.ศ.	การค้าทั้งหมด	การค้าชายแดน	สัดส่วน
2552	57,669,912,580	44,589,862,401	77.32%
2553	67,481,392,238	51,183,371,314	75.85%
2554	80,979,936,675	59,453,677,478	73.42%
2555	94,923,383,301	67,796,318,164	71.42%
2556	111,898,471,149	76,609,931,252	68.46%

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

³ พันเอก ประสงค์ ชิงชัย, “เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ”, สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน 32 (2550) 152.

เมื่อวิเคราะห์มูลค่าการค้าชายแดนที่เกิดขึ้น พบว่าการค้าชายแดนส่วนใหญ่เป็นการส่งออก โดยใน พ.ศ. 2556 การส่งออกมีมูลค่า 7.1 หมื่นล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 95 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่าเพียง 4.7 พันล้านบาท สินค้าส่งออกสำคัญ เช่น เครื่องอุปโภคบริโภค วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เครื่องใช้ไฟฟ้า ส่วนสินค้าที่นำเข้าสำคัญ เช่น โค กระบือมีชีวิต อาหารทะเล อัญมณี เป็นต้น

ตารางที่ 1.2 มูลค่าการค้าชายแดนไทย-พม่า พ.ศ. 2552-2556

หน่วย:บาท

พ.ศ.	2552	2553	2554	2555	2556
ส่งออก	40,076,052,522	47,138,147,219	56,308,218,640	64,270,276,867	71,863,106,129
นำเข้า	4,513,809,879	4,045,224,095	3,145,458,838	3,526,041,297	4,746,825,123
รวม	44,589,862,401	51,183,371,314	59,453,677,478	67,796,318,164	76,609,931,252

ที่มา: ประมวลผลจากข้อมูลของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร โดยคณะผู้วิจัย.

ในขณะที่การค้าชายแดนมีสัดส่วนที่สูง แต่ตลอดแนวชายแดนไทยกลับมีจุดผ่านแดนใช้ เป็นช่องทางในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า รวมถึงเป็นช่องทางที่ประชาชนทั้งสองประเทศผ่านเข้า-ออก 18 จุด โดยมีจุดผ่านแดนเพียง 5 จุดเท่านั้นที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นจุดเชื่อมต่อกับพม่าอย่างเป็นรูปธรรม กล่าวคือ เป็นจุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 และ แห่งที่ 2 อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี และจุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง ซึ่งไม่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพม่าในอนาคต ดังนั้น เพื่อให้การค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่ายังคงความสำคัญต่อเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศทั้งในทุกระดับ จึงจำเป็นที่ประเทศไทยต้องพัฒนาช่องทางการค้าการขนส่งตามแนวชายแดนให้มีศักยภาพในการเชื่อมต่อกับเมืองเศรษฐกิจของพม่าเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ประเทศไทยยังคงความ เป็นคู่ค้าที่สำคัญของพม่า และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ดังนั้นการศึกษาวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพของช่องทางการค้าการขนส่งตามแนวชายแดนไทย-พม่า รวมถึงนำเสนอแนวทางในการพัฒนาศักยภาพของช่องทางการค้าการขนส่งตามแนวชายแดนไทย-พม่า

1.2 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้ทำการศึกษาช่องทางการค้าตลอดแนวชายแดนไทย-พม่าตั้งแต่ภาคเหนือจนถึงภาคใต้ ที่เป็นจุดผ่านแดนที่มีการเปิดอย่างเป็นทางการ ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร และจุดผ่อนปรน โดยสถิติการค้าชายแดนที่นำมาวิเคราะห์จะใช้เฉพาะการส่งออกจากประเทศไทยผ่าน

ชายแดนไปยังประเทศพม่าเท่านั้น เนื่องจากมูลค่าการค้าชายแดนไทย-พม่าร้อยละ 95 เป็นการส่งออก

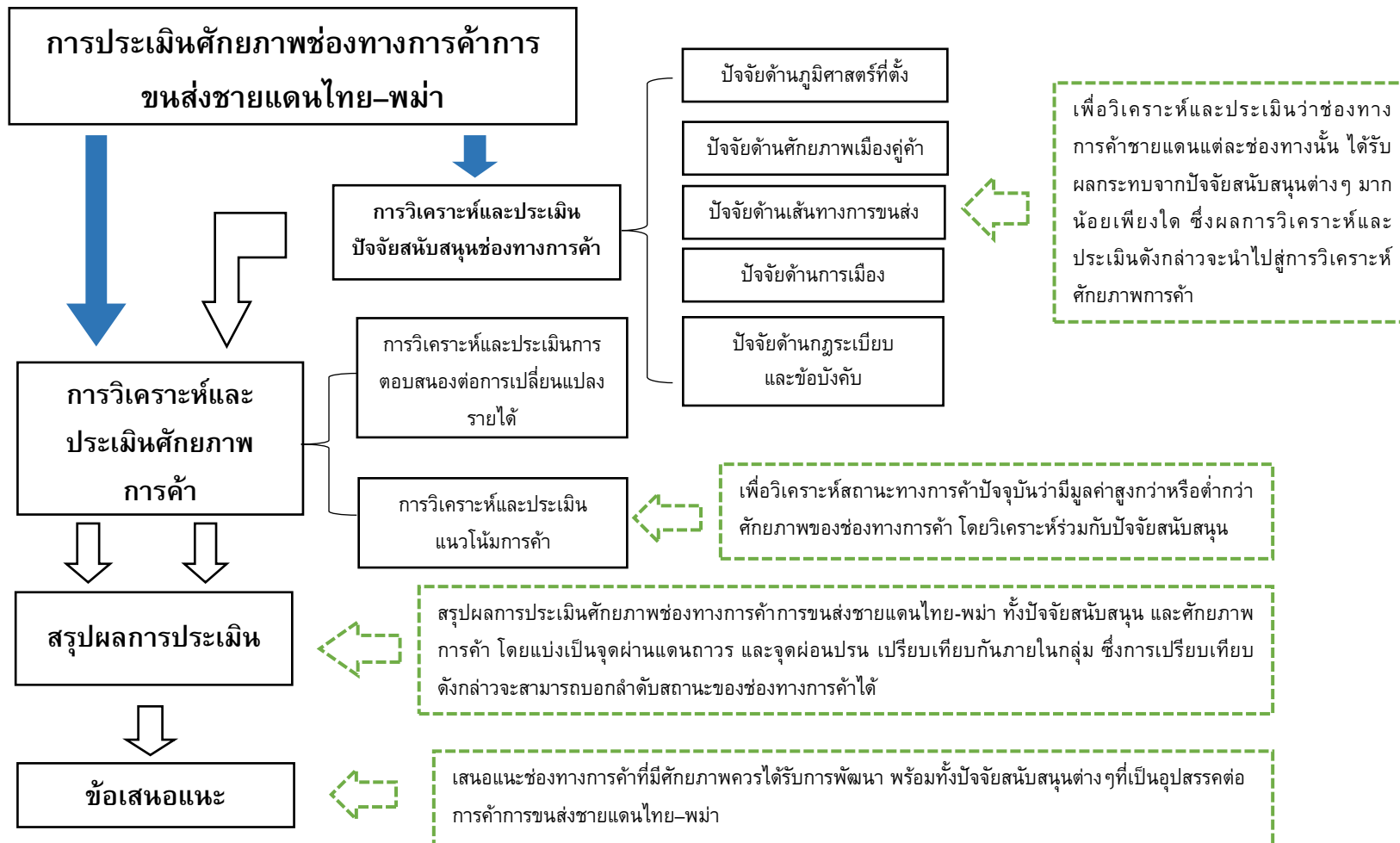
1.3 กรอบการวิเคราะห์

การศึกษาการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (รูป 1.2)

1. การวิเคราะห์และประเมินปัจจัยสนับสนุนที่มีผลต่อการค้าชายแดนไทย-พม่า เป็นการวิเคราะห์และประเมินสภาพแวดล้อมของช่องทางการค้าแต่ละช่องทาง อันได้แก่ ปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง ปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้า ปัจจัยด้านเส้นทางขนส่ง ปัจจัยด้านการเมือง และปัจจัยด้านกฎระเบียบข้อบังคับ

2. การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพการค้าช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า เป็นการวิเคราะห์มูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ในการบริโภคซึ่งวัดจากรายได้ร่วมกับการวิเคราะห์แนวโน้มทางการค้าแต่ละช่องทางการค้า เพื่อเปรียบเทียบมูลค่าการค้าจริงที่เกิดขึ้น (Actual Trade) ว่าต่ำกว่าหรือสูงกว่า ศักยภาพการค้า (Potential Trade) ที่ช่องทางการค้านั้นมี

ผลการประเมินทั้ง 2 ส่วนนำมาจัดกลุ่มโดยแบ่งตามประเภทของช่องทางการค้า ได้แก่ ช่องทางการค้าประเภทจุดผ่านแดนถาวร และช่องทางการค้าประเภทจุดผ่อนปรน แล้วจึงเปรียบเทียบกันภายในกลุ่ม ช่องทางการค้าใดมีผลการประเมินทั้ง 2 ส่วนอยู่ในระดับเกณฑ์ที่เหมาะสม จะได้รับการเสนอแนะเพื่อพัฒนาต่อไป



รูปที่ 1.2 แผนภาพแสดงกรอบการศึกษาการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการ

1.4 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้ ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ โดยข้อมูลที่เป็นปฐมภูมิ เช่น ลักษณะภูมิศาสตร์ที่ตั้งช่องทางการค้า สภาพเส้นทางขนส่ง สถานการณ์ทางการเมือง หรือด้านการค้า เป็นต้น โดยได้จากการสำรวจภาคสนามและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประกอบการค้า ด้านศุลกากร หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง หรือหน่วยงานด้านความมั่นคง ส่วนข้อมูลทุติยภูมิ เช่น ข้อมูลประชากร ข้อมูลด้านการค้า หรือข้อมูลด้านภูมิศาสตร์ ประมวลจากฐานข้อมูลที่ได้รับความน่าเชื่อถือ เช่น กรมศุลกากร ธนาคารโลก (World Bank) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund/IMF) หรือ องค์การการค้าโลก (World Trade Organization/WTO) เป็นต้น โดยข้อมูลที่ใช้จะเป็นแบบรายปี ตามการจัดเก็บของแหล่งฐานข้อมูล

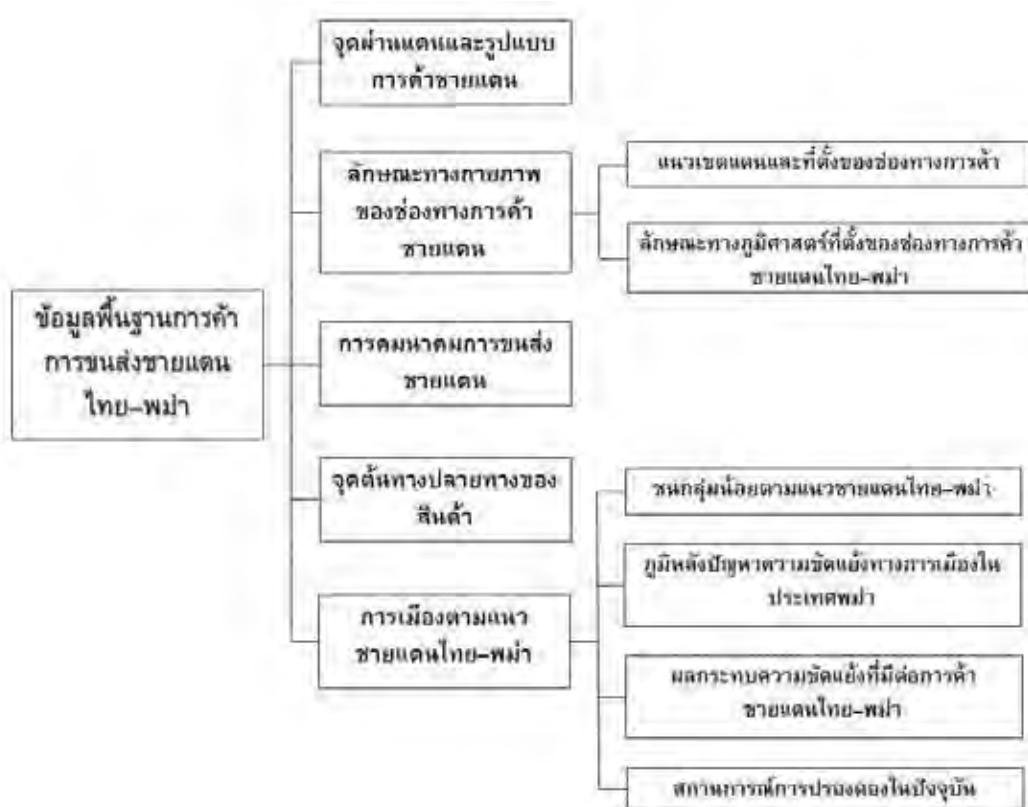
1.5 นิยามศัพท์

คำว่า “ศักยภาพ” ภาษาอังกฤษ คือคำว่า “Potential” แต่ผลงานศึกษามักจะให้คำจำกัดความหรือนิยามที่แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการศึกษานั้น ๆ สำหรับพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้ความหมายคำว่า “ศักยภาพ” ว่าเป็น “ภาวะแฝงหรือคุณสมบัติที่มีแฝงอยู่ในสิ่งต่าง ๆ อาจทำให้พัฒนาหรือให้ปรากฏเป็นสิ่งที่ประจักษ์ได้” หรือ ในพจนานุกรม Longman ได้ให้ความหมายของคำว่า “potential” ว่า “(the degree of) possibility for developing or being developed” (ศักยภาพ หมายถึง ระดับของความเป็นไปได้ในการพัฒนาหรือได้รับการพัฒนา) ในการศึกษาครั้งนี้จึงให้ ความหมายของการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งว่าหมายถึง

“การประเมินภาวะหรือคุณสมบัติ ได้แก่ สภาพแวดล้อมหรือปัจจัยต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการค้า การขนส่ง ที่ช่องทางการค้าการขนส่งนั้นมีอยู่ซึ่งยังไม่ปรากฏขึ้นในปัจจุบัน แต่สามารถพัฒนาให้เกิดขึ้นได้ในอนาคต”

บทที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า

ข้อมูลพื้นฐานการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ประกอบด้วย 5 ส่วนหลัก ได้แก่ 1) จุดผ่านแดนและรูปแบบการค้าชายแดน 2) ลักษณะทางกายภาพของช่องทางการค้าชายแดน 3) การคมนาคมขนส่งชายแดน 4) จุดต้นทางปลายทางของสินค้า และ 5) การเมืองตามแนวชายแดนไทย-พม่า (รูปที่ 2.1)



รูปที่ 2.1 แผนภาพแสดงรายละเอียดข้อมูลพื้นฐานการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า

2.1 จุดผ่านแดนและรูปแบบการค้าชายแดน

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่าไม่มีการให้คำจำกัดความของ “การค้าชายแดน” ไว้โดยตรง เมื่อพิจารณาสาระของมาตรา 3 แห่ง พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480 อาจจำกัดความได้ว่า การค้าชายแดน หมายถึง “การนำของเข้าหรือส่งของออกทางบก รวมถึงทางลำน้ำซึ่งเป็นเขตแดนทางบกหรือเป็นส่วนหนึ่งของเขตแดน โดยต้องนำเข้า-ส่งออกตามช่องทางและเส้นทางที่กำหนด” ช่องทางดังกล่าวนอกจากให้นำเข้า-ส่งออกสินค้าแล้วยังเป็นช่องทางเข้า-ออกของบุคคลและพาหนะ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภทดังนี้

- จุดผ่านแดนถาวร เป็นช่องทางที่เปิดขึ้นให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว สามารถสัญจรไปมา เพื่อทำการค้า ท่องเที่ยว หรืออื่นๆ โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลทั้งสองประเทศ ซึ่งผู้มีอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย¹ โดยความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี การเปิดจุดผ่านแดนถาวรอาศัยอำนาจตามมาตรา 11 และ มาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 การเข้า-ออกของบุคคลและพาหนะจึงอยู่ อยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง

- จุดผ่อนปรน วัตถุประสงค์ในการเปิดจุดผ่านแดนประเภทนี้ เพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น โดยผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภค-บริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น การเปิดจุดผ่อนปรนอยู่ในอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัด โดยความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทย ในบางกรณีหากสถานการณ์บริเวณชายแดนในเขตประเทศเพื่อนบ้านตรงข้ามพื้นที่จังหวัดเสนอความเห็นชอบเปิดจุดผ่อนปรน ยังปรากฏปัญหาต่าง ๆ อาทิ ปัญหาการปะทะกันของกองกำลัง/สถานการณ์การสู้รบในประเทศเพื่อนบ้าน กระทรวงมหาดไทยจะนำเสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสภาความมั่นคงแห่งชาติพิจารณาก่อน² โดยทั่วไปการเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะไม่อยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (ยกเว้นจะมีการร้องขอจากจังหวัด) แต่อยู่ในความดูแลของฝ่ายความมั่นคง เช่น ทหารพราน ตำรวจตระเวนชายแดน อาสารักษาดินแดน

- จุดผ่านแดนชั่วคราว เป็นการเปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้ เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะภายในห้วงเวลาที่กำหนด เมื่อครบกำหนดเวลา หรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วจะปิดจุดผ่านแดนทันที โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ปัจจุบันมีจุดผ่านแดนชั่วคราวเพียง 1 แห่ง ที่ชายแดนด้านพม่า ได้แก่ ด้านพระเจดีย์สามองค์ อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี³ ซึ่งจุดผ่านแดนนี้มีสถานะเป็นจุดผ่อนปรนด้วย

ตลอดแนวชายแดนไทย-พม่า มีจุดผ่านแดนทั้งสิ้น 18 จุด ประกอบด้วยจุดผ่านแดนถาวร 5 จุด และจุดผ่อนปรน 13 จุด ซึ่งอยู่ในความดูแลของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร และหน่วยงานด้านความมั่นคง รายละเอียดดังตารางที่ 2.1

¹ กลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน. ข้อมูลเกี่ยวกับจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน [สายตรง]. กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. แหล่งที่มา http://fad.moi.go.th/group3/g3_aca1.htm [20 ตุลาคม 2558].

² เรื่องเดียวกัน.

³ เรื่องเดียวกัน.

ตารางที่ 2.1 ประเภทช่องทางการค้า หน่วยงานกำกับดูแลการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และการเข้า-ออกบุคคลและยานพาหนะ

ลำดับ	ประเภทจุดผ่านแดน*	ชื่อจุดผ่านแดน	อำเภอ	จังหวัด	หน่วยงานกำกับดูแลการนำเข้า-ส่งออกสินค้า	หน่วยงานกำกับดูแล การเข้าออกบุคคลและยานพาหนะ**
1	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสาย	แม่สาย	เชียงราย	ด่านศุลกากรแม่สาย	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงราย
2	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2	แม่สาย	เชียงราย	ด่านศุลกากรแม่สาย	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงราย
3	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านริมเมย	แม่สอด	ตาก	ด่านศุลกากรแม่สอด	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดตาก
4	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านพุน้ำร้อน	เมืองกาญจนบุรี	กาญจนบุรี	ด่านศุลกากรสังขละบุรี	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดกาญจนบุรี
5	จุดผ่านแดนถาวร	จังหวัดระนอง	เมืองระนอง	ระนอง	ด่านศุลกากรระนอง	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดระนอง
6	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านปางห้า	แม่สาย	เชียงราย	ด่านศุลกากรแม่สาย	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงราย
7	จุดผ่อนปรน	ท่าดินดำ	แม่สาย	เชียงราย	ด่านศุลกากรแม่สาย	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงราย
8	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านเกาะทราย	แม่สาย	เชียงราย	ด่านศุลกากรแม่สาย	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงราย
9	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านสายลมจอย	แม่สาย	เชียงราย	ด่านศุลกากรแม่สาย	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงราย
10	จุดผ่อนปรน	ช่องทางก๊วยผาวอก	เชียงดาว	เชียงใหม่	ด่านศุลกากรเชียงดาว	ม.ม 23 ร้อย ม.2 ควบคุมที่ 1 ฉก.ม.5
11	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	เวียงแหง	เชียงใหม่	ด่านศุลกากรเชียงดาว	ม.ม 12 ร้อย ม.2 ควบคุมที่ 1 ฉก.ม.5
12	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดแม่ฮ่องสอน
13	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	อาสาฯ ดินแดนที่ 2 อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน
14	จุดผ่อนปรน	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	ขุนยวม	แม่ฮ่องสอน	ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	ม.ล.ที่ 1 ร้อย ร. 712 ฉก. ร. 7 กรมทหารราบที่ 17
15	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาหิน	แม่สะเรียง	แม่ฮ่องสอน	ด่านศุลกากรแม่สะเรียง	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดแม่ฮ่องสอน
16	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	สบเมย	แม่ฮ่องสอน	ด่านศุลกากรแม่สะเรียง	หน่วยทหารพราน กองร้อย 3603 กรมทหารราบที่ 17
17	จุดผ่อนปรน	ด่านพระเจดีย์สามองค์	สังขละบุรี	กาญจนบุรี	ด่านศุลกากรสังขละบุรี	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดกาญจนบุรี
18	จุดผ่อนปรน	ด่านสิงขร	เมืองประจวบคีรีขันธ์	ประจวบคีรีขันธ์	ด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ที่มา : * กลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน. ระบบฐานข้อมูลจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน [สายตรง]. กองการต่างประเทศ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, แหล่งที่มา : http://www.fad.moi.go.th/group_3/group3.htm [8 กันยายน 2557].

** เก็บข้อมูลภาคสนาม

การค้าชายแดนแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ การค้าในระบบ และการค้าระดับชาวบ้าน ซึ่งรูปแบบการค้าชายแดนมีส่วนสัมพันธ์โดยตรงกับประเภทของจุดผ่านแดน

1. การค้าในระบบ (Formal Trade) เป็นการนำเข้า-ส่งออกตามพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480 ในการนำเข้าและส่งออกต้องขนส่งตามทางอนุมัติตามเวลาที่กำหนดไปยังด่านพรมแดนที่ตั้งบนเส้นทางอนุมัติ และทำพิธีที่ศุลกากรในด้านศุลกากรที่กำหนด (มาตรา 3 และมาตรา 5) โดยทั่วไปจุดผ่านแดนถาวรจะได้รับการประกาศให้เป็นด่านพรมแดนของศุลกากร อย่างไรก็ตามสำหรับชายแดนไทย-พม่ามีจุดผ่อนปรน 5 แห่งได้รับการประกาศให้เป็นด่านพรมแดน ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอก จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ นอกจากนี้หากมีความจำเป็นยังสามารถนำเข้า-ส่งออกผ่านเส้นทางอนุมัติชั่วคราว แต่ทั้งนี้ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมาย (มาตรา 5 ทวิ)

2. การค้าระดับชาวบ้าน (Informal Trade) การค้าดังกล่าวเป็นการค้าที่มีมูลค่าไม่มากนัก โดยส่วนใหญ่เป็นการที่ชาวบ้านซึ่งอาศัยอยู่ตามชายแดนในฝั่งประเทศเพื่อนบ้านข้ามมาฝั่งไทยเพื่อซื้อหาสินค้าอุปโภคบริโภคและนำสินค้าติดตัวกลับไปเพื่อบริโภคในครัวเรือนหรือไปขายในท้องถิ่น เนื่องจากมีปริมาณและมูลค่าไม่มากนัก การค้าประเภทนี้จึงได้รับการยกเว้นพิธีการศุลกากรในฝั่งไทย การค้าระดับชาวบ้านส่วนใหญ่ผ่านจุดผ่อนปรน อย่างไรก็ตามจุดผ่านแดนถาวรบางจุดก็อนุโลมให้ชาวบ้านสามารถข้ามมาเพื่อซื้อหาสินค้าและนำกลับไปได้

การค้าทั้งสองรูปแบบดังกล่าวสามารถพบเห็นได้ตามแนวชายแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ได้แก่ ลาว และกัมพูชา แต่สำหรับชายแดนไทย-พม่ายังมีการค้าอีกรูปแบบหนึ่ง ซึ่งในการศึกษานี้ขอเรียกว่า การค้านอกระบบ ซึ่งเป็นการค้านอกระบบในฝั่งพม่าเท่านั้น กล่าวคือสินค้าที่ส่งออกจากประเทศไทยได้ผ่านพิธีการศุลกากร แต่เมื่อออกจากชายแดนไทยแล้วไม่มีการทำพิธีการศุลกากรขาเข้าในฝั่งพม่า ทั้งนี้เป็นผลมาจากปัญหาการเมืองของประเทศพม่าที่ประกอบด้วยชนกลุ่มน้อยหลากหลายกลุ่ม ในบางพื้นที่ที่อยู่ในอิทธิพลของรัฐพม่าแต่ก็เพียงบางส่วนเท่านั้น พื้นที่อีกจำนวนหนึ่งยังอยู่ภายใต้อิทธิพลของชนกลุ่มน้อยซึ่งไม่เป็นที่ยอมรับของรัฐบาลกลางพม่า จึงเป็นเหตุให้ไม่สามารถทำการค้าในระบบในฝั่งพม่าได้ การค้าดังกล่าวพบได้ที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย จังหวัดตาก ซึ่งมีแม่น้ำเมยเป็นเส้นกั้นเขตแดน การค้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรทั้งสองฝั่งหรือการค้าในระบบได้รับอนุญาตให้ขนส่งผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเมย ส่วนการค้ากับชนกลุ่มน้อยไม่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งผ่านสะพาน หลังจากที่มีการทำพิธีการศุลกากรในฝั่งไทยแล้ว สินค้าจะขนส่งโดยทางเรือผ่านท่าเรือเล็ก ๆ ริมฝั่งแม่น้ำเมย หรือที่เรียกว่า “ท่าข้าม” ที่อยู่ใต้สะพานแทน การค้ารูปแบบนี้จึงเรียกว่า “การค้าใต้สะพาน”⁴

⁴ สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, (กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557), หน้า 16.



รูปที่ 2.2 แผนภาพแสดงรูปแบบการค้าชายแดนไทย-พม่า

2.2 ลักษณะทางกายภาพของช่องทางการค้าชายแดน

ข้อมูลลักษณะทางกายภาพของช่องทางการค้าประกอบด้วยรายละเอียดของเส้นแบ่งเขตแดนซึ่งเป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนต่าง ๆ และลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งของช่องทางการค้าซึ่งมีผลโดยตรงต่อการค้าการขนส่งผ่านแต่ละช่องทาง

2.2.1 แนวเขตแดนและที่ตั้งช่องทางการค้า

ประเทศไทยมีจังหวัดติดต่อกับพม่าทั้งหมด 10 จังหวัด เส้นแบ่งเขตแดนไทย-พม่ามีความยาว 2,401 กิโลเมตร ติดต่อกับรัฐของพม่า 4 รัฐ (State) ได้แก่ 1) รัฐฉาน (Shan State) ติดกับจังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดแม่ฮ่องสอน 2) รัฐคะยา (Kayah State) ติดกับจังหวัดแม่ฮ่องสอน 3) รัฐกะเหรี่ยง (Karen State) ติดกับจังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดตาก 4) รัฐมอญ (Mon State) ติดกับจังหวัดกาญจนบุรี และอีก 1 เขต (Division) คือ เขตตะนาวศรี (Tanintharyi Division) ซึ่งติดกับจังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดราชบุรี จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง โดยเส้นแบ่งเขตแดนดังกล่าวเป็นเส้นแบ่งเขตแดนทางบก (Land Boundary Line) ซึ่งกำหนดหรือปักปันไปตามภูมิประเทศที่เป็นพื้นแผ่นดินและรวมไปถึงแม่น้ำ ลำห้วย หนอง บึง ทะเลสาบ และอื่น ๆ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผ่นดิน⁵ มีรายละเอียดดังนี้

⁵ พันเอก ประสงค์ ชิงชัย, "เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ" สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน 32 (2550): 152.

- เส้นแบ่งเขตแดนที่เป็นแม่น้ำ ความยาวรวม 714 กิโลเมตร ได้แก่⁶

1) แม่น้ำสายและแม่น้ำรวก เป็นเขตแดนกั้นระหว่างอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงรายกับเมืองท่าขี้เหล็ก ในรัฐฉาน เป็นเส้นแบ่งเขตแดนตามร่องน้ำลึกมีความยาวประมาณ 59 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของช่องทางการค้าในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 จุดผ่อนปรนท่าบ้านปางห้า จุดผ่อนปรนท่าดินดำ และจุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย

2) แม่น้ำสาละวิน เป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างจังหวัดแม่ฮ่องสอนกับรัฐคะยา และรัฐกะเหรี่ยง ของพม่า โดยไหลผ่านอำเภอแม่สะเรียง และอำเภอสบเมย เส้นแบ่งเขตแดนมีความยาว 127 กิโลเมตร การแบ่งเขตแดนยึดตามแนวสองฝั่งแม่น้ำ เป็นที่ตั้งของช่องทางการค้าจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ จังหวัดแม่ฮ่องสอน

3) แม่น้ำเมย และห้วยวาลี เส้นแบ่งเขตแดนแม่น้ำเมยมีความยาว 345 กิโลเมตร⁷ เป็นเส้นกั้นเขตแดนระหว่างจังหวัดตากกับเมืองเมียวดี ในรัฐกะเหรี่ยง การแบ่งเขตโดยยึดตามสองฝั่งแม่น้ำเช่นเดียวกับแม่น้ำสาละวิน แม่น้ำสายนี้มีต้นกำเนิดจากหุบเขาในทิวเขาดนรงชัย ไหลจากทิศใต้ขึ้นไปยังทิศเหนือผ่านอำเภอแม่สอด แม่ระมาด ท่าสองยาง ในจังหวัดตาก และบรรจบกับแม่น้ำสาละวินที่อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน สำหรับห้วยวาลี เป็นลำธารสาขาย่อยสำคัญในตอนต้นของแม่น้ำเมย⁸ มีความยาว 44 กิโลเมตร⁹ อยู่ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก แม่น้ำเมยเป็นที่ตั้งของช่องทางการค้าที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในชายแดนไทย-พม่า ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย

4) แม่น้ำกระบุรีและคลองกระ จังหวัดระนอง เป็นเส้นกั้นเขตแดนโดยใช้ร่องน้ำลึก เช่นเดียวกับกับแม่น้ำสายในจังหวัดเชียงราย เส้นแบ่งเขตแดนมีความยาว 139 กิโลเมตร แบ่งเขตระหว่างจังหวัดระนองกับเมืองเกาะสอง เขตตะนาวศรี มีช่องทางการค้าสำคัญ คือ จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง

- เส้นแบ่งเขตแดนที่เป็นทิวเขา โดยใช้สันปันน้ำของทิวเขาในการแบ่งเขตแดน มีความยาว 1,687 กิโลเมตร ได้แก่

1) ทิวเขาแดนลาว ทิวเขาดนรงชัยเหนือ และทิวเขาดนรงชัยตะวันตก เป็นเส้นกั้นเขตแดนระหว่างจังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ และแม่ฮ่องสอนกับรัฐฉานของพม่า เส้นแบ่งเขตแดนมี

⁶ ประมวลจาก “เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ” สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน 32 (2550). อังใน สุมาลี สุขดานนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, หน้า 8.

⁷ พันเอก ประสงค์ ชิงชัย, “เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ” สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน, 32: 152.

⁸ หอมรดกไทย. ภูมิศาสตร์ประเทศไทย/ภาคเหนือของประเทศไทย [สายตรง]. แหล่งที่มา:

<http://www1.tv5.co.th/service/mod/heritage/nation/geography/geo.htm> [16 เมษายน 2558].

⁹ พันเอก ประสงค์ ชิงชัย, “เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ” สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน, 32: 152.

ความยาว 632 กิโลเมตร แนวสันเขาเริ่มตั้งแต่แม่น้ำสายในจังหวัดเชียงราย¹⁰ ทอดตัวไปทางตะวันตกตามเขตจังหวัดเชียงใหม่ แล้ววกลงทางใต้ตามเขตจังหวัดแม่ฮ่องสอน ไปสุดที่ลำน้ำปาย¹¹ ซึ่งเป็นเส้นแบ่งเขตกับทิวเขาถนนธงชัย ดังนั้นทิวเขาแดนลาวจึงเป็นที่ตั้งของช่องทางการค้าที่อยู่ในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ จุดผ่อนปรนบ้านสายลมจอย จังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอก และจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง และจังหวัดแม่ฮ่องสอน ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดินซึ่งตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำปาย จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น และจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน

2) ทิวเขาถนนธงชัยกลาง เส้นแบ่งเขตแดนมีความยาวประมาณ 127 กิโลเมตร เป็นทิวเขาที่ติดต่อกับทิวเขาถนนธงชัยตะวันตกซึ่งสิ้นสุดที่อำเภอท่าสองยางในจังหวัดตาก¹² ลงมาทางใต้ จนไปถึงสิ้นสุดที่บ้านพระเจดีย์สามองค์ ตำบลหนองลู อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี เป็นที่ตั้งของช่องทางการค้าในจังหวัดกาญจนบุรี ได้แก่ จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์

3) ทิวเขาตะนาวศรี เป็นทิวเขาที่ถัดลงมาทางใต้มีลักษณะที่ลาดชันน้อยกว่าทิวเขาที่อยู่ในภาคเหนือ เส้นแบ่งเขตแดนมีความยาวประมาณ 865 กิโลเมตร โดยแนวสันเขาเริ่มตั้งแต่จังหวัดกาญจนบุรี ผ่านจังหวัดราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และชุมพร เป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี และจุดผ่อนปรนด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

- เส้นแบ่งเขตแดนเส้นเขตแดนทางเรขาคณิต เป็นเส้นตรงช่วงทิวเขาถนนธงชัยกลางในจังหวัดตากและกาญจนบุรี ความยาว 63 กิโลเมตร บริเวณนี้ไม่มีช่องทางการค้าตั้งอยู่

ประเทศไทยและพม่าได้ทำการสำรวจและปักปันเขตแดนแล้วเฉพาะที่แม่น้ำสายและแม่น้ำรวก ระยะทางประมาณ 59 กิโลเมตร สำหรับเขตแดนที่เหลือตั้งแต่เชียงรายจนถึงระนอง แม่ไทย และพม่าจะทำการสำรวจร่วมกันหลายครั้งแต่ยังไม่มีควมคืบหน้า¹³ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ตลอดแนวชายแดนกว่าสองพันกิโลเมตรมีจุดผ่านแดนถาวรเพียง 5 จุด ที่เหลืออีก 13 จุดเป็นจุดผ่อนปรน (ตารางที่ 2.2)

¹⁰ พันเอก ประสงค์ ชิงชัย, "เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ" สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน, 32: 152.

¹¹ หอมรดกไทย. ภูมิศาสตร์ประเทศไทย/ภาคเหนือของประเทศไทย [สายตรง]. แหล่งที่มา:

<http://www1.tv5.co.th/service/mod/heritage/nation/geography/geo.htm> [16 เมษายน 2558].

¹² วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี. ทิวเขาถนนธงชัย แหล่งที่มา: <http://th.wikipedia.org/wiki/ทิวเขาถนนธงชัย> [25 กุมภาพันธ์ 2558].

¹³ กรมแผนที่ทหาร. กองเขตแดนระหว่างประเทศ/แผนกเขตแดนไทย-พม่า [สายตรง]. แหล่งที่มา:

http://www.rtsd.mi.th/sections/Boundary/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=7 [29 กรกฎาคม 2558].



รูปที่ 2.3 แผนที่ประเทศไทยแสดงเส้นแบ่งเขตแดนไทย-พม่า
ที่มา: “เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ” สราวุธกรมไทยสำหรับเยาวชน 32 (2550).

ตารางที่ 2.2 ประเภทเส้นแบ่งเขตแดนและพื้นที่ตั้งของช่องทางการค้าไทย-พม่า

ลำดับ	ช่องทางการค้า		ลักษณะเส้นแบ่ง เขตแดน*	พื้นที่ประเทศไทย*			พื้นที่ประเทศพม่า**	
	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน		ภาค	จังหวัด	อำเภอ	รัฐ/เขต	เมือง
1	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสาย	แม่น้ำสาย	เหนือ	เชียงราย	แม่สาย	ฉาน	ท่าขี้เหล็ก
2	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2	แม่น้ำสาย	เหนือ	เชียงราย	แม่สาย	ฉาน	ท่าขี้เหล็ก
3	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านริมเมย	แม่น้ำเมย	ตะวันตก	ตาก	แม่สอด	กะเหรี่ยง	เมียวดี
4	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านพุน้ำร้อน	ทิวเขาตะนาวศรี	ตะวันตก	กาญจนบุรี	เมืองกาญจนบุรี	ตะนาวศรี	ทวาย
5	จุดผ่านแดนถาวร	จังหวัดระนอง	แม่น้ำกระบี่	ใต้	ระนอง	เมืองระนอง	ตะนาวศรี	เกาะสอง
6	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านปางห้า	แม่น้ำรวก	เหนือ	เชียงราย	แม่สาย	ฉาน	ท่าขี้เหล็ก
7	จุดผ่อนปรน	ท่าดินดำ	แม่น้ำรวก	เหนือ	เชียงราย	แม่สาย	ฉาน	ท่าขี้เหล็ก
8	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านเกาะทราย	แม่น้ำสาย	เหนือ	เชียงราย	แม่สาย	ฉาน	ท่าขี้เหล็ก
9	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านสายลมจอย	ทิวเขาแดนลาว	เหนือ	เชียงราย	แม่สาย	ฉาน	ท่าขี้เหล็ก
10	จุดผ่อนปรน	ช่องทางกิวผาออก	ทิวเขาแดนลาว	เหนือ	เชียงใหม่	เชียงดาว	ฉาน	เมืองสาด
11	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	ทิวเขาแดนลาว	เหนือ	เชียงใหม่	เวียงแหง	ฉาน	เมืองสาด
12	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	ทิวเขาถนนธงชัย	เหนือ	แม่ฮ่องสอน	เมืองแม่ฮ่องสอน	ฉาน	ลอยแหลม
13	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	ทิวเขาถนนธงชัย	เหนือ	แม่ฮ่องสอน	เมืองแม่ฮ่องสอน	คะยา	ลอยก่อ
14	จุดผ่อนปรน	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	ทิวเขาถนนธงชัย	เหนือ	แม่ฮ่องสอน	ขุนยวม	คะยา	ลอยก่อ
15	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาหิน	ทิวเขาถนนธงชัย	เหนือ	แม่ฮ่องสอน	แม่สะเรียง	กะเหรี่ยง	เคนนา
16	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	แม่น้ำสาละวิน	เหนือ	แม่ฮ่องสอน	สบเมย	กะเหรี่ยง	ผาอัน
17	จุดผ่อนปรน	ด่านพระเจดีย์สามองค์	ทิวเขาถนนธงชัย	ตะวันตก	กาญจนบุรี	สังขละบุรี	กะเหรี่ยง	กอกาเร็ก
18	จุดผ่อนปรน	ด่านสิงขร	ทิวเขาตะนาวศรี	ตะวันตก	ประจวบคีรีขันธ์	เมืองประจวบคีรีขันธ์	ตะนาวศรี	มะริด

หมายเหตุ: การแบ่งภาคทางภูมิศาสตร์อ้างอิงจาก นฤมล บุญแต่ง การแบ่งภาคทางภูมิศาสตร์ [สายตรง]. ราชบัณฑิตยสถาน แหล่งที่มา: <http://www.royin.go.th> คลังความรู้/สังคมศาสตร์/รวมบทความที่มา : * รวบรวมโดยผู้วิจัยจากข้อมูลทุติยภูมิและการเก็บข้อมูลภาคสนาม.

** กลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน. ระบบฐานข้อมูลจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน [สายตรง]. กองการต่างประเทศ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, แหล่งที่มา : <http://www.fad.moi.go.th/group3/group3.htm> [8 กันยายน 2557].

2.2.2 ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งของช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

จากลักษณะภูมิประเทศตามเส้นแบ่งเขตแดนข้างต้นจะเห็นได้ว่าพื้นที่ช่องทางการค้าที่ตั้งอยู่ในภาคเหนือและภาคตะวันตกของไทยมีลักษณะเป็นภูเขาสูงชันสลับกับที่ราบระหว่างเชิงเขา ซึ่งบางแห่งตั้งอยู่บนกลางสันเขา โดยเฉพาะทิวเขาถนนธงชัยและทิวเขาแดนลาว ซึ่งแนวสันเขาเกือบทั้งหมดอยู่ในฝั่งไทย ส่งผลให้ภูมิประเทศบริเวณชายแดนฝั่งไทยมีลักษณะเป็นภูเขาสูงชัน ช่องทางการค้ามีความยากลำบากในการเข้าถึง ได้แก่ จุดผ่านแดนในจังหวัดเชียงใหม่ จุดผ่านแดนเกือบทั้งหมดในจังหวัดแม่ฮ่องสอน

ในทางกลับกันช่องทางการค้าที่มีทิวเขาตะนาวศรีเป็นเส้นเขตแดน สามารถเข้าถึงได้ง่ายกว่า ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณสันเขาส่วนใหญ่อยู่ในฝั่งพม่า ภูมิประเทศฝั่งไทยจึงมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มดอน การเดินทางไปยังช่องทางการค้าจึงมีความสะดวกกว่า เช่น จุดผ่อนปรนด่านสิงขร ตั้งอยู่บนที่ราบดอนของทิวเขาตะนาวศรี เส้นทางมีเป็นถนนลาดยางรถบรรทุกสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก ในขณะที่ฝั่งพม่าภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นสันเขา อีกทั้งเส้นทางอยู่ในสภาพขาดการบำรุงรักษา การคมนาคมจึงมีความยากลำบากกว่าฝั่งไทย

ด้วยลักษณะความไม่สมดุลทางด้านภูมิศาสตร์ดังกล่าว จึงทำให้ช่องทางการค้าบางช่องทางแทบจะไม่มีสินค้าผ่าน เนื่องจากมีอุปสรรคในด้านการเข้าถึงต่างๆ ทั้งการขนส่งสินค้าและการให้บริการ การค้าส่วนใหญ่จึงเป็นการค้าระหว่างหมู่บ้านที่อยู่ตรงข้ามกันเท่านั้น เช่น ช่องจุดผ่อนปรนด่านสิงขร การค้าส่วนใหญ่เป็นชาวพม่าในบ้านมูตองซึ่งอยู่ตรงข้ามกับด่านสิงขรเข้ามาจับจ่ายใช้สอยซื้อหาสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อไปใช้ในชีวิตประจำวัน การขนส่งสินค้าไปยังเมืองมะริดซึ่งอยู่ไกลออกไปไม่สะดวก เนื่องจากสภาพเส้นทางต้องผ่านภูเขาตะนาวศรี อีกทั้งเป็นถนนลูกรัง จึงเป็นอุปสรรคอย่างมากต่อการขนส่ง

รายละเอียดลักษณะทางกายภาพของช่องทางการค้าอื่นๆ แสดงได้ดังตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3 ลักษณะทางภูมิศาสตร์ช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

ลำดับ	จังหวัด	ช่องทางการค้า		ระดับความสูงเฉลี่ยจากระดับน้ำทะเล ณ บริเวณช่องทางการค้า (เมตร) *	ลักษณะทางภูมิศาสตร์**	
		ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน		ลักษณะภูมิศาสตร์ฝั่งไทย	ลักษณะภูมิศาสตร์ฝั่งพม่า
1	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสาย	420	ที่ราบริมแม่น้ำสาย	ที่ราบริมแม่น้ำสาย
2	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2	401	ที่ราบริมแม่น้ำสาย	ที่ราบริมแม่น้ำสาย
3	ตาก	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านริมเมย	200	ที่ราบริมแม่น้ำเมย	ที่ราบริมแม่น้ำเมย
4	กาญจนบุรี	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านพุน้ำร้อน	180	ที่ราบตอนเชิงเขาตะนาวศรี	ภูเขาสูง สลับซับซ้อนกัน ทิวเขาตะนาวศรี
5	ระนอง	จุดผ่านแดนถาวร	จังหวัดระนอง	2	ที่ราบริมแม่น้ำกระบุรี	ที่ราบริมแม่น้ำกระบุรี
6	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านปางห้า	372	ที่ราบริมแม่น้ำรวก	ที่ราบริมแม่น้ำรวก
7	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านสายลมจอย	540	เชิงเขาบนทิวเขาแดนลาว	สันเขาบนทิวเขาแดนลาว
8	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านเกาะทราย	380	ที่ราบริมแม่น้ำสาย	ที่ราบริมแม่น้ำสาย
9	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าดินดำ	377	ที่ราบริมแม่น้ำรวก	ที่ราบติดแม่น้ำรวก
10	เชียงใหม่	จุดผ่อนปรน	ช่องทางกัวผาออก	707	ที่ราบบนทิวเขาแดนลาว	ที่ราบบนทิวเขาแดนลาว
11	เชียงใหม่	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	920	ที่ราบในหุบเขาในทิวเขาแดนลาว	ที่ราบในหุบเขาในทิวเขาแดนลาว
12	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	1,240	สันเขาในทิวเขาแดนลาว	ภูเขาสูงชันสลับกัน บนสันเขาแดนลาว
13	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	556	ที่ราบติดแม่น้ำปาย	ภูเขาสูงชันสลับกัน บนสันเขาแดนลาว
14	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	950	สันเขาสูงชันบนทิวเขาถนนธงชัย	ที่ราบบนทิวเขาถนนธงชัย
15	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาดิน	720	สันเขาสูงชันบนทิวเขาถนนธงชัย	ที่ราบบนทิวเขาถนนธงชัย
16	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	270	ที่ราบในหุบเขา ริมแม่น้ำสาละวิน	ที่ราบในหุบเขา ริมแม่น้ำสาละวิน
17	กาญจนบุรี	จุดผ่อนปรน	ด่านพระเจดีย์สามองค์	520	ที่ราบบนสันเขาสูง ในทิวเขาถนนธงชัย	ภูเขาสูง สลับซับซ้อนกัน ในทิวเขาถนนธงชัย
18	ประจวบคีรีขันธ์	จุดผ่อนปรน	ด่านสิงขร	120	ที่ราบตอนเชิงเขาตะนาวศรี	ภูเขาสูง สลับซับซ้อนกัน ทิวเขาตะนาวศรี

ที่มา : * ข้อมูลที่ตั้งใช้พิกัด GPS จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม และระดับความสูงประมวลผลโดยใช้โปรแกรม Google Earth.

** เก็บข้อมูลภาคสนาม.

2.3 การคมนาคมขนส่งชายแดน

ในการขนส่งสินค้าชายแดน หากเป็นช่องทางที่ติดต่อกันทางบกหรือมีแม่น้ำเป็นเส้นกันเขตแดนแต่ได้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำสาย และสะพานข้ามแม่น้ำเมย การขนส่งใช้รถบรรทุกเป็นหลัก แต่ไม่มีการขนส่งด้วยตู้สินค้าเนื่องจากประเทศพม่าไม่อนุญาตให้ตู้สินค้าผ่านเข้าประเทศทางชายแดน สินค้าต้องขนส่งเข้าประเทศพม่าโดยทางทะเลเท่านั้น รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งมีทั้งของไทยและของพม่า โดยสามารถขนส่งถึงบริเวณชายแดนของทั้งสองประเทศ หรือสามารถข้ามไปยังชายแดนของอีกประเทศไม่เกิน 2 กิโลเมตร และขนส่งต่อโดยรถบรรทุกของประเทศนั้น ๆ¹⁴



รูปที่ 2.4 ตัวอย่างรถบรรทุกขนส่งสินค้า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง
ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม วันที่ 9 มีนาคม 2557.

ส่วนชายแดนที่ติดต่อกันโดยมีแม่น้ำเป็นเส้นกันเขตแดน การขนส่งใช้เรือเป็นหลัก เรือที่ใช้ในการขนส่งอาจเป็นเรือไทยหรือเรือพม่าแล้วแต่กรณี เช่น จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ เรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้ามีลักษณะเป็นเรือไม้ท้องแบนขนาดไม่เกิน 50 ตัน เป็นเรือของผู้ประกอบการในฝั่งไทยโดยใช้ขนส่งสินค้าโดยเฉพาะโคกระบือเป็นหลัก แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขนส่งทางน้ำนั้นมีปัจจัยที่สำคัญ คือ ความลึกของร่องน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูแล้งการขนส่งในบางช่องทางการค้าแทบไม่สามารถกระทำได้ เนื่องจากร่องน้ำมีความตื้นเขินมาก เช่น จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน ที่ต้องอาศัยการขนส่งผ่านแม่น้ำปาย ที่มีร่องน้ำตื้น เรือที่สามารถขนส่งสินค้าได้จึงเป็นเรือหางยาวขนาดเล็กเท่านั้น ในขณะที่จังหวัดระนอง สินค้าขนส่งทางเรือ ส่วนใหญ่เป็นเรือพม่าขนาด 50-200 ตันมีเพียงส่วนน้อยที่เป็นเรือไทยทั้งนี้เพราะสามารถเข้า-ออกพม่าได้สะดวกกว่าเรือไทย¹⁵

¹⁴ สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, หน้า 18.

¹⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 18.



รูปที่ 2.5 ตัวอย่างเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าชายแดน
(ซ้าย) จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ (ขวา) จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง
ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนามวันที่ 9 กันยายน 2557 และวันที่ 5 พฤษภาคม 2558.

ตารางที่ 2.4 แสดงสภาพเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งชายแดน หากเป็นช่องทางการค้าที่เป็นจุดผ่านแดนถาวร เส้นทางขนส่งค่อนข้างสะดวก เนื่องจากเส้นทางที่เข้าถึงจุดผ่านแดนส่วนใหญ่เป็นทางหลวงแผ่นดิน 4 ช่องทางจราจร บริเวณทางโค้งมีไหล่ทาง รถบรรทุกสามารถวิ่งสวนทางกันได้ ถนนอยู่ในสภาพสามารถใช้งานได้ดี สำหรับจุดผ่อนปรนเส้นทางขนส่งส่วนใหญ่มักเป็นทางหลวงชนบท หรือเส้นทางท้องถิ่นที่จัดสรรงบประมาณโดยจังหวัดหรือองค์การบริหารส่วนตำบล เส้นทางส่วนใหญ่มีเพียง 2 ช่องทางจราจร ไม่มีไหล่ทางแม้ในช่วงทางโค้งในภูเขา รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถสวนทางกันได้ อีกทั้งบางช่วงเป็นถนนลูกรัง จากการเก็บข้อมูลภาคสนามพบว่าช่องทางการค้าที่อยู่ในทางภาคเหนือ โดยเฉพาะจังหวัดแม่ฮ่องสอน ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาคินและจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยตันนุ่นที่เส้นทางขนส่งชายแดนมีลักษณะเป็นดินลูกรัง การขนส่งเป็นไปอย่างยากลำบาก



รูปที่ 2.6 ตัวอย่างถนนเข้าสู่จุดผ่านแดน
(ซ้าย) จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน (ขวา) จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง
ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนามวันที่ 6 กันยายน 2557 และ 5 พฤษภาคม 2558.

ตารางที่ 2.4 ลักษณะเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

ลำดับ	ช่องทางการค้า		ระยะทางจากอำเภอเมืองโดยประมาณ (กม.) ¹	หมายเลขถนน ^{1,2}		ประเภทถนน/ช่องทางการจราจร ²	ความเร็วเฉลี่ยโดยประมาณ (กม./ชม.) ¹	สภาพถนน ²	
	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน		ทางหลวง/กม.	ทางหลวงชนบท, เส้นทางท้องถิ่น/กม.				
11.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	159.7	หมายเลข 107/75.3		ลาดยาง/2	46	ใช้งานได้ปกติ	
				หมายเลข 1178/9.8				ลาดยาง/2	ใช้งานได้ปกติ
				หมายเลข 1322/74.6				ลาดยาง/2	ใช้งานได้ปกติ
12.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	42.2	หมายเลข 1095/17.2		ลาดยาง/2	38	ใช้งานได้ปกติ	
				หมายเลข 1285/ 22.1				ลาดยาง/2	ใช้งานได้ปกติ
								ถนนหมู่บ้านห้วยผึ้ง-จุดผ่อนปรน 2.9	คอนกรีต/2
13.	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	25.8	หมายเลข 1095/5.2		ลาดยาง/2	40	ใช้งานได้ปกติ	
								มส.3018/20.6	ลาดยาง/2
14.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	101.8	หมายเลข 1095/5.2		ลาดยาง/2	35	ใช้งานได้ปกติ	
				หมายเลข 108/67.4				ลาดยาง/2	ใช้งานได้ปกติ
						มส.1377/18		ลาดยาง/2	ชำรุด
						แยกถนน มส.1377 – ชายแดนไทยพม่า (BP13) 10.8			
15.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาหิน	228	หมายเลข 108/179		ลาดยาง/2	38	ใช้งานได้ปกติ	
									ถนนท้องถิ่น/48.5

ตารางที่ 2.4 ลักษณะเส้นทางการคมนาคมเข้าสู่ช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

ลำดับ	ช่องทางการค้า		ระยะทางจาก อำเภอเมือง โดยประมาณ (กม.) ¹	หมายเลขถนน ^{1,2}		ประเภท ถนน/ ช่องทาง การจราจร ²	ความเร็ว เฉลี่ยโดย ประมาณ (กม./ชม.) ¹	สภาพถนน ²
	ประเภท จุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน		ทางหลวง/กม.	ทางหลวงชนบท, เส้นทางท้องถิ่น/กม.			
16.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	213	หมายเลข 108/166		ลาดยาง/2	48	ใช้งานได้ปกติ
				หมายเลข 1194/47				ชำรุด
17.	จุดผ่อนปรน	ด่านพระเจดีย์สามองค์	276	หมายเลข 323/276		ลาดยาง/2	62	ใช้งานได้ปกติ
18.	จุดผ่อนปรน	ด่านสิงขร	20	หมายเลข 4/10		ลาดยาง/2	45	ใช้งานได้ปกติ
								ปจ.11207/10

หมายเหตุ: * ถนนช่วงสุดท้ายที่เข้าสู่จุดผ่อนปรนทำบ้านสายลมจอยเป็นถนนท้องถิ่นซึ่งรถทุกประเภทไม่สามารถวิ่งได้

ที่มา: ¹ คำนวณระยะทางและความเร็วโดยใช้ โปรแกรม Google Map (ระยะทางหารด้วยจำนวนเวลาที่ใช้ในการเดินทาง).

² เก็บข้อมูลภาคสนาม.

2.4 จุดต้นทาง-ปลายทางของสินค้า

การค้าชายแดนไทย-พม่าประกอบด้วยกลุ่มผู้ค้าหลักๆ 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มพ่อค้าท้องถิ่นทำการค้าขายกับเมืองต่างๆ ที่อยู่ใกล้ชายแดน การค้าขายอาศัยความคุ้นเคยและระบบเครือญาติเป็นหลัก และ 2) กลุ่มผู้ประกอบการระดับนายทุน ได้แก่ ผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทอุตสาหกรรม หรือบริษัทส่งออก สินค้ามักส่งไปยังเมืองสำคัญๆ ในฝั่งพม่า การค้าอาศัยระบบการติดต่อซื้อขายกันอย่างเป็นทางการ มีข้อตกลงและสัญญาที่ชัดเจน ด้วยลักษณะความสัมพันธ์ของผู้ประกอบการดังกล่าว จึงทำให้จุดต้นทางของสินค้านั้นมีที่มาแตกต่างกันไป โดยสินค้าที่มาจากตัวจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงของช่องทางการค้านั้นๆ ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการท้องถิ่น ส่วนสินค้าที่มาจากแหล่งอุตสาหกรรมต่างๆ ในภาคกลาง เช่น กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มักจะผู้ประกอบการระดับนายทุน

ในขณะเดียวกันหากพิจารณาจุดปลายทางของสินค้า พบว่าขึ้นอยู่กับเส้นทางการค้าขายของผู้ประกอบการแต่ละราย เนื่องจากการค้าในฝั่งพม่ามีทั้งที่มีจุดปลายทางที่ชัดเจนแน่นอนและเร่ขายระหว่างทาง จึงทำให้การรวบรวมข้อมูลเส้นทางการค้าดังกล่าวต้องอาศัยการเก็บข้อมูลภาคสนามทั้งจากกลุ่มผู้ประกอบการค้าชายแดน ศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์กรการบริหารส่วนตำบล เป็นต้น จุดปลายทางของสินค้าหรือเส้นทางการค้าในพม่าสามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มดังนี้

- **ช่องทางการค้าที่ทำการค้ากับประเทศพม่าตอนบน**

พม่าตอนบนประกอบด้วย รัฐฉาน รัฐคะยา รัฐกะเหรี่ยง (บางส่วน) และเขตพะโค (บางส่วน) คู่ค้าที่สำคัญ ได้แก่ รัฐฉาน ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวไทยใหญ่ซึ่งเป็นกลุ่มชาติพันธุ์เดียวกันกับประชากรในภาคเหนือของไทย ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ และแม่ฮ่องสอน จึงทำให้การค้าเป็นการค้าขายในระบบเครือญาติ และความคุ้นเคยกันเป็นหลัก โดยเส้นทางการค้าในประเทศพม่าตอนบนประกอบด้วย 7 เส้นทางหลัก ได้แก่

- 1) ทาชีเหล็ก – เมืองพยาก – เมืองเซียงตุง รัฐฉาน
(Tachilek – Mong Hpayak – Kengtong, Shan State)

เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางหลักในการค้าขายกับรัฐฉาน สินค้าเกือบทั้งหมดส่งออกที่จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อยู่ตรงข้ามกับเมืองท่าทาชีเหล็กซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 2 กิโลเมตร¹⁶ มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 2.5 แสนคน¹⁷ เป็น

¹⁶ คำนวณโดยใช้โปรแกรม Google Earth อ้างอิงจาก สุมาลี สุขตานนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า.

¹⁷ City Population. Myanmar [Online]. Available from: <http://www.citypopulation.de/php/myanmar-admin.php> [25 July, 2015].

เมืองคู่ค้าที่สำคัญ เนื่องจากเมืองท่าขี้เหล็กสามารถกระจายสินค้าไปยังเมืองสำคัญๆ ได้แก่ เมืองสาต และเมืองเชียงตุง อีกทั้งคนทั้งสองฝั่งชายแดนเป็นกลุ่มชาติพันธุ์เดียวกัน จึงทำให้การนำเข้าสินค้าผ่านช่องทางการค้าสะพานข้ามแม่น้ำสายมีปริมาณมากที่สุดในพม่าตอนบน

2) ท่าขี้เหล็ก – เมืองสาต รัฐฉาน (Tachilek – Mong Hsat, Shan State)

เส้นทางการค้าดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก และจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแห่ง จังหวัดเชียงใหม่ถูกระงับการเข้า-ออก ผู้ประกอบการที่อยู่ในจุดผ่านแดนทั้งสองจุดมีการติดต่อกับเมืองสาตในรัฐฉานมาอย่างยาวนาน เพราะประชาชนทั้งสองฝั่งชายแดนเป็นเครือญาติและกลุ่มชาติพันธุ์เดียวกัน คือ ชาวไทใหญ่ เช่นเดียวกับอำเภอแม่สาย ดังนั้นแม้จะมีการปิดจุดผ่านแดนก็ยังคงติดต่อซื้อขายกันอยู่ จึงทำให้สินค้าจากชายแดนด้านนี้ต้องอ้อมไปส่งออกที่จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายในจังหวัดเชียงรายแทน¹⁸

3) ลางเคอ – ตองยี รัฐฉาน (Langkho –Taunggyi, Shan State)

เส้นทางนี้ติดต่อค้าขายผ่านช่องทางการค้าจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง จังหวัดแม่ฮ่องสอน นับเป็นเส้นทางหลักของจังหวัดแม่ฮ่องสอนที่ติดต่อค้าขายกับเมืองตองยี¹⁹ เมืองเอกของรัฐฉานซึ่งเป็นเมืองที่มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 1.6 ล้านคน²⁰ โดยมีระยะทางห่างจากช่องทางการค้าประมาณ 180 กิโลเมตร²¹ จึงทำให้สินค้าที่ส่งออกที่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้งมีมูลค่าการส่งออกสูงที่สุดในจังหวัดแม่ฮ่องสอน²²

4) ซาดอ รัฐคะยา (Shadaw, Shan State)

เส้นทางการค้าดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ออกจากจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน จังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งเดิมใช้เป็นเส้นทางในการชักลากไม้ที่ได้รับสัมปทานป่าไม้ในฝั่งพม่า ต่อมาใช้เป็นเส้นทางในการลำเลียงเครื่องจักรของผู้ที่ได้สัมปทานเหมืองแร่²³ เมื่อหมดสัมปทานเส้นทางนี้แทบไม่ได้ใช้งาน ปัจจุบันจึงทรุดโทรมเป็นอย่างมาก อีกทั้งสภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาสูงชัน และมีประชากรอาศัยอยู่เบาบาง ทำให้การค้าขายส่วนใหญ่เป็นการค้าขายกับเมืองชายแดนที่อยู่ตรง

¹⁸ สัมภาษณ์ อนุสรณ์ คำอ้าย, นายกองจัดการบริหารส่วนตำบลเปียงหลวง, 10 กันยายน 2557.

¹⁹ สัมภาษณ์ ประเสริฐ พลสิงห์, รองประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 5 กันยายน 2557.

²⁰ City Population. Myanmar [Online].

²¹ คำนวณโดยใช้โปรแกรม Google Earth อ้างพิภักจาก สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า

²² สัมภาษณ์ กฤษฏา ธีระวุฒิ, นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน, 5 กันยายน 2557.

²³ สัมภาษณ์ ทิน อุ่นใจ, ผู้ประกอบการนำเข้าแร่และโคกระบือมีชีวิต จังหวัดแม่ฮ่องสอน, 6 กันยายน 2557.

ข้ามเท่านั้น โดยหากเป็นหมู่บ้านที่อยู่ไม่ไกลนิยมมาซื้อสินค้าโดยใช้เรือเล็ก แต่ถ้าไกลออกไปจะใช้ การขนส่งทางบกซึ่งต้องผ่านภูเขาสูง และถนนเป็นลูกรัง²⁴

5) แม่แฉะ – บอลาแคะ – ลอยก่อ รัฐคะยา

(Mese – Bawlakhe – Loikaw, Kayah State)

เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ออกจากจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยตันนุ่นและจุดผ่อนปรน ช่องทางบ้านเสาทิน จังหวัดแม่ฮ่องสอน เส้นทางการค้านี้มีเมืองคู่ค้าที่สำคัญได้แก่ ลอยก่อ เมืองเอก ของรัฐคะยา ซึ่งมีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 2.4 แสนคน²⁵ มีระยะทางห่างจากจุดผ่อนปรนช่องทาง ห้วยตันนุ่นและจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน ประมาณ 156 และ 173 กิโลเมตร ตามลำดับ²⁶ โดย มูลค่าการค้าที่จุดผ่อนปรนบ้านเสาทินสูงกว่าจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยตันนุ่น ทั้งนี้เนื่องจากสินค้าที่ ส่งผ่านจุดผ่านแดนนี้ส่วนใหญ่มาจากจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งจากเชียงใหม่ถึงบ้านเสาทินระยะทางสั้น กว่าบ้านห้วยตันนุ่น อีกทั้งสภาพเส้นทางในฝั่งพม่าสามารถใช้งานได้ดีกว่า จึงทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เลือกใช้เส้นทางบ้านเสาทินเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าเพื่อไปยังเมืองลอยก่อ²⁷

6) แม่แฉะ รัฐคะยา – ผาปูน รัฐกะเหรี่ยง – ตองอู เขตพะโค

(Mese, Kayah State – Hpapun, Kayin State – Taungoo, Bogo Division)

เส้นทางการค้าดังกล่าว เป็นเส้นทางที่ออกจากจุดผ่อนปรนเสาทินเช่นเดียวกัน มีเมือง คู่ค้าสำคัญ คือ เมืองตองอู เขตพะโค²⁸

7) ผาปูน รัฐกะเหรี่ยง – บอลาแคะ รัฐคะยา

(Hpapun, Kayin State – Bawlakhe, Kayah State)

เส้นทางดังกล่าวเป็นการค้าที่ใช้การขนส่งทางน้ำเป็นหลัก โดยผ่านจุดผ่อนปรน ช่องทางบ้านแม่สามแลบ จังหวัดแม่ฮ่องสอน สินค้านำเข้าเป็นโคกระบือ โดยขนส่งมาทางเรือตาม แม่น้ำสาละวิน ส่วนสินค้าออกเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค โดยขนส่งขึ้นไปตามแม่น้ำสาละวินและ เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ้านสะกอท่า หลังจากนั้นสามารถขนถ่ายสินค้าได้ทั้งทางน้ำและบนบกไปยัง เมืองบอลาแคะ²⁹

²⁴ สัมภาษณ์ (ทางโทรศัพท์) เจ้าหน้าที่ส่วนงานบริการศุลกากร ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน, 25 กุมภาพันธ์ 2558.

²⁵ City Population. Myanmar [Online].

²⁶ คำนวณโดยใช้โปรแกรม Google Earth อ้างอิงจาก สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำ
ฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า.

²⁷ สัมภาษณ์ ธนิต ไทยตรง, ประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 31 สิงหาคม 2557.

²⁸ สัมภาษณ์ ประเสริฐ พลสิงห์.

²⁹ สัมภาษณ์ ไตรรัตน์ วนาศิริสุข, นายกสมาคมการค้าการบริหารบ้านแม่สามแลบ, 4 กันยายน 2557.

- ช่องทางการค้าที่ทำการค้ากับประเทศพม่าตอนกลาง

พม่าตอนกลาง ได้แก่ รัฐกะเหรี่ยง รัฐมอญ เขตพะโค และเขตย่างกุ้ง พม่าตอนกลางถือว่ามีความสำคัญกับเศรษฐกิจการค้าชายแดนเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศพม่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองย่างกุ้งซึ่งเป็นแหล่งกระจายสินค้าที่สำคัญที่สุด อีกทั้งมีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น โดยเส้นทางการค้าประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก ได้แก่

- 1) เมียวดี – กอกาเร็ก – ผาอัน รัฐกะเหรี่ยง – ท่าตอน – เมาะละແหม່ງ รัฐมอญ – พะโค เขตพะโค – ย่างกุ้ง เขตย่างกุ้ง

(Myawady – Kawkarek – Pha An, Kayin State – Thaton – Mawlamyine, Mon State – Bago, Bago Division – Yangon, Yangon Division)

เส้นทางการค้าดังกล่าวแม้จะผ่านภูเขาสูง สภาพถนนไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ กล่าวคือ รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถสวนกันได้ จึงต้องเปิดการจราจรให้วิ่งขึ้นและลงสลับวันกัน แต่เป็นเส้นทางที่มีมูลค่าการค้าชายแดนไทย-พม่าสูงที่สุด สินค้าขนส่งผ่านช่องทางการค้าจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และมีเมืองย่างกุ้งเป็นเมืองคู่ค้าที่สำคัญระยะทางประมาณ 392 กิโลเมตร³⁰ โดยเมืองย่างกุ้งมีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 2.3 ล้านคน³¹ อดีตเคยเป็นเมืองหลวงของพม่า ปัจจุบันยังคงเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศ จึงทำให้มีอุปสงค์ในการนำเข้าสินค้าสูงกว่าเส้นทางอื่นๆ



รูปที่ 2.7 ตัวอย่างเส้นทางเมียวดี – กอกาเร็ก – ผาอัน รัฐกะเหรี่ยง – ท่าตอน – เมาะละແหม່ງ รัฐมอญ – พะโค เขตพะโค – ย่างกุ้ง เขตย่างกุ้ง

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนามวันที่ 26 กรกฎาคม 2557.

³⁰ คำนวณโดยใช้โปรแกรม Google Earth อ้างอิงจาก สุมาลี สุขตานนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า.

³¹ City Population. Myanmar [Online].

2) ตาบูไซยัส – เมาะละแหม่ง รัฐมอญ – พะโค เขตพะโค – ย่างกุ้ง เขตย่างกุ้ง
(Thanbyuzayat – Mawlamyine, Mon State – Bago, Bago Division – Yagon, Yagon Division)

เส้นทางนี้มีจุดปลายทางอยู่ที่เมืองย่างกุ้งเช่นเดียวกับเส้นทางเมียวดี แต่ขนส่งผ่านจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ผ่านบ้านพญาตองซุ (Payathonzu) ไปยังเมืองตาบูไซยัสซึ่งห่างจากชายแดนประมาณ 70 กิโลเมตร ขนส่งต่อไปยังเมืองเมาะละแหม่ง รัฐมอญ และ เมืองย่างกุ้ง เขตย่างกุ้ง³² ระยะทางจากด่านชายแดนจนถึงเมืองย่างกุ้งประมาณ 438 กิโลเมตร³³

● **ช่องทางการค้าที่ทำการค้ากับประเทศพม่าตอนล่าง**

พม่าตอนล่าง ได้แก่ เขตตะนาวศรี ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ที่เป็นสันเขาในฝั่งพม่า ประกอบกับชายแดนบริเวณนี้ติดกับทะเลอันดามันและอ่าวเมาะตะมะ จึงทำให้เส้นทางทางการขนส่งทางเรือเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญระหว่างชายแดนไทยกับพม่าตอนล่าง เส้นทางการค้าที่สำคัญประกอบด้วย 3 เส้นทาง ได้แก่

1) กิทิ – ทวาย เขตตะนาวศรี (Dawei, Tanintharyi Division)

เส้นทางดังกล่าวสินค้าขนส่งออกจากจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ผ่านเมืองกิทิซึ่งอยู่ตรงข้ามกับบ้านพุน้ำร้อน³⁴ ไปยังทวาย เส้นทางนี้มีเมืองทวายซึ่งเป็นเมืองเอกของเขตตะนาวศรีเป็นเมืองคู่ค้าที่สำคัญ เส้นทางบ้านพุน้ำร้อนสร้างขึ้นเพื่อรองรับการขนส่งอุปกรณ์ในการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมทวาย แต่ปัจจุบันการก่อสร้างนิคม ฯ ชะลอตัว จึงทำให้บริษัทที่รับเหมาก่อสร้างนำเข้าวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างน้อยลง³⁵ ปัจจุบันเส้นทางในฝั่งพม่ากำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนา เส้นทางบางช่วงมีเป็นเขาสูงชัน และบางช่วงเป็นทางราบเรียบแม่น้ำตะนาวศรี รถบรรทุกหกล้อสามารถขนส่งสินค้าได้ แต่อย่างไรก็ตามด้วยลักษณะของเมือง

³² สัมภาษณ์ บัณฑิต ต๊ะเอกา, หัวหน้าฝ่ายควบคุมและตรวจสอบทางศุลกากร ด้านศุลกากรสังขละบุรี, 22 กันยายน 2557.

³³ คำนวณโดยใช้โปรแกรม Google Earth อ้างอิงจาก สุมาลี สุขตานนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า

³⁴ กลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน. (กรกฎาคม 2557) สถานะจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน [สายตรง]. กองการต่างประเทศ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, แหล่งที่มา : <http://www.fad.moi.go.th/group3/group3.htm> [8 กันยายน 2557].

³⁵ สัมภาษณ์ บัณฑิต ต๊ะเอกา, หัวหน้าฝ่ายควบคุมและตรวจสอบทางศุลกากร ด้านศุลกากรสังขละบุรี, 22 กันยายน 2557.

ทวายที่เป็นเมืองท่า จึงทำให้สินค้าส่วนใหญ่ที่นั่นมักจะขนมาทางเรือเป็นหลัก³⁶ โดยขนส่งผ่านเส้นทางเกาะสอง – มะริด – ทวาย – เมะละแหม่ง – ย่างกุ้ง ซึ่งรายละเอียดจะกล่าวต่อไป

2) มุดอง – ตะนาวศรี เขตตะนาวศรี (Mudong – Tanintharyi, Tanintharyi Division)

เส้นทางนี้สินค้าขนส่งผ่านจุดผ่อนปรนด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ คู่ค้าที่สำคัญคือ บ้านมุดองซึ่งอยู่ห่างจากชายแดน 2 กิโลเมตร และหมู่บ้านไทยสิงขรอยู่ห่างจากชายแดนประมาณ 30–40 กิโลเมตรซึ่งเป็นหมู่บ้านชาวไทยพลัดถิ่นในเขตตะนาวศรี³⁷ จากบ้านมุดองเส้นทางผ่านเมืองตะนาวศรีไปถึงเมืองมะริดเป็นเส้นทางที่ก่อสร้างโดยกองทัพญี่ปุ่นในสมัยสงครามโลกครั้งที่สองระยะทาง 180 กิโลเมตร ปัจจุบันมีเส้นทางตัดใหม่ระยะทาง 150 กิโลเมตร สภาพถนนพอใช้งานได้กำลังรอผู้ลงทุนโดยรัฐบาลพม่าให้สัมปทานในการเก็บค่าผ่านทางและมุ่งหวังว่าประเทศไทยจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างเส้นทางนี้³⁸ เส้นทางนี้บริษัทอิตัลไทยเคยใช้ขนส่งถ่านหิน เมื่อหมดสัมปทานก็ไม่มีมีการบำรุงรักษาจึงอยู่ในสภาพทรุดโทรม อีกทั้งจากตะนาวศรีถึงเมืองมะริดถนนต้องไต่ไปตามภูเขาทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางถึง 7 ชั่วโมง หากมีการปรับปรุงเส้นทางให้ดีขึ้นจะลดเวลาในการขนส่งเหลือเพียง 4 ชั่วโมง จึงทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่หันไปใช้วิธีการขนส่งทางทะเล โดยออกจากจุดผ่านแดนถาวรระนองเป็นหลัก³⁹

3) เกาะสอง – มะริด – ทวาย เขตตะนาวศรี – ย่างกุ้ง เขตย่างกุ้ง

(Kawthoung – Myeik – Dawei, Tanintharyi Division – Yagon, Yagon Division)

เส้นทางการค้านี้การนำเข้า-ส่งออกขนส่งผ่านจุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง โดยขนส่งทางเรือข้ามแม่น้ำกระบุรีไปยังเมืองเกาะสอง และหลังจากนั้นขนส่งไปยังเมืองท่าที่สำคัญได้แก่ มะริด ทวาย ในเขตตะนาวศรี ซึ่งเป็นเมืองอุตสาหกรรมประมงที่สำคัญของประเทศพม่า และขนส่งไปจนถึงเมืองย่างกุ้ง ในเขตย่างกุ้ง ทั้งนี้การขนส่งทางเรือผ่านช่องทางนี้มีสินค้าทั้งขาไปและขากลับ โดยขาไปเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าขากลับเป็นอาหารทะเลเพื่อส่งต่อไปยังโรงงานอุตสาหกรรมในอำเภอมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร⁴⁰

³⁶ เก็บข้อมูลภาคสนาม เส้นทางพุน้ำร้อน-ทวาย, 8 พฤศจิกายน 2557.

³⁷ สัมภาษณ์ สมชาย นิยมชาติ, นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์, 26 กันยายน 2557.

³⁸ สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, หน้า 249.

³⁹ สัมภาษณ์ สมชาย นิยมชาติ, นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์, 26 กันยายน 2557.

⁴⁰ สัมภาษณ์ สมชาย นิยมชาติ.



รูปที่ 2.8 แผนที่แสดงที่ตั้งจุดผ่านแดนไทย-พม่าและรัฐ/เขตใหม่ในประเทศพม่า
ที่มา: ปรับปรุงจาก Map of World. Political Map of Myanmar [Online]. Available from:
<http://www.mapsofworld.com/myanmar/myanmar-political-map.html> [19 October] 2015].

ตารางที่ 2.5 รายละเอียดเส้นทางการค้าที่เชื่อมต่อชายแดนไทยและเมืองคู่ค้าในพม่า

ลำดับ	พื้นที่/เส้นทาง	รัฐ/เขตที่ครอบคลุม							จุดต้นทางในไทย		ระยะทางถึงเมืองคู่ค้า (กม.)*	จุดปลายทางในพม่า		ความหนาแน่นปชก. ต่อกม ² ** (2556)	
		ฉาน	คะยา	กะเหรี่ยง	มอญ	พะโค	ย่างกุ้ง	ตะนาวศรี	ชื่อจุดผ่านแดน	จังหวัด		เมือง	รัฐ/เขต		
ก.	พม่าตอนบน	X	X	X	-	X	-	-							
1.	ท่าขี้เหล็ก-พยาก-เชียงตุง	X	-	-	-	-	-	-	สะพานข้ามแม่น้ำสาย 1, 2	เชียงราย	2	ท่าขี้เหล็ก	ฉาน	45.13	
											145	เชียงตุง	ฉาน	84.45	
2.	ท่าขี้เหล็ก-เมืองสาต	X	-	-	-	-	-	-	สะพานข้ามแม่น้ำสาย 1, 2	เชียงราย	80	เมืองสาต	ฉาน	52.65	
3.	ลางเคอ-ตองยี	X	-	-	-	-	-	-	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	แม่ฮ่องสอน	220	ตองยี	ฉาน	70.35	
4.	ชาดอ	-	X	-	-	-	-	-	บ้านน้ำเพียงดิน	แม่ฮ่องสอน	40	ชาดอ	คะยา	3.09	
5.	แม่สะแะ-บอราแคะ-ลอยก่อ	-	X	-	-	-	-	-	ช่องทางห้วยตันนูน	แม่ฮ่องสอน	125	ลอยก่อ	คะยา	37.10	
									ช่องทางบ้านเสาหิน	แม่ฮ่องสอน	160	ลอยก่อ	คะยา	37.10	
6.	แม่สะแะ-ผาปูน-ตองอู	-	-	X	-	X	-	-	ช่องทางบ้านเสาหิน	แม่ฮ่องสอน	145	ตองอู	พะโค	105.39	
7.	ผาปูน-บอราแคะ	-	X	X	-	-	-	-	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	แม่ฮ่องสอน	160	บอราแคะ	คะยา	8.26	
ข.	พม่าตอนกลาง	-	-	X	X	X	X	-							
8.	เมียวดี-กอกาเร็ก-ผาอัน-ท่าตอน-เมะละแหม้ง-พะโค-ย่างกุ้ง	-	-	X	X	X	X	-	บ้านริมเมย	ตาก	200	เมะละแหม้ง	มอญ	202.16	
											250	พะโค	พะโค	133.26	
											320	ย่างกุ้ง	ย่างกุ้ง	652.33	
9.	ตามูไซยัส-เมะละแหม้ง-พะโค-ย่างกุ้ง	-	-	-	X	X	X	-	ด่านพระเจดีย์สามองค์	กาญจนบุรี	180	เมะละแหม้ง	มอญ	202.16	
											300	พะโค	พะโค	133.26	
											400	ย่างกุ้ง	ย่างกุ้ง	652.33	
ค.	พม่าตอนล่าง	-	-	-	-	-	X	X							
10.	กิติ-ทวาย	-	-	-	-	-	-	X	พุน้ำร้อน	กาญจนบุรี	115	ทวาย	ตะนาวศรี	35.69	
11.	มูตอง-ตะนาวศรี	-	-	-	-	-	-	X	ด่านสิงขร	ประจวบคีรีขันธ์	110	ตะนาวศรี	ตะนาวศรี	9.41	
12.	เกาะสอง-มะริด-ทวาย-ย่างกุ้ง	-	-	-	-	-	X	X	จังหวัดระนอง	ระนอง	400	มะริด	ตะนาวศรี	15.67	
											480	ทวาย	ตะนาวศรี	35.69	
											830	ย่างกุ้ง	ย่างกุ้ง	652.33	

ที่มา : * ระยะทางจากจุดผ่านแดนถึงเมืองคู่ค้าประมวลผลโดยใช้โปรแกรม Google Map โดยใช้พิกัดที่ตั้งจุดผ่านแดนจาก สุมาลี สุขตานนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า.

** ข้อมูลประชากรอ้างอิงจาก City Population. Myanmar [Online]. ประมวลผลข้อมูลความหนาแน่นประชากรโดยคณะผู้วิจัย.

2.5 การเมืองตามแนวชายแดนไทย-พม่า

ประเทศพม่าประกอบด้วยหลายชาติพันธุ์ซึ่งมีความแตกต่างกันด้านวัฒนธรรมและภาษา ชาวพม่า (Burman) เป็นประชากรส่วนใหญ่ของประเทศมีสัดส่วนร้อยละ 68 ของประชากรทั้งหมด ส่วนชาติพันธุ์อื่น ๆ ได้แก่ ไทใหญ่ กะเหรี่ยง มอญ คะฉิ่น ฉิ่น ว้า ยะไข่ และชาวเขาเผ่าต่างๆ เช่น มูเซอ อีโก้อ ลีซอ ปะหล่อง จีนโกกั๊ง เป็นต้น มีสัดส่วนร้อยละ 32 ของประชากรทั้งหมด ปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองในพม่าไม่ได้เกิดขึ้นระหว่างพม่ากับชาติพันธุ์อื่นเท่านั้น แต่ระหว่างชนชาติพม่าเองก็มีความขัดแย้งทางการเมืองสูง จึงทำให้การเมืองในพม่ามีความยุ่งเหยิงมากที่สุดประเทศหนึ่ง

2.5.1 ชนกลุ่มน้อยตามแนวชายแดนไทย-พม่า

ตั้งแต่โบราณชนชาวพม่าตั้งรกรากอยู่ในพื้นที่ราบลุ่มใจกลางประเทศที่ล้อมรอบด้วยเทือกเขาสูงซึ่งเป็นที่อยู่ของชาติพันธุ์อื่น ๆ เทือกเขาเหล่านี้ทำหน้าที่เป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างพม่าและชาติพันธุ์อื่น ๆ ในขณะเดียวกันพื้นที่ของกลุ่มชาติพันธุ์ส่วนใหญ่มีเขตแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ จีน อินเดีย บังคลาเทศ และไทย กลุ่มชาติพันธุ์อยู่อาศัยอยู่ตามชายแดนไทย-พม่าที่สำคัญมีดังนี้

- ไทใหญ่

ชาวไทใหญ่ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในบริเวณที่ราบสูงฉาน (Shan Plateau) คือ บริเวณรัฐฉานในปัจจุบัน ไทใหญ่เป็นชาติพันธุ์ที่มีประชากรรองจากชาวพม่า ในขณะที่รัฐฉานเป็นรัฐที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุดโดยมีพรมแดนติดกับจังหวัดแม่ฮ่องสอน เชียงราย และเชียงใหม่ของไทย นอกจากนี้ทางทิศเหนือและทิศตะวันออกมีพรมแดนติดต่อกับมณฑลยูนนานของประเทศจีน และติดต่อกับแขวงหลวงน้ำทาและแขวงบ่อแก้วของประเทศลาวโดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน เนื่องจากภูมิประเทศเป็นที่ราบสูงและห้อมล้อมด้วยภูเขาสูง อีกทั้งมีแม่น้ำสาละวินไหลผ่าน ตั้งแต่โบราณการปกครองจึงแบ่งเป็นแคว้นซึ่งมีทั้งสิ้น 34 แคว้น แต่ละแคว้นปกครองโดยเจ้าฟ้าและสืบทอดโดยสืบสันตติวงศ์⁴¹

- คะยา

กะยา หรือเคเรนนี้ หรือกะเหรี่ยงแดง เป็นกะเหรี่ยงกลุ่มเล็ก ๆ อาศัยอยู่ที่ภูเขาสูงชันซึ่งมีแนวต่อเนื่องจากเทือกเขาดาวนา และภูเขาเคยาห์ และมีแม่น้ำสาละวินไหลผ่าน มีเมืองลอยก่อเป็นเมืองหลวง ในอดีตคะยามีการปกครองตนเองภายใต้ระบบเจ้าฟ้าโดยแบ่งออกเป็น 5 แคว้น

⁴¹ Steinberg, Burma: A socialist Nation of Southeast Asia: p 6. อ้างใน พรพิมล ตรีโชติ, ปัญหาชนกลุ่มน้อยตามชายแดนไทย-พม่า: ศึกษาผลกระทบที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า, (สถาบันวิจัยศึกษาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า 57.

ได้แก่ กันตวดี (Katarawadi) เจโบวี (Kyenphogyi) บอลาแคะ (Bawlakhe) นามเม (Namekon) และนองปาเล (Naung Pale) ใน พ.ศ. 2494 ได้มีการแก้ไขรัฐธรรมนูญฉบับ พ.ศ. 2490 กำหนดให้อาณาเขตของกะเหรี่ยงแดงเป็นรัฐคะยา⁴² รัฐคะยามีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดแม่ฮ่องสอน

- กะเหรี่ยง

ชาวกะเหรี่ยงเป็นชนกลุ่มน้อยที่มีประชากรมากเป็นอันดับสองรองจากไทใหญ่ ประกอบด้วยเผ่าย่อย ๆ 11 เผ่า ในจำนวนนี้รวมถึงเผ่าคะยา ปะโอ และปะหล่อง ส่วนหนึ่งอาศัยอยู่ในบริเวณลุ่มแม่น้ำอิรวดีตอนล่าง สามเหลี่ยมปากแม่น้ำสะโตง ปะปนอยู่กับชาวพม่า เผ่าที่สำคัญได้แก่ สะกอ (Sgaw) ปอ (Pwo) และบเว (Bwe) และอีกส่วนหนึ่งอาศัยอยู่ในลุ่มน้ำสาละวินตอนล่าง และภูเขาสูงตามแนวชายแดนไทย-พม่า พื้นที่รัฐกะเหรี่ยงในปัจจุบันมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดแม่ฮ่องสอน ตาก และกาญจนบุรี ด้านทิศเหนือและตะวันออกเป็นภูเขาที่สำคัญได้แก่ ทิวเขาตะนาวศรีซึ่งกั้นพรมแดนระหว่างไทยและพม่า และมีแม่น้ำสาละวินไหลผ่านและเป็นเส้นกั้นเขตแดนระหว่างไทยและพม่าเช่นกัน ตั้งแต่สมัยโบราณรูปแบบการปกครองไม่เคยสูงกว่าระดับหมู่บ้าน ผู้นำของชาวกะเหรี่ยงจึงเป็นเพียงหัวหน้าหมู่บ้านเท่านั้น⁴³

- มอญ

มอญเป็นชนชาติที่มีความรุ่งเรืองมากในอดีต ทั้งนี้เพราะตั้งถิ่นฐานบริเวณชายทะเลใกล้ปากแม่น้ำสาละวิน ขยายอาณาเขตขึ้นไปทางเหนือจนถึงแม่น้ำสะโตงและแม่น้ำอิรวดี จึงเป็นศูนย์กลางการค้าขายกับอินเดียและศรีลังกา เป็นแหล่งรับอารยธรรมจากอินเดียรวมถึงพุทธศาสนา นิกายเถรวาทและถ่ายทอดให้แก่ชนชาติอื่นในเอเชียอาคเนย์ เช่น พม่า ลาว ไทย⁴⁴ มอญย้ายเมืองหลวงหลายครั้ง ได้แก่ สะเทิม เมาะตะมะ หงสาวดี เป็นผลมาจากการรุกรานของพม่า อาณาจักรมอญล่มสลายในสมัยราชวงศ์สุดท้ายของพม่า คือ ราชวงศ์คองบอง คนมอญจำนวนมากได้ลี้ภัยสงครามเข้ามาไทยตั้งแต่ปลายอยุธยาจนถึงต้นรัตนโกสินทร์ และกลายเป็นที่ซบถของชาวมอญที่ต่อสู้กับพม่าเพื่อเอกราชต่อมาอีกสองร้อยปี⁴⁵ อีกทั้งเป็นชนวนสงครามระหว่างพม่ากับไทยในสมัยโบราณ นอกจากนี้แผ่นดินมอญบริเวณชายฝั่งทะเลเป็นสาเหตุของสงครามระหว่างพม่ากับอังกฤษครั้งที่ 1 เนื่องจากอังกฤษต้องการเป็นฐานเพื่อคืบคลานสู่คาบสมุทรมลายู⁴⁶

⁴² พรพิมล ตรีโชติ, ปัญหาชนกลุ่มน้อยตามชายแดนไทย-พม่า: ศึกษาผลกระทบที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า, (สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า 30.

⁴³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 91.

⁴⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 113.

⁴⁵ ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, พม่า ประวัติศาสตร์และการเมือง, (มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2552), หน้า 24-25.

⁴⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 33.



รูปที่ 2.9 แผนที่แสดงรัฐและเขตของประเทศพม่าและจังหวัดชายแดนของประเทศไทย
ที่มา : ปรับปรุงจาก <http://www.mapsofworld.com/myanmar/myanmar-political-map.html>

2.5.1 ภูมิหลังปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองในประเทศพม่า

ความบาดหมางระหว่างพม่าและชาติพันธุ์อื่น ๆ จนกลายมาเป็นสงครามกลางเมืองที่ยาวนานหลายทศวรรษส่วนหนึ่งเป็นผลพวงจากภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ แม้ว่าการเมืองในแต่ละสมัยจะอยู่ภายใต้ระบบการปกครองที่แตกต่างกัน แต่มีส่วนบ่มเพาะความขัดแย้งทางการเมืองที่เกิดในประเทศพม่าในปัจจุบัน นอกจากนี้ยังมีผลมาจากปัจจัยทางภูมิศาสตร์ซึ่งมีส่วนสัมพันธ์กับความแตกต่างด้านชาติพันธุ์ ภาษา และวัฒนธรรมซึ่งเป็นอุปสรรคหนึ่งในการที่พม่าจะรวมชนกลุ่มต่างๆ เป็นประเทศเดียวกัน เศรษฐกิจแม้จะเป็นประเด็นใหม่ แต่กลับเป็นชนวนสู่การปราบปรามและต่อสู้อย่างรุนแรงระหว่างพม่าและกลุ่มชาติพันธุ์ เมื่อทรัพยากรที่มีค่ามหาศาล เช่น ป่าไม้ แหล่งเชื้อเพลิงขนาดใหญ่ ล้วนอยู่ในพื้นที่ของกลุ่มชาติพันธุ์

เมื่อพิจารณาจากประวัติศาสตร์อาจกล่าวได้ว่าสมัยที่พม่าตกเป็นอาณานิคมของอังกฤษ เป็นช่วงที่เพาะความแปลกแยกและริ้วฉานระหว่างพม่าและชาติพันธุ์อื่น ๆ มากที่สุด อังกฤษ แบ่งแยกพื้นที่การปกครองออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่เป็นชนชาติพม่า (Proper Burma) ซึ่งอยู่ ตอนกลางของประเทศบริเวณลุ่มแม่น้ำอิรวดี อังกฤษยกเลิกระบบราชวงศ์และผนวกพื้นที่นี้เข้าเป็น แคว้นหนึ่งอินเดียนซึ่งเป็นอาณานิคมของอังกฤษในขณะนั้น และส่งข้าหลวงอังกฤษมาปกครอง โดยตรงพม่า (Direct Rule) สำหรับพื้นที่ของชาติพันธุ์อื่น ๆ หรือพื้นที่ชายแดน (Frontier Areas) อังกฤษใช้วิธีการปกครองโดยอ้อม (Indirect Rule) กล่าวคือ การปกครองและการบริหารท้องถิ่นยัง อยู่ในอำนาจของผู้ครองแคว้นหรือผู้ปกครองรัฐดั้งเดิม ข้าหลวงอังกฤษทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา เท่านั้น วัตถุประสงค์ของนโยบายแบ่งแยกเพื่อปกครอง (Divide and Rule) ก็เพื่อให้พม่าและชาติ พันธุ์อื่น ๆ ไม่สามารถรวมตัวกันเพื่อต่อต้านอังกฤษ⁴⁷ ช่วงเวลาเพียง 63 ปีแห่งการเป็นอาณานิคม ได้ทำลายความสัมพันธ์ที่ชาติพันธุ์ต่าง ๆ มีต่อพม่าในฐานะประเทศราชที่มีมาแต่โบราณโดยสิ้นเชิง

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 พม่าได้ชักชวนชาติพันธุ์ต่าง ๆ ให้ร่วมกันเรียกร้องเอกราชจาก อังกฤษ รวมถึงการรวมชาติเมื่อได้รับเอกราชแล้ว ภายใต้ข้อตกลงปางหลวงแม้ว่าพม่าจะได้รับความร่วมมือจากสหพันธรัฐเทือกเขา (Supreme Council of the United Hill People) ซึ่ง ประกอบด้วยไทใหญ่ คะฉิ่น และชิน แต่สำหรับชาติพันธุ์เหล่านี้วัตถุประสงค์ในการรวมกับพม่าก็ เพียงเพื่อการเรียกร้องเอกราชเท่านั้น การรวมชาติกับพม่าอยู่ภายใต้เงื่อนไขแค่ระยะเวลา 10 ปี ตามที่ได้กำหนดในการประชุมระหว่างพม่าและสหพันธรัฐเทือกเขาในวันที่ 19 เมษายน 2490 ที่ เมืองแม่เมียว (May Myo) และได้รับระบุไว้ในรัฐธรรมนูญซึ่งร่างขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2490⁴⁸ สำหรับชาติพันธุ์ที่เหลือ ได้แก่ คะยา กะเหรี่ยง และมอญได้แสดงเจตจำนงที่จะแยกตัวเป็นอิสระ จากพม่า แต่พม่าไม่เห็นด้วย ดังนั้นใน พ.ศ. 2491 ซึ่งเป็นปีที่พม่าได้รับเอกราชจากอังกฤษ กลุ่ม ชาติพันธุ์เหล่านี้ได้จับอาวุธขึ้นต่อสู้กับพม่า และใน พ.ศ. 2501 ซึ่งครบ 10 ปีตามข้อตกลงปาง หลวง กลุ่มสหพันธรัฐเทือกเขาได้เรียกร้องเพื่อแยกตัว แต่ก็ไม่ได้รับการตอบสนองเป็นที่น่าพอใจ จึงได้ทำการต่อสู้กับรัฐพม่าเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการปกครองตนเอง รวมถึงผลประโยชน์ที่พึง ได้รับจากทรัพยากรมหาศาลที่อยู่พื้นที่ของชาติพันธุ์เหล่านี้

2.5.3 ผลกระทบความขัดแย้งที่มีต่อการค้าชายแดนไทย-พม่า

อาจกล่าวได้ว่า พ.ศ. 2501 เป็นปีที่ชาติพันธุ์ทุกกลุ่มที่มีกองกำลังติดอาวุธของตนเองทำ การต่อสู้กับรัฐพม่าเพื่อสิทธิในการปกครองตนเอง จนรัฐบาลพม่าไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ ได้ การเจรจาระหว่างรัฐพม่ากับกลุ่มชาติพันธุ์ได้ยุติลง ใน พ.ศ. 2505 เมื่อกองทัพพม่าได้ทำการ

⁴⁷ พรพิมล ตรีโชติ, ปัญหาชนกลุ่มน้อยตามชายแดนไทย-พม่า: ศึกษาผลกระทบที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศ ไทยกับสหภาพพม่า, หน้า 13-41.

⁴⁸ Taiyai.net. สัญญาปางหลวง 1947 (สัญญาที่ก่อให้เกิด "สหภาพพม่า") แหล่งที่มา: <http://www.taiyai.net/Panglong.html>. [22 สิงหาคม 2558].

รัฐประหารยึดอำนาจจากรัฐบาลพลเรือน การปราบปรามชาติพันธุ์ซึ่งพม่าเรียกว่า “ชนกลุ่มน้อย” รุนแรงขึ้นเป็นลำดับ ในปี 2531 สถานการณ์ได้พัฒนาเป็นสงครามกลางเมือง สืบเนื่องจากในเดือนกันยายน 2530 รัฐบาลพม่าได้ประกาศยกเลิกธนบัตร 25, 35, และ 75 จ้าด โดยไม่มีการชดเชยใดๆ ทั้งนี้เพื่อตัดกำลังเศรษฐกิจของชนกลุ่มน้อยที่ได้ประโยชน์จากการค้าตลาดมืดและการค้าฝิ่นในรัฐฉาน และธนบัตรปลอมที่แพร่อยู่ตามแนวชายแดนไทย-พม่า โดยไม่ได้คำนึงว่าได้ก่อให้เกิดปัญหาแก่ประชาชนที่มีรายได้น้อย เนื่องจากร้อยละ 80 ของธนบัตรเหล่านี้อยู่ในมือของชาวบ้านที่ยากจน⁴⁹ นักศึกษาและประชาชนพม่าได้รวมกลุ่มกันประท้วงรัฐบาลในวันที่ 8 สิงหาคม และ 8 กันยายน 2531 (หรือ ค.ศ. 1988 การประท้วงครั้งจึงเรียกว่า การประท้วง 8888) รัฐบาลทำการปราบปรามอย่างรุนแรง เป็นผลให้นักศึกษาจำนวนหนึ่งไปสมทบกับชนกลุ่มน้อยตามแนวชายแดนต่อสู้กับรัฐบาลพม่า⁵⁰ การสู้รบระหว่างพม่ากับชนกลุ่มน้อยมีผลกระทบโดยตรงต่อการค้าชายแดนเนื่องจากกลุ่มชาติพันธุ์ทั้งไทใหญ่ คะยา กะเหรี่ยง และมอญ ล้วนมีพื้นที่ติดกับชายแดนไทย

เมื่อรัฐบาลทหารพยายามแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจซึ่งหมักหมมมาตั้งแต่สมัยอาณาจักรคมด้วยนโยบาย “เส้นทางพม่าสู่สังคมนิยม” (Burmese Way to Socialism) เป็นผลให้การค้าและอุตสาหกรรมไม่สามารถดำเนินได้ สินค้าอุปโภคบริโภคขาดแคลนอย่างหนัก จนต้องมีการลักลอบนำเข้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากชายแดนไทยเพื่อขายในตลาดมืด กองกำลังชนกลุ่มน้อยที่ควบคุมเส้นทางการค้าชายแดนจากไทยไปสู่พม่าที่สำคัญ คือ กลุ่มกะเหรี่ยงที่ควบคุมเส้นทางจากแม่สอดไปยังย่างกุ้งเรียกเก็บภาษีจากพ่อค้าทั้งชาวไทยและพม่าที่ลักลอบนำเข้าสินค้า การรับจ้างคุ้มกันกองคาราวานสินค้า รวมถึงการให้สัมปทานป่าไม้แก่พ่อค้าไทยตามแนวชายแดน เพื่อเป็นงบประมาณสนับสนุนในการทำสงครามกับพม่า⁵¹

ยาเสพติดนับเป็นผลพวงหนึ่งของความขัดแย้งระหว่างพม่ากับชนกลุ่ม เมื่อกองกำลังกู้ชาติในรัฐฉานได้เข้าร่วมกับอดีตหน่วยอาสาหรือ กากวยเย (Kw Kwe Ye) ที่เคยทำหน้าที่ต่อสู้กับกองกำลังที่เป็นปรปักษ์กับกองทัพพม่า เช่น พรรคคอมมิวนิสต์พม่าที่มีฐานที่มั่นอยู่ตามแนวชายแดนพม่า-จีน กองกำลังก๊กมินตั๋งที่ต่อสู้กับพรรคคอมมิวนิสต์จีนและถอยร่นเข้ามาสู่รัฐฉานจนถึงเมืองท่าซีเหล็ก และกองกำลังกู้ชาติไทใหญ่ ใน พ.ศ. 2516 รัฐบาลพม่าได้ประกาศยกเลิกหน่วยอาสาเนื่องจากมีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้ายาเสพติดในบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ รายได้จากยาเสพติดทำให้กองทัพเมืองไต (Mong Tai Army) ซึ่งนำโดยขุนสำเป็นกองกำลังที่มียุทธูปกรณ์ที่ทันสมัยทำลายกองทัพพม่า และเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลที่สุดในพื้นที่รัฐฉาน⁵² กองกำลังนี้มีฐานที่มั่น

⁴⁹ ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, พม่า ประวัติศาสตร์และการเมือง, หน้า 101.

⁵⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 131.

⁵¹ พรพิมล ตรีโชติ, ปัญหาชนกลุ่มน้อยตามชายแดนไทย-พม่า: ศึกษาผลกระทบที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า, หน้า 99-100.

⁵² เรื่องเดียวกัน, หน้า 65-73.

อยู่ตามแนวชายแดนไทยที่จังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่ซึ่งส่งผลกระทบต่อให้จุดผ่านแดน 2 แห่งในจังหวัดเชียงใหม่ถูกระงับการเข้า-ออกมาจนถึงปัจจุบัน

2.5.4 สถานการณ์การปรองดองในปัจจุบัน

อาจกล่าวได้ว่าการความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อยมีความรุนแรงนับตั้งแต่พม่าได้รับเอกราชจากอังกฤษจนถึงทศวรรษ 1990 (2533)⁵³ ใน พ.ศ. 2552 ภายใต้การนำของรัฐบาลชุดใหม่ได้เปลี่ยนยุทธวิธีในการแก้ปัญหาความขัดแย้งกับชนกลุ่มน้อยโดยวิธีการเจรจา (Dialogue) มากขึ้น ในเบื้องต้นได้ทำข้อตกลงหยุดยิง (Ceasefire Agreement) โดยแลกเปลี่ยนกับความเป็นอิสระในการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน และโครงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชนกลุ่มน้อย⁵⁴

ปัจจุบันรัฐบาลพม่าได้จัดตั้ง Myanmar Peace Center เพื่อทำหน้าที่ในการเจรจากับชนกลุ่มน้อยซึ่งมีอยู่ 16 กลุ่ม ในจำนวนนี้ได้บรรลุข้อตกลงหยุดยิงไปแล้ว 14 ฉบับ ขึ้นต่อไป คือ การพัฒนาข้อตกลงหยุดยิงระดับประเทศ (Nationwide Cease Agreement) แต่อุปสรรคที่สำคัญ คือ ข้อเรียกร้องของชนกลุ่มน้อยที่ต้องการสิทธิในการปกครองตนเอง ทำให้ระหว่างการเจรจายังมีการปะทะกันอยู่ จุดประสงค์เพื่อทำลายความเชื่อมั่น อีกทั้งการเก็บภาษีหรือค่าผ่านทางเส้นทางการขนส่งสินค้าชายแดนหรือที่ผู้ประกอบการเรียกว่า “ค่าก๊อก”⁵⁵ และปัญหายาเสพติดยังคงมีอยู่ในชายแดนไทย-พม่า อย่างไรก็ตามอาจจะกล่าวได้ว่าการเจรจาระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อยตามแนวชายแดนไทยได้คืบหน้าไปมาก รัฐบาลไทยได้ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในการจัดสถานที่ในประเทศไทยในการเจรจา ปัจจุบันเหลือเพียงบริเวณกิวผาวอก และหลักเต่าง ซึ่งชนกลุ่มน้อยยังมีอิทธิพลในบริเวณดังกล่าวสูงมาก พม่าจึงยังไม่ยอมเปิดจุดผ่านแดนนี้ สำหรับชายแดนจีนยังมีปัญหาอยู่มากทั้งในรัฐคะฉิ่น และภาคเหนือของรัฐฉานซึ่งอยู่ภาคใต้อิทธิพลของกองกำลัง TNLA (Ta'ang National Liberation Army) ของชาติพันธุ์ปะหล่อง การเจรจาระหว่างพม่ากับชนกลุ่มน้อยที่มีจีนเป็นผู้อำนวยความสะดวกก็ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร⁵⁶

⁵³ ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, พม่า ประวัติศาสตร์และการเมือง, หน้า 83.

⁵⁴ พรพิมล ตรีโชติ, ปัญหาชนกลุ่มน้อยตามชายแดนไทย-พม่า: ศึกษาผลกระทบที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า, หน้า 203.

⁵⁵ สัมภาษณ์ ปัญญา วุฒิประจักษ์, รองประธานหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี, 24 กันยายน 2557.

⁵⁶ สัมภาษณ์ ชัยณรงค์ กิริติยวงศ์, อัครราชทูตที่ปรึกษา สถานเอกอัครราชทูตไทย กรุงย่างกุ้ง ประเทศสหภาพพม่า, 23 กรกฎาคม 2557.

บทที่ 3 ปัจจัยสนับสนุนที่ผลต่อการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า

แม้ว่าอุปสงค์ในการบริโภคจะเป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดการค้าชายแดน แต่มูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นนั้นจะมีมูลค่ามากหรือน้อย ไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านอุปสงค์เพียงอย่างเดียว แต่ยังมีปัจจัยอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งปัจจัยเหล่านั้นทำหน้าที่สนับสนุนให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการค้า ช่องทางการค้าได้มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการค้า เช่น มีทำเลที่ตั้งดี มีเมืองคู่ค้าที่มีอำนาจซื้อสูง หรือ มีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สะดวก ย่อมผลักดันให้มีมูลค่าการค้าสูงตามไปด้วย การประเมินปัจจัยสนับสนุนจึงเป็นการประเมินปัจจัยภายนอกต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าการขนส่งชายแดน จากรูป 3.1 การประเมินปัจจัยสนับสนุนประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่ ปัจจัยที่ใช้ในการประเมิน วิธีการประเมิน และผลการประเมิน ซึ่งรายละเอียดแต่ละส่วนมีดังต่อไปนี้



รูปที่ 3.1 แผนภาพแสดงขั้นตอนการประเมินปัจจัยสนับสนุนต่อช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

3.1 ปัจจัยที่ใช้ในการประเมิน

ปัจจัยสนับสนุนที่นำมาใช้ในการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

3.1.1 ปัจจัยสนับสนุนทางตรง

ปัจจัยสนับสนุนทางตรงเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุปสงค์และต้นทุนของสินค้า ซึ่งมีความสำคัญต่อมูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นของช่องทางการค้า กล่าวคือ ช่องทางการค้าได้มีปัจจัยที่ทำให้อุปสงค์ในการนำเข้าสินค้าจากไทยมาก หรือมีต้นทุนในการขนส่งสินค้าต่ำ ผู้ประกอบการย่อม

เลือกช่องทางการค้านั้นในการขนส่งสินค้าหรือติดต่อค้าขาย ปัจจัยสนับสนุนทางตรงที่ใช้ในการประเมิน ประกอบด้วย 3 ปัจจัย ดังนี้

- **ปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้า**

ศักยภาพเมืองคู่ค้า เป็นปัจจัยที่แสดงถึงอำนาจการซื้อสินค้าของเมืองในฝั่งพม่า โดยอำนาจการซื้อจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับเศรษฐกิจของพื้นที่นั้นๆ เมืองคู่ค้าใดที่มีเศรษฐกิจดีย่อมหมายถึงมีอำนาจการซื้อสินค้าที่สูงด้วย และส่งผลให้ช่องทางการค้าที่อยู่ใกล้ก็มีเศรษฐกิจที่ดีตามไปด้วย¹ ในบางช่องทางการค้าพบว่า แม้สภาพแวดล้อมจะไม่เอื้ออำนวยให้การค้าการขนส่งเกิดขึ้น เช่น ตั้งอยู่บนแนวสันเขาสูงเข้าถึงยาก เส้นทางขนส่งเป็นถนนลูกรัง หรือแม้กระทั่งช่องทางถูกปิดด้วยผลกระทบทางการเมืองและความมั่นคง แต่หากอยู่ใกล้เมืองที่มีอำนาจการซื้อสูง การค้ายังคงสามารถดำเนินไปได้ภายใต้สภาพที่ยากลำบากเหล่านั้น เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้าที่เกิดขึ้น เช่น จุดผ่อนปรนการค้าช่องทางบ้านเสาหิน เป็นต้น ในทางตรงกันข้าม ช่องทางการค้าบางช่องทางมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการค้าการขนส่งเป็นอย่างมาก ทั้งทางการขนส่ง หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ แต่หากมีเมืองคู่ค้าที่มีอำนาจการซื้อต่ำ ย่อมส่งผลให้มูลค่าการค้าต่ำไปด้วย เช่น จุดผ่อนปรนการค้าด่านสิงขร เป็นต้น

- **ปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง**

ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง เป็นปัจจัยที่แสดงลักษณะพื้นที่ที่ช่องทางการค้าตั้งอยู่ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการพัฒนาพื้นที่ เช่น การพัฒนาเส้นทางขนส่ง การปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งก่อสร้างต่างๆ เพื่อรองรับการขนส่งชายแดน ช่องทางการค้าใดที่มีภูมิศาสตร์ที่ตั้งดี เช่น ตั้งอยู่บนพื้นที่ราบ หรือ พื้นที่บริเวณโดยรอบสามารถพัฒนาได้ ย่อมส่งผลให้การพัฒนาสามารถเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ทั้งการจัดสรรงบประมาณ หรือการดำเนินการด้านกฎระเบียบเกี่ยวกับการปลูกสร้างอาคาร เป็นต้น

- **ปัจจัยด้านเส้นทางขนส่ง**

เส้นทางขนส่ง ในที่นี้หมายถึงเส้นทางขนส่งฝั่งไทยที่เชื่อมต่อไปยังชายแดนไทย-พม่า เป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อต้นทุนค่าขนส่ง ซึ่งต้นทุนที่เกิดขึ้นมักจะถูกคิดรวมไว้ในต้นทุนสินค้าเสมอ ดังนั้นยิ่งต้นทุนค่าขนส่งสูง ราคาสินค้าย่อมสูงตามไปด้วย ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนค่าขนส่ง ได้แก่ ประเภทและคุณภาพของถนน จำนวนช่องทางการจราจร ขนาดรถบรรทุก และระยะทาง ยกตัวอย่างเช่น เส้นทางใดมีลักษณะลาดชัน แคบ และไม่มีไหล่ทาง รถบรรทุกขนาดใหญ่ ไม่สามารถถึงเข้าได้ จำเป็นต้องใช้รถขนาดเล็กลงมาในการขนส่ง ซึ่งปริมาณการขนส่งในแต่ละคราวที่น้อยจะส่งผลให้ต้นทุนเฉลี่ยของสินค้าสูงขึ้น ดังนั้นการขนส่งสินค้าผ่านช่องทางการค้าใดที่มี

¹ Thomas Fullerton, Recent trends in border economics, (Social Science Journal, 2003), p. 583-592.

ต้นทุนในการขนส่งสินค้าสูงย่อมส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่นิยมขนส่งสินค้าผ่านช่องทางนั้น และนำไปสู่ปริมาณการค้าการขนส่งน้อยตามไปด้วย

3.1.2 ปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม

ปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม เป็นปัจจัยที่ไม่เกี่ยวข้องกับอุปสงค์ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และต้นทุนค่าขนส่งสินค้าโดยตรง แต่มีผลต่อกระบวนการหรือพิธีการ ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า การเข้า-ออกของบุคคล หรือยานพาหนะ ช่องทางการค้าใดที่มีปัจจัยสนับสนุนทางอ้อมดี ย่อมเอื้ออำนวยให้การค้าการขนส่งเป็นไปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยปัจจัยสนับสนุนทางอ้อมที่นำมาใช้ในการประเมิน ประกอบด้วยปัจจัยดังต่อไปนี้

- ปัจจัยด้านการเมือง

ปัจจัยด้านการเมือง ในที่นี้หมายถึง สถานการณ์การเมืองที่เกิดขึ้นจากความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลพม่ากับกลุ่มชาติพันธุ์ที่อาศัยอยู่ตามแนวชายแดนไทย-พม่า หรือความขัดแย้งระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์ตามแนวชายแดนด้วยตนเอง ปัจจัยด้านการเมืองเป็นปัจจัยที่มักจะถูกยกขึ้นเป็นประเด็นในการปิดช่องทางการค้า หรือการระงับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชั่วคราวอยู่บ่อยครั้ง เป็นผลทำให้การนำเข้า-ส่งออกชะงัก หรือต้องทำการนำเข้า-ส่งออกในช่วงเวลาที่จำกัด หรือขนส่งผ่านช่องทางอื่น ส่งผลให้ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการนำเข้า-ส่งออกเพิ่มขึ้น

- กฎระเบียบและข้อบังคับ

กฎระเบียบและข้อบังคับ ในที่นี้หมายถึง กฎระเบียบและข้อบังคับของไทยที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้า การเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะ และความมั่นคง เป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ยิ่งช่องทางการค้าใดการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงการเข้า-ออกของบุคคลและพาหนะไม่ได้อยู่ภายใต้กฎระเบียบของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง กระบวนการนำเข้า-ส่งออกมีความซับซ้อนยุ่งยาก นับเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการค้าและการขนส่ง

3.2 วิธีการประเมิน

เนื่องจากข้อมูลที่ใช้ในการประเมินปัจจัยสนับสนุนมีลักษณะข้อมูลเป็นเชิงคุณภาพซึ่งโดยส่วนใหญ่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องกับการค้าการขนส่งชายแดน ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม ณ จุดผ่านแดนต่าง ๆ วิธีการประเมินจะใช้รูปแบบวิธีการให้คะแนน (Point Rating Method) ซึ่งเป็นวิธีการที่เหมาะสมกับข้อมูลที่มีลักษณะเชิงคุณภาพ โดยจากการกำหนดปัจจัยที่ใช้ในการประเมิน และนำปัจจัยเหล่านั้นมาเทียบกับหลักเกณฑ์การให้คะแนน ซึ่งในแต่ละปัจจัยคะแนนที่ได้จะอยู่ในช่วง 1-10 คะแนน โดยหลักเกณฑ์ที่ใช้อ้างอิงประยุกต์จากงานศึกษาอันเป็นที่ยอมรับและมีความเหมาะสมกับลักษณะช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า รวมถึงประยุกต์จากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องซึ่งคณะผู้วิจัยเห็นแล้วว่าสามารถใช้ประเมินให้สอดคล้องกับสภาพการค้า

จริงที่เกิดขึ้นได้ ซึ่งผลการวิเคราะห์ที่ออกมาจะสามารถบอกลำดับความสำคัญของปัจจัยต่อช่องทางการค้าแต่ละช่องทางได้ โดยหลักเกณฑ์การให้คะแนนต่างๆ สามารถดูรายละเอียดได้ในภาคผนวก 5 การประเมินปัจจัยสนับสนุนจำแนกแยกออกเป็น 2 ระดับ ดังนี้

- การประเมินปัจจัยสนับสนุนที่มีผลต่อช่องทางการค้า (X)

การประเมินปัจจัยสนับสนุนที่มีผลต่อช่องทางการค้า (X) เป็นการประเมินในระดับช่องทางการค้า มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินว่าช่องทางการค้าแต่ละช่องทางนั้นมีภาพรวมปัจจัยสนับสนุนเป็นอย่างไร ซึ่งผลการประเมินที่ได้สามารถบอกลำดับของช่องทางการค้าแต่ละช่องทางได้ว่ามีปัจจัยสนับสนุนอยู่ในเกณฑ์ใด การประเมินเริ่มจากการให้คะแนนในแต่ละปัจจัยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด หลังจากนั้นจึงนำคะแนนที่ได้มาทำการเฉลี่ยแบบถ่วงน้ำหนักเพื่อหาค่ากลางของข้อมูลโดยใช้สูตร

$$\bar{X}_i = \frac{w_1I_1 + w_2I_2 + w_3I_3 \dots w_iI_i}{w_1 + w_2 + w_3 \dots + w_i}$$

\bar{X}_i คือ คะแนนเฉลี่ยของช่องทางการค้าที่ i

w_i คือ ค่าถ่วงน้ำหนักประเด็นที่ i

I_i คือ ปัจจัยสนับสนุนที่ i

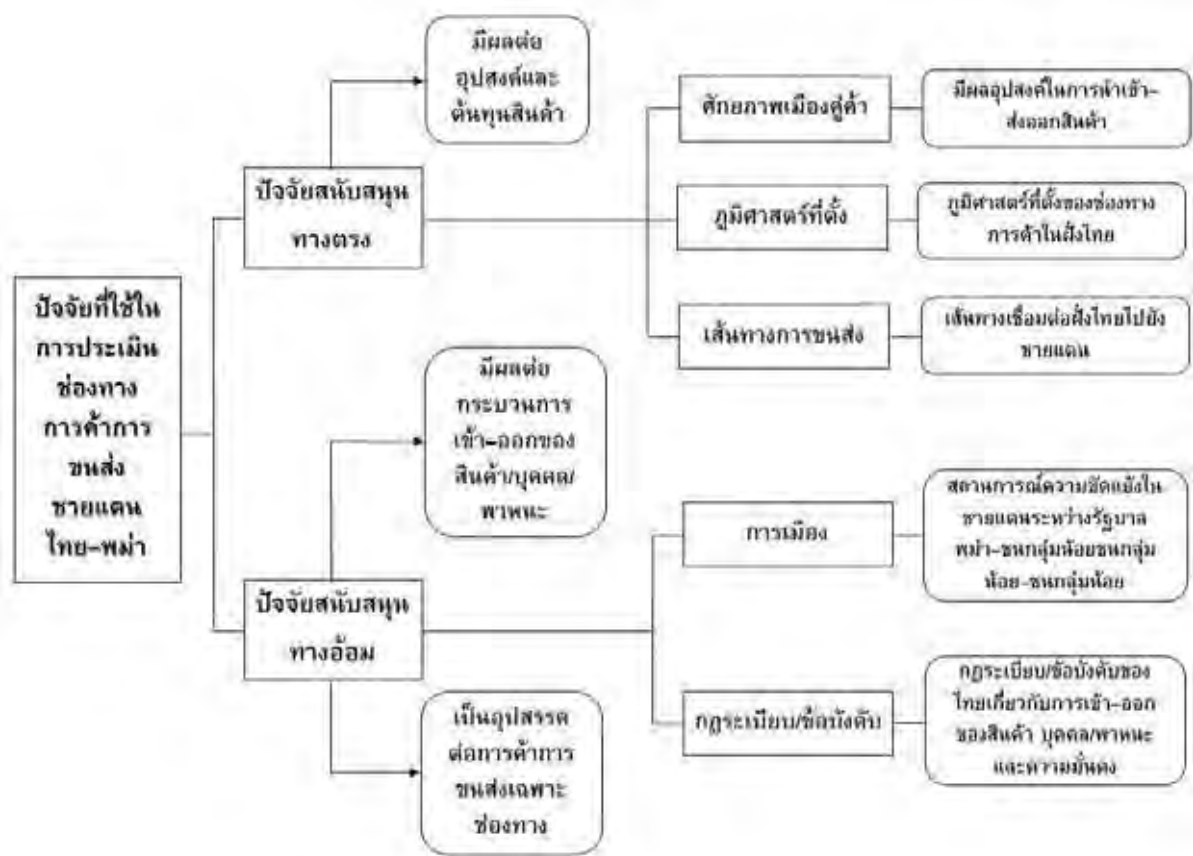
เหตุผลที่ต้องมีการถ่วงน้ำหนักความสำคัญแต่ละปัจจัย เนื่องจากช่องทางการค้าแต่ละช่องทางได้รับผลกระทบจากปัจจัยสนับสนุนไม่เหมือนกัน ดังนั้นการคิดคะแนนเฉลี่ยของช่องทางการค้า (\bar{X}) จึงต้องมีการถ่วงน้ำหนักตามระดับความหนักเบาของผลกระทบตามสภาพการค้าที่เกิดขึ้นจริง ค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยสนับสนุนดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 รายละเอียดค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยสนับสนุน

ค่าถ่วงน้ำหนัก	ปัจจัยสนับสนุน	
	ประเภท	ชื่อปัจจัย
0.40	ทางตรง	ศักยภาพเมืองคู่ค้า
0.25	ทางตรง	ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง
0.20	ทางตรง	เส้นทางการขนส่ง
0.10	ทางอ้อม	การเมือง
0.05	ทางอ้อม	กฎระเบียบและข้อบังคับ

การให้คะแนนค่าถ่วงน้ำหนักพิจารณาจากผลของปัจจัยที่มีต่อการค้าการขนส่ง ดังนั้นปัจจัยสนับสนุนทางตรงจึงมีคะแนนสูงกว่าปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม จากตารางที่ 3.1 ปัจจัยที่ได้ค่าถ่วงน้ำหนักสูงสุด คือ ศักยภาพเมืองคู่ค้า เนื่องจากเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยตรง ทั้งอุปสงค์ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า แม้ว่าปัจจัยสนับสนุนอื่นจะไม่มี

พร้อมแต่หากศักยภาพเมืองคู่ค้าดี มูลค่าการค้าก็มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นตามไปด้วย ปัจจัยที่ได้คะแนนถ่วงน้ำหนักรองลงมาได้แก่ ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง และเส้นทางการขนส่ง ตามลำดับ ซึ่งปัจจัยทั้งสองมีส่วนสัมพันธ์กัน กล่าวคือ ภูมิศาสตร์ที่ตั้งมีผลต่อลักษณะเส้นทางขนส่ง ไม่ว่าจะจำนวนช่องทางจราจร ความโค้ง หรือความลาดชัน ดังนั้นหากช่องทางการค้าใดมีปัจจัยภูมิศาสตร์ที่ตั้งดี ย่อมส่งผลดีต่อเส้นทางขนส่งด้วย ส่วนปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม คะแนนค่าถ่วงน้ำหนักจะน้อยกว่าปัจจัยสนับสนุนทางตรง เนื่องจากปัจจัยเหล่านี้ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการค้าการขนส่งเฉพาะช่องทางใดช่องทางหนึ่งเท่านั้น แต่ไม่มีผลทำให้อุปสงค์ในสินค้าของเมืองคู่ค้าลดหายไป



รูปที่ 3.2 แผนภาพแสดงองค์ประกอบปัจจัยที่ใช้ในการประเมินช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า

เมื่อได้ค่าคะแนนเฉลี่ยของช่องทางการค้า (\bar{X}) แต่ละช่องทางการค้าแล้ว จะนำค่าดังกล่าวมาเทียบกับผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนตามช่วงคะแนนดังนี้

- $\bar{X} < 2$ แสดงว่าช่องทางการค้านั้นมีปัจจัยสนับสนุน “แย่มาก/ต้องปรับปรุงมาก”
- $2 \leq \bar{X} < 4$ แสดงว่าช่องทางการค้านั้นมีปัจจัยสนับสนุน “แย่/ต้องปรับปรุง”
- $4 \leq \bar{X} < 6$ แสดงว่าช่องทางการค้านั้นมีปัจจัยสนับสนุน “ปานกลาง/พอใช้”
- $6 \leq \bar{X} < 8$ แสดงว่าช่องทางการค้านั้นมีปัจจัยสนับสนุน “ดี/มีความพร้อม”
- $\bar{X} \geq 8$ แสดงว่าช่องทางการค้านั้นมีปัจจัยสนับสนุน “ดีมาก/มีความพร้อมมาก”

ผลการประเมินที่ได้หากคะแนนที่เข้าใกล้ 1 หมายความว่าช่องทางการค้านั้นมีปัจจัยสนับสนุนที่แย่มาก หรืออาจกล่าวได้ว่าสภาพแวดล้อมในการค้าขาย ณ ช่องทางการค้านั้นไม่ส่งเสริมให้มีการค้าขายเกิดขึ้น แต่ในทางกลับกันหากคะแนนยิ่งเข้าใกล้ 10 แสดงว่าช่องทางการค้านั้นมีปัจจัยสนับสนุนที่เอื้อต่อการค้าขาย ให้สามารถทำการค้าขายได้โดยสะดวก

- การประเมินภาวะปัจจัยสนับสนุน (Y)

การประเมินภาวะปัจจัยสนับสนุน (Y) เป็นการประเมินระดับภาพรวมของปัจจัยสนับสนุนของทุกช่องทางการค้า มีวัตถุประสงค์เพื่อลำดับปัจจัยสนับสนุนแต่ละปัจจัยว่ามีระดับผลกระทบต่อช่องทางการค้ามากน้อยเพียงไร การประเมินดังกล่าวใช้หลักการฐานนิยม (Mode) ในการประเมินช่องทางการค้าใดที่มีคะแนนความถี่ของปัจจัยสนับสนุนสูงที่สุด จะนำมาเป็นฐานนิยมของปัจจัยนั้น และเป็นตัวแทนของแต่ละปัจจัยเพื่อนำมาเทียบกับหลักเกณฑ์การประเมิน โดยมีช่วงคะแนนดังนี้

$Y < 2$ แสดงว่าปัจจัยสนับสนุนนั้นมีผลต่อช่องทางการค้า “แย่มาก/ต้องปรับปรุงมาก”

$2 \leq Y < 4$ แสดงว่าปัจจัยสนับสนุนนั้นมีผลต่อช่องทางการค้า “แย่/ต้องปรับปรุง”

$4 \leq Y < 6$ แสดงว่าปัจจัยสนับสนุนนั้นมีผลต่อช่องทางการค้า “ปานกลาง/พอใช้”

$6 \leq Y < 8$ แสดงว่าปัจจัยสนับสนุนนั้นมีผลต่อช่องทางการค้า “ดี/มีความพร้อม”

$Y \geq 8$ แสดงว่าปัจจัยสนับสนุนนั้นมีผลต่อช่องทางการค้า “ดีมาก/มีความพร้อมมาก”

ผลการประเมินภาวะปัจจัยสนับสนุน (Y) หากคะแนนยิ่งเข้าใกล้ 1 แสดงว่าปัจจัยสนับสนุนนั้น ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ที่แย่มาก ไม่สามารถสนับสนุนหรือส่งเสริมให้การค้าชายแดนเป็นไปได้อย่างปกติหรือที่ควรจะเป็น ในทางกลับกันหากคะแนนที่เข้าใกล้ 10 แสดงว่าปัจจัยนั้น ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก สามารถสนับสนุนให้มีการค้าชายแดนเป็นไปได้อย่างคล่องตัว

ตัวอย่างการประเมินปัจจัยสนับสนุน

จากตัวอย่างในตารางที่ 3.2 สามารถอธิบายได้ว่าช่องทางการค้า ก ข และ ค มีปัจจัยสนับสนุนในการประเมิน 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยสนับสนุน A ปัจจัยสนับสนุน B และปัจจัยสนับสนุน C โดยแต่ละปัจจัยมีค่าถ่วงน้ำหนักเท่ากับ 0.5, 0.3 และ 0.2 ตามลำดับ ซึ่งเมื่อให้คะแนนช่องทางการค้าด้วยเกณฑ์ที่กำหนดไว้แล้ว พบว่าช่องทางการค้า ก ประเด็นปัจจัย A, B และ C มีคะแนนเท่ากับ 6 คะแนน 4 คะแนน และ 2 คะแนนตามลำดับ เมื่อนำคะแนนที่ได้มาถ่วงน้ำหนักและหาค่าเฉลี่ยตามสูตรที่กำหนด ช่องทางการค้า ก ได้ค่าเฉลี่ย \bar{X} เท่ากับ 4.6 ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มที่มีปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้า “ปานกลาง/พอใช้” ในขณะที่ช่องทางการค้า ข ได้ค่าเฉลี่ย 2.5 จัดอยู่ในกลุ่มที่มีปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้า “แย่/ต้องปรับปรุง” ในขณะเดียวกันหากพิจารณาปัจจัยสนับสนุน A, B และ C จากค่าฐานนิยม Y พบว่า ปัจจัย A ปัจจัย B และปัจจัย C สนับสนุนการค้าชายแดนในระดับ ดี ปานกลาง และแย่มากตามลำดับ

ตารางที่ 3.2 ตัวอย่างตารางที่ใช้ในการปัจจัยสนับสนุน

ประเภทจุดผ่านแดน	ช่องทางการค้า	ปัจจัยสนับสนุนและค่าถ่วงน้ำหนัก			ค่าเฉลี่ย (\bar{X})
		ปัจจัยสนับสนุน A	ปัจจัยสนับสนุน B	ปัจจัยสนับสนุน C	
		0.5	0.3	0.2	
จุดผ่านแดนถาวร	ก	6.0	4.0	2.0	4.6
จุดผ่อนปรน	ข	4.0	1.0	1.0	2.5
จุดผ่อนปรน	ค	6.0	4.0	1.0	4.4
(\bar{Y})		6.0	4.0	1.0	

3.3 ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุน

เมื่อนำข้อมูลที่รวบรวมได้จากภาคสนามและการประมวลผลข้อมูลทุติยภูมิมาประเมินด้วยหลักเกณฑ์ที่กำหนดจะได้ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้าทั้ง 2 ระดับ ดังนี้

3.3.1 ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนที่มีต่อช่องทางการค้า

การประเมินปัจจัยสนับสนุนที่มีต่อช่องทางการค้าซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ จุดผ่านแดนถาวร และจุดผ่อนปรน เมื่อพิจารณาคะแนนค่าเฉลี่ย \bar{X} พบว่าจุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่มีปัจจัยสนับสนุนอยู่ในระดับที่ “ดีมาก” ส่วนจุดผ่อนปรนการค้ามีปัจจัยสนับสนุนอยู่ในระดับที่ “แย่มาก” ซึ่งรายละเอียดแต่ละช่องทางการค้ามีดังนี้

- จุดผ่านแดนถาวร

จุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่มีปัจจัยสนับสนุนอยู่ในระดับที่ “ดี” ถึง “ดีมาก” โดยกลุ่มที่อยู่ในระดับที่ “ดีมาก” ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่สายแห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย และจุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง มีคะแนนเท่ากับ 8.05, 8.20, 8.75 และ 8.80 คะแนนตามลำดับ และจุดผ่านแดนถาวรที่อยู่ในกลุ่มระดับ “ดี” ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน มีคะแนนเท่ากับ 6.45 คะแนน

เมื่อพิจารณาปัจจัยสนับสนุนทางตรง พบว่า จุดผ่านแดนถาวรที่มีปัจจัยสนับสนุนทางตรงดีที่สุดได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย รองลงมาได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง จุดผ่านแดนสะพานข้ามแม่น้ำสายทั้ง 2 แห่ง และจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน ตามลำดับ ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยมีคะแนนสูงสุด ได้แก่ ปัจจัยด้านเมืองคู่ค้า ช่องทางการค้านี้เป็นเส้นทางหลักจากชายแดนไทยเข้าสู่เมืองย่างกุ้ง ซึ่งเป็นแหล่งกระจายสินค้าใหญ่ที่สุดของพม่า ต่างจากจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน ซึ่งมีคะแนนปัจจัยสนับสนุนทางตรงต่ำที่สุดเนื่องจากจุดผ่านแดนดังกล่าวมีปัจจัยด้านเมืองคู่ค้า คือ เมืองทวาย ซึ่งเป็นเมืองที่มีอำนาจการซื้อค่อนข้างต่ำ

แม้จะมีโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย แต่โครงการดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะลดขนาดลง² จึงไม่ส่งผลต่ออำนาจการซื้อมากนัก สำหรับจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่สายทั้ง 2 แห่ง มีข้อเสียเปรียบจุดผ่านแดนถาวรอื่น ในด้านปัจจัยศักยภาพเมืองคู่ค้า เนื่องจากเมืองคู่ค้าหลักของจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่สาย คือ เมืองท่าขี้เหล็ก เมืองเชียงตุง และเมืองสาต ในรัฐฉาน มีอำนาจการซื้อปานกลางเมื่อเทียบกับเมืองใหญ่เมืองอื่น ๆ เช่น เมืองย่างกุ้ง ศักยภาพเมืองคู่ค้าจึงไม่สูงมากนัก ส่วนจุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง มีข้อเสียเปรียบจุดผ่านแดนถาวรอื่นในด้านปัจจัยสนับสนุนเส้นทางการขนส่ง เนื่องจากเส้นทางบางช่วงยังคงเป็น ถนน 2 ช่องทางการจราจร และมีความลาดชันมาก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการใช้รถขนาดใหญ่ในการขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตามได้มีการขยายถนนให้เป็น 4 ช่องทางจราจรเป็นช่วง ๆ หากขยายได้ตลอดทั้งสายก็จะช่วยให้การขนส่งสะดวกยิ่งขึ้น

ขณะเดียวกันเมื่อพิจารณาปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม พบว่า จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยกลับมีคะแนนต่ำสุด เป็นเพราะมีปัญหาทางด้านปัจจัยการเมือง เนื่องจากพื้นที่ในรัฐกะเหรี่ยงส่วนใหญ่อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ ซึ่งมักมีการปะทะกันทั้งระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์กับรัฐพม่า และปะทะกันเองระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์อยู่บ่อยครั้ง ซึ่งถือว่าไม่ค่อยมีความสงบทางการเมือง คะแนนในปัจจัยนี้จึงต่ำกว่าจุดผ่านแดนถาวรอื่น ๆ

- จุดผ่อนปรน

จุดผ่อนปรนส่วนใหญ่มีปัจจัยสนับสนุนอยู่ในระดับ “แย่มาก” จนถึง “ดี” โดยกลุ่มที่อยู่ในระดับดี ได้แก่ จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี และจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก จังหวัดเชียงใหม่ มีคะแนนเท่ากับ 6.75 และ 6.15 ตามลำดับ

จุดผ่อนปรนที่มีคะแนนปัจจัยสนับสนุนทางตรงดีที่สุด ได้แก่ จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ รองลงมาคือ จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก และจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง มีคะแนนเท่ากับ 6.20 5.80 และ 5.20 ตามลำดับ ส่วนจุดผ่อนปรนที่มีปัจจัยสนับสนุนทางตรงแย่มากที่สุด ได้แก่ จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย และจุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย ทั้ง 2 จุด มีคะแนนเท่ากับ 1.25 โดยด่านพระเจดีย์สามองค์มีข้อได้เปรียบที่เด่นที่สุด คือ เมืองคู่ค้ามีอำนาจการซื้อค่อนข้างสูง ได้แก่ เมืองเมะละแหม่ง และเมืองย่างกุ้ง ส่วนจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก และจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง ทั้งสองจุดมีข้อได้เปรียบปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง เนื่องจากอยู่บนพื้นที่ราบ อีกทั้งพื้นที่สามารถรองรับการขยายตัวเพื่อการพัฒนาในอนาคตได้ ส่วนจุดผ่อนปรนอื่น ๆ เช่น จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น และจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาดิน ทั้ง 3 จุด มีข้อเสียเปรียบปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง เนื่องจากตั้งอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติจึงไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาได้ ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ส่วนจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน จุดผ่อนปรนบ้านแม่สามแลบ จุดผ่อน

² สัมภาษณ์ ประทีป พงษ์วิทย์พาน, อดีตประธานหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี, 23 กันยายน 2557.

ปรนด่านสิงขร และจุดผ่อนปรนที่อยู่ในจังหวัดเชียงราย มีคะแนนต่ำด้านปัจจัยเมืองคู่ค้า เนื่องจากช่องทางการค้าทั้งสองมีเมืองคู่ค้าที่ประชากรอาศัยอยู่เบาบาง อำนาจการซื้อจึงค่อนข้างต่ำ โดยเฉพาะจุดผ่อนปรนที่อยู่ในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ จุดผ่อนปรนท่าบ้านปางห้า จุดผ่อนปรนท่าดินดำ จุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย ที่มีปัจจัยด้านเมืองคู่ค้าต่ำที่สุด สาเหตุเนื่องจากในอดีตบริเวณจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำแม่สายมีการสู้รบอย่างรุนแรงระหว่างรัฐบาลพม่ากับกลุ่มชาติพันธุ์ เป็นผลให้มีการปิดจุดผ่านแดนบ่อยครั้ง จึงมีการเปิดจุดผ่อนปรนเหล่านี้ขึ้น เพื่อให้ประชาชนตามแนวชายแดนสามารถค้าขายกันได้³ แต่เมื่อสถานการณ์การสู้รบคลี่คลาย การนำเข้า-ส่งออกสินค้าจึงกลับไปขนส่งผ่านจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายเป็นหลักตามเดิม อีกทั้งในปัจจุบันประชาชนฝั่งพม่าได้รับอนุญาตให้เข้ามาได้ถึงเขตอำเภอแม่สาย ซึ่งเป็นอำเภอที่เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนไทย-พม่า ประชาชนจึงนิยมข้ามมาหาซื้อสินค้าในอำเภอแม่สายผ่านจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแทน ดังนั้นการนำเข้า-ส่งออกผ่านจุดผ่อนปรนเหล่านี้จึงมีปริมาณน้อยมาก บางแห่งได้ทำการระงับการเข้า-ออกเป็นการถาวร ได้แก่ จุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย

สำหรับปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม กลับพบว่าจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ จุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอก และจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง มีคะแนนค่อนข้างต่ำ เนื่องจากปัจจัยทางด้านการเมืองที่ยังไม่สงบ ทำให้การนำเข้า-ส่งออกสินค้าไม่สามารถดำเนินได้อย่างปกติ ซึ่งมาจากสาเหตุหลายประการ เช่น การปะทะกันระหว่างรัฐพม่ากับกลุ่มชาติพันธุ์ หรือ ปัญหาการค้ายาเสพติดในฝั่งพม่า เป็นต้น โดยเฉพาะจุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอกและจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่งที่ระงับการนำเข้า-ออก ตั้งแต่ พ.ศ. 2546 จนถึงปัจจุบัน

3.3.2 ผลการประเมินภาวะปัจจัยสนับสนุน

ผลการประเมินภาวะปัจจัยสนับสนุนทั้ง 5 ปัจจัย จุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่มีปัจจัยสนับสนุนในทุกด้านอยู่ในระดับ “ดีมาก” ตรงกันข้ามกับจุดผ่อนปรนที่ปัจจัยสนับสนุนส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่แย่มาก มีเพียงปัจจัยทางด้านการเมือง และปัจจัยด้านกฎระเบียบข้อบังคับ ที่อยู่ในระดับดีมาก และดี ตามลำดับ รายละเอียดต่างๆ มีดังนี้

● ปัจจัยสนับสนุนทางตรง

ปัจจัยสนับสนุนทางตรงของจุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่ดี ถึง ดีมาก ส่วนจุดผ่อนปรนมีปัจจัยสนับสนุนส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่แย่มาก ได้แก่ ปัจจัยด้านเส้นทางขนส่ง และระดับแย่มาก ได้แก่ ปัจจัยด้านเมืองคู่ค้า และภูมิศาสตร์ที่ตั้ง รายละเอียดมีดังนี้

³ “เรื่อง เปิดจุดผ่อนปรนไทย-พม่า ด้านอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย,” ประกาศจังหวัดเชียงราย, 29 มิถุนายน 2538.

- ศักยภาพเมืองคู่ค้า

สำหรับจุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่มีเมืองคู่ค้าที่มีศักยภาพอยู่ในระดับที่ ดี ถึงดีมาก โดยมีคะแนน $Y = 6.0, 8.5$ เนื่องจากจุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนเส้นทางการค้าที่มีการค้าขายกันมายาวนานตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน หรือเส้นทางเดินทัพในอดีตซึ่งเชื่อมต่อเมืองยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ทำให้สามารถติดต่อกับเมืองที่มีอำนาจการซื้อสูง มีเพียงจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อนเท่านั้นที่มีปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้าต่ำ เนื่องจากเปิดขึ้นเพื่อรองรับนิคมอุตสาหกรรมทวาย ปัจจุบันการพัฒนานิคมดังกล่าวชะงักงัน จึงทำให้เมืองคู่ค้าเป็นเพียงหมู่บ้านตามรายทางไปยังนิคม ฯ หรือบางส่วนของเมืองทวายเท่านั้น อีกทั้งเมืองทวายเป็นเมืองท่าชายทะเล การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่มักขนส่งทางเรือโดยผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรระนองเป็นหลัก



รูปที่ 3.3 ตัวอย่างเมืองคู่ค้าของจุดผ่านแดนไทย-พม่า

(ซ้าย) หมู่บ้านริมทางที่มุ่งสู่เมืองทวาย คู่ค้าหลักของจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน

(ขวา) หมู่บ้านริมฝั่งแม่น้ำสาละวิน คู่ค้าของจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 7 พฤศจิกายน 2557 และ 3 กันยายน 2557.

สำหรับจุดผ่อนปรนได้คะแนน $Y=2$ ทั้งนี้เพราะการค้าขายส่วนใหญ่เป็นการค้าระดับชาวบ้าน คู่ค้าเป็นเพียงหมู่บ้านที่อยู่ตามแนวชายแดนในฝั่งพม่า บางแห่งเป็นที่ตั้งของกลุ่มชาติพันธุ์ที่ต่อต้านรัฐพม่า เช่น จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ จึงมีอำนาจการซื้อต่ำ มีช่องทางการค้าไม่กี่แห่งที่ค้าขายกับเมืองที่มีอำนาจการซื้อสูง เช่น จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์มีเมืองคู่ค้า คือ เมืองเหมาะละแหม่ง เมืองเอกของรัฐมอญ และเมืองย่างกุ้ง หรือจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้งมีเมืองคู่ค้า คือ เมืองตองยี เมืองเอกของรัฐฉาน เป็นต้น

- ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง

ปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้งสำหรับจุดผ่านแดนถาวรนั้นอยู่ในระดับที่ “ดีมาก” โดยมี $Y=10$ ทั้งนี้เนื่องจากจุดผ่านแดนถาวรทุกจุดตั้งอยู่บนพื้นที่ราบลุ่ม และพื้นที่ดังกล่าวสามารถขยายเพื่อการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ ส่วนจุดผ่อนปรนการค้ามีปัจจัยภูมิศาสตร์อยู่ในระดับที่ “แย่มาก” คือ มีคะแนน $Y=1$ สาเหตุเนื่องจากจุดผ่อนปรนส่วนใหญ่เปิดขึ้นด้วยเหตุผลทาง

มนุษยธรรมมากกว่าด้านการค้า กล่าวคือ ชายแดนไทย-พม่าส่วนใหญ่มีเทือกเขาสูงเป็นเส้นกั้นเขตแดนจึงทำให้การเดินทางไปยังจุดผ่านแดนถาวรมีความลำบาก ในกรณีของกลุ่มชาติพันธุ์ที่ยังมีปัญหาความขัดแย้งกับรัฐพม่าไม่สามารถเข้า-ออกผ่านจุดผ่านแดนถาวรได้ ดังนั้นเพื่อให้ประชาชนในฝั่งพม่าสามารถข้ามชายแดนมาซื้อเครื่องอุปโภคบริโภค หรือเข้ามารับการรักษาพยาบาล จึงเปิดจุดผ่อนปรนเหล่านี้ขึ้น สภาพพื้นที่ของช่องทางการค้าที่ปรากฏจึงมักตั้งอยู่บนแนวสันเขาสูงชัน มีความยากลำบากในการเข้าถึง บางแห่งตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ไม่สามารถพัฒนาเส้นทางขนส่งได้ โดยเฉพาะช่องทางการค้าในจังหวัดแม่ฮ่องสอนที่มีจุดผ่อนปรน 4 ใน 5 จุดตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติหรือเขตอุทยาน อย่างไรก็ตามจุดผ่อนปรนบางจุดยังมีภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ในเกณฑ์ดี เช่น จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ และจุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาออก ที่มีสภาพพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มดอน สามารถพัฒนาและปลูกสิ่งก่อสร้างได้



รูปที่ 3.4 ตัวอย่างเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรน (ซ้าย) เส้นทางขนส่งไปยังจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน (ขวา) เส้นทางขนส่งไปยังจุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 2 กันยายน 2557 และ 7 สิงหาคม 2558 .

- เส้นทางทางการขนส่ง

จุดผ่านแดนถาวรมีคะแนน $Y=9.00$ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเส้นทางขนส่งส่วนใหญ่อยู่ในระดับ “ดีมาก” เพราะเส้นทางเข้าสู่ช่องทางการค้าส่วนใหญ่เป็นทางหลวงแผ่นดิน เช่น จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย เป็นจุดสิ้นสุดของทางหลวงหมายเลข 1 ส่วนจุดผ่อนปรนการค้า มีคะแนน $Y=3.00$ ซึ่งอยู่ในระดับที่ “แย่มาก” เพราะเส้นทางส่วนใหญ่เป็นเส้นทางท้องถิ่นหรือทางหลวงชนบทที่ใช้สำหรับการสัญจรของคนในพื้นที่ บางเส้นทางยังเป็นถนนลูกรัง หรือบางเส้นทางมีความชำรุดไม่ได้รับการบำรุงรักษา ดังนั้นจึงไม่สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินและจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นที่เส้นทางคมนาคมเป็นถนนลูกรัง การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างยากลำบากมาก ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากการตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติซึ่งไม่สามารถก่อสร้างถนนได้ ขณะเดียวกันบางช่องทาง ได้แก่ จุดผ่อนปรนท่าบ้านสาย

ลมจอย เส้นทางขนส่งเป็นเพียงทางเดินเท้าซึ่งรถทุกประเภทไม่สามารถเข้าถึงได้ การขนส่งสินค้าใช้แรงงานคนแบกหามเป็นหลัก

● ปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม

ปัจจัยสนับสนุนทางอ้อมซึ่งได้แก่ ปัจจัยด้านการเมืองและปัจจัยด้านกฎระเบียบและข้อบังคับ จุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่ดีมากทั้ง 2 ปัจจัย ส่วนจุดผ่อนปรนส่วนใหญ่มีปัจจัยด้านการเมือง อยู่ในระดับที่ “ดี” และปัจจัยด้านกฎระเบียบและข้อบังคับ อยู่ในระดับ “ดีมาก” มีเพียงจุดผ่อนปรนบางช่องทางเท่านั้นที่มีปัจจัยทั้ง 2 ในระดับที่ต่ำ รายละเอียดแต่ละปัจจัยมีดังนี้

- การเมือง

ปัจจัยด้านการเมืองทั้งจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนการค้ามีคะแนน $Y=10.00$ และ $Y=8.50$ ตามลำดับ ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับ “ดีมาก” ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ชายแดนไทยบางส่วนที่อยู่ตรงข้ามกับพื้นที่ที่อยู่ในเขตการปกครองของรัฐพม่าโดยตรง ซึ่งพม่าเรียกว่า “เขต” (Division) มีความสงบ ไม่มีการสู้รบกัน การเมืองค่อนข้างมีความมั่นคง การค้าการขนส่งสามารถเป็นไปได้อย่างราบรื่น ส่วนพื้นที่ที่อยู่ติดกับ “รัฐ” (State) ปัจจุบันเริ่มมีความสงบทางด้านการเมืองแล้ว มีเพียงช่องทางการค้าไม่กี่แห่งเท่านั้นที่ยังได้รับผลกระทบด้านการเมือง ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย จุดผ่อนปรนช่องทางกิวผาวอก จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง และจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ โดยเฉพาะจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย ที่มักจะปิดด่านเป็นการชั่วคราวอยู่บ่อยครั้ง เป็นผลมาจากการปะทะกันระหว่างรัฐพม่ากับกลุ่มชาติพันธุ์ หรือระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์ด้วยกันเอง ซึ่งมีสาเหตุมาจากปัญหาเรื่องการจัดสรรผลประโยชน์ ตัวอย่างเช่น ในวันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2557 มีการปะทะกันในเมืองเมียวดี ทำให้ต้องมีการปิดจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยชั่วคราว เป็นเวลา 3 วัน โดยเปิดทำการค้าได้อีกครั้งในวันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2557⁴

นอกจากนี้ปัญหาทางด้านการเมืองในบางชายแดนยังนำไปสู่การปิดช่องทางการค้าเป็นระยะเวลายาวโดยให้เหตุผลว่าเพื่อความมั่นคงอยู่บ่อยครั้ง ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางกิวผาวอก และจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง สาเหตุเกิดจากรัฐพม่าปราบปรามกลุ่มชาติพันธุ์ไทใหญ่อย่างรุนแรง ส่งผลให้ตั้งแต่ พ.ศ.2545 ผังไทยต้องระงับการเข้า-ออก อยู่หลายครั้งโดยเฉพาะจุดผ่อนปรนกิวผาวอก จนใน พ.ศ.2550 ฝ่ายไทยได้ประกาศเปิดจุดผ่อนปรนกิวผาวอกอีกครั้งอย่างเป็นทางการ แต่ฝ่ายพม่ายังไม่ยอมเปิด จึงเป็นผลให้ปัจจุบันไม่สามารถนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านจุดผ่านแดนนี้ได้ สำหรับจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่งได้ระงับการเข้า-ออกมาตั้งแต่ พ.ศ. 2545 จนถึงปัจจุบัน ส่วนจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ทางฝั่งพม่ายังคงปิดช่องทางการค้า - ออกอยู่ เนื่องจากไม่พอใจเจ้าหน้าที่ของไทยที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ภายในพม่าโดยไม่ได้ตั้งใจ

⁴ “พม่าขอปิดชายแดนแม่สอดชั่วคราว หลังเหตุปะทะกับกลุ่มชาติพันธุ์” ไทยรัฐออนไลน์, 27 กันยายน 2557, [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.thairath.co.th/content/453164> [10 พฤศจิกายน 2557].

โดยปิดจุดผ่านแดนตั้งแต่ พ.ศ. 2550 จนถึงปัจจุบัน แต่ยังคงอนุโลมอนุญาตให้มีการนำเข้า-ส่งออกสินค้าได้บางเวลา⁵



รูปที่ 3.5 สภาพปัจจุบันของจุดผ่านแดนในจังหวัดเชียงใหม่
(ซ้าย) จุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาออก (ขวา) จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ตั้งซึ่งปิดและทิ้งร้าง
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 18 พฤษภาคม 2554.

- กฎระเบียบและข้อบังคับ

ด้านกฎระเบียบและข้อบังคับ จุดผ่านแดนถาวรมีคะแนน $Y=10.00$ ซึ่งจัดอยู่ในระดับที่ “ดีมาก” เนื่องจากการนำเข้า-ส่งออก และการเข้า-ออกของบุคคลและพาหนะอยู่ในความดูแลของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ได้แก่ ศุลกากร และตรวจคนเข้าเมือง การดำเนินการอยู่ภายใต้กฎระเบียบที่ชัดเจนและเป็นมาตรฐาน การค้าการขนส่งจึงเป็นไปได้อย่างสะดวก

ส่วนจุดผ่อนปรนการค้าถือว่ามีความเสี่ยงและข้อบังคับอยู่ในระดับ “ปานกลาง” มีคะแนน $Y=4.00$ เพราะจุดผ่อนปรนอยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานด้านความมั่นคงซึ่งควบคุมการเข้า-ออกของสินค้า บุคคล และยานพาหนะอย่างเข้มงวด อีกทั้งอยู่ภายใต้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่เป็นหลัก ทำให้ขาดแบบแผนการปฏิบัติที่ชัดเจน จึงก่อให้เกิดปัญหาในการนำเข้า-ส่งออกอยู่เป็นประจำ

⁵ สัมภาษณ์ ปัญญา วุฒิประจักษ์, รองประธานหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี, 24 กันยายน 2557.

ตารางที่ 3.3 ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

ลำดับ	ช่องทางการค้า		ปัจจัยสนับสนุน และค่าถ่วงน้ำหนัก							ค่าเฉลี่ยปัจจัยสนับสนุนทั้งหมด (\bar{X})	ผลการประเมิน
	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	ปัจจัยสนับสนุนทางตรง				ปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม				
			ศักยภาพเมืองคู่ค้า	ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง	เส้นทางการขนส่ง	คะแนนเฉลี่ย	การเมือง	กฎระเบียบและข้อบังคับ	คะแนนเฉลี่ย		
			0.40	0.25	0.20		0.10	0.05			
1.	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสาย	6.00	10.00	9.00	6.70	8.50	10.00	1.35	8.05	ดีมาก
2.	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2	6.00	10.00	9.00	6.70	10.00	10.00	1.50	8.20	ดีมาก
3.	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านริมเมย	8.50	10.00	9.00	7.70	5.50	10.00	1.05	8.75	ดีมาก
4.	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านพุน้ำร้อน	3.50	10.00	7.00	5.30	10.00	10.00	1.50	6.80	ดี
5.	จุดผ่านแดนถาวร	จังหวัดระนอง	8.50	10.00	7.00	7.30	10.00	10.00	1.50	8.80	ดีมาก
คะแนนปัจจัยสนับสนุนที่มีความถี่สูงสุด (Y)			6.00, 8.50	10.00	9.00		10.00	10.00			
ผลการประเมินจุดผ่านแดนถาวร			ดี, ดีมาก	ดีมาก	ดีมาก		ดีมาก	ดีมาก			
1.	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านปางห้า	2.00	10.00	3.00	3.90	8.50	4.00	1.05	4.95	ปานกลาง
2.	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านสายลมจอย	2.00	1.00	1.00	1.25	8.50	4.00	1.05	2.80	แยء
3.	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านเกาะทราย	2.00	1.00	1.00	1.25	8.50	4.00	1.05	2.80	แยء
4.	จุดผ่อนปรน	ท่าดินดำ	2.00	10.00	3.00	3.90	8.50	4.00	1.05	4.95	ปานกลาง
5.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางกิวผาวอก	6.50*	8.00	6.00	5.80	2.50	2.00	0.35	6.15	ดี
6.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	6.00*	8.00	4.00	5.20	2.50	2.00	0.35	5.55	ปานกลาง
7.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	7.00	1.00	3.00	3.65	8.50	6.00	1.15	4.80	ปานกลาง
8.	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	2.00	8.00	6.00	4.00	8.50	6.00	1.15	5.15	ปานกลาง
9.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	5.50	1.00	2.00	2.85	8.50	4.00	1.05	3.90	แยء
10.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาหิน	5.50	1.00	2.00	2.85	5.50	6.00	0.85	3.70	แยء
11.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	2.00	3.00	3.00	2.15	5.50	4.00	0.75	2.90	แยء

ตารางที่ 3.3 ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

ลำดับ	ช่องทางการค้า		ปัจจัยสนับสนุน และค่าถ่วงน้ำหนัก							ค่าเฉลี่ยปัจจัยสนับสนุนทั้งหมด (\bar{X})	ผลการประเมิน
	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	ปัจจัยสนับสนุนทางตรง				ปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม				
			ศักยภาพเมืองคู่ค้า	ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง	เส้นทางขนส่ง	คะแนนเฉลี่ย	การเมือง	กฎระเบียบและข้อบังคับ	คะแนนเฉลี่ย		
			0.40	0.25	0.20		0.10	0.05			
12.	จุดผ่อนปรน	ด่านพระเจดีย์สามองค์	8.50	8.00	4.00	6.20	2.50	6.00	0.55	6.75	ดี
13.	จุดผ่อนปรน	ด่านสิงขร	2.00	10.00	6.00	4.50	10.00	6.00	1.30	5.80	ปานกลาง
คะแนนปัจจัยสนับสนุนที่มีความถี่สูงสุด (Y)			2.00	1.00	4.00		8.5	4.00			
ผลการประเมินจุดผ่อนปรน			แย่มาก	แย่มาก	แย่		ดีมาก	ปานกลาง			

หมายเหตุ * จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอกและช่องทางหลักแต่งข้อมูลที่น่ามาพิจารณาเมืองคู่ค้าเป็นข้อมูลก่อนที่จะมีการระงับการนำเข้า-ส่งออก

3.4 สรุป

การประเมินปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า เป็นการประเมินเพื่อวัดปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน ผลการศึกษาพบว่าช่องทางการค้าที่เป็นจุดผ่านแดนถาวรทั้งหมดมีปัจจัยสนับสนุนโดยรวมอยู่ในระดับที่ดีมาก โดยจุดผ่านแดนถาวรที่มีปัจจัยสนับสนุนดีที่สุดในได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรระนอง รองลงมา คือ จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย และจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย ตามลำดับ ส่วนจุดผ่อนปรนโดยรวมมีปัจจัยสนับสนุนทั้งหมดอยู่ในระดับที่ปานกลาง โดยจุดผ่อนปรนที่มีปัจจัยสนับสนุนดีที่สุดในได้แก่ จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ ตามด้วยจุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอก และจุดผ่อนปรนด่านสิงขร

สำหรับการประเมินภาวะปัจจัยสนับสนุนพบว่า จุดผ่านแดนถาวรมีปัจจัยสนับสนุนทุก ๆ ปัจจัยอยู่ในระดับที่ดีมาก ตรงข้ามกับจุดผ่อนปรนการค้าที่ปัจจัยสนับสนุนส่วนใหญ่อยู่ในระดับแย่มาก มีเฉพาะปัจจัยทางการเมืองเท่านั้นที่อยู่ในระดับดีมาก

บทที่ 4 การประเมินศักยภาพการค้าช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

การประเมินศักยภาพการค้า เป็นการประเมินสภาพการค้าสูงสุดที่ช่องทางการค้านั้นมีอยู่ โดยมูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นจริงอาจต่ำกว่าหรือสูงกว่าศักยภาพที่ช่องทางการค้านั้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น อุปสงค์ในการบริโภคสินค้า รายได้ หรือปัจจัยสนับสนุนต่างๆ โดยศักยภาพอาจจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้ หากปัจจัยต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลง การประเมินศักยภาพการค้าประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ 1) แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา 2) วิธีการศึกษา และ 3) ผลการประเมินศักยภาพ โดยแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 4.1 แผนภาพแสดงขั้นตอนการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

อย่างไรก็ดีเนื่องจากการค้าชายแดนไทย-พม่าเกือบร้อยละ 70 เป็นการส่งออก ดังนั้นเพื่อให้ง่ายต่อการวิเคราะห์ การศึกษาวิจัยครั้งนี้จึงเป็นการวิเคราะห์ศักยภาพการค้าในส่วนของภาคการส่งออกเป็นหลัก โดยรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

4.1 แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา

ตามทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์แล้ว ความต้องการบริโภคสินค้าปกติ (Normal Goods) จะแปรผันตรงกับรายได้ โดยหากรายได้สูงขึ้นความต้องการบริโภคก็จะสูงขึ้นตาม ในทางกลับกัน หากรายได้ลดลง ความต้องการบริโภคก็จะลดลงตามไปด้วย ปัจจัยที่กำหนดรายได้ของแต่ละพื้นที่

มีหลายปัจจัย เช่น งานศึกษา Population Density in Pattern trade and Development¹ ซึ่งให้เห็นว่าพื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นย่อมก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการแลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งกันและกัน เช่นเดียวกันกับงานของศึกษา Recent Trends in Border Economics² ที่ศึกษาเกี่ยวกับแนวโน้มเศรษฐกิจชายแดน พบว่าปัจจัยที่มีผล ได้แก่ ประชากร การส่งต่อวัฏจักรเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยน การพัฒนาอุตสาหกรรมและตลาดแรงงาน และทรัพยากรธรรมชาติ โดยปัจจัยดังกล่าวจะเป็นตัวกำหนดการขยายตัวทางเศรษฐกิจชายแดน

ดังนั้นในการกำหนดตัวแปรที่ใช้ในการประเมินศักยภาพของแต่ละช่องทางการค้า (Y_{it}) จะประกอบด้วย รายได้ในพื้นที่ ($LGDP_{it}$) ซึ่งเกิดจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ เป็นตัวแสดงถึงอำนาจการซื้อของแต่ละพื้นที่ และประชากร (Pop_{it}) คือ ผู้ที่เป็นตัวกลางในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ สามารถเขียนให้อยู่ในรูปความสัมพันธ์ได้ ดังสมการที่ 1

$$Y_{it} = f(LGDP_{it}, Pop_{it}) \quad (1)$$

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยดังกล่าว จะใช้วิธีวิเคราะห์ถดถอยน้อยสุด (Least Squared Method) และเนื่องจากข้อมูลที่ใช้มีลักษณะเป็นข้อมูลภาคตัดขวางทางยาว (Panel Data) ซึ่งมักจะเกิดปัญหาความคลาดเคลื่อนที่ไม่เป็นอิสระกัน หรือค่าคลาดเคลื่อนสัมพันธ์กับตัวแปรอิสระตัวใดตัวหนึ่ง เพื่อให้การประมาณค่ามีประสิทธิภาพสูงสุด ทางคณะผู้วิจัยจึงเลือกใช้วิธีการประมาณค่ากำลังสองน้อยสุด 2 ชั้น (Two- Stage Least Square Regression Method: TSLS) ดังนี้

$$\ln(Y_{it}) = \alpha + \beta \ln(LGDP_{it}) + u_{it} \quad (2)$$

โดยที่ $\ln(LGDP_{it}) = \delta + \chi \ln(D_{it}) + \varepsilon_{it} \quad (3)$

เมื่อ $LGDP_{it}$ คือ GDP ท้องถิ่น (Local GDP) ของเมืองคู่ค้าในฝั่งพม่าที่ใช้เส้นทางช่องทางการค้า i ณ เวลา t ทั้งนี้รูปแบบการค้าในฝั่งพม่านี้มีทั้งรูปแบบที่มีจุดหมายปลายทางที่ชัดเจน และรูปแบบเร่ขายระหว่างทาง ซึ่งจากการเก็บข้อมูลภาคสนามและการสัมภาษณ์เชิงลึกพบว่าทั้งสองรูปแบบนี้มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้นในการศึกษานี้จึงใช้ Local GDP โดยเริ่มนับจากเมืองแรกที่ออกจากจุดผ่านแดนของประเทศไทยไปจนถึงจุดปลายทางของสินค้าตามเส้นทางที่ผู้ประกอบการค้าชายแดนใช้ขนส่งเป็นหลัก

¹ Donald B. Keasing and Donald R. Sherk, Population Density in Pattern trade and Development, (The American Economic Review, Dec 1971), p.956-961.

² Thomas Fullerton, Recent trends in border economics, (Social Science Journal, 2003), p. 583-592.

- D_{it} คือ ความหนาแน่นของประชากรของเมืองคู่ค้า ที่ใช้เส้นทางช่องทางการค้า i ณ เวลา t
- Y_{it} คือ มูลค่าการค้า ณ ช่องทางการค้าที่ i ณ เวลา t
- α, β คือ ค่าสัมประสิทธิ์ Parameter

สมการประกอบด้วยตัวแปร 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) ตัวแปรภายใน (Endogenous variable) คือ ตัวแปรที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์กับตัวแปรอื่นๆ ในสมการพยากรณ์ซึ่งในแบบจำลองนี้กำหนดให้ตัวแปรภายใน คือ $LGDP_i$ และ 2) ตัวแปรเครื่องมือ (Instrumental variable) คือ ตัวแปรที่ไม่มีอิทธิพลต่อตัวแปรอื่นๆ ในแบบจำลอง แต่มีผลต่อตัวแปรภายใน กล่าวคือมีผลต่อ $LGDP_i$ ซึ่งในแบบจำลองนี้กำหนดให้ตัวแปรเครื่องมือ คือ D_i

สมการที่ 2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าการค้าต่อ GDP ในฝั่งพม่า ซึ่ง GDP เปรียบเสมือนเป็นตัวแปรที่แสดงถึงรายได้หรืออำนาจในการใช้จ่ายใช้สอยในฝั่งพม่า ซึ่ง GDP จะมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับมูลค่าการค้าตามช่องทางการค้าต่างๆ กล่าวคือ หาก GDP เพิ่มขึ้นแสดงว่าในพื้นที่นั้นๆ มีรายได้เพิ่มมากขึ้นย่อมมีความต้องการบริโภคเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้การนำเข้าสินค้าจากไทยสูงขึ้นด้วย การเพิ่มขึ้นดังกล่าว จะเพิ่มขึ้นเท่ากับร้อยละ β ซึ่งนั่นก็คือค่าพารามิเตอร์หน้าตัวแปร $LGDP_i$ ในขณะที่เดียวกันสมการที่ 3 แสดงให้เห็นว่า GDP ในแต่ละพื้นที่นั้นมีความเกี่ยวข้องกับความหนาแน่นของประชากร และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ที่มีประชากรอยู่มากย่อมหมายถึงมีรายได้รวมในพื้นที่ที่มากด้วย

4.2 วิธีการศึกษา

การประมาณค่าด้วยวิธี Two-Stage Least square จะเริ่มจากการประมาณค่ากำลังสองน้อยสุด จากสมการที่เป็น Instrument ก่อน ได้แก่ สมการที่ 3 หลังจากนั้นนำค่า Local GDP ที่ประมาณได้ มาใช้ในการประมาณค่าพารามิเตอร์ต่างๆ รอบที่สอง นั่นคือสมการที่ 2 โดยผลที่ได้จากสมการที่ 2 จะนำมาใช้ต่อในการวิเคราะห์ 2 ประเด็น ดังต่อไปนี้

4.2.1 การวิเคราะห์การตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง

การวิเคราะห์การตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง หรือการวิเคราะห์ค่าความยืดหยุ่น (Elasticity) เป็นการวัดว่าหากตัวแปรอิสระมีการเปลี่ยนแปลงไปหนึ่งหน่วย แล้วตัวแปรตามจะมีการเปลี่ยนแปลงไปเท่าใด โดยมีสูตรการคำนวณ คือ

$$\text{ความยืดหยุ่น } (\varepsilon) = \frac{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงในตัวแปรตาม}}{\text{ร้อยละในการเปลี่ยนแปลงในตัวแปรอิสระ}} \quad (4)$$

หรือจากสมการที่ 2 ค่าความยืดหยุ่น คือ

$$\text{ความยืดหยุ่น } (\varepsilon) = \frac{\text{ร้อยละการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการค้า (Y)}}{\text{ร้อยละในการเปลี่ยนแปลงรายได้ (LGDP)}} \quad (5)$$

ซึ่งเมื่อจัดรูปแบบสมการที่ 2 ตามหลักคณิตศาสตร์แล้ว ค่าความยืดหยุ่นดังกล่าวจะเท่ากับค่า พารามิเตอร์หน้าตัวแปรอิสระ คือ ค่า β นั่นเอง โดยค่า β สามารถมีค่าได้ทั้งเป็นบวกและลบ โดยหากมีค่าเป็นบวกแสดงว่ามูลค่าการค้ามีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับรายได้ หรือหากมีค่าลบแสดงว่ามีความสัมพันธ์แบบผกผันกัน ซึ่งค่า β สามารถแบ่งเป็นช่วง ได้ดังนี้

$|\beta| \leq 1$ หมายถึง ร้อยละการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการค้าน้อยกว่าการเปลี่ยนแปลงรายได้

$|\beta| = 1$ หมายถึง ร้อยละการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการค้าเท่ากับการเปลี่ยนแปลงรายได้

$|\beta| \geq 1$ หมายถึง ร้อยละการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าการค้ามากกว่าการเปลี่ยนแปลงรายได้

4.2.2 การวิเคราะห์แนวโน้มการค้าและศักยภาพช่องทางการค้าชายแดน

การวิเคราะห์แนวโน้มใช้การวิเคราะห์โดยการคำนวณเป็นเลขดัชนี เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มและทิศทางการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรแต่ละตัว ดัชนีที่ใช้ได้แก่

- **ดัชนีมูลค่าการค้า**

ดัชนีมูลค่าการค้า เป็นดัชนีที่ใช้วัดมูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นจริงว่ามีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงจากปีฐานมากน้อยเพียงไร โดยหากค่าดัชนีมากกว่า 100 แสดงว่าการค้ามีการขยายตัวจากปีฐาน หรือหากมีค่าต่ำกว่า 100 แสดงว่าการค้าลดลงจากปีฐาน ซึ่งมีสูตรในการคำนวณดังนี้

$$\text{ดัชนีมูลค่าการค้า} = \frac{\text{มูลค่าการค้าในปีปัจจุบัน}}{\text{มูลค่าการค้าในปีฐาน}} \times 100 \quad (6)$$

- **ดัชนีศักยภาพการค้า**

ดัชนีศักยภาพการค้า เป็นดัชนีที่ใช้วัดแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงศักยภาพการค้าของแต่ละช่องทางการค้าว่าเปลี่ยนแปลงจากปีฐานไปมากน้อยเท่าไร มีลักษณะคล้ายกันกับดัชนีมูลค่าการค้า โดยศักยภาพการค้าประมาณค่าโดยใช้สมการที่ 2 แล้วนำค่าที่ได้มาคำนวณเป็นดัชนีศักยภาพการค้า ซึ่งมีสูตรในการคำนวณดังนี้

$$\text{ดัชนีศักยภาพการค้า} = \frac{\text{ศักยภาพการค้าในปีปัจจุบัน}}{\text{ศักยภาพการค้าในปีฐาน}} \times 100 \quad (8)$$

• **ดัชนีการค้าสัมพัทธ์**

การวิเคราะห์ดัชนีสัมพัทธ์เป็นการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบ (Relative Analysis) ระหว่าง ศักยภาพการค้า (Potential Trade) และมูลค่าการค้า (Actual Trade) ว่ามีการเปลี่ยนแปลงแบบ สัมพัทธ์ไปในทิศทางใด มีสูตรการคำนวณ คือ

$$\text{ดัชนีการค้าสัมพัทธ์} = \left(\frac{\text{มูลค่าการค้าในปีปัจจุบัน}}{\text{ศักยภาพการค้าปัจจุบัน}} / \frac{\text{มูลค่าการค้าปีฐาน}}{\text{ศักยภาพการค้าปีฐาน}} \right) \times 100 \quad (9)$$

$$\text{หรือ} \quad = \frac{\text{ดัชนีมูลค่าการค้า}}{\text{ดัชนีศักยภาพการค้า}} \times 100 \quad (10)$$

ค่าดัชนีที่ได้จะนำมาใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการจัดกลุ่มแนวโน้มการค้าและ ศักยภาพการค้า โดยใช้หลักเกณฑ์ดังนี้

- น้อยกว่า 85 แสดงว่ามูลค่าการค้าที่เกิดขึ้น “ต่ำกว่า” ศักยภาพที่มีอยู่
- 85 – 115 แสดงว่ามูลค่าการค้าที่เกิดขึ้น “ใกล้เคียง” ศักยภาพที่มีอยู่
- มากกว่า 115 แสดงว่ามูลค่าการค้าที่เกิดขึ้น “สูงกว่า” ศักยภาพที่มีอยู่

ผลที่ได้จากการจัดกลุ่มสามารถบอกสถานภาพการค้าปัจจุบัน (Status) และแนวโน้ม สถานการณ์ (Trend) การค้าของแต่ละช่องทาง โดยหากค่าดัชนียิ่งสูงแสดงว่าการค้าจริงมีแนวโน้ม ขยายตัวมากกว่าศักยภาพที่มีอยู่ หรือศักยภาพมีการขยายตัวน้อยกว่าสภาพการค้าจริงที่เกิดขึ้น ในทางกลับกันหากค่าดัชนียิ่งต่ำ แสดงว่าการค้าจริงมีการขยายตัวต่ำกว่าศักยภาพของช่องทางนั้น หรือ ศักยภาพช่องทางการค้านั้นขยายตัวเร็วกว่าการค้าจริงที่เกิดขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่ข้อสรุปในการ วัดศักยภาพช่องทางการค้าต่อไป

4.3 ผลการประเมิน

ผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มตามประเภทของช่องทางการค้า ได้แก่ ช่องทางการค้าที่ เป็นจุดผ่านแดนถาวร และช่องทางการค้าที่เป็นจุดผ่อนปรน โดยช่องทางการค้าบางช่องทางไม่ สามารถทำการประมาณค่าได้ เนื่องจากมีข้อมูลที่ใช้ในการประมาณค่าไม่เพียงพอ สาเหตุมาจาก หลายประการ ดังนี้

- ข้อจำกัดด้านข้อมูลสถิติการนำเข้า-ส่งออก เป็นผลมาจาก 1) รูปแบบการค้าเป็นระดับ ชาวบ้าน กล่าวคือ เป็นการจับจ่ายใช้สอยและซื้อสินค้าเพื่อนำกลับไปบริโภคในครัวเรือนของ ชาวบ้านที่อยู่หมู่บ้านตามแนวชายแดน จึงไม่มีเก็บสถิติมูลค่าการค้า ลักษณะเช่นนี้ได้แก่ จุดผ่อน ปรนปรนท่าดินดำ จุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย จุดผ่อนปรนบ้านสายลมจอย และจุดผ่อนปรน บ้านปางห้า จังหวัดเชียงราย 2) จุดผ่านแดนบางจุดเป็นจุดผ่านแดนใหม่ ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร

บ้านพุน้ำร้อนซึ่งเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อปี 2556 ส่งผลให้ข้อมูลอนุกรมเวลาการนำเข้า-ส่งออก ไม่เพียงพอต่อการประมาณค่า

- จุดผ่านแดนถูกระงับการเข้า-ออก ได้แก่ จุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย เนื่องจากอยู่ใกล้กับจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่สาย การนำเข้า-ส่งออก รวมถึงในปัจจุบันไม่มีการเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะ เนื่องจากฝ่ายความมั่นคงจึงประกาศระงับการนำเข้า-ออกทั้งของสินค้า บุคคลและยานพาหนะให้ไปใช้สะพานแทน ในขณะที่เดียวกันจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วยผาวอก และจุดผ่อนปรนผ่อนปรนช่องทางหลักต่าง ใต้รับการเข้า-ออกชั่วคราวเนื่องจากปัญหาการเมืองในฝั่งชายแดนพม่า

- สำหรับจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่สายแห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 ใช้การประเมินร่วมกัน เนื่องจากจุดผ่านแดนทั้งสองอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สาย จึงไม่มีการจำแนกตามจุดผ่านแดน³

ผลการศึกษาการประเมินศักยภาพการค้าช่องทางอื่นๆ มีรายละเอียดดังนี้

4.3.1 การตอบสนองมูลค่าการค้าต่อการเปลี่ยนแปลงรายได้

ตารางที่ 4.1 แสดงผลการประมาณค่าของสมการที่ (5) และ (6) ด้วยวิธีวิธีการประมาณค่ากำลังสองน้อยสุด 2 ชั้น (Two-Stage Least Square Regression Method: TSLS) ประกอบด้วยค่าสัมประสิทธิ์ (β) ซึ่งแสดงค่าความยืดหยุ่น, ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ปรับค่าแล้ว ($Adjusted R^2$) แสดงสหสัมพันธ์ของข้อมูล, ค่า t-statistic แสดงนัยสำคัญทางสถิติของแต่ละตัวแปร และคะแนนเฉลี่ยปัจจัยสนับสนุน (\bar{X}) ใช้ประกอบการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่มากกระทบ

- จุดผ่านแดนถาวร

ผลการประมาณค่าข้างต้น พบว่าช่องทางการค้าที่เป็นจุดผ่านแดนถาวร สมการที่ใช้ในการประมาณค่า มีค่าสหสัมพันธ์มากกว่าร้อยละ 80 นั้นหมายความว่าผลการประมาณค่าจากสมการดังกล่าวสามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ใช้ได้เป็นอย่างดี และจากการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์ β พบว่าการค้า (Y) มีการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงรายได้ของเมืองคู่ค้า ($LGDP$) ค่อนข้างดีด้วยเช่นกัน โดยรายได้ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้มูลค่าการค้าชายแดนที่ผ่านจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่สาย จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย และจุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนองเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.03, 0.98 และ 0.97 ตามลำดับ ซึ่งตัวแปรดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ร้อยละ 5 ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ช่องทางการค้าประเภทจุดผ่านแดนถาวรมีการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงรายได้ค่อนข้างดี เป็นผลมาจากปัจจัยสนับสนุนที่เพียบพร้อมทั้งด้านการขนส่งและด้านกฎระเบียบข้อบังคับ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวผลักดันให้การค้าชายแดนสามารถดำเนินไปได้

³ สัมภาษณ์ ผจก.ศก.ศ. ครงชนม, หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากรที่ 1 ด่านศุลกากรแม่สาย, 4 สิงหาคม 2558.

อย่างสะดวกและรวดเร็ว เมื่อรายได้ของประชากรในเมืองคู่ค้าเพิ่มสูงขึ้น จึงทำให้มีการตอบสนองต่อการนำเข้าสินค้าค่อนข้างสูง

- จุดผ่อนปรน

ผลการประมาณค่าจุดผ่อนปรนพบว่าจุดผ่อนปรนที่อยู่ทางตอนเหนือของประเทศไทย ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน และจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ สมการที่ใช้มีค่าสหสัมพันธ์ คือ ประมาณร้อยละ 50, -1, -8, -8 และ -7 โดยรายได้ที่เปลี่ยนแปลงไปประมาณร้อยละ 1 จะทำให้มูลค่าการค้ามีการเปลี่ยนแปลงไปประมาณร้อยละ 1.02, 0.37, -0.01, -0.13 และ -0.23 ตามลำดับ ส่วนจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ และจุดผ่อนปรนด่านสิงขร มีค่าสหสัมพันธ์อยู่ประมาณ ร้อยละ 65 และ 26 หากรายได้มีการเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะทำให้มูลค่าการค้าเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1.82 และ -1.82 ตามลำดับ

ปัจจัยหลักที่ทำให้ช่องทางการค้าประเภทจุดผ่อนปรนบางช่องทาง มีค่าสหสัมพันธ์และสัมประสิทธิ์ β ติดลบ คือ การมีปัจจัยสนับสนุนที่ไม่ส่งเสริมให้การค้าสามารถดำเนินการไปได้ อย่างสะดวกและเป็นอุปสรรคต่อการค้า จึงทำให้มูลค่าการค้าลดลง แม้ว่าประชากรในเมืองคู่ค้าจะมีรายได้เพิ่มมากขึ้น ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ และจุดผ่อนปรนด่านสิงขร โดยจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินและจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบมีปัจจัยด้านเส้นทางคมนาคมขนส่งและปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งส่งผลให้เข้าถึงจุดผ่อนปรนยากลำบาก ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูง ผู้ประกอบการค้าจึงหันไปขนส่งเส้นทางอื่นที่สะดวกกว่า มูลค่าการค้าจึงมีแนวโน้มลดต่ำลง จุดผ่อนปรนด่านสิงขรแม้ว่ามีปัจจัยด้านการขนส่ง และด้านทำเลที่ตั้งค่อนข้างดี แต่เมืองคู่ค้า ได้แก่ เมืองมะริดซึ่งมีลักษณะเป็นเมืองท่าชายทะเล ผู้ประกอบการนิยมขนส่งสินค้าทางเรือผ่านจังหวัดระนองเป็นหลัก ทำให้สินค้าขนส่งผ่านช่องทางนี้มีแนวโน้มลดลง ในขณะที่เดียวกันช่องทางการค้าบางช่องทางมีการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงรายได้ ค่อนข้างดี ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้งและจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ เนื่องจากมีระดับปัจจัยสนับสนุนอยู่ในเกณฑ์ดี โดยเฉพาะปัจจัยด้านเมืองคู่เป็นเมืองที่มีอำนาจการซื้อค่อนข้างสูง ได้แก่ เมืองตองยี และเมืองย่างกุ้ง ตามลำดับ

ตารางที่ 4.1 ผลการทดสอบสมการที่ใช้ประเมินศักยภาพช่องทางการค้า

ลำดับ	ช่องทางการค้า (Dependent Variable)		LGDPI Coefficient (Endogenous Variable)	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ปรับค่าแล้ว (Adjusted R ²)	T-Statistic	ภาพรวม ปัจจัยสหสัมพันธ์
	ประเภทช่องทาง	ชื่อจุดผ่านแดน				
1.	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสาย	1.05	0.89	10.56 [*]	ดี/มีความพร้อมมาก
2.	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2				
3.	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านริมเมย	1.04	0.87	9.42 [*]	ดีมาก/มีความพร้อมมาก
4.	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านพุน้ำร้อน	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : การนำเข้า-ส่งออกมีปริมาณน้อย			ดี/มีความพร้อม
5.	จุดผ่านแดนถาวร	จังหวัดระนอง	0.98	0.93	13.56 [*]	ดีมาก/มีความพร้อมมาก
6.	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านปางห้า	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : การค้าระดับชาวบ้าน ไม่มีการเก็บสถิติ			แยء/ต้องปรับปรุง
7.	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านสายลมจอย	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : การค้าระดับชาวบ้าน ไม่มีการเก็บสถิติ			แยء/ต้องปรับปรุง
8.	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านเกาะทราย	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : ระเบียบการเข้า-ออก			แยء/ต้องปรับปรุง
9.	จุดผ่อนปรน	ท่าดินดำ	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : การค้าระดับชาวบ้าน ไม่มีการเก็บสถิติ			แยء/ต้องปรับปรุง
10.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางกัวผาออก	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : ระเบียบการเข้า-ออก			ดี/มีความพร้อม
11.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : ระเบียบการเข้า-ออก			ปานกลาง
12.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	1.02	0.49	3.65 [*]	ปานกลาง
13.	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	0.37	-0.01	0.87	ปานกลาง
14.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	-0.01	-0.08	-0.02	แยء/ต้องปรับปรุง
15.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาหิน	-0.13	-0.08	-0.30	แยء/ต้องปรับปรุง
16.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	-0.23	-0.07	-0.35	แยء/ต้องปรับปรุง
17.	จุดผ่อนปรน	ด่านพระเจดีย์สามองค์	1.82	0.65	5.03 [*]	ดี/มีความพร้อม
18.	จุดผ่อนปรน	ด่านสิงขร	-1.82	0.26	-2.37 [*]	ปานกลาง

หมายเหตุ: * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ที่มา: ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป Eview8 โดยนักวิจัย

4.3.2 ศักยภาพการค้า

ตารางที่ 4.2 แสดงผลการประมาณค่ามูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นจริงและศักยภาพการค้า โดยการประมาณมูลค่าศักยภาพการค้าจะใช้ผลจากค่าพารามิเตอร์ต่างๆ ในหัวข้อ 4.3.1 การวัดมูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นจะใช้การเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี เพื่อตัดผลกระทบภายนอกกระยะสั้น (Shock) ต่างๆ ที่เกิดขึ้น เช่น การปิดด่านชั่วคราว หรือความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ เป็นต้น

- จุดผ่านแดนถาวร

ช่องทางการค้าประเภทนี้มีมูลค่าการค้าค่อนข้างสูง ผลจากการประเมินศักยภาพพบว่าส่วนใหญ่มูลค่าการค้าจริงสูงกว่าศักยภาพที่ช่องทางการค้านั้นมีอยู่ โดยมีมูลค่าการค้าขยายตัวจากปี 2552 เฉลี่ยประมาณร้อยละ 50 โดยจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายมีการขยายตัวสูงสุด คือ ร้อยละ 82 รองลงมา คือ จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง ขยายตัวร้อยละ 62 และจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย ขยายตัว ร้อยละ 17 เมื่อพิจารณาดัชนีศักยภาพการค้า พบว่า ศักยภาพการค้าขยายตัวโดยเฉลี่ยร้อยละ 30 เท่านั้น นั่นเพราะจุดผ่านแดนถาวรต่างๆ ปัจจุบันมีศักยภาพค่อนข้างสูงอยู่แล้ว ทั้งปัจจัยสนับสนุนต่างๆ ที่ค่อนข้างพร้อม ดังนั้นการขยายตัวของศักยภาพจึงมีลักษณะเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง และในทำนองเดียวกัน หากพิจารณาควบคู่ดัชนีการค้าสัมพันธ์พบว่าจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายมีอัตราการขยายตัวการค้ามากกว่าอัตราขยายตัวของศักยภาพการค้าถึงร้อยละ 37 รองลงมา คือ จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง ร้อยละ 24 ส่วนจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยมีอัตราการขยายตัวทางการค้าน้อยกว่าศักยภาพร้อยละ 12 ทั้งนี้เนื่องจากจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยยังคงมีปัญหาความไม่สงบของชนกลุ่มน้อยที่ทำให้ปิดด่านอยู่บ้าง ประกอบกับการขนส่งสินค้าเข้าพม่ามีการกระจายไปยังช่องทางการค้าอื่นเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้การขนส่งสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยมีอัตราเพิ่มที่ลดลง

- จุดผ่อนปรน

ผลจากการประเมินพบว่าจุดผ่อนปรนที่มีมูลค่าการค้าและศักยภาพการค้าขยายตัวจากปี 2552 ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ และจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน มูลค่าการค้ามีการขยายตัวโดยเฉลี่ยร้อยละ 116, 275 และ 14 ตามลำดับ และศักยภาพการค้าขยายตัวร้อยละ 32, 10 และ 66 ตามลำดับ สำหรับจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยตันนุ่น จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ และจุดผ่อนปรนด่านสิงขร มีมูลค่าการค้าลดลงคิดเป็น ร้อยละ 18, 5, 12 และ 74 ตามลำดับ และศักยภาพการค้าคิดเป็นร้อยละ 1, 4, 6 และ 35 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาควบคู่กับดัชนีการค้าสัมพันธ์พบว่าจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ การขยายตัวสัมพันธ์มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 126 รองลงมาคือ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง คิดเป็นร้อยละ 64 และต่ำสุด คือ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร มีการลดลงสัมพันธ์คิดเป็นร้อยละ 74

ตารางที่ 4.2 การเปรียบเทียบมูลค่าการค้าจริง (Actual Trade) กับศักยภาพการค้า (Potential Trade) ของช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

ลำดับ	ช่องทางการค้า (Dependent Variable)		ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี (2551–2556)						ส่วนต่าง (ล้านบาท)	ดัชนี สัมพัทธ์ ³	ผลการ ประเมิน
			การค้าจริง (Actual Trade) ¹			ศักยภาพการค้า (Potential Trade) ²					
	ประเภทช่องทาง	ชื่อจุดผ่านแดน	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ	ดัชนี การค้า ³	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ	ดัชนี ศักยภาพ ³			
1.	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสาย	8,337.01	14.89	182.55	7,598.47	14.27	132.95	738.54	1.37	สูงกว่า
2.	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2									
3.	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านริมเมย	28,432.01	50.76	117.05	27,865.80	52.34	132.45	566.21	0.88	ใกล้เคียง
4.	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านพุน้ำร้อน	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : การนำเข้า-ส่งออกมีปริมาณน้อย								
5.	จุดผ่านแดนถาวร	จังหวัดระนอง	17,058.97	30.46	162.34	16,191.32	30.41	130.48	867.65	1.24	สูงกว่า
6.	จุดผ่อนปรน	ทำบ้านปางห้า	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : การค้าระดับชาวบ้าน ไม่มีการเก็บสถิติ								
7.	จุดผ่อนปรน	ทำบ้านสายลมจอย	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : การค้าระดับชาวบ้าน ไม่มีการเก็บสถิติ								
8.	จุดผ่อนปรน	ทำบ้านเกาะทราย	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : ระวังการเข้า-ออก								
9.	จุดผ่อนปรน	ทำดินดำ	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : การค้าระดับชาวบ้าน ไม่มีการเก็บสถิติ								
10.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางกิวผาออก	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : ระวังการเข้า-ออก								
11.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ : ระวังการเข้า-ออก								
12.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	97.16	0.17	216.50	105.55	0.20	131.86	-8.39	1.64	สูงกว่า
13.	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	3.37	0.01	113.79	2.93	0.01	110.42	0.44	1.03	ใกล้เคียง
14.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	1.21	0.00	81.67	0.88	0.00	99.70	0.33	0.82	ต่ำกว่า
15.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาหิน	79.38	0.14	96.49	121.06	0.23	96.66	-41.68	1.00	ใกล้เคียง
16.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	15.07	0.03	88.34	32.89	0.06	94.20	-17.82	0.94	ใกล้เคียง
17.	จุดผ่อนปรน	ด่านพระเจดีย์สามองค์	1,890.38	3.38	374.17	1,418.98	2.67	165.85	471.40	2.26	สูงกว่า

ตารางที่ 4.2 การเปรียบเทียบมูลค่าการค้าจริง (Actual Trade) กับศักยภาพการค้า (Potential Trade) ของช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

ลำดับ	ช่องทางการค้า (Dependent Variable)		ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี (2551–2556)						ส่วนต่าง (ล้านบาท)	ดัชนี สัมพัทธ์ ³	ผลการ ประเมิน
			การค้าจริง (Actual Trade) ¹			ศักยภาพการค้า (Potential Trade) ²					
	ประเภทช่องทาง	ชื่อจุดผ่านแดน	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ	ดัชนี การค้า ³	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ	ดัชนี ศักยภาพ ³			
18.	จุดผ่อนปรน	ด่านสิงขร	32.60	0.06	25.99	7.02	0.01	64.20	25.58	0.40	ต่ำกว่า
รวม			55,947.16			53,344.90			2,602.26		

1. การค้าจริง (Actual Trade) ประมวลผลจากข้อมูลของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร โดยคณะผู้วิจัย.

2. ศักยภาพการค้า (Potential Trade) ประมวลผลจากค่าพารามิเตอร์ต่างๆ ในหัวข้อ 4.3.1

3. ดัชนีศักยภาพ ใช้ปี 2552 เป็นปีฐานในการคำนวณ

4.4 บทสรุป

ผลการประเมินศักยภาพการค้าช่องทางการค้าแต่ละช่องทาง ส่วนใหญ่มีทิศทางเดียวกันกับผลการประเมินการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง โดยช่องทางการค้าใดมีการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงรายได้สูง แสดงถึงการค้า ณ ช่องทางนั้นมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นมากด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ปัจจัยที่กำหนดการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงนั้นเป็นผลสืบเนื่องจากปัจจัยสนับสนุนการค้าต่าง ๆ ยิ่งปัจจัยสนับสนุนการค้าดีเท่าไร การตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงรายได้ย่อมสูงเท่านั้น ซึ่งผลที่ได้พบว่าช่องทางการค้าประเภทจุดผ่านแดนถาวร มีจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายมีการขยายตัวสัมพัทธ์มากที่สุด รองลงมา คือ จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง และจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย ตามลำดับ ส่วนช่องทางการค้าประเภทจุดผ่อนปรน มีจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ขยายตัวสัมพัทธ์มากที่สุด รองลงมาคือ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง และท้ายสุด คือ จุดผ่อนปรนด่านสิงขรที่มีการลดลงสัมพัทธ์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74 จากปี 2552

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่ามีจำนวนทั้งสิ้น 18 ช่องทาง แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ จุดผ่านแดนถาวร 5 ช่องทาง และจุดผ่อนปรน 13 ช่องทาง การประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ การประเมินปัจจัยสนับสนุนที่มีผลต่อช่องทางการค้า และการประเมินศักยภาพการค้า โดยสามารถประเมินได้ครบทั้ง 2 ส่วน เพียง 10 ช่องทางเท่านั้น ส่วนอีก 8 ช่องทางไม่สามารถประเมินศักยภาพการค้าได้ เนื่องจากข้อมูลไม่เพียงพอ

ผลการประเมินพบว่า ช่องทางการค้าประเภทจุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่มีปัจจัยสนับสนุนอยู่ในระดับที่ดีมาก ส่งผลให้ค่าตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงรายได้ (β) อยู่ในระดับที่สูง มูลค่าการค้าจริงที่เกิดขึ้นจึงใกล้เคียงหรือสูงกว่าศักยภาพการค้าที่ช่องทางนั้นมีอยู่ โดยช่องทางการค้าที่มีมูลค่าการค้าจริงสูงกว่าศักยภาพการค้า ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย และจุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง การค้าจริงขยายตัวจากปี พ.ศ. 2552 เทียบกับศักยภาพการค้าเฉลี่ยร้อยละ 37 และร้อยละ 24 ตามลำดับ ส่วนช่องทางการค้าที่มูลค่าการค้าจริงใกล้เคียงกับศักยภาพการค้า ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย กล่าวคือ การค้าจริงลดลงเมื่อเทียบกับศักยภาพการค้าเฉลี่ยร้อยละ 12 ปัจจัยสนับสนุนที่เป็นอุปสรรคต่อจุดผ่านแดนถาวรมากที่สุด ได้แก่ ปัจจัยศักยภาพเมืองคู่ค้า เนื่องจากจุดผ่านแดนถาวรบางจุดเปิดขึ้นเพื่อรองรับเส้นทางการค้าใหม่ที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริง จึงทำให้การค้าเป็นเพียงการค้ากับหมู่บ้านตามแนวชายแดน หรือเมืองที่อยู่ใกล้ๆ ซึ่งมีอำนาจการซื้อต่ำ ศักยภาพเมืองคู่ค้าจึงต่ำไปด้วย

สำหรับจุดผ่อนปรน ผลการประเมินพบว่า ส่วนใหญ่มีปัจจัยสนับสนุนอยู่ในระดับที่ “แย่มาก” มีเพียง 2 ช่องทางการค้าที่มีปัจจัยสนับสนุนอยู่ในระดับที่ “ดี” ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาออก และจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ ส่งผลให้ค่าการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง (β) มีค่าต่ำ โดยศักยภาพการค้าที่ประเมินได้ พบว่ามีจุดผ่อนปรน 2 แห่ง ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง และจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ การค้าจริงสูงกว่าศักยภาพ คิดเป็นร้อยละ 64 และ 126 ตามลำดับ ส่วนช่องทางการค้าที่เหลือมีศักยภาพการค้าต่ำกว่าจนถึงใกล้เคียงกับมูลค่าการค้าจริงที่เกิดขึ้น ซึ่งจุดผ่อนปรนด่านสิงขร เป็นช่องทางการค้าที่มูลค่าการค้าจริงต่ำกว่าศักยภาพการค้ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60 ปัจจัยสนับสนุนที่เป็นอุปสรรคมากที่สุด ได้แก่ ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง และศักยภาพเมืองคู่ค้า เนื่องจากจุดผ่อนปรนส่วนใหญ่ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เป็นเขาสูงชัน อีกทั้งอยู่ในเขตป่าสงวนซึ่งไม่สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้ อีกทั้งพื้นที่เหล่านั้นมักจะมีคู่ค้าเป็นเพียงหมู่บ้านเล็ก ๆ ซึ่งมีอำนาจการซื้อค่อนข้างต่ำ

ตารางที่ 5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยสนับสนุนและศักยภาพการค้า ช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

ลำดับ	ช่องทางการค้า		ปัจจัยสนับสนุน		ศักยภาพการค้า		
	ประเภทช่องทาง	ชื่อจุดผ่านแดน	ภาพรวมปัจจัยสนับสนุน	ปัจจัยที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำสุด*	สัมประสิทธิ์ β	ภาพรวมศักยภาพการค้า	ดัชนีสัมพัทธ์**
1.	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสาย	ดี/มีความพร้อมมาก	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	1.05	สูงกว่า	1.37
2.	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2	ดี/มีความพร้อม	ศักยภาพเมืองคู่ค้า			
3.	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านริมนเมย	ดีมาก/มีความพร้อมมาก	การเมือง	1.04	ใกล้เคียง	0.88
4.	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านพุน้ำร้อน	ดี/มีความพร้อม	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ		
5.	จุดผ่านแดนถาวร	จังหวัดระนอง	ดีมาก/มีความพร้อมมาก	เส้นทางการขนส่ง	0.98	สูงกว่า	1.24
6.	จุดผ่อนปรน	ทำบ้านปางห้า	แย/ต้องปรับปรุง	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ		
7.	จุดผ่อนปรน	ทำบ้านสายลมจอย	แย/ต้องปรับปรุง	ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ		
8.	จุดผ่อนปรน	ทำบ้านเกาะทราย	แย/ต้องปรับปรุง	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ		
9.	จุดผ่อนปรน	ทำดินดำ	แย/ต้องปรับปรุง	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ		
10.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางกิวผาวอก	ดี/มีความพร้อม	กฎระเบียบ/ข้อบังคับ	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ		
11.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	ปานกลาง	กฎระเบียบ/ข้อบังคับ	ข้อมูลมูลค่าการค้าไม่เพียงพอ		
12.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	ปานกลาง	ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง	1.02	สูงกว่า	1.64
13.	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	ปานกลาง	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	0.37	ใกล้เคียง	1.03
14.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	แย/ต้องปรับปรุง	ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง	-0.01	ต่ำกว่า	0.82
15.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาหิน	แย/ต้องปรับปรุง	ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง	-0.13	ใกล้เคียง	1.00
16.	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	แย/ต้องปรับปรุง	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	-0.23	ใกล้เคียง	0.94
17.	จุดผ่อนปรน	ด่านพระเจดีย์สามองค์	ดี/มีความพร้อม	การเมือง	1.82	สูงกว่า	2.26
18.	จุดผ่อนปรน	ด่านสิงขร	ปานกลาง	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	-1.82	ต่ำกว่า	0.40

* ปัจจัยที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำสุด พิจารณาจากผลการประเมินที่อยู่ระดับต่ำสุดของเกณฑ์การประเมินแต่ละปัจจัย

** ดัชนีสัมพัทธ์ ใช้ พ.ศ. 2552 เป็นปีฐานในการคำนวณ

5.2 ข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาดังต้นแสดงให้เห็นว่า ช่องทางการค้าประเภทจุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่เป็นช่องทางการค้าที่มีศักยภาพ มีสัดส่วนมูลค่าการค้าค่อนข้างสูง เนื่องจากมีปัจจัยสนับสนุนอยู่ในระดับที่ดีมาก โดยเฉพาะปัจจัยสนับสนุนที่ขึ้นอยู่กับฝั่งไทย ซึ่งได้รับการสนับสนุนในการพัฒนาปัจจัยต่าง ๆ จากภาครัฐอย่างเต็มที่ ได้แก่ ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง เส้นทางคมนาคมขนส่ง และกฎระเบียบและข้อบังคับ ส่งผลให้การค้าสามารถดำเนินได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนจุดผ่านแดนถาวรตามแนวชายแดนไทย-พม่ากับความยาวเส้นแบ่งเขตแดนถือว่ามีย่านน้อยมาก กล่าวคือ เส้นแบ่งเขตแดนไทย-พม่ามีความยาวถึง 2,401 กิโลเมตร ซึ่งนับเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ยาวที่สุด แต่ตลอดแนวชายแดนกลับมีจุดผ่านแดนถาวรเพียง 5 จุดซึ่งมีจำนวนน้อยที่สุด เมื่อเทียบกับชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ (ตารางที่ 5.2)

ตารางที่ 5.2 ความยาวเส้นแบ่งเขตแดนและจุดผ่านแดนชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

แนวชายแดน	เส้นแบ่งเขตแดน ¹⁾ (หน่วย: กม.)	จุดผ่านแดน ²⁾ (หน่วย: จุด)		
		จุดผ่านแดนถาวร	จุดผ่อนปรน	รวม
ไทย – พม่า	2,401	5	13	18
ไทย – ลาว	1,810	19	29	48
ไทย – กัมพูชา	798	6	10	16
ไทย – มาเลเซีย	647	9	-	9
รวม	5,656	39	52	91

ที่มา: ประมวลโดยผู้วิจัยจาก

- 1) กลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน. (กรกฎาคม 2557) สถานะจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน [สายตรง]. กองการต่างประเทศ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, แหล่งที่มา : <http://www.fad.moi.go.th/group3/group3.htm> [8 กันยายน 2557].
- 2) "เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ" สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน 32 (2550).

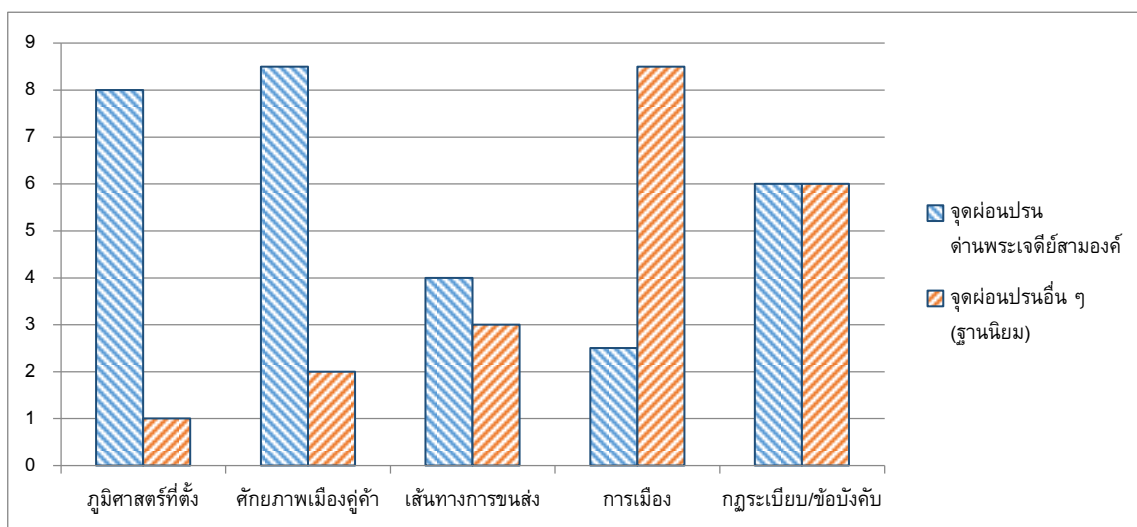
ในขณะที่เดียวกันการค้าผ่านจุดผ่อนปรนก็ไม่สามารถดำเนินได้อย่างสะดวกเท่ากับจุดผ่านแดนถาวร ทั้งนี้เป็นผลมาจากช่องทางเหล่านี้ที่อยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานด้านความมั่นคงก่อให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเนื่องจากไม่ใช่หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ดังนั้นในเชิงนโยบายภาครัฐจึงควรผลักดันให้จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพ กล่าวคือ มีมูลค่าการค้าจริงสูงกว่าศักยภาพการค้า และ/หรือมีปัจจัยสนับสนุนมีคะแนนอยู่ในเกณฑ์ "ดี" โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่องทางที่มีปัจจัยสนับสนุนทางตรง ได้แก่ ปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง ศักยภาพเมืองคู่ค้า

และเส้นทางขนส่ง ที่มีความพร้อมอยู่แล้ว ให้มีสถานะเป็นจุดผ่านแดนถาวรซึ่งการนำเข้า-ส่งออก อยู่ในความดูแลของศุลกากรซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการนำเข้า-ส่งออกโดยตรง อย่างไรก็ตามหากยังไม่สามารถผลักดันให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ ด้วยเหตุผลบางประการ เช่น ปัญหาเรื่องเส้นแบ่งเขตแดน ทั้งนี้เนื่องจากชายแดนไทย-พม่าได้มีการสำรวจและปักปันหลักเขตแดนถึงแค่บริเวณแม่น้ำสายและแม่น้ำรวกในจังหวัดเชียงรายเท่านั้น เขตแดนที่เหลือจนถึงจังหวัดระนอง แม้จะมีการสำรวจร่วมกัน แต่ทั้งสองประเทศยังมีความเห็นไม่ตรงกัน จึงยังไม่มีมีการปักปันหลักเขตแดน¹ ซึ่งมีผลทำให้ช่องทางการค้าบางช่องทางยังไม่สามารถยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ เพื่อเตรียมความพร้อมให้แก่จุดผ่อนปรนเหล่านี้เพื่อให้สามารถยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ในอนาคต จุดผ่อนปรนที่ควรได้รับการพัฒนาให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ และจุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอก ซึ่งทั้งสองจุดได้รับการประกาศเป็นด่านพรมแดนของด่านศุลกากรสังขละบุรี และด่านศุลกากรเชียงดาว ประกอบกับเหตุผลสนับสนุนดังต่อไปนี้

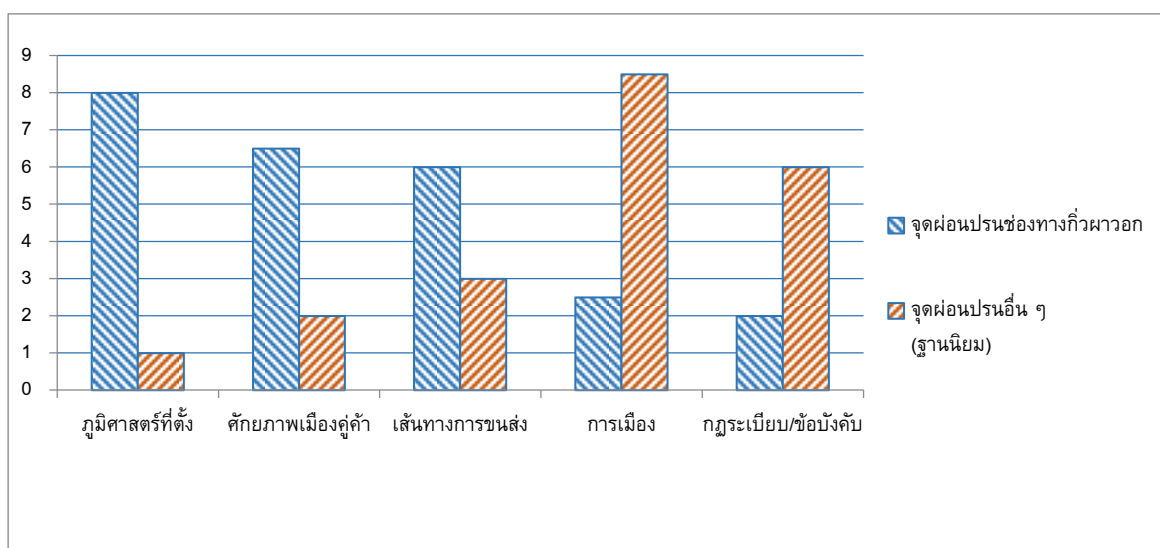
- จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ เนื่องจากเป็นช่องทางการค้าที่มีศักยภาพสูงทั้งด้านปัจจัยสนับสนุนและด้านการค้า โดยด้านการค้า จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์มีการขยายตัวระหว่างมูลค่าการค้าจริง กับศักยภาพการค้าสัมพัทธ์ร้อยละ 126 จากปี 2552 ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงมาก แม้จะมีปัจจัยสนับสนุนบางปัจจัยที่ไม่เอื้ออำนวย สำหรับภาพรวมปัจจัยสนับสนุนอยู่ในระดับที่ “ดี” รูปที่ 5.1 แสดงการเปรียบเทียบปัจจัยสนับสนุนระหว่างจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ และจุดผ่อนปรนอื่นๆ พบว่ามีปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง และปัจจัยด้านเมืองคู่ค้า อยู่ในระดับดีมาก เนื่องจากตั้งอยู่บนที่ราบ อีกทั้งเมืองคู่ค้าเป็นเมืองที่อำนาจการซื้อสูง ได้แก่ ย่างกุ้ง พะโค และเมะละแหม่ง ปัจจัยสนับสนุนที่ควรได้รับการพัฒนา คือ การปรับปรุงเส้นทางขนส่งให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ อุปสรรคสำคัญของจุดผ่อนปรนการนี้ คือ ปัจจัยด้านการเมือง เป็นผลให้ฝั่งพม่ายังระงับการเข้า-ออก สินค้าได้รับอนุญาตให้นำเข้า-ส่งออกในบางเวลาเท่านั้น ซึ่งเป็นปัญหาอุปสรรคอย่างมากต่อผู้ประกอบการค้า แต่กระนั้นก็ตามจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ยังคงเป็นจุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าสูงที่สุดในบรรดาจุดผ่อนปรนทั้งหมด การแก้ปัญหาทางการเมืองอาจอาศัยการค้าเป็นเครื่องมือ การพัฒนาศักยภาพของช่องทางนี้ให้สามารถรองรับความต้องการทางการค้าสามารถนำไปสู่การเมืองที่ดีได้

¹ กรมแผนที่ทหาร. กองเขตแดนระหว่างประเทศ/แผนกเขตแดนไทย-พม่า [สายตรง]. แหล่งที่มา:

http://www.rtsd.mi.th/sections/Boundary/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=7
[18 กรกฎาคม 2558].



รูปที่ 5.1 แผนภูมิเปรียบเทียบปัจจัยสนับสนุนจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์กับจุดผ่อนปรนอื่น



รูปที่ 5.2 แผนภูมิเปรียบเทียบปัจจัยสนับสนุนจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอกและจุดผ่อนปรนอื่น

● จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก แม้ว่าตั้งแต่ พ.ศ. 2545 เป็นต้นมาจุดผ่อนปรนนี้จะถูกระงับการเข้า-ออกอยู่บ่อยครั้งโดยรัฐบาลทั้งไทยและพม่า และใน พ.ศ. 2551 ฝ่ายไทยได้ประกาศเปิดจุดผ่อนปรน แต่ฝ่ายพม่ายังคงระงับการเข้า-ออกเนื่องจากปัญหาด้านการเมืองในฝั่งพม่า อย่างไรก็ตามจากรูปที่ 5.2 แสดงให้เห็นว่าจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอกกลับมีภาพรวมปัจจัยสนับสนุนอื่น ๆ อยู่ในระดับที่ “ดี” ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่มีปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง ศักยภาพเมืองคู่ค้า และเส้นทางคมนาคม อยู่ในเกณฑ์ “ดี” สำหรับปัญหาด้านกฎระเบียบที่ได้คะแนนต่ำสุดเป็นผลมาจากปัญหาเรื่องยาเสพติด ซึ่งเป็นปัญหาดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับปัญหาการเมืองในพม่า เป็นที่ทราบกันดีว่าชายแดนพม่าในบริเวณนี้เป็นแหล่งผลิตยาเสพติดที่ใหญ่ที่สุดของโลกและ

อยู่ภายใต้อิทธิพลของกลุ่มว่าแดง ซึ่งในอดีตอาศัยรายได้จากการค้ายาเสพติดในการต่อสู้กับรัฐพม่า นอกจากนี้ยังเป็นฐานที่มั่นของกองกำลังต่อต้านพม่าของกลุ่มชาติพันธุ์ไทใหญ่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์และรัฐพม่าได้คลี่คลายไปในทางที่ดีอย่างต่อเนื่อง เมื่อปัญหาความขัดแย้งยุติ จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอกจะเป็นช่องทางการค้าที่เชื่อมต่อกับเมืองสำคัญในภาคใต้ของรัฐบาล ได้แก่ ตองยี ดอยแหลม ลางเคอ และรัฐฉานตะวันออก ได้แก่ เมืองสาต ข้อเสนอแนะในการพัฒนาจุดผ่อนปรนนี้ คือ ปรับปรุงเส้นทางบางช่วงซึ่งคดเคี้ยวและตัดผ่านภูเขาให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้

5.3 การนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าการขนส่งชายแดนสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ดังนี้

- ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการเปิดจุดผ่านแดนสามารถนำผลการวิจัยไปเป็นข้อมูลประกอบในการพิจารณายกระดับจุดผ่อนปรนที่มีอยู่ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร
- หน่วยงานระดับจังหวัดสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์จังหวัดในด้านการค้าการขนส่งชายแดนให้เป็นรูปธรรม
- องค์กรส่วนท้องถิ่นสามารถนำผลการวิเคราะห์ศักยภาพการค้าไปใช้เพื่อวางนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจชายแดน เพื่อสร้างรายได้ให้กับชาวบ้านในพื้นที่และการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันระหว่างพื้นที่สองฝั่งชายแดน
- ผู้ประกอบการค้าการขนส่งชายแดน ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจในพื้นที่สามารถนำผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนและศักยภาพการค้าไปใช้เพื่อบริหารจัดการและการวางกลยุทธ์การขนส่งสินค้าเพื่อตอบสนองต่อความต้องการ และลดต้นทุนค่าขนส่ง อันจะนำไปสู่ความได้เปรียบทางการค้า

5.4 งานศึกษาในอนาคต

- ผลกระทบปัจจัยด้านการเมืองต่อการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการระงับการเข้า-ออกจุดผ่านแดนทั้งชั่วคราวและถาวร ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อการค้าการขนส่งชายแดน
- ระบบการชำระราคาสินค้าด้วย ระบบ“โพยก๊วน” ในการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ซึ่งเป็นระบบที่อาศัยความคุ้นเคยและความไว้วางใจเป็นหลัก ซึ่งสัมพันธ์กับการค้าตามแนวชายแดนไทย-พม่ายังคงเป็นการค้าในระบบเครือญาติ หากพม่ามีการพัฒนาระบบการเงินและการธนาคารให้ได้มาตรฐานสากล อาจส่งผลให้รูปแบบการชำระราคาสินค้าเปลี่ยนแปลงไป
- ผลกระทบของซูเปอร์สโตร์ต่อรูปแบบการค้าชายแดน ปัจจุบันธุรกิจค้าปลีกขนาดใหญ่ได้ขยายธุรกิจไปยังชายแดน พ่อค้าและชาวบ้านที่อยู่ตามแนวชายแดนพม่าสามารถไปซื้อหาสินค้าได้โดยตรง ซึ่งย่อมมีผลกระทบต่อธุรกิจค้าส่งและค้าขายของประชาชนไทยตามแนวชายแดน

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, พม่า ประวัติศาสตร์และการเมือง. มุขนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2552.

พรพิมล ตรีโชติ, ปัญหาชนกลุ่มน้อยตามชายแดนไทย-พม่า: ศึกษาผลกระทบที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า. สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

พันธ์เอก ประสงค์ ชิงชัย. เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ. สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน 32 (2550)

สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557.

เชียงราย, จังหวัด. ประกาศจังหวัดเชียงราย เรื่องเปิดจุดผ่อนปรนไทย-พม่า ด้านอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย 29 มิถุนายน 2538.

ภาษาอังกฤษ

Donald B. Keesing and Donald R. Sherk, Population Density in Pattern trade and Development, (The American Economic Review, Dec 1971): 956-961.

Thomas Fullerton, Recent trends in border economics. Social Science Journal (2003): 583-592.

เว็บไซต์

กรมแผนที่ทหาร. กองเขตแดนระหว่างประเทศ/แผนกเขตแดนไทย-พม่า [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://www.rtsd.mi.th/sections/Boundary/index.php?option=com_content&view=article&id=6&Itemid=7 [29 กรกฎาคม 2558].

กลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน. ข้อมูลเกี่ยวกับจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน [สายตรง]. กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. แหล่งที่มา http://fad.moi.go.th/group3/g3_aca1.htm [20 ตุลาคม 2558].

กลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน. ระบบฐานข้อมูลจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน [สายตรง]. กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, แหล่งที่มา : <http://www.fad.moi.go.th/group3/group3.htm> [8 กันยายน 2557].

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า: รายงานอ้างอิง

กลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน. (กรกฎาคม 2557) สถานะจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน [สายตรง]. กองการต่างประเทศ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, แหล่งที่มา : <http://www.fad.moi.go.th/group3/group3.htm> [8 กันยายน 2557].

“พม่าขอปิดชายแดนแม่สอดชั่วคราว หลังเหตุปะทะกับชนกลุ่มน้อย” ไทยรัฐออนไลน์, 27 กันยายน 2557, [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.thairath.co.th/content/453164> [10 พฤศจิกายน 2557].

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. ทิวเขาดนงชัย แหล่งที่มา: <http://th.wikipedia.org/wiki/ทิวเขาดนงชัย> [25 กุมภาพันธ์ 2558].

หอมรดกไทย. ภูมิศาสตร์ประเทศไทย/ภาคเหนือของประเทศไทย [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www1.tv5.co.th/service/mod/heritage/nation/geography/geo.htm> [16 เมษายน 2558].

Taiyai.net. สัญญาปางหลวง 1947 (สัญญาที่ก่อให้เกิด “สหภาพพม่า”) แหล่งที่มา: <http://www.taiyai.net/Panglong.html>. [22 สิงหาคม 2558].

City Population. Myanmar [Online]. Available from: <http://www.citypopulation.de/php/myanmar-admin.php> [25 July, 2015].

Economic and Social Commission for Asia and The Pacific: ESCAP. Asian Highway Classification and Design Standards [Online]. Available from: <http://www.unescap.org/sites/default/files/AH%20classification%20and%20design%20standards-English.pdf> [22 Aug 2015].

The World Bank Group. Myanmar Economic Monitor 2013 [Online]. Available from: https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/EAP/Myanmar/Myanmar_Economic_Monitor_October_2013.pdf [14 สิงหาคม 2558].

The World Bank Group. Myanmar: Global Economic Prospects – Forecasts [Online]. Available from: <http://data.worldbank.org/country/myanmar> [14 สิงหาคม 2558].

ภาคผนวก 1
แหล่งที่มาของข้อมูล

แหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้ ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลปฐมภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการค้าการขนส่งชายแดนของแต่ละช่องทางการค้าตามแนวชายแดนไทย-พม่า ประกอบด้วย ด้านศุลกากร หอการค้าจังหวัด องค์กรท้องถิ่น และผู้ประกอบการค้าการขนส่งชายแดน อีกทั้งสถานเอกอัครราชทูตไทยประจำประเทศสหภาพพม่า ณ กรุงย่างกุ้ง (รายละเอียดดังตารางที่ 1) นอกจากนี้ยังประกอบด้วยข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามทั้งในประเทศไทยและประเทศพม่า สำหรับข้อมูลส่วนที่ 2 ข้อมูลทุติยภูมิ ซึ่งรวบรวมจากฐานข้อมูลต่างๆ ที่เป็นที่ยอมรับทั้งของไทยและต่างประเทศ เช่น สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เป็นต้น (รายละเอียดดังตารางที่ 2)

ตารางที่ 1 ข้อมูลปฐมภูมิ : รายชื่อหน่วยงานและผู้ให้สัมภาษณ์

ลำดับ	ประเภทหน่วยงาน	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	วัน เดือน ปี	เวลา	สถานที่สัมภาษณ์
1	สถานทูต	คุณชัยณรงค์ กิริติยวงศ์	อัครราชทูตที่ปรึกษา	23 กรกฎาคม 2557	09.30–12.00 น.	สถานทูตไทย ณ เมืองย่างกุ้ง
2	ด้านศุลกากร	คุณไพรัตน์ เจริญชาติศรี	นายด่านศุลกากรแม่สะเรียง	4 กันยายน 2557	14.40–15.30 น.	ด่านศุลกากรแม่สะเรียง ตำบลแม่สะเรียง อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
3	ด้านศุลกากร	คุณกฤษฎา ธีระวุฒิ	นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ ด้าน ศุลกากรแม่ฮ่องสอน	5 กันยายน 2557	09.00–10.30 น.	ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ตำบลจองคำ อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน
4	ด้านศุลกากร	คุณพรเลิศ อินสว่าง	เจ้าพนักงานศุลกากร ชำนาญการ ด้าน ศุลกากรแม่ฮ่องสอน	5 กันยายน 2557	12.53–13.30 น.	จุดผ่อนปรนบ้านห้วยผึ้ง หมู่ที่ 4 ตำบลห้วย ผา อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
5	ด้านศุลกากร	คุณศิริพรรณ วิสุทธิพรผล	นายด่านศุลกากรเชียงดาว	9 กันยายน 2557	09.30–12.30 น.	ด่านศุลกากรเชียงดาว หมู่ 4 ตำบลเชียงดาว อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่
6	ด้านศุลกากร	คุณบัณฑิต ตะเอ็ก	หัวหน้าฝ่ายควบคุมทางศุลกากร ด้าน ศุลกากรสังขละบุรี	23 กันยายน 2557	13.30–14.45 น.	ด่านศุลกากรสังขละบุรี ตำบลหนองลู อำเภอ สังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี
7	ด้านศุลกากร	คุณสมชาย นิยมชาติ	นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ ด้าน ศุลกากรประจวบคีรีขันธ์	26 กันยายน 2557	09.30–11.30 น.	ด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ เลขที่ 195 ถนนปิ่นอนุสรณ์ ตำบลเกาะหลัก อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
8	ด้านศุลกากร	คุณผจญศักดิ์ ครองชนม์	หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากรที่ 1 ด้าน ศุลกากรแม่สาย	4 สิงหาคม 2558	13.00–14.30 น.	ด่านศุลกากรแม่สาย ตำบลแม่สาย อำเภอแม่ สาย จังหวัดเชียงราย
9	หอการค้า	คุณสมชาย ทองคำคุณ	รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	10 กันยายน 2557	14.00–15.30 น.	บริษัท ชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด 107/2–3 หมู่ 4 ตำบลหนองป่าครั่ง อำเภอ เมือง จังหวัดเชียงใหม่
10	หอการค้า	คุณธนิต ไทยตรง	ประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน	31 สิงหาคม 2557	14.00–15.30 น.	ร้านกาแฟ Blank Ant Coffee ตำบลแม่สะ เรียง อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
11	หอการค้า	ดาบตำรวจประเสริฐ พลสิงห์	รองประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน	6 กันยายน 2557	15.36–17.30 น.	บ้านของผู้ให้สัมภาษณ์ ตำบลแม่เงา อำเภอ ขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน

ตารางที่ 1 ข้อมูลปฐมภูมิ : รายชื่อหน่วยงานและผู้ให้สัมภาษณ์

ลำดับ	ประเภทหน่วยงาน	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	วัน เดือน ปี	เวลา	สถานที่สัมภาษณ์
12	หอการค้า	คุณปัญญา วุฒิประจักษ์	รองประธานหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี	24 กันยายน 2557	10.00–12.00 น.	หอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี อาคารองค์การบริหารส่วนจังหวัด อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี
13	หอการค้า	คุณสุตาพร ยอดพินิจ	ประธานหอการค้าจังหวัดระนอง	5 พฤษภาคม 2558	9.00–11.00 น.	โรงแรม Le Ranong Bristol Hotel เลขที่ 140/10 ถนนท่าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดระนอง
14	หอการค้า	คุณพยอมมาศ เวียร์รา	รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย ฝ่ายการค้าชายแดนอำเภอแม่สาย	6 สิงหาคม 2558	12.00–13.00 น.	หอการค้าอำเภอแม่สาย (โรงแรมแม่โขง เตลต้า บูติก) ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
15	องค์กรท้องถิ่น	คุณอินศวร พิทักษ์	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเสาคิน	2 กันยายน 2557	16.00–17.00 น.	ศูนย์ประสานงานองค์การบริหารส่วนตำบลเสาคิน อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
16	องค์กรท้องถิ่น	คุณวสันต์ นำชัยทศพล	ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านแม่สามแลบ	3 กันยายน 2557	13.20–13.40 น.	จุดผ่อนปรนบ้านแม่สามแลบ ตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
17	องค์กรท้องถิ่น	คุณคำธร วิษณุกรรม	ประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ	4 กันยายน 2557	10.00–10.30 น.	สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
18	องค์กรท้องถิ่น	คุณไทรรัตน์ วนาศิริสุข	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ	4 กันยายน 2557	10.49–12.00 น.	สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ ตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
	องค์กรท้องถิ่น	คุณสิทธิชัย บุญระชัยสวรรค์	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่เงา	7 กันยายน 2557	11.00–12.30 น.	จุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น หมู่ 4 ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน
19	องค์กรท้องถิ่น	คุณอนุสรณ์ คำอ้าย	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเปียงหลวง	10 กันยายน 2557	09.00–10.30 น.	สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลเปียงหลวง บ้านหลักแตง ตำบลเปียงหลวง อำเภอเวียงแหง จังหวัดเชียงใหม่

ตารางที่ 1 ข้อมูลปฐมภูมิ : รายชื่อหน่วยงานและผู้ให้สัมภาษณ์

ลำดับ	ประเภทหน่วยงาน	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	วัน เดือน ปี	เวลา	สถานที่สัมภาษณ์
20	องค์กรท้องถิ่น	คุณเสนาะ โตทอง	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลคลองวาฬ	26 กันยายน 2557	13.30–15.00 น.	สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลคลองวาฬ หมู่ 9 ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
21	องค์กรท้องถิ่น	คุณบุญทรัพย์ มณฑา	ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านตำบลสิงขร	26 กันยายน 2557	15.30–16.00 น.	ร้านอาหารครัวผู้ใหญ่ฉ้วน ทางหลวงชนบท ปข. 1039 อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
22	องค์กรท้องถิ่น	คุณวิวัฒน์ แจ่มสว่าง	ปลัดอำเภอ หัวหน้ากลุ่มบริหารงานปกครอง	5 สิงหาคม 2558	09.00–10.30 น.	ที่ว่าการอำเภอแม่สาย ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
23	องค์กรท้องถิ่น	คุณไศลยนต์ ศรีสมุทร	นายกเทศมนตรีเทศบาลแม่สาย	5 สิงหาคม 2558	13.00–14.00 น.	ที่ทำการเทศบาลแม่สาย ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
24	องค์กรท้องถิ่น	คุณทองสุข ใจภักดิ์	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะช้าง	6 สิงหาคม 2558	09.00–12.00 น.	ที่ว่าการองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะช้าง ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
25	หน่วยความมั่นคง	ร้อยเอกวรุตม์ มากจริงใจ	ผู้บังคับกองร้อย หน่วยทหารพรานกองร้อย 3694	1 กันยายน 2557	14.30–15.00 น.	จุดผ่อนปรนบ้านเสาหิน ตำบลเสาหิน อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
26	หน่วยความมั่นคง	สิบตรีดวงจันทร์ พิลาศสายธารา	ผู้บังคับชุดปฏิบัติการ (ผชป.) หน่วยทหารพราน กองร้อย 3603	3 กันยายน 2557	13.43–14.30 น.	จุดผ่อนปรนบ้านแม่สามแลบ ตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
27	หน่วยความมั่นคง	สิบตรีธีรยุทธ เย็นประสบ	ผู้บังคับชุดปฏิบัติการ (ผชป.) กองร้อยทหารพรานที่ 1407	24 กันยายน 2557	16.00–16.30 น.	จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน หมู่ 12 ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี
28	หน่วยความมั่นคง	สิบโทวงศกร วงค์คำ	หัวหน้าชุดจุดผ่อนปรนบ้านหัวฝาย	5 สิงหาคม 2558	16.00–16.30 น.	จุดผ่อนปรนบ้านหัวฝาย (จุดผ่อนปรนบ้านสายลมจอย) ตำบลเวียงพางคำ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

ตารางที่ 1 ข้อมูลปฐมภูมิ : รายชื่อหน่วยงานและผู้ให้สัมภาษณ์

ลำดับ	ประเภทหน่วยงาน	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	วัน เดือน ปี	เวลา	สถานที่สัมภาษณ์
30	ผู้ประกอบการ	คุณทิน อุ่นใจ	ผู้ประกอบการนำเข้าแร่, โดกระบือมีชีวิต	6 กันยายน 2557	12.53-13.20 น.	จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน หมู่ที่ 3 ตำบล ผาป่อง อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
31	ผู้ประกอบการ	คุณประทีป พงษ์วิทย์ภานุ	อดีตประธานหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี/ ผู้ประกอบการค้า	23 กันยายน 2557	14.00-16.00 น.	ร้านโล้วเฮงหมงเทรดดิ้ง 49/3 ถนนแสงชูโต ตำบลท่าเรือ อำเภอท่ามะกา จังหวัด กาญจนบุรี
32	ผู้ประกอบการ	คุณอาชาน	ผู้ประกอบการขนส่งชายแดนแม่สาย	4 สิงหาคม 2558	16.00-16.30 น.	สถานที่ประกอบการ ตำบลแม่สาย อำเภอแม่ สาย จังหวัดเชียงราย

ตารางที่ 2 ข้อมูลทุติยภูมิ : ฐานข้อมูลและรายละเอียดข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ในการศึกษา

ลำดับ	ประเภทข้อมูล	ชื่อฐานข้อมูล	ชื่อข้อมูล	รายละเอียดข้อมูล
1.	จุดผ่านแดน	กองการต่างประเทศ สำนักงาน ปลัดกระทรวงมหาดไทย	ระบบฐานข้อมูลจุดผ่านแดน	ข้อมูลจุดผ่านแดนประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
2.	จุดผ่านแดน	สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	ราชกิจจานุเบกษา	ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเปิดจุดผ่านแดน
3.	จุดผ่านแดน	สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	ราชกิจจานุเบกษา	ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดที่ตั้งด่านตรวจคนเข้าเมืองและช่องทางให้บุคคลเข้ามาในหรือออกนอกราชอาณาจักร
4.	จุดผ่านแดน	สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	ราชกิจจานุเบกษา	ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดหน่วยงานและเขตอำนาจการรับผิดชอบหรือเขตพื้นที่การปกครองของส่วนราชการ
5.	จุดผ่านแดน	รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำ ฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดน ไทย-พม่า	พิกัดที่ตั้งภูมิศาสตร์จังหวัด ชายแดนของไทย จุดผ่านแดน และรัฐ/เขตชายแดนของพม่า	พิกัดที่ตั้งภูมิศาสตร์ละติจูด และลองจิจูดของจุดผ่านแดน
6.	จุดผ่านแดน	Google แผนที่	ขอเส้นทาง	เส้นทางการเดินทางจากอำเภอเมืองไปยังจุดผ่านแดนพร้อม ระยะทาง
7.	ศุลกากร	สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	ราชกิจจานุเบกษา	กฎกระทรวง กำหนดทำหรือที่ สนามบินศุลกากร ทางอนุมัติ ด้าน พรมแดน และด้านศุลกากร
8.	ศุลกากร	สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	ราชกิจจานุเบกษา	ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดและแบ่งส่วนราชการตาม กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมศุลกากร
9.	ศุลกากร	สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	ราชกิจจานุเบกษา	กฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2480
10.	ศุลกากร	สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	ราชกิจจานุเบกษา	กฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2480

ตารางที่ 2 ข้อมูลทุติยภูมิ : ฐานข้อมูลและรายละเอียดข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ในการศึกษา

ลำดับ	ประเภทข้อมูล	ชื่อฐานข้อมูล	ชื่อข้อมูล	รายละเอียดข้อมูล
11.	ศุลกากร	สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร	สถิติการนำเข้าส่งออกสินค้าชายแดนไทยพม่า	มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้า แยกตามด่านศุลกากร
12.	รัฐ/เขตชายแดนพม่า	วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี (ไทย/อังกฤษ)	ชื่อรัฐ/เขต/พื้นที่ปกครองตนเองของพม่า	แผนที่ที่ตั้งรัฐ/เขต ข้อมูลทั่วไปของรัฐ/เขต/พื้นที่ปกครองตนเอง
13.	รัฐ/เขตชายแดนพม่า	สำนักงานสภามหาวิทยาลัยนเรศวร	ภูมิหลังวัฒนธรรมของมณฑล และรัฐต่าง ๆ ในประเทศสหภาพพม่า	ข้อมูลการปกครองของรัฐ/เขตของพม่า ได้แก่ จำนวนอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน และชื่ออำเภอ
14.	รัฐ/เขตชายแดนพม่า	หอการค้าไทย สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม	ประเทศเพื่อนบ้านของไทย	ข้อมูลภูมิประเทศ การขนส่งคมนาคม และข้อมูลชายแดนของพม่า
15.	รัฐ/เขตชายแดนพม่า	City Population	Asia/Myanmar	พื้นที่ของรัฐ/เขตของพม่า
16.	รัฐ/เขตชายแดนพม่า	Asterism Travel and Tours	Myanmar State and Division	ข้อมูลภูมิประเทศ เศรษฐกิจของรัฐ/เขตของพม่า
17.	รัฐ/เขตชายแดนพม่า	Google แผนที่	ขอเส้นทาง	ระยะทางจากจุดผ่านแดนไปยังเมืองคู่ค้าต่างๆ
18.	ข้อมูลประชากร	City Population	Myanmar Population	ข้อมูลประชากรในแต่ละเมืองของประเทศพม่า
19.	ข้อมูลเศรษฐกิจพม่า	The World Bank Group	Myanmar Economic Monitor	ข้อมูลภาพรวมเศรษฐกิจ รายได้ประชาชาติ การขยายตัวทางเศรษฐกิจ



สะพานข้ามแม่น้ำสาย : หน้า 83



สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 : หน้า 84



ทำบ้านสายลมจอย : หน้า 85



ทำบ้านเกาะทราย : หน้า 86



ทำบ้านปางห้า : หน้า 87



ทำดินดำ : หน้า 88



ช่องทางก๊วยผาวอก : หน้า 89



ช่องทางหลักแตง : หน้า 90



ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง : หน้า 92

ภาคผนวก 2

ข้อมูลจุดผ่านแดนไทย-พม่า



บ้านน้ำเพียงดิน : หน้า 93



ช่องทางห้วยต้นนุ่น : หน้า 95



ช่องทางบ้านเสาหิน : หน้า 97



ช่องทางบ้านแม่สามแลบ : หน้า 98



บ้านริมเมย : หน้า 100



บ้านพุน้ำร้อน : หน้า 102



ด่านพระเจดีย์สามองค์ : หน้า 104



ด่านสิงขร : หน้า 105



จังหวัดระนอง : หน้า 107

ภาคผนวก 2

ข้อมูลจุดผ่านแดนไทย-พม่า

ข้อมูลจุดผ่านแดนไทย-พม่า

ประเทศไทยมีจังหวัดที่มีพรมแดนติดต่อกับพม่าทั้งหมด 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัด เชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดตาก จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดราชบุรี จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง แต่มีเพียง 7 จังหวัด เท่านั้น (ยกเว้นจังหวัดราชบุรี จังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดชุมพร) ที่มีจุดผ่านแดนซึ่งสามารถ นำเข้า-ส่งออกสินค้า และบุคคลหรือยานพาหนะสามารถเข้า-ออกได้ ซึ่งมีทั้งสิ้น 18 จุด ประกอบด้วยจุดผ่านแดนถาวร 5 จุด และจุดผ่อนปรน 13 จุด ดังนี้

1. จังหวัดเชียงราย

จังหวัดเชียงรายตั้งอยู่ทางเหนือสุดของประเทศไทย มีพรมแดนติดต่อกับรัฐฉานของพม่า อำเภอที่มีพรมแดนติดพม่ามี 3 อำเภอได้แก่ เชียงแสน แม่สาย และแม่ฟ้าหลวง มีจุดผ่านแดน ไทย-พม่าทั้งสิ้น 7 จุด เป็นจุดผ่านแดนถาวร 2 จุด และจุดผ่อนปรน 5 จุด จุดผ่านแดนทั้งหมด ตั้งอยู่ในอำเภอแม่สาย การนำเข้า-ส่งออกอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สาย รายละเอียดดังนี้

- จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย

จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย ตั้งอยู่ในเขตสุขาภิบาลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อยู่ตรงข้ามกับเมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ประเทศพม่า จุดผ่านแดนนี้ได้รับการ ประกาศให้เป็นด่านพรมแดนของด่านศุลกากรแม่สายมาตั้งแต่ พ.ศ. 2583¹ ในครั้งแรกเป็นจุดผ่านแดนประเภทจุดผ่อนปรน และในวันที่ 11 สิงหาคม 2540 ได้ยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร²

จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายเป็นจุดสิ้นสุดของทางหลวงหมายเลข 1 หรือถนน พหลโยธินซึ่งเป็นถนนลาดยางและมีหลายช่องทางการจราจร โดยเป็นจุดผ่านแดนที่มีชาวพม่า เข้า-ออกเป็นจำนวนมากเข้ามาทำงาน ขายสินค้า หรือเรียนหนังสือในอำเภอแม่สาย กอปรกับ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ข้ามไปเพื่อซื้อหาสินค้าตลาดการค้าชายแดนในฝั่งเมืองท่าขี้เหล็ก จึงทำให้ การเข้า-ออกทั้งบุคคลและยานพาหนะในแต่ละวันเกิดความแออัดเป็นอย่างมาก หลังจากที่มีการ ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ได้มีการตกลงให้จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่

¹ “กฎกระทรวงการคลัง ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2480 (ฉบับที่ 5)” สำนักงาน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 57 หน้า 276-278 วันที่ 6 สิงหาคม 2483 [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/> [17 เมษายน 2556].

² “ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเปิดจุดผ่านแดนถาวรด่าน จังหวัดเชียงราย ตาก และระนอง” สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนพิเศษ 71 ง หน้า 52 วันที่ 13 สิงหาคม 2540 [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/> [17 เมษายน 2558].

1 ซึ่งอยู่ในความดูแลของจังหวัดท่าซี้เหล็กให้เป็นช่องทางในการเข้า-ออกของบุคคลและเพื่อการท่องเที่ยว สำหรับสินค้าขนส่งได้เฉพาะที่ผู้โดยสารซื้อหาติดตัวไปพร้อมกับรถตู้โดยสารเท่านั้น³ ส่วนรถสินค้าขนาดใหญ่ให้เข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ซึ่งอยู่ในความดูแลของรัฐบาลพม่าแทน อย่างไรก็ตามปัญหาความแออัดบริเวณด่านพรมแดนสะพานข้ามแม่น้ำสายก็ลดลงระดับหนึ่งเท่านั้น



สภาพทั่วไปจุดผ่านแดนสะพานข้ามแม่น้ำสาย พ.ศ. 2538

ที่มา : ภาพถ่ายโดย สุมาลี สุขदानนท์, 16 กรกฎาคม 2538.



สภาพการค้าการขนส่งจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย พ.ศ.2558

ที่มา : เอกสารประกอบการสัมมนา คุณณภายมาศ เวียรรา, 6 สิงหาคม 2558.

● จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2

จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ตั้งอยู่หมู่ที่ 3 บ้านสันผักอี ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อยู่ตรงข้ามบ้านแม่ขาว เมืองท่าซี้เหล็ก ประเทศพม่า⁴ เป็นด่านพรมแดนอีกแห่งของด่านศุลกากรแม่สาย เส้นทางเข้าสู่จุดผ่านแดน คือ ทางหลวงหมายเลข 123

³ สัมภาษณ์ ผจก.ศก.ดี ครองชนม์, หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากรที่ 1 ด่านศุลกากรแม่สาย, 4 สิงหาคม 2558.

⁴ “ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการเปิดจุดผ่านแดนถาวร ณ สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย” สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 123 ตอนพิเศษ 8 ง หน้า 3 วันที่ 20 มกราคม 2549 [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakittha.soc.go.th/> [25 เมษายน 2558].

เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องทางการจราจร มีไหล่ทาง สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ และบริเวณด่านพรมแดนมีการแยกสัดส่วนช่องทางขาเข้าและขาออกอย่างชัดเจน และแต่ละส่วนมีการแยกตามยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง ปัจจุบันการขนส่ง ณ จุดผ่านแดนยังคงเบาบางอยู่เมื่อเทียบกับสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1⁵ ทั้งนี้เป็นผลมาจากจุดผ่านแดนแห่งนี้ตั้งขึ้นเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศไทยกับจีนตอนใต้ ซึ่งเป็นผลมาจากนโยบายของจีนที่ต้องการเปิดประตูสู่ภาคใต้ของจีน เนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่มีพรมแดนติดทะเลดังนั้นความเจริญทางเศรษฐกิจจึงแตกต่างจากบริเวณอื่น ชายแดนแม่สายจึงเป็นจุดเชื่อมต่อจีนตอนใต้ที่ใกล้ที่สุด กล่าวคือ แม่สายถึงเมืองเชียงรุ่ง จังหวัดสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นเมืองที่มีพรมแดนติดต่อกับลาวและพม่า ระยะทางเพียง 380 กิโลเมตร⁶ เส้นทางนี้ หรือเส้นทาง R3B เกิดขึ้นในสมัยที่พลเอกชיןยุ่นเป็นนายกรัฐมนตรี ซึ่งมีนโยบายให้สิทธิแก่กลุ่มว่าในการเก็บค่าผ่านทาง แต่เมื่อพลเอกชיןยุ่นหมดอำนาจลงจากการปฏิวัติปี 2549 ส่งผลให้มีการปิดชายแดนพม่า-จีนที่เมืองลา และไม่อนุญาตให้รถบรรทุกวิ่งเพื่อขนส่งสินค้า ทำให้การค้ากับจีนตอนใต้ผ่านเส้นทางนี้หยุดชะงักลง⁷



บริเวณด่านพรมแดนสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 ปริมาณรถเข้าออกเบาบาง
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 7 สิงหาคม 2558.

- จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย

จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย หรือจุดผ่อนปรนบ้านหัวฝาย ตั้งอยู่หมู่ที่ 1 บ้านแม่สาย ตำบลเวียงพางคำ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อยู่ตรงข้ามกับ บ้านปงถุน เมืองท่าซีเหล็ก

⁵ เก็บข้อมูลภาคสนาม, 7 สิงหาคม 2558.

⁶ ด้านศุลกากรแม่สาย, รายงานประจำปี 2553 (เชิงราย : แม่สายการพิมพ์), หน้า 33.

⁷ สัมภาษณ์ ผกายมาศ เวียร์รา, รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย ฝ่ายการค้าชายแดนอำเภอแม่สาย, 6 สิงหาคม 2558.

ประเทศพม่า⁸ จุดผ่อนปรนบ้านสายลมเปิดขึ้นเนื่องจากในอดีตชายแดนไทย-พม่าที่อำเภอแม่สาย มีจุดผ่านแดนเพียงจุดเดียว คือ สะพานข้ามแม่น้ำสาย ซึ่งเกิดเหตุความไม่สงบตามแนวชายแดน อยู่เสมอ เป็นเหตุให้มีการปิดจุดผ่านแดนอยู่บ่อยครั้ง จังหวัดเชียงรายจึงมีการประกาศลงวันที่ 29 มิถุนายน 2538 เปิดจุดผ่อนปรนเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชนตามแนวสองฝั่ง ชายแดน⁹ ปัจจุบันแม้การสู้รบตามแนวชายแดนจะสงบลงแล้ว และจุดผ่อนปรนนี้อยู่ใกล้กับสะพานข้าม แม่น้ำสายจึงมีแนวคิดที่จะปิดจุดผ่อนปรนนี้ แต่อย่างไรก็ตามได้มีการร้องขอให้มีการเปิดจุดผ่อน ปรนต่อไป เนื่องจากเป็นช่องทางเข้า-ออกของที่ใกล้ที่สุดชาวอาข่าที่อาศัยอยู่บนยอดโกเตงนาหยง บนเทือกเขาแดนลาวนำสินค้าเกษตรและของป่ามาขายหรือมาทำงานในอำเภอแม่สาย¹⁰ เนื่องจากเส้นทางที่เข้าสู่จุดผ่อนปรนแห่งนี้เป็นเส้นทางเดินเท้า รถทุกประเภทไม่สามารถเข้าถึงได้



(ซ้าย) การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ฝ่ายความมั่นคง (ขวา) เส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 6 สิงหาคม 2558.

- จุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย

จุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย ตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 7 บ้านเกาะทราย ตำบลแม่สาย จังหวัด เชียงราย เนื่องจากจุดผ่อนปรนแห่งนี้ อยู่ห่างจากสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 เพียง 300 เมตร ปัจจุบันจึงระงับการเข้า-ออก และให้เข้า-ออกที่จุดผ่านแดนถาวรข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 แทน อย่างไรก็ตามยังไม่มีประกาศปิดจุดผ่อนปรนอย่างเป็นทางการ

⁸ สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, (กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557), หน้า 115.

⁹ “เรื่องเปิดจุดผ่อนปรนไทย-พม่า ด้านอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย,” ประกาศจังหวัดเชียงราย, 29 มิถุนายน 2538.

¹⁰ สัมภาษณ์ สิบโทวงศกร วังคำ, หัวหน้าชุดจุดผ่อนปรนบ้านหัวฝาย, 5 สิงหาคม 2558.



สภาพจุดผ่อนปรนที่บ้านเกะทรายในปัจจุบัน

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 5 สิงหาคม 2558.



(ซ้าย) รถที่ใช้ในการขนส่งสินค้า (ขวา) เรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแม่น้ำรวกที่จุดผ่อนปรนบ้านปางห้า

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 6 สิงหาคม 2558.

- จุดผ่อนปรนที่บ้านปางห้า

จุดผ่อนปรนบ้านปางห้า ตั้งอยู่หมู่ที่ 1 ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อยู่ตรงข้ามกับ บ้านป่ากุก เมืองท่าซีเหล็ก ประเทศพม่า¹¹ เป็นหนึ่งในจุดผ่อนปรนซึ่งเปิดตามประกาศของจังหวัดเชียงรายลงวันที่วันที่ 29 มิถุนายน 2538 การค้าบริเวณจุดผ่อนปรนนี้เป็นการค้าระดับชาวบ้าน โดยชาวพม่าเข้ามาเพื่อซื้อสินค้าในอำเภอแม่สาย ติดตัวกับไปเพื่อบริโภค หรือสั่งซื้อสินค้าจำพวกพืชผัก และสัตว์มีชีวิต เช่น ไก่บ้าน จากเกษตรกรในหมู่บ้านฝั่งตรงข้าม สินค้าที่นำมาขายฝั่งไทย ได้แก่ ของป่า เช่นหวาย เป็นต้น¹² เนื่องจากบริเวณนี้มีแม่น้ำรวกเป็นเส้นกันเขตแดน การขนส่งใช้เรือท้องแบนเป็นหลัก การเดินทางมายังจุดผ่อนปรนทั้งสองฝั่งใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง หากสินค้ามีปริมาณมากจะใช้รถเข็นฟองเป็นพาหนะในการขนส่ง

¹¹ สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, หน้า 116.

¹² สัมภาษณ์ สิบโทวงศกร วงศ์คำ.

- จุดผ่อนปรนท่าดินดำ

จุดผ่อนปรนท่าดินดำ ตั้งอยู่หมู่ที่ 5 บ้านป่าแดง ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อยู่ตรงข้ามบ้านดินดำ เมืองท่าขี้เหล็ก ประเทศพม่า¹³ ไม่มีการค้าขายบริเวณจุดผ่อนปรน เนื่องจากชาวพม่าส่วนใหญ่เข้าไปซื้อหาสินค้าอุปโภคบริโภคในอำเภอแม่สายและนำติดตัวกลับไป เนื่องจากชายแดนบริเวณนี้มีแม่น้ำรวกเป็นเส้นกั้นพรมแดน การขนส่งจึงให้ทางเรือขนาดไม่เกิน 5 ตัน ใช้ขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า สำหรับการเดินทางไปยังอำเภอแม่สายเพื่อซื้อสินค้าหาหม้อ หรือเยี่ยมญาติ ส่วนใหญ่เดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้าง



เรือที่ใช้ในการขนส่งคนข้ามแม่น้ำรวก ณ จุดผ่อนปรนท่าดินดำ



สภาพทั่วไปจุดผ่อนปรนบ้านดินดำ (ซ้าย) ฝั่งไทย (ขวา) ฝั่งพม่า

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 6 สิงหาคม 2558.

2. จังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่มีเขตแดนติดต่อกับรัฐฉาน มีอำเภอที่มีพรมแดนติดต่อกับพม่า 5 อำเภอ คือ แม่ฮาย ผาง ไชยปราการ เชียงดาว และเวียงแหง มีจุดผ่อนปรน 2 จุด ได้แก่ จุดผ่อนปรน

¹³ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรน ณ ท่าดินดำ บ้านป่าแดง หมู่ที่ 5 ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย,” ประกาศจังหวัดเชียงราย, 4 เมษายน 2548.

ช่องทางก๊วผาวอก และช่องทางช่องทางหลักแต่ง การนำเข้า-ส่งออกอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงดาว

- จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก

จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก ตั้งอยู่หมู่ที่ 10 บ้านอรุโณทัย ตำบลเมืองนะ อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ อยู่ตรงข้ามบ้านป่าแฉม ตำบลเมืองหาง เมืองสาด รัฐฉาน จุดผ่อนปรนแห่งนี้ได้รับการประกาศให้เป็นด่านพรมแดนของด่านศุลกากรเชียงดาวตั้งแต่ พ.ศ. 2506¹⁴ ช่องทางก๊วผาวอกระวังการเข้า-ออกตั้งแต่ พ.ศ. 2545 ตามประกาศของกองทัพภาคที่ 3 เนื่องมาจากปัญหาเรื่องความมั่นคง¹⁵ ต่อมาได้มีการปิดเปิดอยู่หลายครั้งและครั้งสุดท้ายจังหวัดเชียงใหม่ได้มีการประกาศลงวันที่ 31 มกราคม 2551 เปิดจุดผ่อนปรนแห่งนี้¹⁶ อย่างไรก็ตามทางการพม่าไม่ยอมเปิดจุดผ่านแดน จึงทำให้ไม่สามารถการค้าชายผ่านจุดผ่อนปรนแห่งนี้ได้¹⁷

สภาพการค้าชายแดนก่อนปิดจุดผ่อนปรน สินค้าส่งออกเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค โดยร้อยละ 1 สินค้าส่งออกเพื่อบริโภคภายในเมืองสาดซึ่งเป็นเมืองที่อยู่ตรงข้ามกับจุดผ่อนปรน ที่เหลือขนส่งต่อไปที่เมืองตองยี ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐฉาน สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ พืชไร่ โค-กระบือ หินเพื่อใช้ในการก่อสร้าง¹⁸

เส้นทางคมนาคมฝั่งไทยถือว่ามีความสะดวกเป็นอย่างมาก จากตัวเมืองเชียงใหม่ถึงจุดผ่านแดนเป็นถนนลาดยาง อีกทั้งเส้นทางลาดชันไม่มาก รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถขนส่งสินค้าได้ แต่สำหรับเส้นทางในฝั่งพม่าเป็นถนนลูกรังบนภูเขาสูง มีลักษณะเป็นหลุมเป็นบ่อ เส้นทางบางช่วงมีความลาดชันมาก¹⁹

¹⁴ “กฎกระทรวง ฉบับที่ 42 (พ.ศ. 2506) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2469” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 80 ตอนที่ 23 หน้า 141-143 วันที่ 12 มีนาคม 2506 [สายตรง]. สำนักงานเลขานุการคณะรัฐมนตรี. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/> [5 พฤษภาคม 2556].

¹⁵ สัมภาษณ์ ศิริพรรณ วิสุทธิพรผล, นายด่านศุลกากรเชียงดาว, 9 กันยายน 2557.

¹⁶ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรน ณ ช่องทางก๊วผาวอก บ้านอรุโณทัย หมู่ที่ 10 ตำบลเมืองนะ อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ (เพิ่มเติม),” ประกาศจังหวัดเชียงใหม่, 22 มกราคม 2551.

¹⁷ ตรวจคนเข้าเมืองเชียงใหม่. “หนังสือที่ 0029.62(3)/2741,” 18 พฤษภาคม 2554.

¹⁸ สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, หน้า 123.

¹⁹ สัมภาษณ์ อนุสรณ์ คำอ้าย, นายกองค้การบริหารส่วนตำบลเปียงหลวง, 10 กันยายน 2557.



ช่องทางก๊วผากในปัจจุบันที่อยู่ในสภาพถูกทิ้งร้าง
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 9 กันยายน 2557.

- จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง

จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง ตั้งอยู่บ้านเปียงหลวง หมู่ที่ 1 ตำบลเปียงหลวง อำเภอเวียงแหง จังหวัดเชียงใหม่ อยู่ตรงข้ามบ้านปางก่าอ ตำบลเมืองเต่า เมืองสาต รัฐฉาน²⁰ ช่องทางหลักแต่งเปิดเป็นจุดผ่อนปรนตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2541 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมให้มีการค้าบริเวณชายแดนของสองประเทศ และกระชับความสัมพันธ์ระดับท้องถิ่นไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ กับเมืองเต่า เมืองทา เมืองสาต และชุมชนรัฐฉาน ประเทศพม่า²¹ นอกจากนี้ช่องทางหลักแต่งยังห่างจากตัวเมืองทา ซึ่งเป็นเมืองที่ได้รับการสนับสนุนให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดนของประเทศพม่า ประมาณ 20 กิโลเมตร²² ปัจจุบันเมืองทาได้มีหน่วยราชการมาตั้งแล้ว เช่น ศุลกากร โรงเรียน โรงพยาบาล สถานีตำรวจ รวมทั้งมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นไฟฟ้า ชลประทาน หรือเส้นทาง

²⁰ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรน ณ ช่องทางหลักแต่ง บ้านเปียงหลวง หมู่ที่ 1 ตำบลเปียงหลวง อำเภอเวียงแหง จังหวัดเชียงใหม่,” ประกาศจังหวัดเชียงใหม่, 27 เมษายน 2541.

²¹ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรน ณ ช่องทางหลักแต่ง บ้านเปียงหลวง หมู่ที่ 1 ตำบลเปียงหลวง อำเภอเวียงแหง จังหวัดเชียงใหม่,” ประกาศจังหวัดเชียงใหม่, 27 เมษายน 2541.

²² สัมภาษณ์ อนุสรณ์ คำอ้าย.

คมนาคม ซึ่งเป็นไปตามคำมั่นสัญญาของรัฐบาลกลางพม่าที่ให้ไว้กับกลุ่มชาติพันธุ์ในรัฐฉาน 12 ข้อ โดยข้อที่ 10 มีนัยสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณชายแดน²³

ช่องทางหลักแห่งถูกระงับการเข้า-ออกมาตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2545 หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับจังหวัดต่างพยายามผลักดันให้ช่องทางดังกล่าวกลับมาเปิดให้ค้าขายอีก²⁴ แต่ก็ไม่เป็นผลสำเร็จ ปัจจุบันช่องทางหลักแห่งนี้จึงอยู่ในสภาพถูกทิ้งร้าง แม้แต่บ้านปางกา ก่อซึ่งอดีตเคยเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนขนาดใหญ่ของชาวไทใหญ่ ที่มีมูลค่าการค้ามากกว่า 7 แสนบาทต่อวัน กลายเป็นป่ารก้างและเป็นที่ตั้งของกองกำลังทหารพม่า แต่อย่างไรก็ตามเนื่องด้วยทั้งสองฝั่งของชายแดนเป็นชาวไทใหญ่ มีวิถีชีวิตที่คล้ายคลึงกัน จึงทำให้ยังคงมีการค้าขายกันอยู่ โดยเฉพาะผ้าทอมือของชาวไทใหญ่ โดยต้องขนส่งผ่านจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย จังหวัดเชียงราย เพื่อขนส่งต่อไปยังรัฐฉาน²⁵



(ซ้าย) หมู่บ้านปางกา ก่อคู่ค้าสำคัญของจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแห่งปัจจุบันเหลือเพียงวัดเท่านั้น

(ขวา) สภาพเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแห่ง

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 10 กันยายน 2557.

สำหรับการขนส่งชายแดนเส้นทางจากเชียงใหม่ถึงช่องทางบ้านหลักแห่ง เป็นถนนลาดยางตลอดเส้นทาง มีความลาดชันและโค้งหักศอกมากตั้งแต่แยกทางหลวง 1178 กับ 1132 ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อรถขนาดใหญ่ เช่น รถสิบล้อ สำหรับเส้นทางในฝั่งพม่า นั้น เป็นเส้นทางที่มีความลาดชัน คดเคี้ยว และต้องไต่สันเขาที่มีความสูงมากกว่า 4 พันฟุต (แต่น้อยกว่าเส้นทางพม่าด้านจุดผ่อนปรนช่องทางกิวผาวอก ที่มีความสูงมากกว่า 6 พันฟุต)²⁶ รถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าขับเคลื่อนได้เป็นรถขับเคลื่อน 4 ล้อเท่านั้น

²³ สัมภาษณ์ อนุสรณ์ คำอ้าย.

²⁴ สัมภาษณ์ อนุสรณ์ คำอ้าย.

²⁵ สัมภาษณ์ อนุสรณ์ คำอ้าย.

²⁶ สัมภาษณ์ อนุสรณ์ คำอ้าย.

3. จังหวัดแม่ฮ่องสอน

จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีเขตแดนทิศเหนือติดกับรัฐฉาน และทิศตะวันตกติดต่อกับรัฐคะยา และรัฐกะเหรี่ยง มี 6 อำเภอที่มีพรมแดนติดต่อกับพม่า ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอปาย อำเภอปางมะผ้า อำเภอขุนยวม อำเภอแม่สะเรียง และอำเภอสบเมย มีจุดผ่อนปรน 5 จุด รายละเอียดมีดังนี้

- จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ่ง

จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ่ง ตั้งอยู่ที่ หมู่ที่ 4 ตำบลห้วยผา อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน²⁷ อยู่ตรงข้ามบ้านนามน ตำบลหัวเมือง เมืองลอยแหลม รัฐฉาน จุดผ่อนปรนแห่งนี้เป็นด่านพรมแดนของด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน²⁸ การค้าบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ่งมีมูลค่ามากที่สุดเมื่อเทียบกับจุดผ่อนปรนอื่น ๆ ที่อยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน โดยคิดเป็นร้อยละ 60 ของมูลค่าการค้าที่ผ่านพิธีการทั้งหมด²⁹ สภาพการค้าชายแดนส่วนใหญ่เป็นการส่งออก โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ อาหารกึ่งสำเร็จรูป เครื่องดื่ม และน้ำมันพืช โดยสินค้าเกือบทั้งหมดจะมีศูนย์กลางกระจายสินค้าอยู่ที่เมืองตองจี เมืองเอกของรัฐฉาน³⁰ โดยการค้ามีทั้งที่ผ่านพิธีศุลกากร และการค้าระดับชาวบ้าน โดยการค้าที่ผ่านพิธีศุลกากรจะมีการตรวจนับสินค้าก่อนที่ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน หลังจากนั้นจึงขนส่งมายังชายแดน และมีการตรวจนับอีกครั้ง บางส่วนจะขนถ่ายและเก็บรักษาไว้ที่คลังสินค้าซึ่งตั้งอยู่ก่อนถึงสันเขตชายแดน เพื่อรอการขนส่งข้ามแดนสำหรับการค้าระดับชาวบ้านพ่อค้าในฝั่งพม่าจะติดต่อพ่อค้าไทยที่บริเวณชายแดนแล้วฝากรายการสั่งซื้อให้ดำเนินการจัดซื้อและมอบส่งที่ชายแดน

เส้นทางคมนาคมทางฝั่งไทยค่อนข้างดี เป็นถนนลาดยางสลับคอนกรีตจนถึงบริเวณสันเขตชายแดน รถสิบล้อสามารถขนส่งได้ แต่บริเวณทางขึ้นเขาก่อนถึงสันเขตประมาณ 3 กิโลเมตร ถนนค่อนข้างแคบและชัน สำหรับเส้นทางในฝั่งพม่านั้นค่อนข้างจะยากลำบาก เนื่องจากเป็นถนนลูกรังบนภูเขาสูงชัน รถขนาดใหญ่ไม่สามารถวิ่งได้ รถที่ใช้ในการขนส่งเป็นรถขับเคลื่อนสี่ล้อยกสูงเท่านั้น บริเวณก่อนถึงจุดผ่อนปรนประมาณ 2 กิโลเมตรมีลานกว้าง ซึ่งเคยใช้เป็นตลาดนัด

²⁷ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าไทย-พม่า ช่องทางบ้านห้วยผึ่ง หมู่ที่ 4 ตำบลห้วยผา อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน,” ประกาศจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 1 กรกฎาคม 2539.

²⁸ “กฎกระทรวง กำหนดทำหรือที่ สนามบินศุลกากร ทางอนุมติ ด่านพรมแดน และด่านศุลกากร พ.ศ. 2553,” สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 26 ก หน้า 76 วันที่ 21 เมษายน 2553 [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakittha.soc.go.th/> [29 มกราคม 2556].

²⁹ สัมภาษณ์ กฤษฎา ธีระวุฒิ, นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน, 5 กันยายน 2557.

³⁰ สัมภาษณ์ ดาบตำรวจประเสริฐ พลสิงห์, รองประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน, 6 กันยายน 2557.

ชายแดน ปัจจุบันได้ยกเลิกและใช้เป็นสถานที่ในการเปลี่ยนถ่ายพาหนะเพื่อขนส่งต่อไปยังพม่า หรือใช้พักสินค้าชั่วคราวเพื่อรอการส่งมอบ



โรงพักสินค้าบริเวณสันเขตชานแดน



การเปลี่ยนถ่ายพาหนะบริเวณชายแดน ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 5 กันยายน 2557.

- จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน

จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน ตั้งอยู่ที่หมู่ 3 ตำบลผาบ่อง อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำปาย อยู่ตรงข้ามกับบ้านถ้ำคำ ตำบลเมืองบ้านใหม่ เมืองลอยก่อ รัฐคะยา³¹ บ้านน้ำเพียงดินได้ประกาศเป็นด่านพรมแดนของด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอนตั้งแต่ พ.ศ. 2484³² และประกาศเปิดเป็นจุดผ่อนปรนในวันที่ 21 กันยายน 2552 ซึ่งในขณะนั้นบ้านน้ำเพียงดินมีสถานะเป็นบ้านบริวาร

³¹ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าไทย-พม่า บ้านน้ำเพียงดิน (บ้านบริวารบ้านห้วยเตี๋ย) หมู่ที่ 3 ตำบลผาบ่อง อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน,” ประกาศจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 21 กันยายน 2552.

³² “กฎกระทรวงการคลัง ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480 (ฉบับที่ 5),” สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 58 หน้า 641-645 วันที่ 13 พฤษภาคม 2484 [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/> [4 มิถุนายน 2556].

บ้านห้วยเตือได้³³ สินค้าส่งออกส่วนใหญ่ ได้แก่ เครื่องอุปโภคบริโภค เครื่องดื่มชูกำลัง ส่วนสินค้าขาเข้าได้แก่ แร่พลวง โครกระบือมีชีวิต เนื่องจากการขนส่งบริเวณชายแดนมีความยากลำบากเป็นอย่างมาก ทั้งรถและเรือขนาดใหญ่ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ สามารถใช้เพียงรถขับเคลื่อนสี่ล้อและเรือหางยาวขนาดเล็กเท่านั้น การค้าส่วนใหญ่จึงเป็นการค้าระดับชาวบ้านที่อยู่ติดชายแดนเข้ามาซื้อเครื่องอุปโภคบริโภคในชีวิตประจำวัน อย่างไรก็ตามยังคงมีสินค้าบางส่วนถูกส่งไปยังเมืองเมืองกอกูเล ของสหภาพแห่งชาติกระเหรี่ยง หรือ KNU ในฝั่งพม่า³⁴



สภาพเส้นทางขนส่งเข้าสู่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 5 กันยายน 2557.



(ซ้าย) สภาพเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน อยู่ในสภาพใช้การได้ดี

(ขวา) ชาวพม่าข้ามมาซื้อเครื่องอุปโภคบริโภคฝั่งไทยด้วยเรือหางยาว

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 6 กันยายน 2557.

สำหรับการขนส่งชายแดน เส้นทางจากอำเภอเมืองแม่ฮ่องสอนจนถึงจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดินเป็นถนนลาดยางสองช่องทางจราจร รถขนาดใหญ่สามารถขนส่งสินค้าได้³⁵ แต่หลังจากจุดผ่านแดนเป็นต้นไปเป็นการขนส่งตามแม่น้ำปาย ปัญหาในการขนส่ง คือ แม่น้ำปายมีร่องน้ำตื้น

³³ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าไทย-พม่า บ้านน้ำเพียงดิน (บ้านบริวารบ้านห้วยเตือ) หมู่ที่ 3 ตำบลผาบ่อง อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน” ประกาศจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 21 กันยายน 2552.

³⁴ สัมภาษณ์ ทิน อุ่นใจ, ผู้ประกอบการนำเข้าแร่, โครกระบือมีชีวิตจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 6 กันยายน 2557.

³⁵ เก็บข้อมูลภาคสนาม, 6 กันยายน 2557.

มาก เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ และยิ่งในฤดูแล้งแม้แต่เรือเล็กยังไม่สามารถวิ่งได้ จึงทำให้เส้นทางดังกล่าวไม่ค่อยนิยมใช้ในการขนส่งสินค้า

- จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น

จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น ตั้งอยู่ที่ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม ติดกับตำบลแม่เงาและเมืองลอยก่อ รัฐคะยา³⁶ โดยจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนที่อยู่ใกล้เมืองมัณฑะเลย์ศูนย์กลางการค้าในตอนกลางของประเทศพม่ามากที่สุดเมื่อเทียบกับจุดผ่านแดนอื่น ๆ³⁷ สินค้าส่งออกส่วนใหญ่ ได้แก่ เครื่องดื่มชูกำลัง เบียร์ สินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ โคกระบือมีชีวิต การค้าบริเวณชายแดนจุดผ่อนปรนยังถือว่ามีปริมาณการค้าเบาบาง เนื่องจากปัญหาด้านต้นทุนของสินค้าอันเนื่องมาจากสภาพเส้นทางขนส่งและระยะทางจากแหล่งกระจายสินค้าฝั่งไทย³⁸ อย่างไรก็ตามมีแนวโน้มที่จะมีปริมาณการค้าสูงขึ้น เนื่องจากทางฝั่งพม่าได้มีการก่อสร้างเส้นทางมาจนถึงจุดผ่อนปรนซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปลายปี 2558 อีกทั้งมีการสร้างสะพานขนาดใหญ่เพื่อข้ามแม่น้ำสาละวินจะช่วยให้การขนส่งทางฝั่งพม่าสะดวกขึ้น³⁹ ปัจจุบันหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนราชการพยายามผลักดันให้ยกระดับจุดผ่อนปรนนี้เป็นจุดผ่านแดนถาวร เนื่องจากการเมืองชายแดนบริเวณนี้นับว่ามีความสงบมาก สังเกตได้จากบริเวณชายแดนอยู่ภายใต้การควบคุมของทหารพม่า ซึ่งแตกต่างจากช่องทางการค้าอื่นๆ ที่ควบคุมโดยกองกำลังของกลุ่มชาติพันธุ์ อีกทั้งชายแดนฝั่งพม่าได้เริ่มมีการสร้างศูนย์ราชการต่างๆ และโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น สะพานข้ามแม่น้ำ ถนน ไฟฟ้า เป็นต้น⁴⁰

สำหรับการขนส่งชายแดน เส้นทางจากตัวอำเภอขุนยวมเป็นถนนลาดยางสองช่องทางจราจร รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถขนส่งได้สะดวก จากบ้านประตูเมือง ตำบลแม่เงาถึงแยกบ้านห้วยต้นนุ่นเป็นถนนคอนกรีต หลังจากนั้นเป็นถนนลูกรังและขึ้นเขาสูงชัน ในฤดูฝนรถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถวิ่งได้ ต้องมาเปลี่ยนถ่ายเป็นรถขับเคลื่อนสี่ล้อที่บริเวณนี้⁴¹ ถนนช่วงนี้ไม่สามารถปรับปรุงได้ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่เขตป่าสงวน⁴² ปัจจุบันองค์การบริหารส่วนตำบลแม่เงา และ

³⁶ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าไทย-พม่า ช่องทางห้วยต้นนุ่น หมู่ 4 ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม จังหวัด แม่ฮ่องสอน,” ประกาศจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 30 ธันวาคม 2537.

³⁷ สัมภาษณ์ ดาบตำรวจประเสริฐ พลสิงห์, รองประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน, 6 กันยายน 2557.

³⁸ สัมภาษณ์ ดาบตำรวจประเสริฐ พลสิงห์.

³⁹ สัมภาษณ์ สิทธิชัย บุญระชัยสวรรค์, นายกองัดการบริหารส่วนตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน, 7 สิงหาคม 2557.

⁴⁰ สัมภาษณ์ สิทธิชัย บุญระชัยสวรรค์.

⁴¹ เก็บข้อมูลภาคสนาม, 6 กันยายน 2557.

⁴² สัมภาษณ์ สิทธิชัย บุญระชัยสวรรค์.

องค์การบริหารส่วนจังหวัด ได้ทำเรื่องเสนอต่อคณะรักษาความมั่นคงแห่งชาติ เพื่อกันพื้นที่สองข้างทางข้างละ 35 เมตรเพื่อปรับปรุงถนนไปจนถึงสันเขตชายแดนบ้านห้วยต้นนุ่น แต่ยังไม่มีความคืบหน้า⁴³



(ซ้าย) เส้นทางขนส่งฝิ่งพม่าจากจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น
(ขวา) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสาละวินในฝิ่งพม่า

ที่มา : เอกสารประกอบการสัมภาษณ์ ดาบท้ารวจประเสริฐ พลสิงห์, 7 กันยายน 2557



สภาพเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรน (ซ้าย) ช่วงแรกเป็นถนนลาดยาง (ขวา) ช่วงหลังเป็นถนนดินลูกรัง



(ซ้าย) จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถสิบล้อสู่รถขับเคลื่อนสี่ล้อ บริเวณแยกบ้านห้วยต้นนุ่น
(ขวา) ที่ตั้งหน่วยทหารพม่าบริเวณสันเขตชายแดนตรงข้ามกับจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 7 กันยายน 2557.

⁴³ สัมภาษณ์ สิทธิชัย บุญระชัยสุวรรณค์.

- จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน

จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน ตั้งอยู่หมู่ที่ 1 ตำบลเสาทิน อำเภอแม่สะเรียง อยู่ตรงข้ามกับบ้านน้ำม่าง เมืองเคนนา รัฐกะเหรี่ยง⁴⁴ ใน พ.ศ. 2539 จุดผ่อนปรนนี้ได้รับการประกาศให้ด่านพรมแดนของด่านศุลกากรแม่สะเรียง⁴⁵ และใน พ.ศ. 2548 ได้มีประกาศจังหวัดให้เป็นจุดผ่อนปรน⁴⁶ เนื่องจากจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินมีสภาพเส้นทางขนส่งค่อนข้างลำบาก ต้องขึ้นเขาสูงชันและผ่านข้ามลำน้ำหลายครั้ง แต่เนื่องจากอยู่ใกล้กับแหล่งการค้าสำคัญในฝั่งพม่ามากที่สุด เช่น ลอยก้อ เมืองเอกของรัฐยะธา เนปิดอร์ เมืองหลวงของพม่า เมื่อเทียบกับจุดผ่อนปรนอื่นๆ ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน จึงทำให้ยังคงมีการขนส่งสินค้าผ่านช่องทางการค้านี้

รูปแบบการค้าจะแตกต่างจากจุดผ่อนปรนอื่น ๆ กล่าวคือ เป็นการค้าที่พ่อค้ารายใหญ่ทางฝั่งไทยซึ่งส่วนใหญ่อยู่ที่เชียงใหม่ทำการตกลงซื้อขายสินค้ากับพ่อค้าในฝั่งพม่าโดยตรง สำหรับผู้ประกอบการในจังหวัดแม่ฮ่องสอนเป็นเพียงผู้ดำเนินการพิธีการศุลกากรและขนส่งข้ามชายแดนเท่านั้น⁴⁷ สินค้าส่งออกส่วนใหญ่ ได้แก่ เครื่องดื่มชูกำลัง เบียร์ น้ำอัดลม ส่วนสินค้าขาเข้าที่สำคัญ ได้แก่ พริกแห้ง งามา โครกระบือมีชีวิต ปลายทางหลักของสินค้ามักจะไปจังหวัดลอยก้อ รัฐยะธา⁴⁸ การลำเลียงสินค้าจะใช้ขบวนรถสิบล้อครั้งละ 8-10 คัน ขนส่งสินค้าขึ้นไปเก็บที่โกดังของผู้ขนส่งพม่าที่บริเวณสันเขตชายแดน เพื่อรอการรับมอบและส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทาง สำหรับบริเวณชายแดนมีร้านค้าขายปลีกอยู่ 1 ร้าน ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากองค์การบริหารส่วนตำบลเสาทิน ทั้งที่ดินและสาธารณูปโภค เนื่องจากในอดีตองค์การบริหารส่วนตำบลเสาทินมีนโยบายผลักดันให้มีการค้าขายบริเวณชายแดน แต่ด้วยสภาพเส้นทางที่มีความลำบาก รวมทั้งความไม่สงบตามแนวชายแดนจึงทำให้การค้าซบเซาเหลือเพียงร้านค้าเพียงร้านเดียว⁴⁹ โดยจำหน่ายสินค้าให้หมู่บ้านใกล้เคียงในฝั่งไทยและฝั่งพม่า มีมูลค่าการค้าเดือนละ 1-2 แสนบาท⁵⁰

⁴⁴ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าไทย-พม่า ช่องทางบ้านเสาทิน หมู่ที่ 1 ตำบลเสาทิน อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน,” ประกาศจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 28 กันยายน 2548.

⁴⁵ “กฎกระทรวง ฉบับที่ 111 (พ.ศ.2539) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480” สำนักงานเลขานุการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 113 ตอน 25 ก หน้า 22-24 วันที่ 5 กรกฎาคม 2539 [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/> [11 พฤษภาคม 2556].

⁴⁶ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าไทย-พม่า ช่องทางบ้านเสาทิน หมู่ 1 ตำบลเสาทิน อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน” ประกาศจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 28 กันยายน 2548.

⁴⁷ สัมภาษณ์ ดาบตำรวจประเสริฐ พลสิงห์.

⁴⁸ สัมภาษณ์ อินศวร พิทักษ์, นายกององค์การบริหารส่วนตำบลเสาทิน อำเภอแม่สะเรียงจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 2 กันยายน 2557.

⁴⁹ สัมภาษณ์ อินศวร พิทักษ์.

⁵⁰ เก็บข้อมูลภาคสนาม, 2 กันยายน 2557.



(ซ้าย) โรงพักสินค้าบริเวณจุดผ่อนปรน (ขวา) ร้านค้าปลีกบริเวณจุดผ่อน



สภาพเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 2 กันยายน 2557.

เส้นทางที่เข้าสู่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินมีความลาดชันมาก ตลอดระยะทาง 70 กิโลเมตรที่เข้าสู่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินเป็นถนนดินลูกรังและไต่ขึ้นเขาสูงชันเกือบทั้งหมด เส้นทางบางช่วงต้องข้ามลำห้วยมากถึง 48 ครั้ง รถที่เข้ามาขนส่งแต่ละครั้งมักจะเข้ามาพร้อมกันประมาณ 8-10 คันเพื่อช่วยเหลือกันในกรณีที่ติดหล่ม สาเหตุที่ไม่สามารถพัฒนาเส้นทางบ้านเสาทินได้ เนื่องจากเส้นทางเกือบทั้งหมดอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติทำให้ไม่สามารถทำการก่อสร้างถนนได้

- จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ

จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ ตั้งอยู่หมู่ที่ 1 ตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน⁵¹ อยู่ตรงข้ามตำบลผาปูน (Hpapun) เมืองผาอัน (หรือ พะอัน ภาษาอังกฤษ Hpa-an) รัฐกะเหรี่ยง⁵² จุดผ่อนปรนนี้เป็นช่องทางการค้าที่เคยมีการค้าคึกคัก เนื่องจากเป็น

⁵¹ เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าไทย-พม่า ช่องทางบ้านแม่สามแลบ หมู่ที่ 1 ตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน, 28 มีนาคม 2549.

⁵² Uaye Min Oo, "D.P.S. Myanmar Guide Map English Version," (Design Printing Services), April 2004. Wikipedia. Hpapun [Online]. Available from: http://en.wikipedia.org/wiki/Hpa-an_District [17

ช่องทางนำเข้าไม้ แร่ และมูลเฟรมจากพม่า ปัจจุบันการค้าซบเซาลงเนื่องจากปัญหาการสู้รบตามแนวระหว่างกองกำลังทหารพม่ากับกองกำลังปลดปล่อยของสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง (Karen National Union หรือ KNU) แม้ว่าปัจจุบันกองกำลังพม่าจะสามารถยึดพื้นที่ได้ ทำให้การสู้รบเบาบางลง แต่การค้าชายแดน ณ บ้านแม่สามแลบไม่ได้คึกคักได้เหมือนเดิม เนื่องจากมีทหารพม่าลาดตระเวนอยู่ตลอดเวลา ทำให้การขนส่งตามแม่น้ำสาละวินสัญจรได้ในขอบเขตที่จำกัด อีกทั้งมีกักระเบิดที่ทหารทั้งสองฝ่ายวางไว้ยังไม่ถูกเก็บกู้ให้เรียบร้อย⁵³



สภาพเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ



(ซ้าย) การขนส่งนำเข้าโคกระบือมีชีวิต (ขวา) หมู่บ้านพม่าริมฝั่งแม่น้ำสาละวิน
ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 4 กันยายน 2557.

จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ เป็นจุดบรรทุกขนถ่ายสินค้าทั้งหมดที่ค้าขายเลียบแม่น้ำสาละวิน⁵⁴ โดยหากทวนกระแสน้ำขึ้นไปจะสามารถไปถึงเมืองกอกูเล ฐานที่ตั้งสำคัญของ KNU สินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค น้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนสินค้านำเข้า ได้แก่ โคน

September, 2011].

⁵³ พจน สังข์ลาโพธิ์. จ่อโฮมสเตย์-ประวัติความเป็นมาของหมู่บ้านที่ตาฝั่งและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องจากอดีตถึงปัจจุบัน 2553. [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://jaw-uhomestay.blogspot.com> [17 กันยายน 2554].

⁵⁴ สัมภาษณ์ คณาธิ วิทยุกรรม, ประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน, 4 กันยายน 2557.

กระบือมีชีวิต รูปแบบการค้าส่วนใหญ่เป็นการค้าระดับชาวบ้าน กล่าวคือ เป็นการค้าขายของชาวบ้านที่อยู่ตามฝั่งแม่น้ำสาละวิน

เส้นทางจากตัวอำเภอแม่สะเรียงถึงจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง มีความลาดชันและคดเคี้ยวมาก บางช่วงมีความทรุดโทรมเนื่องจากการใช้งาน ในช่วงฤดูฝนมักประสบปัญหาหินและหินถล่มปิดเส้นทาง บริเวณก่อนถึงจุดผ่านแดนประมาณ 1 กิโลเมตรถนนแคบมากและมีบ้านเรือนติดอยู่ริมถนนจึงเป็นอุปสรรคต่อรถขนาดใหญ่ที่เข้าไปขนส่งสินค้า สำหรับการขนส่งทางแม่น้ำสาละวิน ตั้งแต่จุดผ่อนปรนขึ้นไปทางเหนือสามารถขนส่งสินค้าได้สะดวกเนื่องจากมีร่องน้ำที่ลึกสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ โดยเรือที่ขนส่งเป็นเรือไทย อย่างไรก็ตามเมื่อถึงบ้านสะกอกต้องทำการเปลี่ยนถ่ายเรือเป็นเรือพม่า หรือรถบรรทุกเพื่อขนส่งต่อด้วยทางถนน⁵⁵ ปัญหาในการขนส่ง คือ เมื่อเลยหมู่บ้านสะกอกทำขึ้นไปแล้ว ทั้งสองฝั่งแม่น้ำสาละวินเป็นพื้นที่ของพม่าซึ่งอยู่ในการปกครองของรัฐกะเหรี่ยงและรัฐคะยา ซึ่งมีกฎระเบียบที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง อีกทั้งเส้นทางจากทางน้ำเพื่อลำเลียงสินค้าไปขนส่งต่อทางบกในฝั่งพม่ามีความยากลำบากมาก พ่อค้ารายใหญ่จึงไม่นิยมขนส่งสินค้าผ่านจุดผ่อนปรนนี้

4. จังหวัดตาก

จังหวัดตากมีอาณาเขตด้านตะวันตกติดต่อกับรัฐกะเหรี่ยงของพม่าที่อำเภอท่าสองยาง แม่ระมาด แม่สอด พบพระ และอุ้มผาง มีจุดผ่านแดนเพียงจุดเดียวตั้งอยู่ที่อำเภอแม่สอด ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย การนำเข้า-ส่งออกอยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรแม่สอด

- จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย

จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย ตั้งอยู่หมู่ที่ 2 บ้านริมเมย ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก อยู่ตรงข้ามเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง การค้าชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย มีรูปแบบการค้าหลายรูปแบบทั้งการค้าในระบบที่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร การค้าระดับชาวบ้าน และการค้านอกระบบ การค้าส่วนใหญ่เป็นการค้าแบบซื้อมาขายไป ไม่ได้มีการผลิตและจำหน่ายเอง โดยผู้ประกอบการรายใหญ่จากกรุงเทพฯ ฯ และผู้ประกอบการในท้องถิ่นที่มีเครือข่าย

⁵⁵ สัมภาษณ์ ไตรรัตน์ วนาศิริสุข, นายกองค้การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน 4 กันยายน 2557.

และมีความคุ้นเคยกับพ่อค้าพม่า สามารถใช้ภาษาพม่าในการสื่อสาร สำหรับผู้ประกอบการในจังหวัดอื่น เช่น เชียงใหม่ เชียงราย หรือระนอง มีน้อยมาก การซื้อขายใช้ทั้งเงินบาทและเงินจ๊าต⁵⁶

การขนส่งชายแดนใช้เส้นทางถนนเป็นหลัก จากอำเภอเมืองตากถึงอำเภอแม่สอดใช้ทางหลวงหมายเลข 105 ส่วนใหญ่เป็น 2 ช่องทาง ประกอบด้วยมีสภาพภูมิประเทศเป็นเขาสูงชันและมีระยะทางถึง 80 กิโลเมตร ทำให้การขนส่งสินค้าเกิดความไม่สะดวก ในช่วงที่มีฝนตกมากๆ ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้⁵⁷ บริเวณสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเมยไม่สามารถรองรับรถบรรทุกที่มีขนาดเกิน 25 ตัน ส่งผลให้ต้องใช้รถบรรทุกขนาดเล็กหลายคันในการขนส่ง อีกทั้งในบริเวณชายแดนไม่สามารถรองรับรถในปริมาณมากได้ จึงทำให้การจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก บางครั้งติดขัดมากจนถึงหน้าสำนักงานหอการค้าจังหวัดตาก⁵⁸



(ซ้าย) สภาพเส้นทางจากผาอัน-กอกาเร็ก (ขวา) ถนนช่วงเส้นทาง 18 กิโลเมตรเข้าสู่ชายแดนเมียวดี



(ซ้าย) ด่านพรมแดนฝั่งเมียวดี (ขวา) ด่านพรมแดนฝั่งแม่สอด

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 27 กรกฎาคม 2557.

⁵⁶ ศูนย์ส่งเสริมการค้าชายแดนไทย-พม่า จังหวัดตาก. รายงานการค้าชายแดนไทย-พม่า ด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ปี 2553 [สายตรง]. สำนักงานพาณิชย์จังหวัดตาก แหล่งที่มา:

[www.moc.go.th/opscenter/tk/kcd_pre% 202553.pdf](http://www.moc.go.th/opscenter/tk/kcd_pre%202553.pdf) [2 กุมภาพันธ์ 2558].

⁵⁷ สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, หน้า 158.

⁵⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 257.

สำหรับเส้นทางในฝั่งพม่ามีความยากลำบากมาก โดยระยะทางจากแม่สอดไปยังกุง 420 กิโลเมตร แต่การเดินทางปัจจุบันต้องใช้เวลา ประมาณ 10-12 ชั่วโมง เนื่องจากถนนช่วงที่อยู่บนภูเขา แคบ สูงชัน ไม่มีไหล่ทาง และอีกทั้งเป็นเส้นทางเดินรถทางเดียวต้องสลับวิ่งขาขึ้นและขาล่องคนละวัน ถึงแม้ว่ารัฐบาลไทยให้งบประมาณในการสร้างถนนเมียวดี-เซิงเขาตะนาวศรี ระยะทาง 18 กิโลเมตร ซึ่งสามารถบรรเทาปัญหาเพียงในระดับหนึ่งเท่านั้น⁵⁹

นอกจากการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านพรมแดนแล้วยังมีการนำเข้า-ส่งออกผ่านคลังสินค้าชั่วคราว เป็นการค้าขายกับกลุ่มชาติพันธุ์ที่ไม่ได้รับการยอมรับจากรัฐบาลพม่า จึงไม่อนุญาตให้ขนส่งผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเมย สำหรับฝ่ายไทยเป็นการนำเข้า-ส่งออกเฉพาะคราวตามมาตรา 5 ทวิ พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480 ในขณะที่พม่าถือว่าเป็นการค้านอกกระบวนการเนื่องจากคลังสินค้าชั่วคราวเหล่านี้ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเมย จึงเรียก คลังสินค้า ว่า “ท่าข้าม” จากข้อมูล ณ ธันวาคม 2553 ระบุว่ามียุทธภัณฑ์ชั่วคราวทั้งสิ้นจำนวน 22 แห่ง⁶⁰

5. จังหวัดกาญจนบุรี

จังหวัดกาญจนบุรีมี 5 อำเภอที่มีเขตแดนติดต่อกับพม่า คือ อำเภอเมือง อำเภอสังขละบุรี อำเภอทองผาภูมิ อำเภอไทรโยค และอำเภอด่านมะขามเตี้ย โดยติดต่อกับรัฐกะเหรี่ยง รัฐมอญ และเขตตะนาวศรี มีจุดผ่านแดน 2 จุด อยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรสังขละบุรี ดังนี้

• จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน

จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน ตั้งอยู่หมู่ที่ 12 บ้านพุน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมืองกาญจนบุรี อยู่ตรงข้ามกับบ้านทิกิ เมืองทวาย เขตตะนาวศรี เดิมเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อให้บริษัท อิตาเลียน ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้ทำการขนส่งวัสดุเพื่อก่อสร้างเส้นทางจากเชื่อมโยงสู่ท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเล จังหวัดทวาย⁶¹ จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อนได้ยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2556⁶²

⁵⁹ ศูนย์ส่งเสริมการค้าชายแดนไทย-พม่า จังหวัดตาก. รายงานการค้าชายแดนไทย-พม่า ด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ปี 2553 [สายตรง]. สำนักงานพาณิชย์จังหวัดตาก แหล่งที่มา:

www.moc.go.th/opscenter/tk/kcd_pre%202553.pdf [2 กุมภาพันธ์ 2558].

⁶⁰ ศูนย์ส่งเสริมการค้าชายแดนไทย-พม่า จังหวัดตาก. รายงานการค้าชายแดนไทย-พม่า ด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ปี 2553 [สายตรง]. สำนักงานพาณิชย์จังหวัดตาก แหล่งที่มา:

www.moc.go.th/opscenter/tk/kcd_pre%202553.pdf [2 กุมภาพันธ์ 2556].

⁶¹ เก็บข้อมูลภาคสนาม, 8 พฤศจิกายน 2557.

⁶² “ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเปิดจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน หมู่ที่ 12 ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี” สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 130 ตอนพิเศษ

ปัจจุบันการค้าชายแดนมีมูลค่าไม่มากเท่าที่ควร เนื่องจากเส้นทางการขนส่งในฝั่งพม่าลำบาก ค่าขนส่งจากชายแดนบ้านพุน้ำร้อนถึงเมืองทวายประมาณ 3 ชั่วโมงต่อเที่ยว⁶³ เดิมสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมที่เมืองทวาย แต่ปัจจุบันโครงการนี้มีแนวโน้มจะลดขนาดเล็กลงกว่าเดิม 5 เท่า ทำให้อุปสงค์ในการนำเข้าเครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างลดลง อีกทั้งเมืองทวายมีลักษณะเป็นเมืองท่า สินค้าส่วนใหญ่จึงขนส่งมาทางเรือโดยผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนองเป็นหลัก สินค้าส่วนใหญ่จึงเป็นเครื่องอุปโภคบริโภค และสินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ แร่ ไม้ไผ่ มะพร้าว เป็นต้น การค้ามี 2 รูปแบบ คือ พ่อค้าเข้ามาซื้อสินค้าในฝั่งไทยและเร่ขายไปตามหมู่บ้านที่ตั้งอยู่ตามรายทาง และพ่อค้าสั่งซื้อสินค้าจากฝั่งไทยเพื่อจำหน่ายในหมู่บ้านที่ลึกจากถนนเข้าไป



(ขวา) เส้นทางจากชายแดนบ้านพุน้ำร้อนถึงเมืองทวาย



(ซ้าย) ที่พักบริษัท อิตาเลียน ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) (ขวา) สภาพเมืองทวาย

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 7 พฤศจิกายน 2557.

เส้นทางจากอำเภอเมืองถึงจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อนใช้ทางหลวงเลข 3512 สายบ้านลำทราย-พุน้ำร้อน ระยะทางประมาณ 25 กิโลเมตร แยกเข้าสู่ชายแดนโดยใช้ถนนสาย 3229 ระยะทาง 35 กิโลเมตร สภาพถนนเป็นทางราบ 2 ช่องทางจราจรมีไหล่ทาง รถบรรทุกขนาดใหญ่

71 ง หน้า 9 วันที่ 13 มิถุนายน 2556 [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakittha.soc.go.th/> [22 สิงหาคม 2558].

⁶³ สัมภาษณ์ ประทีป พงษ์วิทย์ภานุ, อดีตประธานหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี, 23 กันยายน 2557.

สามารถเข้าถึงชายแดนโดยสะดวก เนื่องจากเป็นที่ราบ สำหรับเส้นทางฝั่งพม่ายังคงมีความยากลำบากอย่างมากในการเดินทางเนื่องจากเป็นถนนลูกรัง และตัดผ่านภูเขาสูงชัน บางส่วนเลยไปตามแม่น้ำตะนาวศรีที่ไม่มีไหล่ทาง ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ร่วมมือกับรัฐบาลพม่าในการสำรวจเส้นทางจากด่านบ้านพุน้ำร้อน-ด่านบ้านห้วยโหมง-บ้านช้างเผือก-บ้านไถวัน-อำเภอเมตตา และสิ้นสุดทวยระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร เพื่อรองรับกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจแล้ว⁶⁴

- จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์

จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ ตั้งอยู่หมู่ที่ 9 บ้านพระเจดีย์สามองค์ อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี ติดกับบ้านพญาตองซู เมืองกอกาเร็ก รัฐกะเหรี่ยง ช่องทางนี้มีสถานะตามกฎหมาย 3 สถานะ คือ เป็นด่านพรมแดนของด่านศุลกากรสังขละบุรี ตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2532⁶⁵ เป็นจุดผ่อนปรนทางการค้า ตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2536⁶⁶ ทั้งนี้เป็นผลมาจากในวันที่ 17 กรกฎาคม 2533 ทางฝ่ายพม่ามีความต้องการขอเปิดการค้าบริเวณชายแดนอย่างเป็นทางการกับไทย⁶⁷ และเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อให้ชาวต่างประเทศเดินทางเข้า-ออก บริเวณดังกล่าวได้เฉพาะเพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น ตั้งแต่วันที่ 27 สิงหาคม 2541⁶⁸

เนื่องจากพม่าระงับการเข้า-ออกผ่านจุดผ่านแดนนี้ การนำเข้า-ส่งออกจึงต้องขออนุญาตเฉพาะคราว การส่งออกผ่านด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์มีมูลค่าโดยเฉลี่ยเดือนละ 1-2 ร้อยล้านบาท สินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นเครื่องอุปโภคบริโภค ส่วนสินค้าขาเข้าส่วนใหญ่ (ไม่รวมก๊าซธรรมชาติ) เป็นแร่พลวง สินค้าที่ส่งออกจากด่านพระเจดีย์สามองค์จะขนส่งผ่านหมู่บ้านพญาตองซู ไปยังเมืองตาบู่ไชยยะระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร⁶⁹ ซึ่งเมืองดังกล่าวจัดรวบรวมสินค้าไทยที่ขนส่งทั้งที่มาจากด่านพระเจดีย์สามองค์และแม่สอด โดยสินค้าที่มาจากด่านพระเจดีย์สาม

⁶⁴ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน. รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาศูนย์กลางระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันตก เพื่อรองรับโครงการนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวาย , หน้า 314, มีนาคม 2557

⁶⁵ “กฎกระทรวง ฉบับที่ 86 (พ.ศ.2532) ออกความตามในพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 106 ตอน 82 หน้า 11-13 วันที่ 24 พฤษภาคม 2532 [สายตรง]. สำนักงานเลขานุการคณะรัฐมนตรี. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/> [21 กันยายน 2555].

⁶⁶ หนังสือ เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนการค้าบริเวณชายแดน 22 มกราคม 2536.

⁶⁷ หนังสือ เรื่อง ขอรับความเห็นชอบในการเปิดจุดผ่อนปรนการค้าบริเวณชายแดน 30 ธันวาคม 2535.

⁶⁸ “ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ผ่อนผันเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวบริเวณด่านพระเจดีย์สามองค์ อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี เพื่อให้ชาวต่างประเทศเดินทางเข้า-ออก ได้เฉพาะเพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 115 ตอนพิเศษ 80 ง 146 หน้า 14-15 วันที่ 3 กันยายน 2541 [สายตรง]. สำนักงานเลขานุการคณะรัฐมนตรี. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/> [21 กันยายน 2555].

⁶⁹ สัมภาษณ์ บัณฑิต ตะเอ็กกา, หัวหน้าฝ่ายควบคุมทางศุลกากร สังขละบุรี, 23 กันยายน 2557.

องค์จะขนส่งไปยังเมืองเมะละหม่งและเมืองย่างกุ้ง ส่วนสินค้าที่มาจากแม่สอดจะกระจายไปเมืองเมะละหม่งเป็นหลัก จากเมืองตาบู้ไชยส์ไปเมะละหม่งประมาณ 60 กิโลเมตร และไปยังย่างกุ้งประมาณ 200 กิโลเมตร



(ซ้าย) สภาพเส้นทางเข้าสู่ด่านพระเจดีย์สามองค์

(ขวา) สภาพทั่วไปบริเวณชายแดนด่านพระเจดีย์สามองค์

ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 10 ตุลาคม 2554.

เส้นทางขนส่งฝั่งไทยตั้งแต่อำเภอทองผาภูมิถึงสังขละบุรีเป็นถนน 2 ช่องทางจราจรไม่มีไหล่ทาง ตัดอ้อมเขาจึงมีสภาพคดเคี้ยว รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถขนส่งได้ โดยรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งมีความยาวประมาณ 20 ฟุต⁷⁰ สำหรับเส้นทางฝั่งพม่าถือว่ามีสภาพดีกว่าเส้นทางฝั่งแม่สอด เนื่องจากเป็นดินบดอัดอย่างดี รถสามารถวิ่งสวนทางกันได้ อีกทั้งเส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางราบ ต่างกับแม่สอดที่ต้องขึ้นเขาสูงชันและคดเคี้ยว การขนส่งทางฝั่งพม่าจากบ้านพญาทองซูไปเมืองตาบู้ไชยส์ ใช้รถขนาดเล็ก

6. จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีเขตแดนติดต่อกับทิศตะวันตกกับเขตตะนาวศรีของพม่า โดยมีทุกอำเภอมีเขตแดนติดต่อกับพม่า จุดผ่านแดนเพียง 1 จุด ได้แก่ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร อยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ รายละเอียดดังนี้

● จุดผ่อนปรนด่านสิงขร

จุดผ่อนปรนด่านสิงขร ตั้งอยู่หมู่ที่ 6 บ้านด่านสิงขร ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ อยู่ตรงข้ามกับบ้านมุดอง เมืองมะริด เขตตะนาวศรี ได้ประกาศเป็นจุดผ่อนปรน

⁷⁰ เก็บข้อมูลภาคสนาม, 21 กันยายน 2557.

เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2541⁷¹ และเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2558 ได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย ยกกระดับให้เป็นจุดผ่อนปรนพิเศษ⁷²



(ซ้าย) สภาพตลาดนัดชายแดนในวันเสาร์ (ขวา) รถที่ใช้บรรทุกสินค้าของชาวพม่า



(ซ้าย) จุดตรวจคนเข้าเมืองจุดผ่อนปรนด่านสิงขร (ขวา) ด่านพรมแดนด่านสิงขร
ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 26 กันยายน 2557.

สภาพการค้าชายแดนบริเวณด่านสิงขรมีทั้งการค้าในระบบที่ผ่านพิธีการศุลกากรและการค้าระดับชาวบ้าน สินค้าที่ส่งออกสำคัญได้แก่ อุปกรณ์ก่อสร้าง และเครื่องอุปโภคบริโภค โดยปลายทางของสินค้าอยู่ที่บ้านมุดอง ซึ่งเดิมเป็นหมู่บ้านชายแดนเล็ก ๆ ซึ่งมีเพียง 500 หลังคา แต่ในระยะเวลาอันสั้นได้ขยายเป็น 5,000 หลังคาเรือน เนื่องจากรัฐบาลพม่าสนับสนุนให้ย้ายถิ่นฐาน

⁷¹ “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนและการสัญจรไป-มาของบุคคลและยานพาหนะบริเวณชายแดนไทย-พม่า ณ ด่านสิงขร อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” ประกาศจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 5 กุมภาพันธ์ 2541.

“เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนและการสัญจรไป-มาของบุคคลและยานพาหนะบริเวณชายแดนไทย-พม่า ณ ด่านสิงขร อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (แก้ไข)” ประกาศจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 16 มิถุนายน 2541.

⁷² “ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร หมู่ที่ 6 ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนพิเศษ 110 ง 146 หน้า 2 วันที่ 14 พฤษภาคม 2558 [สายตรง]. สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/> [21 กันยายน 2558].

เข้ามาตั้งรกรากในบริเวณนี้⁷³ จึงทำให้สินค้าส่งออกมีปริมาณมากขึ้น สินค้าบางส่วนขนส่งไปยังหมู่บ้านไทยสิงขรและเมืองมะริด นอกจากนี้ด่านสิงขรยังมีการค้าระดับชาวบ้าน โดยบริเวณชายแดนมีทั้งร้านค้าและมีตลาดนัดในทุกวันเสาร์ โดยในวันปกติคนเข้า-ออกประมาณ 200 คนต่อวัน แต่ในวันเสาร์มีคนเข้า-ออกมากถึง 1,000 คน⁷⁴

สภาพการขนส่งชายแดน จากชายแดนไทยถึงบ้านมูตองระยะทาง 2 กิโลเมตร จากมูตองถึงเมืองมะริดเส้นทางที่ใช้ขนส่งปัจจุบันเดิมเคยเป็นเส้นทางของบริษัท อิตาเลียน ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) สร้างไว้เมื่อได้สัมปทานเหมืองแร่ในฝั่งพม่า เมื่อหมดสัมปทานเส้นทางดังกล่าวไม่ได้รับการบำรุงรักษาสภาพถนนจึงอยู่ในสภาพชำรุดทรุดโทรม⁷⁵ เส้นทางจากชายแดนไทยถึงมะริดเป็นถนนดินลูกรัง ระยะทางประมาณ 30-40 กิโลเมตร จากนั้นเป็นถนนราดยาง แต่ขาดการบำรุงรักษาและเป็นทางแคบ มีสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรีที่เมืองตะนาวศรี⁷⁶ สำหรับรถที่ใช้ขนส่งสินค้า ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก หรือ รถสกายแล็บ ซึ่งใช้สำหรับขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคของชาวพม่าที่ข้ามมาซื้อของในฝั่งไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในวันที่มีตลาดนัดชายแดน

7. จังหวัดระนอง

จังหวัดระนองมีด้านตะวันตกติดต่อกับเขตตะนาวศรี มีอำเภอที่ติดกับพม่า 4 อำเภอ คือ อำเภอเมือง กระบุรี ละอุ่น และกะเปอร์ มีจุดผ่านแดน 1 จุด ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรระนอง การนำเข้า-ส่งออกอยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรระนอง รายละเอียดดังนี้

● จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง

จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนองอยู่ตรงข้ามกับเมืองเกาะสอง เขตตะนาวศรี ประเทศพม่า ได้ประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2540⁷⁷ ประกอบด้วยจุดตรวจ 3 จุด คือ

1) จุดตรวจบริเวณท่าเทียบเรือสะพานปลา ตำบลบางรีน อำเภอเมือง จังหวัดระนอง อยู่ตรงข้ามเกาะสอง

⁷³ สัมภาษณ์ เสนาะ โตทอง, นายองค์การบริหารส่วนตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองประจวบฯ จังหวัดประจวบฯ, 26 กันยายน 2557.

⁷⁴ สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, หน้า 232.

⁷⁵ สัมภาษณ์ สมชาย นิยมชาติ, นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ ด่านศุลกากรประจวบ, 26 กันยายน 2557.

⁷⁶ กลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดประจวบคีรีขันธ์. แผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ.2557-2560 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://www.prachuapkhikhan.go.th/data/MEET_of_mont_52/2557-2560.pdf [29 มกราคม 2558].

⁷⁷ “ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเปิดจุดผ่านแดนถาวรด้านจังหวัดเชิงราย ตาก และระนอง” สำนักงานเลขาธิการ คณะรัฐมนตรี. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนพิเศษ 71 ง หน้า 52 วันที่ 13 สิงหาคม 2540 [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/> [12 ธันวาคม 2555].

2) จุดตรวจบริเวณปากน้ำ เป็นจุดตรวจกลางน้ำ

3) จุดตรวจท่าเทียบเรือของบริษัท อันดามันคลับ จำกัด ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง แต่มีวัตถุประสงค์เพื่อไปป้อนคาสีโนในเกาะสนเท่านั้น⁷⁸

รูปแบบการค้า หากเป็นการค้าระดับชาวบ้านจะเข้า-ออกที่จุดตรวจท่าเทียบเรือสะพานปลา เพื่อซื้อหาสินค้าอุปโภคบริโภค สำหรับสินค้าอาหารทะเลเกือบทั้งหมดจะมาขึ้นที่ท่าเทียบเรือสะพานปลา ทำการซื้อขายในตอนเช้าโดยการประมูลเป็นตะกร้า หากเป็นการค้าระดับผู้ประกอบการมักจะนำเข้า-ส่งออกที่ทำเรือเอกชนซึ่งเป็นของผู้ประกอบการเองหรือทำเรือที่ให้บริการสาธารณะ อย่างไรก็ตามปัจจุบันรูปแบบการค้าชายแดนกำลังเปลี่ยนไป เนื่องจากผู้ประกอบการพม่าหันไปติดต่อค้าขายกับบริษัทผู้ผลิตโดยตรง ผู้ประกอบการค้าชายแดนจังหวัดระนองซึ่งเป็นผู้ที่อยู่ปลายน้ำของอุตสาหกรรมจึงถูกลดบทบาทลง จากผู้ขายกลายเป็นนายหน้าในการติดต่อค้าขาย ผู้ประกอบการค้าที่ยังคงค้าขายได้ปกติอยู่ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์อย่างเหนียวแน่นกับทางผู้ประกอบการค้าในฝั่งพม่า⁷⁹

เนื่องจากจังหวัดระนองมีเขตแดนติดต่อกับพม่าทางน้ำโดยมีแม่น้ำกระบุรีเป็นเส้นแบ่งเขตแดน การขนส่งชายแดนจึงใช้ทางเรือเป็นหลัก สินค้าที่ส่งออกสำคัญ ได้แก่ เครื่องอุปโภคบริโภคน้ำมัน อุปกรณ์ก่อสร้าง โดยมีปลายทางที่สำคัญได้แก่ เมืองทวาย เมืองมะริด และเมืองย่างกุ้ง ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ อาหารทะเล ท่าเรือที่ใช้ขนส่งเกือบทั้งหมดเป็นของเอกชน ซึ่งเรียกว่า “แพ” มีประมาณ 200 แห่ง ส่วนใหญ่อยู่ที่ปากน้ำระนองและมีบางส่วนอยู่ที่เขานางหงส์ โดยเรือใช้ขนส่งสินค้าซึ่งมี 2 แบบ คือ⁸⁰

- เรือที่เป็นทางการ คือ เรือที่จดทะเบียนถูกต้องมีสัญชาติเรือ มีจำนวนน้อย มีทั้งเรือพม่าที่ขนส่งชายแดน และเรือที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

- เรือที่ไม่เป็นทางการ เป็นเรือพม่าที่ขนส่งสินค้าชายแดน ตัวเรือมีหมายเลข KT xxx สินค้าที่ขนส่งออกจากระนองขนส่งต่อไปยังเมืองท่าของพม่าที่อยู่ตามแนวชายฝั่ง ดังนี้

1) จากระนองไปเกาะสอง

2) จากระนองไปมะริดและทวาย

3) จากระนองไปเกาะสองและขนส่งต่อไปยังย่างกุ้ง เรือที่ใช้ในการขนส่งมีขนาดประมาณ 400 ตัน สินค้าจะบรรทุกขนถ่ายกลางน้ำที่เกาะสอง

⁷⁸ สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, หน้า 170.

⁷⁹ สัมภาษณ์ สุดาพร ยอดพินิจ, ประธานหอการค้าจังหวัดระนอง ยงยศ อนันต์ธนา รองประธานหอการค้าจังหวัดระนอง จิรวัดณ์ ต้นสุขเมธ และธีระพล ชลิตราพงศ์, กรรมการหอการค้าจังหวัดระนอง, 5 พฤษภาคม 2558.

⁸⁰ สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, หน้า 172.

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า : ภาคผนวก 2



(ซ้าย) จุดตรวจท่าเทียบเรือสะพานปลา (ขวา) จุดตรวจท่าเทียบท่าเทียบเรือบริษัท อันดามันคลับ จำกัด



จุดตรวจกลางน้ำ (ซ้าย) ตรวจคนเข้าเมือง (ขวา) ศุลกากร



(ซ้าย) ท่าเรือ “แพ” และเรือที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้า
(ขวา) ตลาดซื้อขายอาหารทะเลท่าเทียบเรือสะพานปลา
ที่มา: เก็บข้อมูลภาคสนาม 6 พฤษภาคม 2558.

ภาคผนวก 3

สถิติการค้าชายแดนไทย-พม่า

สถิติการค้าชายแดนไทย-พม่า

ตามแนวชายแดนไทย-พม่า มีด่านศุลกากรที่รับผิดชอบการนำเข้า-ส่งออกผ่านจุดผ่านแดนตามมาตรา 3 และมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480 ซึ่งกำหนดให้การนำเข้าและส่งออกต้องขนส่งตามทางอนุมัติตามเวลาที่กำหนดไปยังด่านพรมแดนที่ตั้งบนเส้นทางอนุมัติ และทำพิธีที่ศุลกากรในด่านศุลกากรที่กำหนด รวมถึงตามมาตรา 5 ทวิ กล่าวคือในกรณีที่มีความจำเป็นยังสามารถนำเข้า-ส่งออกตามเส้นทางอื่นนอกเหนือจากทางอนุมัติที่กำหนด ก็สามารถทำได้โดยต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายให้นำเข้า-ส่งออกผ่านทางอนุมัติเฉพาะคราว ด่านศุลกากรเหล่านี้ได้แก่

1. ด่านศุลกากรแม่สาย
2. ด่านศุลกากรเชียงดาว
3. ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน
 - 3.1. จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง
 - 3.2. จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน
 - 3.3. จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น
4. ด่านศุลกากรแม่สะเรียง
 - 4.1. จุดผ่อนปรนบ้านแม่สามแลบ
 - 4.2. จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน
5. ด่านศุลกากรแม่สอด
6. ด่านศุลกากรสังขละบุรี
7. ด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์
8. ด่านศุลกากรระนอง

ข้อมูลสถิติประกอบด้วย สถิตินำเข้าและส่งออกรวมทุกด่านศุลกากร และสถิตินำเข้าและส่งออกจำแนกตามด่านศุลกากร สำหรับด่านศุลกากรเชียงดาวไม่มีสถิตินำเข้าและบางปีไม่มีสถิติการส่งออก ทั้งนี้เป็นผลมาจากจุดผ่านแดนที่อยู่ในความรับผิดชอบ ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วยผาวอก และจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่งถูกระงับการเข้า-ออก ส่วนด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอนและด่านศุลกากรแม่สะเรียง ข้อมูลสถิติแยกจุดผ่อนปรนมีเฉพาะปี 2554-2556 แยกตามปีงบประมาณ

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพของทางการค้าการขนส่งชายแดน ไทย-พม่า : ภาคผนวก 3

ตารางที่ 1 มูลค่าส่งออก จำแนกด้านศุลกากร พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

ด้านศุลกากร	2552	2553	2554	2555	2556
แม่สาย	3,771,132,005	4,576,818,348	7,971,789,065	9,236,813,119	9,185,059,939
เชียงดาว	5,295,633	1,800,612	1,453,160	-	27,292,819
แม่ฮ่องสอน	110,893,136	49,315,210	84,854,873	151,160,762	93,896,766
แม่สะเรียง	708,712,634	150,902,367	68,513,183	76,029,871	38,556,083
แม่สอด	17,629,171,479	24,290,740,989	22,816,613,989	20,492,109,074	35,505,136,754
สังขละบุรี	205,585,640	505,222,194	2,078,341,677	3,651,384,268	1,597,086,551
ประจวบ	170,000	2,336,000	1,903,200	18,383,292	47,335,919
ระนอง	8,867,784,470	10,507,860,317	14,086,250,796	22,679,435,929	17,905,174,039
รวม	31,298,744,997	40,084,996,037	47,109,719,943	56,305,316,315	64,399,538,870

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 2 มูลค่านำเข้าจำแนกตามด้านศุลกากร พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

ด้านศุลกากร	2552	2553	2554	2555	2556
แม่สาย	183,649,011	191,886,593	114,751,026	115,633,904	205,057,002
เชียงดาว	-	-	-	-	-
แม่ฮ่องสอน	2,641,020	207,303,730	16,263,130	21,744,313	32,629,550
แม่สะเรียง	14,665,625	30,995,958	13,845,872	27,860,031	142,788,500
แม่สอด	1,495,483,637	1,087,742,305	888,703,164	1,410,578,912	2,641,382,127
สังขละบุรี	87,751,924,415	83,275,411,752	100,694,404,085	107,092,000,458	112,989,284,376
ประจวบ	1,373,500	1,070,998	21,816,088	27,343,547	63,018,920
ระนอง	2,708,396,046	2,226,805,274	1,998,948,629	1,801,016,958	1,335,129,675
รวมทั้งสิ้น	92,158,133,254	87,021,216,610	103,748,731,994	110,496,178,123	117,409,290,150
รวม (ไม่รวมก๊าซธรรมชาติ)	107,601,040	299,419,237	91,130,929	121,863,632	326,819,349

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 3 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ ด้านศุลกากรแม่สาย พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เครื่องอุปโภคบริโภค	881,216,134	1,737,694,680	1,806,933,827	1,869,293,460	1,989,697,940
เครื่องตีผสมแอลกอฮอล์	579,481,847	863,531,688	996,045,684	1,226,983,753	1,457,634,388
เชื้อเพลิง	881,259,918	1,194,255,091	1,385,705,584	1,759,460,154	2,144,151,341
วัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง	465,169,580	676,109,008	905,081,498	1,185,836,301	1,305,717,127
เครื่องจักรกล/ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์	380,257,764	1,141,395,292	1,465,841,869	958,553,070	1,236,451,383
อื่นๆ	1,389,433,105	2,358,803,306	2,677,204,657	2,184,933,201	2,604,684,438
รวม	4,576,818,348	7,971,789,065	9,236,813,119	9,185,059,939	10,738,336,617

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพของทางการค้าการขนส่งชายแดน ไทย-พม่า : ภาคผนวก 3

ตารางที่ 4 มูลค่านำเข้าจากพม่า ณ ด้านศุลกากรแม่สาย พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
พืชและเมล็ดพันธุ์	72,408,626	-	7,737,000	45,779,312	50,572,300
ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	91,038,234	84,435,437	155,500	698,750	104,542,822
เครื่องจักร/ยานยนต์/อิเล็กทรอนิกส์	-	-	4,173,500	2,257,000	1,394,600
เส้นใยและสิ่งทอ	7,855,496	3,642,400	2,188,820	275,580	1,205,650
สินแร่และแรพลวง	-	-	31,975,731	42,716,798	42,298,338
อื่นๆ	12,346,655	103,808,756	68,520,475	23,906,464	5,043,292
รวม	183,649,011	191,886,593	114,751,026	115,633,904	205,057,002

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 5 มูลค่าส่งออกไปพม่า ณ ด้านศุลกากรเชียงดาว พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เครื่องอุปโภคบริโภค	-	321,680	-	-	-
สินแร่	8,600	-	-	-	-
ถ่านหิน/น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	-	25,712,979	-
อุปกรณ์ก่อสร้าง	469,450	-	-	1,431,000	-
เครื่องจักร/ยานยนต์/อิเล็กทรอนิกส์	1,207,352	729,360	-	-	-
อื่นๆ	115,210	723,800	-	148,840	-
รวม	1,800,612	1,453,160	-	27,292,819	-

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 6 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เครื่องอุปโภคบริโภค	5,481,415	15,885,295	29,055,118	22,797,320	12,682,775
เครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์	4,892,105	7,132,550	52,082,775	21,283,044	26,202,100
ถ่านหินและเชื้อเพลิง	4,146,417	18,560,134	8,384,436	12,340,853	8,587,222
สารเคมี	2,112,300	2,587,090	3,691,220	5,303,445	1,549,150
รองเท้า	18,057,210	19,433,140	7,946,340	1,392,425	540,500
อื่นๆ	14,625,763	21,256,664	50,000,873	30,779,679	16,414,972
รวม	49,315,210	84,854,873	151,160,762	93,896,766	65,976,719

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดน ไทย-พม่า : ภาคผนวก 3

ตารางที่ 7 มูลค่านำเข้าจากพม่า ณ ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
โคกระบือมีชีวิต	485,412	-	-	19,172,000	29,785,000
พืชและเมล็ดพันธุ์	441,460	-	-	-	-
น้ำมันจากพืช	152,100	-	-	-	-
เส้นใยและสิ่งทอ	121,200	-	-	-	-
ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	-	204,028,490	-	-	-
อื่นๆ	1,440,848	3,275,240	16,263,130	2,572,313	2,844,550
รวม	2,641,020	207,303,730	16,263,130	21,744,313	32,629,550

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 8 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง ปิงบประมาณ 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เบียร์กระป๋อง เครื่องดื่มชูกำลัง เครื่องดื่มอัดลม	n.a.	n.a.	86,614,519	24,539,081	57,802,001
เครื่องอุปโภคบริโภค	n.a.	n.a.	31,341,190	18,667,360	14,386,634
น้ำมันพืช	n.a.	n.a.	5,117,136	6,731,430	8,356,135
อื่นๆ	n.a.	n.a.	59,148,716	37,682,114	15,876,245
รวม	n.a.	n.a.	182,221,561	85,060,175	96,421,015

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 9 มูลค่านำเข้าจากพม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง ปิงบประมาณ 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
โค กระบือมีชีวิต	n.a.	n.a.	3,916,000	7,504,000	8,452,000
สินค้าอุปโภคบริโภค	n.a.	n.a.	1,252,125	346,430	2,242,750
อื่นๆ	n.a.	n.a.	-	288,880	-
รวม	n.a.	n.a.	5,168,125	8,139,230	10,694,750

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 10 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน ปิงบประมาณ 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
น้ำมันเชื้อเพลิง	n.a.	n.a.	2,412,084	199,216	854,227
เครื่องยนต์ รถยนต์ รถยนต์ใช้แล้ว	n.a.	n.a.	4,171,620	80,000	857,000
สินค้าอุปโภคบริโภค	n.a.	n.a.	210,980	-	-
อื่นๆ	n.a.	n.a.	-	-	-
รวม	n.a.	n.a.	6,794,684	279,216	1,711,227

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดน ไทย-พม่า : ภาคผนวก 3

ตารางที่ 11 มูลค่านำเข้าจากพม่า ณ จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน ปีงบประมาณ 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
โค กระบือมีชีวิต	n.a.	n.a.	2,732,000	12,836,000	13,492,000
แรพลวง	n.a.	n.a.	49,500	420,000	1,530,000
อื่นๆ	n.a.	n.a.	60,000	600,000	-
รวม	n.a.	n.a.	2,841,500	13,856,000	15,022,000

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 12 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น ปีงบประมาณ 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เครื่องตีหมูกำลัง น้ำอัดลม	n.a.	n.a.	156,000	5,200	1,340,000
รองเท้าแตะ	n.a.	n.a.	-	-	45,000
เครื่องยนต์ รถยนต์ รถยนต์ใช้แล้ว	n.a.	n.a.	15,000	-	198,000
อื่นๆ	n.a.	n.a.	224,900	31,900	-
รวม	n.a.	n.a.	395,900	37,100	1,583,000

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 13 มูลค่านำเข้าจากพม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น ปีงบประมาณ 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
โค กระบือ มีชีวิต	n.a.	n.a.	4,396,000	-	680,000
พริกแห้ง	n.a.	n.a.	418,000	121,800	427,375
สินค้าอุปโภคบริโภค	n.a.	n.a.	-	-	174,500
อื่นๆ	n.a.	n.a.	35,660	196,200	230,400
รวม	n.a.	n.a.	4,849,660	318,000	1,512,275

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 14 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ ด้านศุลกากรแม่สะเรียง พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เครื่องอุปโภคบริโภค	20,421,231	14,108,424	15,574,141	14,630,586	19,990,168
เครื่องตีผสมแอลกอฮอล์	346,240	350,620	197,630	-	15,574,280
รองเท้า	18,703,075	11,811,274	20,709,745	13,975,038	14,804,846
เครื่องจักรยานยนต์/อิเล็กทรอนิกส์	79,524,846	28,403,199	28,627,007	1,391,980	200,956
อื่นๆ	31,906,975	13,839,666	10,921,348	8,558,479	7,241,420
รวม	150,902,367	68,513,183	76,029,871	38,556,083	57,811,670

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดน ไทย-พม่า : ภาคผนวก 3

ตารางที่ 15 มูลค่านำเข้าจากพม่า ณ ด้านศุลกากรแม่สะเรียง พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
โคกระบือมีชีวิต	5,340,000	-	-	22,584,000	135,980,000
พืชและเมล็ดพันธุ์	5,512,462	14,972,000	5,360,000	1,244,750	1,818,500
ข้าว	-	341,639	207,040	-	-
แร่	3,813,163	12,473,939	4,327,492	3,842,500	4,990,000
อื่นๆ	-	3,208,380	3,951,340	188,781	-
รวม	14,665,625	30,995,958	13,845,872	27,860,031	142,788,500

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 16 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ ปีงบประมาณ 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
ข้าว	n.a.	n.a.	12,151,500	12,919,700	12,031,800
ยารักษาโรค	n.a.	n.a.	3,307,660	3,154,402	826,144.66
อุปกรณ์การเรียน	n.a.	n.a.	-	1,812,582	1,047,268
รวม	n.a.	n.a.	15,459,160	17,886,685	13,905,213

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่สะเรียง ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 17 มูลค่านำเข้าจากพม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ ปีงบประมาณ 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
โคกระบือมีชีวิต	n.a.	n.a.	9,708,380	17,776,000	67,208,000
แร่	n.a.	n.a.	14,672,467	3,252,000	252,000
อื่นๆ	n.a.	n.a.	20,000	-	-
รวม	n.a.	n.a.	24,400,847	21,028,000	67,460,000

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่สะเรียง ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 18 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเส้าหิน ปีงบประมาณ 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
รองเท้าแตะพองน้ำ	n.a.	n.a.	11,501,902	11,557,614	8,660,515
เครื่องอุปโภคบริโภค เบ็ดเตล็ด เครื่องดื่ม	n.a.	n.a.	9,016,752	14,509,359	23,579,446
ปูนซีเมนต์บรรจุถุง	n.a.	n.a.	3,249,715	113,637	1,860,073
อื่นๆ	n.a.	n.a.	36,899,283	5,186,000	399,500
รวม	n.a.	n.a.	60,667,652	31,366,610	34,499,534

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่สะเรียง ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพของทางการค้าการขนส่งชายแดน ไทย-พม่า : ภาคผนวก 3

ตารางที่ 19 มูลค่านำเข้าจากพม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน ปีงบประมาณ 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
โคกระบือมีชีวิต	n.a.	n.a.	3,515,620	1,480,000	8,304,000
พริกแห้ง	n.a.	n.a.	3,308,060	1,216,550	1,756,700
ธัญพืช	n.a.	n.a.	172,928	211,332	236,160
อื่นๆ	n.a.	n.a.	-	-	1,289,500
รวม	n.a.	n.a.	6,996,608	2,907,882	11,586,360

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่สะเรียง ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 20 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ ด้านศุลกากรแม่สอด พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เครื่องอุปโภคบริโภค	4,120,452,527	3,712,891,034	3,775,057,996	8,716,942,475	8,651,449,769
เครื่องตีผสมแอลกอฮอล์	1,167,263,045	1,123,617,178	1,661,587,845	1,305,757,797	1,346,694,877
เชื้อเพลิง	1,921,983,299	2,449,665,763	2,790,786,334	4,380,719,140	4,735,587,071
เส้นใย/สิ่งทอ	2,945,648,216	2,737,380,291	2,417,952,889	4,599,917,372	5,814,856,274
เครื่องจักร/ยานยนต์/ อิเล็กทรอนิกส์	5,836,275,944	5,179,406,839	4,755,553,225	4,701,700,176	4,719,960,600
อื่นๆ	8,299,117,958	7,613,652,884	5,091,170,785	11,800,099,794	13,772,168,916
รวม	24,290,740,989	22,816,613,989	20,492,109,074	35,505,136,754	39,040,717,507

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 21 มูลค่านำเข้าจากพม่า ณ ด้านศุลกากรแม่สอด พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
โคกระบือมีชีวิต	253,273,005	-	-	334,600,000	761,094,000
ปลา/อาหารทะเลแปรรูป	-	-	-	86,946,196	113,173,286
พืชและผลิตภัณฑ์/เมล็ด พืช/น้ำมันพืช/ข้าว	673,512,577	149,197,150	234,764,024	445,993,470	1,267,988,889
เฟอร์นิเจอร์	68,499,251	58,193,207	52,926,728	57,231,937	56,348,803
ไม้/ผลิตภัณฑ์จากไม้	427,927,905	387,719,758	271,357,186	275,529,877	236,836,655
สินแร่/แร้วพลวง	-	33,253,993	117,659,896	124,651,130	49,382,308
อื่นๆ	72,270,899	459,378,197	211,995,330	85,626,302	156,558,186
รวม	1,495,483,637	1,087,742,305	888,703,164	1,410,578,912	2,641,382,127

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดน ไทย-พม่า : ภาคผนวก 3

ตารางที่ 22 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ ด้านศุลกากรสังขละบุรี พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการ	2552	2553	2554	2555	2556
เครื่องอุปโภคบริโภค	241,006,651	1,164,538,995	1,995,688,415	828,397,260	282,841,741
เครื่องดื่มมีส่วนผสมแอลกอฮอล์	22,623,839	35,077,263	33,792,274	68,989,767	113,190,450
ถ่านหินและน้ำมันเชื้อเพลิง	66,870,624	98,304,257	154,004,092	154,421,921	246,148,201
เครื่องสำอาง	19,608,728	143,186,062	242,586,777	82,314,890	51,438,263
อุปกรณ์ก่อสร้าง	6,193,029	6,475,609	8,830,872	43,703,001	291,400,327
เครื่องจักรกล ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์	12,896,357	71,344,793	121,333,061	229,327,173	450,221,903
อื่นๆ	136,022,966	559,414,698	1,095,148,777	189,932,539	184,633,646
รวม	505,222,194	2,078,341,677	3,651,384,268	1,597,086,551	1,619,874,531

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 23 มูลค่านำเข้าจากประเทศพม่าผ่าน ณ ศุลกากรสังขละบุรี พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการ	2552	2553	2554	2555	2556
โคกระบือมีชีวิต	27,891,356	-	-	40,500,000	45,290,000
เชื้อเพลิง*	87,644,323,375	82,975,992,515	100,603,273,156	106,970,136,826	112,662,465,027
สินแร่และแร่ฟาง	-	26,370,993	43,161,044	32,458,720	85,631,696
อื่นๆ	79,709,684	273,048,244	47,969,885	48,904,912	195,897,653
รวม	87,751,924,415	83,275,411,752	100,694,404,085	107,092,000,458	112,989,284,376

หมายเหตุ : * ก๊าซธรรมชาติ

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 24 มูลค่าส่งออกไปยังพม่าผ่าน ณ ศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
ถ่านหิน/น้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	-	6,551,905	18,089,121
อุปกรณ์ก่อสร้าง	1,360,000	-	2,251,023	8,523,928	20,296,391
เครื่องจักรกล/ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์	-	-	9,786,050	31,112,296	75,060,073
อื่นๆ	976,000	1,903,200	6,346,219	7,699,695	30,090,616
รวม	2,336,000	1,903,200	18,383,292	47,335,919	125,447,080

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดน ไทย-พม่า : ภาคผนวก 3

ตารางที่ 25 แสดงมูลค่าส่งออกจากพม่า ณ ด้านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
ไม้และผลิตภัณฑ์แปรรูป	-	-	17,652,955	22,561,056	36,103,940
ผ้าและหวาย	-	-	-	-	2,560,794
โคกระบือมีชีวิต	-	-	-	2,034,497	8,368,500
รถยนต์ใช้แล้ว	-	-	-	-	12,430,000
อื่นๆ	1,373,500	1,070,998	4,163,133	2,747,994	3,555,686
รวมมูลค่านำเข้า	1,373,500	1,070,998	21,816,088	27,343,547	63,018,920

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 26 มูลค่าส่งออกไปยังพม่า ณ ด้านศุลกากรระนอง พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
เครื่องอุปโภคบริโภค	1,694,699,789	2,460,623,192	3,455,259,627	2,597,934,360	2,114,064,471
เครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์	161,963,096	344,084,101	584,856,372	602,244,962	610,647,986
เชื้อเพลิง	6,141,922,161	5,967,975,628	6,896,713,085	7,031,920,337	6,716,647,217
เหล็ก/ผลิตภัณฑ์เหล็ก	535,407,518	1,038,524,016	2,426,301,591	1,528,247,390	2,930,535,146
เครื่องจักร ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์	284,126,402	720,971,018	1,649,015,761	996,114,326	2,577,687,988
อื่นๆ	1,689,741,351	3,554,072,841	7,667,289,493	5,148,712,664	5,265,359,197
รวม	10,507,860,317	14,086,250,796	22,679,435,929	17,905,174,039	20,214,942,005

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ตารางที่ 27 มูลค่านำเข้าจากพม่าผ่าน ณ ศุลกากรระนอง พ.ศ. 2552 – 2556

หน่วย: บาท

รายการสินค้า	2552	2553	2554	2555	2556
ปลา อาหารทะเลแปรรูป	2,350,759,722	50,712,015	35,492,784	1,251,571,045	735,497,960
พืชและเมล็ดพันธุ์	4,465,131	-	-	63,586,270	125,717,245
เกลือและแร่ต่างๆ	118,298,036	-	-	149,304,426	155,053,921
ไม้/ผลิตภัณฑ์จากไม้	224,160,328	210,116,563	240,247,783	302,925,511	282,749,878
เหล็ก/ผลิตภัณฑ์เหล็ก	10,089,261	-	-	-	20,446,635
อื่นๆ	623,568	1,965,976,696	1,723,208,062	33,629,706	15,664,036
รวมมูลค่านำเข้า	2,708,396,046	2,226,805,274	1,998,948,629	1,801,016,958	1,335,129,675

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

ภาคผนวก 4

พิกัดที่ตั้งจุดผ่านแดน

พิกัดที่ตั้งจุดผ่านแดน

พิกัดที่ตั้งจุดผ่านแดน เป็นข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการประมวลผลโดยโปรแกรมสำเร็จรูป Google Map เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการประเมินปัจจัยสนับสนุนด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง (ระดับความสูงจากระดับน้ำทะเล และปัจจัยสนับสนุนด้านเมืองคู่ค้า) ได้แก่ ระยะทางจากจุดผ่านแดนไปยังเมืองคู่ค้าทางฝั่งพม่า และระยะทางจากจุดผ่านแดนไปยังอำเภอเมืองของแต่ละจังหวัด โดยพิกัดดังกล่าวอ้างอิงจากรายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า และบางส่วนได้จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม

ตารางแสดงพิกัดที่ตั้งจุดผ่านแดนไทย-พม่า

ลำดับ	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	อำเภอ	จังหวัด	ละติจูด	ลองจิจูด
1	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสาย	แม่สาย	เชียงราย	20°26'37.38" N	99°52'49.38" E
2	จุดผ่านแดนถาวร	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2	แม่สาย	เชียงราย	20°26'31.92" N	99°54'12.42" E
3	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านริมเมย	แม่สอด	ตาก	16°41'29.28" N	98°31'2.90"E
4	จุดผ่านแดนถาวร	บ้านพุน้ำร้อน*	เมือง	กาญจนบุรี	13 53.711"N*	99°04.19.53"E*
5	จุดผ่านแดนถาวร	จังหวัดระนอง	เมือง	ระนอง	9°57'7.25"N	98°36'2.08" E
6	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านปางห้า	แม่สาย	เชียงราย	20°24'45.18" N	99°56'35.88" E
7	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านสายลมจอย	แม่สาย	เชียงราย	20°26'38.05" N	99°58'19.86" E
8	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านเกาะทราย*	แม่สาย	เชียงราย	20°26'38.64" N*	100°1'2.22" E*
9	จุดผ่อนปรน	ท่าดินดำ	แม่สาย	เชียงราย	20°26.740" N	099°53.139" E
10	จุดผ่อนปรน	ช่องทางกิวผาออก	เชียงดาว	เชียงใหม่	19°46'05.3" N	98° 57' 04.7" E
11	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	เวียงแหง	เชียงใหม่	19°42'55" N	98° 37' 35.8" E
12	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	เมือง	แม่ฮ่องสอน	19°37'58.5" N	98° 00' 28.6" E
13	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	เมือง	แม่ฮ่องสอน	19°13' 25.68" N	97° 51' 37.66" E
14	จุดผ่อนปรน	ช่องทางห้วยตันนุ่น	ขุนยวม	แม่ฮ่องสอน	18°54'22.67" N	97°46'48.15" E
15	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาหิน	แม่สะเรียง	แม่ฮ่องสอน	18° 32' 56.61" N	97°40'0.94" E
16	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	สบเมย	แม่ฮ่องสอน	17°58' 58.7" N	97°44'16.10" E
17	จุดผ่อนปรน	ด่านพระเจดีย์สามองค์	สังขละบุรี	กาญจนบุรี	15°18'5.62" N	98°23'22.07" E

ตารางแสดงพิกัดที่ตั้งจุดผ่านแดนไทย-พม่า

ลำดับ	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	อำเภอ	จังหวัด	ละติจูด	ลองจิจูด
18	จุดผ่อนปรน	ด่านสิงขร	เมือง	ประจวบคีรีขันธ์	11°47'22.63" N	99°38'29.98" E

ที่มา : สุมาลี สุขदानนท์, รายงานโครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า, (กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557), หน้า 325-326.

* จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน และจุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย วัดพิกัต ณ จุดผ่านแดน

ภาคผนวก 5

เกณฑ์การประเมินปัจจัยสนับสนุน

การกำหนดหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินปัจจัยสนับสนุน

การประเมินปัจจัยสนับสนุนต่างๆ นั้นมีข้อจำกัดในหลายเรื่อง เช่น ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลเชิงลักษณะพื้นที่ เมืองคู่ค้า หรือสภาพการเมืองภายในประเทศพม่า ซึ่งการตีความจากข้อมูลดังกล่าวไม่สามารถแสดงออกมาเป็นตัวเลขที่ชัดเจนได้ ประกอบกับลักษณะการค้าชายแดนไทย-พม่าที่มีลักษณะเฉพาะ ส่งผลต่อการกำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละประเด็นส่วนใหญ่จึงเป็นการนำข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ และสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง มาประเมินความเหมาะสมและลำดับประเภทของคะแนนให้สอดคล้องกับสภาพการค้าชายแดนที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน

1. เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง

การประเมินปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง ที่นำมาพิจารณาได้แก่ ลักษณะภูมิประเทศ และศักยภาพของพื้นที่ในการขยายเพื่อการพัฒนา ในการแบ่งประเภทของพื้นที่ใช้ข้อมูลระดับความสูงจากระดับน้ำทะเล และข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามและการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องกับการค้าการขนส่งชายแดน เช่น ผู้ประกอบการค้าชายแดน หน่วยงานศุลกากร หรือหอการค้าจังหวัด เป็นต้น

การแบ่งลักษณะพื้นที่ตั้งออกเป็นแต่ละประเภทจะสามารถเปรียบเทียบให้เห็นว่าพื้นที่ตั้งของช่องทางการค้ำนั้นมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์มากน้อยเพียงใด ถ้าคะแนนยิ่งเข้าใกล้ 10 แสดงว่าพื้นที่นั้นมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่ม หรือพื้นที่ราบลุ่มดอนเชิงเขา สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนา เช่น การคมนาคมขนส่งและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่อาจจะตามมาในอนาคต หรือในทางกลับกันหากคะแนนยิ่งเข้าใกล้ 1 แสดงว่าลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่ตั้งช่องทางการค้ำนั้นมีลักษณะเป็นภูเขาสูง หรืออยู่ในหุบเขาซึ่งเข้าถึงสามารถเข้าถึงได้ยาก รายละเอียดเกณฑ์การประเมินแต่ละช่วงคะแนนดัง ตารางที่ 1

ตารางที่ 1 เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง

เกณฑ์การประเมิน	ความสูงจากระดับน้ำทะเล	ความสูงจากระดับน้ำทะเล	ความสูงจากระดับน้ำทะเล
	< 500	501-1,000 เมตร	>1,000 เมตร
พื้นที่ตั้งเป็นที่ราบลุ่ม ที่ราบเนินเขา ที่ราบริมแม่น้ำหรือริมทะเล สามารถขยายพื้นที่เพื่อพัฒนาได้	10.0		
พื้นที่ตั้งเป็นที่ราบบนทิวเขา หรือที่ราบในหุบเขา มีลักษณะเป็นแอ่งกระทะ สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาได้	9.0	8.0	7.0
พื้นที่ตั้งเป็นสันเขา ไม่มีพื้นที่ราบ แต่สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาได้	6.0	5.0	4.0
พื้นที่ตั้งเป็นที่ราบลุ่ม ที่ราบติดแม่น้ำ ไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาได้	3.0		
พื้นที่ตั้งเป็นที่ราบบนทิวเขา หรือที่ราบในหุบเขา มีลักษณะเป็นแอ่งกระทะ ไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาได้		2.0	
พื้นที่ตั้งเป็นสันเขา ไม่มีพื้นที่ราบ และไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาได้		1.0	

2. เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้า

เกณฑ์การประเมินศักยภาพเมืองคู่ค้าที่นำมาพิจารณาได้แก่ ความหนาแน่นของประชากร และระยะทางจากช่องทางการค้าจนถึงเมืองคู่ค้า เกณฑ์ดังกล่าวเป็นการประยุกต์แนวคิดแบบจำลองแรงดึงดูด (Gravity Model) ที่อธิบายถึงศักยภาพทางการค้าที่แปรผกผันกับระยะทาง โดยหากช่องทางการค้ากับเมืองคู่ค้ามีระยะทางที่ห่างกันมาก การค้ามีโอกาสเกิดขึ้นได้น้อย ในทางกลับกันระยะทางที่ห่างกันน้อย การค้าก็จะมีโอกาสเกิดขึ้นได้มาก สำหรับความหนาแน่นของประชากรใช้เป็นตัวแทนของอำนาจการซื้อของเมืองคู่ค้า พื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น พื้นที่นั้นย่อมมีอำนาจการซื้อสูงกว่าพื้นที่ที่มีประชากรเบาบาง

ในการให้คะแนนหากคะแนนเข้าใกล้ 10 แสดงว่าเมืองคู่ค้านั้นมีอำนาจการซื้อสูงและอยู่ใกล้กับช่องทางการค้าชายแดน โดยคะแนนจะลดหลั่นกันไปจนต่ำสุดที่ 1 คะแนน ซึ่งแสดงว่าเมืองคู่ค้านั้นอยู่ห่างจากช่องทางการค้ามากและมีประชากรอาศัยอยู่อย่างเบาบาง เกณฑ์สำหรับคะแนนในแต่ละช่วงแสดงได้ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้า

เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้า	ห่างจากเมืองคู่ค้า <80 กม.	ห่างจากเมืองคู่ค้า >80 แต่ <150 กม.	ห่างจากเมืองคู่ค้า >150 แต่ <250 กม.	ห่างจากเมืองคู่ค้า >250 กม.
ความหนาแน่นของประชากรมากกว่า 300 คน/กม ²	10	9.5	9.0	8.5
ความหนาแน่นของประชากรระหว่าง 100-300 คน/กม ²	8	7.5	7.0	6.5
ความหนาแน่นของประชากรระหว่าง 50-99 คน/กม ²	6	5.5	5.0	4.5
ความหนาแน่นของประชากร 20-49 คน/กม ²	4.0	3.5	3.0	2.5
ความหนาแน่นของประชากรน้อยกว่า 20 คน/กม ²	2.0		1.0	

3. เกณฑ์การประเมินปัจจัยเส้นทางการขนส่ง

เกณฑ์ที่นำมาประเมินเส้นทางขนส่งสินค้า ได้แก่ ประเภทและคุณภาพของถนน และความสามารถในการทำความเร็วสูงสุดของรถบรรทุก โดยประเภทและคุณภาพของถนนเป็นเกณฑ์ที่นำมาจำแนกขีดความสามารถในการรองรับขนาดของรถบรรทุกของถนนแต่ละประเภทและความเร็วสูงสุดที่รถบรรทุกสามารถวิ่งได้ในถนนแต่ละประเภท

การแบ่งช่วงของคะแนนประยุกต์จากการแบ่งระดับของทางหลวง (Asian Highway Classification) และการออกแบบระดับความเร็วตามระดับทางหลวง ซึ่งจัดทำโดย ESCAP¹ หากคะแนนเข้าใกล้ 10 แสดงว่าเส้นทางนั้นรถบรรทุกขนาดสิบล้อสามารถขนส่งสินค้าและสามารถทำความเร็วได้มากกว่า 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นั้นหมายความว่าเส้นทางดังกล่าวรถขนาดใหญ่สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวก การขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมากๆ ในทางกลับกัน หากคะแนนเข้าใกล้ 1 แสดงว่าเส้นทางนั้นรถบรรทุกขนาดใหญ่หรือแม้แต่รถบรรทุกขนาดเล็กไม่สามารถขนส่งสินค้าได้โดยสะดวก การขนส่งเป็นไปด้วยความยากลำบากและขนส่งสินค้าได้ครั้งละไม่มาก หรือแทบจะไม่สามารถขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกได้เลย รายละเอียดการกำหนดเกณฑ์คะแนนต่างๆ แสดงได้ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 เกณฑ์การประเมินปัจจัยเส้นทางการขนส่ง

เกณฑ์การประเมินปัจจัยเส้นทางการขนส่ง	วิ่งด้วยความเร็ว >80 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 50-79 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว <50 กม./ชม.
4 ช่องทางจราจรขึ้นไป พื้นผิวลาดยาง มีไหล่ทาง รถสิบล้อสามารถวิ่งสวนกันได้	10.0	9.0	8.0
2 ช่องทางจราจร พื้นผิวลาดยาง มีไหล่ทาง รถสิบล้อสามารถวิ่งสวนทางกันได้ (พื้นที่ลาดต่ำ)		7.0	6.0
2 ช่องทางจราจร พื้นผิวลาดยาง ไม่มีไหล่ทาง รถสิบล้อสามารถวิ่งสวนทางกันได้ (พื้นที่ภูเขา)		5.0	4.0
2 ช่องทางจราจร พื้นผิวเป็นคอนกรีต ไม่มีไหล่ทาง รถสิบล้อไม่สามารถวิ่งสวนกันได้			3.0
2 ช่องทางจราจร พื้นผิวลูกรัง ไม่มีไหล่ทาง รถสิบล้อไม่สามารถวิ่งสวนกันได้			2.0
น้อยกว่า 2 ช่องทางจราจร รถไม่สามารถขนส่งสินค้าได้			1.0

¹ Economic and Social Commission for Asia and The Pacific: ESCAP. Asian Highway Classification and Design Standards [Online]. Available from: <http://www.unescap.org/sites/default/files/AH%20classification%20and%20design%20standards-English.pdf> [22 Aug 2015].

4. เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านการเมือง

การเมืองที่นำมาพิจารณา หมายถึง สถานการณ์ทางการเมืองระหว่างรัฐพม่าและชนกลุ่มน้อยที่อยู่ตามแนวชายแดนไทย-พม่า ปัจจัยที่นำมาพิจารณา ได้แก่ รูปแบบการปกครอง ผลสำเร็จของการทำสัญญาหยุดยิง (Ceasefire) ระหว่างรัฐกับชนกลุ่มน้อย ความถี่ในการปะทะกันและผลกระทบต่อจุดผ่านแดน โดยคะแนนที่เข้าใกล้ 10 แสดงว่าช่องทางการค้านั้นมีความมั่นคงด้านการเมือง กล่าวคือ ไม่มีการสู้รบระหว่างรัฐพม่ากับชนกลุ่มน้อย การค้าการขนส่งสามารถดำเนินได้โดยราบรื่น ในทางกลับกันหากคะแนนยิ่งเข้าใกล้ 1 แสดงถึงช่องทางการค้ายังไม่มีความสงบตามแนวชายแดน ยังคงมีการปะทะกันอยู่ระหว่างรัฐบาลกลางพม่ากับชนกลุ่มน้อย แม้จะมีการทำสัญญาหยุดยิงแล้วก็ตาม ซึ่งในบางช่องทางนั้นผลกระทบจากการปะทะกันยังไม่ได้รับการแก้ไข ยิ่งส่งผลเสียต่อการค้าชายแดน โดยคะแนนจะลดหลั่นกันไป แสดงรายละเอียดได้ดัง ตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แสดงเกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านการเมือง

เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านการเมือง	ไม่มีการสู้รบกันในช่วง 5 ปี	มีการสู้รบกันในรอบในช่วง 5 ปี ผลกระทบได้รับการแก้ไขแล้ว	มีการสู้รบกันในรอบในช่วง 5 ปี ผลกระทบยังไม่ได้รับการแก้ไข
พื้นที่ชายแดนเป็นเขตการปกครอง (Division) โดยรัฐบาลกลางพม่า	10.0		
พื้นที่ชายแดนเป็นรัฐปกครองตนเอง (State) ชนกลุ่มน้อยทำสัญญาหยุดยิงครบทุกกลุ่ม	8.5	5.5	2.5
พื้นที่ชายแดนเป็นรัฐปกครองตนเอง (State) ชนกลุ่มน้อยยังไม่ทำสัญญาหยุดยิงหรือทำแต่ยังไม่ครบทุกกลุ่ม	7.0	4.0	1.0

5. เกณฑ์การประเมินปัจจัยกฎระเบียบและข้อบังคับ

กฎระเบียบ หมายถึง กฎระเบียบของไทย ได้แก่ กฎระเบียบด้านศุลกากร กฎระเบียบด้านการเข้า-ออกบุคคลและออกยานพาหนะ และกฎระเบียบด้านความมั่นคง โดยกฎระเบียบด้านศุลกากรพิจารณาจาก จุดผ่านแดนนั้นได้รับการประกาศให้เป็นด่านพรมแดน และมีเส้นทางอนุมัติที่ใช้ในการขนส่งที่ชัดเจน ส่วนกฎระเบียบด้านการเข้า-ออกบุคคลและยานพาหนะพิจารณาจากหน่วยงานที่ควบคุมดูแลจุดผ่านแดนนั้น ได้แก่ หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานด้านความมั่นคง คะแนนที่เข้าใกล้ 10 แสดงว่ากฎระเบียบดังกล่าว สามารถช่วยให้การค้าเป็นไปได้สะดวก และรวดเร็ว ในทางกลับกันคะแนนที่เข้าใกล้ 1 แสดงว่าเกิดอุปสรรคในกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าอย่างมาก การทำนำเข้าหรือส่งออกสินค้าเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก ปัจจัย

หลัก มักจะมาจากหน่วยงานด้านความมั่นคง โดยเฉพาะจุดผ่อนปรนการค้า เนื่องจากเป็นหน่วยงานควบคุมจุดผ่านแดน มีการตรวจตราสินค้าอย่างเข้มงวด อีกทั้งแนวทางปฏิบัติไม่เป็นมาตรฐานระดับสากล และหน่วยงานดังกล่าวมักมีการหมุนเวียนเปลี่ยนเวรกันบ่อยครั้ง ซึ่งมักจะเกิดปัญหาการส่งต่องานระหว่างกันตามมา รายละเอียดคะแนนแต่ละช่วงดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 แสดงเกณฑ์ประเมินกฎระเบียบและข้อบังคับ

คะแนน	เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านกฎระเบียบและข้อบังคับ
10.0	ช่องทางการค้าซึ่งกระทรวงมหาดไทยประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร ศุลกากรประกาศให้เป็นด่านพรมแดน และกำหนดเส้นทางอนุมัติชัดเจน สามารถนำเข้า-ส่งออกสินค้าได้ทุกประเภท และส่งออกของที่ขอคืนอากรขาเข้าหรือของที่มีทัณฑ์บนได้ การเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะอยู่ในความดูแลของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง
8.0	ช่องทางการค้าซึ่งจังหวัดประกาศให้เป็นจุดผ่อนปรน ศุลกากรประกาศให้เป็นด่านพรมแดน และกำหนดเส้นทางอนุมัติชัดเจน สามารถนำเข้า-ส่งออกสินค้าได้ทุกประเภท และส่งออกของที่ขอคืนอากรขาเข้าหรือของที่มีทัณฑ์บน การเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะอยู่ในความดูแลของตรวจคนเข้าเมือง
6.0	ช่องทางการค้าซึ่งจังหวัดประกาศให้เป็นจุดผ่อนปรน ศุลกากรประกาศให้เป็นด่านพรมแดน และกำหนดเส้นทางอนุมัติชัดเจน สามารถนำเข้า-ส่งออกสินค้าได้ทุกประเภท และส่งออกของที่ขอคืนอากรขาเข้าหรือของที่มีทัณฑ์บน การเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะอยู่ในความดูแลของตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานด้านความมั่นคง
4.0	ช่องทางการค้าซึ่งจังหวัดประกาศให้เป็นจุดผ่อนปรน ศุลกากรประกาศไม่ได้เป็นด่านพรมแดน การนำเข้า-ส่งออกต้องขออนุมัติจากอธิบดีเป็นคราว ๆ การเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะอยู่ในความดูแลของหน่วยงานด้านความมั่นคง
2.0	ช่องทางการค้าซึ่งจังหวัดประกาศให้เป็นจุดผ่อนปรน ศุลกากรประกาศไม่ได้เป็นด่านพรมแดน การนำเข้า-ส่งออกสินค้าและการเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะ ไม่สามารถกระทำได้อเนื่องจากเหตุผลด้านความมั่นคง

ภาคผนวก 6

ข้อมูลสัมภาษณ์ด้านศุลกากร



ด่านศุลกากรแม่สะเรียง : หน้า 135



ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน : หน้า 137



ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน : หน้า 139



ด่านศุลกากรเชียงดาว : หน้า 140



ด่านศุลกากรสังขละบุรี : หน้า 142



ด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ : หน้า 144



ด่านศุลกากรแม่สาย : หน้า 146



วัน เดือน ปี	4 กันยายน 2557	เวลา	14.40–15.30 น.
สถานที่	ด่านศุลกากรแม่สะเรียง ตำบลแม่สะเรียง อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณไพรัตน์ เจริญชาติศรี	ตำแหน่ง	นายด่านศุลกากรแม่สะเรียง
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า จังหวัดแม่ฮ่องสอน		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

จุดผ่อนปรนที่อยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรแม่สะเรียง ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินและจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ สินค้าออกที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องอุปโภคบริโภค รองเท้าแตะ สำหรับสินค้าเข้า ได้แก่ โค/กระบือมีชีวิต จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินเป็นจุดที่มีการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคมากที่สุด โดยมีปลายทางอยู่ที่เมืองลอยก่อ รัฐคะยา ส่วนจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบเป็นการค้าระดับชาวบ้านที่อยู่ริมแม่น้ำสาละวิน และศูนย์อพยพต่าง ๆ สินค้าออกที่ผ่านจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบเป็นเครื่องอุปโภคบริโภค สินค้านำเข้าส่วนใหญ่ คือ โค-กระบือ มีชีวิต โดยส่งมาจากประเทศบังคลาเทศและอินเดีย นอกจากนี้การค้ารูปแบบดังกล่าว ยังมีสินค้าถ่ายลำจากประเทศจีนและท่าเรือแหลมฉบังด้วย

การค้าชายแดนที่ผ่านด่านศุลกากรแม่สะเรียงมีปริมาณการค้าและการขนส่งในระดับปานกลาง และมีแนวโน้มลดลงในอนาคต เนื่องจากผู้ประกอบการค้าส่วนใหญ่เปลี่ยนไปขนส่งที่จุดผ่านแดนอื่นที่การคมนาคมสะดวกมากกว่า ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา มีหลายเหตุการณ์เข้ามากระทบกับการค้าชายแดน เช่น ช่วงที่ คสช. ประกาศยึดอำนาจ การค้าและการขนส่งซบเซาเป็นอย่างมาก เนื่องจากจุดผ่านแดนทุกจุดถูกปิด หรือในช่วงที่มีการปิดจุดผ่านแดนที่อำเภอแม่สอด เนื่องจากปัญหาการเมืองระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อย การค้าและการขนส่งในแต่ละจุดมีปริมาณการค้าเพิ่มสูงขึ้นมาก

สภาพการคมนาคมขนส่งบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินมีความยากลำบากอย่างมาก ตลอดระยะทางกว่า 70 กิโลเมตร สภาพเส้นทางเป็นดินลูกรังผ่านภูเขาสูงลาดชัน รวมถึงลำธารและห้วย เส้นทางดังกล่าวไม่สามารถปรับปรุงได้ เนื่องจากอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ส่วนจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ เส้นทางเข้าสู่จุดผ่านแดนเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องทางจราจร บางช่วงชำรุด แต่สามารถใช้งานได้ เนื่องจากจุดผ่านแดนนี้ตั้งอยู่ริมแม่น้ำสาละวิน ปัญหาที่สำคัญ คือ เส้นทางเข้าสู่พม่าอยู่ในการควบคุมของรัฐกะเหรี่ยงและรัฐคะยา ซึ่งมีกฎระเบียบข้อบังคับที่แตกต่างกัน ทำให้ก่อให้เกิดความล่าช้า รวมถึงต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดน

ในช่วง พ.ศ. 2548–2549 สถานการณ์การเมืองภายในพม่าส่งผลกระทบต่อการค้าและการขนส่งในบริเวณอำเภอแม่สะเรียงอย่างมาก แต่หลังจากนั้นจนถึงปัจจุบันสถานการณ์การเมือง

ภายในพม่าเริ่มมีแนวโน้มสงบลง รัฐบาลพม่ามีความพยายามในการเจรจากับชนกลุ่มน้อยมากขึ้น ซึ่งส่งผลดีต่อการค้าและการขนส่งในอำเภอแม่สะเรียง

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ซึ่งเป็นป่าต้นน้ำโซน A ตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 จึงไม่สามารถปรับปรุงและก่อสร้างถนน ทำให้เส้นทางการคมนาคมจากอำเภอแม่สะเรียงไปยังจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินซึ่งมีระยะทาง 96 กิโลเมตร สภาพเป็นถนนลูกรัง ผิวทางจราจรขรุขระ เป็นหลุมลึก บางช่วงต้องผ่านป่าเขา ถนนหิน และลำห้วยต่างๆ มากถึงกว่า 48 แห่ง

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

ไทยและพม่ามีความร่วมมือเพื่อประสานประโยชน์ร่วมกันทางการค้าและการขนส่ง ภาครัฐมีนโยบายในการผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งพม่าก็ได้พัฒนาการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการค้าและการขนส่งที่อาจจะเพิ่มมากขึ้น หากจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นได้รับการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร นอกจากนี้พม่ายังได้พัฒนาเส้นทางการคมนาคมเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนชาวพม่าที่เดินทางมาค้าขายในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินด้วย อีกทั้งจังหวัดแม่ฮ่องสอนได้ดำเนินกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ด้านการค้าการลงทุนกับประเทศพม่าอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้เกิดความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันของทั้งสองประเทศ ทำให้การค้าขายเป็นไปด้วยความราบรื่น

แนวโน้มการค้าการขนส่งชายแดน

เนื่องจากสถานการณ์ด้านประเทศพม่าเริ่มมีความคลี่คลาย กอปรการดำเนินในด้านต่างๆ ของจังหวัดแม่ฮ่องสอน อาทิ การปรับปรุงเส้นทางจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น ทำให้การคมนาคมมีความสะดวกมากขึ้น รวมถึงการผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งส่งผลให้มูลค่าการค้าชายแดนในจังหวัดแม่ฮ่องสอนเพิ่มมากขึ้น

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ควรมีการปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมให้การคมนาคมความสะดวกขึ้น เป็นประโยชน์ทั้งแก่ผู้ประกอบการการค้าการขนส่งชายแดน รวมถึงประชาชนในพื้นที่ที่สัญจรไปมา และควรมีพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง อาทิ ไฟฟ้า ประปา การสื่อสาร ฯลฯ
2. ควรเร่งผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งจะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการค้าชายแดนจังหวัดแม่ฮ่องสอนให้มีมูลค่าเพิ่มขึ้นในอนาคต
3. ควรมีการปรับปรุงเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น จะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการค้า การคมนาคมของผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศ

วัน เดือน ปี	5 กันยายน 2557	เวลา	09.00–10.30 น.
สถานที่	ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ตำบลจองคำ อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณกฤษฎา ธีรวุฒิ	ตำแหน่ง	นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า จังหวัดแม่ฮ่องสอน		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

จุดผ่านแดนที่อยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น และสนามบินศุลกากรท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน การค้าและการขนส่งชายแดนในจังหวัดแม่ฮ่องสอน ส่วนใหญ่เป็นการค้าในระดับชาวบ้าน โดยการค้าที่ผ่านจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้งมีมูลค่ามากที่สุด คิดเป็นประมาณร้อยละ 60 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดของจุดผ่อนปรนที่กำกับดูแลโดยด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน สัดส่วนการค้าชายแดนที่ผ่านด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอนมีปริมาณการส่งออกประมาณร้อยละ 80 และนำเข้าร้อยละ 20

การขนส่งชายแดนของจุดผ่อนปรนทั้งหมดในแม่ฮ่องสอนมีทั้งทางบกและทางน้ำ โดยทางบก ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน และจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น สำหรับทางน้ำ ได้แก่ จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน และจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ เส้นทางที่มีการขนส่งทางบกมากที่สุดได้แก่ เส้นทางบ้านเสาหิน เนื่องจากห่างจากตัวอำเภอแม่สะเรียงน้อยที่สุด โดยเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางลู่รังตลอดเส้นทางบางช่วงมีความลาดชันมาก อีกทั้งต้องผ่านลำห้วย แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการขนส่งยังคงใช้เส้นทางดังกล่าว เพราะต้นทุนค่าขนส่งในพม่าที่ถูกกว่า เส้นทางการขนส่งทางน้ำ มีการขนส่งสินค้าไปตามแม่น้ำปายซึ่งร่องน้ำที่ตื้นมาก เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถวิ่งได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงมีนาคม-พฤษภาคมซึ่งเป็นฤดูแล้ง ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าต้องไปใช้เส้นทางอื่นแทน

จุดผ่อนปรนที่มีปริมาณการค้าการขนส่งมากที่สุด คือ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง คิดเป็น ร้อยละ 60 ของปริมาณการค้าทั้งหมด รองลงมา คือ จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน และจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอนปริมาณน้อย สินค้านำเข้า ได้แก่ ไบโตะปาหมันมวนคัลยาบุหรี เปลือกไม้ก้อ เทียนไข ถั่วลิสง ถั่วแปะหล่อ ผ้าทอน้ำมันงา โคะ-กระป้อมีชีวิต สำหรับการนำเข้าไม้ขึ้นอยู่กับการได้รับอนุญาตให้ทำไม้ในประเทศพม่าของเอกชน สินค้าส่งออก ได้แก่ เบียร์ น้ำมัน เสื้อผ้า รองเท้า เครื่องอุปโภคบริโภค ฯลฯ การแลกเปลี่ยนเงินตราส่วนใหญ่ไม่อิงตามอัตราของส่วนกลาง แต่จะเป็นการอิงตามกลุ่มผู้ที่ทำการค้าขายเป็นหลักโดยอาศัยความสนิทและคุ้นเคยกัน จึงทำให้จุดผ่อนปรนแต่ละจุดมีกลุ่มลูกค้าประจำ ไม่มีปัญหาการแย่งลูกค้ากัน นอกจากนี้พื้นที่ที่กล่าวมาข้างต้น ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอนยัง

รับผิดชอบช่องทางธรรมชาติ คือ ช่องทางบ้านปางวัว ที่อนุญาตให้มีการนำเข้าสินค้าได้เป็นครั้งคราวโดยผู้ประกอบการจะต้องทำเรื่องขออนุญาตเป็นกรณี เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับ การนำเข้าโคกระบือมีชีวิต และในบางปีมีสินค้าถ่ายลำจากประเทศจีนผ่านด่านศุลกากรแห่ง ได้แก่ น้ำมันพืช

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดน

จุดผ่อนปรน 3 แห่งที่อยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ส่วนใหญ่เป็นเขตปกครองของชนกลุ่มน้อย ในอดีตความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อยส่งผลกระทบต่อการค้าการขนส่งชายแดนในบริเวณนี้อย่างมาก แต่ปัจจุบันสถานการณ์ทางการเมืองในพม่าค่อนข้างสงบ หรือหากมีความวุ่นวายก็ไม่ส่งผลกระทบต่อการค้าการขนส่งชายแดนในบริเวณนี้มากนัก รัฐบาลพม่าไม่ได้เข้ามาแทรกแซงเท่าใดนัก

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

1. การยึดอำนาจของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2557 ที่ผ่านมานั้น มีผลทำให้การนำเข้า-ส่งออกถูกควบคุมโดยศูนย์สั่งการชายแดนฯ ซึ่งคำนึงถึงความมั่นคงของประเทศเป็นหลัก ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้า

2. ความไม่ชัดเจนในการดำเนินนโยบายของรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อย รวมถึงการตกลงร่วมกันระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อยบางกลุ่มยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน ส่งผลต่อความเชื่อมั่นในการค้าการขนส่งชายแดนในบริเวณดังกล่าว

แนวโน้มการค้าการขนส่งชายแดน

ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอนได้เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการยกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร และรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community: AEC) มีการเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเชื่อว่าจะช่วยเพิ่มมูลค่าของการค้าการขนส่งชายแดนในจังหวัดแม่ฮ่องสอนมากยิ่งขึ้น

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ควรเร่งดำเนินการเพื่อผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อประโยชน์ทางการค้าและการขนส่ง รวมถึงการเตรียมความพร้อมในการก้าวเข้าสู่ AEC ในปี 2558

วัน เดือน ปี	5 กันยายน 2557	เวลา	12.53–13.30 น.
สถานที่	จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง หมู่ที่ 4 ตำบลห้วยผา อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณพรเลิศ อินสว่าง	ตำแหน่ง	เจ้าพนักงานศุลกากร ชำนาญงาน
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง		

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างพม่ากับชนกลุ่มน้อยไม่ส่งผลกระทบต่อการค้าและการขนส่งในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้งมากนัก คงมีเพียงความเข้มงวดในการตรวจตราสินค้าโดยศูนย์สั่งการชายแดนฯ ซึ่งคำนึงถึงความมั่นคงของประเทศเป็นหลักเท่านั้น ซึ่งการควบคุมดังกล่าวไม่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งในบริเวณนี้

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

เส้นทางการคมนาคมในพื้นที่ประสบปัญหาดินถล่มในช่วงฤดูฝนเป็นอุปสรรคสำคัญในการขนส่งสินค้าและการสัญจรไปมาบริเวณจุดผ่อนปรน

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

ศูนย์สั่งการชายแดนฯ ทำการตรวจตราการนำเข้า-ส่งออกสินค้าบางอย่าง โดยคำนึงถึงความมั่นคงของประเทศเป็นหลัก นอกจากนี้แล้วองค์กรบริหารส่วนตำบลบ้านห้วยผึ้ง มีส่วนในการสนับสนุนการค้าและการขนส่งภายในบริเวณนี้ โดยการสร้างคลังพักสินค้าชั่วคราว เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการค้าการขนส่ง

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ควรมีการประชาสัมพันธ์กฎหมายและระเบียบพิธีการศุลกากรต่างๆ ให้ผู้ประกอบการและประชาชนทั่วไปทราบ เพื่อความรวดเร็วในการทำพิธีการศุลกากรและป้องกันการทำความผิดโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์

วัน เดือน ปี	9 กันยายน 2557	เวลา	09.30–12.30 น.
สถานที่	ด่านศุลกากรเชียงดาว หมู่ 4 ตำบลเชียงดาว อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณศิริพรรณ วิสุทธิพรผล	ตำแหน่ง	นายด่านศุลกากรเชียงดาว
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จังหวัดเชียงใหม่		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

ด่านศุลกากรเชียงดาว รับผิดชอบจุดผ่อนปรนการค้า 2 แห่ง ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอก และจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง นอกจากนี้มีจุดผ่านแดนชั่วคราวบ้านสันตน์ตู่ ซึ่งจะอนุญาตให้นำเข้า-ส่งออกโดยเป็นรายกรณี เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะทำการปิดทันที ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการไทยที่ได้รับสัมปทานในฝั่งพม่าให้ขนส่งสินค้าได้สะดวกยิ่งขึ้น สำหรับจุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอกมีเส้นทางคมนาคมที่ดีมาก จากตัวจังหวัดเชียงใหม่ถึงจุดผ่อนปรนเป็นถนนลาดยาง สภาพใช้การได้ดี ส่วนจุดผ่อนปรนช่องทางค้าหลักแต่ง ถนนจากตัวอำเภอเชียงดาวไปยังอำเภอเวียงแหงมีลักษณะลาดชันมาก มีโค้งหักศอกค่อนข้างมาก แต่สภาพถนนยังสามารถใช้การได้ดี แต่เป็นอุปสรรคในการขนส่งด้วยรถสิบล้อ ก่อนปิดจุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอก การค้าชายแดนมีมูลค่าสูงมาก การค้ามีลักษณะเป็นการค้าแบบเครือข่าย

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดน

สถานการณ์ความมั่นคงทางการเมืองตามแนวชายแดนไทย-พม่าในจังหวัดเชียงใหม่ส่งผลกระทบต่อการค้าการขนส่งผ่านจุดผ่อนปรนทั้ง 2 แห่ง จนเป็นสาเหตุที่ทำให้จุดผ่อนปรน 2 แห่งถูกระงับการเข้า-ออก กล่าวคือในวันที่ 25 มีนาคม 2545 ในระหว่างที่กองกำลังผาทำ การลาดตระเวนแนวชายแดนเพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ในวโรกาสที่เสด็จพระราชดำเนินมาปฏิบัติพระราชกรณียกิจ ณ โครงการหลวงบ้านแพกแซม ตำบลเปียงหลวง อำเภอเวียงแหง ได้เกิดการปะทะกับกองกำลังกะเหรี่ยงเชื้อสายว่า (United Wa State Army หรือ UWSA) บริเวณดอยไฟ ตำบลเปียงหลวง จังหวัดเชียงใหม่ ทำให้ทหารไทยเสียชีวิต 1 นาย และได้รับบาดเจ็บ 1 นาย กองกำลังผาเมืองจึงได้จัดกำลังเพื่อเข้าควบคุมสถานการณ์ กองทัพภาคที่ 3 และศูนย์สั่งการชายแดนไทย-พม่าได้สั่งให้ระงับการเข้า-ออกผ่านจุดผ่อนปรนทั้ง 2 ช่องทาง ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา จนกระทั่งในวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2550 จังหวัดเชียงใหม่ได้ประกาศยกเลิกการระงับการเข้า-ออก ตามมติของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน สภาพความมั่นคงแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2550 ลงวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2550 (ที่มา: *ด่านศุลกากรเชียงดาว, ข้อมูลทั่วไป*) นอกจากนี้ชายแดนไทย-พม่าในจังหวัดเชียงใหม่มีกลุ่มต่อต้านรัฐบาลพม่าที่เป็นชนกลุ่มน้อยซึ่งมีกองกำลังติดอาวุธที่ยังคงสู้รบกับรัฐบาลพม่า 3 กลุ่ม คือ สหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง (Karen National Union) พรรคกัวหน้า

แห่งชาติคิยะยา (Karenni National Progressive Party: KNPP) และกองทัพรัฐฉานหรือไทใหญ่ (Shan State Army: SSA) ทำให้พม่าหวาดระแวงว่าไทยจะทำให้การสนับสนุนชนกลุ่มน้อยเหล่านี้ในการต่อต้านรัฐบาลพม่าโดยใช้พื้นที่ในประเทศไทยในการเคลื่อนไหว รวมถึงช่องสูมกำลัง เป็นผลให้ปัจจุบันแม้ว่าทางการไทยประกาศเปิดจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก แต่ทางการพม่ายังไม่เปิดการค้าชายจึงมีเพียงฝั่งไทยเท่านั้น

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

ปัญหาหลักของจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก คือ ปัญหาความไม่สงบพม่า ซึ่งยังคงมีปัญหาค่าการสู้รบกับชนกลุ่มน้อย นอกจากนี้ยังมีปัญหาการสูญเสียผลประโยชน์ของผู้ประกอบการในจังหวัดใกล้เคียง หากก๊วผาวอกได้รับการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร เนื่องจากเป็นจุดที่อยู่ใกล้เมืองตองยี เมืองเอกของรัฐฉานซึ่งเป็นเมืองที่กำลังเติบโต เป็นให้ผู้ประกอบการหันมาขนส่งผ่านช่องทางนี้

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

จังหวัดเชียงใหม่ได้เสนอเรื่องการยกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอกไปยังกระทรวงมหาดไทย ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ (สมช.) ในปัจจุบันในการค้าชายผ่านช่องทางนี้ต้องขออนุญาตกองกำลังผาเมือง จึงสามารถทำพิธีศุลกากรที่ด่านศุลกากรเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ได้มอบหมายให้กองกำลังผาเมืองและอำเภอเชียงดาวนำประเด็นการยกเลิกการระงับการผ่านเข้า-ออกจุดผ่อนปรนก๊วผาวอก เข้าที่ประชุมระดับผู้นำท้องถิ่นไทย-พม่า (Township Border Committee: TBC) ในวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 แต่ยังไม่มีความคืบหน้า

ด้านปัญหาเสพติดไทยและพม่าได้ร่วมมือกับพม่าในการแก้ไขเป็นอย่างดี และไทยได้ให้การสนับสนุนโครงการพัฒนาเพื่อสร้างอาชีพและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในรัฐฉาน

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. การประสานความร่วมมือไปยังพม่าในการเปิดจุดผ่านแดน
2. ควรเร่งดำเนินการเพื่อผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอกเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อประโยชน์ทางการค้า การขนส่ง และการท่องเที่ยว

วัน เดือน ปี	23 กันยายน 2557	เวลา	13.30–14.45 น.
สถานที่	ด่านศุลกากรสังขละบุรี ตำบลหนองลู อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณบัณฑิต ตะเอ็กกา	ตำแหน่ง	หัวหน้าฝ่ายควบคุมทางศุลกากรสังขละบุรี
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์		

สภาพการค้าทั่วไป

ปัจจุบันฝั่งพม่ายังปิดจุดผ่านแดนด่านพระเจดีย์สามองค์ เนื่องจากเห็นว่าจุดผ่านแดนนี้ไม่ใช่จุดผ่านแดนถาวร แต่สำหรับฝั่งไทยคงเปิดจุดผ่านแดนตามปกติ การนำเข้า-ส่งออกต้องขออนุญาตเป็นคราวๆ ไป จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์มีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยประมาณ 1–2 ร้อยล้านบาทต่อเดือน สินค้าที่ส่งออกส่วนใหญ่เป็นเครื่องอุปโภคบริโภค ส่วนสินค้าขาเข้าส่วนใหญ่ (นอกจากก๊าซธรรมชาติ) เป็นแร่พลวง สินค้าที่ส่งออกจากด่านพรมแดนบ้านพระเจดีย์สามองค์ จะขนส่งผ่านหมู่บ้านพระยาตองซูไปยังเมืองตามบูไซกัส ประมาณ 70 กิโลเมตร ซึ่งเมืองดังกล่าวเป็นเมืองขนถ่ายสินค้าทั้งที่มาจากแม่สอด และบ้านพระเจดีย์สามองค์ โดยสินค้าจะกระจายไปสองเส้นทาง คือ เมืองเมะละแหม่ง และเมืองย่างกุ้ง โดยจากเมืองตามบูไซกัสไปเมะละแหม่งประมาณ 60 กิโลเมตร และไปย่างกุ้งประมาณ 200 กิโลเมตร สำหรับจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน ซึ่งอยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรสังขละบุรี ปัจจุบันมีมูลค่าการค้าลดลง สาเหตุมาจากการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมทวายชะลอตัว

การขนส่งชายแดน

เส้นทางการขนส่งฝั่งไทย ตั้งแต่อำเภอทองผาภูมิถึงอำเภอสังขละบุรีมีความคดเคี้ยว และสูงชันเป็นบางช่วง รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถวิ่งได้ โดยรถบรรทุกที่ใช้อยู่ปัจจุบันเป็นรถบรรทุกที่มีความยาวประมาณ 20 ฟุต เส้นทางฝั่งพม่ามีสภาพดีกว่าเส้นทางฝั่งแม่สอด เนื่องจากเป็นดินบดอัดอย่างดี รถสามารถวิ่งสวนทางกันได้ อีกทั้งเส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางราบ ต่างกับแม่สอดที่ต้องขึ้นเขาสูงชันและคดเคี้ยว การขนส่งทางฝั่งพม่าจากบ้านพญาตองซู ไปเมืองตามบูไซกัส ใช้รถขนาดเล็กถึงขนาดปานกลางในการขนส่งแล้วจึงไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่นั่น

จุดเด่นและอุปสรรค

จุดเด่นของจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ คือ อยู่ใกล้กับเมืองใหญ่ เช่น บ้านพญาตองซู เมืองตามบูไซกัส และเมืองเมะละแหม่ง ซึ่งเป็นเมืองที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ของประเทศพม่า อุปสรรคที่สำคัญของจุดผ่อนปรนแห่งนี้ คือ ปัญหาความเข้มงวดของหน่วยงานความมั่นคงฝั่งไทย กล่าวคือ ตลอดเส้นทางจากกาญจนบุรีมายังจุดผ่อนปรน มีหน่วยงานด้านความมั่นคงตั้งจุดตรวจหลายจุด ทำให้เสียเวลาในการขนส่งสินค้าส่งผลให้ผู้ประกอบการค้าส่วนหนึ่งเปลี่ยนไปขนส่งสินค้าที่จุดผ่านแดนอื่นซึ่งใช้เวลาน้อยกว่า

ปัญหาอีกประการหนึ่ง คือ การส่งออกสินค้าบางชนิดไปยังพม่าได้กำหนดด่านชายแดนในการนำเข้า-ส่งออกและต้องมีใบอนุญาต (License) ซึ่งเส้นทางฝั่งจากด่านบ้านพระเจดีย์สามองค์ เป็นเส้นทางที่ไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาลกลางพม่า เนื่องจากไม่ใช่จุดผ่านแดนถาวร จึงทำให้สินค้าไม่สามารถนำเข้า-ส่งออกได้ อีกทั้งยังมีปัญหาชนกลุ่มน้อยระหว่างทาง ต่างจากแม่สอดที่เส้นทางได้รับอนุญาต ทำให้หมดปัญหาเรื่องชนกลุ่มน้อย เพราะรัฐบาลกลางสามารถเจรจาตกลงชนกลุ่มน้อยได้แล้ว

ข้อเสนอแนะต่อการค้าชายแดน

1. ควบคุมความเข้มงวดเรื่อง ความมั่นคง ช่วยให้การขนส่งสินค้าใช้เวลาน้อยลง
2. ควบคุมปรับปรุงเส้นทางการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่

ข้อเสนอแนะอื่นๆ

1. ควบคุมก่อสร้างอาคารสำนักงานต่างๆ ที่ด่านบ้านพระเจดีย์ฯ
2. ควบคุมศึกษาเรื่องเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดน เนื่องจากแรงงานพม่ามีราคาถูก และมีคุณภาพ

วัน เดือน ปี	26 กันยายน 2557	เวลา	09.30-11.30 น.
สถานที่	ด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ เลขที่ 195 ถนนปิ่นอนุสรณ์ ตำบลเกาะหลัก อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสมชาย นิยมชาติ	ตำแหน่ง	นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า จังหวัดประจวบคีรีขันธ์		

สภาพการค้าชายแดน

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีช่องทางธรรมชาติที่ติดต่อกับพม่าทั้งหมด 33 ช่องทาง โดยด่านสิงขรเป็นช่องทางเดียวที่อนุญาตให้พาหนะผ่านได้ จุดผ่อนปรนด่านสิงขรอยู่ตรงข้ามกับบ้านมุดอง เมืองมะริด เขตตะนาวศรี อยู่ห่างจากชายแดนประมาณ 2 กิโลเมตร มีประชากรประมาณ 2,000 คน ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพประมง โดยสินค้าประมงแบ่งเป็น 2 รูปแบบ คือ สินค้าประมงคุณภาพดี ส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น ฮองกง และไต้หวัน ซึ่งใช้การขนส่งทางอากาศเป็นหลัก และสินค้าประมงคุณภาพทั่วไปจะขนส่งทางเรือมาที่จังหวัดระนองและขนส่งต่อไปยังจังหวัดสมุทรสาคร ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าไปเมืองมะริด นิยมใช้เส้นทาง การขนส่งทางน้ำที่จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง (เส้นทางเกาะสอง-มะริด) มากกว่า เนื่องจากเส้นทางจากด่านสิงขรไปถึงเมืองมะริด หลังจากตะนาวศรีถึงเมืองมะริดมีความยากลำบากและใช้เวลาในการเดินทางมากถึง 7 ชั่วโมง สินค้านำเข้า คือ โคกระบือมีชีวิต อาหารทะเล และเศษไม้ไผ่ สินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค เหล็ก ปูนซีเมนต์ (เพื่อใช้ในการก่อสร้างบ้านเรือนในฝั่งพม่า)

การขนส่งชายแดน

เส้นทางที่ใช้ขนส่งทางฝั่งพม่าเป็นเส้นทางที่ บริษัท อิตาเลียน ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เคยสร้างไว้เมื่อได้สัมปทานเหมืองแร่ในฝั่งพม่า เมื่อหมดสัมปทานก็ไม่มีมีการบำรุงรักษา จึงทรุดโทรมเป็นอย่างมาก

สภาพการเมืองตามแนวชายแดน

เนื่องจากชายแดนบริเวณนี้อยู่ในเขตปกครองของรัฐบาลพม่า จึงไม่มีปัญหาเรื่องชนกลุ่มน้อย อีกทั้งพม่าได้ประกาศให้บ้านมุดองเป็นจุดผ่านแดนถาวร ได้มีการก่อสร้างและจัดตั้งหน่วยงานราชการแล้ว รัฐบาลไทยเองก็มีนโยบายยกระดับให้จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวรเช่นกัน

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

1. การนำเข้า-ส่งออก รวมถึงการสัญจรของบุคคลและยานพาหนะอยู่ในความดูแลของหน่วยงานความมั่นคง ซึ่งมีอำนาจเหนือด่านศุลกากร ก่อนที่ศุลกากรจะอนุมัติสินค้าได้ต้องได้รับ

ความเห็นชอบจากหน่วยงานเหล่านี้ ซึ่งในบางครั้งเน้นมิติความมั่นคงมากจนเกินไปจนเป็นอุปสรรคต่อการค้าการขนส่งชายแดน

2. สาเหตุหนึ่งที่ทำให้จุดผ่อนปรนด่านสิงขรไม่สามารถยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ เนื่องจากปัญหาแนวสันปันน้ำ ซึ่งต้องกำหนดร่วมกันโดยกระทรวงการต่างประเทศของทั้งสองประเทศ ซึ่งในปัจจุบันยังไม่ได้ข้อยุติ

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ได้กำหนดให้การค้าชายแดนเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์จังหวัด นอกเหนือจากเกษตรกรรม โดยมีนโยบายผลักดันให้ยกระดับจุดผ่อนปรนด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวร นอกจากนี้ยังมีการประสานความร่วมมือกับพม่า ในการสถาปนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และเมืองมะริดเป็นเมืองพี่เมืองน้อง

แนวโน้มการค้าการขนส่งชายแดน

ชายแดนพม่าบริเวณด่านสิงขรอยู่ในความดูแลของรัฐบาลพม่า จึงไม่มีการเก็บค่าเบี่ย บ้ายรายทาง หรือ “ค่าก๊อก” ซึ่งหากเปรียบเทียบกับชายแดนบริเวณอื่น อาทิ ดาก กาญจนบุรี ที่อยู่ ในเขตปกครองของชนกลุ่มน้อย การนำเข้า-ส่งออก รวมถึงการขนส่งสินค้าต้องเสียค่าเบี่ยบ้ายราย ทางเป็นจำนวนมาก ซึ่งประเด็นนี้เป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยลดต้นทุนการค้าและการขนส่ง รวมถึงสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการค้าและการขนส่ง

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ควรยกระดับจุดผ่อนปรนด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งช่วยให้การนำเข้า-ส่งออก ทั้งหมดอยู่ในความควบคุมดูแลของด่านศุลกากร ส่วนการเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะอยู่ในความดูแลของตรวจคนเข้าเมือง

2. ควรมีการส่งเสริมให้มีการเรียนการสอนภาษาพม่าในหลักสูตรการศึกษา เพื่อรองรับ การขยายตัวทางการค้า อีกทั้งยังเป็นการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนใน พ.ศ. 2558

3. ควรทำความเข้าใจเรื่องข้อกำหนดแนวสันปันน้ำร่วมกับพม่าให้ได้ข้อยุติ เนื่องจาก ประเด็นดังกล่าวเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ไม่สามารถยกระดับจุดผ่อนปรนด่านสิงขรให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร

วัน เดือน ปี	4 สิงหาคม 2558	เวลา	13.00–14.30 น.
สถานที่	ด่านศุลกากรแม่สาย ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณผจญศักดิ์ ครองชนม์	ตำแหน่ง	หัวหน้าฝ่ายบริการศุลกากรที่ 1
เรื่อง	การค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		

สภาพการค้าชายแดน

ด่านศุลกากรแม่สายมีด่านพรมแดน 2 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 โดยมีข้อตกลงร่วมกันระหว่างไทยกับพม่าให้การนำเข้า-ส่งออกสินค้า เช่น น้ำมัน วัสดุก่อสร้าง หรือสินค้าอุปโภคที่ขนส่งโดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ 6–10 ล้อขึ้นไปขนส่งผ่านสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ส่วนสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 ใช้เพื่อการท่องเที่ยว และการสัญจรของบุคคล หรือสำหรับขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคที่มีปริมาณไม่มากนัก ซึ่งขนส่งโดยรถตู้โดยสาร

สำหรับจุดผ่อนปรนมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนในฝั่งพม่าเข้ามาเพื่อสินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งปัจจุบันลดน้อยลง จุดผ่อนปรนส่วนใหญ่จึงมีไว้เพื่อการเข้า-ออกของประชาชนเป็นหลัก หรือขนส่งสินค้าเป็นครั้งคราว เช่น จุดผ่อนปรนท่าบ้านปางห้าที่ใช้สำหรับส่งออก สุก และนำเข้า โคกระบือ

สินค้าที่ส่งออกไปพม่า หากผ่านสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 จะเก็บภาษีโดยท้องถิ่น ซึ่งยังไม่มียกเว้นที่มีมาตรฐานแน่นอน ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของเจ้าหน้าที่เป็นหลัก สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 เก็บภาษีโดยรัฐบาลพม่าซึ่งมีมาตรฐานกว่า

การชำระค่าสินค้าใช้ระบบ “โพยก๊วน” และใช้สกุลเงินไทยในการติดต่อกำชาย

สภาพการขนส่งชายแดน

ปัจจุบันรถบรรทุกของไทยสามารถเข้าไปได้แค่เมืองท่าซีเหล็ก สินค้าถูกเก็บไว้ในคลังสินค้าก่อนแล้วถึงจะกระจายไปยังเมืองเชียงตุงเป็นหลัก บางส่วนไปถึงเมืองตองยีแต่ไม่มากนัก เนื่องจากเส้นทางการขนส่งจากเชียงตุงไปยังตองยีมีความลำบากมาก

แนวโน้มการค้าการขนส่งชายแดน

การค้าชายแดนบริเวณแม่สายมีความคึกคักและมูลค่าการค้าสูงสุดในช่วงปี 2547–2548 ซึ่งอยู่ภายใต้รัฐบาลของพลเอกชินฉุน โดยรัฐบาลพม่าทำข้อตกลงกับกลุ่มว่าแดงอนุญาตให้พัฒนาเส้นทางเชียงตุง–เมืองลาหรือเส้นทาง R3B ไปยังชายแดนจีน และให้สิทธิในการเก็บค่าผ่านทางส่งผลให้ประเทศไทยมีการพัฒนาจุดผ่านแดนสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 เพื่อรองรับปริมาณการค้าที่มีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นทั้งจากพม่าและจีน แต่เมื่อพลเอกชินฉุนหมดอำนาจลง จากการปฏิวัติปี 2549 ส่งผลให้ปิดชายแดนเมืองลา และไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าผ่าน ปริมาณสินค้าด่านแม่สายจึงลดลงและทรงตัวจนถึงปัจจุบัน จะเพิ่มขึ้นบ้างในช่วงที่ด่านแม่สอดปิด ในปัจจุบัน

ประเทศพม่าและประเทศลาวได้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เมืองเชียงก๊กและเมืองเชียงลาบ ซึ่งห่างจากเมืองท่าขี้เหล็กเพียง 90 กิโลเมตร หากทั้งสองประเทศมีข้อตกลงให้รถประเทศที่สาม ได้แก่ ประเทศจีนสามารถวิ่งผ่านได้ จะทำให้การค้าชายแดนบริเวณนี้มีมูลค่าเพิ่มขึ้น

อุปสรรคการค้า

- เส้นทางการค้าขนส่งฝั่งพม่ามีความยากลำบาก
- ระบบการเงินยังไม่เป็นมาตรฐาน การค้ายังใช้เงินสดในการแลกเปลี่ยน ซึ่งต้องใช้ความเชื่อใจเป็นอย่างมาก
- มีการจำกัดสินค้านำเข้าบางประเภท

ข้อเสนอแนะ

รัฐบาลไทยควรมีส่วนช่วยในการพัฒนาเส้นทางระหว่างเมืองเชียงตุง-ตองยี เช่นเดียวกับช่วยก่อสร้างเส้นทางจากแม่สอดจนถึงเมืองกอกาเร็ก จะช่วยให้การค้าอำเภอแม่สายมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น

ภาคผนวก 7

ข้อมูลสัมภาษณ์หอการค้าจังหวัด



หอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน : หน้า 151



หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ : หน้า 153



หอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี : หน้า 155



หอการค้าจังหวัดระนอง : หน้า 157



หอการค้าจังหวัดเชียงราย : หน้า 159



วัน เดือน ปี	31 สิงหาคม 2557	เวลา	14.00–15.30 น.
สถานที่	ร้านกาแฟ Blank Ant Coffee ตำบลแม่สะเรียง อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณธนิต ไทยตรง	ตำแหน่ง	ประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน
เรื่อง	การค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า จังหวัดแม่ฮ่องสอน		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีจุดผ่อนปรนการค้า จำนวน 5 จุด ประกอบด้วย จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น อำเภอขุนยวม จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน อำเภอแม่สะเรียง และจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จุดผ่อนปรนทั้ง 5 จุดเป็นจุดผ่อนปรนเพื่อการค้า สินค้าที่ส่งออกสำคัญ ได้แก่ เบียร์ น้ำมันพืช รองเท้า และสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าที่นำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ โค-กระบือ มีชีวิต พืชผลเกษตร อาทิ งาม พริกแห้ง

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

ปัจจุบันตามแนวชายแดนแทบจะไม่มีปะทะกัน ที่มีเป็นเพียงส่วนน้อยที่การต่อรองผลประโยชน์กับชนกลุ่มน้อยยังไม่ลงตัว ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากพม่าให้ความสำคัญกับการร่วมมือทางเศรษฐกิจมากขึ้น มีการเปิดประเทศมากขึ้น ในส่วนของปัญหาเสพติดนั้นในปัจจุบันพบน้อยมาก เนื่องจากการปราบปรามอย่างเข้มงวดของรัฐบาลของทั้งสองประเทศ

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

ในการผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร จำเป็นต้องมีการพัฒนาเส้นทางเข้าสู่ห้วยต้นนุ่น (ถนนสายขุนยวม-ห้วยต้นนุ่น) แต่เนื่องจากถนนช่วงนี้อยู่ในพื้นที่ป่าไม้ในเขตอนุรักษ์ ซึ่งต้องนำเรื่องเข้า ครม. เพื่อพิจารณา จึงทำให้เกิดความล่าช้า ปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกลุ่มผู้ประกอบการค้าในจังหวัดแม่ฮ่องสอนได้ทำหนังสือขอให้คณะกรรมการความสงบแห่งชาติ (คสช.) นำเรื่องดังกล่าวขึ้นมาพิจารณาอีกครั้ง

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

รัฐบาลไทยและพม่าให้ความสำคัญกับการร่วมมือกันทางเศรษฐกิจ โดยทั้งไทยและพม่าเห็นชอบในยกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรห้วยต้นนุ่น (ยังไม่มีข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษร) ซึ่งแนวโน้มที่จะประสบความสำเร็จนั้นมีสูง เนื่องจากสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลปัจจุบัน (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา) นอกจากนี้ยังเคยมีการผลักดันเพื่อปรับปรุงเส้นทางขนส่งเข้าสู่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง ซึ่งโครงการดังกล่าวได้ถูกคัดค้าน

จากสำนักงานความมั่นคงแห่งชาติ โดยเกรงว่าจะเป็นเส้นทางในการขนส่งยาเสพติดจากพม่ามายังไทย แต่อย่างไรก็ตามถนนดังกล่าวก็สามารถสร้างจนแล้วเสร็จได้ในที่สุด

จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นถือเป็นจุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพมากที่สุดของจังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยอุตสาหกรรมที่จะได้ประโยชน์จากการเปิดจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ คือ อุตสาหกรรมในจังหวัดลำพูนและจังหวัดเชียงใหม่ การเปิดจุดผ่านแดนถาวรนี้จึงเป็นการขยายฐานการค้าส่งของสินค้ามายังจังหวัดแม่ฮ่องสอน

แนวโน้มการค้าการขนส่งชายแดน

เนื่องจากสถานการณ์ด้านประเทศพม่าเริ่มคลี่คลาย กอปรการดำเนินในด้านต่างๆ ของจังหวัดแม่ฮ่องสอน อาทิ การปรับปรุงเส้นทางจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น ทำให้การคมนาคมมีความสะดวกมากขึ้น รวมถึงการผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร ล้วนส่งผลให้มูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดแม่ฮ่องสอนเพิ่มมากขึ้น

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. รัฐบาลไทยควรให้ความสำคัญและผลักดันการยกระดับจุดผ่อนปรนให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรอย่างจริงจัง เนื่องจากปัญหาการนำเข้า-ส่งออกผ่านจุดผ่อนปรนมักจะประสบปัญหาเกี่ยวกับเรื่องกฎระเบียบการนำเข้า-ส่งออกสินค้าบางอย่างที่ไม่ตายตัว และไม่เป็นบรรทัดฐานเดียวกัน

2. การยกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวรจะส่งผลดีต่อการท่องเที่ยว ทั้งนี้เพราะจากจุดดังกล่าวเมื่อข้ามไปฝั่งพม่าประมาณ 200 กิโลเมตรจะเป็นชายหาดที่มีความสวยงามและเมื่อรวมระยะทางแล้วพบว่าภาคเหนือของไทยสามารถเดินทางไปชายหาดได้เร็วกว่าการเดินทางมายังชายหาดทางภาคตะวันออกและภาคใต้ของไทย นอกจากนี้ผู้ประกอบการสายการบินยังมีแนวคิดที่จะเปิดให้บริการเที่ยวบิน เนปีดอร์-ลอยก้อ-แม่ฮ่องสอน เพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

3. ควรมีการสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำสาละวินที่บ้านแม่สามแลบ เนื่องจากมีระยะทางห่างจากพม่าเพียง 40 กิโลเมตร ซึ่งจะเชื่อมโยงจากโครงการเจาะอุโมงค์ จากเชียงใหม่มาแม่ฮ่องสอน ที่มีระยะทางไม่ถึง 100 กิโลเมตร ซึ่งการสะพานดังกล่าวจะทำให้ประเทศไทยได้เปรียบอย่างมากในระบบโลจิสติกส์สู่ภาคตะวันตก

วัน เดือน ปี	10 กันยายน 2557	เวลา	14.00–15.30 น.
สถานที่	สำนักงานใหญ่ บริษัท ชัยพัฒนาขนส่งเชียงใหม่ จำกัด 107/2-3 หมู่ 4 ตำบลหนองป่าครั่ง อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสมชาย ทองคำคุณ	ตำแหน่ง	รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่ กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ชัยพัฒนา ขนส่งเชียงใหม่ จำกัด
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า จังหวัดเชียงใหม่		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

จุดผ่อนปรนการค้าทั้งสองแห่งของจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอก และจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง ถูกระงับการเข้า-ออก เนื่องจากปัญหาความมั่นคง ส่งผลให้ผู้ประกอบการค้าต้องไปส่งสินค้าผ่านชายแดนที่แม่สลาย ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าอยู่ที่ประมาณกิโลเมตรละ 30 บาท ในแผนยุทธศาสตร์ของจังหวัดเชียงใหม่มีแผนในการผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอกเป็นจุดผ่านแดนถาวร เส้นทางเข้าถึงจุดผ่อนปรนทั้งสองมีความสะดวกสบายและสามารถใช้งานได้ดี โดยเฉพาะจุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอก ซึ่งหากมีการเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่กัวผาวอก ควรมีการปรับปรุงระบบการขนส่งทางราง เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่มีระบบรางเข้าถึง สามารถขนส่งสินค้าจากภาคกลางซึ่งเป็นที่ตั้งของนิคมสำคัญต่างๆ ได้ในต้นทุนต่ำ แต่เนื่องจากยังไม่มีการพัฒนากระบวนขนส่งทางรางอย่างเป็นรูปธรรม จึงทำให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น สินค้ามาไม่ตรงเวลา สินค้าเกิดความชำรุดเสียหาย ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังคงใช้รถบรรทุกในการขนส่งสินค้า แม้จะต้นทุนที่สูงกว่าและขนได้ปริมาณที่น้อยกว่า

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

สถานการณ์ทางการเมืองภายในพม่ามีแนวโน้มสงบลง เนื่องจากรัฐบาลพม่าได้มีการเจรจากับชนกลุ่มน้อยในหลายพื้นที่ อย่างไรก็ตามการปิดจุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอกและช่องทางหลักแต่งทำให้ผู้ประกอบการในจังหวัดเชียงใหม่สูญเสียผลประโยชน์อย่างมากยังมีปัญหาการสูญเสียประโยชน์ผลประโยชน์ของผู้ประกอบการบางส่วน

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

1. เส้นทางคมนาคมในบริเวณจุดผ่อนปรนบางช่วงยังมีความไม่สะดวก
2. ปัญหาความมั่นคงและปัญหาอาชญากรรม ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

จังหวัดเชียงใหม่มีนโยบายในการยกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาออกให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร รวมถึงการเปิดจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดเชียงใหม่ และการค้าชายแดนไทย-พม่าให้มากขึ้น โดยจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาออกเป็นจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพสูง มีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง กล่าวคือ ห่างจากเมืองตองยีเมืองเอกราชจันเพียง 150 กิโลเมตร นับเป็นเส้นทางคมนาคมที่สั้นและสะดวกที่สุด สามารถเชื่อมโยงการค้าสู่เมืองมัณฑะเลย์ หรือส่งออกไปด่านทามู สู่ประเทศอินเดียและบังกลาเทศ ซึ่งอาจมีผู้ประกอบการบางส่วนย้ายมาใช้เส้นทางดังกล่าวในการทำการค้าและขนส่งสินค้า

แนวโน้มการค้าการขนส่งชายแดน

ปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่ มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูง โดยเฉพาะเรื่องการท่องเที่ยว ดังนั้นหากมีจุดผ่านแดนถาวรเกิดขึ้น เท่ากับว่าเป็นการเปิดเส้นทางการท่องเที่ยวใหม่ ที่เชื่อมเชียงใหม่กับแหล่งท่องเที่ยวของประเทศพม่า และประเทศจีนตอนใต้ โดยเฉพาะจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาออก ที่สามารถเดินทางสะดวกจากตัวเมืองเชียงใหม่ และใกล้กับเมืองท่องเที่ยวของพม่า เช่น ลอยก้อ เนปิดอร์ เป็นต้น อันจะส่งผลให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยว รวมทั้งยังส่งผลให้มูลค่าการค้าการขนส่งเพิ่มมากยิ่งขึ้น

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ควรพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการค้าการขนส่ง นอกจากนี้ควรมีการพัฒนารูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการค้าและการขนส่ง
2. รัฐบาลควรกำหนดนโยบายการพัฒนาประเทศให้มีความชัดเจน โดยมองผลประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติเป็นสำคัญ

วัน เดือน ปี	24 กันยายน 2557	เวลา	10.00–12.00 น.
สถานที่	หอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี อาคารองค์การบริหารส่วนจังหวัด อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณปัญญา วุฒิประจักษ์	ตำแหน่ง	รองประธานหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า จังหวัดกาญจนบุรี		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

ในปัจจุบันแม้ว่าพม่าจะปิดช่องทางด่านพระเจดีย์สามองค์ แต่ก็อนุญาตให้ประชาชนของทั้งสองประเทศทำการค้าระหว่างกันได้ทุกวันในเวลา 06.00–07.00 น. ส่วนของจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน แม้ว่าจะเปิดให้ประชาชนของทั้งสองประเทศสามารถทำการค้าและการขนส่ง แต่ทางการพม่าไม่อนุญาตให้รถของฝ่ายไทยผ่านเข้าไปยังเขตพม่า ในปัจจุบันหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องได้พยายามทำความเข้าใจกับพม่าเกี่ยวกับปัญหาดังกล่าว เพื่อให้รถของไทยสามารถเข้าไปยังเขตพม่าถึงเมืองทวาย และรถของพม่าสามารถเข้ามายังไทยได้ถึงพื้นที่อำเภอเมืองกาญจนบุรี

เส้นทางการค้าบริเวณด่านพระเจดีย์สามองค์-พญาตองซู เป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญ โดยคาดว่าจะการก่อสร้างเส้นทางจากเมืองพญาตองซูไปยังเมืองตาดูไซย์ของพม่าจะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2558 ซึ่งอาจจะมีการเปิดจุดผ่านแดนแห่งใหม่ ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับด่านพระเจดีย์สามองค์ มีพื้นที่ประมาณ 6,000 ไร่ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาเขตแดนระหว่างไทยกับพม่า ซึ่งขณะนี้ยังไม่ได้ข้อยุติ

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

บริเวณฝั่งตรงข้ามจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ และชายแดนพม่าบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อนอยู่ในปกครองของสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง (Karen National Union หรือ KNU) ซึ่งการลงทุนภายในพื้นที่ดังกล่าวต้องขออนุญาตจากรัฐบาลพม่าและสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง โดยที่สหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยงได้รับผลประโยชน์ในรูปแบบของค่าสัมปทาน ส่วนรัฐบาลพม่าจะได้รับผลประโยชน์ในรูปแบบของภาษี ในปัจจุบันทั้งสองฝ่ายมีการเจรจาข้อตกลงหยุดยิงเรียบร้อยแล้ว ซึ่งกลุ่มผู้ประกอบการค้าในจังหวัดกาญจนบุรีเชื่อว่าในระยะเวลา 1–2 ปีนี้ จะไม่มีปัญหาความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลพม่าและสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยงในบริเวณชายแดนจังหวัดกาญจนบุรี อย่างไรก็ตามการยังไม่ได้ข้อสรุปการปักปันเขตแดนไทย-พม่าที่ชัดเจน ส่งผลให้ต้องกันพื้นที่และควบคุมการพัฒนาในบริเวณจุดผ่านแดนด่านพระเจดีย์สามองค์ไม่ให้เกิดกระทบต่อการปักปันเขตแดนในอนาคต

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

1. มีการเรียกเก็บค่าก๊อ (ค่าผ่านทาง, ส่วย) ในฝั่งพม่า ซึ่งทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง โดยประเด็นดังกล่าวเป็นปัญหาภายในของประเทศพม่าแต่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการค้าการขนส่งของประเทศไทย

2. ปัญหาความขัดแย้งภายในพม่าส่งผลต่อการค้าการขนส่งบริเวณจุดผ่านแดนเป็นอย่างมาก กล่าวคือในปี พ.ศ. 2550 รัฐบาลพม่าประกาศปิดจุดผ่านแดนด้านพระเจดีย์สามองค์ เนื่องจากตำรวจตระเวนชายแดนไทย 2 นาย ถูกทางการพม่าจับตัวไป เพราะเข้าไปเกี่ยวข้องกับ ความขัดแย้งภายในของพม่าโดยไม่ได้ตั้งใจ นำไปสู่การปิดด่านในเวลาต่อมา ส่งผลให้การค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่าบริเวณนี้ซบเซาลงอย่างมาก แม้ว่ารัฐบาลพม่าจะอนุโลมให้ทำการค้าการขนส่งได้ในช่วงเวลา 06.00-07.00 น. ของทุกวัน แต่ระยะเวลาดังกล่าวยังไม่เพียงพอในการทำการค้าการขนส่ง

3. การที่จุดผ่านแดนเจดีย์สามองค์มีสถานะเป็นจุดผ่อนปรนและจุดผ่านแดนชั่วคราว ซึ่งหน่วยงานความมั่นคงมีอำนาจสูงสุดในการเข้า-ออกของบุคคล ยานพาหนะ และสินค้า ทำให้การนำเข้า-ส่งออกสินค้าต้องเสียเวลาในการตรวจตราสินค้าจากหน่วยงานดังกล่าว สำหรับช่องทางการค้าบ้านพุน้ำร้อน แม้ว่าจะมีสถานะเป็นจุดผ่านแดนถาวรแล้ว แต่อาคารสถานที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ในปัจจุบันใช้สำนักงานชั่วคราว ซึ่งอยู่ด้านหลังของสำนักงานหน่วยงานความมั่นคง การนำเข้า-ส่งออกสินค้าต้องผ่านขั้นตอนการตรวจตราจากหน่วยงานความมั่นคงเช่นเดียวกัน

แนวโหม้การค้าการขนส่งชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

หากมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในอนาคตจะส่งผลให้สามารถขยายการค้าและการลงทุน เพิ่มมูลค่าการค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่าในจังหวัดกาญจนบุรี มีการเชื่อมโยงการผลิตกับแรงงานพม่า รวมถึงการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ตามแนวชายแดน จะส่งผลให้จังหวัดกาญจนบุรีสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันตกในอนาคต

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ควรมีการเจรจาการนำเข้า-ส่งออกสินค้าอย่างเป็นทางการกับพม่า เพื่อให้ผู้ประกอบการค้าชาวไทยสามารถเดินทางเข้าไปในประเทศพม่าได้ถึงเมืองทวาย และให้ผู้ประกอบการค้าชาวพม่าสามารถเดินทางเข้ามายังประเทศไทยได้ถึงอำเภอเมืองกาญจนบุรี

2. ควรเร่งผลักดันจุดผ่อนปรนชั่วคราวด้านพระเจดีย์สามองค์เป็นจุดผ่านแดนถาวร และย้ายมายังบริเวณพื้นที่ 6,000 ไร่ เนื่องจากพื้นที่จุดผ่อนปรนด้านพระเจดีย์สามองค์ในปัจจุบันมีปัญหาเรื่องเส้นแบ่งเขตแดนซึ่งยังตกลงกับพม่าไม่ได้ข้อยุติ

วัน เดือน ปี	5 พฤษภาคม 2558	เวลา	9.00-11.00 น.
สถานที่	โรงแรม Le Ranong Bristol Hotel ถนนท่าเมือง อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสุดาพร ยอดพิณี คุณยงยศ อนันต์ธนา คุณจิรวัดน์ ต้นสุขเมธ คุณธีระพล ชลิตราพงศ์	ตำแหน่ง	ประธานหอการค้าจังหวัดระนอง กรรมการ ด้านการขนส่งชายแดน กรรมการหอการค้า กรรมการหอการค้า
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนอง		

สภาพการค้าชายแดนในปัจจุบัน

การค้าชายแดนจังหวัดระนองใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก โดยมูลค่าการค้ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งปูนซีเมนต์ที่มีการส่งออกเป็นจำนวนมากตามความต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศพม่า โดยเส้นทางการขนส่งได้แก่ ระนอง-มะริด-ทวาย-ย่างกุ้ง-ปะฉิณ-ซิตเวย์-ยะไซ โดยหากเป็นสินค้าบริโภคมักจะส่งถึงแค่เมืองย่างกุ้งเพราะเป็นแหล่งกระจายสินค้าใหญ่สุดของพม่า ส่วนปูนซีเมนต์นั้นจะสามารถส่งไปไกลถึงเมืองยะไซได้ในแต่ละเดือนมีการส่งออกปูนซีเมนต์มากถึง 7-8 หมื่นตัน

สำหรับรูปแบบการค้าระดับชาวบ้านมักจะเป็นการค้ากับเมืองฝั่งตรงข้ามนั่นคือ เมืองเกาะสอง เขตตะนาวศรี ซึ่งปัจจุบันทางฝั่งไทยได้อนุญาตให้เรือพม่าเข้ามาจอดเทียบได้ในฝั่งไทย จึงทำให้การค้าระดับชาวบ้านมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ยังมีสินค้าที่ส่งออกไปยังแท่นขุดเจาะกลางทะเลที่อ่าวมะละเกาะ โดยส่งออกที่ทำเรือระนองของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การค้าชายแดนมีลักษณะเปลี่ยนไป เนื่องจากผู้ประกอบการในพม่าหันไปติดต่อค้าขายกับบริษัทผู้ผลิตโดยตรง ผู้ประกอบการค้าชายแดนจังหวัดระนองซึ่งเป็นผู้ที่อยู่ปลายน้ำของอุตสาหกรรมจึงถูกลดบทบาทลง จากผู้ขายกลายเป็นนายหน้าในการติดต่อค้าขาย ผู้ประกอบการค้าที่ยังคงค้าขายได้อยู่ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์อย่างเหนียวแน่นกับทางผู้ประกอบการค้าในฝั่งพม่า

การขนส่งชายแดน

ด้วยจุดผ่านแดนถาวรจังหวัดระนองอยู่ห่างจากแหล่งกระจายสินค้าซึ่งอยู่ในบริเวณกรุงเทพและปริมณฑลมาก การขนส่งต้องอาศัยทางถนน คือ ทางหลวงหมายเลข 4 เป็นหลัก จึงทำให้ต้นทุนค่าขนส่งค่อนข้างสูง แต่อย่างไรก็ตามจุดผ่านแดนถาวรมีข้อได้เปรียบในเรื่องการขนส่งทางเรือซึ่งสามารถขนส่งได้ในครั้งละมากๆ ซึ่งมีค่าขนส่งค่อนข้างต่ำ

เรือที่ใช้ขนส่งส่วนใหญ่จะเป็นเรือสินค้าเทกอง (Bulk) มักจะไปจอดเทียบท่าที่ทำเรือของเอกชนบริเวณเขานางหงส์ ในอำเภอเมือง แต่หากเป็นเรือขนถ่ายสินค้าอุปโภคบริโภคขนาดเล็กที่

ขนส่งสินค้าไปยังเมืองที่อยู่ใกล้ๆ เช่น เมืองมะริด หรือเมืองทวาย และเรือประมงจับปลา มักจะมาจอดเทียบท่าทำเรือสะพานปลาเป็นหลัก นอกจากนี้การค้าชายแดนพม่ายังมีเรือขนส่งสินค้าประเทศคู่สินค้า โดยขนส่งที่ทำเรือระนอง ประมาณอาทิตย์ละประมาณ 70-80 ตู้ ซึ่งเรือหนึ่งลำสามารถบรรทุกได้ประมาณ 300 ตู้ สินค้าตู้ทั้งหมดจะไปขึ้นที่เมืองย่างกุ้ง จัดการบริหารงานโดยบริษัท NCL

สถานการณ์การเมือง

การเมืองค่อนข้างสงบเนื่องจากพื้นที่เมืองเกาะสอง เขตตะนาวศรี เป็นเขตการปกครองของพม่า ไม่ใช่พื้นที่ของชนกลุ่มน้อย และในช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมากการเมืองภายในพม่ามีการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้การเมืองบริเวณเกาะสองดีขึ้นตามไปด้วย

ปัญหาและข้อเสนอแนะ

1. ระบบการเงินของพม่ายังไม่เป็นมาตรฐานสากล ทำให้ไม่สามารถชำระค่าสินค้าด้วยระบบ LC การจ่ายเงินต้องใช้ระบบ “โปยกั๊ว” ซึ่งเป็นระบบที่ต้องใช้ความไว้นือเชื่อใจเป็นอย่างมาก ทำให้ผู้ประกอบการค้าหน้าใหม่เข้ามาค้าขายในระบบการค้าชายแดนยากมาก

2. อัตราแลกเปลี่ยนพม่ายังไม่มีระบบที่ชัดเจน ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน อัตราแลกเปลี่ยนมักจะขึ้นลงโดยไม่มีเหตุผล จึงทำให้ผู้ประกอบการค้าชายแดนมีความเสี่ยงต่อการค้าเป็นอย่างมาก

3. โครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากการขนส่งในจังหวัดระนองมีข้อเสียตรงการขนส่งทางบกซึ่งมีต้นทุนที่ค่อนข้างสูง ดังนั้นหากมีการลดต้นทุนค่าขนส่งทางบก เช่น การตัดถนนใหม่ จากอำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มายังระนองโดยตรง หรือการปรับปรุงถนนจากอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพรมายังอำเภอเมืองระนอง จะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งเป็นอย่างมาก

วัน เดือน ปี	6 สิงหาคม 2558	เวลา	12.00–13.00 น.
สถานที่	หอการค้าอำเภอแม่สาย (โรงแรมแม่โขง เดลต้า บูติก) ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณผกายมาศ เวียร์รา	ตำแหน่ง	รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย ฝ่ายการค้าชายแดนอำเภอแม่สาย
เรื่อง	การค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		

สภาพการค้าชายแดน

การค้าชายแดนยังคงใช้เงินสดเป็นหลัก ปัจจุบันมีสถาบันการเงินให้บริการแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างเงินบาทกับเงินจ๊าต โดยอ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยนที่เมืองย่างกุ้ง ซึ่งประกาศในช่วงตอนปลายของวันทำการ ทำให้สินค้าที่ซื้อขายแล้วยังไม่สามารถขนส่งไปได้จนกว่าจะมีการชำระเงินเรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การจราจรข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 ติดขัด สินค้าที่นำเข้าไปยังพม่าผ่านสะพานข้ามแม่สายที่ 1 ต้องเสียภาษีท้องถิ่นร้อยละ 3 เมื่อขนส่งเข้าไปถึงเมืองหมากยางจะต้องเสียภาษีอีกครั้งหนึ่ง ขึ้นอยู่กับพิกัดประเภทสินค้า

สภาพการขนส่งชายแดน

การขนส่งมีทั้งรถบรรทุกขนาดใหญ่โดยขนส่งผ่านสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 และรถบรรทุกขนาดเล็ก เช่น รถตู้ รถสกายแล็บ (ซึ่งมีอยู่ประมาณ 400 คัน) ขนส่งผ่านสะพานแม่น้ำสายแห่งที่ 1 เมื่อเสียภาษีแล้วสินค้าจะถูกนำไปเก็บรักษาที่โกดังในเมืองท่าขี้เหล็กซึ่งส่วนใหญ่เป็นห้องแถวขนาดเล็ก หลังจากนั้นจึงจะกระจายไปตามเมืองต่างๆ เช่น เชียงตุง เชียงราบ ตองยี เมืองสาต

เส้นทางการขนส่งที่สำคัญ คือ ท่าขี้เหล็กไปยังท่าเตือซึ่งเป็นทางแยก ทางขวาไปเมืองเชียงราบ ทางซ้ายไปเมืองเชียงตุง จากเชียงตุงสามารถขนส่งไปยังตองยี เส้นทางจากท่าขี้เหล็กถึงเชียงตุงสามารถใช้งานได้ดี แต่จากเชียงตุงไปตองยีเส้นทางลำบากเนื่องจากตัดผ่านภูเขาสูง บางช่วงเป็นลูกรัง จึงใช้เวลานานมากในการขนส่ง โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูงเพื่อให้สินค้านี้มีต้นทุนต่ำพอค้าจึงมักแจ้งราคาและคุณภาพสินค้าต่ำกว่าความเป็นจริง เพื่อเสียภาษีในอัตราที่ต่ำเพื่อชดเชยกับค่าขนส่งที่สูง นอกจากนี้ยังมีเส้นทางอื่นๆ ที่อยู่ในเขตอิทธิพลของชนกลุ่มน้อยซึ่งใช้ขนส่งสินค้าในกรณีเร่งด่วน

ในกรณีสินค้านี้มีความต้องการเร่งด่วนและมีมูลค่าสูงนิยมขนส่งทางอากาศจากกรุงเทพฯ ๗ มายัง เชียงราย และขนส่งทางถนนไปยังชายแดนแม่สายต่อไปยังท่าขี้เหล็ก จากนั้นขนส่งโดยเครื่องบินไปยังเมืองปลายทาง ซึ่งสะดวกเนื่องจากท่าขี้เหล็กมีสายการบินไปยังเมืองสำคัญต่าง ๆ ในพม่าถึง 8 สายการบินนี้สามารถลดขั้นตอนทางศุลกากร ทำให้ใช้เวลาขนส่งน้อยกว่าผ่านเมืองย่างกุ้ง

ปัญหาและอุปสรรค

1. แม้ว่าปัจจุบันธนาคารแห่งประเทศไทยจะอนุญาตบุคคลสามารถนำเงินไทยติดตัวเข้า-ออกชายแดน จากเดิมครั้งละไม่เกิน 5 แสนบาทเป็นครั้งละไม่เกิน 2 ล้าน ในกรณีที่มีเงินไม่เกิน 5 แสนสามารถแจ้งที่ด่านพรมแดนได้ แต่เนื่องจากการจ่ายเงินในการค้าชายแดนใช้ระบบเงินสด (โปยกั๊ว) ทำให้มีเงินสะสมอยู่ในอำเภอแม่สายเป็นจำนวนมหาศาล จึงเป็นที่พึงเล็งของหน่วยงานต่างๆ เช่น ปปช. ปปง. และหน่วยงานความมั่นคง
2. ระบบการเงินในพม่ายังไม่เป็นมาตรฐาน การค้ายังใช้เงินสดในการแลกเปลี่ยน ซึ่งต้องใช้ความเชื่อใจเป็นอย่างมาก
3. เส้นทางการค้าขนส่งฝิ่นพม่ามีความยากลำบาก ทำให้สินค้าไทยมีต้นทุนค่าขนส่งค่อนข้างสูง จึงเป็นอุปสรรคในการแข่งขันกับสินค้าจีนที่มาจากชายแดนเมืองรุยลี่ซึ่งมีราคาถูกกว่า
4. การจำกัดสินค้านำเข้าบางประเภท

แนวโน้มการค้าชายแดนการขนส่งชายแดน

การค้าชายแดนบริเวณแม่สายมีความคึกคักและมูลค่าการค้าสูงสุดในช่วงปี 2547-2548 ซึ่งอยู่ภายใต้รัฐบาลของพลเอกชินยุ่น โดยได้ทำข้อตกลงกับกลุ่มว่าแดงอนุญาตให้เส้นทางจากเชียงตุงไปเมืองลา หรือเส้นทาง R3B ไปยังชายแดนจีน และให้สิทธิแก่กลุ่มว่าแดงในการเก็บค่าผ่านทาง ส่งผลให้ประเทศไทยมีการพัฒนาด่านพรมแดนสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 เพื่อรองรับปริมาณการค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทั้งจากพม่าและจีน แต่เมื่อพลเอกชินยุ่นหมดอำนาจลง จากการปฏิวัติ พ.ศ. 2549 ส่งผลให้มีการปิดชายแดนเมืองลา และไม่อนุญาตให้รถบรรทุกวิ่งเพื่อขนส่งสินค้า ปริมาณสินค้าของแม่สายจึงลดลงและทรงตัวจนถึงปัจจุบัน จะเพิ่มขึ้นบ้างในช่วงที่ด่านแม่สอดปิด อย่างไรก็ตามปัจจุบันลาวและพม่าได้ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เมืองเชียงกและเมืองเชียงลาบ ซึ่งห่างจากเมืองท่าซีเหล็กเพียง 90 กิโลเมตร หากทั้งสองประเทศมีข้อตกลงให้รถประเทศที่สาม ได้แก่ ประเทศจีนสามารถวิ่งผ่านได้ จะทำให้การค้าชายแดนที่แม่สายมีมูลค่าเพิ่มขึ้น

ข้อเสนอแนะ

รัฐบาลไทยควรช่วยพัฒนาเส้นทางระหว่างเมืองเชียงตุง-ตองยี เช่นเดียวกับแม่สอด ที่เข้าไปก่อสร้างเส้นทางจากแม่สอดจนถึงเมืองกอกาเร็ก รัฐกะเหรี่ยง จะช่วยให้การค้าชายแดนที่ผ่านแม่สายมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น



องค์การบริหารส่วนตำบลเสาคหิน : หน้า 163



ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านแม่สามแลบ : หน้า 165



องค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ : หน้า 166



สภาตำบลแม่สามแลบ : หน้า 168



องค์การบริหารส่วนตำบลแม่เงา : หน้า 169



องค์การบริหารส่วนตำบลเปียงหลวง : หน้า 171

ภาคผนวก 8

ข้อมูลสัมภาษณ์องค์กรท้องถิ่น



องค์การบริหารส่วนตำบลคลองวาฬ : หน้า 174



ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านตำบลสิงขร : หน้า 176



อำเภอแม่สาย : หน้า 177



เทศบาลแม่สาย : หน้า 179



องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะทราย : หน้า 180



ภาคผนวก 8

ข้อมูลสัมภาษณ์องค์กรท้องถิ่น

วัน เดือน ปี	2 กันยายน 2557	เวลา	16.00–17.00 น.
สถานที่	ศูนย์ประสานงานองค์การบริหารส่วนตำบลเสาหิน ตำบลแม่สะเรียง อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณอินศวรร พิทักษ์	ตำแหน่ง	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเสาหิน
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า บริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน เป็นจุดผ่อนปรนที่มีระยะทางไกลที่สุดจากอำเภอแม่สะเรียงไปยังเมืองเนปิดอร์ในประเทศพม่า เมื่อเทียบกับจุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น ปัจจุบันสินค้าออกได้แก่ เครื่องดื่มชูกำลัง เบียร์ และอาหารแห้ง สินค้าส่วนใหญ่ส่งไปเมืองลอยก่อ เมืองเอกของรัฐคะยา สำหรับสินค้าเข้า มักจะเป็นพริกแห้ง งา เป็นหลัก รถที่ขนส่งส่วนใหญ่เป็นรถสิบล้อ ซึ่งจะมาพร้อมๆ กัน ครั้งละ 8–10 คัน โดยสินค้าจะเก็บรักษาไว้ที่คลังสินค้าบริเวณสันเขตชายแดน เพื่อรอส่งมอบให้แก่ผู้รับเหมาจากพม่าเพื่อขนส่งเข้าไปพม่า

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

ในช่วงก่อนปี 2548 สภาพการค้าและการขนส่งที่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหินมีความคึกคักมากกว่าในปัจจุบัน แต่เนื่องจากเหตุการณ์ทางการเมืองภายในพม่าในช่วงเวลานั้น ทำให้การค้าและการลงทุนในบริเวณจุดผ่อนปรนบ้านเสาหินซบเซาลง อย่างไรก็ตามในปัจจุบันรัฐบาลพม่าและกลุ่มแนวร่วมปลดปล่อยประชาชนแห่งชาติคะยา/กะเหรี่ยงดาวแดง (The Karenni Nationalities People Liberation Front : KNPLF) ได้มีการทำความตกลงผลประโยชน์ร่วมกันเป็นที่เรียบร้อย

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

1. เส้นทางคมนาคมจากจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหินไปยัง อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน รวมระยะทาง 96 กิโลเมตร เป็นเส้นทางคมนาคมที่ลำบากมาก เนื่องจากพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า จึงไม่สามารถปรับปรุงเส้นทางคมนาคมได้ตาม พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484

2. งบประมาณในการพัฒนาไม่เพียงพอ

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

องค์การบริหารส่วนตำบลเสาหินมีส่วนสำคัญในการผลักดันและส่งเสริมให้เกิดการค้าและการลงทุนในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน โดยมีการพัฒนาบริเวณจุดผ่อนปรนให้เป็นตลาดขนาดย่อม เพื่อกระตุ้นให้เกิดการค้ามากยิ่งขึ้น (การเดินทางจากฝั่งพม่ามายังบริเวณจุดผ่อนปรนค่อนข้างสะดวก) แต่อย่างไรก็ตามในช่วงปี พ.ศ. 2551–2553 การค้าและการขนส่งบริเวณจุด

ผ่อนปรนได้ชะงักลง เนื่องจากจังหวัดส่งเสริมการค้าในบริเวณอื่นๆ อาทิ การส่งเสริมและผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร ทำให้ผู้ประกอบการบางส่วนเปลี่ยนไปทำการค้าและการขนส่งในบริเวณดังกล่าวแทน

แนวโน้มการค้าการขนส่งชายแดน

เนื่องจากสถานการณ์ด้านประเทศพม่าเริ่มมีความคลี่คลาย กอปรการดำเนินในด้านต่างๆ ของจังหวัดแม่ฮ่องสอน อาทิ การปรับปรุงเส้นทางจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น ทำให้การคมนาคมสะดวกมากขึ้น รวมถึงการผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร อาจส่งผลทำให้มูลค่าการค้าชายแดนในจังหวัดแม่ฮ่องสอนเพิ่มมากขึ้น

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ส่วนกลางควรมีนโยบายการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน ไฟฟ้า และการสื่อสาร) เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีให้กับประชาชนในพื้นที่ รวมถึงเป็นการอำนวยความสะดวกการเพื่อเพิ่มศักยภาพทางการค้าและการลงทุนในบริเวณดังกล่าว

2. ควรมีการพัฒนาจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร เนื่องจากจุดผ่อนปรนบ้านเสาทินเป็นบริเวณที่อยู่ใกล้ชายแดนไทย-พม่ามากที่สุด โดยมีระยะทางเพียง 96 กิโลเมตร จากอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน และพม่าได้พัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อรองรับการค้าและการขนส่งในบริเวณดังกล่าวแล้ว

วัน เดือน ปี	3 กันยายน 2557	เวลา	13.20–13.40 น.
สถานที่	จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ ตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณวสันต์ นำชัยทศพล	ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านแม่สามแลบ
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ		

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดน

การตกลงกันระหว่างรัฐบาลพม่าและสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง (Karen National Union หรือ KNU) ยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน และมีการปะทะกันบ้างในบางครั้ง แต่สถานการณ์ทางการเมืองภายในพม่าก็ไม่ส่งผลกระทบต่อการค้าและการขนส่งในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบมากนัก ในทางกลับกันการยึดอำนาจการปกครองของคณะรักษาความสงบแห่งชาติเมื่อเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา ส่งผลให้จุดผ่อนปรนหลายจุดถูกปิดตามคำสั่งของ คสช. ด้วยเหตุผลด้านความมั่นคงในราชอาณาจักร ทำให้การค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่าบริเวณจุดผ่อนปรนต่าง ๆ หยุดชะงักลงชั่วคราว แต่อย่างไรก็ตามประเด็นดังกล่าวไม่ส่งผลต่อการค้าและการขนส่งในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบมากนัก

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

วัน เดือน ปี	4 กันยายน 2557	เวลา	10.49–12.00 น.
สถานที่	สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ ตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณไตรรัตน์ วนาศิริสุข	ตำแหน่ง	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

จุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านแม่สามแลบ มีสินค้าขาเข้า ได้แก่ โคนกระป๋องมีชีวิต และมีสินค้าส่งออก ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค การค้าส่วนใหญ่เป็นการค้าระดับชาวบ้าน ได้แก่ ชาวบ้านที่อยู่ริมน้ำสาละวิน คิดเทียบมูลค่าที่ผ่านพิธีการศุลกากรกับการค้าระดับชาวบ้าน ประมาณครึ่งต่อครึ่ง สินค้าส่วนใหญ่จะส่งไปยังหมู่บ้านสะกอท่า ซึ่งเป็นจุดกระจายสินค้าทั้งขนถ่ายลงเรือ และขนส่งขึ้นรถบรรทุก หมู่บ้านสะกอท่าจึงเป็นศูนย์กลางขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ โดยทำเรือที่บ้านสะกอท่ามีขนาดเล็กกว่าท่าเรือบ้านแม่สามแลบ ถัดจากบ้านสะกอท่าขึ้นไปทั้งสองฝั่งแม่น้ำจะเป็นฝั่งของพม่าทั้งคู่ ซึ่งส่วนใหญ่เรือไทยมักจะมาสิ้นสุดที่จุดนี้

นอกจากนี้กลุ่มลูกค้าส่วนหนึ่งยังเป็นผู้ที่อาศัยในศูนย์อพยพริมน้ำสาละวิน เช่น ศูนย์อพยพบ้านสะเก็บ สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยารักษาโรค เครื่องอุปโภคและบริโภค เช่น ข้าวสาร อาหารแห้ง โดยในแต่ละปีมีมูลค่าการค้ากับศูนย์อพยพประมาณ 10 ล้านบาท

ปัจจุบันองค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ ได้เก็บภาษีโคนกระป๋องมีชีวิตขาเข้า ตัวละ 20 บาทเพื่อใช้สำหรับการบำรุงพื้นที่ โดยในแต่ละเดือนสามารถเก็บได้ เดือนละ 20,000 บาท และเก็บภาษีร้านค้าในบริเวณจุดผ่อนปรนได้ประมาณเดือนละหมื่นกว่าบาท โดยการค้าชายตึกคักช่วงเดือนพฤศจิกายน-พฤษภาคม เนื่องจากเป็นช่วงน้ำลด ไม่ไหลเชี่ยว ฝนไม่ตก การขนส่งสะดวกจึงสะดวก อีกทั้งยังเป็นช่วงที่มีการท่องเที่ยวสูงจึงทำให้มีการจับจ่ายเป็นอย่างมาก

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

ในปัจจุบันสถานการณ์ทางการเมืองภายในพม่าค่อนข้างสงบ มีการเจรจาระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อย แม้ว่าจะยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน นอกจากนี้ยังมีการประชุมเพื่อประสานความร่วมมือในการพัฒนาและ/หรือแก้ไขปัญหาต่างๆ ร่วมกัน ประมาณ 2-3 เดือน ต่อ 1 ครั้ง

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

1. ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่สามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ อาทิ ไฟฟ้า น้ำประปา
2. ควรมีการปรับปรุงถนนจากตัวอำเภอแม่สะเรียงจนถึงบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ เนื่องจากบางช่วงชำรุด

3. ปัญหาในเรื่องของการสื่อสารระหว่างผู้ค้าและผู้ขาย กล่าวคือ การค้าและการขนส่งในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ เป็นการค้ากับชาวพม่าเป็นหลัก ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ภาษาพม่าและภาษาอังกฤษเป็นในการสื่อสาร ทั้งนี้คนไทยส่วนใหญ่ไม่สามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้ จึงทำให้เป็นอุปสรรคในการค้าขาย (การค้าในระดับชาวบ้าน)

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

องค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบมีส่วนสำคัญในการผลักดันและส่งเสริมการท่องเที่ยว บริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ ซึ่งอยู่ติดกับแม่น้ำสาละวินและอุทยานแห่งชาติสาละวิน นอกจากนี้แล้วยังมีการส่งเสริมการค้าการขนส่งในบริเวณจุดผ่อนปรน โดยการจัดให้มีสถานที่พักสินค้าชั่วคราว เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการและชาวบ้านที่มาจับจ่ายใช้สอยในบริเวณดังกล่าว

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ส่วนกลางควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ภายในบริเวณจุดผ่อนปรนฯ และตำบลแม่สามแลบ เพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

วัน เดือน ปี	4 กันยายน 2557	เวลา	10.00–10.30 น.
สถานที่	สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลแม่สามแลบ ตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณคำทร วิทยุกรรม	ตำแหน่ง	ประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบล แม่สามแลบ
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ		

สภาพการค้าชายแดน

จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ เป็นจุดลงสินค้าทั้งหมดที่จะทำการค้าขายเลียบแม่น้ำสาละวิน โดยหากทวนกระแสน้ำขึ้นไป สินค้าจะไปเปลี่ยนถ่ายที่บ้านสะกอท่า ซึ่งเป็นหมู่บ้านที่มีท่าเรือ แต่มีขนาดเล็กกว่าท่าเรือบ้านแม่สามแลบ สินค้าที่เปลี่ยนถ่าย หากขนส่งทางน้ำจะสามารถขนได้ไปจนถึงเมืองกอกูเล หรือไปจนถึงหมู่บ้านผาซอ ส่วนสินค้าที่เปลี่ยนถ่ายทางบกมักจะส่งไปที่จังหวัดลอยก่อ รัฐคะยา

สินค้าขายออกส่วนใหญ่ ได้แก่ น้ำมันพืช ข้าวสาร อาหารแห้ง ส่วนขาเข้าเป็นโคกระบือมีชีวิต สินค้าที่มีการค้าขายกันเป็นการติดต่อกันโดยตรงระหว่างพ่อค้าไทยที่ไปตั้งสำนักงานในฝั่งพม่ากับพ่อค้าที่อยู่ฝั่งไทย

การค้าขายบริเวณจุดผ่อนปรนบ้านแม่สามแลบจะคึกคักช่วงเดือนธันวาคม ถึงเดือนเมษายนของทุกปี ซึ่งจะมีเงินสะพัดเฉลี่ยมากกว่า 5 ล้านบาทต่อวัน นอกเหนือช่วงเวลาดังกล่าวจะมีเงินสะพัดเฉลี่ย 1 ล้านบาทต่อวัน นอกจากนี้ยังมีการค้าขายรายย่อยเลียบแม่น้ำสาละวินทั้งฝั่งไทยและฝั่งพม่า ซึ่งมีมูลค่าพอๆ กับสินค้าที่ทำพิธีการผ่านศุลกากร

สภาพการขนส่งชายแดน

การขนส่งจากแม่น้ำสาละวินขึ้นไปยังฝั่งพม่านั้นมีความยากลำบากเป็นอย่างมาก เนื่องจากยังไม่มีความสะดวกในเรื่องขี้อตกลงการยุติการสู้รบของชนกลุ่มน้อยจึงทำให้รัฐบาลพม่าไม่สามารถพัฒนาเส้นทางขนส่งจากแม่น้ำสาละวินได้ การค้าส่วนใหญ่จึงเป็นการค้ากับหมู่บ้านที่อยู่ริบแม่น้ำสาละวิน หรือหมู่บ้านที่อยู่ห่างออกไปจากแม่น้ำสาละวินไม่มาก

สำหรับเส้นทางฝั่งไทย จากตัวอำเภอแม่สะเรียงถึงจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบเป็นถนนลาดยางสองช่องทาง บางช่วงมีความชำรุด แต่สามารถเดินรถได้ บริเวณก่อนถึงจุดผ่อนปรนถนนค่อนข้างเล็กไม่สามารถขยายเส้นทางได้เนื่องจากมีบ้านเรือนติดถนน จึงเป็นอุปสรรคต่อรถที่มีขนาดใหญ่ในการเข้ามาขนส่งสินค้า

วัน เดือน ปี	7 กันยายน 2557	เวลา	11.00–12.30 น.
สถานที่	จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น หมู่ 4 ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสิทธิชัย บุญระชัยสวรรค์	ตำแหน่ง	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่เงา
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

การนำเข้า-ส่งออกผ่านจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นอยู่ในความรับผิดชอบด้านศุลกากรแม่สะเรียง สินค้าขาออกส่วนใหญ่เป็นเครื่องดื่ม โดยเฉพาะ เบียร์และเครื่องดื่มชูกำลัง ส่วนสินค้านำเข้า ได้แก่ พริก งามแห้ง โคนระบือมีชีวิต การขนส่งจากตัวอำเภอขุนยวมไปยังจุดผ่อนปรนช่วงแรกเป็นทางลาดยางสองช่องทางจราจร สามารถใช้การได้ดีจนถึงบ้านประตูเมือง จากบ้านประตูเมืองไปถนนเป็นถนนลาดยางบางช่วงชำรุด จนถึงแยกบ้านห้วยต้นนุ่นซึ่งมีทางคอนกรีตประมาณ 800 เมตร และหลังจากนั้นจนถึงสันเขตเป็นถนนลูกรังทั้งหมด มีทั้งทางราบและทางขึ้นเขา ในช่วงฤดูฝนเดินทางลำบากมาก รถขนาดใหญ่ไม่สามารถเดินทางได้ จึงต้องมีการขนถ่ายสินค้าไว้คลังสินค้าบริเวณแยกบ้านห้วยต้นนุ่น เพื่อถ่ายให้กับรถเล็กขนส่งต่อไปยังสันเขตแดนสำหรับในฤดูหนาวและฤดูแล้งรถขนาดใหญ่สามารถขึ้นไปส่งสินค้าได้ถึงสันเขตแดน เส้นทางคมนาคมขนส่งทางฝั่งพม่าเป็นเส้นทางที่มีความสะดวกมากที่สุด เนื่องจากรัฐบาลพม่าพยายามผลักดันอย่างเต็มรูปแบบ โดยมีการก่อสร้างถนนลาดยางมาถึงบริเวณสันเขตแดน

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

สถานการณ์ทางการเมืองบริเวณชายแดนจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นค่อนข้างสงบ เนื่องจากรัฐบาลพม่าได้เจรจากับพรรคก้าวหน้าแห่งชาติคะยา (Karenni National Progressive Party: KNPP) ได้ข้อยุติเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยรัฐบาลพม่ามีบทบาทในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน ตลอดจนสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนที่อยู่อาศัยในรัฐคะยา และพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการค้าและประชาชนที่จะเดินทางมายังจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น ปัจจุบันบริเวณจุดผ่อนปรนมีทหารพม่าดูแลอยู่นอกจากนี้การยึดอำนาจของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติส่งผลในทางบวกต่อความเชื่อมั่นทางการค้าและการลงทุนในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น เนื่องจากหลายฝ่ายมีความเชื่อมั่นว่า คณะรัฐมนตรีจะผลักดันให้จุดผ่อนปรนนี้เป็นจุดผ่านแดนถาวรในระยะเวลาอันใกล้นี้ นอกจากนี้ในส่วนของความสัมพันธ์ทางการเมืองระหว่างประเทศนั้น มีการประชุมในระดับท้องถิ่นไทย-พม่า (Township Border Committee: TBC) เพื่อพบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ตลอดจนประสานความร่วมมือในเรื่องต่างๆ ร่วมกัน

แนวโน้มการค้าการขนส่งชายแดน

คาดว่าในปี 2558 รัฐบาลพม่าจะตัดถนนลาดยางมาถึงบริเวณสันเขตกั้นแดน ซึ่งหากมีการยกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร จะทำให้มูลค่าการค้าการขนส่งเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการท่องเที่ยว เป็นการสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ และส่งผลต่อความสัมพันธ์ที่ดีของสองประเทศทางด้านการค้าและการท่องเที่ยว

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

ใน พ.ศ. 2555 จังหวัดแม่ฮ่องสอนได้จัดสรรงบประมาณเพื่อปรับปรุงเส้นทางเข้าไปยังจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น แต่ไม่สามารถกระทำได้นี้เนื่องจากจุดผ่อนปรนตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าตามพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 ไม่อนุญาตให้ก่อสร้างถนนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ จังหวัดแม่ฮ่องสอนได้ทำหนังสือถึงอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืชในขณะนั้น เพื่อขออนุญาตก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางคมนาคมไปยังจุดผ่อนปรน แต่ไม่ได้รับอนุญาต จึงทำได้แค่การนำเงินงบประมาณไปก่อสร้างถนนดินลูกรังเท่านั้น

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

จังหวัดแม่ฮ่องสอนได้เสนอเรื่องการยกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นไปยังกระทรวงมหาดไทย ซึ่งปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ (สมช.) ซึ่งอุปสรรคสำคัญ คือ เนื่องจากพื้นที่จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นอยู่ในเขตเขตป่าสงวนแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าโดยเวียงหล้าจึงทำให้ไม่สามารถปรับปรุงหรือพัฒนาถนนได้ องค์การบริหารส่วนตำบลแม่เงาได้พยายามผลักดันให้เกิดตลาดนัดภายในบริเวณจุดผ่อนปรน แต่ติดปัญหาเนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีพื้นที่จำกัด และไม่สามารถพัฒนาเพื่อก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างได้นอกจากการแล้ว จุดผ่านแดนถาวรและยังมีส่วนสำคัญในการผลักดันการท่องเที่ยวบริเวณจุดผ่อนปรนและจังหวัดแม่ฮ่องสอนซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมเป็นจำนวนมาก หากมีการยกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร จะทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น จะเป็นการสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ รวมถึงเพิ่มมูลค่าทางการท่องเที่ยวให้กับจังหวัดและประเทศชาติต่อไป

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ควรเร่งดำเนินการเพื่อผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อประโยชน์ทางการค้า การขนส่ง และการท่องเที่ยว รวมถึงการเตรียมความพร้อมในการก้าวเข้าสู่ AEC ในปี พ.ศ. 2558

วัน เดือน ปี	10 กันยายน 2557	เวลา	09.00–10.30 น.
สถานที่	สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลเปียงหลวง บ้านหลักแตง ตำบลเปียงหลวง อำเภอเวียงแหง จังหวัดเชียงใหม่		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณอนุสรณ์ คำอ้าย	ตำแหน่ง	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเปียงหลวง
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนช่องทางหลักแตง		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแตงเป็นจุดการค้าที่มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ ใน พ.ศ. 2510 การค้าได้รับการพัฒนาให้เป็นรูปธรรม หลังจากนั้นก็มีการค้าขายเรื่อยมา สินค้านำเข้าส่วนใหญ่ คือ โค กระบือ อัญมณี และสินค้าส่งออกเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค ขอดีเปรียบของจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแตง คือ เป็นจุดผ่านแดนที่อยู่ใกล้เมืองตองยี เมืองเอกของรัฐฉานมากที่สุด และมีระยะทางที่ใกล้กว่าในการเชื่อมต่อไปยังชายแดนจีนที่เมืองรุ่ยลี่ และอาจเชื่อมต่อไปยังประเทศบังกลาเทศและอินเดีย อีกทั้งบ้านหลักแตงยังเป็นเชื้อชาติไทใหญ่ ซึ่งเป็นเชื้อชาติเดียวกันกับฝั่งรัฐฉาน ดังนั้นจึงเปรียบเสมือนเป็นเมืองพี่เมืองน้องกัน บ้านหลักแตงห่างจากเมืองทา ซึ่งเป็นเมืองหนึ่งของจังหวัดเชียงใหม่ เพียง 20 กิโลเมตร โดยเมืองทาจะเป็นเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจการค้าบริเวณชายแดน ตามสัญญาของรัฐบาลกลางพม่าที่ให้ไว้กับชาวไทยใหญ่รัฐฉาน 12 ข้อเพื่อการพัฒนาทั้งเศรษฐกิจและสังคมของรัฐ ส่วนหนึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ปัจจุบันได้มีการสร้างส่วนราชการต่างๆ เช่น ศาลการ ตรวจคนเข้าเมือง โรงเรียน สถานีตำรวจ เป็นต้น ซึ่งเกือบแล้วเสร็จทั้งหมดทั้งแล้วเหลือเพียงสนามบินที่กำลังยังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง โดยในปัจจุบันไม่มีการค้าการขนส่งภายในบริเวณจุดผ่อนปรน ขอดีเปรียบของจุดผ่อนปรน คือ เส้นทางมีความคดเคี้ยว เนื่องจากการคมนาคมไปยังจุดผ่อนปรนใช้เส้นทางเลียบบตามแนวภูเขา

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

เมื่อต้นปี 2545 ได้เกิดการสู้รบตามแนวชายแดนไทย-พม่าระหว่างรัฐบาลพม่าและชนกลุ่มน้อย เป็นผลทำให้จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแตงถูกระงับการเข้า-ออก ต่อมาพม่าได้ประกาศปิดจุดผ่านแดนระหว่างไทย-พม่าทุกจุดทั่วประเทศ โดยกล่าวหาว่าไทยให้การสนับสนุนชนกลุ่มน้อยในการต่อต้านรัฐบาลพม่า ในปัจจุบันแม้ว่าจุดผ่านแดนส่วนใหญ่จะได้ประกาศปิดแล้ว แต่จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแตงยังคงปิดมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งสำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) ให้ความเห็นว่า ฝั่งพม่ายังไม่มีความพร้อม เนื่องจากยังคงมีปัญหาสถานการณ์ทางการเมืองในพม่าที่ยังไม่สงบ ปัญหายาเสพติด ปัญหาผู้หนีภัยจากการสู้รบ อีกทั้งเส้นทางการคมนาคมที่ถูกทิ้งร้างมาเป็นเวลานานทำให้ในฤดูฝนการสัญจรไปมาค่อนข้างลำบาก

ในปัจจุบันพม่าได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเป็นประชาคมกลุ่มอาเซียน โดยมีการเจรจากับกองทัพรัฐฉาน (Shan State Army) และบรรลुข้อตกลง 12 ข้อด้วยกัน โดยในข้อตกลงมีเนื้อหาเกี่ยวกับการให้ความร่วมมือกันในการปราบปรามยาเสพติด และการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน และการพัฒนาสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในรัฐฉาน นอกจากนี้รัฐฉานพม่าได้มีนโยบายในปรับปรุงการคมนาคมและการก่อสร้างสถานที่ราชการ เช่น โรงพยาบาล สำนักงานศุลกากร สนามบิน ฯลฯ ที่เมืองทา ซึ่งอยู่ห่างจากจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่เพียง 20 กิโลเมตรเท่านั้น เพื่อรองรับการเปิดจุดผ่านแดนในอนาคต นอกจากนี้ตลอดเวลาที่ผ่านมากลุ่มผู้ประกอบการค้าอำเภอเวียงแหง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชนทั่วไปได้ยื่นหนังสือต่อจังหวัดและรัฐบาล ขอให้มีการพิจารณาและ/หรือผลักดันให้เปิดให้มีการค้าขายบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่เพียง

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

ปัญหาความมั่นคงของประเทศเป็นปัญหาหลักของจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่เพียง สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) ยังคงมีความเห็นว่าในบริเวณดังกล่าวยังมีปัญหาความไม่สงบในพื้นที่ ซึ่งจะกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ อย่างไรก็ตามจากข้อมูลเบื้องต้นของพม่าพบว่าสถานการณ์ทางการเมืองภายในรัฐฉานเริ่มสงบลง โดยในปัจจุบันทุกภาคส่วนของจังหวัดเชียงใหม่ได้พยายามผลักดันให้เปิดจุดผ่านแดนในจังหวัดเชียงใหม่ จากการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนจังหวัดเชียงใหม่ (กรอ.) ได้มีเห็นตรงกันว่าจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่เพียงเป็นจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพสูงจึงควรพัฒนาเพื่อยกระดับให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร ทั้งนี้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานในระดับสูงที่จะต้องพิจารณาต่อไป

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) ยังคงมีความเห็นว่าชายแดนไทย-พม่าบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่เพียงยังมีปัญหาความไม่สงบในพื้นที่ ซึ่งจะกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันพม่ามีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว โดยมีการเตรียมความพร้อมสำหรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเป็นประชาคมกลุ่มอาเซียนใน พ.ศ. 2558 ทั้งนี้พม่ามีการเจรจากับชนกลุ่มน้อยมากขึ้น โดยมีการประชุมในระดับผู้นำของพม่ากับไทใหญ่ ในการสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ ที่เมืองทา จังหวัดเชียงตุง มีการปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมที่ใช้เดินทางจากเมืองตองยี จังหวัดเชียงตุงมาถึงเมืองทา ซึ่งอยู่ห่างจากจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่เพียงไม่ถึง 1 กิโลเมตร สิ่งเหล่านี้ย่อมแสดงให้เห็นว่าพม่าเริ่มมีการเตรียมความพร้อมต่อการเปิดการค้าในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่เพียงอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ได้มีความพยายามที่จะผลักดันให้มีการเปิดจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่เพียงอีกครั้ง แต่ยังไม่เป็นผลสำเร็จ เนื่องจากเหตุผลทางด้านความมั่นคงของประเทศ

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ควรมีการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางคมนาคม โดยในปัจจุบันการเดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ถึงบ้านหลักแต่ง มีระยะทางประมาณ 156 กิโลเมตร เส้นทางบางช่วงตัดผ่านภูเขา แต่สูงชันไม่มากนัก ระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร ซึ่งหากมีการพัฒนาเส้นทางถนนเลียบบแม่ น้ำแม่แต่ง ซึ่งเป็นที่ราบและเป็นเส้นทางเดินทัพในสมัยโบราณ มีระยะทางประมาณ 126 กิโลเมตร ซึ่งจะช่วยย่นระยะทางได้กว่า 30 กิโลเมตร ซึ่งนอกจากจะเป็นการส่งเสริมการค้าชายแดนแล้ว ยังเป็นการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ทั้งในเชิงนิเวศน์ เชิงธรรมชาติ และเชิงประวัติศาสตร์ได้เป็นอย่างดี

2. ควรมีการจัดกิจกรรมเพื่อเชื่อมความสัมพันธ์อันจะเป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมการค้าชายแดนไทย-พม่า โดยเฉพาะเมืองเชียงตุงซึ่งมีเป้าหมายที่จะสถาปนาเป็นเมืองพี่เมืองน้อง จะนำมาซึ่งการส่งเสริมโอกาสทางเศรษฐกิจและความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวต่อไป

วัน เดือน ปี	26 กันยายน 2557	เวลา	13.30–15.00 น.
สถานที่	สำนักงานองค์การบริหารส่วนตำบลคลองวาฬ หมู่ 9 ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณเสนาะ โตทอง	ตำแหน่ง	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลคลองวาฬ
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร		

สภาพทั่วไปบริเวณชายแดน

จุดผ่อนปรนด่านสิงขรได้รับการประกาศให้เป็นจุดผ่อนปรนครั้งแรกในปี พ.ศ. 2541 การนำเข้า-ส่งออกและการค้าขายให้ปฏิบัติตามนโยบายของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและระเบียบพิธีการศุลกากร โดยอยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นผลผลิตทางการเกษตร และสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค และอุปกรณ์ก่อสร้าง เนื่องจากมีการขยายตัวของหมู่บ้านมุตอง ซึ่งเป็นหมู่บ้านที่อยู่ตรงข้ามชายแดน จากราว 500 หลังคาเรือน เป็น 5,000 หลังคาเรือน ในระยะเวลาไม่กี่ปี นอกจากการนำเข้า-ส่งออกซึ่งผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว ยังมีการค้าระดับชาวบ้าน โดยชาวพม่าจะเข้ามาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคที่จำเป็นในชีวิตประจำวันจากร้านค้าในบริเวณด่านพรมแดน บริเวณแนวชายแดนเป็นชุมชนบ้านไร่เครา ซึ่งร้อยละ 50 ของประชาชนกรอยู่อาศัยเป็นชาวไทยพลัดถิ่น ซึ่งเป็นผลมาจากการแบ่งเขตแดนไทย-พม่าในอดีต ในปัจจุบันมีประชากรพม่าอพยพเข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

เนื่องจากชายแดนไทย-พม่าบริเวณจังหวัดประจวบคีรีขันธ์อยู่ในเขตปกครองของรัฐบาลพม่า จึงไม่มีปัญหาเกี่ยวกับชนกลุ่มน้อย ทั้งนี้พม่าได้ประกาศให้บ้านมุตองเป็นจุดผ่านแดนถาวร มีการก่อสร้างและจัดตั้งหน่วยงานราชการที่บ้านมุตองเป็นที่เรียบร้อย ซึ่งรัฐบาลไทยก็มีนโยบายในการผลักดันให้จุดผ่อนปรนสิงขรยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรเช่นเดียวกัน

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีนโยบายในการผลักดันให้ยกระดับจุดผ่อนปรนด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวร นอกจากนี้ยังมีการประสานความร่วมมือร่วมกันกับพม่า ในการสถาปนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และเมืองมะริดเป็นเมืองพี่เมืองน้อง

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ที่ดินในบริเวณจุดผ่อนปรนด่านสิงขรส่วนใหญ่เป็นที่ ส.ป.ก. (ส.ป.ก. คือ ที่ดินซึ่งจัดสรรให้เกษตรกรผู้ไม่มีที่ดินของตนเองหรือเกษตรกรที่มีที่ดินเล็กน้อยไม่เพียงพอแก่การครองชีพและสถาบันเกษตรกร ได้เช่าซื้อ เช่าหรือเช่าทำประโยชน์โดยรัฐให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาอาชีพเกษตรกร การปรับปรุงทรัพยากรและปัจจัยการผลิต ตลอดจนการผลิตและการจำหน่าย

ให้เกิดผลดียิ่งขึ้น ซึ่งที่ดินที่บุคคลได้รับสิทธิโดยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมจะทำการแบ่งแยกหรือโอนสิทธิในที่ดินนั้นไปยังผู้อื่นมิได้ เว้นแต่เป็นการตกทอดทางมรดกแก่ทายาทโดยธรรม) ซึ่งสามารถทำประโยชน์ทางเกษตรกรรมแต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น จึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายเพื่อเปลี่ยนแปลงลักษณะการใช้ที่ดินให้เอื้อประโยชน์ต่อการประกอบการค้าและการลงทุนโดยประชาชนในพื้นที่

2. ควรมีการส่งเสริมให้มีการเรียนการสอนภาษาพม่าเพิ่มเติมในหลักสูตรการศึกษาเพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าการขนส่งบริเวณจุดผ่อนปรน อีกทั้งยังเป็นการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนใน พ.ศ. 2558 ด้วย

3. ควรมีการวางผังเมืองใหม่ เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมถึงการบริหารจัดการด้านการค้าการขนส่งในอนาคต

4. เนื่องจากประชากรในชุมชนบ้านไร่เคราส่วนใหญ่เป็นคนไทยพลัดถิ่น ควรมีการตรวจสอบเพื่อออกบัตรประชาชนหรือเอกสารแสดงสิทธิให้กับบุคคลกลุ่มนี้

วัน เดือน ปี	26 กันยายน 2557	เวลา	15.30–16.00 น.
สถานที่	ร้านอาหารครัวผู้ใหญ่ฉ้วน ทางหลวงชนบท ปข. 1039 ประจวบคีรีขันธ์ อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณบุญทรัพย์ มณฑา	ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านตำบลสิงขร
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

จุดผ่อนปรนด่านสิงขรอยู่ตรงข้ามกับบ้านมุดอง เมืองมะริด เขตตะนาวศรี การค้าส่วนใหญ่เป็นการค้าในระดับชาวบ้าน โดยในวันเสาร์-อาทิตย์ บริเวณจุดผ่อนปรนด่านสิงขรมีตลาดนัด ชาวพม่าจะข้ามฝั่งไทยมาเพื่อนำสินค้ามาขาย อาทิ พืชผักสวนครัว กล้วยไม้ป่า พริกแห้ง สินค้าที่ชาวพม่านิยมซื้อกลับไป คือ สินค้าในร้านทุกอย่าง 20 บาท สินค้าอุปโภคบริโภค ปูนซีเมนต์ อิฐ รถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นจักรยานยนต์ลากรพวง สินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ โคกระบือมีชีวิต หวาย ไม้ไผ่ เศษไม้ อาหารทะเล สินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ เครื่องดื่มชูกำลัง อุปกรณ์ก่อสร้าง รถแทรกเตอร์ น้ำมันเชื้อเพลิง ปุ๋ย เพื่อใช้ในสวนปาล์มและยางพาราที่อยู่ฝั่งพม่า โดยการค้าจะชงเขาในช่วงฤดูฝน เนื่องจากฝนตกทำให้การเดินทางในช่วงเวลาดังกล่าวยากลำบากมากยิ่งขึ้น

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีนโยบายในการผลักดันให้จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวร แต่อย่างไรก็ตามชาวบ้านส่วนใหญ่ไม่ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวจึงทำให้เกิดความคิดแตกแยกเป็นสองกลุ่ม คือ กลุ่มที่เห็นด้วยและกลุ่มที่ไม่เห็นด้วย โดยชาวบ้านกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยมีข้อคิดเห็นว่า การยกระดับจุดผ่อนปรนด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวรจะทำให้ประชาชนพม่าเข้า-ออกด่านสิงขรอย่างเสรีมากขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมต่างๆ อาทิ การลักเล็กขโมยน้อย การแย่งงานแรงงานไทย (แรงงานพม่ามีค่าจ้างที่ถูกกว่าแรงงานไทย) สุขอนามัย นอกจากนี้ยังมีความกังวลเกี่ยวกับรูปแบบการค้าที่อาจจะเปลี่ยนไปในอนาคต กล่าวคือเมื่อนายทุนเข้ามาลงทุนมากขึ้น ผลประโยชน์ทางการค้าก็จะตกอยู่กับกลุ่มนายทุนมากกว่าชาวบ้านในชุมชน เนื่องจากชาวบ้านส่วนใหญ่มีทุนน้อยจึงไม่สามารถแข่งขันกับนายทุนได้ อีกทั้งชาวบ้านส่วนใหญ่ไม่ได้รับการศึกษา จึงเกรงว่าอาจถูกเอารัดเอาเปรียบจากกลุ่มนายทุน

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ควรประชาสัมพันธ์เรื่องจุดผ่านแดนถาวรให้ประชาชนทั่วไปทราบโดยทั่วกัน ทั้งนี้เพื่อความเข้าใจที่ถูกต้องอันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการต่างๆ ของภาครัฐต่อไป
2. ควรมีการส่งเสริมให้มีการเรียนการสอนภาษาพม่าเพิ่มเติมในหลักสูตรการศึกษา เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าการขนส่งบริเวณจุดผ่อนปรนในอนาคต

วัน เดือน ปี	5 สิงหาคม 2558	เวลา	09.00–10.30 น.
สถานที่	ที่ว่าการอำเภอแม่สาย ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณวิวัฒน์ แจ่มสว่าง	ตำแหน่ง	ปลัดอำเภอ หัวหน้ากลุ่มบริหารงานปกครอง
เรื่อง	จุดผ่านแดนในอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		

สภาพปัจจุบันของจุดผ่านแดน

อำเภอแม่สายมีจุดผ่านแดนถาวร 2 จุด ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย และจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 โดยสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 บริหารจัดการและจัดเก็บรายได้โดยรัฐบาลรัฐฉาน ส่วนสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 บริหารจัดการโดยรัฐบาลพม่า ซึ่งได้ตกลงกันว่าสะพานแห่งที่ 2 มีวัตถุประสงค์เพื่อการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ส่วนสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 ใช้สำหรับการเข้า-ออกของบุคคลและการท่องเที่ยวเป็นหลัก ทั้งนี้เป็นผลจากสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 มีความคับแคบ ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรและการสัญจรไปมาของบุคคลจำนวนมากได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลมีการเข้า-ออกเป็นจำนวนมาก จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดกันเป็นระยะทางยาวหลายกิโลเมตร ในการประชุมคณะกรรมการชายแดน ฝ่ายไทยเสนอให้แบ่งการสัญจรของบุคคลไปใช้ที่สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ซึ่งมีพื้นที่กว้างกว่า แต่ก็ไม่ประสบผลสำเร็จ นักท่องเที่ยวที่มาแม่สายส่วนใหญ่มาเพื่อมาซื้อสินค้าราคาถูก โดยเฉพาะสินค้าลอกเลียนแบบ รวมถึงสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ซึ่งเป็นสินค้านำเข้าและผ่านแดนจากประเทศไทยไปยังพม่า ทั้งนี้เนื่องจากพม่ามีการเก็บภาษีสรรพสามิตที่ต่ำกว่าไทยจึงทำให้สินค้าเหล่านี้มีราคาถูกกว่า

สำหรับจุดผ่อนปรนการค้ามีทั้งหมด 4 จุดตามประกาศจังหวัดเชียงราย ได้แก่ จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย จุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย จุดผ่อนปรนท่าบ้านปางห้า และจุดผ่อนปรนท่าดินดำ ซึ่งจุดผ่อนปรนในจังหวัดเชียงรายอยู่ในความดูแลของทหาร สำหรับฝ่ายปกครองของอำเภอแม่สายไม่ได้จัดกำลังอาสาสมัครชายแดน (อส.) เข้าไปดูแล เนื่องจากมีกำลังไม่เพียงพอในปัจจุบันจุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย ทหารได้ยกเลิกการเข้า-ออก เนื่องจากจุดผ่อนปรนดังกล่าวอยู่ใกล้กับจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย การเข้า-ออกของบุคคลจึงให้ไปใช้ที่สะพานข้ามแม่น้ำสายแทน แต่อย่างไรก็ตามยังไม่มีประกาศปิดอย่างเป็นทางการ

ความสัมพันธ์ไทย-พม่าตามแนวชายแดน

รัฐฉานมีชนกลุ่มน้อยที่ปัญหาขัดแย้งกับพม่าอยู่ 3 ชชาติพันธุ์ ได้แก่ ชาติใหญ่ และโกกั้งในอดีตชายแดนแม่สายมีปัญหาการปิดจุดผ่านแดนอยู่บ่อยครั้ง เพราะมีการสู้รบกันระหว่างพม่ากับชนกลุ่มน้อยกลุ่มว้าและไทใหญ่ แต่ในปัจจุบันการสู้รบกับกลุ่มว้ายุติลงแล้ว ส่วนไทใหญ่เหลือเพียงกลุ่มเดียว เหลือเพียงกลุ่มเจ้ายอดศึก ซึ่งมีฐานที่ตั้งอยู่ที่ชายแดนแม่ฮ่องสอน ส่วนกลุ่มโกกั้งอยู่ตามแนวชายแดนจีนซึ่งไม่มีผลกระทบกับไทย ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาไม่มีปัญหาเรื่องการเข้า-

ออก จนถึงปี 2558 ได้มีปัญหาความขัดแย้งระดับท้องถิ่นทำให้มีผลกระทบต่อการค้า 2 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 ช่วงเดือนต้นเดือนเมษายน มีปัญหาเรื่องความเข้มงวดการตรวจสารเสพติดของชาวพม่าที่เข้ามาในประเทศไทย ซึ่งหนึ่งในคนที่ถูกตรวจเป็นบุคคลสำคัญระดับท้องถิ่นของพม่า จึงสร้างความไม่พอใจจนนำไปสู่การประกาศโต้ตอบโดยใช้มาตรการเดียวกันกับคนไทยที่จะข้ามไปฝั่งพม่า เป็นเหตุให้เกิดความหวาดกลัวแก่นักท่องเที่ยวที่จะข้ามไปยังฝั่งพม่าส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีจำนวนลดลงอย่างรวดเร็ว จนในที่สุดฝ่ายไทยได้ปรับความเข้าใจกับฝั่งพม่าว่าไทยจะยกเลิกมาตรการดังกล่าว และตรวจเฉพาะชาวพม่าที่ต้องสงสัยเท่านั้น ปัญหาความขัดแย้งจึงได้ยุติลง แต่ผลที่เกิดขึ้นก็ยิ่งกระทบกับการท่องเที่ยวของแม่สายไปอีกระยะหนึ่ง สำหรับครั้งที่ 2 ช่วงต้นเดือนกรกฎาคม 2558 ปัญหาเกิดจากเมื่อเข้าสู่ฤดูฝน ปริมาณน้ำในแม่น้ำสายสูงขึ้นจนท่วมในฝั่งพม่าเป็นประจำทุกปี เนื่องจากเป็นพื้นที่ต่ำกว่าประเทศไทย โดยฝ่ายพม่าเห็นว่าเกิดจากฝายน้ำล้นที่เกษตรกรในอำเภอแม่สายสร้างไว้เพื่อกักเก็บน้ำไว้ใช้เพื่อการเกษตร ว่าเป็นต้นเหตุขัดขวางการไหลของน้ำ จึงขอให้ฝ่ายไทยหรือฝ่ายเหล่านั้นออกเพื่อให้น้ำไหลได้เร็วขึ้น แต่ฝ่ายไทยเห็นว่าไม่ใช่สาเหตุหลักที่ทำให้น้ำท่วมพม่า เนื่องจากฝายดังกล่าวก่อสร้างมาเป็นระยะเวลา 70-80 ปีแล้ว ดังนั้นจึงไม่เห็นด้วยในการรื้อฝาย ฝ่ายพม่าไม่พอใจจึงทำการรื้อฝาย ฝ่ายเกษตรกรไทยได้ตอบโต้โดยการยกพวกปิดด่านสะพานข้ามแม่น้ำสายไม่ให้เข้า-ออก จนในที่สุดฝ่ายพม่ายอมยุติการรื้อฝาย

แนวโน้มการค้าชายแดน

1. ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา เมืองท่าซีเหล็กมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เป็นผลมาจากการท่องเที่ยวจากชาวไทยที่ข้ามไปซื้อของ และรัฐบาลพม่ามีการเปลี่ยนแปลงนโยบายทำให้มีนักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุนในท่าซีเหล็กมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักลงทุนประเทศไทยและประเทศจีนที่เข้าไปลงทุนในคาสโน โรงแรม และอสังหาริมทรัพย์ ส่งผลให้ในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมาที่ดินในท่าซีเหล็กสูงขึ้นราว 10-20 เท่า ซึ่งมีผลกระทบต่อฝั่งไทยไม่มากนัก

2. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อรูปแบบการค้า คือ การมีซูเปอร์สโตร์ ทำให้พ่อค้าทางฝั่งพม่าเข้ามาซื้อสินค้าได้โดยตรง โดยไม่จำเป็นต้องผ่านพ่อค้าขายส่งในอำเภอแม่สาย

3. การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ชายแดนลาว-พม่าที่เมืองเชียงก และเมืองเชียงลาบจะเป็นเส้นทางค้าใหม่ในการเชื่อมต่อไปประเทศไทยกับประเทศจีนตอนใต้ หากทั้งลาวและพม่า ยินยอมให้รถจากไทยและจีนวิ่งถึงกันได้ จะทำให้การค้าของแม่สายมีการขยายตัวขึ้น

วัน เดือน ปี	5 สิงหาคม 2558	เวลา	13.00–14.00 น.
สถานที่	ที่ทำการเทศบาลแม่สาย ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณไศลยนต์ ศรีสมุทร	ตำแหน่ง	นายกเทศมนตรีเทศบาลแม่สาย
เรื่อง	จุดผ่านแดนในตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		

สภาพทั่วไปของจุดผ่านแดน

วัตถุประสงค์ของการจุดผ่อนปรนในอำเภอแม่สาย ไม่ได้เพื่อการนำเข้า–ส่งออกสินค้า แต่เพื่อให้ประชาชนตามแนวชายแดนข้ามไปมาหาสู่กันด้วยวัตถุประสงค์ต่างๆ กัน สินค้าทั้งหมดจะนำเข้า–ส่งออกที่สะพานข้ามแม่น้ำสายเป็นหลัก ในตำบลแม่สายจะมีจุดผ่อนปรนอยู่ 1 จุด ได้แก่ จุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย ไม่ได้เปิดให้เข้า–ออกมาเป็นระยะเวลานานแล้ว เนื่องจากอยู่ห่างจากสะพานข้ามแม่น้ำสายเพียง 300 เมตร ประชาชนจึงไปเข้า–ออกที่สะพานแทน

สภาพการค้าชายแดน

ตามข้อตกลงไทยกับพม่า สินค้านำเข้า–ส่งออกต้องขนส่งผ่านที่จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ซึ่งจัดเก็บภาษีโดยรัฐบาลพม่าและนำส่งเนบิตอร์ แต่ยังคงมีสินค้าบางส่วนที่ผ่านที่สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 จัดเก็บภาษีโดยรัฐบาลท้องถิ่นซึ่งมีที่ตั้งอยู่ที่เมืองเชียงตุง โดยดูแลในเขตสามเหลี่ยมทองคำจนถึงเมืองท่าขี้เหล็ก

แนวโน้มการค้าการขนส่งชายแดน

เดิมพ่อค้าในท่าขี้เหล็กจะสั่งซื้อสินค้าผ่านพ่อค้าคนกลางในอำเภอแม่สาย แต่ในปัจจุบันรูปแบบการค้าเปลี่ยนไป โดยคนส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นผลมาจากซูเปอร์สโตร์ที่มาตั้งในอำเภอแม่สายที่ทำให้พ่อค้าพม่าสามารถมาซื้อของได้ด้วยตนเอง แต่ในความเป็นจริงแล้วการค้าเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากมีเทคโนโลยีในการสื่อสารดีขึ้น ผู้ประกอบการในฝั่งพม่าสามารถติดต่อซื้อขายได้โดยตรงกับแหล่งผลิตที่อยู่ในภาคกลางของประเทศไทย ดังนั้นแม้ซูเปอร์สโตร์จะไม่ได้ตั้งที่แม่สาย รูปแบบการค้าส่วนใหญ่ก็จะมีแนวโน้มที่ไม่ผ่านกลุ่มพ่อค้าคนกลางที่แม่สายอยู่ดี คงเหลือแต่สินค้าบางประเภทที่ผูกขาดโดยกลุ่มผู้ประกอบการรายใหญ่ในอำเภอแม่สาย ได้แก่ เครื่องดื่มชูกำลัง

วัน เดือน ปี	6 สิงหาคม 2558	เวลา	09.00–12.00 น.
สถานที่	ที่ว่าการองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะช้าง ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณทองสุข ใจภักดิ์ คุณภัทรกร สุวรรณปราการ	ตำแหน่ง	นายก อบต.เกาะช้าง เลขานายก อบต.เกาะช้าง
เรื่อง	จุดผ่อนปรนในตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		

สภาพทั่วไปจุดผ่านแดน

ตำบลเกาะช้างมีจุดผ่อนปรน 2 จุด ได้แก่ จุดผ่อนปรนท่าบ้านปางห้า ตั้งอยู่ที่บ้านปางห้า ตรงข้ามกับบ้านปากกูกี ตำบลเมืองพง เมืองท่าขี้เหล็ก โดยมีแม่น้ำสายเป็นเส้นกั้นเขตแดน และจุดผ่อนปรนท่าดินดำ ตั้งอยู่ที่ บ้านป่าแดง อยู่ตรงข้ามกับบ้านท่าดินดำ เมืองท่าขี้เหล็ก โดยมีแม่น้ำรวกเป็นเส้นกั้นเขตแดน ซึ่งมาบรรจบกับแม่น้ำสายก่อนถึงจุดผ่อนปรนท่าดินดำ ซึ่งจุดผ่อนปรนทั้ง 2 อยู่ในความดูแลของทหาร

การเข้า-ออกของบุคคลได้รับการอนุโลมจากฝ่ายปกครองและฝ่ายความมั่นคง หากเข้ามาเพื่อทำงานในช่วงฤดูเก็บเกี่ยว นายจ้างสามารถใช้บัตรประชาชนเป็นหลักฐานขออนุญาตให้ชาวพม่าเข้ามาทำงานได้ โดยแจ้งชื่อและจำนวนที่ชัดเจน สำหรับวัตถุประสงค์อื่น เช่น มาหาหมอ เยี่ยมญาติ หรือ ชื่อของ ให้แจ้งชื่อกับเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองซึ่งประจำอยู่ ณ จุดผ่อนปรนสามารถเข้ามาได้ไม่เกิน 5 กิโลเมตรจากสะพานข้ามแม่น้ำสาย

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

จุดผ่อนปรนทั้ง 2 แห่ง ไม่มีการนำเข้า-ส่งออกสินค้า มีเฉพาะการค้าระดับชาวบ้าน โดยชาวพม่าจะเข้ามาเพื่อซื้อสินค้าในอำเภอแม่สาย ติดตัวกันไปเพื่อบริโภค หรือสั่งซื้อสินค้าจำพวกพืชผัก และสัตว์มีชีวิต เช่น ไก่บ้าน จากเกษตรกรในหมู่บ้านฝั่งตรงข้าม สินค้าที่นำมาขายฝั่งไทย ได้แก่ ของป่า เช่นหวาย

เนื่องจากบริเวณนี้มีแม่น้ำเป็นเส้นกั้นเขตแดน การขนส่งใช้เรือท้องแบนเป็นหลัก การเดินทางบกทั้งสองฝั่งใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างในการขนส่งสินค้า หากสินค้านั้นมีปริมาณมากจะใช้รถเข็นพ่วงด้วย

สายสัมพันธ์และความขัดแย้ง

ประชาชนทั้งสองฝั่งชายแดนมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน เนื่องจากเป็นชาติพันธุ์เดียวกัน ส่วนใหญ่เป็นเครือญาติกัน ก่อนที่จะมีการแบ่งเขตแดนที่ชัดเจนก็ตั้งรกรากทั้งสองฝั่งแม่น้ำ ในปัจจุบันประชาชนจำนวนหนึ่งยังถือสองสัญชาติอยู่ ก่อน พ.ศ. 2534 ยังสามารถข้ามไปมาได้โดยเสรี แต่เมื่อปัญหาชายแดนทวีความรุนแรงขึ้น และมีการลักขโมยจักรยานยนต์ข้ามไปขายในฝั่งพม่า จึงทำ

ให้มีการเข้มงวดตั้งเช่นทุกวันนี้ แต่อย่างไรก็ตาม ได้มีการผ่อนผันให้ประชาชนฝั่งพม่าเข้ามาในฝั่งไทยในช่วงเทศกาล เช่น ปีใหม่ กิจกรรมทางศาสนา อาทิ วันเกิดครูบาบุญชุ่ม งานศพ นอกจากนี้ยังมีการจัดกิจกรรมสานสัมพันธ์คนในท้องถิ่น เช่น การแข่งกีฬา และอนุญาตให้เด็กนักเรียนทางฝั่งพม่าเข้ามาเรียนหนังสือในฝั่งไทย โดยได้รับการจัดการศึกษาเท่าเทียมกันกับนักเรียนไทย

ในอดีตประมาณ 10 ปีที่แล้ว เคยมีปัญหาเรื่องเขตแดนพื้นที่ทับซ้อนที่ยอดเขาโกเต็งนาหย่ง เนื่องจากการแบ่งเขตแดนบริเวณดังกล่าวใช้สันปันน้ำซึ่งไม่มีความชัดเจน ทำให้ต่างฝ่ายต่างอ้างสิทธิ์ในพื้นที่ทับซ้อน จนเกิดการปะทะกันจนถึงขั้นปิดด่านพรมแดน หลังจากนั้นได้มีการเจรจาจนได้ข้อยุติ และไม่มีการปะทะและปิดด่านพรมแดนอีก แต่เมื่อไม่นานมานี้ มีความขัดแย้งเนื่องจากปัญหาน้ำท่วมซึ่งเอ่อล้นจากแม่น้ำสายเข้าท่วมเขตเศรษฐกิจและเขตพาณิชย์กรรมของเมืองท่าซีเหล็ก โดยพม่ามีความคิดเห็นว่าปัญหาดังกล่าวเกิดจากฝ่ายทตน้ำในแม่น้ำสายของไทย ซึ่งมีอยู่ 4 แห่ง ได้แก่ แห่งที่ 1 บริเวณบ้านหัวฝาย ตำบลเวียงพางคำ แห่งที่ 2 บริเวณในโครงการชลประทาน (RMC 1) ที่หมู่บ้านเหมืองแดงหลวง ตำบลแม่สาย แห่งที่ 3 บ้านสันทราย-เวียงหอม (RMC2) เทศบาลแม่สายมิตรภาพ แห่งที่ 4 บ้านป่าซางงาม (RMC3) ตำบลเกาะช้าง ซึ่งระยะทางทั้งหมด 4 กิโลเมตร ในการประชุม TBC ทางพม่าได้ขอให้ไทยรื้อฝายเหล่านี้ออก เพื่อให้การระบายน้ำท่วมขังฝั่งพม่าเป็นไปได้โดยเร็ว แต่ฝ่ายไทยไม่เห็นด้วยกับการรื้อฝาย เพราะ

1. ปัญหาน้ำท่วม เกิดจากพม่าไม่มีการรักษาป่า มีการทำไร่เลื่อนลอย อีกทั้งถางป่า เพื่อปลูกพืชเศรษฐกิจเชิงเดี่ยว คือ ยางพารา ที่ไม่สามารถดูดซับน้ำได้ดี เมื่อฝนตกมาเป็นจำนวนมาก ทำให้น้ำไหลบ่าลงสู่แม่น้ำสายอย่างรวดเร็ว

2. มีการก่อสร้างรูกล้าแม่น้ำสายของประชาชนทั้งสองฝั่ง จนชิดกับตอม่อสะพาน จากแม่น้ำสายที่เคยกว้างประมาณ 100 เมตร แคบลงจนไม่สามารถระบายน้ำทันเมื่อน้ำมีปริมาณมาก

3. ฝายเหล่านี้สามารถทตน้ำเข้าสู่ไร่นาของเกษตรกรในอำเภอแม่สาย 7-8 หมื่นไร่ การรื้อฝายเหล่านี้จะทำให้เกษตรกรไทยได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างยิ่ง

เมื่อฝ่ายไทยไม่สามารถปฏิบัติตามข้อเรียกร้อง พม่าจึงได้นำรถแม็คโครมารื้อฝายเหล่านี้สร้างความไม่พอใจให้เกษตรกรฝั่งไทย จึงทำให้เกษตรกรรวมตัวกันประมาณ 4 ร้อยคนปิดด่านพรมแดนสะพานข้ามแม่น้ำสายเป็นเวลา 2 ชั่วโมง หลังจากนั้นได้มีการเจรจายจนได้ข้อยุติ คือ ฝั่งพม่ายินยอมให้ไทยสามารถสร้างฝายทตน้ำได้ตามเดิม

ภาคผนวก 9

**ข้อมูลสัมภาษณ์หน่วยงานด้าน
ความมั่นคง**



จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน : หน้า 185



จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ : หน้า 187



จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน : หน้า 188



จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย : หน้า 189

ภาคผนวก 9

ข้อมูลสัมภาษณ์หน่วยงานด้าน ความมั่นคง

วัน เดือน ปี	1 กันยายน 2557	เวลา	14.30-15.00 น.
สถานที่	จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน ตำบลเสาทิน อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	ร้อยเอกวรุตม์ มากจริงใจ	ตำแหน่ง	ผู้บังคับกองร้อย หน่วยทหารพราน กองร้อย 3694
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

ลักษณะการซื้อขายส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค โดยมีสินค้าออกสำคัญ ได้แก่ เสื้อผ้า รองเท้าแตะ เครื่องดื่ม (น้ำอัดลมและเบียร์) น้ำมันปาล์ม สินค้าอุปโภคบริโภคอื่นๆ สินค้าที่นำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ โคมระบือมีชีวิต พืชผลทางการเกษตร อาทิ พริกแห้ง เป็นต้น เนื่องจากสภาพการคมนาคมช่วงก่อนเข้าจุดผ่อนปรนเป็นถนนลูกรัง สภาพผิวทางขรุขระ เป็นหลุมลึก บางช่วงผ่านป่าเขา และลำห้วย หากฝนตกหนักไม่สามารถสัญจรไปมาได้ ทั้งนี้เนื่องจากตำบลเสาทินอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ซึ่งถูกจัดเป็นป่าต้นน้ำโซน A สภาพทั่วไปเป็นป่าไม้ที่มีความอุดมสมบูรณ์ การคมนาคมค่อนข้างลำบาก ซึ่งอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การค้าการขนส่งในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินมีปริมาณน้อย

ในช่วงก่อน พ.ศ. 2548 สภาพการค้าและการขนส่งที่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินมีความคึกคักมากกว่าในปัจจุบัน แต่เนื่องจากเหตุการณ์ทางการเมืองภายในพม่าในช่วงเวลานั้น ทำให้การค้าและการลงทุนในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินซบเซาลง ในปัจจุบันสภาพการค้าและการขนส่งส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะติดต่อกันล่วงหน้า และขนส่งผ่านจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน การค้าชายแดนจึงเป็นการค้าระดับผู้ประกอบการมากกว่าระดับชาวบ้านที่มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้น สินค้าส่งออก ได้แก่ รองเท้าแตะ น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องอุปโภคบริโภค และสินค้านำเข้า ได้แก่ เครื่องเทศ สินแร่ โคมระบือ ซึ่งเป็นมีปริมาณน้อยถ้าเทียบเทียบกับการส่งออก

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

ในปัจจุบันสถานการณ์ทางการเมืองในชายแดนบ้านเสาทินมีความสงบ เนื่องจากได้มีการทำความตกลงร่วมกันระหว่างรัฐบาลพม่าและแนวร่วมปลดปล่อยประชาชนแห่งชาติคะยา/กะเหรี่ยงดาวแดง (Karenni Nationalities People Liberation Front : KNPLF) ทำให้สถานการณ์ความไม่สงบและปัญหาเสียดินซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าและการลงทุนในบริเวณดังกล่าวลดน้อยลง ซึ่งทั้งสองประเทศให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาต่างๆ เป็นอย่างดี

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

1. การคมนาคม ซึ่งถือเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุด เส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินเดินทางลำบากมากเมื่อเทียบฝั่งพม่า อาจเป็นเพราะเส้นทางจากอำเภอแม่สะเรียง มาจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินต้องผ่านพื้นที่เขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่าสาละวิน ซึ่งติดปัญหา พระราชบัญญัติป่าไม้ ทำให้ไม่สามารถตัดถนนได้

2. การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบต่างๆ ของพม่า ทำให้มีการเปลี่ยนเจ้าหน้าที่ศุลกากรบ่อยครั้งส่งผลให้ผู้ประกอบการและชาวบ้านไทยเกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อนในกฎระเบียบที่ไม่ตรงกันของทั้งสองประเทศ

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายและนโยบายของไทย-พม่า ส่งผลกระทบต่อการค้าและการขนส่งบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทินน้อยมาก การค้าและการขนส่งส่วนใหญ่เป็นการค้าในระดับผู้ประกอบการ ซึ่งทั้งไทยและพม่ามีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน เจ้าหน้าที่ของไทยและพม่ามีความรู้จักชอบพอกันในระดับหนึ่ง ซึ่งสังเกตได้จากการให้ความร่วมมือในการประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นร่วมกัน

แนวโน้มการค้าการขนส่งชายแดน

เนื่องจากสถานการณ์ด้านประเทศพม่าเริ่มมีคลี่คลายไปในทางที่ดี กอปรการดำเนินในด้านต่างๆ ของจังหวัดแม่ฮ่องสอน อาทิ การปรับปรุงเส้นทางจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น ทำให้การคมนาคมมีความสะดวกมากขึ้น รวมถึงการผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร อาจส่งผลทำให้มูลค่าการค้าชายแดนในจังหวัดแม่ฮ่องสอนเพิ่มมากขึ้น

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ควรปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมให้มีความสะดวกสบายมากขึ้น ปัจจุบันเส้นทางที่ใช้อยู่เป็นเส้นทางที่เจ้าหน้าที่ป่าไม้ ผู้ประกอบการ และชาวบ้าน ใช้สัญจรไปมาหากมีการพัฒนาเส้นทางในการเดินทางจะช่วยประหยัดเวลา ค่าเชื้อเพลิง รวมถึงลดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้อย่างมาก

วัน เดือน ปี	3 กันยายน 2557	เวลา	13.43-14.30 น.
สถานที่	จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ ตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	สิปตรีดวงจันทร์ พิลาศสายธารา	ตำแหน่ง	ผู้บังคับชุดปฏิบัติการ (ผบชป.) หน่วยทหารพราน กองร้อย 3603
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ		

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

สถานการณ์ทั่วไปทางการเมืองของทั้งสองประเทศไม่ค่อยส่งผลกระทบต่อการค้าและการขนส่งบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบมากนัก ทั้งสองประเทศมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันที่ดี มีการพบปะกันในระดับผู้นำท้องถิ่นประมาณ 1 ครั้ง ต่อ 2 เดือน อย่างไรก็ตามการค้าและการขนส่งในบริเวณจุดผ่อนปรนเป็นการค้ากับสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง (Karen National Union: KNU) และผู้คนที่อาศัยอยู่ในศูนย์อพยพในฝั่งพม่าเป็นหลัก

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

เจ้าหน้าที่ของทั้งสองประเทศมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน สังเกตได้จากการพบปะกันในระดับผู้นำท้องถิ่น อย่างไรก็ตามมีปัญหาเกี่ยวกับยาเสพติดบ้าง โดยล่าสุดในปี พ.ศ. 2556 ได้มีการจับกุมชาวกะเหรี่ยงที่ลักลอบนำยาบ้าเข้ามาในจุดผ่อนปรนประมาณ 20,000 เม็ด

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

วัน เดือน ปี	24 กันยายน 2557	เวลา	16.00–16.30 น.
สถานที่	จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน หมู่ 12 ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี		
ผู้ให้ข้อมูล	สิบตรีธีรยุทธ เย็นประสบ	ตำแหน่ง	ผู้บังคับชุดปฏิบัติการ (ผบชป.) กองร้อยทหารพรานที่ 1407
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน		

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

สถานการณ์ทั่วไปทางการเมืองภายในของพม่าไม่ส่งผลกระทบต่อการค้าและการขนส่งบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อนมากนัก การค้าการขนส่งในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อนเป็นการค้ากับกลุ่มสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง (Karen National Union หรือ KNU) เป็นส่วนใหญ่ โดยรัฐบาลพม่าและสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง มีการเจรจาข้อตกลงหยุดยิงร่วมกันเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงไม่มีปัญหาความไม่สงบในบริเวณดังกล่าว

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

เจ้าหน้าที่ของทั้งสองประเทศมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน มีการพบปะกันในระดับผู้นำท้องถิ่นของสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยงสัปดาห์ละครั้ง และไม่พบปัญหาเกี่ยวกับยาเสพติดในบริเวณนี้

ปัญหาและอุปสรรค

ปัญหาการหลบหนีเข้าเมืองของชาวพม่า

วัน เดือน ปี	5 สิงหาคม 2558	เวลา	16.00–16.30 น.
สถานที่	จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย (จุดผ่อนปรนบ้านหัวฝาย) ตำบลเวียงพางคำ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	สิปโทองศกร วังคำ	ตำแหน่ง	หัวหน้าชุดจุดผ่อนปรนบ้านหัวฝาย
เรื่อง	การเข้า-ออกของบุคคล ณ จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย/บ้านหัวฝาย		

การเข้า-ออกของบุคคล

จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย หรือจุดผ่อนปรนบ้านหัวฝาย ตั้งอยู่ตรงข้ามบ้านปงถุน เมืองท่าขี้เหล็ก อยู่ในความดูแลของหมวดทหารม้าที่ 1 กองร้อยทหารม้าที่ 3 หน่วยเฉพาะกิจกรมทหารม้าที่ 2 ซึ่งรับผิดชอบตั้งแต่จุดผ่อนปรนบ้านหัวฝายจนถึงบ้านวังลาว ซึ่งอยู่บริเวณสามเหลี่ยมทองคำ ซึ่งจุดผ่อนปรนนี้เปิดเวลา 05.30 จนถึง 18.00 น การเข้า-ออกจะต้องแจ้งกับเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองที่ประจำอยู่จุดผ่อนปรน โดยปกติมีคนเข้า-ออกวันละประมาณ 20–40 คน หากเป็นผู้หญิงเข้ามาเพื่อนำพืชผักมาขายในตลาดและจะกลับในช่วงบ่าย ส่วนผู้ชายเข้ามาเพื่อรับจ้างก่อสร้างจะกลับออกไปในช่วงตอนเย็น โดยจุดผ่านแดนของพม่าของพม่าอยู่ห่างจากที่ทำการจุดผ่อนปรน ประมาณ 500 เมตร

การประชุม TBC มีข้อตกลงที่จะเปิดสะพานข้ามแม่น้ำสาย ถึงเวลา 21.00 น. ส่งผลให้มีแนวคิดที่จะปิดจุดผ่อนปรนนี้ แต่อย่างไรก็ตามได้มีการร้องขอให้มีการเปิดจุดผ่อนปรนต่อไป เนื่องจากคนเข้า-ออกหลักของจุดผ่อนปรนนี้เป็นชาวอาข่า ที่อาศัยอยู่บริเวณภูเขาใกล้กับจุดผ่อนปรน ปกติจะต้องใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมงเดินเท้ามายังจุดผ่อนปรน หากย้ายให้ไปเข้า-ออกที่สะพานข้ามแม่น้ำสาย จะทำให้ใช้เวลานานในการเดินทาง อีกทั้งชาวอาข่าไม่มีเอกสารราชการในการทำบัตรผ่านแดนเพื่อการเข้า-ออกที่สะพานข้ามแม่น้ำสายได้

ปัญหาอุปสรรค

ไม่มี เนื่องจากบุคคลที่เข้า-ออกเป็นคนที่เข้าออกเป็นประจำ

ภาคผนวก 10

**ข้อมูลสัมภาษณ์สถานทูตไทยและ
ผู้ประกอบการค้าชายแดน**



สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงย่างกุ้ง : หน้า 193



จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน : หน้า 195



จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น : หน้า 196



จังหวัดกาญจนบุรี : หน้า 198



อำเภอแม่สาย : หน้า 200



ภาคผนวก 10

ข้อมูลสัมภาษณ์สถานทูตไทยและ ผู้ประกอบการค้าชายแดน

วัน เดือน ปี	23 กรกฎาคม 2557	เวลา	09.00–10.30 น.
สถานที่	สถานเอกอัครราชทูตไทย กรุงย่างกุ้ง ประเทศสหภาพพม่า		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณชัยณรงค์ กิริติยุตวงศ์	ตำแหน่ง	อัครราชทูตที่ปรึกษา
เรื่อง	สถานการณ์ปัจจุบันของประเทศพม่า		

ข้อมูลทั่วไป

ประเทศพม่ามีพรมแดนติดกับจีนระยะทาง 2,185 กิโลเมตร ติดกับอินเดีย 1,463 กิโลเมตร ติดกับลาว 235 กิโลเมตร ติดกับไทย 2,401 กิโลเมตร และติดกับบังคลาเทศ 143 กิโลเมตร ชายฝั่งมีความยาว 1,385 ไมล์ แม่น้ำสายสำคัญ ได้แก่ อิรวดี สะโตง ชินวิน และสาละวิน (ปากแม่น้ำอยู่ที่เมืองเมาะละแหม่ง) บริเวณลุ่มน้ำทุกสายเป็นพื้นที่เพาะปลูกที่อุดมสมบูรณ์ ทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญที่ดึงดูดนักลงทุน ได้แก่ ทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล เมืองที่สำคัญคือ เมืองมะริด เกาะสอง นอกจากนี้ยังมีก๊าซธรรมชาติ ป่าไม้ โดยในปี 2010 มีพื้นที่ป่าคิดเป็นร้อยละ 48 ของพื้นที่ประเทศ ปัจจุบันห้ามส่งออกไม้ซุง และอัญมณี

การปฏิรูปการเมือง

ปัจจุบันพม่ายังคงปกครองด้วยรัฐบาลทหาร แต่ก็มี การปฏิรูปการเมืองอย่างต่อเนื่องดังนี้

2008 ประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับใหม่

2010 จัดให้มีการเลือกตั้งทั่วไป แต่พรรคฝ่ายค้าน คือ NLD ไม่ยอมลงเลือกตั้ง และประชาคมโลกไม่ยอมรับการเลือกตั้ง

2012 จัดให้มีการเลือกตั้งซ่อม พรรค NLD ลงเลือกตั้งและได้ 43 ที่นั่งจากทั้งหมด 44 ที่นั่ง หลังการเลือกตั้งได้มีการปล่อยนักโทษการเมือง ทำให้พม่าดูดีขึ้นในสายตาประชาคมโลกและได้ประกาศยกเลิกมาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจพม่า

2013 ปล่อยนักโทษการเมืองครั้งใหญ่ และให้อิสระแก่สื่อสารมวลชนมากขึ้น โดยยกเลิกมาตรการ censor

2014 มาตรการ censor สื่อมวลชนถูกนำกลับมาใช้ และออกกฎหมายว่าด้วยการชุมนุม

2015 จัดการเลือกตั้งทั่วไป ประเด็นที่สำคัญ คือ การขอแก้ไขรัฐธรรมนูญ ที่ห้ามบุคคลซึ่งมีสามี และบุตรเป็นชาวต่างชาติดำรงตำแหน่งประธานาธิบดี ซึ่งเป็นการเปิดทางให้นางซูจีมีโอกาสได้เป็นประธานาธิบดี อย่างไรก็ตามประชาชนส่วนใหญ่ชื่นชอบนางซูจี แต่ไม่มีความมั่นใจว่าจะเป็นรัฐบาลที่ดีได้ และการแก้ไขเพื่อลดสัดส่วนของทหารในสภาซึ่งปัจจุบันสูงถึงร้อยละ 25

การปฏิรูปเศรษฐกิจ

ปัจจุบันพม่ามีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยร้อยละ 7.4 ต่อปี ปัญหาสำคัญมีดังนี้

- ปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานที่ดูแลเรื่องการค้าการลงทุนโดยตรง
- เศรษฐกิจยังอยู่นอกระบบเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากไม่มีหน่วยงานควบคุม
- ปัจจุบันพม่ามีประชากรประมาณ 60 ล้านคน อยู่ในวัยใช้แรงงาน 37.35 ล้านคนส่วนใหญ่เป็นแรงงานราคาถูกและไร้ฝีมือ (ซึ่งประเทศไทยสามารถเป็น trainer ที่ดีให้แก่พม่าได้)
- ระบบราชการเฉื่อยชา รอรับคำสั่งเพียงอย่างเดียว

การปฏิรูปเศรษฐกิจจึงมีความจำเป็นและเร่งด่วนในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1. พัฒนาอุตสาหกรรม ให้เป็นเกษตรอุตสาหกรรม
2. ปฏิรูประบบราชการโดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ
3. ปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับภาคเอกชน เช่น กฎหมายการลงทุน กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ตัวชี้วัดที่สำคัญ คือ การที่ต่างชาติสามารถซื้ออสังหาริมทรัพย์ได้ ปัจจุบันเช่าได้ไม่เกิน 50 ปี

นอกจากนี้ข้อมูลสถิติทางเศรษฐกิจของพม่ายังไม่มีความแน่นอน หากนำมาใช้ประโยชน์ ควรทำการตรวจสอบโดยใช้การสังเกตการณ์ วัตถุประสงค์การจัดจ่ายใช้สอยของประชาชน วัตถุประสงค์ความรู้สึกของคนที่มีต่อการปฏิรูปเศรษฐกิจ เช่น มีงานทำ มีเงินใช้ และใช้ข้อมูลจากแหล่งอื่น เช่น OECD

การสร้างความปลอดภัยในชาติ

ความขัดแย้งระหว่างพม่ากับชนกลุ่มน้อยได้คลี่คลายไปในทางที่ดีขึ้นตามลำดับ พม่าใช้วิธีเจรจากับชนกลุ่มน้อยที่ละกลุ่ม ปัจจุบันมีชนกลุ่มน้อย 16 กลุ่ม และในจำนวนนี้ได้บรรลุข้อตกลงหยุดยิง (Ceasefire Agreement) ไปแล้ว 14 ฉบับ ขั้นตอนต่อไปคือการทำข้อตกลง (Nationwide Cease Agreement) อุปสรรคที่สำคัญคือ ข้อเรียกร้องของชนกลุ่มน้อยที่ต้องการสิทธิในการปกครองตนเอง จึงทำให้ระหว่างการเจรจายังมีการปะทะกันอยู่ จุดประสงค์เพื่อทำลายความเชื่อมั่น

อาจจะกล่าวได้ว่าตามแนวชายแดนไทยการเจรจาได้คืบหน้าได้มาก โดยรัฐบาลไทยได้ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในการจัดสถานที่ในประเทศไทยในการเจรจา ปัจจุบันเหลือเพียงบริเวณกิวผาวอก และหลักแตง ซึ่งชนกลุ่มน้อยยังมีอิทธิพลในบริเวณดังกล่าวสูงมาก พม่าจึงยังไม่ยอมเปิดจุดผ่านแดนนี้ สำหรับชายแดนจีนยังมีปัญหาอยู่มาก ทั้งในรัฐกะฉิ่น และภาคเหนือของรัฐฉาน ซึ่งอยู่ภายใต้อิทธิพลของกองกำลัง TNLA (Ta'ang National Liberation Army) ของชาติพันธุ์ปะหล่อง การเจรจาระหว่างพม่ากับชนกลุ่มน้อยที่มีจีนเป็นผู้อำนวยความสะดวกก็ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ปัจจุบันได้มีการจัดตั้ง Myanmar Peace Center เพื่อทำหน้าที่ในการเจรจากับชนกลุ่มน้อย

วัน เดือน ปี	6 กันยายน 2557	เวลา	12.53–13.20 น.
สถานที่	จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน หมู่ 3 ตำบลผาป่อง อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณทิน อุ่นใจ	ตำแหน่ง	ผู้ประกอบการนำเข้าแร่และโคกระบือมีชีวิต
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

สินค้าส่งออกส่วนใหญ่ คือ สินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งผ่านพิธีการศุลกากร โดยมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายความมั่นคงที่ประจำอยู่ที่จุดผ่อนปรนทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจปล่อยสินค้าแทนเจ้าหน้าที่ศุลกากร ส่วนสินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นแร่ ซึ่งมีการนำเข้าไม่บ่อยนัก สินค้าต่างๆ ที่ทำการค้าการขนส่งในบริเวณจุดผ่อนปรนจะขนส่งโดยเรือไทย บางส่วนขนส่งไปตามแม่น้ำปายไปยังแม่น้ำสาละวินไปยังหมู่บ้านไทยที่อยู่ริมแม่น้ำสาละวิน เช่น บ้านท่าตาฝั่ง และสินค้าบางส่วนขนส่งไปยังเมืองกอกูแล ประเทศพม่า จุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดินไม่มีคนเข้า-ออกในวันอาทิตย์ เนื่องจากประชาชนพม่านับถือศาสนาคริสต์ วันอาทิตย์เป็นประกอบพิธีกรรมทางศาสนาของชาวกะเหรี่ยง

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

สถานการณ์ทางการเมืองระหว่างพม่ากับชนกลุ่มน้อยค่อนข้างสงบ รัฐบาลพม่าได้เจรจากับพรรคก้าวหน้าแห่งชาติคะยา (Karenni National Progressive Party : KNPP) ในรัฐคะยา ได้ข้อยุติเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

ในอดีตบ้านน้ำเพียงดินใช้เป็นเส้นทางขนส่งเครื่องไม้เครื่องมือบริษัทที่ได้สัมปทานแร่ในฝั่งพม่า ซึ่งเมื่อหมดสัมปทานเส้นทางขนส่งที่ใช้จึงไม่ได้รับการดูแลจนถึงปัจจุบัน ดังนั้นการคมนาคมขนส่งทางบกในปัจจุบันจึงมีความลำบาก การค้าและการขนส่งจึงเปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก แต่ก็ประสบกับปัญหาหอร่องน้ำตื้นอีกเช่นกัน

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

มีการประชุมในระดับผู้นำท้องถิ่นไทย-พม่า (Township Border Committee: TBC) เพื่อประสานความร่วมมือในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่างๆ ร่วมกัน ประมาณ 2-3 เดือน ต่อ 1 ครั้ง

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ควรมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางถนนเพื่อใช้การค้าการขนส่ง ร่วมกับการคมนาคมทางน้ำที่ใช้อยู่เป็นหลักในปัจจุบัน

วัน เดือน ปี	6 กันยายน 2557	เวลา	15.36–17.30 น.
สถานที่	บ้านของผู้ให้สัมภาษณ์ ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน		
ผู้ให้ข้อมูล	ดาบตำรวจประเสริฐ พลสิงห์	ตำแหน่ง	รองประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน และผู้ประกอบการค้าชายแดน
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า ณ จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น		

สภาพการค้าการขนส่งชายแดน

การขนส่งชายแดนของจังหวัดแม่ฮ่องสอนมีทั้งทางบกและทางน้ำ โดยทางบก ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาทิน จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง และจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น สำหรับทางน้ำ ได้แก่จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ และจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน เส้นทางที่มีการขนส่งทางบกมากที่สุด คือ เส้นทางบ้านเสาทิน เนื่องจากใกล้กับตัวอำเภอแม่สะเรียงที่สุด โดยเส้นทางนี้เป็นถนนลูกรัง บางช่วงความลาดชันมาก อีกทั้งต้องข้ามลำห้วยหลายแห่ง แต่ถึงกระนั้นผู้ประกอบการขนส่งยังคงใช้เส้นทางดังกล่าวขนส่งสินค้า เนื่องจากต้นทุนที่ถูกกว่าเป็นหลัก

สินค้าส่งออก ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค น้ำอัดลม เครื่องดื่มชูกำลัง เบียร์อาหารแห้ง รองเท้า เป็นต้น ส่วนสินค้านำเข้า ได้แก่ โคมระบือมีชีวิต สินค้าส่งออกเกือบทั้งหมด เป็นการสั่งซื้อจากเมืองลอยก่องซึ่งได้การสั่งซื้อจากเมืองมณฑลเฉลยอีกทีหนึ่ง ผู้ประกอบการค้าชายแดนจังหวัดแม่ฮ่องสอนเกือบทั้งหมด เป็นเพียงผู้ขนส่งสินค้าไปยังชายแดนพม่าเท่านั้น ไม่ได้เป็นผู้ค้าขายโดยตรง เนื่องจากพ่อค้าพม่าติดต่อกับผู้ค้าส่งในไทยโดยตรงซึ่งได้ราคาต่ำกว่าการสั่งซื้อจากพ่อค้าในจังหวัดแม่ฮ่องสอน อีกทั้งชาวพม่าส่วนใหญ่ติดยึดถือสินค้า (Brand Loyalty) ดังนั้นการจำหน่ายสินค้าชนิดใหม่จึงทำได้ยากมาก ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงผันตัวเองมาเป็นตัวแทนในการขนส่งสินค้าและทำผ่านพิธีการศุลกากร สำหรับผู้ค้ารายย่อยส่วนใหญ่เป็นการค้าระดับชาวบ้านหรือหมู่บ้านที่อยู่ติดกับชายแดนเป็นหลัก

การค้าและการขนส่งในบริเวณจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นส่วนใหญ่เป็นการค้าระบบเครือญาติ หรือมีความคุ้นเคยกันมานาน มีความไว้วางใจซึ่งกันและกัน ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่ธนาคารพาณิชย์ในพม่าถูกผูกขาดโดยรัฐบาล ทำให้ระบบเงินจ๊าด (The Myanmar Kyat : MMK) ของพม่าไม่เป็นมาตรฐานสากล ทำให้การชำระค่าสินค้าที่มีมูลค่ามากด้วยระบบ Letter of Credit : L/C เพื่อแก้ไขปัญหาการผิดนัดการชำระเงิน พ่อค้าทั้งสองประเทศนิยมไปเปิด L/C ที่ธนาคารในสิงคโปร์ เนื่องจากได้รับความน่าเชื่อถือทั้งสองฝ่าย ในปัจจุบันเริ่มมีธนาคารไทยเข้าไปเปิดสาขาในพม่าเพิ่มมากขึ้น พ่อค้าบางส่วนหันมาเปิด L/C กับธนาคารไทย

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

ในปัจจุบันสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างพม่ากับชนกลุ่มน้อยยังไม่สงบบ้างในบางพื้นที่ แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยตันนุ่นมากนัก ชายแดนบริเวณนี้อยู่ในเขตอิทธิพลของพรรคก้าวหน้าแห่งชาติคะยา (Karenni National Progressive Party : KNPP) ซึ่งได้มีการเจรจากับรัฐบาลพม่าจนได้ข้อยุติเป็นที่เรียบร้อยแล้ว อีกทั้งรัฐบาลพม่ามีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงเป็นประชาธิปไตยมากยิ่งขึ้น และมีการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมเพื่อเตรียมความพร้อมในการยกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยตันนุ่นให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

1. ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยตันนุ่น คือ เส้นทางการคมนาคมที่ลำบากและไม่สามารถก่อสร้างหรือปรับปรุงได้ เนื่องจากการติดปัญหาในข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 ซึ่งหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องควรทำความเข้าใจร่วมกันเพื่อหาข้อยุติโดยเร็วที่สุด

2. ปัญหาความล่าช้าในการดำเนินงานของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่ง ซึ่งควรพัฒนาเพื่อให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

ผู้ว่าราชการจังหวัดแม่ฮ่องสอน และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีส่วนสำคัญในการผลักดันเพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณายกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยตันนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร อย่างไรก็ตามจุดผ่อนปรนแห่งนี้อยู่ในเขตเขตป่าสงวนแห่งชาติและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดอยเวียงหล้า ทำให้ไม่สามารถพัฒนาเส้นทางการคมนาคมได้ เนื่องจากติดระเบียบข้อกฎหมายในพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลพบว่า จังหวัดแม่ฮ่องสอนและทางการพม่ามีความต้องการผลักดันให้จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยตันนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ควรพัฒนาและปรับปรุงถนนในบริเวณจุดผ่อนปรนบ้านห้วยตันนุ่นเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการและชาวบ้านที่สัญจรไปมา รวมทั้งเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการค้าและการขนส่งที่จะเพิ่มมากขึ้นหากมีการยกระดับจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยตันนุ่นเป็นจุดผ่านแดนถาวร

2. ควรพัฒนาจริยธรรมและจิตสำนึกของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้มีความซื่อสัตย์สุจริต มีวินัย และเข้าถึงประชาชน การขาดจริยธรรมดังที่กล่าวมา ย่อมส่งต่อการให้บริการสาธารณะและการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน อันจะส่งผลเสียต่อประเทศชาติและประชาชนต่อไป

วัน เดือน ปี	23 กันยายน 2557	เวลา	14.00–16.00 น.
สถานที่	ร้านโล้วเฮงหมงเทรดดิ้ง 49/3 ถนนแสงชูโต ตำบลท่าเรือ อำเภอท่ามะกา จังหวัดกาญจนบุรี		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณประทีป พงษ์วิทย์พานู	ตำแหน่ง	อดีตประธานหอการค้าจังหวัด กาญจนบุรี/ผู้ประกอบการค้า
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนไทย-พม่า จังหวัดกาญจนบุรี		

สภาพการค้าการขนส่งทั่วไปของแนวชายแดนไทย-พม่า

ในปัจจุบันชายแดนไทย-พม่าด้านจังหวัดกาญจนบุรี มีการค้าการขนส่งผ่านจุดผ่านแดน 2 จุด คือ จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ และจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน สินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ น้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซินไร้สาร เครื่องอุปโภคบริโภค เบียร์ นมข้นหวาน สังกะสี สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ โคกระบือมีชีวิต แร่พลวง ไม้ไผ่ลำ จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อนเป็นจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าและการขนส่ง อันเนื่องมาจากการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวายในเมืองทวาย ประเทศพม่า แต่อย่างไรก็ตามจังหวัดกาญจนบุรียังมีช่องทางอื่นที่สามารถพัฒนาเป็นจุดผ่านแดน ซึ่งช่องทางเหล่านี้เชื่อมต่อกับเมืองทวายมาตั้งแต่สมัยโบราณ อาทิ ช่องทางบ้องตี้ ซึ่งเป็นช่องทางที่พม่าย่ำเท้าเข้ามาตีไทยในสงคราม 9 ท้า หรือช่องทางเขาปลาน้อย ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเท้าของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก (รัชกาลที่ 1) เมื่อครั้งยกทัพไปตีเมืองทวาย

สภาพการเมืองบริเวณแนวชายแดนไทย-พม่า

ชายแดนพม่าบริเวณตรงข้ามจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ และจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน เป็นดินแดนในปกครองของสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง (Karen National Union หรือ KNU) ในปัจจุบันทั้งสองฝ่ายมีการเจรจาข้อตกลงหยุดยิงเรียบร้อยแล้ว ซึ่งผู้ประกอบการค้าในจังหวัดกาญจนบุรีเชื่อว่าในระยะเวลา 1–2 ปีนี้ จะไม่มีปัญหาความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลพม่า แต่สิ่งที่กลุ่มผู้ประกอบการกังวล ได้แก่ เรื่องการเก็บค่าผ่านทาง (ค่าก๊อ) ในฝั่งพม่าที่ยังคงมีการเรียกเก็บค่าผ่านทางอยู่ และเรื่องข้อสรุปการปักปันเขตแดนไทย-พม่าที่ไม่ชัดเจน เป็นผลให้ไม่สามารถยกระดับจุดผ่อนปรนเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้

ปัญหาและอุปสรรคของการค้าการขนส่ง

1. ปัญหาความขัดแย้งภายในพม่า ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการค้าและการลงทุนของผู้ประกอบการค้าไทย รวมถึงการเก็บค่าก๊อของชนกลุ่มน้อยในพม่า ทำให้ต้นทุนการค้าการขนส่งเพิ่มมากขึ้น เช่น จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อนมีค่าขนส่งจากจุดผ่านแดนไปยังเมืองทวายเฉลี่ยประมาณ 3 หมื่นบาทต่อรอบ สำหรับรถสิบล้อ และ 6 พันบาทต่อรอบสำหรับรถกระบะ ด้วยระยะทางร้อยกว่ากิโลเมตร ซึ่งถือว่าสูงมาก

2. การที่จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ยังไม่ได้รับการยกฐานะเป็นจุดผ่านแดนถาวร ทำให้การนำเข้า-ส่งออกสินค้าต้องผ่านการตรวจสอบจากหน่วยงานความมั่นคง โดยในบางครั้งไม่มีความแน่ชัดเกี่ยวกับกฎระเบียบที่แน่นอนและใช้ระยะเวลาการตรวจสอบนาน

3. การที่ไม่มีการปักปันเขตแดนที่ชัดเจน ในบริเวณบ้านพระเจดีย์สามองค์ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ไม่สามารถยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร

นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน

รัฐบาลมีแนวทางในการผลักดันให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดกาญจนบุรี เพื่อรองรับการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกที่เมืองทวาย ประเทศพม่า ซึ่งเชื่อว่าจะก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ มูลค่าเพิ่มทางการค้าและการลงทุนในจังหวัดกาญจนบุรีและภาคตะวันตกของประเทศไทย

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. ควรเร่งผลักดันให้มีการยกระดับด่านพระเจดีย์สามองค์ซึ่งปัจจุบันมีสถานะเป็นจุดผ่อนปรนและจุดผ่านแดนชั่วคราวให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร โดยย้ายจุดผ่านแดนมายังบริเวณพื้นที่ 6,000 ไร่ เนื่องจากพื้นที่จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ในปัจจุบันมีปัญหาเรื่องเส้นแบ่งเขตแดนซึ่งยังตกลงกับพม่าไม่ได้ข้อยุติ

2. ควรมีการศึกษาการพัฒนาช่องทางการค้าให้ครบถ้วนทุกด้าน เพื่อเปรียบเทียบศักยภาพ จุดเด่นและจุดด้อยของแต่ละช่องทางก่อนที่จะกำหนดนโยบายหรือพัฒนาช่องทางการค้า

วัน เดือน ปี	4 สิงหาคม 2558	เวลา	16.00–16.30 น.
สถานที่	สถานที่ประกอบการ ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณอาชาน	ตำแหน่ง	ผู้ประกอบการขนส่งชายแดนแม่สาย
เรื่อง	การขนส่งชายแดนไทย-พม่า อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย		

สภาพการขนส่งชายแดน

สภาพเส้นทางในการขนส่งสินค้าอยู่ในสภาพที่ดีทั้งจากท่าขี้เหล็กไปเชียงใหม่ และจากเชียงใหม่ไปตองยี โดยจากท่าขี้เหล็กไปเชียงใหม่ใช้เวลา 4 ชั่วโมง และจากท่าขี้เหล็กไปตองยีใช้เวลา 1 วัน การขนส่งสินค้าจะเสียภาษีนำเข้าที่ด่านท่าขี้เหล็กด่านเดียวตลอดเส้นทาง นอกจากนี้ยังมีสินค้าที่ส่งไปเมืองสาต ได้แก่ ผ้าทอ ซึ่งมาจากจังหวัดเชียงใหม่

การใช้บริการขนส่งสินค้า มี 2 รูปแบบ ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการในพม่าเข้ามาซื้อของที่แม่สายด้วยตนเองแล้วจึงนำมาให้ขนส่ง และผู้ประกอบการทางฝั่งพม่าโทรศัพท์มาสั่งซื้อและในพม่าในแม่สายขนส่งสินค้าไปให้

ภาคผนวก 11

กำหนดการเก็บข้อมูลภาคสนาม



ครั้งที่ 1 : ย่างกุ้ง เมะละแแห่ง เมียวดี : หน้า 203



ครั้งที่ 2 : แม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ : หน้า 204



ครั้งที่ 3 : กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ : หน้า 207



ครั้งที่ 4 : กาญจนบุรี ทวาย : หน้า 209



ครั้งที่ 5 : ระนอง เกาะสอง : หน้า 210



ครั้งที่ 6 : เชียงราย ทำขี้เหล็ก : หน้า 211

ภาคผนวก 11

กำหนดการเก็บข้อมูลภาคสนาม

กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลภาคสนาม
โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า
ครั้งที่ 1 เมืองย่างกุ้ง เมืองเมาะละแหม่ง และเมืองเมียวดี ประเทศสหภาพพม่า
วันที่ 22 – 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2557

วันอังคารที่ 22 กรกฎาคม 2557

- 08.50–09.40 น. ออกเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิ ไปยังย่างกุ้ง
11.30–12.40 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
12.40–18.30 น. เยี่ยมชมสถานที่สำคัญในย่างกุ้ง
(พักค้างคืนที่ย่างกุ้ง)

วันพุธที่ 23 กรกฎาคม 2557

- 08.30–09.30 น. ออกเดินทางไปสถานทูตไทย
09.30–12.00 น. บรรยายพิเศษโดยสถานทูตไทย
12.00–13.30 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.30 – 15.00 น. เยี่ยมชม Myanmar Maritime University
15.00 – 17.00 น. เยี่ยมชมท่าเรือ Thilawa
(พักค้างคืนที่ย่างกุ้ง)

วันพฤหัสบดีที่ 24 กรกฎาคม 2557

- 09.00–14.00 น. เดินทางไปเมืองเมาะละแหม่ง รัฐมอญ
พักรับประทานอาหารกลางวันระหว่างทาง
(พักค้างคืนที่เมาะละแหม่ง)

วันศุกร์ที่ 25 กรกฎาคม 2557

- 09.00–12.00 น. สัมภาษณ์การค้าการขนส่งในเมืองเมาะละแหม่ง และเมืองเมาะตะมะ
12.00–13.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00–18.00 น. เดินทางไปเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง
(พักค้างคืนที่เมียวดี)

วันเสาร์ที่ 26 กรกฎาคม 2557

- 09.00–15.00 น. สัมภาษณ์การค้าการขนส่งชายแดนในเมืองเมียวดี

วันอาทิตย์ที่ 27 กรกฎาคม 2557

- 09.00–11.30 น. เดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยมายังอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
11.30–13.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00–15.00 น. สัมภาษณ์การค้าการขนส่งชายแดนในอำเภอแม่สอด
16.50–18.05 น. เดินทางจากอำเภอแม่สอดถึงสนามบินดอนเมือง

กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลภาคสนาม
โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า
ครั้งที่ 2 จังหวัดแม่ฮ่องสอน และจังหวัดเชียงใหม่
วันที่ 30 สิงหาคม – 11 กันยายน พ.ศ.2557

วันเสาร์ที่ 30 สิงหาคม 2557

19.00 น. ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยัง อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยรถปรับอากาศ บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด

วันอาทิตย์ที่ 31 สิงหาคม 2557

08.30 น. เดินทางถึงอำเภอแม่สะเรียง

10.00–11.00 น. เก็บสัมภาระเข้าที่พัก

11.00–12.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน

14.00–15.00 สัมภาษณ์หอการค้าแม่ฮ่องสอน (โทร. 053 620 316, 081 7243 502)

15.00–16.00 เตรียมงานสัมภาษณ์ทั้งหมด ติดต่อเรื่องยานพาหนะสำหรับเดินทาง
(พักค้างคืนที่อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน)

วันจันทร์ที่ 1 กันยายน 2557

08.00–16.00 น. เดินทางไปจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน อำเภอสบเมย (ทางหลวงหมายเลข 108, มส.73005) (รถรับ-ส่ง โดยเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าสาละวิน โทร.086 428 8409)

พักรับประทานอาหารกลางวันระหว่างทาง

16.00–17.00 น. เข้าที่พัก และสรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม

(พักค้างคืนที่ ตำบลเสาหิน อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน)

วันอังคารที่ 2 กันยายน 2557

08.00–11.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนาม ณ จุดผ่อนปรนบ้านเสาหิน

11.00–12.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน

12.00–16.00 น. เดินทางกลับอำเภอแม่สะเรียง (มส.73005, ทางหลวงหมายเลข 108)

14.30–15.30 น. สัมภาษณ์องค์กรบริหารส่วนตำบลเสาหิน (โทร. 080 127 0362)

15.30–16.30 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม

(พักค้างคืนที่ อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน)

วันพุธที่ 3 กันยายน 2557

08.00–11.00 น. เดินทางไป จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ

11.00–12.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน

- 13.00– 15.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนาม ณ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ
15.00–16.00 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม
(พักค้างคืนที่ตำบลแม่สามแลบ อำเภอสบเมย จังหวัดแม่ฮ่องสอน)

วันพฤหัสบดีที่ 4 กันยายน 2557

- 09.00–12.30 น. เดินทางกลับอำเภอแม่สะเรียง
12.30–13.30 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.30– 14.30 น. สัมภาษณ์ด้านศุลกากรแม่สะเรียง
(โทร. 053 681 312, คุณนก 084 436 5399)
14.30–18.00 น. เดินทางเข้าอำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน
18.00–19.00 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม
(พักค้างคืนที่โรงแรม *Coffee Morning* อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
โทร. 053-612234)

วันศุกร์ที่ 5 กันยายน 2557

- 09.00–10.00 น. สัมภาษณ์ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน (โทร. 053 612 041)
11.30–12.30 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00–15.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการค้าชายแดน จังหวัดแม่ฮ่องสอน
15.30–16.30 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม
(พักค้างคืนที่โรงแรม *Coffee Morning* อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
โทร.053 612 234)

วันเสาร์ที่ 6 กันยายน 2557

- 08.00–11.00 น. เดินทางไปจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง เก็บข้อมูลภาคสนาม
11.00–13.30 น. เดินทางไปอำเภอขุนยวม (พักรับประทานอาหารกลางวันระหว่างทาง)
13.30–14.30 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการค้าชายแดน จังหวัดแม่ฮ่องสอน
14.30–16.00 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม
(พักค้างคืนที่อำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน)

วันอาทิตย์ที่ 7 กันยายน 2557

- 08.00–11.00 น. เดินทางไปจุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น และเก็บข้อมูลภาคสนาม (รถรับ-ส่ง
โดย อบต.แม่เงา โทร. นายก อบต แม่เงา 083 760 745)
11.00–12.00 น. เดินทางกลับอำเภอขุนยวม (พักรับประทานกลางวันระหว่างทาง)
12.00–13.00 น. เดินทางกลับ อำเภอแม่ฮ่องสอน
13.00–15.30 น. เดินทางไปจุดผ่อนปรนบ้านน้ำเพียงดิน เก็บข้อมูลภาคสนาม
15.30–16.30 น. เดินทางกลับอำเภอแม่ฮ่องสอน

- 16.30–17.30 น. เข้าที่พัก สรุปรายการเก็บข้อมูลภาคสนาม
(พักค้างคืนที่อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน)

วันจันทร์ที่ 8 กันยายน 2557

- 08.00–12.00 น. เดินทางไปจังหวัดเชียงใหม่
12.00–13.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00–15.00 น. เดินทางไปยังอำเภอเชียงดาว
15.00–16.00 น. เข้าที่พัก สรุปรายการเก็บข้อมูลภาคสนาม
(พักค้างคืนที่อำเภอเชียงดาว โรงแรมเชียงดาวเนส เบอริ์ 053 456 242)

วันอังคารที่ 9 กันยายน 2557

- 09.00–10.00 น. สัมภาษณ์ด้านศุลกากรเชียงดาว (โทร. 086 392 0340 นายด้านศุลกากรคุณ
สิริภรณ์ โทร 053 455 187)
10.00–13.00 น. เดินทางไปจุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก เก็บข้อมูลภาคสนาม (พักรับประ
ทานอาหารกลางวันระหว่างทาง)
13.00–16.00 น. เดินทางไปอำเภอเวียงแหง จังหวัดเชียงใหม่
16.00–17.00 น. เข้าที่พัก สรุปรายการเก็บข้อมูลภาคสนาม
(พักค้างคืนที่อำเภอเวียงแหง จังหวัดเชียงใหม่)

วันพุธที่ 10 กันยายน 2557

- 08.30–09.30 น. สัมภาษณ์องค์กรบริหารส่วนตำบลเปียงหลวง (โทร. 053 049 075 ติดต่อคุณ
Nannaphat)
09.30–11.00 น. เดินทางไปจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง อำเภอเวียงแหง เก็บข้อมูลภาคสนาม
(พักรับประทานอาหารกลางวันระหว่างทาง)
11.00–14.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนามที่จุดผ่อนปรนหลังแต่ง
(ประธานชมรมการค้า ตำบลเปียงหลวง คุณณัฐนติ 087 709 4236)
14.00–15.00 น. เดินทางไปอำเภอเวียงแหง (เพื่อเดินทางต่อไปเชียงใหม่)
15.00–19.00 น. เดินทางกลับอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่
19.00–20.00 น. สรุปรายการเก็บข้อมูลภาคสนาม
(พักค้างคืนที่อำเภอเมืองเชียงใหม่)

วันพฤหัสบดีที่ 11 กันยายน 2557

- 09.00–10.00 น. สัมภาษณ์หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่
22.30 เดินทางกลับกรุงเทพฯ โดยรถปรับอากาศ บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด

กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลภาคสนาม
โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า
ครั้งที่ 3 จังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
วันที่ 20 – 28 กันยายน พ.ศ.2557

วันเสาร์ที่ 20 กันยายน 2557

- 08.00–15.00 น. ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยัง อำเภอสังขละบุรี
16.00–17.00 น. เข้าที่พัก เตรียมงานสัมภาษณ์

วันอาทิตย์ที่ 21 กันยายน 2557

- 09.00–10.00 น. ออกเดินทางไปจุดผ่านแดนด่านพระเจดีย์สามองค์
10.00–12.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนามจุดผ่านแดนด่านพระเจดีย์สามองค์

วันจันทร์ที่ 22 กันยายน 2557

- 09.00–10.00 น. สัมภาษณ์บุคลากรสังขละบุรี (โทร. 034 595 298)

วันอังคารที่ 23 กันยายน 2557

- 08.00–14.00 น. เดินทางเข้าอำเภอเมืองกาญจนบุรี (พักรับประทานอาหารกลางวันระหว่างทาง)
14.00–16.00 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการค้าชายแดน (คุณประทีป พงษ์วิทย์ภานุ โทร. 081 941 1994)
16.00–18.00 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วันพุธที่ 24 กันยายน 2557

- 09.00–12.00 น. สัมภาษณ์รองประธานหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี (คุณปัญญา วุฒิประจักษ์ โทร: 081 808 1725)
12.00–13.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00–15.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนาม ที่จุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน อ.เมือง จ.กาญจนบุรี
15.00–16.00 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วันพฤหัสบดีที่ 25 กันยายน 2557

- 09.00–15.00 น. เดินทางออกจากจังหวัดกาญจนบุรี ไปยังจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (พักรับประทานอาหารกลางวันระหว่างทาง)
15.00–16.30 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วันศุกร์ที่ 26 กันยายน 2557

- 09.00–10.00 น. สัมภาษณ์ด้านบุคลากรประจวบคีรีขันธ์ (โทร. 032 611 383)
11.00–12.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน

โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดน ไทย-พม่า : ภาคผนวก 11

13.30–14.30 น. สัมภาษณ์ผู้อำนวยการบริหารส่วนตำบลคลองวาฬ (โทร. 032 810 114)

14.30–16.00 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วันเสาร์ที่ 27 กันยายน 2557

08.00–11.00 น. สัมภาษณ์ตลาดการค้าชายแดน ณ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร

11.00–12.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน

12.00–18.00 น. เดินทางกลับกรุงเทพฯ

กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลภาคสนาม
โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า
ครั้งที่ 4 จังหวัดกาญจนบุรี เมืองทวาย เขตตะนาวศรี ประเทศพม่า
วันที่ 7 – 9 พฤศจิกายน 2557

วันศุกร์ ที่ 7 พฤศจิกายน 2557

13.00–17.00 น. ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดกาญจนบุรี

วันเสาร์ ที่ 8 พฤศจิกายน 2557

09.00–10.00 น. เดินทางจากอำเภอเมืองกาญจนบุรีไปจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน

10.00–17.00 น. เดินทางจากจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อนยังเมืองทวาย เขตตะนาวศรี
(สำรวจเส้นทางการขนส่ง และสภาพถนน)

วันอาทิตย์ ที่ 9 พฤศจิกายน 2557

07.00–09.00 น. สำรวจสภาพการค้าการขนส่งในเมืองทวาย เขตตะนาวศรี

10.00–19.00 น. เดินทางกลับกรุงเทพฯ

กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลภาคสนาม
โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า
ครั้งที่ 5 จังหวัดระนอง และเกาะสอง ประเทศสหภาพพม่า
วันที่ 2 – 5 พฤษภาคม 2558

วันเสาร์ ที่ 2 พฤษภาคม 2558

09.00–17.00 น. ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ฯ-จังหวัดชุมพร

วันอาทิตย์ ที่ 3 พฤษภาคม 2558

09.00–13.00 น. ออกเดินทางจากอำเภอเมืองชุมพร ไปยังอำเภอเมือง จังหวัดระนอง

13.00 –14.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน

14.00–16.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนามจุดผ่านแดนถาวรระนอง (ท่าเทียบเรือสะพานปลา)

17.00–18.00 น. เข้าที่พัก สรุปรการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วันจันทร์ ที่ 4 พฤษภาคม 2558

09.00–11.00 น. สัมภาษณ์หอกการค้าจังหวัดระนอง

11.00–12.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนาม ท่าเรือเอกชนที่ใช้ขนส่งสินค้าไปยังพม่า

12.00 –13.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน

13.00–16.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนาม เมืองเกาะสอง เขตตะนาวศรี ประเทศพม่า

17.00–18.00 น. เข้าที่พัก สรุปรการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วันอังคาร ที่ 5 พฤษภาคม 2558

09.00–18.00 น. เดินทางกลับกรุงเทพฯ ฯ

กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลภาคสนาม
โครงการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า
ครั้งที่ 6 จังหวัดเชียงราย และเมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ประเทศสหภาพพม่า
วันที่ 4 – 7 สิงหาคม 2558

วันอังคารที่ 4 สิงหาคม 2558

- 08.20–09.45 น. ออกเดินทางจากท่าอากาศยานดอนเมือง โดยสายการบิน Thai Lion Air
เที่ยวบิน JT 8700 ไปยังท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย
- 10.00–12.00 น. เดินทางจากอำเภอเมืองเชียงราย ไปยังอำเภอแม่สาย
- 12.00 –13.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
- 13.00–15.00 น. สัมภาษณ์ด้านศุลกากรแม่สาย (โทร. 053-166-001)
- 15.00–16.30 น. เก็บข้อมูลภาคสนามจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย 1 และ 2
- 17.00–18.00 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วันพุธที่ 5 สิงหาคม 2558

- 09.00–11.00 น. สัมภาษณ์นายอำเภอแม่สาย (โทร. 053 731 396)
- 11.00–12.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนามจุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย
- 12.00 –13.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
- 13.00–15.00 น. สัมภาษณ์นายกเทศบาลตำบลแม่สาย (โทร. 053 731 288)
- 15.00–17.00 น. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการค้าชายแดน อำเภอแม่สาย
- 17.00–18.00 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วันพฤหัสบดีที่ 6 สิงหาคม 2558

- 05.30–06.30 น. เก็บข้อมูลภาคสนาม จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย
- 09.00–10.00 น. สัมภาษณ์องค์กรบริหารส่วนตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย
(โทร. 053 675 425)
- 10.00–12.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนาม จุดผ่อนปรนท่าบ้านปางห้า และจุดผ่อนปรนท่าดินดำ
- 12.00 –13.00 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
- 13.00–16.00 น. เก็บข้อมูลภาคสนามตลาดการค้า เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ประเทศพม่า
- 16.00–17.00 น. เข้าที่พัก สรุปการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วันศุกร์ที่ 7 สิงหาคม 2558

- 09.00–12.00 น. ออกจากอำเภอแม่สายไปยังอำเภอเมืองเชียงราย
- 14.55–16.10 น. ออกจากท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเดินทางไปท่าอากาศยานดอนเมือง โดย
สายการบินนกแอร์ เที่ยวบิน DD 8719



สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชั้น 6 อาคารประชาธิปไตย-รำไพพรรณี ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์/โทรสาร : 02 218 7448 Website : <http://www.tri.chula.ac.th>