

สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยบูรพา
จ.แสนสุข อ.เมือง จ.ชลบุรี 20131

การจัดการการขนส่งข้ามแดนบริเวณจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา:
กรณีบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว

ภาณุพงศ์ บุญเพียร

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

Thesis

สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์

คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

เมษายน 2555

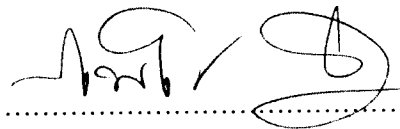
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

- 7 ก.พ. 2560

368987

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบปากเปล่างานนิพนธ์ ได้พิจารณา
งานนิพนธ์ของ ภาณุพงศ์ บุญเพียร ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ของ
มหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์



.....ที่ปรึกษาหลัก

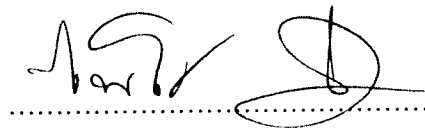
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ เร้าชนชลกุล)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า



.....ประธานกรรมการ

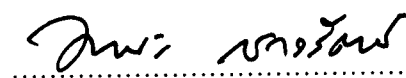
(รองศาสตราจารย์ ดร.อนันท์ อินทร์พุง)



.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ เร้าชนชลกุล)

คณะโลจิสติกส์อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ ของ
มหาวิทยาลัยบูรพา



.....คณบดีคณะโลจิสติกส์

(ดร.มานะ เชาว์รัตน์)

วันที่...11...เดือน...เมษายน...พ.ศ. 2555

ประกาศคุณูปการ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาอย่างดีจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ไพโรจน์ เร้าชนชลกุล อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไข ข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความละเอียดถี่ถ้วนและเอาใจใส่ด้วยดีเสมอมา ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งเป็น อย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณกรรมการสอบปากเปล่าที่กรุณา ตรวจแก้ไข และวิจารณ์ผลงาน ท่านอาจารย์ และผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน ที่ร่วมสอนในคณะ โลกจิตติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ที่ช่วยให้ ความรู้ ให้คำปรึกษา และทำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังได้รับความอนุเคราะห์ จากท่านผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์ ทั้งเจ้าหน้าที่บุคลากรรัฐประเทส เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง อรัฐประเทส เจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.คลองลึก และเจ้าหน้าที่งานสารสนเทศ จังหวัดสระแก้ว ที่ให้ ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ ด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ครอบครัว และญาติพี่น้องทุกคนที่ทำให้กำลังใจ และสนับสนุนผู้วิจัยเสมอมา

ประโยชน์และคุณค่าของงานนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นกตัญญูคุณเวทิตาแด่ บุพการี บูรพาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่านทั้งในอดีตและปัจจุบัน ที่ทำให้ข้าพเจ้าเป็นผู้มีการศึกษา และ ประสบความสำเร็จมาจนตราบเท่าทุกวันนี้

ภาณุพงศ์ บุญเพ็ชร

53920121: สาขาวิชา: การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์; วท.ม. (การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์)

คำสำคัญ: การขนส่งข้ามแดน/ จุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา/ การค้าชายแดน

ภาณพงศ์ บุญเพียร: การจัดการการขนส่งข้ามแดนบริเวณจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา: กรณีบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว (CROSS BORDER TRANSPORTATION MANAGEMENT OF THAILAND-CAMBODIA: CASE OF KLONG LUK, SAKAEO PROVINCE) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ไพโรจน์ เร้าชนชลกุล, D.Eng., 67 หน้า. ปี พ.ศ. 2555.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการจัดการการขนส่งข้ามแดนบริเวณจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา บ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว ซึ่งปัญหาหลักคือ ปัญหาด้านการจราจรหน้าด่านศุลกากร เนื่องจากปัจจัยหลายด้าน เช่น การจอร์จของรถบรรทุกสำหรับขนส่งสินค้า การดำเนินงานที่ล่าช้าของพิธีการศุลกากร ช่องทางการจราจรที่ไม่เพียงพอ และอื่น ๆ โดยระเบียบวิธีวิจัยนั้น ดำเนินการ โดยใช้ข้อมูลจากหน่วยงานของรัฐบาล การใช้แบบสอบถามปลายเปิด และการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจากการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสุ่ม ซึ่งข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิที่ได้ นั้น นำไปวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนาโดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์

ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่ามูลค่าการค้าชายแดนของไทยเติบโตขึ้นเป็นเกือบ 9 แสนล้านบาท ในปี 2554 โดยเฉพาะประเทศกัมพูชาที่มีมูลค่าการส่งออก 6.5 หมื่นล้านบาท และนำเข้าเพียง 5 พันล้านบาท ในการศึกษาพบว่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา โดยเฉพาะจังหวัดสระแก้วที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมาก

แม้ว่ามูลค่าการค้าชายแดนมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แต่ปัญหาการขนส่งที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งที่ควรต้องคำนึงถึง โดยปัจจัยหลักของปัญหาคือ สถานที่จอดรถที่ไม่เหมาะสม ซึ่งควรพิจารณาและเหมาะสมในการปรับปรุงเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการจัดการการขนส่งชายแดนและเป็นไปได้มากที่สุด นอกจากนี้การก่อสร้างสถานที่ขนถ่ายสินค้าร่วม การลดขั้นตอนพิธีการทางศุลกากร การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน นั้นเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้

53920121: MAJOR: TRANSPORTATION AND LOGISTICS MANAGEMENT; M.Sc.
(TRANSPORTATION AND LOGISTICS MANAGEMENT)

KEYWORDS: CROSS BORDER TRANSPORTATION/ CROSSING POINT OF THAILAND-
CAMBODIA/ CROSS BORDER TRADE

PANUPONG BOONPAIN: CROSS BORDER TRANSPORTATION
MANAGEMENT OF THAILAND-CAMBODIA: CASE OF KLONG LUK, SAKAEO
PROVINCE. ADVISOR: PAIROJ ROUGTANACHONKUL, D.Eng., 67 P. 2012.

The purpose of this research was to improve the cross border transportation management of crossing point of Klong Luk, Sakaeo province. The primary problem was the traffic on the checking point of the customs due to several factors such as: the truck parking, the customs delay, the insufficient of traffic lanes, and so on. The research methodology included from the information of government departments, open questionnaire and interview from stakeholders were chosen through simple random sampling. The primary and secondary data were analyzed by descriptive statistical analysis through the computer software.

The results indicated that the value of cross border trade of Thailand has grown nearly 900 billion-Baht in 2011, especially Cambodian which had 65 billion-Baht for export and only 5 billion-Baht for import. In the study, it was found that border trading between Thailand and Cambodia, especially in Sakaeo province border has highly increasing expanded.

Despite a continuous increase of trading value in the cross border, the problem of transportation has occurred which should be taken into a consideration. The principle factor of the problem was the insufficient of the truck parking which should be considered. It appropriated to improve the cross border transportation management productivity and most feasibility. In addition, the co-Cross docking establishing, the customs delay elimination, improve the government officer efficiency and developed the infrastructure that employed to competitive advantages.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ฅ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	3
ขอบเขตของการวิจัย	3
ข้อจำกัดของการวิจัย	3
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
2 เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการค้าชายแดน	5
รูปแบบการค้าชายแดนและข้ามแดน	6
ทฤษฎีแถวคอย (Queuing Theory).....	32
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	36
3 วิธีดำเนินการวิจัย	38
แหล่งข้อมูล.....	38
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	38
วิธีการเก็บข้อมูล	38
วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล	39
4 ผลการวิจัย.....	42
ข้อมูลทั่วไปของการค้าชายแดน-ผ่านแดนของประเทศไทย	42
ข้อมูลทั่วไปของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา บ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว	47
ข้อมูลการขนส่งและปัญหาหน้าด่านศุลกากร บ้านคลองลึก อำเภอรัญประเทศ ..	49

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
	การจัดการการขนส่งข้ามแดน บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ.....	53
5	สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	63
	สรุปผลการศึกษา	63
	ข้อเสนอแนะ	64
	บรรณานุกรม.....	65
	ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	67

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
2-1	ส่วนแบ่งตลาดของประเทศคู่ค้าที่สำคัญในกัมพูชา ตามมูลค่าการนำเข้า	29
4-1	มูลค่าการค้ารวม การส่งออก การนำเข้าและดุลการค้า ของการค้าชายแดน-ผ่านแดน ไทยกับ กัมพูชา มาเลเซีย ลาว พม่า เวียดนาม สิงคโปร์ และจีนตอนใต้.....	42
4-2	มูลค่าการค้ารวม การส่งออก การนำเข้าและดุลการค้า ของการค้าชายแดน-ผ่านแดน ไทยกับกัมพูชา ที่ด่านศุลกากรต่าง ๆ	45
4-3	ประเภทของสินค้าส่งออก 10 อันดับแรกของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาของจังหวัด สระแก้ว	48
4-4	จำนวนรถบรรทุกที่เดินทางเข้า-ออก บริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก	49
4-5	ความเห็นเกี่ยวกับปัญหาการขนส่งข้ามแดน	53
4-6	จำนวนแถวคอยในช่วงเวลาต่าง ๆ	55
4-7	ค่าของจำนวนแถวคอยและเวลาการรอคอย	56
4-8	ปริมาณสินค้า รถขนส่ง และจำนวนช่องด่านตรวจ	58

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1-1	การขนส่งสินค้าผ่านชายแดน โดยรถบรรทุก บ้านคลองลึก.....	1
1-2	เส้นทางจราจรการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน บ้านคลองลึก.....	2
2-1	เส้นทางคมนาคมทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอินโดจีน.....	8
2-2	เส้นทางเศรษฐกิจตอนใต้ของภูมิภาคอินโดจีน.....	10
2-3	สภาพภูมิประเทศและการปกครอง.....	16
2-4	ชนชาติกัมพูชา.....	17
2-5	โครงสร้างระบบแถวคอยแบบพื้นฐาน.....	33
3-1	การสร้างแบบจำลองอย่างง่าย และการกำหนดเงื่อนไขการมาของรถบรรทุก.....	40
3-2	การกำหนดเงื่อนไขของกระบวนการแบบการกระจายตัวแบบปกติ.....	40
3-3	การกำหนดเงื่อนไขของกระบวนการแบบสุ่ม.....	41
4-1	สัดส่วนการค้าชายแดน-ผ่านแดนไทยกับ กัมพูชา มาเลเซีย ลาว พม่า เวียดนาม สิงคโปร์ และจีนตอนใต้.....	44
4-2	สัดส่วนการค้าชายแดน-ผ่านแดนไทย-กัมพูชา ที่ด่านศุลกากรต่าง ๆ.....	47
4-3	แนวโน้มของปริมาณรถบรรทุกที่ผ่านด่านคลองลึก อ.อรัญประเทศช่วงปี 2552-2554	50
4-4	ช่องทางการจราจรบริเวณหน้าด่านศุลกากร.....	51
4-5	แถวคอยของการขนส่งสินค้าบริเวณหน้าด่านศุลกากร บ้านคลองลึก.....	52
4-6	การจอดรถบรรทุกสินค้าและการจราจรบริเวณทางไปพรมแดนบ้านคลองลึก.....	54
4-7	การใช้ช่องจราจรด้านซ้ายของรถขนส่งสินค้าเพื่อเข้าด่านตรวจ.....	54
4-8	การใช้ภาพดาวเทียมเพื่อเลือกสถานที่.....	55
4-9	การเข้าออกของประชาชนบริเวณพรมแดนไทย-กัมพูชา.....	58
4-10	ช่องการจราจรก่อนเข้าด่านศุลกากรของประเทศไทย.....	59
4-11	ช่องการจราจรหลังด่านศุลกากรของประเทศไทย.....	59
4-12	ช่องการจราจรบริเวณด่านศุลกากร.....	60
4-13	การจัดการจราจรของเจ้าหน้าที่จราจร.....	61
4-14	ด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดสระแก้วที่อยู่ในทางเข้าด่านตรวจศุลกากร.....	62

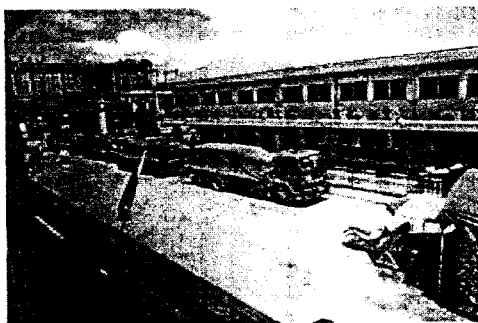
บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา

จังหวัดสระแก้วเป็นจังหวัดชายแดนของประเทศไทยที่มีอาณาเขตด้านตะวันออกติดกับพรมแดนประเทศกัมพูชา มีการค้าชายแดนจำนวนมากผ่านจุดผ่านแดนต่างๆ เช่น จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ ซึ่งเชื่อมต่อกับบ้านปอยเปต (Paoy Paet) อำเภอโอโจรว (Ou Chrov) จังหวัดบันเตียเมียนเจย (Banteay Meanchey) ประเทศกัมพูชา และจุดผ่อนปรนต่าง ๆ เช่น จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา อยู่ตรงข้ามกับบ้านบึงตะกวน อำเภอทมอพวก (Thma Puok) จังหวัดบันเตียเมียนเจย จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ อำเภออรัญประเทศ อยู่ตรงข้ามกับบ้านมาลัย อำเภอมาลัย (Malaii) จังหวัดบันเตียเมียนเจย และจุดผ่อนปรนบ้านเขาคิน อำเภอคลองหาด อยู่ตรงข้ามกับบ้านพนมไค อำเภอสำเภากูน (Sampoulun) จังหวัดพระตะบอง (Battambang) โดยเฉพาะอย่างยิ่งจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก ที่มีสินค้าปริมาณมากและหลากหลายประเภทผ่านเข้า-ออก ซึ่งการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาที่บริเวณบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีมูลค่าสินค้าเข้า-ออกรวมสูงถึงกว่า 3 หมื่นล้านบาท ในปีงบประมาณ 2553 โดยการค้าส่งออกมีมากถึง 2.7 หมื่นล้านบาท

จากข้อมูลการขนส่งสินค้าผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดนบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยศุลกากรอรัญประเทศ พบว่าในปีงบประมาณ 2553 มีจำนวนใบขนส่งสินค้านำเข้ารวม 3 หมื่นกว่าใบขนฯ โดยเป็นใบขนส่งสินค้าออก 2.5 หมื่นใบขนฯ ซึ่งเฉลี่ยวันละกว่า 100 ใบขนฯ และในปี 2554 ช่วงครึ่งปีแรก จำนวนใบขนสินค้านำเข้ารวมมีกว่า 1.5 หมื่นใบขนฯ โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทุก ๆ ปี ซึ่งการขนส่งส่วนมากเป็นการขนส่งทางบกโดยอาศัยรถบรรทุกเป็นหลัก ดังภาพที่ 1-1



ภาพที่ 1-1 การขนส่งสินค้าผ่านชายแดน โดยรถบรรทุก บ้านคลองลึก (สนง.จังหวัดสระแก้ว, 2553)

จากมูลค่าการค้าที่สูงมาก ประกอบกับการขนส่งสินค้าโดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งโดย อาศัยรถบรรทุก อีกทั้งบริเวณหน้าด่านของจุดผ่านแดนบ้านคลองลึก มีช่องทางการจราจรเพียง 2 ช่องทาง ดังภาพที่ 1-2 จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรบริเวณหน้าด่าน ทั้งการจอดรอในที่ห้ามจอด การขับรวนเพื่อหาที่จอด การกีดขวางช่องทางการจราจร รวมถึงความมีวินัยในการขับของคนขับ และความไม่แน่นอนของบริษัทที่รับจัดทำเอกสารในการผ่านข้ามแดนไปยังประเทศกัมพูชา ซึ่งเป็นสาเหตุของการสูญเสียพลังงาน การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงความไม่สะดวกในการเดินทางไปยังตลาด โรงเกลือ และตลาดอื่น ๆ บริเวณใกล้เคียง ส่งผลให้ศักยภาพการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา เกิดขึ้นได้ ไม่เต็มประสิทธิภาพ



ภาพที่ 1-2 เส้นทางจราจรการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน บ้านคลองลึก (สนง.จังหวัดสระแก้ว, 2553)

จากปัญหาดังกล่าวนั้น ส่งผลกระทบต่อการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในการค้าชายแดนระหว่างประเทศ ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจด้อยประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องศึกษาและหาวิธีแก้ไข เพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ของจังหวัดสระแก้ว ยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดเบญจบูรพา การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางบกของการค้าชายข้ามชายแดน และการเพิ่มศักยภาพการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา อีกทั้งสามารถนำไปเป็นต้นแบบในการจัดการการขนส่งสินค้าบริเวณหน้าด่าน โดยการขนส่งทางบกข้ามชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ ได้ด้วย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหาการขนส่งข้ามแดน บริเวณจุดผ่านแดนถาวร บ้านคลองลึก อำเภอ อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
2. เพื่อแก้ปัญหาการขนส่งข้ามแดน บริเวณหน้าด่านของจุดผ่านแดนถาวร บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. สามารถลดปัญหาการขนส่งข้ามแดน บริเวณหน้าด่านของจุดผ่านแดนถาวร บ้าน คลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
2. เพิ่มศักยภาพการค้าชายแดน ไทย-กัมพูชา บริเวณจุดผ่านแดนถาวร บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

ขอบเขตของการวิจัย

1. การศึกษาปัญหาการขนส่งบริเวณจุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา: กรณีบ้านคลองลึก อำเภอ อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วนี้ ใช้ข้อมูลและสถิติย้อนหลังจนถึงปี 2554 และคาดการณ์ล่วงหน้า โดยไม่รวมผลกระทบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
2. การศึกษาปัญหานี้ ไม่รวมผลกระทบของเรื่องการเมือง ความมั่นคง สังคมและ วัฒนธรรมที่แตกต่างกันระหว่าง 2 ประเทศ

ข้อจำกัดของการวิจัย

1. การให้ข้อมูลของบริษัทต่าง ๆ เป็นข้อมูลความลับทางการค้า จึงไม่สามารถเปิดเผย รายชื่อของบริษัท ปริมาณการค้า หรือเงื่อนไขจำเพาะต่าง ๆ ของบริษัทได้
2. การศึกษานี้ไม่ครอบคลุมกรณีที่มีการพิพาทระหว่างประเทศ หรือการปิดด่าน
3. การศึกษานี้อาจมีเปลี่ยนแปลงจากองค์ประกอบทางการเมือง ทั้งระดับท้องถิ่น และ ระดับประเทศ

นิยามศัพท์เฉพาะ

ช่องทางการค้าแบบธรรมชาติ (Natural Pass) เป็นช่องทางที่ประชาชนใช้เดินทางผ่าน เข้า - ออกไปมาค้าขายกัน บางด้านถือเอาช่องทางธรรมชาติมาเป็นจุดผ่อนปรน และจุดผ่านแดนถาวร

ช่องทางอนุมัติเฉพาะของศุลกากร (ตามมาตรา 5 ทวิ พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480) ช่องทางนี้เป็นช่องที่อำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน ที่ทำให้ปริมาณการค้า และมูลค่าการค้าชายสูงขึ้น

จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Crossing Point) เป็นช่องทางที่ขออนุมัติการนำเข้าสินค้าเฉพาะอย่างเมื่อเสร็จแล้วก็จะปิดช่องทางการนำเข้า

จุดผ่อนปรนทางการค้า (Check Point Border Trade) เป็นจุดที่มีการนัดหมายกันตามเวลาเพื่อทำการค้า เป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัดที่จะอนุมัติให้เปิด โดยคำแนะนำของกรมศุลกากรร่วมกับ ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง จะมีเวลาในการเปิด - ปิดเป็นเวลา

จุดผ่านแดนถาวร (Permanent Crossing Point) เป็นจุดผ่านที่เป็นทางการถูกต้องตามหลักสากล โดยมีด่านศุลกากรกำกับดูแล เช่นเดียวกับท่าเรือ

บทที่ 2

เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการค้าชายแดน

การค้าชายแดนเกิดขึ้นตั้งแต่ การอยู่ร่วมกันของมนุษย์และสร้างผลผลิตได้หลากหลายแล้วนำผลผลิตนั้น ๆ มาแลกเปลี่ยนกัน เพื่อสนองความต้องการในการดำรงชีวิต ซึ่งขณะนั้นยังไม่มีการใช้เงินมากำหนดราคาสินค้าเพื่อการซื้อขายกันเหมือนทุกวันนี้

ต่อมาอัตราการเพิ่มของประชากรโลกมากขึ้น ความต้องการของมนุษย์มีมากขึ้น ประชากรของชุมชนเพิ่มขึ้นย่อมมีปัญหาของการอยู่ร่วมกัน จึงเกิดการแบ่งการปกครองเป็นชุมชนต่าง ๆ การปกครองชุมชนก็เริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้น รวมถึงการกำหนดค่าเงินตราของท้องถิ่นตนเพื่อการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า แทนการนำผลผลิตต่อผลผลิตมาแลกเปลี่ยนแบบเดิม และนำไปสู่การกำหนดพื้นที่ด้วยการกำหนดเส้นเขตแดนซึ่งกลายมาเป็นประเทศ

การกำหนดเขตแดนเพื่อแสดงอาณาบริเวณของการปกครอง ได้แบ่งแยกชุมชนที่เคยอยู่ร่วมกันออกไปเป็นชุมชนอื่น หรือเป็นประเทศต่าง ๆ มีขนบธรรมเนียมประเพณี ตลอดจนระเบียบกฎหมายที่แตกต่างกัน แต่การไปมาหาสู่กันและนำผลผลิตมาแลกเปลี่ยนกันยังคงดำเนินอยู่ แม้ว่าถูกแบ่งออกไปเป็นคนละประเทศแล้ว และด้วยเหตุนี้เองที่เป็นที่มาของการค้าชายแดน

นพรัตน์ วงศ์วิทยาพานิชย์และคณะ (2554) ได้นิยามการค้าชายแดนไว้ว่า การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่าง ๆ ของประชาชนหรือผู้ประกอบการที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัด อำเภอ หมู่บ้านที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน การซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประชาชนที่อยู่อาศัยตามบริเวณชายแดนของทั้งสองฝ่าย โดยมีมูลค่าครั้งละไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มี ความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าเกษตรบางชนิด และสินค้าที่หาได้จากธรรมชาติ ได้แก่ ของป่า ซากสัตว์ เป็นต้น เป็นการค้าที่มีกรรมวิธีไม่ยุ่งยาก และมีความสะดวก รวดเร็ว

นิยม ไวยรัชพานิช (2550) ได้ให้คำนิยามของการค้าชายแดนไว้ว่า การค้าชายแดนตามแนวชายแดนของไทย มี 2 รูปแบบ ดังนี้

1. การค้าชายแดน หมายถึง การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกัน ประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยก็มี สหภาพเมียนมาร์ ประเทศกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศมาเลเซีย
2. การค้าผ่านแดน หมายถึง การค้าที่อาศัยประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกัน แล้วผ่านไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยการขนส่งสินค้าผ่านดินแดนของอีกฝ่ายหนึ่งไปยังประเทศที่สาม

หรือในทางกลับกันจากประเทศที่สามผ่านดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด ไปยังดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

รูปแบบการค้าชายแดนและข้ามแดน (ศุลกากรอรัญประเทศ, 2552)

1. การค้าแบบนำติดตัวไป (Consumer Trade) เป็นการซื้อ-ขายแลกเปลี่ยนกัน ระหว่างประชาชนในบริเวณแนวชายแดนของทั้งสองประเทศ โดยการถือสินค้าติดตัวไป ส่วนมากเป็นสินค้าประเภทอุปโภค-บริโภค ไม่สามารถเก็บเป็นสถิติข้อมูลปริมาณการค้าได้อย่างถูกต้อง

2. การค้าแบบเงินสด (Cash) เป็นการซื้อ-ขายกันในบริเวณชายแดนที่ใช้เงินสด และมีการสำแดง และเสียภาษี ณ ด่านศุลกากรที่ควบคุมพื้นที่นั้น ๆ ผู้ซื้อเป็นผู้สำแดงตามระเบียบศุลกากร และมีการเก็บสถิติข้อมูลทางการค้า

3. การค้าแบบขายฝาก (Sale on Consignment License) เป็นการค้าแบบการให้สินเชื่อกันและกัน การค้ารูปแบบนี้ต้องอาศัยความเชื่อใจกัน ผู้ค้ามีความสามารถในการติดต่อกับคู่ค้าในประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นผู้ที่ต้องการไปลงทุนทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านต้องติดต่อกับคู่ค้ารู้ข้อมูลต่าง ๆ เป็นอย่างดีในการค้า และสามารถให้สินเชื่อกันได้

4. การค้าแบบต่างตอบแทน (Balance Trade) คือ กรณีที่ผู้ค้าในประเทศ ต้องการซื้อสินค้า และนำสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านเข้ามา จะต้องส่งสินค้าของในประเทศออกไปก่อน จากนั้นเมื่อมีการนำสินค้าเข้าและสินค้าออกในมูลค่าที่เท่ากันแล้ว ก็จะได้ License เมื่อพ่อค้าที่ทำการค้าได้ License แล้ว ก็จะนำ License ที่ได้ไปส่งสินค้านำเข้าได้ในมูลค่าที่เท่ากับที่ส่งสินค้าออก ที่ทุกประเทศทำการค้าในรูปแบบนี้เพื่อความเสมอภาคทางการค้า และรักษาเงินตรา และเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในประเทศของตน ประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่นิยมใช้วิธีการค้ารูปแบบนี้ คือ สหภาพเมียนมาร์ นิยมใช้มากกว่าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและประเทศกัมพูชา

5. การค้าแบบหักบัญชี (Account Trade หรือ Counter Trade) การค้ารูปแบบนี้เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ผ่านมา เพื่อแก้ไขปัญหาการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านเรียกร้อง เพื่อให้การค้าชายแดนเป็นการค้าที่ถูกต้อง จึงคิดรูปแบบการค้า โดยการเปิดบัญชีขึ้นมายับบัญชีหนึ่ง โดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ หากผู้ค้าจะทำการค้าต้องมาลงทะเบียนเป็นผู้ค้า และดำเนินการส่งของเข้ามาแล้ว ไปตัดหรือหักบัญชีภายหลัง แต่ไม่ประสบความสำเร็จ ปัจจุบันเลิกใช้แล้ว

6. การค้าแบบสากล (Normal Trade) เป็นการค้าแบบมาตรฐานสากล โดยใช้วิธีการเปิด L/C เป็นรูปแบบการค้าที่นิยมใช้แพร่หลาย

ความเปลี่ยนแปลงทางการค้า

ผู้ประกอบการค้าชายแดน ต้องมีความรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมการค้าจริง วัฒนธรรมการค้า ทั้งของเราและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อปรับให้เข้าสู่ระบบ และระเบียบการค้า เช่น การค้าชายแดน ไทย-เมียนมาร์ แม่สอด-เมียวดี ใช้เงินบาทแลกกับเงินจ๊าต มายาวนานหลายสิบปีนับแต่มีการค้า ชายแดนไทย-เมียนมาร์ และถือว่าเป็นวัฒนธรรมทางการค้าท้องถิ่นระหว่าง 2 ประเทศ ที่พ่อค้าไทย และเมียนมาร์ รวมทั้งประชาชน 2 ฝ่ายแม่น้ำเมย กระทำร่วมกันมายาวนานและไว้วางใจซึ่งกันและกัน โดยไม่ต้องพึ่งเงินดอลลาร์ เป็นต้น ต้องติดตามความเคลื่อนไหว นโยบายของประเทศเพื่อนบ้าน ในเรื่องการทำการค้า เช่น แนวโน้มการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์ ด้านแม่สอด-เมียวดี ยังไม่ขยายตัว เพราะภาครัฐมีกฎระเบียบและเงื่อนไขเพิ่มมากขึ้น สิ่งที่สำคัญคือมาตรการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจกองปราบปรามได้เข้ามาตรวจค้นและจับกุมร้านค้าแลกเปลี่ยนเงินจ๊าตกับเงินบาท ทำให้พ่อค้าไทยและเมียนมาร์ขาดความมั่นใจและขาดเสถียรภาพในการทำการค้าชายแดน มีการย้ายฐานการแลกเปลี่ยนเงินจ๊าตไปยังฝั่งเมียนมาร์ที่จังหวัดเมียวดี ส่งผลกระทบต่อระบบการค้าเพราะความไม่แน่นอนของนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการดูแลการค้าชายแดน ทั้งยังต้องติดตามนโยบายการค้าของประเทศยักษ์ใหญ่อย่างประเทศจีน และอินเดีย ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการค้า

รวมถึงเส้นทางคมนาคมที่มีความสะดวก รวดเร็ว เนื่องจากมีการเชื่อมโยงเส้นทางของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปถึงประเทศที่สามได้โดยง่าย เมื่อเส้นทางคมนาคมสะดวกและเชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค ย่อมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางการค้าการลงทุน และมีกระทบต่อการวางนโยบายของแต่ละประเทศด้วย โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) ได้แบ่งส่วนของเส้นทางคมนาคมใน GMS Economic Corridors ออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ ๆ ตามภูมิภาค ดังภาพที่ 2-1 ได้แก่

1. North-South Economic Corridor (NSEC)

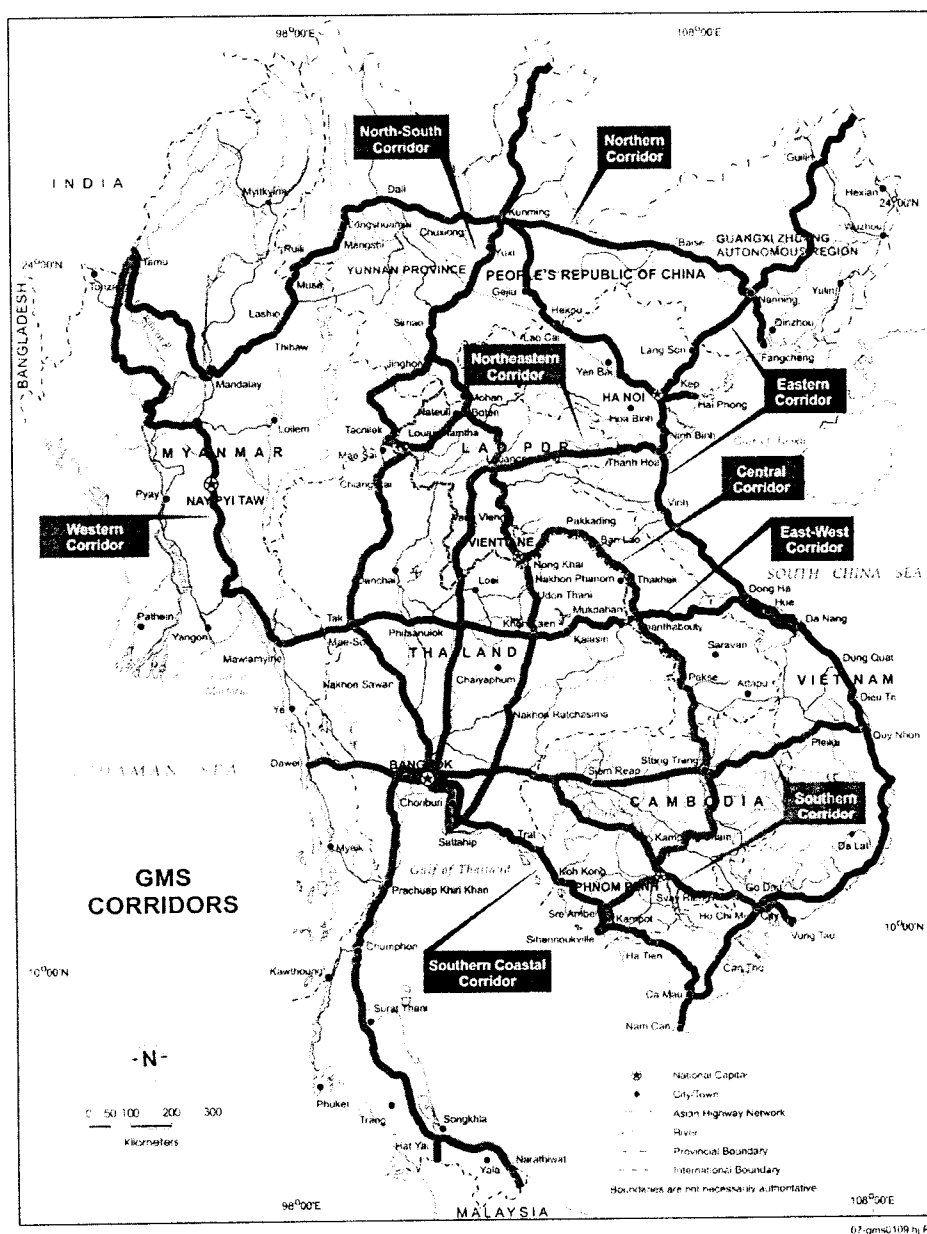
เส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักของ GMS Economic Corridors เน้นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เข้ากับภูมิภาคแหลมทองผ่านถนนในแนวเหนือ-ใต้ จุดเริ่มต้นของถนนในแนวเหนือ-ใต้ คือ เมืองคุนหมิง ส่วนจุดปลายจะแยกเป็นสองสายคือประเทศไทย และประเทศเวียดนาม โดยเส้นทางในกลุ่มเหนือ-ใต้ แบ่งออกเป็น 3 สายย่อย ดังนี้

1.1 เส้นทางสายตะวันตก (Western Subcorridor) เริ่มจากคุนหมิง มายังเชียงราย และลงมาถึงกรุงเทพฯ โดยมีส่วนที่ผ่านลาวและพม่าเล็กน้อย

1.2 เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) เริ่มจากคุนหมิงแต่ไปสิ้นสุดที่ฮานอย เมืองหลวงของเวียดนาม โดยจะเชื่อมต่อกับทางหลวงสายเอเชีย A1 ที่วิ่งในทิศเหนือ-ใต้ของประเทศไทยที่เมืองฮานอย

1.3 เส้นทางสายตะวันออก (Eastern Subcorridor) เริ่มจากเมืองหนานหนิง ในมณฑลกว่างซี (Guangxi) ของประเทศจีนมายังเมืองชานอัย โดยเลือกได้ว่าจะเป็นเส้นทางเลียบชายทะเลหรือเส้นทางในทวีป

เส้นทางสายตะวันตก (Western Subcorridor: R3) เป็นเส้นทางที่สำคัญคือสายตะวันตกซึ่งเชื่อมต่อประเทศจีนตอนใต้กับกรุงเทพฯ มีรหัสว่าเส้นทาง R3 แบ่งเป็นเส้นทางย่อยทางตะวันออก (R3E) ที่ผ่านประเทศลาว และเส้นทางย่อยทางตะวันตก (R3W) ที่ผ่านพม่า



ภาพที่ 2-1 เส้นทางคมนาคมทางเศรษฐกิจของภูมิภาคอินโดจีน (ADB, 2551)

เส้นทางสาย R3E ส่วนของกรุงเทพ-เชียงราย ยาว 830 กิโลเมตรนั้นเป็นทาง 4 เลนหมดแล้ว ยังเหลือส่วนของ จ. เชียงราย ไปยัง อ. เชียงของ (ซึ่งอยู่ติดกับพรมแดน) ยาว 115 กิโลเมตร ยังเป็นเส้นทาง 2 เลนอยู่ และยังต้องสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ อ. เชียงของ ซึ่งไทยและจีนร่วมสร้าง กำหนดแล้วเสร็จปี 2012 ส่วนเส้นทางในประเทศลาว 228 กิโลเมตรนั้นเสร็จแล้ว โดยได้รับเงินอุดหนุนจาก ADB ไทยและจีน

เส้นทาง R3W ในส่วนของประเทศไทยคือ กรุงเทพ-แม่สาย และสะพานข้ามแม่น้ำสายเสร็จสมบูรณ์หมดแล้ว เส้นทาง R3 จะช่วยให้การค้าตามแนวชายแดนเพิ่มขึ้นอีกมาก โดยเฉพาะเขต “สี่เหลี่ยมมรกต” ระหว่างไทย-ลาว-พม่า-จีน เพิ่มขึ้น

2. East-West Economic Corridor (EWEC)

เส้นทางที่สองแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นการ “ตัดขวาง” เชื่อมระหว่างสองมหาสมุทรคือ มหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออก และมหาสมุทรอินเดียทางตะวันตก เส้นทางกลุ่ม EWEC มีเส้นเดียว ไม่มีเส้นย่อย จุดเริ่มต้นคือเมืองดานังในเวียดนาม (ซึ่งเป็นเมืองท่าสำคัญของเวียดนาม) ตัดผ่านลาวและไทย มาถึงเมืองเมาะละแหม่ง หรือเมาะลำไย (Mawlamyine) ในพม่าข้ามแดนสำคัญในเส้นทาง R2 คือสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่สองที่ จ.มุกดาหาร (สร้างเสร็จแล้ว) กับสะพานนะเขต และด่านที่ อ.แม่สอด จ.ตาก กับเมืองเมียวดีของพม่า จังหวัดที่มีเส้นทาง R2 ผ่านคือ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก อ.หล่มสัก อ.ชุมแพ จ.ขอนแก่น ภาพสินธุ์ มุกดาหาร

3. Southern Economic Corridor (SEC)

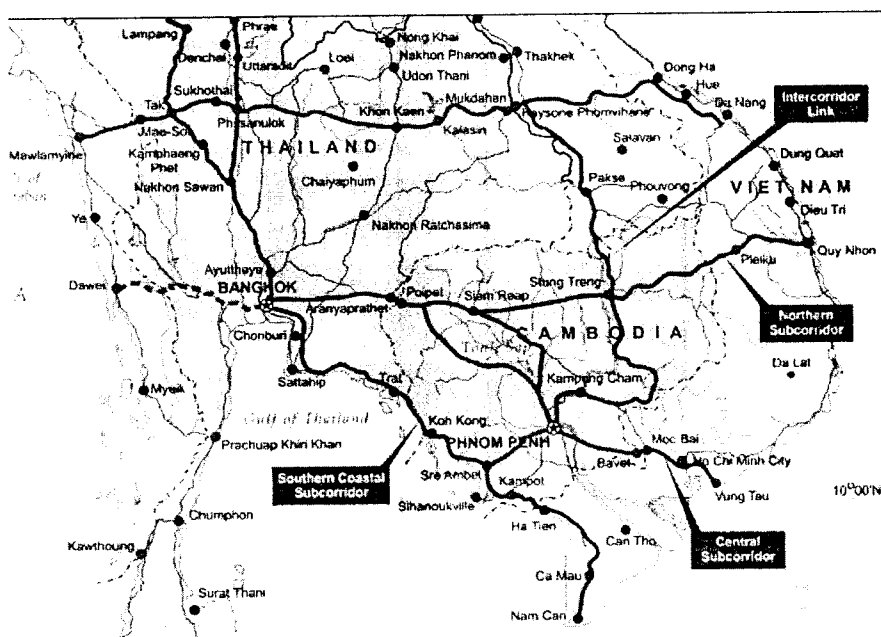
เส้นทางเศรษฐกิจตอนใต้ เชื่อมต่อระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม แบ่งเป็น 4 เส้นทางย่อย ดังภาพที่ 2-2 เรียงตามแนวนบน-ล่าง

3.1 เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพ ผ่านพนมเปญ ไปยังไฮจิมีन्हซิดี และสุดที่เมืองหวุงเต่าหรือวังเทา (Vang Tau) ริมชายทะเลเวียดนาม

3.2 เส้นทางสายเหนือ (Northern Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพ ไปยังรัฐประเทศ (ส่วนนี้จะเส้นทางเดียวกับเส้นทางสายกลาง) แต่เมื่อเข้าเขตกัมพูชาแล้วจะแยกขึ้นเหนือ ผ่านเสียมเรียบ และไปสุดที่เมือง Quy Nhon ทางตอนกลางของเวียดนาม

3.3 เส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพ ผ่านทางภาคตะวันออกของไทยเลียบอ่าวไทย มาออกที่ จ.ตราด ข้ามมายังเกาะกงของกัมพูชา และไปสุดที่ปลายแหลมของเวียดนามที่เมือง Nam Can

3.4 เส้นทางเชื่อมภายในทวีป (Intercorridor Link) เป็นเส้นทางแนวตั้งผ่านกัมพูชาและลาว โดยจะเชื่อมเส้นทาง 3 เส้นก่อนหน้า (และเส้นทางหลักสาย East-West) ในแนวตั้ง



ภาพที่ 2-2 เส้นทางเศรษฐกิจตอนใต้ของภูมิภาคอินโดจีน (ADB, 2551)

เส้นทางที่สำคัญมี 2 เส้นทาง คือ เส้นทางสายกลาง หรือ R1 (กรุงเทพ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา) และเส้นทางเลียบชายฝั่งตอนใต้ หรือ R10

เส้นทาง R1 สำหรับเส้นทาง R1 นั้น ส่วนของประเทศไทยและเวียดนามสมบูรณ์แล้ว แต่ส่วนของกัมพูชายังอยู่ในช่วงปรับปรุงโดยใช้เงินกู้จาก ADB จุดสำคัญในเส้นทาง R1 คือสะพาน Neak Loeng ทางตอนใต้ของกัมพูชา ซึ่งใช้เงินกู้ของประเทศญี่ปุ่น

เส้นทาง R10 เส้นทางเลียบชายทะเล R10 ยังเหลือส่วนของประเทศกัมพูชาที่ต้องการปรับปรุงอยู่เช่นกัน เส้นทางสาย R10 มีความยาวทั้งหมด 970 กิโลเมตร มีความสำคัญต่อธุรกิจการประมง พลังงาน และอุตสาหกรรมเบา

สิทธิพิเศษ/ ประโยชน์ของประเทศคู่ค้าได้รับตามข้อตกลงต่าง ๆ (กรมศุลกากร, 2552)

สิทธิพิเศษ หรือสิทธิประโยชน์ที่นำมาใช้กับประเทศคู่ค้า ทั้งที่เป็นแบบพหุภาคี ทวิภาคี หรือการทำความตกลง (MOU) กับประเทศไทย ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงเมื่อประเทศไทยเข้าเป็นภาคีต่าง ๆ ซึ่งประเด็นสำคัญเป็นเรื่องเกี่ยวกับการยกเว้นอากรหรือลดอัตราอากร การออกกฎหมายเป็นไปตามความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกประกาศกระทรวง การคลัง อาศัยอำนาจตามมาตรา 12 และมาตรา 14 แห่ง พ.ร.ก. พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 แล้วแต่กรณี (กรมศุลกากร, 2552) เช่น โครงการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีแก่ประเทศสมาชิกใหม่อาเซียน เพื่อลดช่องว่างระดับการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิกเดิมและประเทศสมาชิกใหม่

ของอาเซียน (กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม-CLMV) โดยการกระตุ้นและส่งเสริมขีดความสามารถและพัฒนาระบบการค้าของประเทศ CLMV ให้สอดคล้องกับการลดภาษีภายใต้ AFTA ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน และระเบียบกรมศุลกากรเรื่อง หลักเกณฑ์และพิธีการยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับของที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศสมาชิกอาเซียน

กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติของการค้าชายแดน

เรื่องของกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้า และข้อผูกพันต่าง ๆ ที่ประเทศไทยรับมาปฏิบัติ เพราะนำไปสู่การปฏิบัติโดยชอบ เป็นภาระหน้าที่ที่ศุลกากรต้องรู้ อย่างเช่นข้อผูกพันต่าง ๆ หรือ MOU กับประเทศเพื่อนบ้านล้วนเป็นหน้าที่ให้แก่สำนักงานศุลกากรภาคและด่านศุลกากรตามแนวชายแดน อย่างเช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน จากการรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ของประเทศในเขตภูมิภาค ที่สำคัญได้แก่ กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) คือการให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรแก่ประเทศในกลุ่มอาเซียน และกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (ACMECS)

ACMECS คือ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ 5 ประเทศคือไทย ลาว พม่า กัมพูชา และเวียดนาม ครอบคลุมความร่วมมือ 5 สาขาได้แก่ การอำนวยความสะดวกด้านการค้า/การลงทุน ความร่วมมือด้านเกษตรกรรม/อุตสาหกรรม การคมนาคม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งได้กำหนดโครงการตามแนวพื้นที่บริเวณชายแดนที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรไว้มากมาย เช่น

1. โครงการ One Stop Service: OSS คือ โครงการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก มาปฏิบัติงานในที่เดียวกันแบบเบ็ดเสร็จ
2. Contract Farming คือ โครงการที่รัฐบาลไทยส่งเสริมให้เอกชนเข้าไปทำการเกษตรในประเทศเพื่อนบ้าน โดยผลผลิตที่ได้จะได้รับการยกเว้นอากรเพื่อเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมเกษตรของประเทศไทย
3. AISP คือ การให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรแก่ประเทศในกลุ่มอาเซียน
4. Single Inspection เป็นความร่วมมือด้านการศุลกากรระหว่างประเทศโดยมีสาระสำคัญคือ หากศุลกากรฝ่ายใดเปิดตรวจสินค้าขาออกแล้ว ฝ่ายนั้นจะออกไปตรวจสินค้าและส่งให้อีกฝ่ายหนึ่งเพื่อยกเว้นการตรวจสำหรับสินค้าที่เกี่ยวกับการนำเข้านั้น

นอกจากนี้ ยังมีแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) และยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วมสำหรับพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย (JDS)

ปัจจัยของระบบการค้าชายแดน

ปัจจัยภายใน

1. ความเป็นชนเชื้อชาติเดียวกันของชุมชนตามแนวชายแดน ที่มีภาษาพูดที่สามารถสื่อสารกันเข้าใจได้ง่าย มีวัฒนธรรม ประเพณีที่เหมือนกันหรือคล้ายคลึงกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีเอกลักษณ์ในเรื่อง “ความมีน้ำใจ/ อธิยาศัยไมตรี” ที่ไม่แตกต่างกันมากนัก อันเป็นแต้มต่อที่ได้เปรียบประเทศอื่นซึ่งเป็นชนต่างเชื้อชาติ
2. การค้าแบบให้เครดิตเงินเชื่อ ซึ่งถือเป็นเอกลักษณ์ของผู้ประกอบการค้าไทย ที่แตกต่างจากผู้ประกอบการค้าของประเทศอื่น ๆ ที่ทำการค้าแบบเงินสดเท่านั้น
3. มีความเชื่อถือ และเชื่อใจกันระหว่างผู้ค้าของทั้งสองฝ่าย เช่น การค้าพลอยในแถบชายแดน จังหวัดจันทบุรี หากมีผู้ที่นำเอาอัญมณีปลอมมาจำหน่าย จะโดนกลุ่มพ่อค้าต่อต้านและไม่ทำการค้าขายด้วย และในที่สุดจะทำการค้าไม่ได้อีกต่อไป

ปัจจัยภายนอก

1. ความสะดวก โปร่งใส ประหยัด ที่เกิดจากพิธีการศุลกากร การค้าชายแดนส่วนใหญ่ทำพิธีการส่งออกสินค้าอย่างถูกต้อง แต่ด้วยระบอบการปกครองภายในของประเทศเพื่อนบ้าน และระบบการค้า การนำเข้าประเทศเพื่อนบ้านจึงเป็นการนำเข้าที่ไม่ถูกต้อง เข้าลักษณะการลักลอบเข้าประเทศเพื่อนบ้าน เรียกว่า “การค้าล่อครรัฐ” ซึ่งมีผลต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทยในเชิงลบ ทำให้มองว่าไม่โปร่งใส ศุลกากรพยายามจึงแก้ไขให้สิ่งเหล่านั้นเกิดความชัดเจนให้เป็นที่ยอมรับ เช่น การนำระบบ Paperless มาใช้ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน
2. ความเป็นมาตรฐานของการปฏิบัติพิธีการศุลกากร นอกจากการสร้างกฎ ระเบียบแล้ว ต้องสร้างมาตรฐานการปฏิบัติทางการค้าควบคู่กันไปในแต่ละท้องถิ่น จะสามารถช่วยทำให้การค้าชายแดนพัฒนาได้ ซึ่งการค้าชายแดนบางท้องถิ่นที่ปัญหาและอุปสรรคเกิดจากหน่วยงานในท้องถิ่นที่มักอ้างเรื่องนโยบายความมั่นคง จึงทำให้เกิดอุปสรรคทางการค้า ดังนั้น ศุลกากรต้องชูประเด็นเรื่องของการสนับสนุนการค้าชายแดนอย่างถูกต้องให้เป็นที่ยอมรับ

ปัญหาและอุปสรรค

การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวชายแดนมีปัญหาอุปสรรค เนื่องจากมีกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติ ประเพณี วัฒนธรรมที่แตกต่างกัน และนโยบายของแต่ละประเทศ

ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

1. รัฐบาลเข้มงวดในการนำเข้าสินค้า เนื่องจากรัฐบาลมีเป้าหมายลดปัญหาเงินเฟ้อ
2. ผู้ค้ารายย่อยต้องเสียค่าหัวคิวให้กับผู้ได้รับอนุญาตจากรัฐบาล
3. ค่าเงินกีบไม่มั่นคง

4. การขาดแคลนแรงงานเพราะลาวมีประชกรน้อย
5. ตลาดภายในของลาวมีขนาดเล็ก มีอำนาจการซื้อต่ำ
6. นโยบายของรัฐบาลกับเจ้าแขวงไม่เป็นไปทางเดียวกัน
7. ค่าขนส่งและค่าบริการนำเข้าส่งออกค่อนข้างสูง
8. การค้ำนอกระบบส่งผลกระทบต่อตัวแทนจำหน่ายสินค้าของไทย
9. แต่ละแขวงมีอำนาจในการหารายได้ทำให้สินค้าไปแขวงอื่นต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม

ประเทศมาเลเซีย

1. การกีดกันทางการค้า
2. การขนส่งสินค้า
3. การค้ำนอกระบบและลักลอบขนสินค้าหนีภาษีตามแนวชายแดน ไทย-มาเลเซีย
4. การพิพาททางการค้า: การค้าชายแดนบางส่วนดำเนินธุรกิจโดยไม่ผ่านระบบธนาคาร

ประเทศสหภาพเมียนมาร์

1. ปัญหาการเมือง
2. ระเบียบกฎหมายทั้ง 2 ประเทศไม่เอื้อต่อการค้าชายแดน
3. เส้นทางคมนาคมทางพม่าที่เชื่อม โยงกับชายแดนไทยชั่วคราวยุคโทรม
4. ปัญหาเรียกเก็บเงินนอกระบบของข้าราชการบริเวณชายแดนยังมีอีกมาก
5. ปัญหาการสู้รบระหว่างชนกลุ่มน้อยกับรัฐบาลพม่า
6. การขาดการสื่อสาร
7. การขาดการไว้เนื้อเชื่อใจกันของรัฐบาลพม่ากับรัฐบาลไทย
8. การบอยคอตจากสหรัฐอเมริกากับสหภาพยุโรป
9. การทำงานล่าช้าของหน่วยงาน MIC ในกระทรวงคมนาคมของพม่า
10. การยกฐานะจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรมากยิ่งขึ้น
12. การเปลี่ยนเจ้าหน้าที่พม่าบ่อย ๆ

ประเทศกัมพูชา

1. ขั้นตอนและระเบียบการส่งออกของไทย มีระเบียบขั้นตอนที่ยุ่งยากซับซ้อนและมี

เอกสารประกอบมาก

2. ปัญหาเรื่องค่าเงินเรียลซึ่งเป็นสกุลเงินหลักที่ใช้ในกัมพูชาขาดเสถียรภาพ
3. เส้นทางขนส่งจากชายแดนไทยไปกรุงพนมเปญมีกลุ่มอิทธิพลต่าง ๆ คุ่มเส้นทางอยู่
4. สินค้าที่จะนำเข้ากัมพูชาต้องผ่านการตรวจสอบจากบริษัท SGS ที่กระทรวงพาณิชย์

กัมพูชาตั้งขึ้นมา

ข้อมูลจังหวัดสระแก้ว (สำนักงานจังหวัดสระแก้ว, 2553)

ที่ตั้งและอาณาเขต

จังหวัดสระแก้ว ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกของประเทศไทย มีพรมแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชาทางทิศตะวันออกยาวประมาณ 165 กิโลเมตร อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 256 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 7,195.436 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 4,496,962 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ อำเภอบึงนาราง จังหวัดนครราชสีมา และอำเภอละหานทราย จังหวัดบุรีรัมย์

ทิศใต้ ติดต่อกับ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ราชอาณาจักรกัมพูชา

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ อำเภอบึงนารางบุรี อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี และอำเภอสยามชัยเขต จังหวัดฉะเชิงเทรา

สภาพภูมิประเทศ สภาพทั่วไปพื้นที่จังหวัดสระแก้ว โดยส่วนรวม เป็นพื้นที่ราบถึงราบสูงและมีภูเขาสูงสลับซับซ้อน มีระดับความสูงจากน้ำทะเล 74 เมตร โดย

ด้านเหนือ มีเทือกเขาบรรทัด ซึ่งเป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำบางปะกง มีลักษณะเป็นป่าเขาที่บดได้แก่ บริเวณอุทยานแห่งชาติปางสีดา เป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร

ด้านใต้ มีลักษณะเป็นที่ราบเชิงเขา มีสภาพเป็นป่าโปร่ง ส่วนใหญ่ถูกบุกรุกแผ้วถางป่าเพื่อทำการเกษตร ทำให้เกิดสภาพป่าเสื่อมโทรม

ด้านตะวันออก ลักษณะเป็นที่ราบถึงราบสูง และมีสภาพเป็นป่าโปร่ง ทำไร่ ทำนา

ด้านตะวันตก ตั้งแต่อำเภอวัฒนานคร มีลักษณะเป็นสันปันน้ำ และพื้นที่ลาดไปทางอำเภอเมืองสระแก้ว และอำเภออรัญประเทศ เข้าเขตประเทศกัมพูชา

เขตการปกครอง ประกอบด้วย 9 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสระแก้ว อำเภออรัญประเทศ อำเภอวัฒนานคร อำเภอเขาฉกรรจ์ อำเภอคลองหาด อำเภอวังน้ำเย็น อำเภอวังสมบูรณ์ อำเภอโคกสูง อำเภอตาพระยา

สภาพภูมิอากาศ แบ่งออกเป็น 3 ฤดูกาล

ฤดูร้อน เริ่มต้นแต่เดือนกุมภาพันธ์-เดือนเมษายน

ฤดูฝน ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม-เดือนตุลาคม ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 1,296-1,539 มิลลิเมตร

ฤดูหนาว ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน-เดือนมกราคม อากาศเย็นและมีหมอกในตอนเช้า

อุณหภูมิโดยเฉลี่ย 27.5-28.78 องศา

ประชากร จำนวน 458,853 คน (ปี 2552) ประกอบด้วย 136,778 ครัวเรือน เป็นชาย 231,076 คน หญิง 227,777 คน

ข้อมูลของราชอาณาจักรกัมพูชา (สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ, 2550)

กัมพูชา (Cambodia) มีชื่อทางการคือ ราชอาณาจักรกัมพูชา (Kingdom of Cambodia)

ข้อมูลทั่วไป

ที่ตั้ง กัมพูชาตั้งอยู่กลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพรมแดน

ทิศเหนือ ติดกับประเทศไทย (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์) และลาว (แขวง อັตตะปือและจำปาสัก)

ทิศตะวันออก ติดเวียดนาม (จังหวัดกอนทุม เปลกู ซาลาย คัมก๊วก ส่องแบ่ เตยนิน ลองอาน ด่งท๊ाप อันซาง และเกียงซาง)

ทิศตะวันตก ติดประเทศไทย (จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด) และ

ทิศใต้ติด อ่าวไทย

ขนาด มีพื้นที่ทั้งหมด 181,035 ตารางกิโลเมตร หรือมีขนาดประมาณ 1 ใน 3 ของประเทศไทย เส้นเขตแดนโดยรอบประเทศยาวประมาณ 2,000 กิโลเมตร โดยมีเส้นเขตแดนติดต่อกับประเทศไทยยาว 798 กิโลเมตร

สภาพภูมิประเทศ กัมพูชามีแม่น้ำ/ ทะเลสาบสำคัญ ดังภาพที่ 2-3 ได้แก่

1. แม่น้ำโขง ไหลจากลาวเข้าสู่ภาคเหนือของกัมพูชาแล้ว ไหลผ่านเข้าเขตเวียดนาม มีความยาวในเขตกัมพูชารวม 500 กิโลเมตร
2. แม่น้ำทะเลสาบ เชื่อมระหว่างแม่น้ำโขงกับทะเลสาบ ความยาว 130 กิโลเมตร
3. แม่น้ำบาสัก (Bassac) เชื่อมต่อกับแม่น้ำทะเลสาบที่หน้าพระมหาราชวัง กรุงพนมเปญ ความยาว 80 กิโลเมตร
4. ทะเลสาบ (Tonle Sap) เป็นทะเลสาบขนาดใหญ่ มีเนื้อที่ 3,000 ตารางกิโลเมตร สภาพภูมิอากาศ ร้อนชื้น มีฤดูฝนยาวนาน อุณหภูมิโดยเฉลี่ย 20 - 36 องศาเซลเซียส เขตการปกครอง มี 4 กรุง ได้แก่ กรุงพนมเปญ กรุงไพลิน กรุงแกบ กรุงพระสีหนุ และ 20 จังหวัด ได้แก่ กระแจะ เกาะกง กันดาล กัมปงจาม กัมปงชนัง กัมปงทม กัมปงสะปือ กัมปอต ตาแก้ว รัตนคีรี พระวิหาร พระตะบอง โพธิสัต บันเดียมเบียนเจย เปรเวง มณฑลคีรี สตั้งตรง สวาย เรียง เสียมราชู อูครมีชัย ดังภาพที่ 2-3

เมืองหลวง กรุงพนมเปญ (Phnom Penh)

ประชากร 13.4 ล้านคน (ปี 2551) ประกอบด้วยชาวเขมรร้อยละ 94 ชาวจีนร้อยละ 4 และอื่น ๆ อีกร้อยละ 2 มีอัตราการเพิ่มของประชากรเฉลี่ยร้อยละ 1.7 ต่อปี



ภาพที่ 2-3 สภาพภูมิประเทศและการปกครอง (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2551)

ระบอบการปกครอง ประชาธิปไตยแบบรัฐสภา โดยมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุขภายใต้รัฐธรรมนูญ

กษัตริย์ พระบาทสมเด็จพระบรมนาถ นโรดม สีหมุนี (His Majesty Preah Bat Samdech Preah Boromneath Norodom Sihamoni) เสด็จขึ้นครองราชย์เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2547

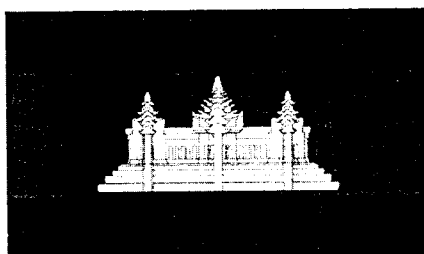
ประธานสภาแห่งชาติ สมเด็จเฮง สัมริน (Samdech Heng Samrin)

นายกรัฐมนตรี สมเด็จฮุน เซน (Samdech Hun Sen)

โครงสร้างการบริหาร ประกอบด้วยกระทรวงหลัก 26 กระทรวง ได้แก่ (1) สำนักนายกรัฐมนตรี (2) กลาโหม (3) มหาดไทย (4) ประสานงานกับรัฐสภาและการป้องกันทางทุจริต ประพฤติมิชอบในวงราชการ (5) การต่างประเทศและความร่วมมือระหว่างประเทศ (6) เศรษฐกิจและการคลัง (7) ข้าราชการ (8) สาธารณสุข (9) อุตสาหกรรมเหมืองแร่ และพลังงาน (10) วางแผน (11) พาณิชยกรรม (12) ศึกษาธิการเยาวชน และการกีฬา (13) เกษตร ป่าไม้ และการประมง (14) วัฒนธรรมและศิลปากร (15) สิ่งแวดล้อม (16) พัฒนาชนบท (17) แรงงานและการฝึกฝนอาชีพ (18) ไปรษณีย์และโทรคมนาคม (19) ศาสนา (20) กิจการสตรี (21) กิจการสังคมและทหารผ่านศึก (22) โยธาธิการและการขนส่ง (23) ยุติธรรม (24) การท่องเที่ยว (25) พัฒนาผังเมืองและการก่อสร้าง (26) ชลประทาน และอีก 2 สำนักงานอิสระ (เทียบเท่าทบวง) ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนและสำนักงานข้าราชการพลเรือน

พรรคการเมือง ที่สำคัญ ได้แก่ พรรคประชาชนกัมพูชา (Cambodian People's Party-CPP) พรรคฟุนซินเปก (FUNCINPEC-Front Uni National Pour un Cambodge Indépendant, Neutre, Pacifique, et Coopératif) และพรรคสมรังสี (Sam Rainsy Party-SRP)

ธงชาติ ธงที่ใช้ มีแถบสีน้ำเงิน-แดง-น้ำเงินตามแนวนอน โดยมีรูปปราสาทนครวัดสามยอดสีขาวอยู่ตรงกลางบนแถบสีแดง ดังภาพที่ 2-4



ภาพที่ 2-4 ธงชาติกัมพูชา (The World Flag Database & Graham Bartram , 2554)

วันชาติ กัมพูชา 9 พฤศจิกายน ซึ่งเป็นวันได้รับเอกราชเมื่อปี ค.ศ. 1953

เพลงชาติ เพลงนาคราช (Nokoreach)

ภาษา ภาษาเขมรเป็นภาษาราชการ ส่วนภาษาที่ใช้โดยทั่วไป ได้แก่ อังกฤษ ฝรั่งเศส เวียดนาม จีน และไทย

ศาสนา ศาสนาประจำชาติคือศาสนาพุทธ นิกายเถรวาท (แยกเป็น 2 นิกายย่อย คือ ธรรมยุตินิกายและมหานิกาย) และศาสนาอื่น ๆ อาทิ ศาสนาอิสลามและศาสนาคริสต์

อุตสาหกรรม สิ่งทอ สินค้าเกษตรแปรรูป การท่องเที่ยว

ระบบคมนาคม

- ทางรถไฟ มีทางรถไฟสายสำคัญ 2 สาย ได้แก่ กรุงพนมเปญ-ศรีโสภณ และกรุงพนมเปญ-กัมปงโสม มีความยาวรวมทั้งสิ้น 702 กิโลเมตร

- ทางรถยนต์ มีความยาวรวมทั้งสิ้น 14,790 กิโลเมตร แต่อยู่ในสภาพใช้การได้ดีเพียง 2,600 กิโลเมตร เส้นทางสำคัญ ได้แก่ (1) เส้นทางหมายเลข 1 กรุงพนมเปญ-บ้ำเวียด (ชายแดนเวียดนาม) ระยะทาง 165 กิโลเมตร (ซึ่งต่อไปถึงนครโฮจิมินห์ของเวียดนามอีก 68 กิโลเมตร) (2) เส้นทางหมายเลข 4 กรุงพนมเปญ-กรุงพระสีหนุ (กัมปงโสม) ระยะทาง 246 กิโลเมตร (3) เส้นทางหมายเลข 5 กรุงพนมเปญ-ปอยเปต ระยะทาง 402 กิโลเมตร (4) เส้นทางหมายเลข 6 เสียมราฐ-ศรีโสภณ ระยะทาง 106 กิโลเมตร

- ทางน้ำ มีท่าเรือระหว่างประเทศที่กรุงเทพมหานครและกรุงเทพฯ (กัมปงโสม) และมีเส้นทางเดินเรือภายในประเทศตามลำแม่น้ำโขง แม่น้ำทะเลสาบ และแม่น้ำบาสัก

- ทางอากาศ มีท่าอากาศยานที่สำคัญ 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติไปเซนต์ กรุงเทพมหานคร และท่าอากาศยานเมืองเสียมราฐ ก็มีท่าอากาศยานสำรองเพื่อการขนส่งสินค้าที่จังหวัดกำปงชนัง และท่าอากาศยานขนาดเล็กที่กรุงเทพฯ

ข้อมูลทางเศรษฐกิจ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2552)

ผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) 11,082 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นภาคเกษตรกรรมร้อยละ 33.7 ภาคอุตสาหกรรมร้อยละ 27.1 และภาคบริการร้อยละ 39.1

รายได้ประชาชาติต่อหัว (GDP Per Capita) 765 ดอลลาร์สหรัฐ

การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ร้อยละ 6.0

สกุลเงิน เงินเรียล (Riel หรือ KHR)

อัตราแลกเปลี่ยน 4,040 เรียลต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 131 เรียลต่อ 1 บาท

ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับราชอาณาจักรกัมพูชา

ความสัมพันธ์ทั่วไป

ความสัมพันธ์ไทย-กัมพูชานับได้ว่ามีพัฒนาการที่ก้าวหน้าและดำเนินไปบนพื้นฐานของความเข้าใจกัน โดยมีกรอบความร่วมมือต่าง ๆ เป็นพลังขับเคลื่อนความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy-ACMECS) กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region-GMS) กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต นอกจากนี้ ยังมีกลไกความร่วมมืออีกมากทั้งในระดับรัฐบาลและระดับท้องถิ่นซึ่งมีส่วนช่วยส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศให้แน่นแฟ้นมากยิ่งขึ้น ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับกัมพูชาที่สำคัญในปัจจุบันและถือเป็นสัญลักษณ์ของความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างสองประเทศ เช่น การจัดกิจกรรมฉลองครบรอบ 55 ปี ของการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตไทย-กัมพูชา

ความสัมพันธ์ด้านการเมือง

ผู้นำไทยกับกัมพูชามีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดและมีการแลกเปลี่ยนการเยือนระหว่างกันอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งมีส่วนช่วยให้ความร่วมมือระหว่างสองประเทศดำเนินไปอย่างราบรื่นและสามารถแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สำหรับความร่วมมือที่สำคัญ ได้แก่

- การสำรวจและปักปันเขตแดนทางบกไทย-กัมพูชา ไทยกับกัมพูชามีพรมแดนทางบกติดต่อกันประมาณ 798 กิโลเมตร มีหลักเขตทั้งสิ้น 73 หลักเขต โดยมีคณะกรรมการเขตแดนร่วม

และ คณะอนุกรรมการเทคนิคร่วมเป็นกลไกสำคัญที่กำกับดูแลภารกิจการสำรวจปักปันและแก้ไข ปัญหาเขตแดนทางบก โดยเริ่มสำรวจเส้นเขตแดนบริเวณหลักเขตที่ 48-49 ในจังหวัดสระแก้ว นอกจากนี้ รัฐบาลไทยกับกัมพูชายังสนับสนุนให้มีการแก้ไขปัญหาพื้นที่ไหล่ทวีปที่ทั้งสองฝ่าย อำนวยสิทธิทับซ้อนกันเพื่อให้สามารถแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในทะเลได้อย่างเต็ม ประสิทธิภาพ

- ความร่วมมือชายแดน ปัจจุบันไทยกับกัมพูชามีจุดผ่านแดนถาวรระหว่างกัน 6 จุด และ จุดผ่อนปรนอีก 9 จุด เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการสัญจรข้ามแดนระหว่างประชาชนทั้งสองฝ่าย บนพื้นฐานของความตกลงสัญจรข้ามแดนไทย-กัมพูชา ซึ่งกำหนดให้ผู้สัญจรข้ามแดนต้องใช้ เอกสารเดินทาง ที่ถูกต้อง ได้แก่ หนังสือเดินทางและบัตรผ่านแดน นอกจากนี้ ยังสนับสนุนให้มีการปฏิบัติตาม Concept Paper on Thailand-Cambodia Border Points of Entry: Ways Towards New Order, Effective Border Management and Greater Bilateral Cooperation ซึ่งส่งเสริมการ สัญจรข้ามแดนที่ถูกต้อง การอนุรักษ์สภาพแวดล้อมตามธรรมชาติในพื้นที่ชายแดน การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมในพื้นที่ชายแดน อย่างไรก็ตาม ปัญหาในพื้นที่ชายแดนยังคงมีอยู่ โดยเฉพาะ การลักลอบค้ายาเสพติด แรงงานลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย การโจรกรรมรถยนต์และ รถจักรยานยนต์ ปัญหาการปฏิบัติต่อชาวกัมพูชาที่ถูกจับกุม ในบางครั้งการปฏิบัติหน้าที่ของ เจ้าหน้าที่ไทยเพื่อป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมอาจนำไปสู่การเสียชีวิตและบาดเจ็บ ซึ่งอาจ ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างรัฐบาลและประชาชนของทั้งสอง ประเทศได้

- ความร่วมมือด้านแรงงานและการต่อต้านการค้ามนุษย์ ไทยกับกัมพูชาได้จัดทำบันทึก ความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการจ้างแรงงานไทย- กัมพูชา และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความ ร่วมมือในการจัดการค้าเด็กและหญิงและการช่วยเหลือเหยื่อจากการค้ามนุษย์ เพื่อจัดระเบียบและ แก้ไขปัญหาแรงงานข้ามแดน โดยผิดกฎหมายชาวกัมพูชาในประเทศไทย รวมทั้งป้องกันและ ปราบปรามขบวนการค้ามนุษย์ ซึ่งทางการไทยได้ขึ้นทะเบียนแรงงานชาวกัมพูชา และอยู่ระหว่างการ พิสูจน์สัญชาติและออกเอกสารประจำตัว (Certificate of Identity - C.I.) แก่แรงงานที่ได้รับ อนุญาตให้ทำงานอีกเป็นจำนวนมาก

ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ

ความสัมพันธ์ไทย-กัมพูชาทางเศรษฐกิจดำเนินไปอย่างใกล้ชิด มีคนไทยอาศัยอยู่ใน กัมพูชาจำนวนมาก ส่วนใหญ่เข้าไปประกอบธุรกิจส่วนตัว เช่น โรงแรม ร้านอาหาร และค้าขาย ประเทศไทยถือเป็นคู่ค้าที่สำคัญและเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ในกัมพูชา แต่โดยที่ระบบการบริหาร จัดการภายในของกัมพูชา การจัดเก็บภาษี การส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน ความโปร่งใส ฯลฯ

ยังขาดมาตรฐานและไม่เป็นสากล ทำให้การค้าและการลงทุนของไทยในกัมพูชามีต้นทุนสูงและเติบโตช้าซึ่งไม่สอดคล้องกับศักยภาพและสถานะทางเศรษฐกิจของไทย สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย ได้แก่ สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบสินค้าเชื้อเพลิง วัสดุก่อสร้าง เครื่องดื่มและเครื่องดื่มบำรุงกำลัง สิ่งทอ เคมีภัณฑ์ สินค้าอุปโภคบริโภค พลาสติก และผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้า ส่วนสินค้าสำคัญที่นำเข้าจากกัมพูชา ได้แก่ เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์ไม้แปรรูป ผลิตภัณฑ์จากไม้ สินค้ากสิกรรม สินค้าประมงและปศุสัตว์ สิ่งทอ ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบเครื่องจักรไม่ใช้ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์โลหะ ผลิตภัณฑ์กระดาษ สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร

การค้าชายแดนมีความสำคัญในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างสองประเทศ หลังการพัฒนาเครือข่ายคมนาคมทางบกระหว่างไทย-กัมพูชาแล้วเสร็จ ได้แก่ ถนนหมายเลข 5 (ช่วงปอยเปต-ศรีโสภณ) และหมายเลข 6 (ช่วงศรีโสภณ-เสียมราฐ) หมายเลข 67 (สงขลา-อันลองวง-เสียมราฐ) และหมายเลข 48 (เกาะกง-สเรอัมเบิล) การค้าชายแดนจะขยายตัวอีกมาก การลงทุนของไทยในกัมพูชา เช่น การผลิตพื้นซีเมนต์สำเร็จรูป โรงงานผลิตน้ำดื่ม ผลิตภัณฑ์พลาสติก โครงการก่อสร้างโรงแรมพร้อมสนามกอล์ฟในจังหวัดเสียมราฐ โครงการเหมืองแร่และโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ซึ่งเป็นโครงการร่วมทุนไทย-กัมพูชา ถือเป็นโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ขนาดใหญ่ที่สุดของกัมพูชา ตั้งอยู่ที่จังหวัดกัมปอต (ห่างจากกรุงพนมเปญประมาณ 130 ก.ม.) มีเงินลงทุนประมาณ 80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจภายใต้กรอบต่าง ๆ โดยเฉพาะ ACMECS อาทิ การจัดทำ Contract Farming การรับซื้อผลิตผลการเกษตร 10 ชนิดในอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 0 การส่งเสริมการซื้อขายสินค้าแบบหักบัญชี (Account Trade) การจัดตั้ง One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกด้านพิธีศุลกากร การฝึกอบรมและพัฒนาผลผลิตทางการเกษตร โครงการจัดทำแปลงเกษตรสาธิตในพื้นที่จังหวัดชายแดนของกัมพูชา เป็นต้น

ความสัมพันธ์ทางสังคมและวัฒนธรรม

ความร่วมมือด้านวัฒนธรรม ไทยกับกัมพูชามีความคล้ายคลึงกันทางด้านศิลปวัฒนธรรมอย่างมาก จึงเป็นเรื่องง่ายที่รัฐบาลทั้งสองฝ่ายจะใช้ความร่วมมือด้านวัฒนธรรมเป็นสื่อกลางในการส่งเสริมความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างกัน

ความร่วมมือทางวิชาการไทย-กัมพูชา ไทยได้ให้ความช่วยเหลือแก่กัมพูชาผ่านสำนักงานความร่วมมือเพื่อ การพัฒนาระหว่างประเทศ (สพร.) กระทรวงการต่างประเทศ โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาด้านการเกษตร การศึกษาและด้านสาธารณสุขเป็นหลัก รวมทั้งการพัฒนาในสาขาอื่น ๆ เช่น การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนาชนบท และการท่องเที่ยว เป็นต้น

สำหรับประเด็นความร่วมมือต่าง ๆ ที่ได้มีการหารือกัน ที่สำคัญได้แก่

(1) การปักปันเขตแดนทางบกและการพัฒนาในพื้นที่ชายแดน ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันที่จะร่วมมือกันอย่างจริงจังในการปักปันเขตแดนทางบกให้แล้วเสร็จ โดยเร็ว รวมทั้งป้องกันมิให้การพัฒนาต่าง ๆ ในพื้นที่ชายแดนมีผลกระทบ/ สร้างปัญหาให้กับการปักปันเขตแดน นอกจากนี้ยังได้ตกลงกันผลักดันความร่วมมือไทย-ลาว-กัมพูชาในกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต

(2) การเชื่อมโยงคมนาคมทางบก สองฝ่ายเน้นย้ำถึงความสำคัญของเรื่องนี้เพื่อส่งเสริมการสัญจรไปมาหาสู่กันของประชาชนทั้งสองฝ่าย และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันในระยะยาว โดยเร่งรัดดำเนินการ โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงที่ไทยได้ให้การสนับสนุนแก่กัมพูชา (ถนนหมายเลข 67 (สงขลา-อันลองเวง-เสียมราฐ) และหมายเลข 48 (ตราด-เกาะกง-สเรอัมเบิล) ตลอดจนเรื่องการให้ความสนับสนุนเรื่องการซ่อมสร้างเส้นทางรถไฟช่วงปอยเปต-ศรีโสภณ

(3) การพัฒนาร่วมในพื้นที่ไหลทวีปทับซ้อนกัน โดยยืนยันเจตนารมณ์ที่จะเดินหน้าโครงการตามที่ได้ตกลงกันไว้ ให้มีการดำเนินงานทางด้านเทคนิคทั้งในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดอาณาเขตทางทะเล และการพัฒนาร่วมในพื้นที่ดังกล่าวต่อไป

(4) ความร่วมมือในการป้องกันและเฝ้าระวังโรคไข้หวัดนก ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้ยกเป็นตัวอย่างของความร่วมมือสำคัญนอกเหนือจากประเด็นด้านการเมืองและเศรษฐกิจ รวมทั้งให้ขยายขอบเขตเป็นความร่วมมือด้านสาธารณสุขในภาพรวมด้วย

กฎระเบียบทางการค้า

1. มาตรการด้านนำเข้า-ส่งออก

1.1 การนำเข้า

กัมพูชามีนโยบายการค้าเสรี ไม่มีข้อกีดกันทางการค้า หรือกำหนดโควตาการนำเข้าสินค้า ผู้ที่นำสินค้าเข้ากัมพูชาต้องชำระภาษีขาเข้าและภาษีผู้บริโภครวมตามที่กำหนด นอกจากนี้ในการนำสินค้าเข้าประเทศกัมพูชาต้องผ่านการตรวจสอบและกำหนดพิกัดศุลกากร โดยกระทรวงพาณิชย์ กัมพูชาว่าจ้างให้บริษัทเอกชนคือ บริษัท Society General de Surveillance S.A. หรือ SGS ตรวจสอบสินค้าก่อนการนำเข้า (Reshipment Inspection: PSI) และมีกรมศุลกากรกระทรวงการคลัง เป็นผู้จัดเก็บภาษีนำเข้า

1.2 การส่งออก

กัมพูชามีนโยบายการค้าเสรี ไม่มีข้อกีดกันทางการค้า สามารถส่งออกโดยเสรียกเว้นรายการสินค้าที่กระทรวงพาณิชย์กัมพูชากำหนดให้ออกได้ต้องมีเอกสารรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าจากกรมสิทธิประโยชน์กัมพูชา หรือเอกสารหนังสืออนุญาตส่งออกจากกรมการค้าต่างประเทศ กัมพูชา

2. รายชื่อสินค้าควบคุมการนำเข้าส่งออก กระทรวงพาณิชย์กำหนดระเบียบขั้นตอนการตรวจสอบสินค้าก่อนการนำเข้า สำหรับสินค้าที่มีมูลค่ามากกว่า 5,000 เหรียญสหรัฐฯ ดังต่อไปนี้

2.1 สินค้าที่ยกเว้นการตรวจสอบก่อนการนำเข้า เช่น หินและโลหะที่มีราคาแพง วัตถุประสงค์ด้านงานศิลป์ วัตถุประสงค์และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการระเบิด กระสุนดินดำ อาวุธและยุทธโปกรณ์สัตว์มีชีวิต หนังสือพิมพ์รายวันและรายคาบ เครื่องใช้ในบ้านเรือนและทรัพย์สินส่วนตัว รวมถึงยานยนต์ใช้แล้ว พัส্তুที่ฝากส่งทางไปรษณีย์ หรือตัวอย่างสินค้า สิ่งของซึ่งรัฐบาลต่างชาติ หรือองค์กรระหว่างประเทศจัดส่งให้แก่มูลนิธิหรือองค์กรการกุศล และองค์กรเพื่อช่วยเหลือมนุษยชาติ สิ่งของและวัสดุครุภัณฑ์ซึ่งนำมาเพื่อใช้ในการกิจของคณะทูต สถานทูต กงสุล หรือสถานกงสุล และองค์การสหประชาชาติ รวมถึงตัวแทนขององค์การในด้านต่าง ๆ สินค้าทุกชนิดซึ่งได้รับอนุญาตให้นำเข้าโดยยกเว้นภาษีจากสภาเพื่อพัฒนากัมพูชา สินค้าทุกชนิดที่รัฐบาลได้กำหนดให้นำเข้าโดยไม่ต้องเสียภาษี เช่น ปุ๋ยเคมี อุปกรณ์และเครื่องยนต์ที่ใช้ด้านการเกษตร เครื่องใช้ด้านการศึกษาและเครื่องกีฬา ฯลฯ

2.2 ห้ามนำเข้าสินค้าบางชนิดที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง ปลอดภัย สุขอนามัย สิ่งแวดล้อม และ อุตสาหกรรมภายในประเทศ ได้แก่ อาวุธ วัตถุระเบิด รถยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในการทหาร ทอง เครื่องเงิน เงินตรา ยาและยาพิษ

2.3 รายสินค้าที่ควบคุมการนำเข้า-ส่งออกของประเทศกัมพูชา

1. การนำเข้า กัมพูชามีนโยบายการค้าเสรีไม่มีข้อกีดกันทางการค้า หรือกำหนดโควต้าในการนำเข้าสินค้าต้องชำระภาษีผู้บริโภครวมตามที่กำหนด

2. การส่งออก สินค้าส่งออกที่ต้องมีเอกสารกำกับคือ

2.1 เอกสารหนังสือรับรองของแหล่งกำเนิดสินค้า กรมสิทธิประโยชน์ (GSP Dept.) กระทรวงพาณิชย์กัมพูชา จะออกเอกสารหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าให้กับผู้ส่งออกสินค้าที่ประเทศผู้นำเข้าต้องการเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรและอื่น ๆ ขณะนี้มีสินค้าที่ต้องออกหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าส่งออกไปยังประเทศเช่น ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ เสื้อผ้าสำเร็จรูปและถูมมือ รองเท้า กุ้งแช่แข็ง ข้าว เบียร์ บุหรี่

2.2 เอกสารหนังสืออนุญาตส่งออก กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ กัมพูชา จะออกใบอนุญาตส่งออกสินค้าที่ควบคุมส่งออก คือ ไม้ และผลิตภัณฑ์จากไม้ ข้าว

3. มาตรการทางภาษี

3.1 ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax: VAT) กระทรวงเศรษฐกิจและการคลังกัมพูชา ได้มีประกาศใช้ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Value Added Tax) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

ก) ภาษีมูลค่าเพิ่ม VAT ของกัมพูชามีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2542

ข) ภาษีมูลค่าเพิ่มของกัมพูชามี 2 อัตรา คือ อัตรามาตรฐานร้อยละ 10 และศูนย์
ค) ให้ผู้มีหน้าที่ชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม ยื่นขอจดทะเบียน ณ ที่ทำการกรมสรรพากร
ง) ผู้ที่จดทะเบียนชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม ไม่ต้องเสียภาษีการค้า (Turnover Tax) และ
ภาษีผู้บริโภค (Consumption Tax)

จ) ผู้นำเข้าสินค้ารายใดที่ไม่ได้จดทะเบียนเพื่อชำระภาษีมูลค่าเพิ่มตามที่
กรมสรรพากรกำหนดจะไม่สามารถนำสินค้าเข้ากัมพูชาได้

3.2 Corporate Tax หรือ Advance Payment of Profit Tax คิดในอัตรา 1% ของยอด
รายได้รวมของธุรกิจ

3.3 Patent Tax เป็นภาษีที่คิดจากยอดขายได้รวมทั้งปี

4. มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี

4.1 พิธีการศุลกากร ทางการกัมพูชาได้กำหนดระเบียบปฏิบัติในการนำเข้าสินค้า โดย
ให้มีการตรวจสอบสินค้าก่อนการส่งสินค้าเข้าไปยังกัมพูชาที่เรียกว่า PRE-SHIPMENT
INSPECTION (PSI) สำหรับสินค้าที่มีมูลค่ามากกว่า 5,000.00 เหรียญสหรัฐฯ ตามประกาศของ
กระทรวงเศรษฐกิจและการคลังของกัมพูชา

4.2 สินค้าที่ห้ามนำเข้า เช่น กัญชา (Cannabis) โบโคคา (Coca Plants) ฝิ่น (Opium)
สารเสพติดต่าง ๆ

5. ระเบียบทางการค้า

5.1 การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประเทศกัมพูชาใช้เงินเหรียญสหรัฐฯ
หมุนเวียนในตลาดมากกว่าเงินเรียล ซึ่งเป็นเงินพื้นเมือง ดังนั้น การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
จึงเป็นไปได้ค่อนข้างจะเสรีอย่างมาก

5.2 มาตรฐานสินค้า ยังไม่มีกฎหมายกำหนด

5.3 ข้อกำหนดในการปิดฉลากและเครื่องหมายทางการค้า การจดทะเบียนเครื่องหมาย
การค้ารวมทั้งสิทธิการคุ้มครองผู้ประกอบการต่างชาติ

- เอกสารที่ใช้ประกอบการดำเนินการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า ต้องกรอก
แบบฟอร์มจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า หนังสือต้นฉบับ Power of Attorney ของสินค้าที่จด
ทะเบียน โดยระยะเวลาที่ใช้ในการยื่นเรื่องแต่ละขั้นตอนตั้งแต่ต้นจนจบมีระยะเวลา 6 เดือน (ตาม
ระเบียบที่กำหนด) แต่เจ้าหน้าที่ของกรมทรัพย์สินทางปัญญากัมพูชาแจ้งว่า หากมีเอกสารครบและ
ไม่มีปัญหาใด ๆ จะใช้เวลาประมาณ 2 เดือนเท่านั้น

- สิทธิการคุ้มครองผู้ประกอบการ หลังจากได้จดทะเบียนเครื่องหมายการค้าเรียบร้อยแล้ว
แล้ว เจ้าของเครื่องหมายการค้าทั้งชาวกัมพูชาและชาวต่างชาติจะได้รับการคุ้มครองระยะเวลา 10 ปี

และในปีที่ 5 เจ้าของเครื่องหมายการค้าต้องแจ้งกระทรวงพาณิชย์ว่าได้ใช้เครื่องหมายการค้านี้หรือยัง

- ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า 1 ยี่ห้อ ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมให้รัฐบาลเท่ากับ 125 เหรียญสหรัฐฯ

- ต้อง ไปยื่นจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าที่กรมทรัพย์สินทางปัญญากระทรวงพาณิชย์กัมพูชา

- ค่าแปลเอกสารจากภาษาเขมร-อังกฤษ-เขมร 1 หน้าเท่ากับ 5 เหรียญสหรัฐฯ

- เอกสารที่ใช้ประกอบการดำเนินการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า ต้องกรอกแบบฟอร์มจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า หนังสือตัวจริง Power of Attorney ของสินค้าที่ขอจดทะเบียน ตัวอย่างเครื่องหมายการค้าจำนวน 15 ใบ โดยระยะเวลาที่ใช้ในการยื่นเรื่องแต่ละขั้นตอน ตั้งแต่ต้นจะจบมีระยะเวลา 6 เดือน (ตามระเบียบที่กำหนด) แต่เจ้าหน้าที่ของกรมทรัพย์สินทางปัญญาแจ้งว่า หากไม่มีปัญหาใด ๆ จะใช้ระยะเวลาประมาณ 2 เดือนเท่านั้น

5.4 การเดินทางเข้าประเทศ

ผู้ประสงค์จะเดินทางเข้าประเทศกัมพูชาจะต้องขอวีซ่าจากสถานทูตกัมพูชาในต่างประเทศ หรือจะขอวีซ่าที่ทำอากาศยานเมื่อเดินทางไปถึงก็ได้เช่นเดียวกัน โดยทางกัมพูชาจะออกวีซ่าให้กับผู้เดินทางเข้าประเทศชั่วคราว 2 ชนิด คือ วีซ่าสำหรับนักธุรกิจ และวีซ่าสำหรับนักท่องเที่ยว

รูปแบบการค้า

1. วิธีการค้า

1.1 การค้าแบบปกติ

ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกของกัมพูชาจะต้องขอจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าที่กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ โดยการนำเข้าสินค้าของกัมพูชานั้นจะต้องผ่านการตรวจสอบคุณภาพสินค้าจากบริษัท SGS ซึ่งเป็นบริษัทเอกชน ที่กระทรวงพาณิชย์กัมพูชาจัดจ้างขึ้นมาเพื่อทำการตรวจสอบคุณภาพสินค้านำเข้า

1.2 การค้าชายแดน

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา เป็นที่นิยมมากในปัจจุบัน โดยการค้าชายแดนจะเป็นการค้าระหว่างผู้ส่งออกไทยที่อยู่ตามจังหวัดชายแดนไทยกับผู้นำเข้ากัมพูชา ที่อยู่ตามจังหวัดชายแดนของกัมพูชา ซึ่งมีมูลค่าการค้าซื้อขาย ครั้งละไม่เกิน 5 แสนบาท

2. ประเภทของผู้นำเข้าและส่งออกของกัมพูชา

2.1 บริษัทของรัฐบาล (State-Owned Company) เป็นหน่วยงานของรัฐที่สร้างขึ้นเพื่อนำเข้าสินค้าที่จำเป็นต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เช่น การนำเข้าอาหารและข้าวเพื่อใช้แจกเป็นสวัสดิการแก่ทหารและข้าราชการ

2.2 บริษัทเอกชน (Private Company) เป็นบริษัทผู้นำเข้า (Importer) หรือบริษัทที่เป็นตัวแทนจำหน่ายแต่เพียงผู้เดียว (Sole Agent) หรือเป็นบริษัทตัวแทนจำหน่าย (Distributor) ของกัมพูชา

2.3 ผู้ค้าชายแดน เป็นผู้รับจ้างนำเข้าสินค้าให้กับร้านค้าย่อยตามตลาดต่าง ๆ โดยพ่อค้าชายแดนจะรับสินค้าจากชายแดนไทยไปส่งตามร้านค้าและแผงลอยในกัมพูชา ซึ่งสินค้านำเข้าส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค

3. การชำระสินค้าระหว่างผู้ส่งออกไทยกับผู้นำเข้าของกัมพูชา มีดังนี้

3.1 การชำระด้วยระบบ L/ C (Letter of Credit) เป็นการชำระสินค้าที่มีมูลค่าสูง โดยผู้ซื้อในกัมพูชาจะติดต่อกับธนาคารของตนเองเพื่อให้ธนาคารของตนเปิด L/C ให้กับผู้ส่งออกไทยโดยผ่านธนาคารของไทย หลังจากนั้นธนาคารของไทยจะส่ง L/ C ให้ผู้ส่งออกเพื่อดำเนินการส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อต่อไป

3.2 การชำระค่าสินค้าด้วยเงินสดสกุลเงินที่นิยมนำมาใช้มากที่สุดคือ ดอลลาร์สหรัฐ และเงินบาท หรือบางครั้งจะชำระด้วยทองคำ

3.3 การชำระเงินระบบ D/ P (Documents Against Payment) และ D/ A (Documents Against Acceptance) ผู้ส่งออกของไทยจะทำการตรวจสอบฐานะและประวัติของผู้ซื้อกัมพูชาก่อนจนเป็นที่พอใจแล้วจึงส่งเอกสารและสินค้าไปให้กับธนาคารของผู้นำเข้า โดยผู้นำเข้าจะต้องชำระสินค้าก่อนจึงจะสามารถนำเอกสารไปออกสินค้าได้

3.4 การชำระเงินด้วยระบบ T/ T (Telegraphic Transfer) ผู้ส่งออกของไทยจะส่งสินค้าไปให้กับผู้นำเข้ากัมพูชาโดยให้เครดิตระยะหนึ่ง เมื่อครบกำหนดเครดิตผู้นำเข้าของกัมพูชาจะโอนเงินโดยทางโทรเลขกลับมาให้ผู้ส่งออกของไทย

ช่องทางการจำหน่าย

1. ช่องทางการจัดจำหน่ายและการกระจายตัวของสินค้าในตลาดกัมพูชา จำแนกตามสินค้าที่สำคัญดังนี้

1.1 สินค้าอุปโภคบริโภค ผู้นำเข้าของกัมพูชาจะนำสินค้าจากไทยไปกระจายให้กับร้านค้าส่ง ซูเปอร์มาร์เก็ต มินิมาร์ท และ ร้านค้าปลีก ในกรุงเทพมหานครและเมืองการค้าต่าง ๆ

1.2 สินค้าวัสดุก่อสร้าง ผู้นำเข้าเป็นผู้จัดจำหน่ายสินค้าเอง โดยการกระจายสินค้าต่อไปยังตัวแทนขายและร้านค้าปลีก รวมทั้งการขายโดยตรงให้ผู้บริโภคทั้งในกรุงเทพมหานครและจังหวัดต่าง ๆ

2. ช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้าผ่านแดน

ผู้นำเข้าของกัมพูชาจะนำสินค้าเข้าจากไทยแล้วส่งต่อไปจำหน่ายที่เวียดนามโดยเป็นลักษณะของการขนส่งสินค้าผ่านแดน

จุดการค้าและเส้นทางการค้า

จุดการค้าที่สำคัญของกัมพูชาที่มีชายแดนติดกับไทยได้แก่ พระตะบอง เสียมเรียม และเกาะกง ส่วนเมืองการค้าที่ไม่มีเขตติดต่อกับไทยได้แก่ กรุงเทพมหานคร กัมปงโสม สวายเรียง สะตริงเต็ริง และรัตนคีรี ส่วนเส้นทางการค้าในกัมพูชาที่ใช้ขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางรถยนต์และการขนส่งทางเรือดังนี้

1. เส้นทางคมนาคมทางบกที่ใช้รถยนต์ในการขนส่งสินค้าที่สำคัญ ได้แก่

1.1 ถนนหมายเลข 1 เป็นเส้นที่เชื่อมจากกรุงเทพมหานครเข้าสู่ นครโฮจิมินห์ เวียดนาม

1.2 ถนนหมายเลข 4 เป็นเส้นทางที่ใช้ขนส่งสินค้าจากท่าเรือกัมปงโสมสู่กรุง

พนมเปญ

1.3 ถนนหมายเลข 5 เป็นถนนที่ตัดผ่านจากชายแดนไทยที่อำเภอรัฐประเทศผ่านเมืองสำคัญต่าง ๆ ของกัมพูชาและเข้าสู่กรุงเทพมหานคร

1.4 ถนนหมายเลขที่ 7 เป็นถนนสายสำคัญอีกเส้นหนึ่งที่ใช้เป็นเส้นทางทางท่องเที่ยวและการค้าโดยตัดจากกรุงเทพมหานครเข้าสู่เมืองกัมปงจาม

1.5 ถนนหมายเลขที่ 13 เป็นถนนสายเอเชียที่เชื่อม 4 ประเทศจากประเทศลาวเข้าสู่จังหวัดอุบลราชธานีผ่านเข้าสู่เมืองสะตริงเต็ริงของกัมพูชาและเข้าสู่นครโฮจิมินห์ของเวียดนาม

2. เส้นทางคมนาคมทางน้ำ ท่าเรือหลักที่ใช้ขนส่งสินค้าของกัมพูชา มี 2 แห่ง คือ

2.1 ท่าเรือกัมปงโสม สามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาด 10,000 ตัน ได้พร้อมกัน 4 ลำ นอกจากนี้ยังมีท่าเทียบเรือขนาดเล็กสำหรับเรือลำเลียงที่มีขนาดใหญ่

2.2 ท่าเรือพนมเปญ เป็นท่าเรือขนาดเล็กมีความยาวหน้าท่าประมาณ 183 เมตร และท่าลอยน้ำ 3 แห่ง รองรับเรือที่มีขนาดความยาวไม่เกิน 100 เมตร ได้ นอกจากนี้ยังมีท่าเทียบเรือสำหรับรองรับเรือขนาดเล็กด้วย

ระบบการเงินการธนาคาร

1. ระบบการเงิน

ในอดีตกัมพูชาไม่มีสกุลเงินเป็นของตนเอง ราคาสินค้าถูกกำหนดโดยเงินคองของเวียดนาม เงินบาทของไทย ทองคำ และข้าว โดยอัตราแลกเปลี่ยนเคลื่อนไหวตามอัตราตลาด ต่อมาในปี 2533 รัฐบาลกัมพูชาได้ประกาศใช้ระบบเงินตราโดยนำสกุลเงินเรียล (Riel) มาใช้ ต่อมาในปี 2538 กัมพูชาได้ใช้นโยบายเปิดกว้างทางเศรษฐกิจและได้มีการส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ ทำให้สกุลเงินที่ใช้ในการติดต่อค้าขายในประเทศมีหลายสกุลด้วยกันคือ

- เงินเหรียญสหรัฐฯ ใช้ในการชำระค่าสินค้านำเข้าหรือส่งออกไปยังประเทศสิงคโปร์ หรือสินค้าที่ผ่านทางสิงคโปร์

- เงินบาท ใช้ในการชำระค่าสินค้านำเข้าหรือส่งออกไปจากประเทศไทยโดยเฉพาะจังหวัดที่ติดกับชายแดนไทย-กัมพูชา

- ทองคำ เป็นที่นิยมในการชำระหนี้มากที่สุด โดยเฉพาะสินค้าที่ส่งออก หรือนำเข้าจากประเทศสังคมนิยมและยุโรปตะวันออกตลอดจนใช้เป็นตัวกำหนดค่าแลกเปลี่ยนเงินและซื้อขายสินค้าในตลาดทั่วไป

- เงินเรียล (Riel) เป็นสกุลเงินของประเทศกัมพูชาที่ใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน ของกัมพูชา

2. ระบบธนาคาร หลังจากที่รัฐบาลกัมพูชาได้นำสกุลเงินเรียลกลับมาใช้นั้นรัฐบาลได้จัดตั้งธนาคารแห่งชาติ (National Bank of Cambodia) ขึ้นมากำกับดูแลธนาคารพาณิชย์ โดยเฉพาะธนาคารพาณิชย์ต่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลเปิดกว้างให้เข้ามาดำเนินการทั้งในลักษณะการขยายสาขา และการร่วมทุนกับธนาคารชาติกัมพูชา ปัจจุบันธนาคารในกัมพูชามีดังนี้ คือ

2.1 ธนาคารชาติกัมพูชา (National Bank of Cambodia) ทำหน้าที่ออก กฎระเบียบและนโยบายต่าง ๆ เพื่อการควบคุมธนาคารพาณิชย์ต่างประเทศและธนาคารพาณิชย์ของเอกชนและยังทำหน้าที่กึ่งธนาคารพาณิชย์ช่วยในการระดมทุนกับรัฐบาลและปล่อยสินเชื่อให้แก่ภาคเอกชน

2.2 ธนาคารการค้าต่างประเทศ (Foreign Trade Bank of Kampuchea) ทำธุรกิจทางด้านการค้าระหว่างประเทศและธุรกิจแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

2.3 ธนาคารแห่งประชาชนกัมพูชา (Public Bank of Kampuchea) ทำธุรกิจด้านการเงินภายในประเทศส่วนใหญ่เป็นการปล่อยสินเชื่อด้านการเกษตร

2.4 ธนาคารร่วมทุน (Joint Venture Bank) เป็นธนาคารพาณิชย์ต่างชาติที่ร่วมทุนกับรัฐบาลกัมพูชา โดยเป็นธนาคารไทย 5 แห่ง และธนาคารต่างชาติ เช่น ธนาคารกัมพูชาพาณิชย์ จำกัด (Cambodia Commercial Bank Ltd.) เป็นการร่วมทุนธนาคารไทยพาณิชย์กับธนาคาร-ชาติกัมพูชา ในอัตราส่วน 70 ต่อ 30

การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา

1. รูปแบบการค้า

การค้าในระบบ เป็นการนำเข้าและส่งออกสินค้าจะต้องผ่านพิธีการศุลกากรตามจุดการค้าชั่วคราวตามจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชา การนำเข้าสินค้าจะนำเข้าโดยผู้นำเข้า-ส่งออกที่จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก

การค้านอกระบบ เป็นการค้าที่ไม่ผ่านระบบพิธีการศุลกากร เป็นการลักลอบค้าขายตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชา

2. ช่องทางการจำหน่าย การจัดจำหน่ายสินค้าตามแนวชายแดนของไทยไปกัมพูชานั้น ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวัน โดยผู้นำเข้ากัมพูชาจะนำสินค้าไทยเข้าไปกระจายตามจังหวัดต่าง ๆ ประมาณร้อยละ 30 และนำเข้าไปยังกรุงเทพมหานครเพื่อกระจายให้กับ ผู้ค้าส่งและผู้ค้าปลีกประมาณร้อยละ 35 ส่วนที่เหลือประมาณร้อยละ 35 จะนำเข้าเพื่อจำหน่ายต่อไปยังประเทศเวียดนาม

การชำระค่าสินค้าตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชา เป็นการชำระด้วยเงินสดเป็นสกุลเงินบาท สกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ และบางครั้งจ่ายเป็นทองคำ หากการซื้อขายมีปริมาณมากจะชำระด้วยการโอนเงินทางโทรเลข Telegraphic Transfer (T/ T) เมื่อผู้ส่งออกของไทยทำการส่งสินค้าให้ผู้นำเข้าของกัมพูชาจะให้เครดิตระยะหนึ่ง เมื่อครบกำหนดชำระเงิน ผู้นำเข้าของกัมพูชาต้องโอนเงินโดยทาง โทรเลขกลับมาให้ผู้ส่งออกไทย การชำระค่าสินค้าอีกวิธีหนึ่งคือ ผู้ส่งออกไทยส่งสินค้าไปให้ผู้นำเข้าของกัมพูชาก่อน โดยให้เครดิตระยะหนึ่งเมื่อครบกำหนดจ่าย จะมีนายหน้าของกัมพูชาเข้ามาชำระเงินให้กับผู้ส่งออกไทยแทนผู้นำเข้ากัมพูชา เรียกระบบนี้ว่า “โพยกันวน”

3. จุดผ่านแดนถาวรไทย-กัมพูชา

- ด้านชายแดนบ้านคลองลึก อำเภอรัฐประศาสตร์ จังหวัดสระแก้ว กับด้านชายแดนปอยเปต
- ด้านชายแดนบ้านหาดเล็ก อำเภอกลองใหญ่ จังหวัดตราด กับด้านชายแดนเกาะกง
- ด้านชายแดนช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ ตรงข้ามกับด้านโอรเสม็ด
- ด้านชายแดนบ้านฝักกาด อ. โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี ตรงข้ามกับด้านชายแดนเมืองพรม
- ด้านชายแดนบ้านแหลม อ. โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี ตรงข้ามกับด้านชายแดนบ้านดวง
- ด้านชายแดนช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ตรงข้ามด้านชายแดนช่องจอม

ส่วนแบ่งตลาดของไทยในกัมพูชา

กัมพูชามีประเทศคู่ค้า มากกว่า 20 ประเทศ จากสถิติส่วนแบ่งตลาดการค้าในกัมพูชา พบว่าคู่ค้าสำคัญของกัมพูชา ได้แก่ จีน ไทย ฮองกง และเวียดนาม ดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 ส่วนแบ่งตลาดของประเทศคู่ค้าที่สำคัญในกัมพูชา ตามมูลค่าการนำเข้า

อันดับที่	ประเทศ		
	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554
1	People's Republic of China	People's Republic of China	People's Republic of China
2	Thailand	Viet-Nam	Thailand
3	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong
4	Viet-Nam	Thailand	Viet-Nam
5	Taiwan	Taiwan	Taiwan
6	Singapore	Republic of Korea	Republic of Korea
7	Republic of Korea	Singapore	Indonesia
8	United States	Indonesia	Malaysia
9	Malaysia	Malaysia	Singapore
10	Japan	Japan	Japan

ที่มา: กรมศุลกากร ประเทศกัมพูชา (The General Department of Customs and Excise of Cambodia, GDCE)

ความต้องการของตลาดกัมพูชา

ความต้องการสินค้าในอนาคตของตลาดกัมพูชา ยังคงเป็นสินค้าในหมวดที่มีความต้องการอยู่ในปัจจุบัน โดยสินค้าที่เป็นที่ต้องการของตลาดกัมพูชาในอนาคต ได้แก่

1. อาหาร จากปัญหาการสู้รบภายในประเทศ ทำให้เกิดการขาดแคลนอาหารภายในประเทศสูงจึงต้องอาศัยการนำเข้าสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก
2. รถยนต์ ในอนาคตยังมีแนวโน้มของการนำเข้าสูง เนื่องจากปัจจุบันรถยนต์ที่มีอยู่ในตลาดยังไม่เพียงพอกับความต้องการใช้ภายในประเทศ
3. วัสดุก่อสร้าง มีแนวโน้มการนำเข้าสูงเพื่อใช้ในการก่อสร้างอาคารบ้านเรือนและสาธารณูปโภคต่าง ๆ ในอนาคต
4. ยารักษาโรค การสาธารณสุขของกัมพูชาที่ยังล้าหลังอยู่มากและมีการสู้รบในประเทศ ทำให้มีทหารได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ดังนั้นเวชภัณฑ์จึงเป็นสินค้าที่มีความต้องการสูงในกัมพูชา

5. เชื่อเพลิง ความต้องการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงของตลาดกัมพูชาในอนาคตยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามความต้องการยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นและการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ

ข้อได้เปรียบและเสียเปรียบของไทย

ข้อได้เปรียบ

1. การส่งมอบสินค้าของไทยมีความสะดวกและรวดเร็ว เนื่องจากไทยและกัมพูชามีอาณาเขตติดต่อกันเป็นแนวยาว
2. การชำระค่าสินค้าของไทยกับกัมพูชาทำได้โดยวิธีง่าย ๆ ไม่ว่าจะชำระค่าสินค้าเป็นเงินบาท เงินเหรียญสหรัฐฯ และทองคำทำให้การซื้อขายสินค้าของไทยมีความคล่องตัวสูงกว่าประเทศคู่แข่ง
3. สินค้าไทยมีคุณภาพดี รูปแบบสวยงาม เป็นที่พอใจของตลาดกัมพูชาเพราะชาวกัมพูชานิยมสินค้าไทยตามการโฆษณาทางสื่อโทรทัศน์ไทย ทำให้สินค้าไทยเป็นที่รู้จักแพร่หลายมากกว่าสินค้าจากประเทศอื่น ๆ
4. รัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือด้านที่พักรักษาแก่ผู้อพยพชาวกัมพูชาส่งผลให้ชาวกัมพูชาคิดว่าไทยเป็นบ้านที่เมืองน้อง และมีความเชื่อใจไทยในเรื่องไม่คดโกงมากกว่ากับประเทศคู่แข่ง
5. การกระจายสินค้าไทยเข้าสู่ตลาดกัมพูชาทางด้านชายแดนมีปริมาณมากทำให้สินค้าไทยครองตลาดต่างจังหวัดของกัมพูชาได้มากกว่าประเทศคู่แข่งรวมทั้งผู้นำเข้ารายใหญ่ของกัมพูชามักเป็นส่วนร่วมกับพ่อค้าไทย ซึ่งเป็นผู้นำเข้าสินค้าไทยเข้าไปกระจายต่อให้กับพ่อค้าส่งและพ่อค้าปลีกในตลาดกัมพูชา ทำให้สินค้าไทยสามารถกระจายอยู่ทั่วทุกตลาดในกัมพูชา
6. นักธุรกิจไทยเข้าไปลงทุนในกัมพูชาเป็นจำนวนมาก ทำให้การสั่งซื้อสินค้าวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมจากไทยมีมากกว่าคู่แข่ง นอกจากนี้ยังได้มีการจัดตั้งตัวแทนหรือเปิดบริษัทสาขาจำหน่ายสินค้าในกรุงพนมเปญ เพื่อให้ผู้ค้าส่งและผู้ค้าปลีกของกัมพูชาเข้ามาเลือกซื้อสินค้าที่ร้านได้ทุกวัน
7. ไทยสามารถอาศัยผู้นำเข้าของกัมพูชาเป็นผู้จำหน่ายสินค้าไทยต่อไปยังประเทศเวียดนามและลาวได้

ข้อเสียเปรียบ

1. การขนส่งสินค้าทางเรือ ของไทยมีต้นทุนสูงและใช้ระยะเวลาการเดินทางยาวนานกว่าประเทศคู่แข่ง รวมทั้งเที่ยวเรือจากไทยไปกัมพูชามีน้อยเที่ยวกว่าคู่แข่ง เช่น สิงคโปร์
2. การซื้อขายสินค้าของไทยกับกัมพูชาจะอาศัยความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันทำให้ไม่มีหลักคำประกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาการคดโกงกันได้

3. ต้นทุนการผลิตสินค้าไทยสูง เนื่องจากรัฐบาลไทยมีการจัดเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่สูง
4. ผู้ผลิตและผู้ส่งออกไทยยังไม่ให้ความสนใจตลาดกัมพูชาอย่างจริงจัง โดยผู้ผลิตสินค้ายังคงปล่อยให้หน้าหน้าเป็นผู้ส่งสินค้าของตนเข้าไปจำหน่ายในกัมพูชา บางครั้งหน้าหน้าจะติดยี่ห้อสินค้าเป็นของประเทศตนเอง ทำให้ผู้บริโภคชาวกัมพูชาเข้าใจผิดคิดว่าเป็นสินค้าของประเทศอื่น
5. ปัญหาการสู้รบภายในประเทศกัมพูชา ทำให้รัฐบาลไทยงดการออก วีซ่าให้ชาว กัมพูชาที่จะเข้ามาในประเทศไทย ทำให้ผู้นำเข้าของกัมพูชาหันไปซื้อสินค้าจากประเทศคู่แข่งแทน นอกจากนี้ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลกัมพูชายังมีน้อย
6. ประเทศคู่แข่ง เช่น สิงคโปร์ จะเข้าไปร่วมมือทางการค้ากับรัฐบาลกัมพูชา และอาศัย รัฐบาลเป็นผู้กระจายสินค้าไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐส่งผลให้สินค้าไทยไม่สามารถเข้าไป ขายให้กับหน่วยงานราชการของกัมพูชาได้
7. ประเทศคู่แข่ง เช่น เวียดนาม ได้เข้ามาอบรมและสอนภาษาให้กับชาวกัมพูชา ส่งผล ให้การติดต่อค้าขายระหว่างเวียดนามกับกัมพูชาทำได้ดีกว่าไทย เนื่องจากมีความเข้าใจในภาษาซึ่ง กันและกัน

ปัญหาและอุปสรรค

การส่งออกของไทยไปยังกัมพูชาในปัจจุบันพบว่า ผู้ส่งออกไทยมีปัญหาและอุปสรรคใน การส่งสินค้าไปตลาดกัมพูชา โดยปัญหาเหล่านี้เกิดจากปัจจัยภายในประเทศไทยเองและปัญหาที่ เกิดจากข้อจำกัดต่าง ๆ ภายในประเทศกัมพูชา ทั้งนี้ปัญหาที่สำคัญ ๆ ดังนี้

1. กัมพูชาไม่มีความมั่นคงทางการเมือง ทำให้กฎระเบียบ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้ามี การเปลี่ยนแปลงอยู่บ่อยครั้ง และบางพื้นที่จะมีกฎระเบียบเป็นของตัวเอง โดยที่พื้นที่เหล่านั้นเป็น เส้นทางการค้าที่สำคัญระหว่างไทยกับกัมพูชา ซึ่งทำให้มีความเสี่ยงสูงในการค้าขาย
2. ขั้นตอนและระเบียบการส่งออกของไทย มีระเบียบขั้นตอนที่ยุ่งยากซับซ้อนและมี เอกสารประกอบมาก ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูง รวมทั้งการขอคืนภาษีอากรล่าช้า เงินชดเชย ภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งการขอคืนภาษีเหล่านี้มีขั้นตอนที่ยุ่งยากและใช้เวลานาน ทำให้ผู้ประกอบการขาด สภาพคล่องของเงินทุนหมุนเวียน
3. ปัญหาเรื่องค่าเงินเรียลซึ่งเป็นสกุลเงินหลักที่ใช้ในกัมพูชาขาดเสถียรภาพทำให้การซื้อ ขายสินค้าจะไม่สามารถรับชำระค่าสินค้าเป็นเงินสกุลดังกล่าวได้ ส่วนใหญ่จะรับชำระค่าสินค้า เป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ และเงินบาทของไทย หรือบางครั้งต้องรับชำระเป็นทองคำแทน
4. เส้นทางขนส่งจากชายแดนไทยไปยังกรุงพนมเปญ มีกลุ่มอิทธิพลต่าง ๆ คุม เส้นทางอยู่ทำให้การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าว ต้องเสียค่าผ่านทางให้กับกลุ่มต่าง ๆ ที่มี ประมาณกว่า 100 ค่าน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูงชันกว่าปกติ

5. ยังไม่มีหน่วยงานใดเข้าไปศึกษาวิจัยทางการตลาดของประเทศกัมพูชาอย่างจริงจัง ทำให้ผู้ส่งออกไม่ทราบถึงรสนิยม และความต้องการของผู้บริโภค ข้อบังคับ กฎหมายและขั้นตอนวิธีการทำการค้า การแข่งขันของตลาด ช่องทางการจัดจำหน่ายและรายชื่อผู้นำเข้า รวมไปถึงกลยุทธ์ที่ใช้ในการแข่งขันในตลาดกัมพูชา ทำให้ผู้ส่งออกรายใหม่ไม่สามารถเข้าถึงตลาดกัมพูชาได้

6. การค้าระหว่างผู้ส่งออกไทยกับผู้นำเข้ากัมพูชาบริเวณชายแดน ส่วนใหญ่เป็นการทำการค้าที่ไม่มีการทำสัญญา ส่งผลให้ผู้ส่งออกของไทยถูกโกงจากผู้นำเข้ากัมพูชาบ่อยครั้ง

7. ปัญหาเรื่องระเบียบและขั้นตอนการนำเข้าสินค้าในกัมพูชาที่ยุ่งยาก สินค้าที่จะนำเข้ากัมพูชาต้องผ่านการตรวจสอบจากบริษัท SGS ที่กระทรวงพาณิชย์กัมพูชาตั้งขึ้นมา เพื่อตรวจสอบคุณภาพสินค้าและทำการประเมินพิกัดศุลกากร ถ้าไม่ผ่านการตรวจสอบจะไม่สามารถเข้าไปขายได้

8. การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญด้านการส่งออกของ ผู้ประกอบการไทย

9. ปัญหาค่าจ้างแรงงานมีการปรับตัวสูงขึ้นส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสินค้าของไทยสูงทำให้ศักยภาพในการแข่งขันในตลาดกัมพูชาลดลง

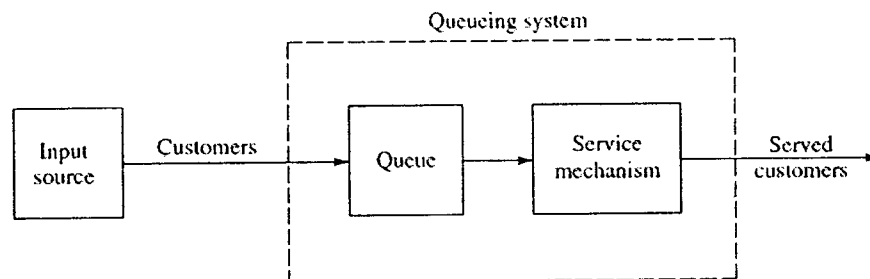
10. ไทยเป็นประเทศที่จัดว่ามีการจัดเก็บภาษีนำเข้าวัตถุดิบ เครื่องจักรและชิ้นส่วนในอัตราที่สูงกว่าคู่แข่ง ทำให้ไทยมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าคู่แข่ง

ทฤษฎีแถวคอย (Queuing Theory)

แถวคอยเป็นเรื่องปกติที่พบเห็นได้ทั่วไป เช่น การเข้าแถวคอยของคนทั่วไปตรวจรักษาที่โรงพยาบาล การเข้าแถวคอยคนที่ไปรอซื้อตั๋วภาพยนตร์ การเข้าแถวคอยในการรอรับบริการต่างๆ แถวคอยที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากองค์ประกอบหลายอย่าง เช่น อัตราการมารับบริการของผู้รับบริการ หรือลูกค้าอัตราการให้บริการของผู้ให้บริการและรูปแบบของแถวคอยเป็นต้น การบริหารจัดการของผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับระบบแถวคอยนั้น การจัดรูปแบบของระบบแถวคอย เกณฑ์การให้บริการและจำนวนผู้ให้บริการเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนผู้ให้บริการเพราะเมื่อลูกค้ามาถึงสถานีบริการแต่ยังไม่ได้รับบริการต้องมีการรอคอย หรือการที่ลูกค้าต้องรอคอยการรับบริการเป็นเวลานาน ซึ่งอาจมาจากจำนวนผู้ให้บริการมีจำนวนน้อยเกินไป และมีผลให้ลูกค้าเปลี่ยนใจออกจากการรอรับบริการ หรือมีลูกค้าที่มาใช้บริการแต่เห็นว่ามีคนรออยู่ในแถวคอยเป็นจำนวนมากจึงไม่เข้ารับบริการ ทำให้เกิดสูญเสียลูกค้า ในทำนองกลับกันถ้าจำนวนผู้ให้บริการมีมากในส่วนของลูกค้าอาจมีความสะดวกรวดเร็วไม่ต้องรอคอยนานแต่ทางด้านผู้ประกอบการให้บริการต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก

องค์ประกอบพื้นฐานในระบบแถวคอย

ในระบบแถวคอยโดยทั่วไปนั้นมีลักษณะหรือ โครงสร้างของระบบที่สำคัญเหมือนกัน เช่นลูกค้าที่มารับบริการรูปแบบของแถวคอยและหน่วยให้บริการ ดังภาพที่ 2-5



ภาพที่ 2-5 โครงสร้างระบบแถวคอยแบบพื้นฐาน (Hillier, 2005)

ในการพิจารณาถึงองค์ประกอบพื้นฐานของระบบแถวคอยนั้นนอกเหนือจากโครงสร้างโดยทั่วไปแล้วอาจจะต้องคำนึงถึงองค์ประกอบอื่นที่มีผลกระทบต่อระบบการรอคอยดังนี้

1. การมาของลูกค้า โดยปกติแล้วการมาของลูกค้าเป็นสิ่งที่ไม่แน่นอนและเป็นการยากที่จะบอกว่าลูกค้าจะมาถึงเวลาใดและมีจำนวนเท่าใด ดังนั้นการกล่าวถึงการมาของลูกค้าจะเป็นแบบของการแจกแจงความน่าจะเป็นของจำนวนลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการในช่วงเวลาหนึ่งหรือการแจกแจงความน่าจะเป็นของระยะเวลาระหว่างการมาของลูกค้า

2. ระยะเวลาการให้บริการ ระยะเวลาในการให้บริการกับลูกค้าก็เป็นสิ่งที่ไม่แน่นอนอีกเช่นกันเพราะ โดยทั่วไปนั้นลูกค้าแต่ละรายจะใช้เวลาในการรับบริการไม่เท่ากันอย่างไรก็ตามอาจกล่าวได้ในรูปแบบของการแจกแจงความน่าจะเป็นของระยะเวลาในการให้บริการหรือการแจกแจงความน่าจะเป็นของจำนวนลูกค้าที่เสร็จจากการรับบริการในช่วงเวลาหนึ่ง

3. สถานีบริการ คำว่า “สถานีบริการ” โดยทั่วไปนั้นประกอบไปด้วยรูปแบบของแถวคอยและจำนวนผู้ให้บริการ ดังนั้นการจัดการทางด้านสถานีบริการจึงเป็นสิ่งที่สำคัญมากเพราะจะมีผลกระทบต่อารรอคอยของลูกค้าโดยตรงการจัดการรูปแบบของแถวคอยให้เหมาะสมอาจขึ้นอยู่กับสถานที่ให้บริการประเภทของลูกค้าหรือสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ส่วนการกำหนดจำนวนผู้ให้บริการให้เหมาะสมอาจขึ้นอยู่กับอัตราการมาของลูกค้าระยะเวลาในการให้บริการลูกค้าหรือแม้กระทั่งรูปแบบของแถวคอย

4. เกณฑ์การให้บริการ ในระบบของแถวคอยจำเป็นต้องมีเกณฑ์ในการให้บริการกับลูกค้ายกตัวอย่างเช่น “มาก่อนได้รับบริการก่อน” (First Come First Served) หรือ “มาทีหลังได้รับ

บริการก่อน” (Last Come First Served) หรือการให้บริการอย่างสุ่ม (Service in Random Order) หรือการให้บริการเป็นกรณีพิเศษกับลูกค้าที่มีสิทธิพิเศษ (Priority) เป็นต้น แต่ทั้งนี้การให้บริการด้วยเกณฑ์ใดนั้นขึ้นอยู่กับความเหมาะสมและองค์ประกอบอีกหลาย ๆ อย่างของระบบ

5. จำนวนลูกค้าที่มีได้ในระบบแถวคอย ในบางระบบของแถวคอยจำนวนลูกค้าที่มีได้ในระบบ (ในที่นี้หมายถึงจำนวนลูกค้าที่อยู่ในแถวคอยกับจำนวนลูกค้าที่กำลังรับบริการ) อาจมีจำนวนจำกัดหรือไม่จำกัดทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อจำกัดของสถานที่หรือข้อจำกัดทางด้านอื่น ๆ

6. ประชากรหรือแหล่งลูกค้า ประชากรหรือแหล่งลูกค้านับเป็นองค์ประกอบเบื้องต้นของระบบแถวคอย ซึ่งมีทั้งที่เป็นแบบมีจำนวนจำกัดและไม่จำกัด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแต่ละระบบแถวคอยว่าเป็นแบบใด

7. ลักษณะของลูกค้า ในข้อนี้หมายถึงลักษณะนิสัยของลูกค้าในการมารับบริการเช่น ลูกค้าที่ขอมาเป็นกลุ่มหรือลูกค้าที่เมื่อมาถึงระบบแถวคอยและเห็นว่าแถวคอยยาวเกินไปจึงไม่เข้าแถวคอย (Balking) หรือ ลูกค้าอาจเข้าแถวคอยเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้วไม่ยอมรับต่อไปจึงออกจากแถวคอย (Reneging) หรือลูกค้าเข้าแถวคอยแถวหนึ่งแล้วเห็นว่าแถวคอยอีกแถวหนึ่งสั้นกว่าจึงเปลี่ยนแถวคอย (Jockeying) เป็นต้นลักษณะดังกล่าวทำให้การวิเคราะห์ตัวแบบระบบแถวคอยมีความยุ่งยากและซับซ้อนซึ่งในที่นี้จะไม่นำมาพิจารณาหรือวิเคราะห์ในตัวระบบแถวคอย

ตัวแบบแถวคอยที่มีการเกิดและการตาย

ในตัวแบบแถวคอยแบบนี้จะเป็นตัวแบบที่มีทั้งการเกิดและการตาย กล่าวคือมีทั้งลูกค้าเข้ามาที่ระบบแถวคอย และมีลูกค้าเสร็จจากการบริการและออกไปจากระบบแถวคอย ทั้งนี้กำหนดให้จำนวนลูกค้าที่มารับบริการ และจำนวนลูกค้าที่เสร็จจากการรับบริการ มีการแจกแจงแบบปัวซอง หรือกล่าวได้ว่าช่วงระยะเวลาระหว่างการมาของลูกค้า และระยะเวลาที่ใช้ในการให้บริการมีการแจกแจงแบบเอ็กซ์โปเนนเชียล

เมื่อตอนเริ่มต้นของตัวแบบของระบบแถวคอยนั้น พฤติกรรมต่าง ๆ ขององค์ประกอบของระบบดำเนินไปภายใต้เงื่อนไขที่เรียกว่าเป็นเงื่อนไขชั่วคราว (Transient Condition) หลังจากนั้นเมื่อระยะเวลาของระบบผ่านไปนานพอ พฤติกรรมต่างๆจะเข้าสู่เงื่อนไขที่เรียกว่า สภาวะคงตัว (Steady State Condition) ซึ่งการพัฒนาตัวแบบจะเริ่มหลังจากที่ระบบเข้าสู่สภาวะคงตัวนี้ ทั้งนี้เป็นเพราะว่าเมื่อตอนที่ระบบอยู่ภายใต้เงื่อนไขชั่วคราวนั้น พฤติกรรมของสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบมีความซับซ้อนค่อนข้างมาก ทำให้การวิเคราะห์ระบบเป็นไปได้ยาก นอกจากนี้ในการศึกษาตัวแบบระบบแถวคอยส่วนใหญ่มักสนใจผลลัพธ์ที่ได้หลังจากระบบเข้าสู่สภาวะคงตัวแล้ว

ตัวแบบของระบบแถวคอย เป็นตัวแบบที่ขึ้นอยู่กับจำนวนลูกค้าที่อยู่ในระบบ ซึ่งเรียกว่าเป็นสถานะของระบบ

ให้ n = จำนวนลูกค้าในระบบ

λ_n = อัตราการมาของลูกค้า เมื่อมีลูกค้า n คนในระบบ

μ_n = อัตราการเสร็จจากการบริการของลูกค้า เมื่อมีลูกค้า n คนในระบบ

P_n = ความน่าจะเป็นที่มีลูกค้า n คนในระบบ เมื่ออยู่ภายใต้เงื่อนไขสภาวะคงตัว

การกล่าวถึงรายละเอียดต่าง ๆ ในตัวเบระบบแถวคอยที่มีลักษณะแตกต่างกันออกไป ไม่ว่าจะเป็นลักษณะการแจกแจงความน่าจะเป็นของจำนวนลูกค้าที่มารับบริการ การแจกแจงความน่าจะเป็นของระยะเวลาในการรับบริการ จำนวนผู้ให้บริการ เกณฑ์การให้บริการ จำนวนลูกค้าที่มีได้ในระบบ หรือแม้กระทั่งแหล่งลูกค้า นิยมใช้สัญลักษณ์ที่ประกอบด้วยรูปแบบดังนี้

(a/ b/ c): (d/ e/ f)

โดยที่ a หมายถึง การแจกแจงความน่าจะเป็นของจำนวนลูกค้าที่มารับบริการ

b หมายถึง การแจกแจงความน่าจะเป็นของระยะเวลาในการให้บริการ

c หมายถึง จำนวนผู้ให้บริการ ($c = 1, 2, 3, \dots$)

d หมายถึง เกณฑ์การให้บริการ

e หมายถึง จำนวนลูกค้าที่มากที่สุดในระบบแถวคอย

f หมายถึง แหล่งลูกค้า

สัญลักษณ์ดังกล่าว ผู้ที่คิดเป็นคนแรกคือ D.G. Kendall คิดขึ้นในปี ค.ศ. 1953 ในรูปแบบ (a/ b/ c) และต่อมาในปี ค.ศ. 1966 A.M. Lee ได้เพิ่มเติมสัญลักษณ์เข้าไปจากเดิมอีกสองตำแหน่ง คือ ในตำแหน่ง d และ e และหลังจากนั้น H.A. Taha ได้เพิ่มสัญลักษณ์ในตำแหน่ง f เข้าไปตั้งรูปแบบข้างต้น สำหรับสัญลักษณ์ที่ใช้ ในตำแหน่งของ a และ b อาจเป็นดังนี้

M หมายถึง การแจกแจงความน่าจะเป็นของจำนวนลูกค้าที่มารับบริการ หรือเสร็จจากการรับบริการเป็นแบบปัวซอง (Markovian or Poisson Arrival/ Departure Distribution) หรือ การแจกแจงความน่าจะเป็นของระยะเวลาระหว่างการมารับบริการของลูกค้า หรือระยะเวลาการรับบริการเป็นแบบเอ็กซ์โป เนนเชียล (Exponential Inter-Arrival Time/ Service-Time Distribution)

D หมายถึง ระยะเวลาระหว่างการมาของลูกค้า หรือระยะเวลาการรับบริการมีค่าคงที่ หรือทราบค่าได้ (Constant or Deterministic)

E_k หมายถึง ระยะเวลาระหว่างการมาของลูกค้า หรือระยะเวลาการรับบริการมีการแจกแจงแบบเออร์แลง (Erlangian Distribution)

GI หมายถึง ระยะเวลาระหว่างการมาของลูกค้ามีการแจกแจงแบบทั่วไป (General Distribution of Inter-Arrival Time)

G หมายถึง ระยะเวลาการรับบริการของลูกค้ามีการแจกแจงเป็นแบบทั่วไป (General Distribution of Service Time)

สำหรับในตำแหน่งของ d อาจเป็น

FCFS หมายถึง เกณฑ์การให้บริการเป็นแบบ มาก่อนได้รับบริการก่อน

LCFS หมายถึง เกณฑ์การให้บริการเป็นแบบ มาทีหลังได้รับบริการก่อน

SIRO หมายถึง เกณฑ์การให้บริการเป็นแบบสุ่ม

GD หมายถึง เกณฑ์การให้บริการเป็นแบบทั่วไป (General Discipline)

ตัวอย่างเช่น ตัวแบบแถวคอย (M/M/3): (FCFS/ 10/ ∞) ตัวแบบแถวคอยนี้หมายถึง ตัวแบบแถวคอยที่การแจกแจงความน่าจะเป็นของจำนวนลูกค้าที่มารับบริการมีการแจกแจงแบบ ปัวซอง การแจกแจงความน่าจะเป็นของระยะเวลาการให้บริการเป็นแบบเอ็กซ์โปเนนเชียล ในตัวแบบนี้มีผู้ให้บริการ 3 คน เกณฑ์การให้บริการเป็นแบบมาก่อน ได้รับบริการก่อน ทั้งนี้มีข้อจำกัดว่า จำนวนลูกค้าที่อยู่ในระบบแถวคอยซึ่งได้แก่ จำนวนลูกค้าที่กำลังรับบริการ และจำนวนลูกค้าที่อยู่ในแถวคอยมิได้ไม่เกิน 10 คน อีกทั้งแหล่งลูกค้ามิจำกัดจำนวน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อารี ครุสาขยวงศ์ (2545) ได้ศึกษาลักษณะสภาพการค้า การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน ไทย-มาเลเซีย การเตรียมพร้อมรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิ จากการลงพื้นที่สัมภาษณ์และรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพื้นฐาน ผลการศึกษาพบว่า สภาพการค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนไทย-มาเลเซีย การเตรียมพร้อมรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก การขยายฐานการผลิต การเจรจาเปิดด่านถาวร 24 ชั่วโมง ช่วงเวลาเปิด-เปิดด่านมีผลกระทบบ้างต่อการพัฒนาธุรกิจชายแดน การขยายพื้นที่การค้า การสร้างเส้นทางเพื่อเพิ่มการขนส่งสินค้า การลดขั้นตอนพิธีการศุลกากร การขยายด่านศุลกากร เป็นต้น ปัญหาที่เกิดกับการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย ประกอบด้วย สินค้าไทยบางชนิดยังไม่ได้มาตรฐาน ฮาลาล มีสินค้าหนีภาษีจำนวนมาก ความไม่เข้าใจในกฎระเบียบของมาเลเซีย อัตราแลกเปลี่ยน ความรักชาติของมาเลเซีย ราคาสินค้า ความรู้เกี่ยวกับขั้นตอนทางศุลกากร เป็นต้น

กอบศักดิ์ ไตรสุวรรณ (2550) ได้ศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนสุขุมวิท เขตอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ โดยใช้ระบบโทรศัพท์วงจรปิด เพื่อเปรียบเทียบอัตราเร็วในการเดินทางก่อนและหลังการใช้โทรศัพท์วงจรปิด ด้วยวิธีเก็บข้อมูลและ

วิเคราะห์จากการแบบสัมภาษณ์ พบว่า อัตราเร็วในการเดินทางบนถนนสุขุมวิทขาเข้าและขาออก หลังใช้ระบบโทรทัศน์วงจรปิดเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

คุณสรณ์ มงคลรัตน์ (2550) ได้ศึกษาปัญหาของปริมาณคิวรถบรรทุกที่จอดรออยู่หน้าโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อรอการขนถ่ายซีเมนต์ผ่านหินเนื่องจากการขยายการผลิต โดยการใช้โปรแกรม Arena สร้างแบบจำลองสถานการณ์ 4 สถานการณ์ ตามแนวทางที่บริษัทจะดำเนินการ พบว่า การเพิ่มอัตราการไหลสามารถลดจำนวนรถบรรทุกที่จอดรอหน้าโรงงานโดยเฉลี่ยได้มากกว่าการเพิ่มจำนวน Dock ซึ่งเมื่อใช้สถานการณ์ของจำนวนโรงงานเดิม และเพิ่ม โรงงานอีก 1 โรงงาน โดยเพิ่มอัตราการไหลของซีเมนต์ผ่านหินแล้ว จำนวนคิวรถบรรทุกมีจำนวน 0.9 และ 0.8 คัน ตามลำดับ

อนพัทธ์ หนองคู (2550) ได้ศึกษายุทธศาสตร์การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา พบว่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา โดยเฉพาะตามแนวชายแดนจังหวัดสระแก้วมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องและไทยเป็นได้เปรียบดุลการค้ามาโดยตลอด เมื่อวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคที่มีต่อการค้าตามแนวชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชาในเขตจังหวัดสระแก้ว พบว่าสินค้าไทยมีศักยภาพในการแข่งขันค่อนข้างมาก ความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยนี้เป็นผลมาจากสินค้าสามารถขนส่งได้อย่างรวดเร็ว ความนิยมสินค้าไทยของคนกัมพูชา การมีตลาดการค้าชายแดนที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย เป็นแหล่งกระจายสินค้าที่นำเข้ามาจากประเทศกัมพูชาไปยังภาคต่าง ๆ ตลอดจนนโยบายส่งเสริมกิจกรรมการค้าของทั้งสองประเทศ แต่ยังมีปัญหาอุปสรรคบางประการ ได้แก่ ปัญหาด้านการค้านอกระบบ ปัญหาด้านระเบียบพิธีการด้านศุลกากร ปัญหาการปักปันเขตแดน ปัญหาข้อจำกัดของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ ตลอดจนปัญหาที่เกิดจากความแตกต่างของระดับการพัฒนาของไทยกับกัมพูชา ทั้งนี้ได้กำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนโดยแบ่งออกเป็น 2 ประเด็น คือ ยุทธศาสตร์ด้านการค้า เป็นการส่งเสริมให้จังหวัดสระแก้วเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนที่สามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา และประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการผลิต เป็นการส่งเสริมให้เกิดการสร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

แหล่งข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการดำเนินการวิจัยนี้แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากพนักงานขับรถขนส่งสินค้า ประชาชนที่อาศัยหรือทำธุรกิจ บริเวณจุดผ่านแดนบ้านคลองลึก เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเช่น เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น ในวันและเวลาต่าง ๆ ช่วงเดือน กรกฎาคมถึงตุลาคม พ.ศ. 2554

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กรมการค้าต่างประเทศ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศสถานีตำรวจภูธรบ้านคลองลึก เป็นต้น โดยเป็นข้อมูลย้อนหลังจนถึงปีพ.ศ. 2554

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรหรือผู้ที่เกี่ยวข้องในการศึกษานี้เป็นกลุ่มคนหลากหลายอาชีพ เช่น ประชาชนที่อาศัยบริเวณชายแดน พ่อค้าที่ค้าขายบริเวณชายแดน พ่อค้าที่มาซื้อสินค้าเพื่อนำไปขายต่อที่อื่น พนักงานขับรถขนส่งสินค้าข้ามแดน เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่บริเวณบ้านคลองลึก อำเภอ อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

กลุ่มตัวอย่างที่นำมาศึกษาได้มาจากการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster Random Sampling) และแต่ละกลุ่มจะทำการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) เนื่องจากความไม่แน่นอนในการตั้งสินค้าจากประเทศกัมพูชา

วิธีการเก็บข้อมูล

1. รวบรวมข้อมูลการค้าชายแดนของประเทศไทยจากหน่วยงานต่าง ๆ
2. การสัมภาษณ์โดยตรงกับพนักงานขับรถขนส่งสินค้าจากบริษัทต่าง ๆ ประชาชนที่อาศัยหรือทำธุรกิจบริเวณจุดผ่านแดนบ้านคลองลึก เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้อาจรวมถึงจากการสังเกตและการบันทึกภาพบริเวณจุดผ่านแดนบ้านคลองลึก พฤติกรรมและวัฒนธรรมด้านต่าง ๆ เช่น วินัยการจราจร

3. สอบถามความคิดเห็นของแนวทางการแก้ปัญหาที่ได้จากการรวบรวมโดยการ สัมภาษณ์

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีทางสถิติ

นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์โดยตรง และข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ มาประกอบกัน เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางการแก้ปัญหาโดยสถิติเบื้องต้น (กัลยา, 2548) โดย

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา โดยอธิบายข้อมูลการค้า ประเภทสินค้า และข้อมูล การจราจร รวมทั้งข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์
2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณของผลจากการสอบถามความคิดเห็น ด้วยหลักสถิติเบื้องต้น เช่น ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) โดยที่

$$\text{ค่าเฉลี่ย} \quad \bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^N x_i}{N}$$

$$\text{ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน} \quad S.D. = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^N (x_i - \bar{x})^2}{N - 1}}$$

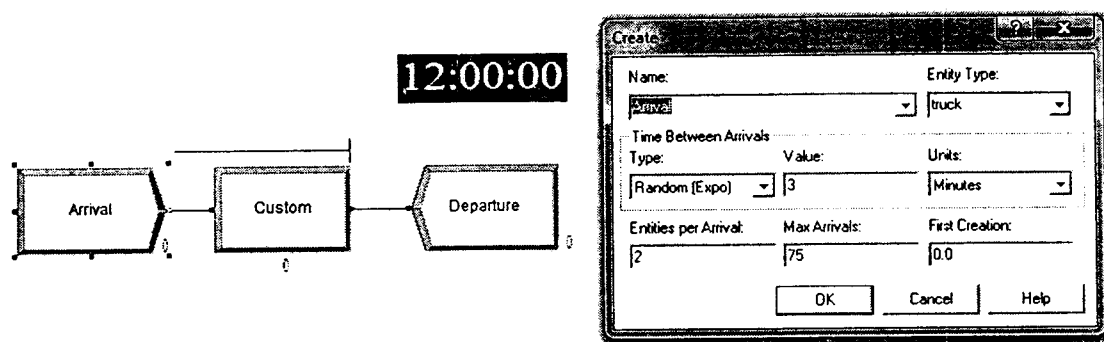
โดยกำหนดความหมายกับค่าระดับคะแนนเฉลี่ยดังนี้

$\bar{x} < 1.50$	หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
$1.51 < \bar{x} < 2.50$	หมายถึง ค่อนข้างไม่เห็นด้วย
$2.51 < \bar{x} < 3.50$	หมายถึง ค่อนข้างเห็นด้วย
$3.51 < \bar{x}$	หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบบจำลอง

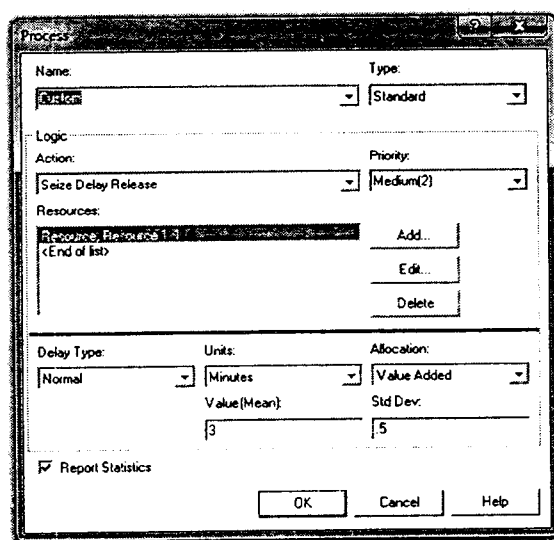
การสร้างแบบจำลองของแถวคอย และเวลาการรอคอยโดย โปรแกรม Arena เวอร์ชัน Student โดยกำหนดแบบจำลองอย่างง่าย ซึ่งมีเพียงโมดูลการสร้าง (Create Module) ชื่อ Arrival เพื่อสร้างจำนวนรถขนส่งสินค้าเข้ามาในระบบ โมดูลกระบวนการ (Process Module) ชื่อ Custom และ โมดูลจบการทำงาน (Dispose Module) ชื่อ Departure ดังภาพที่ 3-1 เนื่องการช่องทางการบริการมีเพียงช่องทางเดียว โดยกำหนดให้การเข้ามาในระบบของรถบรรทุกเป็นแบบสุ่ม ที่มีฟังก์ชันในรูป เอ็กซ์โปเนนเชียล, Random(Expo), มีค่าเฉลี่ยที่ 3 นาทีต่อการเข้ามาแต่ละครั้ง และมีจำนวนรถบรรทุกเข้ามาในระบบแต่ละครั้งจำนวน 2 คัน (ทั้งนี้ เป็นค่าเฉลี่ยจากการขนส่งที่บางครั้งการ

ขนส่งสินค้าอาจใช้จำนวนรถบรรทุกมากกว่า 1 คันในแต่ละโบขน) และกำหนดให้การเข้ามาของรถบรรทุกเป็นจำนวน 75 ครั้ง หรือเพียง 150 คัน ต่อวัน ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการเข้าในระบบแถวคอย



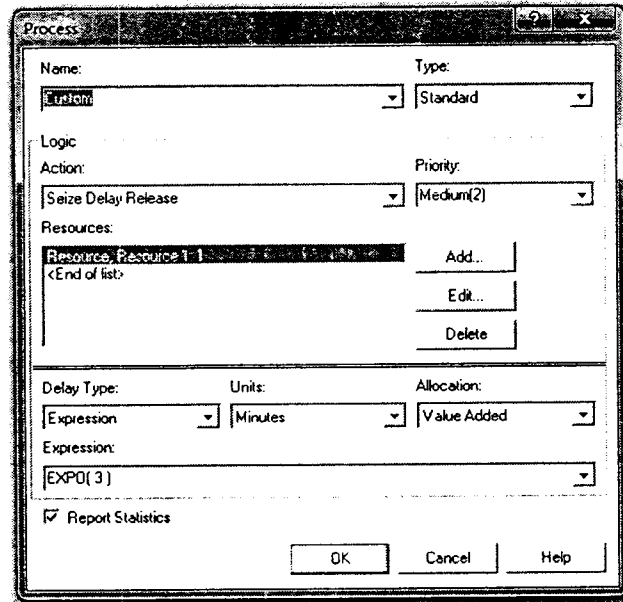
ภาพที่ 3-1 การสร้างแบบจำลองอย่างง่าย และการกำหนดเงื่อนไขการมาของรถบรรทุก

จากนั้นกำหนดกระบวนการของพิธีการศุลกากรและอื่น ๆ เป็น 2 รูปแบบ เพื่อเปรียบเทียบกระบวนการแบบเข้ามาก่อนรับบริการก่อน (FIFO) และแบบสุ่ม (SIRO) โดยการกำหนดกระบวนการแบบ FIFO นั้นเป็นกระบวนการแบบเข้าของคิว รอคอย และออกจากกระบวนการ (Seize Delay Release) โดยกำหนดรูปแบบการรอเป็นแบบการกระจายตัวแบบปกติ ที่มีค่าเฉลี่ยที่ 3 นาที และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.5 ดังภาพที่ 3-2



ภาพที่ 3-2 การกำหนดเงื่อนไขของกระบวนการแบบการกระจายตัวแบบปกติ

สำหรับการกำหนดกระบวนการแบบ SIRO นั้นเป็นกระบวนการแบบเข้าจอกคิว รอคอย และออกจากระบบ (Seize Delay Release) โดยกำหนดรูปแบบการรอเป็นแบบเอ็กซ์โพเนนเชียลมีค่าเฉลี่ยที่ 3 นาที ดังภาพที่ 3-3



ภาพที่ 3-3 การกำหนดเงื่อนไขของกระบวนการแบบสุ่ม

ทั้งนี้เพื่อให้ใกล้เคียงกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นมากที่สุด จึงกำหนดค่าต่าง ๆ ให้เหมาะสม เช่น การกำหนดเวลาทำการเท่ากับ 10 ชั่วโมงต่อวัน (ตั้งแต่ 10.00น. ถึง 20.00 น.) ทำการรันโปรแกรมจำนวน 30 ครั้ง หรือ 30 วัน เพื่อหาค่าเฉลี่ยของเวลาการรอคอย (Waiting Time) และจำนวนเอนทิตี (Entity) ซึ่งกำหนดให้เป็นรถบรรทุก (Truck) ในแถวคอย (Number Waiting)

บทที่ 4

ผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปของการค้าชายแดน-ผ่านแดนของประเทศไทย

การค้าชายแดน-ผ่านแดนของประเทศไทย ช่วงปี 2554 มีมูลค่าการค้ารวมกว่า 9 แสนล้านบาท เป็นการส่งออกกว่า 6 แสนล้านบาท และนำเข้ากว่า 3 แสนล้านบาท ได้ดุลการค้าเกือบ 3 แสนล้านบาท โดยมีการค้าชายชายแดนกับประเทศกัมพูชา มาเลเซีย ลาว พม่า และการค้าผ่านแดนไปยังประเทศเวียดนาม สิงคโปร์ และจีนตอนใต้ เป็นหลัก ดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 มูลค่าการค้ารวม การส่งออก การนำเข้าและดุลการค้า ของการค้าชายแดน-ผ่านแดนไทยกับ กัมพูชา มาเลเซีย ลาว พม่า เวียดนาม สิงคโปร์ และจีนตอนใต้

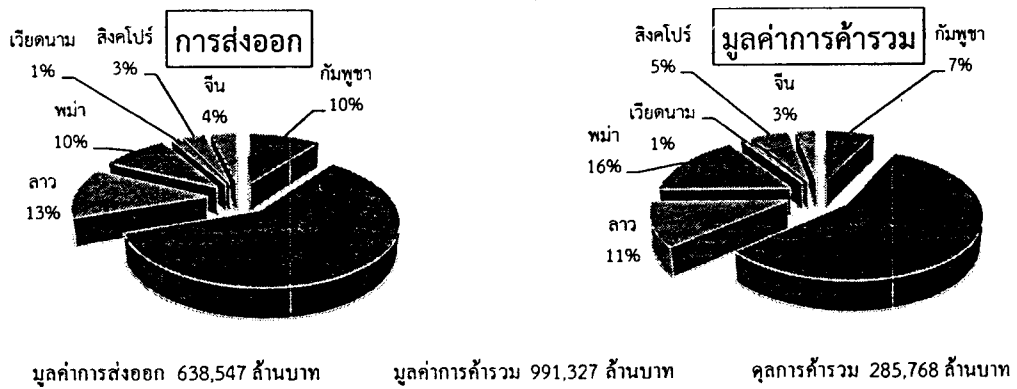
ปี ประเทศ	ประเภท	2552	2553	2554	การเปลี่ยนแปลง (%) YoY
การค้าชายแดน					
กัมพูชา	มูลค่ารวม	45,374	55,416	70,518	27.25
	ส่งออก	42,879	51,112	65,606	28.36
	นำเข้า	2,495	4,304	4,912	14.13
	ดุลการค้า	40,384	46,809	60,694	
มาเลเซีย	มูลค่ารวม	387,298	497,590	560,655	12.67
	ส่งออก	226,893	320,405	379,364	18.40
	นำเข้า	160,405	177,185	181,291	2.32
	ดุลการค้า	66,488	143,220	198,073	
ลาว	มูลค่ารวม	71,700	87,192	111,019	27.33
	ส่งออก	53,741	64,118	81,792	27.56
	นำเข้า	17,959	23,074	29,227	26.67
	ดุลการค้า	35,782	41,044	52,565	

ตารางที่ 4-1 (ต่อ)

ปี ประเทศ	ประเภท	2552	2553	2554	การเปลี่ยนแปลง (%) YoY
การค้าชายแดน					
พม่า	มูลค่ารวม	134,766	137,869	157,590	14.30
	ส่งออก	42,604	50,854	60,597	19.16
	นำเข้า	92,162	87,015	96,993	11.47
	ดุลการค้า	-49,558	-36,160	-36,396	
การค้าผ่านแดน					
เวียดนาม	มูลค่ารวม	3,078	5,653	7,804	38.05
	ส่งออก	3,023	5,541	7,462	34.67
	นำเข้า	54	111	341	205.86
	ดุลการค้า	2,969	5,429	7,120	
สิงคโปร์	มูลค่ารวม	61,710	68,202	54,183	-20.56
	ส่งออก	27,373	30,757	20,150	-34.49
	นำเข้า	34,335	37,445	34,032	-9.11
	ดุลการค้า	-6,962	-6,687	-13,882	
จีนตอนใต้	มูลค่ารวม	10,838	21,531	29,557	37.28
	ส่งออก	6,684	16,520	23,575	42.70
	นำเข้า	4,153	5,010	5,982	19.39
	ดุลการค้า	2,531	11,510	17,593	
รวม	มูลค่ารวม	714,764	873,454	991,327	13.50
	ส่งออก	403,199	539,309	638,547	18.40
	นำเข้า	311,564	334,145	352,780	5.58
	ดุลการค้า	91,635	205,165	285,768	

จากตารางที่ 4-1 พบว่าประเทศไทย มีแนวโน้มการส่งออกจากการค้าชายแดน-ผ่านแดน โดยรวม เพิ่มขึ้นปีละประมาณกว่าแสนล้านบาท หรือประมาณเกือบร้อยละ 20 โดยที่การนำเข้ามีอัตราการเพิ่มเพียงเล็กน้อย ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในการค้าชายแดนและการค้าผ่าน

แดนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นด้วย โดยประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่ประเทศไทยส่งออกมากที่สุด ซึ่งสินค้าที่ส่งออกหลักคือ ยางพารา ที่มีสัดส่วนกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าการส่งออกไปยังประเทศมาเลเซีย หรือประมาณ 2 แสนล้านบาท สำหรับประเทศที่ทำให้ประเทศไทยเสียดุลการค้ามากที่สุดคือ ประเทศเมียนมา ซึ่งมีการนำเข้าก๊าซธรรมชาติ เป็นสินค้าหลักโดยมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 95 ของการนำเข้าจากประเทศพม่า หรือกว่า 9 หมื่นล้านบาท และมีแนวโน้มเพิ่มทุกปี ทั้งนี้ได้แสดงสัดส่วนการส่งออกและมูลค่าการค้ารวมของการค้าชายแดน-ผ่านแดนกับประเทศต่าง ๆ ดังภาพที่ 4-1



ภาพที่ 4-1 สัดส่วนการค้าชายแดน-ผ่านแดนไทยกับ กัมพูชา มาเลเซีย ลาว พม่า เวียดนาม สิงคโปร์ และจีนตอนใต้

จากสัดส่วนการค้าชายแดน-ผ่านแดนของไทย พบว่า สัดส่วนการค้าชายแดนนั้นมีมากกว่าการค้าผ่านแดน โดยประเทศมาเลเซียมีสัดส่วนในการส่งออกและมูลค่าการค้ารวมมากที่สุด ซึ่งสินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุดคือ ยางพารา รองมาได้แก่ประเทศลาวและพม่า มีการส่งออกน้ำมันดิบและเบนซิน เป็นสินค้าหลักโดยคิดเป็นเกือบร้อยละ 20 ของมูลค่าสินค้าทั้งหมด นอกจากนั้นจะเป็นสินค้าที่มีความหลากหลาย สำหรับประเทศกัมพูชานั้น มีสินค้าในการส่งออกหลากหลายชนิด ซึ่งผ่านด่านศุลกากรในหลายจังหวัดทางภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนใต้ ทั้งด่านถาวรและจุดผ่อนปรนต่าง ๆ ดังตารางที่ 4-2

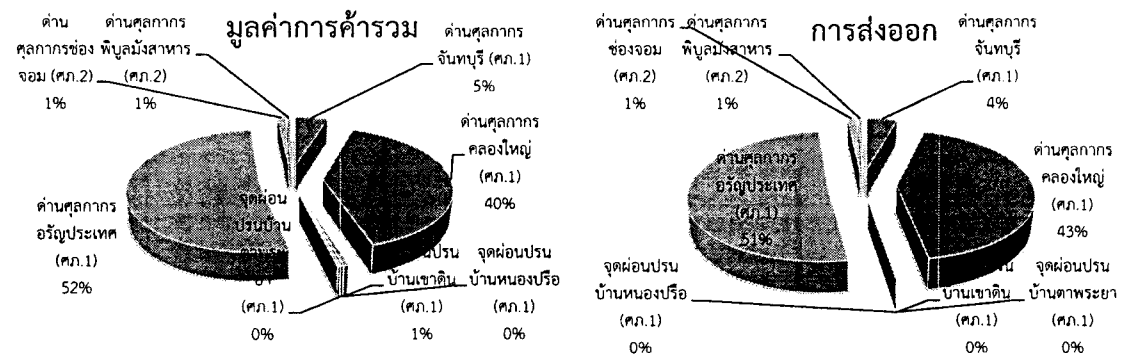
ตารางที่ 4-2 มูลค่าการค้ารวม การส่งออก การนำเข้าและดุลการค้า ของการค้าชายแดน-ผ่านแดน
ไทยกับกัมพูชา ที่ด่านศุลกากรต่าง ๆ

ด่าน	ปี		2552	2553	2554
	ประเภท				
	มูลค่ารวม		2,527.13	3,630.24	3,400.76
ด่านศุลกากรจันทบุรี (ศภ.1)	ส่งออก		1,690.00	2,253.23	2,772.95
จังหวัด จันทบุรี	นำเข้า		837.13	1,377.01	627.81
	ดุลการค้า		852.87	876.22	2,145.13
	มูลค่ารวม		18,023.13	19,019.11	28,452.48
ด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ศภ.1)	ส่งออก		17,974.23	18,917.54	28,302.40
จังหวัด ตราด	นำเข้า		48.90	101.57	150.08
	ดุลการค้า		17,925.33	18,815.96	28,152.31
	มูลค่ารวม		439.16	488.66	348.14
จุดผ่อนปรนบ้านเขาดิน (ศภ.1)	ส่งออก		18.82	0	0
จังหวัด สระแก้ว	นำเข้า		420.35	488.66	348.14
	ดุลการค้า		-401.53	-488.66	-348.14
	มูลค่ารวม		183.25	38.40	178.28
จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา (ศภ.1)	ส่งออก		7.50	2.22	1.02
จังหวัด สระแก้ว	นำเข้า		175.75	36.17	177.26
	ดุลการค้า		-168.24	-33.95	-176.24
	มูลค่ารวม		201.9	76.46	168.15
จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ (ศภ.1)	ส่งออก		53.01	0	0
จังหวัด สระแก้ว	นำเข้า		148.89	76.46	168.15
	ดุลการค้า		-95.88	-76.46	-168.15
	มูลค่ารวม		22,156.03	30,300.22	36,785.76
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ศภ.1)	ส่งออก		21,316.90	28,087.65	33,371.92
จังหวัด สระแก้ว	นำเข้า		839.12	2,212.57	3,413.83
	ดุลการค้า		20,477.78	25,875.08	29,958.09

ตารางที่ 4-2 (ต่อ)

ด้าน	ปี	ประเภท	ปี		
			2552	2553	2554
		มูลค่ารวม	1,673.47	1,611.70	831.61
ด้านศุลกากรช่องจอม (ศภ.2)		ส่งออก	1,648.75	1,600.27	804.82
จังหวัด สุรินทร์		นำเข้า	24.72	11.43	26.79
		ดุลการค้า	1,624.04	1,588.84	778.04
		มูลค่ารวม	169.44	251.54	353.00
ด้านศุลกากรพิบูลมังสาหาร (ศภ.2)		ส่งออก	169.44	251.54	353.00
จังหวัด อุบลราชธานี		นำเข้า	0	0	0
		ดุลการค้า	169.44	251.54	353.00
รวม		มูลค่ารวม	45,373.51	55,416.33	70,518.17
		ส่งออก	42,878.66	51,112.45	65,606.11
		นำเข้า	2,494.85	4,303.88	4,912.06
		ดุลการค้า	40,383.81	46,808.57	60,694.05

จากข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ตามตารางที่ 4-2 พบว่าด้านศุลกากรและจุดผ่อนปรนที่มีปริมาณการค้าชายแดนจำนวนมาก ได้แก่ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด และด้านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว รองมาเป็นด้านศุลกากรจันทบุรี ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของศุลกากรภาค 1 โดยคิดเป็นกว่าร้อยละ 90 ของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ดังภาพที่ 4-2



ภาพที่ 4-2 สัดส่วนการค้าชายแดน-ผ่านแดนไทย-กัมพูชา ที่ด่านศุลกากรต่าง ๆ

ทั้งนี้การค้าชายผ่านด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และด่านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด เป็นการส่งออกเสียส่วนมากทำให้ประเทศไทยได้ดุลการค้าจากประเทศกัมพูชา กว่า 6 หมื่นล้านบาท เนื่องจากช่องทางดังกล่าวมีการคมนาคมที่สะดวกกว่าช่องทางอื่น ๆ สามารถส่งสินค้าในปริมาณมากได้ เป็นช่องทางในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนในแถบลุ่มแม่น้ำโขงตอนใต้ (Southern Economic Corridor) จึงเป็นทางเลือกให้ผู้ประกอบการเลือกใช้เส้นทางนี้ในการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ โดยเฉพาะเส้นทางที่ผ่านบริเวณด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ที่สามารถแยกย่อยเป็นเส้นทางสายเหนือ (Northern Subcorridor) เป็นเส้นทางที่เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปยังอรัญประเทศ เมื่อเข้าเขตกัมพูชาแล้วแยกขึ้นเหนือ ผ่านเสียมเรียบ และไปสุดที่เมืองกวีญิน (Quy Nhon) ทางตอนกลางของเวียดนาม และเส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) ที่เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปยังอรัญประเทศ ผ่านกรุงพนมเปญ ไปยังโซจิมิหนันซิดี และสุดที่เมืองวังเตา (Vang Tau) ริมชายทะเลเวียดนาม ส่วนบริเวณด่านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราดนั้นจะเป็นเส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยเลียบอ่าวไทย มาออกที่จังหวัดตราด ข้ามมายังเกาะกงของกัมพูชา และไปสุดที่ปลายแหลมของเวียดนามที่เมืองนามคาน (Nam Can)

ข้อมูลทั่วไปของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา บ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว

จังหวัดสระแก้ว มีพรมแดนติดกับประเทศกัมพูชาและมีจุดผ่านแดนถาวรจำนวน 1 จุด และจุดผ่อนปรน จำนวน 3 จุด ดังนี้

1. ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก (จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก) อำเภออรัญประเทศ
2. จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ อำเภออรัญประเทศ
3. จุดผ่อนปรนบ้านเขาหิน อำเภอคลองหาด

4. จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา

ทั้งนี้การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ที่จังหวัดสระแก้ว ส่วนมาอยู่ที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ ซึ่งติดต่อกับบ้านปอยเปต อำเภอโอ โจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ของประเทศกัมพูชา โดยมีมูลค่าการค้ารวมกว่า 3 หมื่นล้านบาท และกว่าร้อยละ 90 เป็นการส่งออก โดยมีสินค้าประเภทต่าง ๆ ที่ผ่านจุดผ่านแดน ดังตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 ประเภทของสินค้าส่งออก 10 อันดับแรกของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาของจังหวัดสระแก้ว

ลำดับ ที่	ปี 2552			ปี 2553			ปี 2554		
	รายการ สินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)	%ของ ทั้งหมด	รายการ สินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)	%ของ ทั้งหมด	รายการสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)	%ของ ทั้งหมด
1	น้ำตาลทราย	4,518	10.54	น้ำตาลทราย	4,827	9.44	เครื่องยนต์	2,311	6.92
2	ยาง	1,857	4.33	ผ้าฝืนและด้าย	2,314	4.53	ผ้าฝืนและด้าย	1,953	5.85
3	ขานพาหนะ			เครื่องยนต์	2,199	4.30	เครื่องสำอาง	1,631	4.89
4	ผ้าฝืนและด้าย	1,579	3.68	ขานพาหนะ	2,098	4.10	รถจักรยานยนต์	1,628	4.88
5	สินค้าปศุสัตว์ อื่น ๆ	1,558	3.63	รถยนต์	1,947	3.81	ขานพาหนะ	1,594	4.78
6	น้ำมันเบนซิน	1,503	3.50	รถจักรยาน ยนต์	1,694	3.31	สินค้าปศุสัตว์อื่น ๆ	1,535	4.60
7	อาหารสัตว์	1,374	3.20	เครื่องคัมที่มิ แอลกอฮอล์	1,688	3.3	อาหารสัตว์อื่นๆ	1,516	4.54
8	เครื่องยนต์ ส่วน ประกอบ	1,338	3.12	น้ำมันเบนซิน	1,639	3.21	ขานพาหนะอื่นๆ	1,342	4.02
9	รถจักรยาน ยนต์	1,270	2.96	เครื่องคัมที่มิ แอลกอฮอล์	1,608	3.15	เครื่องจักรกล	1,329	3.98
10	เครื่อง สําอาง เครื่องหอม สบู์	1,244	2.90	เครื่องสําอาง เครื่องหอม สบู์	1,602	3.13	รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1,298	3.89

จากประเภทสินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศกัมพูชาของจังหวัดสระแก้ว 10 อันดับแรก พบว่ามูลค่าการค้ามีค่าใกล้เคียงกันมาก ซึ่งเป็นสินค้าประเภทต่าง ๆ ทั้งเครื่องอุปโภคบริโภคขนส่งสินค้า ประเภทสิ่งทอและของทำด้วยสิ่งทอ ประเภทผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมทางเคมี หรือ

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกัน และประเภทสัตว์มีชีวิต ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ นอกจากนี้ยังมีสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างที่เริ่มมีปริมาณมากขึ้น ซึ่งการขนส่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางบกโดยเฉพาะทางถนน และส่วนมากใช้รถบรรทุกพ่วง หรือรถเทเลอร์ ในการลำเลียงสินค้าผ่านแดนและขนถ่ายสินค้าที่ฝั่งประเทศกัมพูชา

ข้อมูลการขนส่งและปัญหาหน้าด่านศุลกากร บ้านคลองลึก อำเภอรัฐประเทศ

การขนส่งสินค้าทางถนนผ่านแดนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ส่วนมากเป็นการส่งออกโดยขนส่งจากไทยไปยังกัมพูชา เป็นการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ เช่น วัสดุก่อสร้าง ชิ้นส่วนและยานยนต์ รวมทั้งสินค้าเกษตรเช่นอาหารสัตว์ และสินค้าปศุสัตว์ การขนส่งสินค้าที่เข้าไปยังฝั่งกัมพูชาส่วนมากขนถ่ายที่ระยะทางห่างจากบริเวณพรมแดนไทยไม่เกิน 2-5 กิโลเมตรเท่านั้น จากสถิติจำนวนรถบรรทุกที่เดินทางเข้า-ออก บริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อ.รัฐประเทศ ในช่วงปี 2552-2554 พบว่ามีปริมาณจำนวนรถบรรทุกที่ผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกไปยังประเทศกัมพูชาเพิ่มขึ้นเป็นปริมาณเฉลี่ยวันละ 120 คัน ดังตารางที่ 4-4

ตารางที่ 4-4 จำนวนรถบรรทุกที่เดินทางเข้า-ออก บริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก

หน่วย: คัน

เดือน	พ.ศ. 2552		พ.ศ. 2553		พ.ศ. 2554	
	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก
มกราคม	2,607	2,632	3,127	3,174	3,757	3,812
กุมภาพันธ์	3,461	3,483	3,790	3,782	3,565	3,618
มีนาคม	4,076	4,092	4,486	4,565	4,752	4,843
เมษายน	2,753	2,775	3,156	3,199	4,026	4,127
พฤษภาคม	3,818	3,844	4,163	4,228	4,773	4,911
มิถุนายน	3,472	3,476	3,603	3,646	4,434	4,535
กรกฎาคม	3,207	3,232	3,489	3,560	4,428	4,448
สิงหาคม	3,167	3,167	3,510	3,540	4,181	4,211
กันยายน	2,849	2,891	3,445	3,486	3,414	3,389
ตุลาคม	2,910	2,910	2,569	2,570	3,569	3,595
พฤศจิกายน	3,189	3,169	3,929	3,981	4,177	4,199
ธันวาคม	3,394	3,390	3,993	3,907	4,779	4,791
รวม	38,903	39,061	43,260	43,638	46,806	47,151



ภาพที่ 4-3 แนวโน้มของปริมาณรถบรรทุกที่ผ่านด่านคลองลึก อ.อรัญประเทศช่วงปี 2552-2554

จากข้อมูลของปริมาณรถบรรทุกที่ผ่านด่านคลองลึก อ.อรัญประเทศช่วงปี 2552 ถึง 2554 พบว่า ปริมาณของรถบรรทุกที่ผ่านเข้า-ออกในแต่ละเดือนค่อนข้างไม่คงที่ ดังภาพที่ 4-3 บางช่วงนั้นมีจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการขนส่งสินค้าทางถนนบริเวณหน้าด่านบ้านคลองลึก ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน จากจำนวนรถบรรทุกสินค้าจำนวนมาก การเคลื่อนตัวของรถบรรทุกสินค้าเคลื่อนที่ได้ช้า เนื่องจากสาเหตุต่าง ๆ ส่งผลต่อการจราจรในบริเวณดังกล่าวเกิดความล่าช้าขึ้น ทั้งนี้จากการสำรวจปัญหาและอุปสรรคของการจราจรบริเวณหน้าด่าน มีดังนี้

1. เวลาทำการที่ล่าช้าของศุลกากรกัมพูชา

เวลาที่ศุลกากรของประเทศกัมพูชา อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าเข้าไปยังประเทศ คือ ตั้งแต่เวลา 10.00 น. เป็นต้นไป เนื่องจากทางศุลกากรของประเทศกัมพูชาต้องการให้ประชาชนหรือนักท่องเที่ยว ได้เดินทางเข้าออกบริเวณด่านให้เรียบร้อยเสียก่อน จึงจะเปิดให้รถบรรทุกสามารถเข้ามาส่งสินค้าในประเทศกัมพูชาได้ อีกทั้งความล่าช้าทางพิธีการ

2. ลักษณะทางกายภาพของถนนบริเวณหน้าด่านที่ไม่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้า

ลักษณะทางกายภาพของถนนบริเวณหน้าด่านที่พรมแดนบ้านคลองลึกนั้นไม่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้า เช่น ความกว้างของช่องจราจรที่แคบเกินไป ดังภาพที่ 4-4 ทำให้สภาพการจราจรค่อนข้างแออัด เนื่องจากมีทั้งผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาบริเวณตลาดโรงเกลือ หรือเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวยังประเทศกัมพูชา รวมทั้งมีรถบรรทุกสินค้าของไทยที่รอผ่านแดนเพื่อนำสินค้าไปส่งในฝั่งของประเทศกัมพูชา ทำให้การจราจรในช่วงเวลาเข้าประมาณ

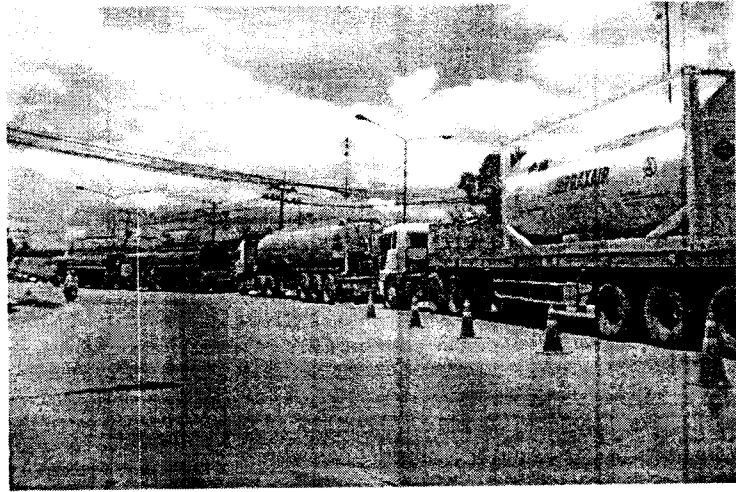
10.00-12.00 น. เกิดความคับคั่ง ส่งผลทำให้ยานพาหนะต่าง ๆ ที่เข้ามาบริเวณดังกล่าวสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างช้า ๆ



ภาพที่ 4-4 ช่องทางการจราจรบริเวณหน้าด่านศุลกากร

3. การรอคอยการทำพิธีการศุลกากร

การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกไปยังประเทศกัมพูชานั้น ต้องรอการทำพิธีการต่าง ๆ โดยผ่านตัวแทน สำหรับการนำสินค้าเดินทางออกนอกประเทศ ซึ่งในระหว่างการรอนั้น ไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถเพื่อรอการขนส่งผ่านแดน ซึ่งสถานที่ที่รถบรรทุกส่วนมากจอดรอนั้นคือ บริเวณไหล่ทางและบนเส้นทางการจราจร ซึ่งมีระยะทางยาวประมาณกว่า 3 กิโลเมตร หรือบริเวณที่ว่างต่าง ๆ บริเวณนั้น เมื่อรถบรรทุกที่ผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว คนขับจะขับรถบรรทุกเข้าไปยังจุดผ่านแดนมาอย่างช้า ๆ และจอดรถลงมาแสดงตนต่อเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ และด่านตรวจอื่นๆ เพื่อทำการตรวจเอกสารและหนังสือเดินทาง แล้วจึงสามารถนำรถผ่านแดนไปได้ สำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบเอกสารเฉลี่ยประมาณ 3 นาทีต่อกัน ส่งผลให้การจราจรบริเวณหน้าด่านเกิดความคับคั่งของรถบรรทุกที่ขับเคลื่อนเข้ามาต่อแถวคอยสำหรับรอตรวจปล่อยเป็นจำนวนมาก ดังภาพที่ 4-5



ภาพที่ 4-5 แถวคอยของการขนส่งสินค้าบริเวณหน้าด่านศุลกากร บ้านคลองลึก

นอกจากนี้บริเวณก่อนเข้าด่านตรวจต่าง ๆ ยังมีทางแยกเพื่อเข้าตลาดโรงเกลือ ซึ่งทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะไม่ให้รถบรรทุกต่อแถววางทางแยก และจอร์อบริเวณทางแยก ทำให้รถบรรทุกที่ผ่านพิธีการต่าง ๆ เรียบร้อยแล้ว ซึ่งแต่ละบริษัทจะเสร็จพร้อม ๆ กัน ต้องแย่งกันเข้าด่านตรวจ ถ้าหากไม่สามารถเข้าทางเพื่อเข้าด่านตรวจได้ ต้องวนรถกลับ เพื่อรอเข้ามาใหม่ เกิดความสูญเสียในการขนส่ง

จากการรวบรวมข้อมูลข้างต้น ประกอบมีการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าผ่านแดน พบว่ามีความเห็นที่คล้ายคลึงกันในเรื่องของจุดพักรถเพื่อรอสำหรับข้ามแดน บริเวณจุดผ่านแดนบ้านคลองลึก เมื่อรถบรรทุกสินค้ามาถึงบริเวณหน้าด่านแล้ว ต้องใช้บริเวณผิวทางจราจรก่อนเข้าด่านตรวจและตลาดโรงเกลือ และบริเวณใกล้เคียงเพื่อจอร์รถรอเอกสารที่ใช้สำหรับการข้ามแดนจากตัวแทนของบริษัท ทั้งที่ไม่อยากจอดในบริเวณดังกล่าวเนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้เกิดปัญหาในการขนส่งสินค้าที่ล่าช้า อีกทั้งเรื่องช่องทางการจราจรบริเวณหน้าด่านตรวจที่แคบเกินไป คนขับรถบรรทุกต้องขับรถเคลื่อนอย่างช้า ๆ อย่างระมัดระวัง ต่อแถวผ่านด่านตรวจต่าง ๆ เพื่อที่จะนำสินค้าผ่านด่านไปส่งยังจุดหมายปลายทางในประเทศกัมพูชา โดยช่องทางดังกล่าวประชาชนทั่วไปหรือนักเที่ยวที่ต้องใช้ช่องทางดังกล่าวในการผ่านแดนเช่นกัน สำหรับการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องและเมื่อสอบถามความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับขนส่งและเจ้าหน้าที่ของรัฐจำนวน 30 คน เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว ดังตารางที่ 4-5

ตารางที่ 4-5 ความเห็นเกี่ยวกับปัญหาการขนส่งข้ามแดน

หัวข้อ	ค่าเฉลี่ย \bar{x}	ค่า s.d.	ลำดับ ความสำคัญ
การทำงานของศุลกากรของประเทศไทยมีความล่าช้า	2.33	0.76	6
การทำงานของศุลกากรของประเทศกัมพูชามีความล่าช้า	4.13	0.68	3
เจ้าหน้าที่จราจรไม่อำนวยความสะดวก	3.77	0.73	5
ช่องทางการจราจรมีสภาพไม่เหมาะสม	4.03	0.81	4
ไม่มีที่จอดพักรถเพื่อรอขนส่งสินค้า	4.76	0.50	1
ไม่มีจุด/สถานที่ขนถ่ายสินค้าร่วม ไทย-กัมพูชา	4.23	0.73	2

จากตารางที่ 4-5 พบว่าความคิดเห็นของผู้ตอบ มีความเห็นสอดคล้องกันในเรื่องสถานที่จอดรถว่า หากมีการจัดที่จอดพักรถ เพื่อรอการขนส่งสินค้า จะช่วยแก้ปัญหาการขนส่งข้ามแดนได้เป็นลำดับแรก โดยมีค่าเฉลี่ยถึง 4.93 เนื่องจากเป็นปัญหาที่ชัดเจนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อตอบสนองการขนส่ง อีกทั้งปริมาณของรถที่เข้ามาบริเวณตลาด โรงเกลือและรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้น ทำให้การบริหารจัดการยากขึ้น รวมทั้งวินัยจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ที่ไม่ค่อยเคารพกฎระเบียบและผู้ร่วมเส้นทางคนอื่น สำหรับการจัดสร้างสถานที่ขนถ่ายสินค้าร่วมในประเทศไทยนั้น แม้เป็นวิธีที่ยั่งยืนกว่า แต่ผู้ตอบอาจไม่เข้าใจ หรือมองภาพได้อย่างชัดเจน เนื่องจากเป็นโครงการระยะยาว

การจัดการการขนส่งข้ามแดน บ้านคลองลึก อำเภอรัญประเทศ

จากการสำรวจดังกล่าว พบว่าปัญหาการจราจรบริเวณด่านชายแดนเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ประสิทธิภาพในการค้าขายผ่านแดนไทย-กัมพูชา และการค้าขายบริเวณชายแดนที่ตลาดโรงเกลือไม่ดี และอาจเกิดปัญหามากขึ้นหากมีปริมาณการค้าขายเพิ่มมากขึ้น เมื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพที่จะเกิดขึ้นในการแก้ปัญหา สามารถแยกได้ดังนี้

1. ปัญหาเรื่องที่จอดพักรถ เพื่อรอขนส่งสินค้า

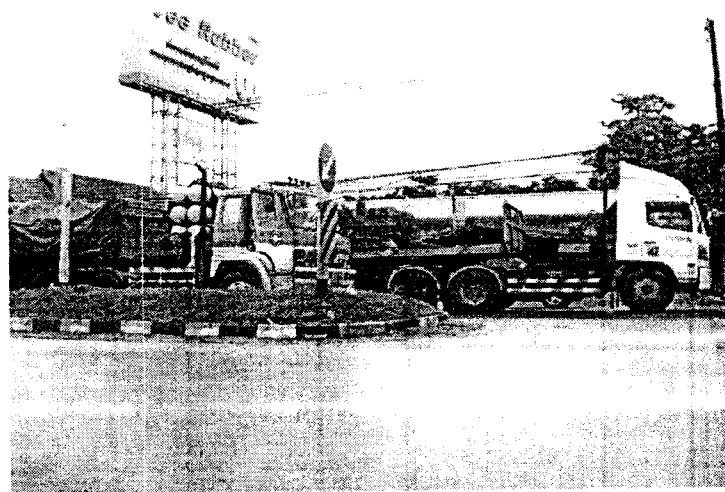
การดำเนินการในปัจจุบัน

จากจำนวนรถขนส่งสินค้า รถหนักท่องเที่ยว และรถที่สัญจรทั่วไป จำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาเรื่องการจอดรถ เพื่อรอขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้นนั้น ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจใช้วิธีการให้รถบรรทุกจอด ตามแนวถนน โดยให้จอดชิดเกาะกลางด้านขวา เพื่อไม่ให้เกิดความเดือดร้อน หรือกีดขวางร้านค้าที่เปิดกิจการตามแนวเส้นทางจราจร ดังภาพที่ 4-6



ภาพที่ 4-6 การจอดรถบรรทุกสินค้าและการจราจรบริเวณทางไปพรมแดนบ้านคลองลึก

แต่เมื่อทางศุลกากรกัมพูชาอนุญาตให้ผ่านแดน และเอกสารเสร็จเรียบร้อยแล้วนั้น รถขนส่งสินค้าจะใช้ช่องทางการจราจรด้านซ้าย ประปนกับรถทั่วไป ดังภาพที่ 4-7 เพื่อเข้าด่านตรวจทำให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างมาก



ภาพที่ 4-7 การใช้ช่องจราจรด้านซ้ายของรถขนส่งสินค้าเพื่อเข้าด่านตรวจ

ลักษณะของแควคอยที่เกิดขึ้นอยู่กับช่วงเวลา โดยแต่ละช่วงเวลามีจำนวนแควคอยที่ต่างกัน ดังตารางที่ 4-6 โดยแบ่งเป็น 3 ช่วงหลัก คือ ช่วงเวลาก่อนเวลาศุลกากรกัมพูชาอนุญาตให้เข้าประเทศ (ก่อน 10.00 น.) ช่วงเวลาเปิดอนุญาตที่มีการจราจรคับคั่ง (10.00 น. ถึง 12.00 น.) และ

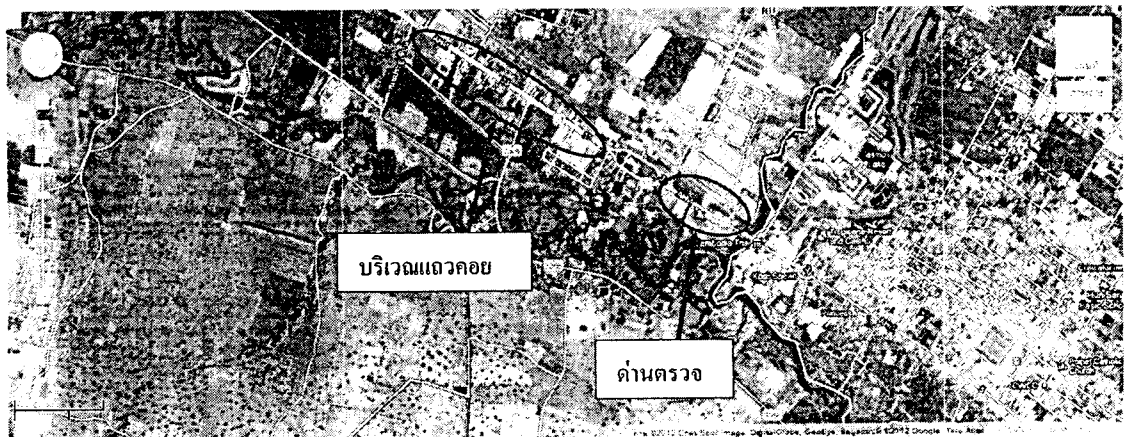
ช่วงเวลาที่มีการเข้าออกปกติ (หลัง 12.00 น. ถึงประมาณ 18.00 น.) ซึ่งพบว่าในช่วงเวลาปกตินี้มีแถวคอยที่รอตรวจสอบเอกสารเพื่อข้ามแดนในจำนวนน้อยมาก เนื่องจากรถบรรทุกส่วนมากที่ต้องการข้ามแดนนั้นมาจอดรอตั้งแต่ช่วงเช้า และรอผ่านแดนตั้งแต่ช่วงแรกของการเปิดให้ข้ามแดน

ตารางที่ 4-6 จำนวนแถวคอยในช่วงเวลาต่าง ๆ

ช่วงเวลา	จำนวนรถที่รอผ่านแดน (คัน)					
	ช่วงก่อน 10.00 น.		ช่วง 10.00 ถึง 12.00 น.		ช่วงหลัง 12.00 น.	
	เฉลี่ย	SD	เฉลี่ย	SD	เฉลี่ย	SD
วันธรรมดา	43	6.13	37	7.22	5	1.31
วันหยุด	28	8.61	25	9.72	7	3.75

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ

จัดการสร้างลานจอดพักรถบรรทุก โดยเลือกสถานที่บริเวณใกล้เคียงกับทางเข้าด่านตรวจ ดังภาพที่ 4-8 ซึ่งสามารถจัดระเบียบการขนส่งได้ แต่ต้องเพิ่มเรื่องการสื่อสารข้อมูล เช่น การจัดทำป้ายบอกคิว เพื่อให้การบริการ เป็นแบบมาก่อน ได้รับบริการก่อน (First Come First Served) แทนการให้บริการอย่างสุ่ม (Service in Random Order)



ภาพที่ 4-8 การใช้ภาพถ่ายดาวเทียมเพื่อเลือกสถานที่

การจัดการสร้างลานจอดนั้น อาจไม่สามารถลดเวลาการรอคอยได้ เพราะการเกิดแถวคอยนั้นส่วนมากเป็นการรอคอยเนื่องจากการมาถึงก่อนเวลาการเปิดให้บริการ สำหรับการให้บริการกรณีนี้

เอกสารเรียบร้อยแล้วนั้นมีอัตราเข้าและออกใกล้เคียงกัน และถึงแม้ว่าอัตราการให้บริการจะช้ากว่าอัตราการมาของรถขนส่งสินค้า การสร้างลานจอดก็อาจไม่ลดจำนวนและเวลารอคอย เนื่องจากแบบจำลองตามการเขียนสัญลักษณ์ของเคนเดล แบบ $M/M/1:FCFS/N/\infty$ และแบบ $M/M/1:SIRO/N/\infty$ นั้น มีการคำนวณความยาวของแถวคอยและเวลารอคอยตามสูตรของลิทเทิลแบบเดียวกัน ซึ่งขึ้นกับอัตราการมาของผู้รับบริการและอัตราการให้บริการ

เพื่อให้เห็นตัวอย่างจึงทำแบบจำลองอย่างง่ายโดยโปรแกรม ARENA ซึ่งแสดงค่าดังตารางที่ 4-7 โดยกำหนดให้ช่วงเวลาที่รถบรรทุกมาถึงหน้าด่านแบบสุ่ม (เอ็กซ์โพเนนเชียล) เฉลี่ย 3 นาทีโดยมีการเข้ามาพร้อมกัน 2 คัน ทั้งเป็นการกำหนดเพื่อให้ง่ายต่อการสร้างแบบจำลอง เนื่องจากเหตุการณ์จริงนั้นคือ มีการมาของรถบรรทุกก่อนที่ด่านจะให้บริการจำนวนมาก และหลีกเลี่ยงไม่ได้เลยในการเกิดแถวคอย ในส่วนของการให้บริการ เป็นแบบการกระจายตัวแบบปกติเฉลี่ย 3 นาที ค่าเบี่ยงเบน 0.5 นาที สำหรับแบบ FCFS และการให้บริการแบบสุ่ม (เอ็กซ์โพเนนเชียล) เฉลี่ย 3 นาที สำหรับแบบ SIRO ตามลำดับ โดยค่าที่กำหนดไม่รวมการมารอคอยก่อนเปิดให้บริการและจำกัดจำนวนรถบรรทุกไว้ที่ 150 คันต่อวัน และทำการรันโปรแกรม 30 วันหรือ 30 รอบ

ตารางที่ 4-7 ค่าของจำนวนแถวคอยและเวลาการรอคอย

ปริมาณ	แบบ FCFS	แบบ SIRO
จำนวนรถบรรทุกในแถวคอยโดยเฉลี่ย (คัน)	28.48	27.53
จำนวนรถบรรทุกในแถวคอยมากที่สุดเฉลี่ย (คัน)	33.21	40.56
จำนวนรถบรรทุกในแถวคอยน้อยสุดเฉลี่ย (คัน)	20.86	12.51
ระยะเวลาที่อยู่ในแถวคอยโดยเฉลี่ย (ชั่วโมง: นาที: วินาที)	1:53:55	1:50:07
ระยะเวลาที่อยู่ในแถวคอยนานสุดเฉลี่ย (ชั่วโมง: นาที: วินาที)	2:12:50	2:42:13
ระยะเวลาที่อยู่ในแถวคอยน้อยสุดเฉลี่ย (ชั่วโมง: นาที: วินาที)	1:23:26	0:50:02

จากการผลของแบบจำลอง พบว่าเวลาเฉลี่ยในการรอคอยและจำนวนรถในแถวคอย ทั้งแบบ FIFO และ SIRO มีค่าใกล้เคียงกัน ดังนั้นการจัดให้มีลานจอดนั้น อาจไม่สามารถลดจำนวนแถวคอยและเวลาการรอคอยได้ แต่สามารถลดความไม่แน่นอน ในการรอคอยและสร้างระเบียบจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุลงได้

นอกจากนี้หากมีการปรับปรุงระบบของการให้บริการและให้มีลานจอดสำหรับรถบรรทุก หรือมีจุดขนถ่ายสินค้า จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นได้ นอกจากนี้ยังช่วยลดปัญหาด้านทัศนียภาพ ปัญหาหมอกภาวะทางอากาศที่เกิดจากปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของ

รถบรรทุก ปัญหาภาวะทางเสียง ความสั่นสะเทือน ส่งเสริมการค้าของตลาดโรงเกลือที่เป็น
ปัญหาทางอ้อมที่ส่งผลกระทบต่อประชาชน หรือชุมชนในบริเวณดังกล่าวด้วยเช่นกัน

2. ปัญหาเรื่องสถานที่ขนถ่ายสินค้าร่วมไทย-กัมพูชา

การดำเนินการในปัจจุบัน

มีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการสร้างสถานที่ขนถ่ายสินค้าร่วมไทย-กัมพูชา แต่
เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้ายังมีปริมาณไม่สูงมากนัก และมีการลงทุนที่ค่อนข้างสูง ทาง
รัฐบาลจึงชะลอการดำเนินโครงการออกไป อีกทั้งปัญหาทางการเมืองในประเทศไทย เรื่องการเลือก
ตำแหน่งสถานที่ตั้ง และปัญหาด้านความมั่นคง เรื่องเส้นเขตแดนระหว่างไทย-กัมพูชา และโดย
ปกติการขนถ่ายสินค้านั้น เกิดขึ้นที่บริเวณพื้นที่ของประเทศกัมพูชาซึ่งอยู่ห่างจากพรมแดน ไทย-
กัมพูชาประมาณ 2-5 กิโลเมตร อยู่แล้ว จึงเป็นเรื่องที่ไม่ง่ายนักในการจัดตั้งสถานที่ขนถ่ายสินค้าใน
ไทยเพิ่มขึ้นอีก เนื่องจากผู้ประกอบการไม่ต้องการให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ

ส่งเสริมความร่วมมือหรือเพิ่มการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา รวมถึงการค้าผ่าน
แดนไปยังประเทศเวียดนาม หรือการขนส่งผ่านเส้นทางเศรษฐกิจตอนใต้มากขึ้น และเมื่อมีการเปิด
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้มีการไหลของสินค้าเพิ่มขึ้น อีกทั้งการเพิ่มของการรวบรวม
กิจการระหว่างประเทศ (Cross-Border M & As) จึงควรเร่งผลักดันทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาค
ประชาชน รวมถึงการสร้างความเข้าใจในใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าร่วมไทย-กัมพูชา เนื่องจากต้องมี
ค่าใช้จ่ายเพิ่มในการใช้พื้นที่ อีกทั้งการใช้เทคโนโลยีช่วยในการช่วยบริหารจัดการด้านต่าง ๆ อีกทั้ง
เรื่องกฎ-ระเบียบต่าง ๆ โดยสถานที่ขนถ่ายสินค้าควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกดังนี้

- พื้นที่เปลี่ยนหัวลากรถสินค้า
- อาคารเปลี่ยนถ่ายสินค้า และ โกดังเก็บสินค้าในร่ม
- ลานกองเก็บสินค้ากลางแจ้ง
- ถนนภายในสถานีขนถ่ายสินค้า
- ที่พักสำหรับพนักงานขับรถ ศูนย์อาหาร และห้องน้ำ
- สำนักงานศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- สำนักงาน ศูนย์ซ่อมบำรุง และอื่น ๆ

ทั้งนี้อาจแบ่งการก่อสร้างเป็นระยะ ๆ เช่นระยะสั้นเพื่อรองรับปริมาณการนำเข้า-ส่งออก
ในช่วง 3-5 ปีแรก ระยะกลางช่วง 5-10 ปี และระยะยาวเป็นการรองรับการขนส่งสินค้าที่จะเกิดขึ้น
ในอีก 10 ปี ข้างหน้า ดังตารางที่ 4-8

ตารางที่ 4-8 ปริมาณสินค้า รถขนส่ง และจำนวนช่องด่านตรวจ

ปริมาณ	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
ปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออก (ตันต่อวัน)	8,400	19,600	42,000
จำนวนรถขนส่งสินค้า (คันต่อวัน)	300	700	1,500
จำนวนด่านตรวจรถสินค้าเข้าออก (ช่อง)	6	14	30

3. ปัญหาเรื่องการทำงานของศุลกากรของประเทศกัมพูชา

การดำเนินการในปัจจุบัน

ศุลกากรของประเทศกัมพูชา เลือกใช้วิธีการเลื่อนการอนุญาตให้รถขนส่งสินค้าเข้าประเทศเป็นเวลา 10.00 น. เพื่อให้รถนักท่องเที่ยวยุโรปและคนทั่วไปเดินทางเข้า-ออกก่อน ดังภาพที่ 4-9 แต่รถขนส่งสินค้าทั่วไปมักจะมาจอดรอเอกสารเพื่อผ่านแดนตั้งแต่ก่อน 06.00 น. ซึ่งเอกสารขาเข้าด้านประเทศกัมพูชานั้นจะถูกพิจารณาช่วง 10.00 น. เป็นต้นไป และบางครั้งก็มีปัญหาล่าช้าจากนายด่าน อีกทั้งไม่มีระบบคิวที่ชัดเจน ขึ้นกับความสามารถของตัวแทนออกของด้านประเทศกัมพูชา



ภาพที่ 4-9 การเข้าออกของประชาชนบริเวณพรมแดนไทย-กัมพูชา

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ

อาศัยช่องทางของการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน โดยมีเสาหลักหนึ่งจาก 3 เสาหลัก คือ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะช่วยให้การพัฒนางานด้านศุลกากรของประเทศอาเซียน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศ VCML (เวียดนาม กัมพูชา พม่า และลาว) ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

สามารถร่วมมือกันพัฒนางานด้านการกรให้ทันสมัย (ASEAN Custom Modernization) มีการแลกเปลี่ยนความรู้ และการใช้เทคโนโลยี เพื่อรองรับเศรษฐกิจที่ขยายตัวมากขึ้น

4. ปัญหาเรื่องสภาพช่องทางการจราจร

การดำเนินการในปัจจุบัน

ช่องทางการจราจรก่อนเข้าและหลังด่านตรวจสอบศุลกากรจะมีช่องทางการจราจรเพียง 1 ช่องทาง ทำให้รถขนส่งสินค้าและรถทั่วไปต้องเข้าแถวเรียงหนึ่งต่อเนื่องกันไป ดังภาพที่ 4-10 และ 4-11



ภาพที่ 4-10 ช่องทางการจราจรก่อนเข้าด่านศุลกากรของประเทศไทย



ภาพที่ 4-11 ช่องทางการจราจรหลังด่านศุลกากรของประเทศไทย

จากการจัดช่องจราจรดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาคอขวดมีความล่าช้าในการเคลื่อนตัวของยานพาหนะ ทั้งที่บริเวณด้านตรวจสอบศุลกากร มีช่องทางแยกเป็นรถทั่วไปและรถบรรทุกอย่างชัดเจนดังภาพที่ 4-12



ภาพที่ 4-12 ช่องจราจรบริเวณด้านศุลกากร

จากจำนวนช่องทางการจราจรที่ไม่เหมาะสมแล้ว ยังรวมถึงสภาพของพื้นผิวของช่องทางการจราจรที่มีสภาพเป็นหลุมเป็นบ่อทำให้เกิดน้ำท่วมขังเป็นข่อม ๆ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุกับรถขนาดเล็กได้ง่าย อีกทั้งการซ่อมบำรุงเป็นไปด้วยความยากลำบากเนื่องจากมีการใช้ช่องทางการจราจรทุกวัน รวมถึงพื้นที่รอบข้างที่ไม่ได้วางผังไว้แต่แรก ทำให้ยากต่อการขยายช่องทางการจราจรเพิ่มขึ้น

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ

การแก้ปัญหาคอขวดโดยการขยายช่องทางการจราจรนั้นเป็นเรื่องที่ยาก เนื่องจากพื้นที่รอบข้างเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีธุรกิจเกิดขึ้นมาก หากต้องทำการเวนคืนที่ดินอาจต้องลงทุนสูงมาก อาจต้องใช้ความยืดหยุ่นในการใช้ช่องทางการจราจรแทน

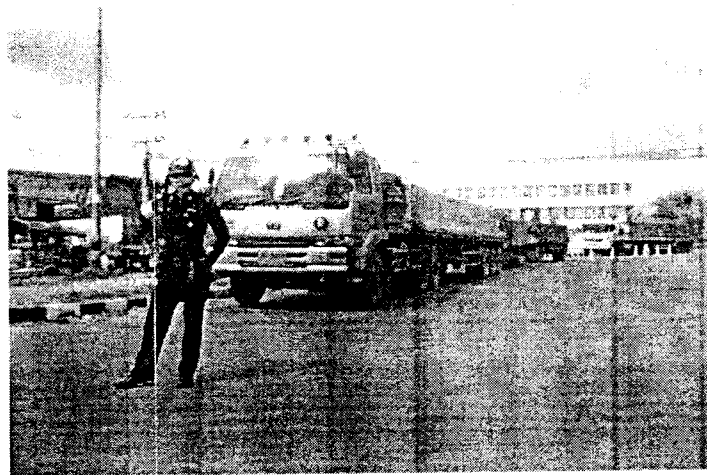
นอกจากการใช้ความยืดหยุ่นในการจัดช่องจราจรแล้ว อาจใช้การเพิ่มจุดผ่านแดน ในบริเวณใกล้เคียงกับด่านคลองลึกเพื่อแยกช่องของนักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไป กับช่องทางของรถขนส่งสินค้าอย่างชัดเจน ลดปัญหาคอขวด อีกทั้งค่าเวนคืนที่ดินอาจมีราคาต่ำกว่าบริเวณช่องทางของด่านคลองลึกที่มีการค้าขาย และธุรกิจอยู่จำนวนมาก

5. ปัญหาเรื่องการอำนวยความสะดวกเจ้าหน้าที่จราจร

การดำเนินการในปัจจุบัน

จากปัญหาการจราจรที่คับคั่งในช่วงที่ด่านศุลกากรเริ่มเปิดให้รถขนส่งสินค้าเข้าประเทศ คือ ตั้งแต่ 10.00 น. จนถึงประมาณ 13.00 น. นั้นทำให้เจ้าหน้าที่จราจรสถานีตำรวจภูธร คลองลึก ต้องทำงานอย่างหนักเพื่อจัดการจราจรให้เป็นไปอย่างเรียบร้อย ลดปัญหาอุบัติเหตุและการจราจรที่ติดขัด อันเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทั้งรถขนส่งสินค้าและผู้ใช้รถทั่วไป

ดั่งภาพที่ 4-13



ภาพที่ 4-13 การจัดการจราจรของเจ้าหน้าที่จราจร

ทั้งนี้ในการจัดการปัญหาจราจรหน้าด่านผ่านแดนนั้น แม้ว่าจะมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการจัดระเบียบ วินัยจราจรให้แล้วนั้น แต่เนื่องจากเจ้าหน้าที่ของสถานีมีกำลังน้อย และในบางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อื่น จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่คับคั่งอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อการค้าขายบริเวณชายแดน เนื่องจากผู้ค้าขายและนักท่องเที่ยวที่มาตลาดโรงเกลือและตลาดอื่นบริเวณใกล้เคียงไม่ได้รับความสะดวกในเรื่องคมนาคม

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ

ในการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่จราจรตามทางแยกต่างๆ นั้นสามารถเพิ่มประสิทธิภาพโดยการใช้สัญญาณไฟจราจร หรือการใช้ระบบสารสนเทศในการตรวจสอบจำนวนรถที่เข้า-ออกหน้าด่าน เพื่อให้เกิดความสอดคล้องของการไหลของจำนวนรถขนส่งสินค้า รถของผู้ประกอบการค้าขายชายแดน รถของนักท่องเที่ยว และรถของประชาชนทั่วไป อีกทั้งเป็นการลดภาระและจำนวนเจ้าหน้าที่จราจรได้เป็นอย่างมาก

6. ปัญหาเรื่องการทำงานของศุลกากรของประเทศไทย

การดำเนินการในปัจจุบัน

ประสิทธิภาพการทำงานของประเทศไทยมีศักยภาพสูงกว่าประเทศกัมพูชามาก เนื่องจากด่านศุลกากรอรัญประเทศเป็นหนึ่งในจำนวน 6 ด่าน ของกรมศุลกากร ที่จะต้องดำเนินการตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวกัน (ONE STOPS SERVICE: OSS) ณ ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก โดยมีหน่วยงานต่าง ๆ จำนวน 7 หน่วยงาน ที่จัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าปฏิบัติงานประจำศูนย์ ดังนี้

1. ด่านศุลกากรอรัญประเทศ
2. ด่านอาหารและยาอรัญประเทศ
3. สาธารณสุขอำเภออรัญประเทศ
4. ด่านกักกันสัตว์จังหวัดสระแก้ว
5. ด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดสระแก้ว
6. สำนักงานการค้าต่างประเทศ
7. ด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ



ภาพที่ 4-14 ด่านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดสระแก้วที่อยู่ในทางเข้าด่านตรวจศุลกากร

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ

แม้ว่าจะมีหน่วยงานต่าง ๆ อยู่ร่วมกันที่ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก แต่ยังมีที่ตั้งไม่เป็นจุดเดียวกันจริง โดยมีที่ตั้งเรียงกันไปตามแนวช่องทางการผ่านแดน ดังนั้นหากมีการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์จะช่วยจะสามารถลดเวลาในการตรวจสอบสินค้าลงได้

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

การส่งออกจากการค้าชายแดน-ผ่านแดนของประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2554 ประเทศไทยได้ดุลการค้าเกือบ 3 แสนล้านบาท ซึ่งหนึ่งในประเทศคู่ค้าที่สำคัญของประเทศไทยคือ ประเทศกัมพูชา ซึ่งมีอาณาเขตติดกับประเทศไทยทางภาคตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือตอนใต้ โดยด่านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด และศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เป็นช่องทางการค้าชายหลัก มีมูลค่าการค้ากว่า 6 หมื่นล้านบาท โดยส่วนมากเป็นมูลค่าในการส่งออก และมีประเภทสินค้าหลากหลาย ทั้งสินค้าประเภทยานบก อากาศยาน ยานน้ำ และเครื่องอุปกรณ์การขนส่งที่เกี่ยวข้อง ประเภทสิ่งทอและของทำด้วยสิ่งทอ ประเภทผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมทางเคมี หรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกัน และประเภทสัตว์มีชีวิต ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ นอกจากนี้ยังมีสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างที่เริ่มมีปริมาณมากขึ้น ซึ่งการขนส่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางบกโดยเฉพาะทางถนนทั้งนี้ช่องทางบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วที่เป็นช่องทางที่มีการคมนาคมสะดวกสบายสามารถแยกขึ้นเหนือผ่านเสียบเรียบ หรือผ่านกรุงเทพมหานคร ประเทศกัมพูชาได้ ทำให้มีทั้งรถสำหรับท่องเที่ยว และรถบรรทุกสินค้า จำนวนมาก

จากสถิติจำนวนรถบรรทุกที่เดินทางเข้า-ออก บริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก มีปริมาณจำนวนรถบรรทุกที่ผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกไปยังประเทศกัมพูชามีปริมาณเฉลี่ยวันละกว่า 100 คัน โดยในช่วงปี 2554 พบว่ามีจำนวนรถบรรทุกเพิ่มขึ้นเป็นปริมาณเฉลี่ยวันละ 120 คัน ซึ่งบางวันอาจมีปริมาณรถบรรทุกมากกว่า 150 คัน ทำให้เกิดปัญหาการขนส่งสินค้าทางถนนบริเวณหน้าด่านพรมแดนบ้านคลองลึก ก่อให้เกิดแถวคอยของรถบรรทุกสินค้าบนเส้นทางจราจร บริเวณหน้าด่านศุลกากรของประเทศไทย เป็นระยะทางยาวประมาณกว่า 3 กิโลเมตร โดยแบ่งการจัดการปัญหาในด้านต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพดังนี้

1. การจัดการปัญหาเรื่องที่จอดพักรถเพื่อรอขนส่งสินค้า โดยการหาพื้นที่ใกล้เคียงรองรับ
2. การจัดการปัญหาเรื่องสถานที่ขนถ่ายสินค้าร่วม ไทย-กัมพูชา โดยการหาสถานที่รองรับ การใช้ระบบสารสนเทศ และส่งเสริมการค้าผ่านแดนให้มากขึ้นเพื่อความคุ้มค่า
3. การจัดการปัญหาเรื่องการทำงานของศุลกากรของประเทศไทย โดยอาศัยการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ช่วยพัฒนาระบบศุลกากร

4. การจัดการปัญหาเรื่องสภาพช่องทางการจราจร โดยหาเส้นทางใกล้เคียงเพื่อแบ่งช่องทางเป็นการขนส่งโดยเฉพาะ

5. การจัดการปัญหาเรื่องการอำนวยความสะดวกเจ้าหน้าที่จราจร โดยอาศัยระบบสารสนเทศเข้าช่วย

6. การจัดการปัญหาเรื่องการทำงานของศุลกากรของประเทศไทย โดยจัดระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้าช่วยเพื่อให้เป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จอย่างแท้จริง

สำหรับความเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก พบว่า หากมีการจัดที่จอดรถ เพื่อรอการขนส่งสินค้า จะช่วยแก้ปัญหาการขนส่งข้ามแดนได้เป็นลำดับแรก ซึ่งหากมีการเพิ่มระบบสารสนเทศเพื่อช่วยในการดำเนินงานจะทำให้ประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นสำหรับเรื่องประสิทธิภาพการทำงานผู้ตอบเห็นว่าประสิทธิภาพการทำงานในประเทศไทยมีศักยภาพสูงกว่าประเทศกัมพูชามาก

ทั้งนี้การจัดการ โลจิสติกส์ที่ดีต้องอาศัยมุมมองหลายด้าน จึงอาจดำเนินการแก้ปัญหาในทุกด้านพร้อม ๆ กัน ทั้งเรื่องการจราจร พิธีการศุลกากร และการใช้เทคโนโลยี รวมถึงแนวคิดในการเปิดด่านเพิ่มเติม หรือปรับเปลี่ยนจุดผ่านแดนชั่วคราวเป็นด่านถาวร โดยอาจสร้างจุดหรือสถานีขนถ่ายสินค้าเพิ่มไปด้วย

ข้อเสนอแนะ

1. ในการแก้ปัญหาระยะยาว อาจจำเป็นต้องใช้วิธีการอื่นหรือใช้หลากหลายวิธี เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเป็นการแก้ปัญหาที่ยั่งยืน เช่น การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับการปรับพิธีการ จาก E-Customs เป็น Single Window หรือเพื่อการควบคุมการลักลอบขนสินค้า

2. การศึกษาปัญหาการขนส่งบริเวณจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา: กรณีบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วนี้ ไม่รวมผลกระทบของการเกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งหากคำนึงถึงข้อตกลงด้านเศรษฐกิจและถูกบังคับใช้ตามข้อตกลง อาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะการจัดการที่เปลี่ยนไป รวมผลกระทบของเรื่องการเมือง ความมั่นคง สังคม และวัฒนธรรมที่แตกต่างกันระหว่าง 2 ประเทศ ด้วย

3. การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก และการเปิดการค้าเสรีอาเซียนกับประเทศต่าง ๆ (ASEAN+3, ASEAN+6 และอื่น ๆ) เป็นตัวแปรที่สำคัญในการปรับเปลี่ยนแผนกลยุทธ์ในการดำเนินงาน ซึ่งต้องอาศัยการผลักดันด้านนโยบาย และกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการ โลจิสติกส์

บรรณานุกรม

- กรมการค้าระหว่างประเทศ. (2554). สถิติการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดน. วันที่ค้นข้อมูล 31 มกราคม 2555, เข้าถึงได้จาก <http://bordertrade.dft.go.th/DFT/Index.html>
- กรมศุลกากร. (2554). สถิตินำเข้า-ส่งออก. วันที่ค้นข้อมูล 1 กุมภาพันธ์ 2555, เข้าถึงได้จาก <http://internet1.customs.go.th/ext/Statistic/StatisticIndex2550.jsp>
- กอบศักดิ์ ไตรสุวรรณ. (2550). แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาจราจร: กรณีศึกษา ถนนสุขุมวิท เขตอําเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ. งานนิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์, วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2540). การวิจัยขั้นต้นดำเนินงาน: การวิเคราะห์เชิงปริมาณทางธุรกิจ พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2548). การใช้ SPSS for windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล พิมพ์ครั้งที่ 7 ฉบับปรับปรุงใหม่. กรุงเทพฯ : ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- คนุสรณ์ มงคลรัตน์. (2550). การสร้างแบบจำลองสถานการณ์สำหรับการจัดคิวรถบรรทุก: กรณีศึกษาโรงงานผลิตไฟฟ้า. งานนิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์, วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ปณิต เพ็ญสุข. (2551). การเพิ่มประสิทธิภาพของการจัดการการจอดรถสินค้าเพื่อส่งออกภายในลานจอดรถในเขตท่าเรือแหลมฉบัง. งานนิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2551). เศรษฐกิจประเทศลุ่มแม่น้ำโขง. วันที่ค้นข้อมูล 13 ธันวาคม 2554, เข้าถึงได้จาก <http://www.bot.or.th/Thai/EconomicConditions/AsianEconomies/Pages/Econ Makhong canel Area.aspx>
- นพรัตน์ วงศ์วิทยาพานิชย์ และคณะ. (2554). การค้าชายแดน: บทบาทและความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย. สถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ฉบับที่ 7.
- นิยม ไวยรัชพานิช. (2550). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการค้าชายแดน. เอกสารประกอบคำบรรยาย สภาหอการค้าไทย, วันที่ค้นข้อมูล 13 ธันวาคม 2554, เข้าถึงได้จาก http://goldenworld-inter.com/home/index.php?option=com_content&view=article&id=287:2011-10-17-04-04-18&catid=4:2011-05-05-07-25-46&Itemid=5

- ศุลกากรอรัญประเทศ. (2554). *สถิติการนำเข้าและส่งออก วันที่ค้นข้อมูล 18 มกราคม 2555*, เข้าถึงได้จาก <http://www.arancustoms.org/index.php?lay=show&ac=article&Id=308428>
- สำนักงานการค้าต่างประเทศเขต 4 สระแก้ว. (2554). *ข้อมูลการค้าชายแดน*. วันที่ค้นข้อมูล 11 มกราคม 2555, เข้าถึงได้จาก <http://203.113.25.97/sakaeo/index.asp>
- สำนักแผนและการต่างประเทศ. (2554). *รายงานประจำปี 2553*. กรมศุลกากร: กรุงเทพฯ.
- สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่. (2554). *รายงานการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านปี 2544-2553*. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ: กรุงเทพฯ.
- สำนักอาเซียน. (2551). *ข้อมูลพื้นฐาน ราชอาณาจักรกัมพูชา (Kingdom of Cambodian)*. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์: กรุงเทพฯ.
- อนพัทธ์ หนองคู. (2550). *ยุทธศาสตร์การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา: กรณีศึกษา จังหวัดสระแก้ว*. การประชุมวิชาการมหาวิทยาลัยศรีปทุม ปีการศึกษา 2550. หน้า 281-287.
- อาธิ ครุสาขวงศ์. (2545). *การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย*. รายงานการวิจัยประจำปี 2543-2544. มหาวิทยาลัยศรีปทุม: กรุงเทพฯ.
- Asplund M., Friberg R., and Wilander F. (2007). *Demand and distance: Evidence on cross-border shopping*. *Journal of Public Economics* 91. pp 141–157.
- General Department of Customs and Excise of Cambodia. (2011). *Yearly Import Statistics*. Retrieved January 25, 2012, from <http://www.customs.gov.kh/stats.html>
- Hillier F.S., and Lieberman G.J. (2005). *Introduction To Operations Research 8ed*. New York: McGraw Hill.
- Rasiah R. (2003). *Foreign ownership, technology and electronics exports from Malaysia and Thailand*. *Journal of Asian Economics* 14. pp 785–811.
- Shepherd B., Wilson J. S. (2009). *Trade facilitation in ASEAN member countries: Measuring progress and assessing priorities*. *Journal of Asian Economics* 20. pp 367–383.
- Taha H.A. (2007). *Operations research: an introduction 8th ed*. New Jersey: Pearson/ Prentice Hall.