

# การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

## Cross Border Trade between Thailand and Her Neighbouring Countries

สุมาลี สุขदानนท์

Sumalee Sukdanont

นักวิจัย 7 สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### บทคัดย่อ

การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านแม้จะมีปริมาณไม่มากนักเมื่อเทียบกับปริมาณการค้าระหว่างประเทศของไทย แต่มีความสำคัญกับเศรษฐกิจของจังหวัดต่าง ๆ ที่อยู่ตามแนวชายแดน และชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน บทความนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะเสนอสภาพการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในจังหวัดชายแดนที่สำคัญ ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย สระแก้ว และสงขลา การค้าชายแดนที่กล่าวถึงเป็นการค้าในระบบที่ผ่านพิธีการศุลกากร เนื้อหาของบทความแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ การค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และปัญหาอุปสรรคของการค้าชายแดน

**คำสำคัญ :** การค้าระหว่างประเทศ การค้าชายแดน

### Abstract

The amount of cross border trade may be less significant in comparison to the international trade position of Thailand. However it is of paramount importance not only to the economic of provinces along the border lines but also to the living of the people in the neighboring countries. This article presents the cross border that processed in accordance with the customs formality of the important economic gateways of Thailand namely Chiangrai, Tak, Nongkhai, Sakeaw and Songkhla. The article consists of 3 parts, the international trade between Thailand and her neighboring countries; the cross border trade between Thailand and her neighboring countries; and the problems of cross border trade.

**Keywords :** international trade, cross border trade

## 1. บทนำ

การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่กล่าวถึงในบทความนี้ หมายถึง ประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทย ได้แก่ ลาว เมียนมาร์ กัมพูชา และมาเลเซีย โดยผ่านจังหวัดชายแดนที่สำคัญ ได้แก่ หนองคาย เชียงราย ตาก สระแก้ว และสงขลา รูปแบบการค้าชายแดนมี 2 ลักษณะ คือ

1. การค้าที่ผ่านพิธีการศุลกากร แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ สินค้านำเข้าและส่งออก และสินค้าผ่านแดน

2. การค้าระดับชาวบ้าน คือ การค้าที่ประชาชนของทั้งสองประเทศข้ามไปมาระหว่างชายแดนเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคเพื่อไปใช้หรือการค้าในท้องถิ่นของตนเอง ซึ่งส่วนใหญ่มีมูลค่าไม่มากนักจึงได้รับยกเว้นภาษีการนำเข้า แต่ถ้ามีมูลค่าสูงแต่ไม่เกิน 20,000 บาท กรมศุลกากรได้อนุมัติให้ด่านพรมแดนเรียกเก็บภาษีอากรปากกระวาง

การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจะต้องกระทำการค้ากัน ณ จุดผ่านแดนที่บริเวณชายแดนประเทศซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1) จุดผ่านแดนถาวร การเปิดจุดผ่านแดนถาวรจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยใช้อำนาจตามมาตรา 11 และมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522<sup>1</sup> ในการประกาศเปิดจุดผ่านแดนถาวร

2) จุดผ่านแดนชั่วคราว เป็นจุดผ่านแดนที่เปิดขึ้นในช่วงเวลาที่กำหนดแน่นอนตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ก่อนที่กระทรวงมหาดไทยจะประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวจะต้องนำเรื่องเข้าสู่การพิจารณาเห็นชอบของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในคณะอนุกรรมการเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราว

3) จุดผ่อนปรน ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้มีอำนาจในการประกาศเปิดจุดผ่อนปรน กำหนดประเภทสินค้าซึ่งเป็นสินค้าที่ค้าขายกันในท้องถิ่น เครื่องอุปโภคบริโภค ในการประกาศเปิดจุดผ่อนปรน ให้กำหนดประเภทสินค้า บริเวณที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า ระยะเวลาในการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า หลักฐานการเข้าออก และวงเงินการค้าขายมูลค่าไม่เกิน 500,000 บาท/คน/วัน

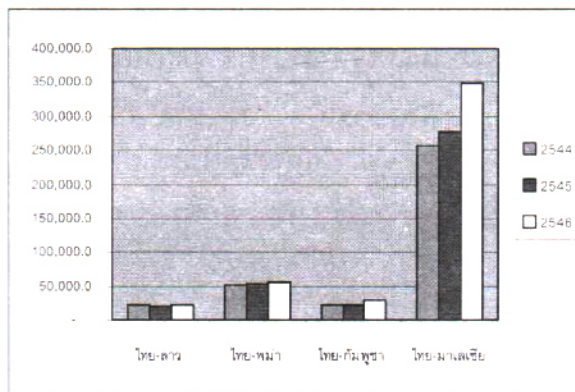
<sup>1</sup> มาตรา 11 บุคคลซึ่งเดินทางเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรจะต้องเดินทางเข้ามาหรือออกไปตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่าสถานี หรือท้องที่และตามกำหนดเวลา ทั้งนี้ตามที่รัฐมนตรีจะได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 23 เจ้าของพาหนะหรือผู้ควบคุมพาหนะเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานีหรือท้องที่และตามกำหนดเวลา ทั้งนี้ตามที่รัฐมนตรีจะได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

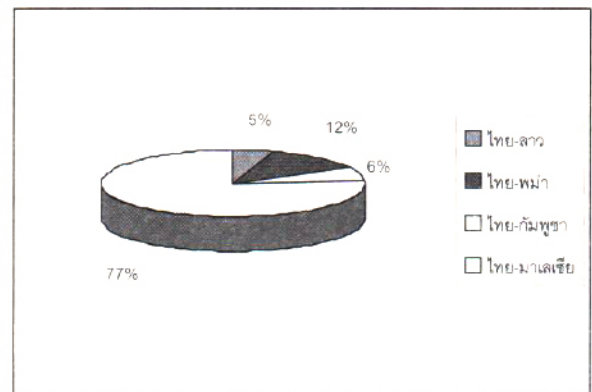
นอกจากนี้ยังมีช่องทางเข้า - ออกธรรมชาติซึ่งเป็นช่องทางบริเวณชายแดนเพื่อการเดินทางเข้าออกของประชาชนที่เดินทางไปมาหาสู่กันลักษณะเยี่ยมญาติตั้งแต่สมัยโบราณ มิได้ประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนดัง 3 ประเภทข้างต้น ซึ่งสามารถจะเปลี่ยนให้เป็นจุดผ่านแดนได้อย่างหนึ่งได้

## 2. การค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน<sup>2</sup>

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุก ๆ ปี การค้าระหว่างไทยกับมาเลเซียมีมูลค่าการค้าสูงเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมา ได้แก่ เมียนมาร์ กัมพูชา และลาวตามลำดับ โดยมีสัดส่วนการค้าดังนี้ 76 : 12 : 6 : 5 จากการวิเคราะห์มูลค่าการค้า 3 ปี ย้อนหลัง คือ ตั้งแต่ปี 2544 - 2546 ไทยขาดดุลให้กับมาเลเซียและเมียนมาร์ และได้ดุลกัมพูชาและลาวมาโดยตลอด



แผนภูมิที่ 1: มูลค่าการค้าไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน



แผนภูมิที่ 2: สัดส่วน

ที่มา : สำนักมาตรการพิเศษทางการค้า กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

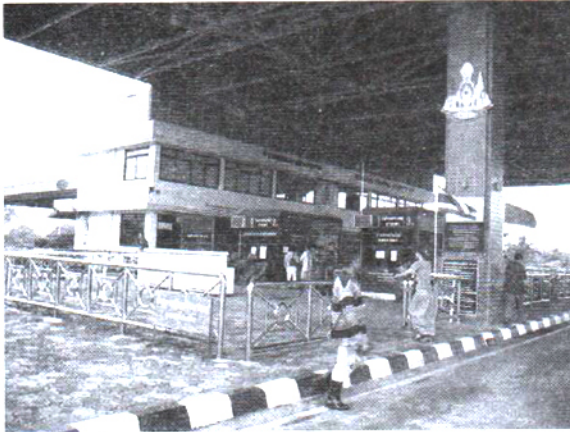
## 3. การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

### 3.1. การค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว

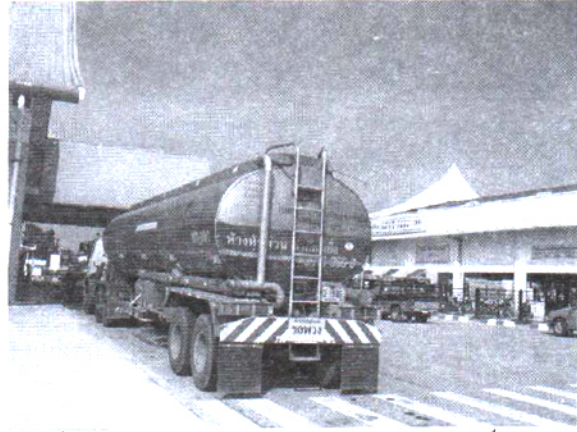
ประเทศไทยและลาวมีพรมแดนติดต่อกันตั้งแต่ภาคเหนือจนถึงภาคตะวันออกเฉียงเหนือผ่านจังหวัดต่าง ๆ ถึง 9 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย น่าน พะเยา อุดรดิตต์ เลย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร และอุบลราชธานี มีระยะทางมากกว่า 1,700 กิโลเมตร การค้าชายแดนจะทำ ณ จุดผ่านแดนถาวรทั้งหมด 13 จุด และจุดผ่อนปรน 21 จุด

การค้าชายแดนไทยกับลาว มีสัดส่วนสูง คิดเป็นร้อยละ 90 ของมูลค่าการค้ารวมไทยกับลาว ในปี 2546 มีสินค้าออกจากไทยไปลาวกว่า 17,453 ล้านบาท และมีสินค้านำเข้าจากลาวมาไทย 4,459 ล้านบาท ไทยได้ดุลการค้าลาวกว่า 12,000 ล้านบาท

<sup>2</sup> การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านและการค้าชายแดนที่กล่าวถึงในบทความนี้ หมายถึง การค้าที่ผ่านระบบพิธีการศุลกากร

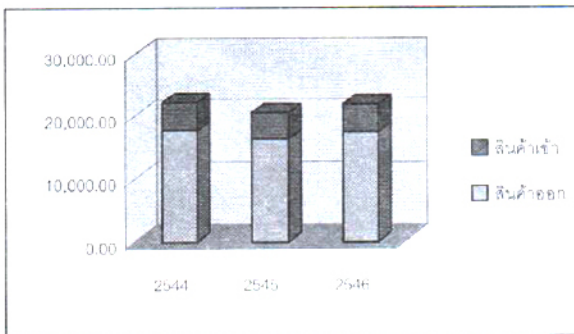


รูปที่ 1 ด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย - ลาว (ฝั่งไทย)



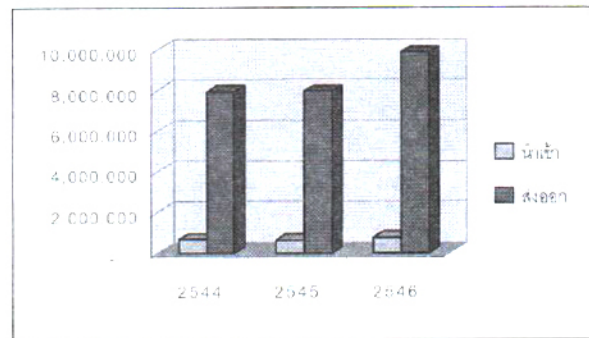
รูปที่ 2 ด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย - ลาว (ฝั่งลาว)

จังหวัดที่มีการค้าขายชายแดนกับลาวสูงที่สุดคือ จังหวัดหนองคาย เนื่องจากจังหวัดหนองคายอยู่ตรงข้ามกับกำแพงนครเวียงจันทน์ เมืองหลวงของลาว โดยมีปริมาณการค้าชายแดนคิดเป็นร้อยละ 45 ของปริมาณการค้าชายแดนทั้งหมด รองลงมาได้แก่ มุกดาหาร อุบลราชธานี และนครพนม สินค้านำเข้าสำคัญ ณ ด้านศุลกากรหนองคาย ได้แก่ ไม้แปรรูป ไม้ปาร์เก้ ชุดสายไฟ ส่วนสินค้าออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าผลิตภัณฑ์น้ำมัน ผ้าทอด้วยฝ้ายใยสังเคราะห์



แผนภูมิที่ 3: การค้าชายแดนไทย - ลาว ปี 2544 - 2546

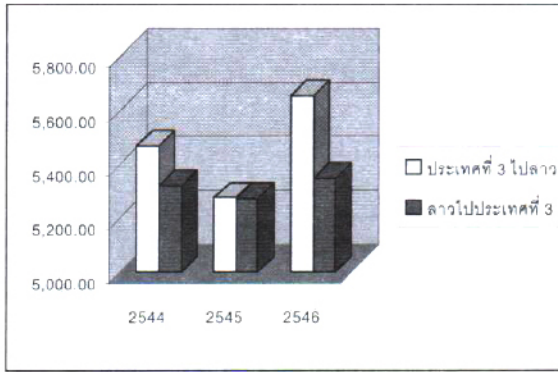
ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัด



แผนภูมิที่ 4 : การค้าชายแดนไทย - ลาว ณ ด้านศุลกากรหนองคาย ปี 2544 - 2546

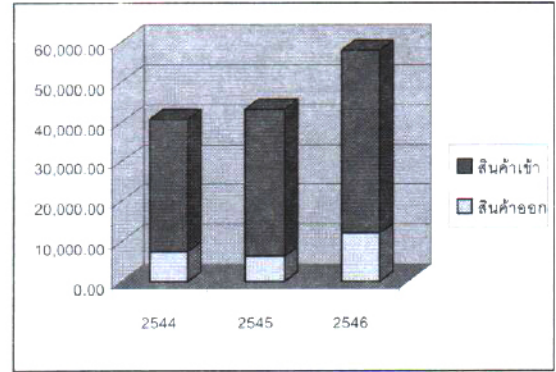
ที่มา : ด้านศุลกากรหนองคาย

นอกจากนี้ยังมีสินค้าผ่านแดนเข้าออก ณ ด้านศุลกากรหนองคาย ในปีงบประมาณ 2544-2546 มีมูลค่าสูงกว่า 5,000 ล้านบาท สินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามไปลาวได้แก่ รถยนต์ ผ้าอุปกรณ์ตัดเย็บ บุหรี่ สุรา ไวน์ อะไหล่รถยนต์เก่าใช้แล้ว เป็นต้น ส่วนสินค้าผ่านแดนจากลาวไปยังประเทศที่สาม ได้แก่ เสื้อผ้า ไม้ปาร์เก้ ไม้ประดู่ปูพื้น เป็นต้น



แผนภูมิที่ 5 : การค้าชายแดนไทย - ลาว  
ณ ด้านศุลกากรหนองคาย ปี 2544 - 2546

ที่มา: ด้านศุลกากรหนองคาย



แผนภูมิที่ 6 : การค้าชายแดนไทย - เมียนมาร์ ปี 2544 - 2546

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัด

### 3.2 การค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์

ประเทศเมียนมาร์เป็นประเทศที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุดและมีประชากรมากที่สุดในบรรดาประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย<sup>3</sup> ไทยและเมียนมาร์มีพรมแดนติดต่อกันยาวถึง 2,401 กิโลเมตร ตั้งแต่เหนือจรดใต้ และติดต่อกับประเทศไทยถึง 10 จังหวัดของไทย ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง การค้าชายแดนไทยและเมียนมาร์ผ่านจุดผ่านแดนถาวร 3 จุด จุดผ่อนปรน 10 จุด และจุดผ่านแดนชั่วคราว 1 จุด

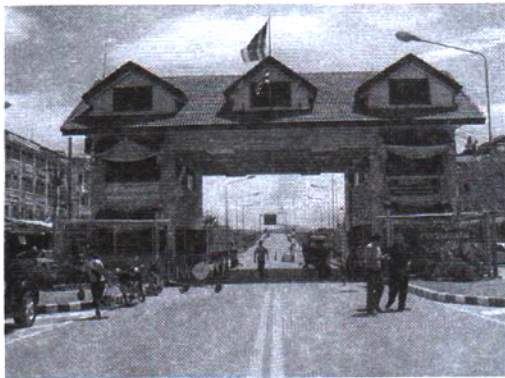
มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-เมียนมาร์ มีสัดส่วนสูงจากกล่าวได้ว่าคิดเป็นร้อยละ 100 ของมูลค่าการค้ารวมของทั้ง 2 ประเทศ ในปี 2546 มีสินค้าออกจากไทยไปเมียนมาร์ 12,020 ล้านบาท และมีสินค้านำเข้าจากเมียนมาร์มาไทย 45,695.5 ล้านบาท ไทยขาดดุลการค้าเมียนมาร์สูงเกินกว่า 33,000 ล้านบาท ทั้งนี้เพราะไทยได้มีการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเข้ามาทางจังหวัดกาญจนบุรี

นอกจากจังหวัดกาญจนบุรีแล้วจังหวัดที่มีการค้าชายแดนกับเมียนมาร์ คือ ตาก ระนอง เชียงราย บทความนี้กล่าวถึงการค้าชายแดนที่มีพรมแดนทางบกที่เชื่อมต่อระหว่างไทยกับเมียนมาร์ ได้แก่ ด้านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก และด้านศุลกากรแม่สาย จังหวัดเชียงราย

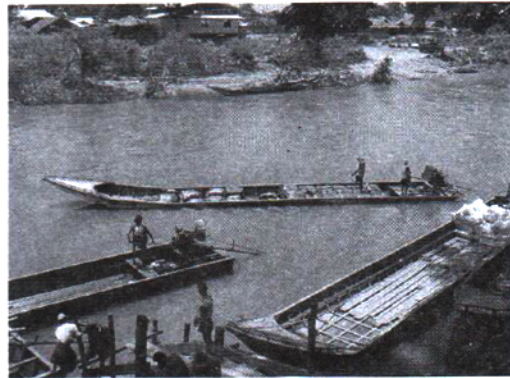
การค้าชายแดนผ่านด้านศุลกากรแม่สอดระหว่างปีงบประมาณ 2544-2546 ระหว่าง 4,500 – 6,000 ล้านบาท ในปี 2546 มีมูลค่าสินค้าส่งออก 5,760 ล้านบาท และมูลค่าสินค้านำเข้า 436 ล้านบาท ในการค้า ณ จุดนี้ไทยได้ดุลการค้ามาโดยตลอด ทั้งนี้เพราะความได้เปรียบเรื่องระยะทางที่อำเภอแม่สอดอยู่ใกล้ย่างกุ้งซึ่งเป็นเมืองหลวงของเมียนมาร์ ประกอบกับการที่เมียนมาร์ถูกคว่ำบาตรทางการค้ากับต่างประเทศทางทะเล จึงได้หันมาค้าในเส้นทางบกมากขึ้น สินค้าเข้าที่สำคัญได้แก่

<sup>3</sup> เมียนมาร์มีพื้นที่ 676,577 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 49.2 ล้านคน (ปี 2544) มาเลเซียมีพื้นที่ 330,400 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 22.66 ล้านคน (ปี 2544) กัมพูชา มีพื้นที่ 181,035 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 13.2 ล้านคน (ปี 2544) และ ลาวมีพื้นที่ 236,800 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 5.7 ล้านคน (ปี 2544)

สินค้าเกษตร อาหารทะเล น้ำมันพืช การนำเข้า-ส่งออก เนื่องจากแม่สอดตรงข้ามกับรัฐกระเหรี่ยงซึ่งเป็นชนกลุ่มน้อยในเมียนมาร์ การค้าชายแดนนอกจากผ่านด่านพรมแดนแล้วยังผ่านเส้นทางอนุมติชั่วคราว ได้แก่ ท่าข้าม ปริมาณสินค้าเข้าออกด่านศุลกากรกับเส้นทางอนุมติมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ

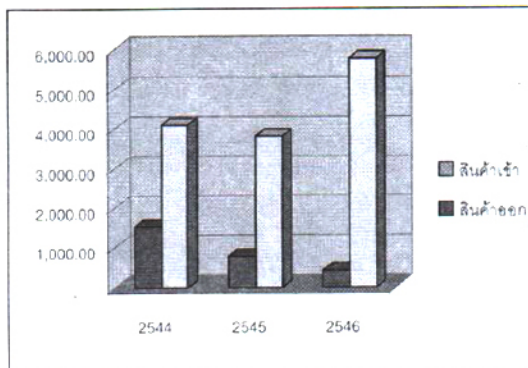


รูปที่ 3 : ด่านพรมแดนแม่สอด



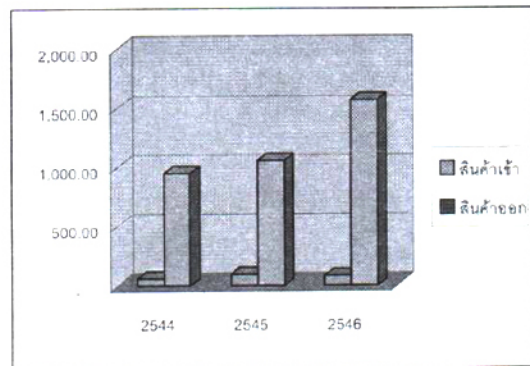
รูปที่ 4 : การขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าข้าม

ส่วนการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์ ณ ด่านศุลกากรแม่สาย ประเทศไทยได้ดูแลการค้ามาโดยตลอดเช่นกัน จะเห็นได้จากในปีงบประมาณ 2546 มีมูลค่าสินค้าส่งออก 1,564 ล้านบาท ในขณะที่มูลค่าสินค้านำเข้า 85.2 ล้านบาท สินค้าที่นำเข้าที่สำคัญได้แก่ โค กระบือมีชีวิต สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง แผ่นเหล็กชุบสังกะสี อุปกรณ์ และวัสดุก่อสร้าง นอกจากนี้ยังได้มีการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 เพื่อใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งผู้สินค้าจากไทยไปยังเมียนมาร์



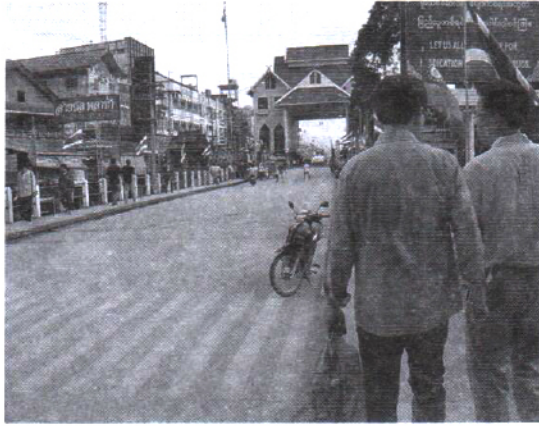
แผนภูมิที่ 7 : การค้าชายแดนไทย - เมียนมาร์ ณ ด่านศุลกากรแม่สอด ปี 2544 - 2546

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด



แผนภูมิที่ 8 : การค้าชายแดนไทย - เมียนมาร์ ณ ด่านศุลกากรแม่สาย ปี 2544 - 2546

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สาย



รูปที่ 5 : ด้านพรมแดนแม่สาย

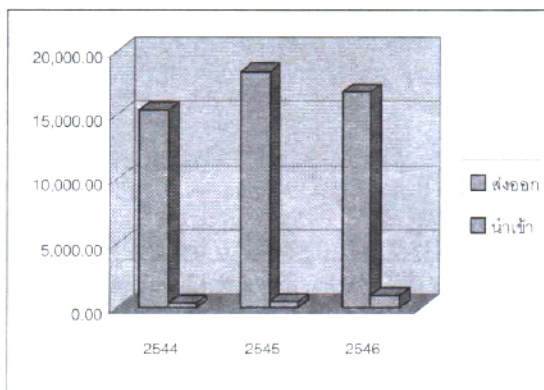


รูปที่ 6 : ด้านพรมแดนอรัญประเทศ

### 3.3 การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

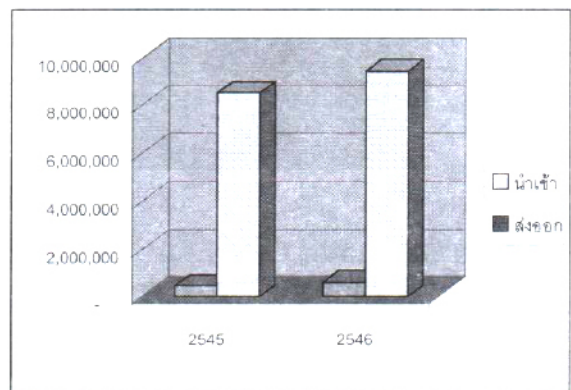
ประเทศไทยมีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชาเป็นระยะทางยาว 725 กิโลเมตร มีเขตติดต่อกับจังหวัดชายแดน 7 จังหวัด คือ สระแก้ว ตราด จันทบุรี สุรินทร์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ และ อุบลราชธานี โดยผ่านจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด และจุดผ่อนปรน 8 จุด

การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา มีสัดส่วนค่อนข้างสูงคิดเป็นร้อยละ 60 ของมูลค่าการค้ารวมไทยกับกัมพูชา มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยและกัมพูชา ระหว่างปี 2544-2546 มีมูลค่าการค้าระหว่าง 15,000-18,000 ล้านบาท ในปี 2546 มีสินค้าออกจากไทยไปกัมพูชา 16,794.2 ล้านบาท และมีสินค้านำเข้าจากกัมพูชามาไทย 987 ล้านบาทโดยในปีเดียวกันนี้ไทยได้ดุลการค้ากัมพูชา 15,806 ล้านบาท



แผนภูมิที่ 9 : การค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ปี 2544 - 2546

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัด



แผนภูมิที่ 10 : การค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ณ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ปี 2545 - 2546

ที่มา : ด้านศุลกากรอรัญประเทศ

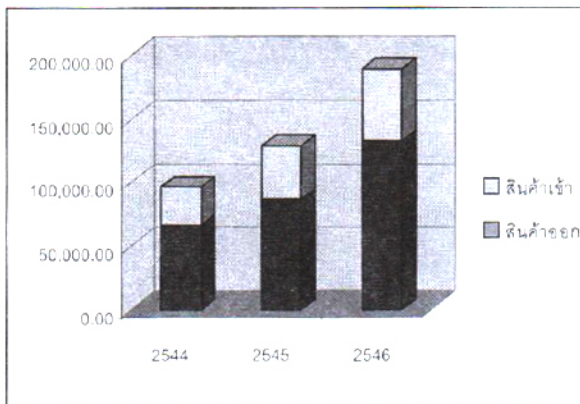
จังหวัดที่มีการค้าชายแดนกับกัมพูชาสูงสุด คือ จังหวัดสระแก้ว ณ อำเภออรัญประเทศ ปริมาณการค้าที่ผ่านด่านศุลกากรอรัญประเทศสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2545 -2546 มีมูลค่าการค้ารวม 9,604 และ 10,364.77 ล้านบาทตามลำดับ เฉพาะในปี 2546 มีมูลค่าสินค้าส่งออก 9,569 ล้าน

บาท และมูลค่าสินค้านำเข้า 794.93 ล้านบาท ซึ่งไทยได้ดุลการค้าสูงเกินกว่า 7,900 ล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ชิ้นส่วนครบสมบูรณ์รถจักรยานยนต์ และปูนซีเมนต์ ทั้งนี้เนื่องจาก กัมพูชามีการปรับปรุง และซ่อมแซมสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการก่อสร้างบริเวณ ตัวเมืองและแนวชายแดน ได้แก่ โรงแรมและบ่อนการพนัน ในขณะที่สินค้านำเข้าสำคัญคือ เศษเหล็ก รถเทรคเตอร์ หนึ่งโคหมักเกลือ

### 3.4 การค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย

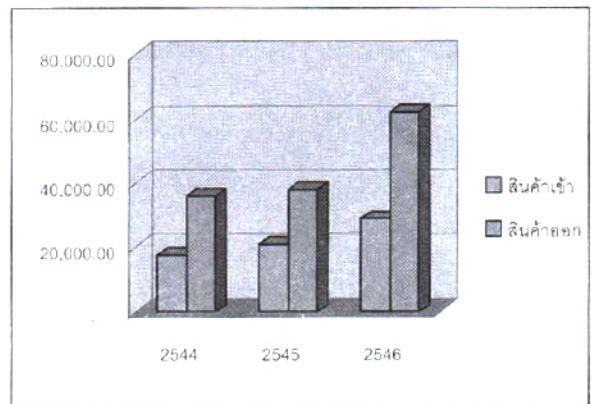
ประเทศไทยมีแนวพรมแดนทางใต้ติดต่อกับประเทศมาเลเซียทางตอนเหนือ 4 รัฐคือ จังหวัด สตูลกับรัฐเปอรลิส จังหวัดสงขลากับรัฐเคดาห์ จังหวัดยะลากับรัฐเปรัก และจังหวัดนราธิวาสกับ รัฐกลันตัน โดยทำการค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวร 7 จุด

ประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับมาเลเซียทั้งทางบกและทางน้ำ โดยทางบกมีการคมนาคม ติดต่อกันได้ทั้งรถยนต์และรถไฟ ทางน้ำมีท่าเรือที่สามารถเดินเรือติดต่อกันได้ทั้งฝั่งทะเลในอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ประกอบกับผลข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ที่ส่งเสริมการค้าระหว่าง กันภายในประเทศสมาชิกอาเซียน ทำให้มาเลเซียเป็นประเทศคู่ค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมระหว่างไทย และมาเลเซียสูงที่สุดและสูงเกินกว่าร้อยละ 70 เมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าการค้ารวมกับประเทศเพื่อน บ้านอื่น ๆ



แผนภูมิที่ 11 : การค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ปี 2544 - 2546

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัด



แผนภูมิที่ 12 : การค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ด้านศุลกากรสะเดา ปี 2544 - 2546

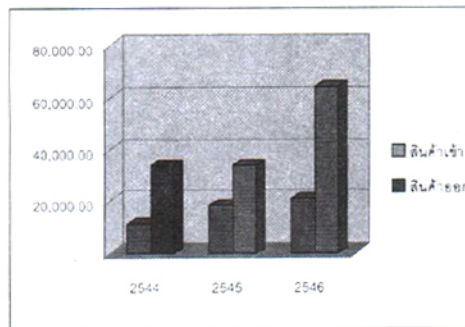
ที่มา : ด้านศุลกากรสะเดา

มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย ระหว่างปี 2544-2546 มีมูลค่าการค้าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คือ มีมูลค่า 96,316.7 ล้านบาท 129,103.8 ล้านบาท และ 189,418.5 ล้านบาท ตามลำดับ ในปี 2546 การค้าชายแดนไทยกับมาเลเซีย มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 54 มูลค่าการส่งออกจากไทยไปมาเลเซียสูงเกินกว่า 130,000 ล้านบาท ส่วนมูลค่าการนำเข้า 56,450.4 ล้านบาท ในขณะที่มูลค่าการค้ารวมไทยและมาเลเซีย ไทยเสียดุลการค้ากับมาเลเซีย แต่การค้าชายแดนไทยกลับได้ดุลมาเลเซียมาโดยตลอด



จังหวัดสงขลา เป็นจังหวัดที่มีการค้าชายแดนกับมาเลเซียสูงสุด โดยในปี 2546 มีมูลค่าสูงถึงร้อยละ 97 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทยมาเลเซียทั้งหมด โดยเฉพาะมูลค่าการค้าที่ผ่าน ณ ด้านศุลกากรสะเดา และด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา

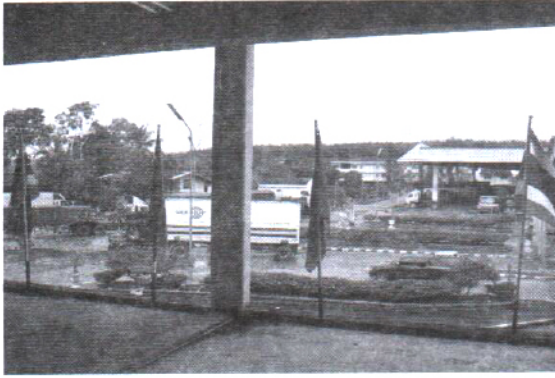
การค้าชายแดนไทยมาเลเซีย ณ ด้านศุลกากรสะเดา มีปริมาณการค้าในปีงบประมาณ 2544-2545 เกินกว่า 50,000 ล้านบาท ในปี 2546 มีมูลค่าการค้าผ่านด่านสูงถึง 90,944 ล้านบาท โดยเป็นสินค้าส่งออก 62,011 ล้านบาท และมูลค่าสินค้านำเข้า 28,933 ล้านบาท ซึ่งในปีเดียวกันนี้ไทยได้ดุลการค้าสูง 33,000 ล้านบาท การที่มีปริมาณสินค้าเข้าออก ณ ด้านนี้สูงทั้งนี้เพราะด้านศุลกากรสะเดานี้อยู่ห่างจากอำเภอหาดใหญ่ ประมาณ 50 กิโลเมตร มีสภาพเส้นทางคมนาคมเป็นถนนสี่ช่องทาง มีเส้นทางเชื่อมต่อกับถนนสายหลักของมาเลเซีย คือ เส้นทางภาคเหนือ-ภาคใต้ของประเทศมาเลเซียที่สามารถเชื่อมต่อไปยังสิงคโปร์ได้ สามารถส่งออกสินค้าทางเรือโดยใช้ท่าเรือปีนังได้สะดวก ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้การค้าชายแดน ณ ด้านสะเดานี้ มีปริมาณสูงเมื่อเปรียบเทียบกับด้านอื่น ๆ ที่เชื่อมต่อกับมาเลเซีย



แผนภูมิที่ 13 : การค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ณ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ ปี 2544 - 2546

ที่มา : ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์

การค้าชายแดนไทยมาเลเซีย ณ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศในปีงบประมาณ 2544-2545 เกินกว่า 45,000 -52,000 ล้านบาท มีปริมาณสูงลำดับ 2 รองจากด้านศุลกากรสะเดา ในปี 2546 มีมูลค่าการค้าผ่านด่านสูงขึ้นถึง 84,838 ล้านบาท โดยเป็นสินค้าส่งออก 63,965 ล้านบาท และมูลค่าสินค้านำเข้า 20,873 ล้านบาท ซึ่งในปีเดียวกันนี้ไทยได้ดุลการค้าสูง 43,000 ล้านบาท ลักษณะที่สำคัญประการหนึ่งของด้านศุลกากรปาดังเบซาร์คือเป็นด้านศุลกากรทางบกที่ขนส่งสินค้าทั้งทางถนนและทางรถไฟ ซึ่งโดยมากเป็นการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และด้านศุลกากรที่เป็นด่านร่วมทางรถไฟซึ่งตั้งอยู่ในมาเลเซีย ตำบลปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส มาเลเซีย การขนส่งสินค้าทางรถไฟนี้จะเป็นการขนส่งสินค้าโดยระบบตู้สินค้าจากกัวลาลัมเปอร์ ถึงกรุงเทพฯ (ด้านศุลกากรรถไฟและ ICD ลาดกระบัง)



รูปที่ 9 : ด้านศุลกากรสะเดา



รูปที่ 10: ลานจอดรถตู้สินค้าด่านปางดงเบซาร์

## 4. ปัญหาของการค้าชายแดน

### 4.1 ปัญหาการค้าชายแดนไทย - ลาว

แม้ว่าเศรษฐกิจของลาวจะยังไม่ดีนักแต่นับเป็นประเทศที่ไม่มีปัญหาด้านการเมือง การค้าชายแดนจึงได้รับผลกระทบด้านการรักษาความมั่นคงของประเทศน้อยมาก ปัญหาการค้าชายแดนไทย - ลาว ที่สำคัญมีดังนี้

1. ระบบการค้าระหว่างประเทศของลาวยังไม่เป็นสากลและไม่มีความแน่นอน มีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎ ระเบียบบ่อยครั้ง นอกจากนี้รัฐบาลยังให้แต่ละแขวงกำหนดนโยบายและกฎระเบียบด้านการค้าชายแดนเอง จึงทำให้มีความแตกต่างกัน ก่อให้เกิดความสับสนในทางปฏิบัติ

2. การลักลอบสินค้าตามแนวชายแดน ทั้งนี้เนื่องจากไทยและลาวมีแนวพรมแดนกว่า 1,700 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแนวพรมแดนตามแม่น้ำโขง ประกอบกับอัตราค่าสิ่งของด้านศุลกากรไม่เพียงพอ จึงทำให้มีการลักลอบขนสินค้าอยู่บ่อยครั้ง อย่างไรก็ตามเป็นการลักลอบขนสินค้าอุปโภคและบริโภคของประชาชนที่อาศัยอยู่แนวชายแดน

### 4.2 ปัญหาการค้าชายแดนไทย - เมียนมาร์

ประเทศเมียนมาร์นอกจากจะมีปัญหาด้านเศรษฐกิจ กล่าวคือ ประชาชนมีชีวิตความเป็นอยู่ยากจนแล้ว ยังเป็นประเทศที่มีปัญหาด้านการเมืองในประเทศสูงทั้งกับชาวเมียนมาร์เอง และชนกลุ่มน้อยตามรัฐต่าง ๆ ปัญหาการค้าชายแดนที่สำคัญ ได้แก่

1. ปัญหาที่เกิดจากความไม่สงบบริเวณชายแดนไทย - เมียนมาร์ ทำให้มีการปิดด่านพรมแดนอยู่บ่อยครั้ง ส่งผลให้การค้าชายแดนหยุดชะงักเป็นช่วง ๆ

2. การห้ามนำเขาสินค้าอุปโภคบริโภคบางรายการโดยให้เหตุผลว่าเป็นยุทธปัจจัย เช่น ผงชูรส น้ำอัดลม หมากฝรั่ง ขนมปังกรอบ อาหารกระป๋อง เป็นต้น ทำให้ไม่สามารถส่งออกตามด่านศุลกากรได้ตามปกติ และต้องส่งออกตามจุดผ่อนปรนแทน
3. ธนาคารพาณิชย์ผูกขาดโดยรัฐบาลพม่า และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราไม่มีเสถียรภาพ
4. รัฐบาลพม่าปรับเปลี่ยนกฎระเบียบที่มีผลกระทบต่อการค้าและการลงทุนบ่อยครั้ง ทำให้ขาดความชัดเจนและมีปัญหาในทางปฏิบัติ
5. ปัญหาการเก็บเงินรายทางจำนวนมากจากรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าทำให้สินค้ามีต้นทุนสูงขึ้น
6. ปัญหาการลักลอบหนีภาษี กล่าวคือ ด้วยสภาพภูมิประเทศของจังหวัดเชียงราย ที่มีแม่น้ำสายซึ่งเป็นแม่น้ำที่แคบเป็นเส้นกันพรมแดน และบางช่วงเป็นภูเขาป่าทึบ ทำให้สะดวกต่อการลักลอบนำสินค้าหนีภาษี นอกจากนี้กำลังเจ้าหน้าที่ในการติดตามยังมีไม่เพียงพอ

#### 4.3 ปัญหาการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา

กัมพูชาเป็นอีกประเทศหนึ่งซึ่งประชาชนมีความเป็นอยู่ยากจน เนื่องจากอยู่ในสภาวะสงครามกลางเมืองเป็นเวลายาวนาน นอกจากนี้ยังขาดความไม่แน่นอนด้านนโยบายการเมืองทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ปัญหาอุปสรรคต่อการค้าชายแดนที่สำคัญ ได้แก่

1. ขาดระบบจัดเก็บภาษีที่แน่นอนและได้มาตรฐานเป็นระบบสากล จัดเก็บภาษีซ้ำซ้อน ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าสูงขึ้น
2. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าของกัมพูชาเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง และบางพื้นที่มีการกำหนดกฎระเบียบเป็นของตนเอง โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่เป็นเมืองการค้าชายแดน ทำให้ขาดความชัดเจนและเป็นอุปสรรคในการดำเนินการของผู้ประกอบการค้า
3. ขาดพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้าที่ชายแดนไทย ณ ด่านศุลกากรอรัญประเทศซึ่งเป็นด่านที่มีการค้าชายกับกัมพูชาสูงที่สุด ทำให้การจราจรติดขัดบริเวณชายแดน เนื่องจากรถบรรทุกต้องจอดรอเพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้าเป็นจำนวนมาก และสะพานข้ามคลองลี้มีขนาดเล็กไม่สามารถรองรับปริมาณจราจร ซึ่งมีทั้งรถบรรทุก รถเข็น และคนเดินสัญจร ทำให้การจราจรติดขัด ได้มีการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า โดย ในช่วงก่อน 10.00 น. ให้รถจากกัมพูชาเข้ามายังประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถเข็นและรถบรรทุกตกค้างบริเวณปอยเปต ส่วนรถจากชายแดนไทยให้ไปส่งสินค้าในกัมพูชาหลัง 10.00 น.
4. การเปิดบ่อนการพนันตามชายแดนปอยเปตทำให้มีประชาชนเข้าออกเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดปัญหาความแออัดบริเวณด่านพรมแดน ซึ่งประสบปัญหานี้อยู่แล้ว รัฐบาลได้พยายามแก้ปัญหาโดยกำหนดให้ประชาชนเข้า-ออกประเทศที่อรัญประเทศต้องใช้หนังสือเดินทางแทนบัตรผ่านแดน

นอกจากนี้ปัญหาการพนันยังนำมาซึ่งปัญหาอาชญากรรม และยาเสพติด และปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดน ทำให้ต้องใช้อำนาจทหารในการตรวจสอบสินค้าที่จะส่งออกและนำเข้าได้ในกรณีที่เกิดเหตุสงสัยต่อสินค้า ทำให้เกิดความไม่สะดวกของผู้ประกอบการค้าชายแดน

#### 4.4 ปัญหาการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย

มาเลเซียเป็นประเทศเพื่อนบ้านประเทศเดียวที่มีระบบเศรษฐกิจและการเมืองใกล้เคียงกับประเทศไทย ปัญหาการลักลอบเข้าเมืองและการลักลอบสินค้าน้อยมาก ปัญหาการค้าชายแดนส่วนใหญ่เกิดจากการกีดกันทางการค้าและการสงวนอาชีพให้กับคนในประเทศ ซึ่งได้แก่

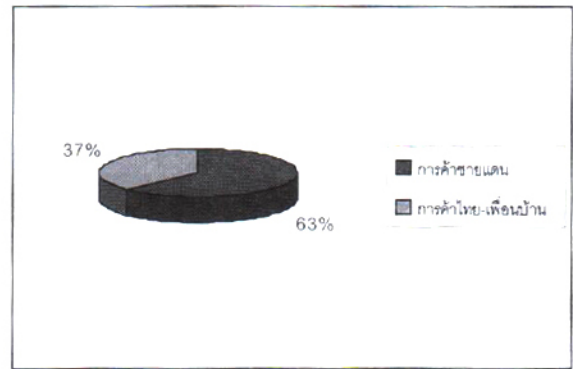
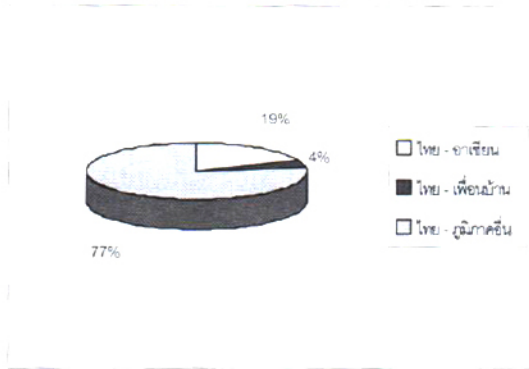
1. ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านแดนไทยมาเลเซียและสิงคโปร์ โดยจำกัดสินค้าอยู่ในประเภทเน่าเสียง่าย (perishable goods) และยินยอมให้ประเทศไทยขนส่งผ่านได้เพียง 30,000 ตันต่อปี โดยไม่ต้องเสียภาษี หากขนส่งเกินกว่านี้ต้องเสียภาษีตามปกติ การขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังสิงคโปร์จะต้องปิดหีบห่อที่ด่านศุลกากรภูเก็ต ภูเก็ต ฮิตัม ของมาเลเซีย และปิดหีบห่อที่ด่านศุลกากร Woodland ของสิงคโปร์ นอกจากนี้มาเลเซียยังกำหนดให้ใช้เส้นทางถนนสาย 2 และผ่านจุดตรวจ 5 จุด ได้แก่ Changloon, N Tebai, Tapale, Ayer Hitam และ Johor Bahru

2. ปัญหารถบรรทุก 2 ทะเบียน เกิดจากการที่มาเลเซียไม่ยอมให้รถบรรทุกสินค้าของไทยเข้าไปส่งสินค้าในมาเลเซีย ทั้งนี้เพื่อเป็นการสงวนอาชีพให้กับชาวมาเลเซีย ทำให้รถบรรทุกของทั้ง 2 ประเทศส่งสินค้าที่ด่านพรมแดน ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง จึงมีรถบรรทุกส่วนหนึ่งจอดทะเบียนทั้ง 2 ประเทศ คือทั้งทะเบียนรถไทยและรถมาเลเซีย ทำให้เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น

3. มาตรการกีดกันทางการค้า ส่งผลกระทบต่อสินค้าไทยที่ส่งออกไปยังมาเลเซียจำนวน 38 รายการ เช่น ข้าว มาเลเซียกำหนดให้องค์การข้าวแห่งชาติ Bumag เป็นผู้นำเข้าข้าวทั้งในรูปแบบรัฐต่อรัฐ และจากเอกชนในต่างประเทศเป็นการผูกขาด ส่งผลให้ราคาข้าวในประเทศมาเลเซียสูง ก่อให้เกิดการลักลอบการนำเข้าข้าวบริเวณชายแดน

#### 5. บทสรุป

เมื่อเปรียบเทียบการค้าชายแดนกับการค้าระหว่างประเทศของไทยแล้วดูจะมีความสำคัญน้อยมาก กล่าวคือคิดเป็นร้อยละ 4 ของปริมาณการค้าทั้งหมด แต่มีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากการค้าชายแดนมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 65 ของการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้การค้าชายแดนยังมีความสำคัญกับเศรษฐกิจของจังหวัดต่าง ๆ ที่อยู่ตามแนวชายแดน และยิ่งไปกว่านั้นมีความสำคัญต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน ดังจะเห็นได้จากสินค้าส่งออกที่สำคัญไปยังประเทศเพื่อนบ้านส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค



แผนภูมิที่ 14 : สัดส่วนการค้าระหว่างประเทศ  
ที่มา : กมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

แผนภูมิที่ 15 : สัดส่วนการค้าไทยกับเพื่อนบ้านและการค้าชายแดน  
ที่มา : กมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านของไทยแต่ละประเทศมีระบบเศรษฐกิจสังคม การเมืองการปกครองที่แตกต่างกัน จึงทำให้ปัญหาการค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านแต่ละประเทศแตกต่างกันไป ดังนั้นการที่จะเข้าใจปัญหาและนำไปสู่การพัฒนาการค้าชายแดนมีพื้นฐานมาจากการเข้าใจระบบเศรษฐกิจสังคม การเมืองการปกครองของประเทศนั้น ๆ

## 6. กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้รวบรวมข้อมูลส่วนใหญ่จากโครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นโครงการที่สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้รับมอบหมายจากกรมการขนส่งทางบกให้ทำการศึกษา

ผู้เขียนขอถือโอกาสนี้ขอบคุณหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งราชการและเอกชนที่ให้ความร่วมมือด้านข้อมูล สถิติ ตลอดจนข้อเสนอแนะซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและบทความนี้ ได้แก่ ด้านศุลกากรหนองคาย อรัญประเทศ แม่สาย แม่สอด สะเดา และปาดังเบซาร์ หอการค้าจังหวัดหนองคาย สระแก้ว เชียงราย และสงขลา

## 7. รายการอ้างอิง

วัชรินทร์ ยงศิริ, บรรณธิการ. การค้าชายแดนไทยกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง, กรุงเทพมหานคร : สถาบันเอเชีย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

สุมาลี สุขदानนท์และคณะ. รายงานวิจัย เรื่อง การค้าและการขนส่งต่อเนื่องในสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ, กรุงเทพมหานคร : สถาบันพณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

----- . รายงานวิจัย เรื่อง วิเคราะห์ผลกระทบ

วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีต่อการค้าและ

การขนส่งในสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ : กรณีไทย - มาเลเซีย, กรุงเทพมหานคร : สถาบันพณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

อิทธิพล ปานงามและคณะ. รายงานวิจัย เรื่อง ระบบแผนการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน, กรุงเทพมหานคร : สถาบันพณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

กฤษฎา ทองธรรมชาติ นายด่านศุลกากรแม่สอด. สัมภาษณ์ 16 กรกฎาคม 2547.

ชวลิต กะลัมพะเหติ, ร้อยเอก. กรรมการหอการค้าจังหวัดสงขลา. สัมภาษณ์ 9 มิถุนายน 2547.

ชูชัย อุดมโรจน์. นายด่านศุลกากรแม่สาย. สัมภาษณ์ 14 กรกฎาคม 2547.

ประเสริฐ โสทธิพัฒน์พงศ์. รองประธานหอการค้าจังหวัดสระแก้ว. สัมภาษณ์ 23 มิถุนายน 2547.

ยุพยงค์ บุญอำนวยกิจ. หัวหน้าผ่านพิธีการด่านศุลกากรสะเดา. สัมภาษณ์ 23 กรกฎาคม 2547.

วรรัตน์ ทัศนเสถียร. ผู้ช่วยนายด่านศุลกากรป่าดงเบขาร์. สัมภาษณ์ 23 กรกฎาคม 2547.

วิโรจน์ สุดาทอง. กรรมการรองเลขาธิการหอการค้าจังหวัดหนองคาย. สัมภาษณ์ 9 มิถุนายน 2547.

สท้าน ศิริปฐมย์. นายด่านศุลกากรหนองคาย. สัมภาษณ์ 9 มิถุนายน 2547.

สุชาติ ตริรัตน์วัฒนา. ประธานหอการค้าจังหวัดตาก. สัมภาษณ์ 16 กรกฎาคม 2547.

เสริมชัย กิตติรัตนไพบูลย์. ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย. สัมภาษณ์ 14 กรกฎาคม 2547.