

บทที่ 1 บทนำ

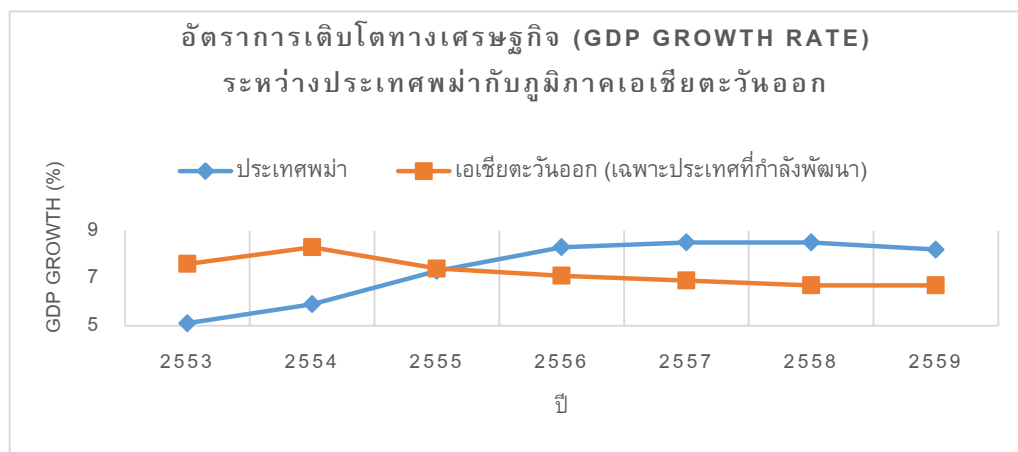
1.1 ที่มาและความสำคัญของการศึกษา

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

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

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

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



รูปที่ 1.1 แผนภูมิเปรียบเทียบอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศพม่ากับภูมิภาคเอเชียตะวันออก

ที่มา: World Bank.

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

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

หน่วย: บาท

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

ที่มา: สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร ประมวลผลข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย.

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

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

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

หน่วย:บาท

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

ที่มา: ประมวลผลจากข้อมูลของสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กรมศุลกากร โดยคณะผู้วิจัย.

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

ดังนั้นการศึกษาวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพของช่องทางการค้าการขนส่งตามแนวชายแดนไทย-พม่า รวมถึงนำเสนอแนวทางในการพัฒนาศักยภาพของช่องทางการค้าการขนส่งตามแนวชายแดนไทย-พม่า

1.2 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้ทำการศึกษาช่องทางการค้าตลอดแนวชายแดนไทย-พม่าตั้งแต่ภาคเหนือจนถึงภาคใต้ ที่เป็นจุดผ่านแดนที่มีการเปิดอย่างเป็นทางการ ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร และจุดผ่อนปรน โดยสถิติการค้าชายแดนที่นำมาวิเคราะห์จะใช้เฉพาะการส่งออกจากประเทศไทยผ่าน

ชายแดนไปยังประเทศพม่าเท่านั้น เนื่องจากมูลค่าการค้าชายแดนไทย-พม่าร้อยละ 95 เป็นการส่งออก

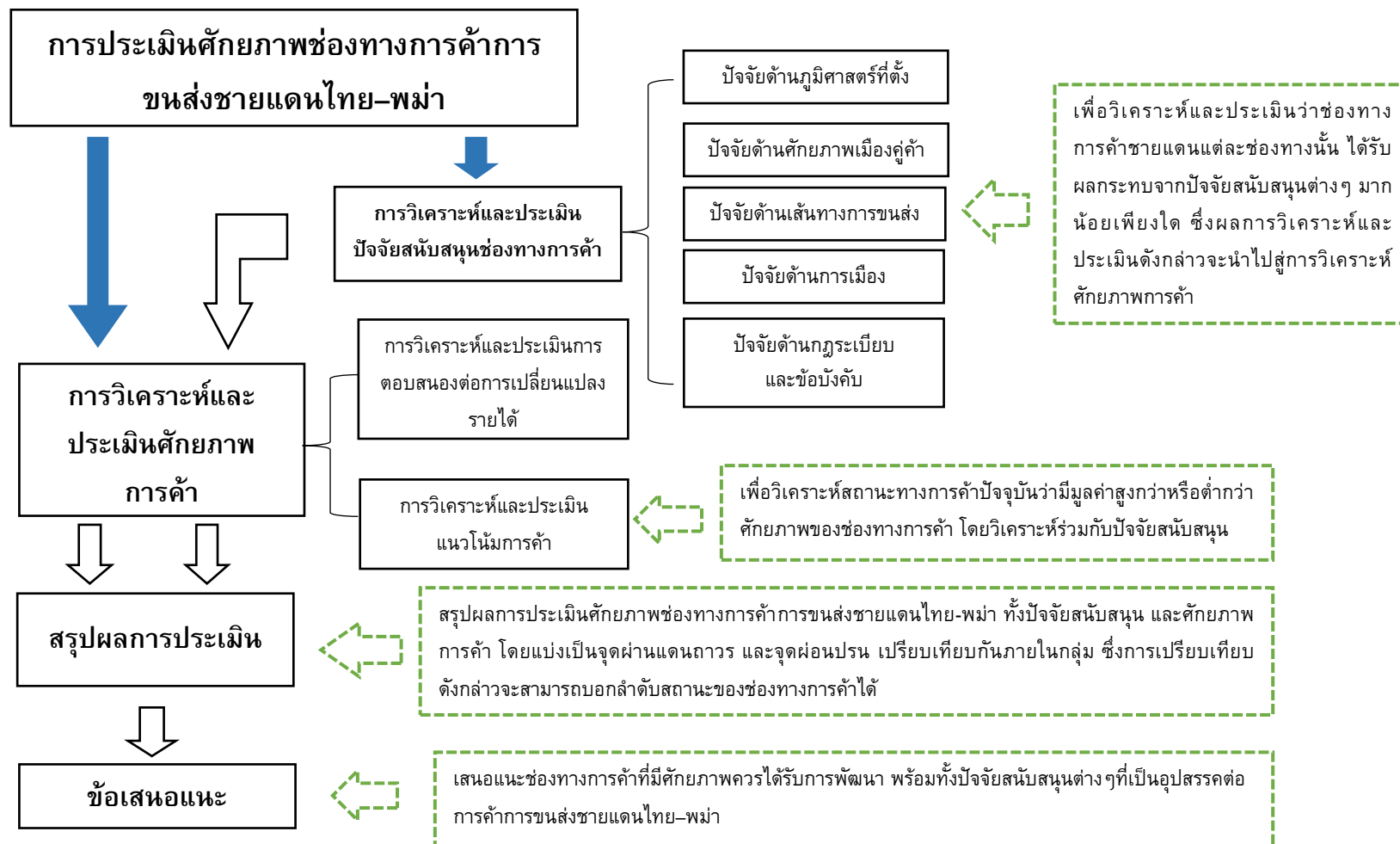
1.3 กรอบการวิเคราะห์

การศึกษาการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (รูป 1.2)

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

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

ผลการประเมินทั้ง 2 ส่วนนำมาจัดกลุ่มโดยแบ่งตามประเภทของช่องทางการค้า ได้แก่ ช่องทางการค้าประเภทจุดผ่านแดนถาวร และช่องทางการค้าประเภทจุดผ่อนปรน แล้วจึงเปรียบเทียบกันภายในกลุ่ม ช่องทางการค้าใดมีผลการประเมินทั้ง 2 ส่วนอยู่ในระดับเกณฑ์ที่เหมาะสม จะได้รับการเสนอแนะเพื่อพัฒนาต่อไป



รูปที่ 1.2 แผนภาพแสดงกรอบการศึกษาการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการ

1.4 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

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

1.5 นิยามศัพท์

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

“การประเมินภาวะหรือคุณสมบัติ ได้แก่ สภาพแวดล้อมหรือปัจจัยต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการค้า การขนส่ง ที่ช่องทางการค้าการขนส่งนั้นมีอยู่ซึ่งยังไม่ปรากฏขึ้นในปัจจุบัน แต่สามารถพัฒนาให้เกิดขึ้นได้ในอนาคต”