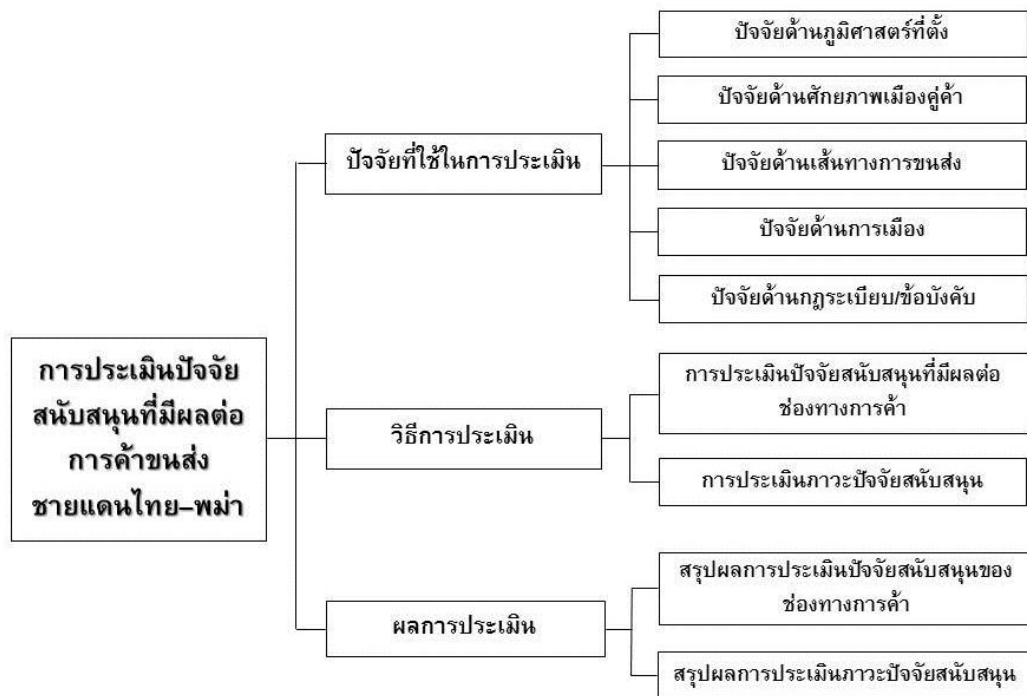


บทที่ 3 ปัจจัยสนับสนุนที่ผลต่อการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า

แม้ว่าอุปสงค์ในการบริโภคจะเป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดการค้าขาย แต่มูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นนั้นจะมีมูลค่ามากหรือน้อย ไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านอุปสงค์เพียงอย่างเดียว แต่ยังมีปัจจัยอื่นเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งปัจจัยเหล่านั้นทำหน้าที่สนับสนุนให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการค้า ช่องทางการค้าใดมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อการค้า เช่น มีทำเลที่ตั้งดี มีเมืองคู่ค้าที่มีอำนาจซื้อสูง หรือ มีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สะดวก ย่อมผลักดันให้มีมูลค่าการค้าสูงตามไปด้วย การประเมินปัจจัยสนับสนุนจึงเป็นการประเมินปัจจัยภายนอกต่างๆ ที่ส่งผลกระทบกับการค้าการขนส่งชายแดน จากรูป 3.1 การประเมินปัจจัยสนับสนุนประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่ ปัจจัยที่ใช้ในการประเมิน วิธีการประเมิน และผลการประเมิน ซึ่งรายละเอียดแต่ละส่วนมีดังต่อไปนี้



รูปที่ 3.1 แผนภาพแสดงขั้นตอนการประเมินปัจจัยสนับสนุนต่อช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

3.1 ปัจจัยที่ใช้ในการประเมิน

ปัจจัยสนับสนุนที่นำมาใช้ในการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

3.1.1 ปัจจัยสนับสนุนทางตรง

ปัจจัยสนับสนุนทางตรงเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุปสงค์และต้นทุนของสินค้า ซึ่งมีความสำคัญต่อมูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นของช่องทางการค้า กล่าวคือ ช่องทางการค้าใดมีปัจจัยที่ทำให้อุปสงค์ในการนำเข้าสินค้าจากไทยมาก หรือมีต้นทุนในการขนส่งสินค้าต่ำ ผู้ประกอบการย่อม

เลือกช่องทางการค้านั้นในการขนส่งสินค้าหรือติดต่อค้าขาย ปัจจัยสนับสนุนทางตรงที่ใช้ในการประเมิน ประกอบด้วย 3 ปัจจัย ดังนี้

- **ปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้า**

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

- **ปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง**

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

- **ปัจจัยด้านเส้นทางขนส่ง**

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

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

ต้นทุนในการขนส่งสินค้าสูงย่อมส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่นิยมขนส่งสินค้าผ่านช่องทางนั้น และนำไปสู่ปริมาณการค้าการขนส่งน้อยตามไปด้วย

3.1.2 ปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม

ปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม เป็นปัจจัยที่ไม่เกี่ยวข้องกับการอุปสงค์ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และต้นทุนค่าขนส่งสินค้าโดยตรง แต่มีผลต่อกระบวนการหรือพิธีการในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า การเข้า-ออกของบุคคล หรือยานพาหนะ ช่องทางการค้าใดที่มีปัจจัยสนับสนุนทางอ้อมดี ย่อมเอื้ออำนวยให้การการค้าการขนส่งเป็นไปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยปัจจัยสนับสนุนทางอ้อมที่นำมาใช้ในการประเมิน ประกอบด้วยปัจจัยดังต่อไปนี้

- ปัจจัยด้านการเมือง

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

- กฎระเบียบและข้อบังคับ

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

3.2 วิธีการประเมิน

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

จริงที่เกิดขึ้นได้ ซึ่งผลการวิเคราะห์ที่ออกมาจะสามารถบอกลำดับความสำคัญของปัจจัยต่อช่องทางการค้าแต่ละช่องทางได้ โดยหลักเกณฑ์การให้คะแนนต่างๆ สามารถดูรายละเอียดได้ในภาคผนวก 5 การประเมินปัจจัยสนับสนุนจำแนกแยกออกเป็น 2 ระดับ ดังนี้

- การประเมินปัจจัยสนับสนุนที่มีผลต่อช่องทางการค้า (X)

การประเมินปัจจัยสนับสนุนที่มีผลต่อช่องทางการค้า (X) เป็นการประเมินในระดับช่องทางการค้า มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินว่าช่องทางการค้าแต่ละช่องทางนั้นมีภาพรวมปัจจัยสนับสนุนเป็นอย่างไร ซึ่งผลการประเมินที่ได้สามารถบอกลำดับของช่องทางการค้าแต่ละช่องทางได้ว่ามีปัจจัยสนับสนุนอยู่ในเกณฑ์ใด การประเมินเริ่มจากการให้คะแนนในแต่ละปัจจัยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด หลังจากนั้นจึงนำคะแนนที่ได้มาทำการเฉลี่ยแบบถ่วงน้ำหนักเพื่อหาค่ากลางของข้อมูลโดยใช้สูตร

$$\bar{X}_i = \frac{w_1 I_1 + w_2 I_2 + w_3 I_3 \dots w_i I_i}{w_1 + w_2 + w_3 \dots + w_i}$$

$\bar{X}_i$ คือ คะแนนเฉลี่ยของช่องทางการค้าที่ i

w_i คือ ค่าถ่วงน้ำหนักประเด็นที่ i

I_i คือ ปัจจัยสนับสนุนที่ i

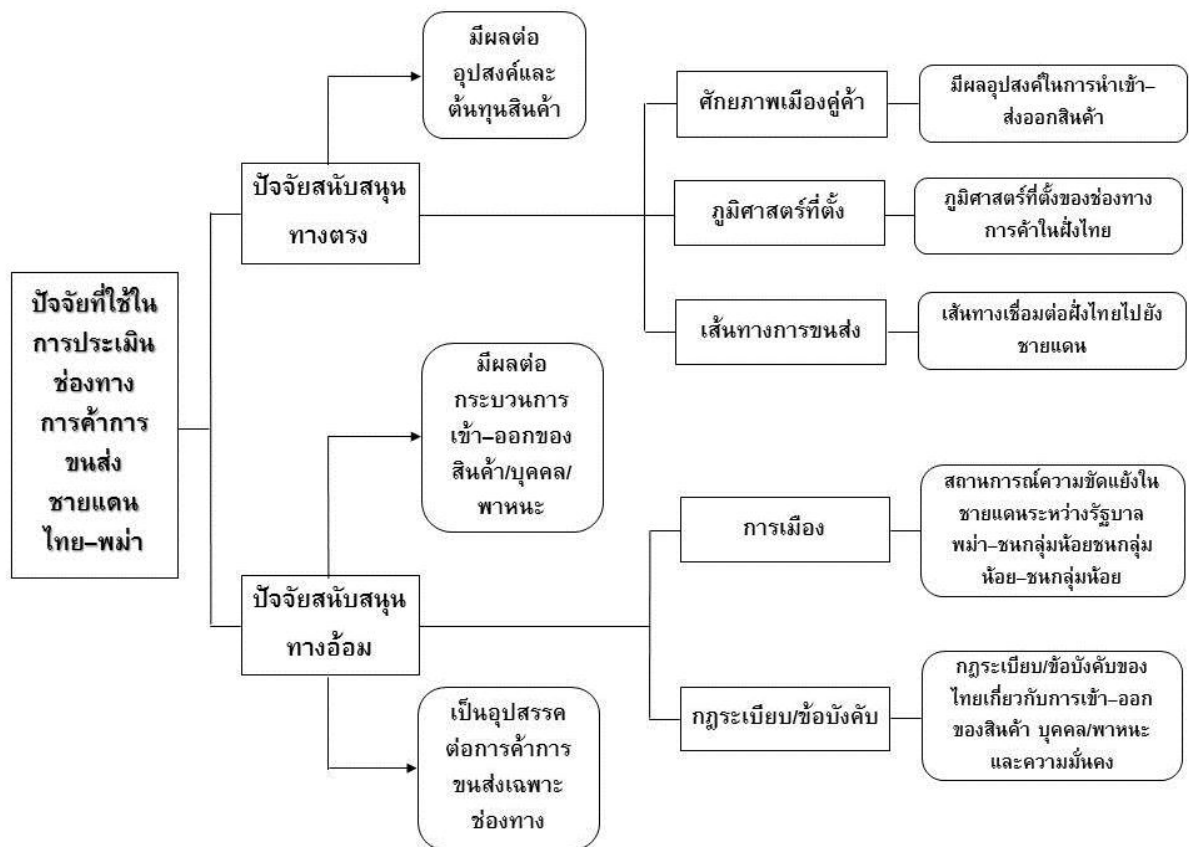
เหตุผลที่ต้องมีการถ่วงน้ำหนักความสำคัญแต่ละปัจจัย เนื่องจากช่องทางการค้าแต่ละช่องทางได้รับผลกระทบจากปัจจัยสนับสนุนไม่เหมือนกัน ดังนั้นการคิดคะแนนเฉลี่ยของช่องทางการค้า ($\bar{X}$) จึงต้องมีการถ่วงน้ำหนักตามระดับความหนักเบาของผลกระทบตามสภาพการค้าที่เกิดขึ้นจริง ค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยสนับสนุนดังตารางที่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

ตารางที่ 3.1 รายละเอียดค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยสนับสนุน

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

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

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



รูปที่ 3.2 แผนภาพแสดงองค์ประกอบปัจจัยที่ใช้ในการประเมินช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย-พม่า

เมื่อได้ค่าคะแนนเฉลี่ยของช่องทางการค้า ($\bar{X}$) แต่ละช่องทางการค้าแล้ว จะนำค่าดังกล่าวมาเทียบกับผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนตามช่วงคะแนนดังนี้

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

ผลการประเมินที่ได้หาคะแนนที่เข้าใกล้ 1 หมายความว่าช่องทางการค้านั้นมีปัจจัยสนับสนุนที่แย่มาก หรืออาจกล่าวได้ว่าสภาพแวดล้อมในการค้าขาย ณ ช่องทางการค้านั้นไม่ส่งเสริมให้มีการค้าขายเกิดขึ้น แต่ในทางกลับกันหากคะแนนยิ่งเข้าใกล้ 10 แสดงว่าช่องทางการค้านั้นมีปัจจัยสนับสนุนที่เอื้อต่อการค้าขาย ให้สามารถทำการค้าขายได้โดยสะดวก

- การประเมินภาวะปัจจัยสนับสนุน (Y)

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

$Y < 2$ แสดงว่าปัจจัยสนับสนุนนั้นมีผลต่อช่องทางการค้า “แย่มาก/ต้องปรับปรุงมาก”

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

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

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

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

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

ตัวอย่างการประเมินปัจจัยสนับสนุน

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

ตารางที่ 3.2 ตัวอย่างตารางที่ใช้ในการปัจจัยสนับสนุน

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

3.3 ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุน

เมื่อนำข้อมูลที่รวบรวมได้จากภาคสนามและการประมวลผลข้อมูลทุติยภูมิมาประเมินด้วยหลักเกณฑ์ที่กำหนดจะได้ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้าทั้ง 2 ระดับ ดังนี้

3.3.1 ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนที่มีต่อช่องทางการค้า

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

- จุดผ่านแดนถาวร

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

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

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

ขณะเดียวกันเมื่อพิจารณาปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม พบว่า จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยกลับมีคะแนนต่ำสุด เป็นเพราะมีปัญหาด้านปัจจัยการเมือง เนื่องจากพื้นที่ในรัฐกะเหรี่ยงส่วนใหญ่อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ ซึ่งมักมีการปะทะกันทั้งระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์กับรัฐพม่า และปะทะกันเองระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์อยู่บ่อยครั้ง ซึ่งถือว่าไม่ค่อยมีความสงบทางด้านการเมือง คะแนนในปัจจัยนี้จึงต่ำกว่าจุดผ่านแดนถาวรอื่น ๆ

● จุดผ่อนปรน

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

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

² สัมภาษณ์ ประทีป พงษ์วิทยพานุ, อดีตประธานหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี, 23 กันยายน 2557.

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

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

3.3.2 ผลการประเมินภาวะปัจจัยสนับสนุน

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

● ปัจจัยสนับสนุนทางตรง

ปัจจัยสนับสนุนทางตรงของจุดผ่านแดนถาวรส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่ดี ถึง ดีมาก ส่วนจุดผ่อนปรนมีปัจจัยสนับสนุนส่วนส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่แย่ ได้แก่ ปัจจัยด้านเส้นทางขนส่ง และระดับแย่มาก ได้แก่ ปัจจัยด้านเมืองคู่ค้า และภูมิศาสตร์ที่ตั้ง รายละเอียดมีดังนี้

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

- ศักยภาพเมืองคู่ค้า

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



รูปที่ 3.3 ตัวอย่างเมืองคู่ค้าของจุดผ่านแดนไทย-พม่า

(ซ้าย) หมู่บ้านริมทางที่มุ่งสู่เมืองทวาย คู่ค้าหลักของจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน

(ขวา) หมู่บ้านริมฝั่งแม่น้ำสาละวิน คู่ค้าของจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบ

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 7 พฤศจิกายน 2557 และ 3 กันยายน 2557.

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

- ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง

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

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



รูปที่ 3.4 ตัวอย่างเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรน (ซ้าย) เส้นทางขนส่งไปยังจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหิน (ขวา) เส้นทางขนส่งไปยังจุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย

ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 2 กันยายน 2557 และ 7 สิงหาคม 2558 .

- เส้นทางทางการขนส่ง

จุดผ่านแดนถาวรมีคะแนน $Y=9.00$ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเส้นทางขนส่งส่วนใหญ่อยู่ในระดับ “ดีมาก” เพราะเส้นทางเข้าสู่ช่องทางการค้าส่วนใหญ่เป็นทางหลวงแผ่นดิน เช่น จุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย เป็นจุดสิ้นสุดของทางหลวงหมายเลข 1 ส่วนจุดผ่อนปรนการค้า มีคะแนน $Y=3.00$ ซึ่งอยู่ในระดับที่ “แย่” เพราะเส้นทางส่วนใหญ่นั้นเป็นเส้นทางท้องถิ่นหรือทางหลวงชนบทที่ใช้สำหรับการสัญจรของคนในพื้นที่ บางเส้นทางยังเป็นถนนลูกรัง หรือบางเส้นทางมีความชำรุดไม่ได้รับการบำรุงรักษา ดังนั้นจึงไม่สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหินและจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นที่เส้นทางคมนาคมเป็นถนนลูกรัง การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างยากลำบากมาก ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องจากตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติซึ่งไม่สามารถก่อสร้างถนนได้ ขณะเดียวกันบางช่องทาง ได้แก่ จุดผ่อนปรนท่าบ้านสาย

ลมจอย เส้นทางขนส่งเป็นเพียงทางเดินเท้าซึ่งรถทุกประเภทไม่สามารถเข้าถึงได้ การขนส่งสินค้าใช้แรงงานคนแบกหามเป็นหลัก

● ปัจจัยสนับสนุนทางอ้อม

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

- การเมือง

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

นอกจากนี้ปัญหาทางด้านการเมืองในบางชายแดนยังนำไปสู่การปิดช่องทางการค้าเป็นระยะเวลายาวโดยให้เหตุผลว่าเพื่อความมั่นคงอยู่บ่อยครั้ง ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอก และจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่ง สาเหตุเกิดจากรัฐพม่าปราบปรามกลุ่มชาติพันธุ์ไทใหญ่อย่างรุนแรง ส่งผลให้ตั้งแต่ พ.ศ.2545 ฝ่ายไทยต้องระงับการเข้า-ออก อยู่หลายครั้งโดยเฉพาะจุดผ่อนปรนก๊วผาวอก จนใน พ.ศ.2550 ฝ่ายไทยได้ประกาศเปิดจุดผ่อนปรนก๊วผาวอกอีกครั้งอย่างเป็นทางการ แต่ฝ่ายพม่ายังไม่ยอมเปิด จึงเป็นผลให้ปัจจุบันไม่สามารถนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านจุดผ่านแดนนี้ได้ สำหรับจุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่งได้ระงับการเข้า-ออกมาตั้งแต่ พ.ศ. 2545 จนถึงปัจจุบัน ส่วนจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ทางฝั่งพม่ายังคงปิดช่องทางการเข้า - ออกอยู่ เนื่องจากไม่พอใจเจ้าหน้าที่ของไทยที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ภายในพม่าโดยไม่ได้ตั้งใจ

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

โดยปิดจุดผ่านแดนตั้งแต่ พ.ศ. 2550 จนถึงปัจจุบัน แต่ยังอนุโลมอนุญาตให้มีการนำเข้า–ส่งออกสินค้าได้บางเวลา⁵



รูปที่ 3.5 สภาพปัจจุบันของจุดผ่านแดนในจังหวัดเชียงใหม่
(ซ้าย) จุดผ่อนปรนช่องทางกัววอก (ขวา) จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแต่งซึ่งปิดและทิ้งร้าง
ที่มา : เก็บข้อมูลภาคสนาม 18 พฤษภาคม 2554.

- กฎระเบียบและข้อบังคับ

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

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

⁵ สัมภาษณ์ ปัญญา วุฒิประจักษ์, รองประธานหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี, 24 กันยายน 2557.

ตารางที่ 3.3 ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

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

ตารางที่ 3.3 ผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

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

หมายเหตุ * จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาวอกและช่องทางหลักแต่งข้อมูลที่น่ามาพิจารณาเมืองคู่ค้าเป็นข้อมูลก่อนที่จะมีการระงับการนำเข้า-ส่งออก

3.4 สรุป

การประเมินปัจจัยสนับสนุนช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า เป็นการประเมินเพื่อวัดปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการค้าการขนส่งชายแดน ผลการศึกษาพบว่าช่องทางการค้าที่เป็นจุดผ่านแดนถาวรทั้งหมดมีปัจจัยสนับสนุนโดยรวมอยู่ในระดับที่ดีมาก โดยจุดผ่านแดนถาวรที่มีปัจจัยสนับสนุนดีที่สุด ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรระนอง รองลงมา คือ จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย และจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสาย ตามลำดับ ส่วนจุดผ่อนปรนโดยรวมมีปัจจัยสนับสนุนทั้งหมดอยู่ในระดับที่ ปานกลาง โดยจุดผ่อนปรนที่มีปัจจัยสนับสนุนดีที่สุด ได้แก่ จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ ตามด้วยจุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาวอก และจุดผ่อนปรนด่านสิงขร

สำหรับการประเมินภาวะปัจจัยสนับสนุนพบว่า จุดผ่านแดนถาวรมีปัจจัยสนับสนุนทุก ๆ ปัจจัยอยู่ในระดับที่ดีมาก ตรงข้ามกับจุดผ่อนปรนการค้าที่ปัจจัยสนับสนุนส่วนใหญ่อยู่ในระดับแย่มาก มีเฉพาะปัจจัยทางด้านการเมืองเท่านั้นที่อยู่ในระดับดีมาก