

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

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

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

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

ตารางที่ 5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยสนับสนุนและศักยภาพการค้า ช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า

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

* ปัจจัยที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำสุด พิจารณาจากผลการประเมินที่อยู่ระดับต่ำสุดของเกณฑ์การประเมินแต่ละปัจจัย

** ดัชนีสัมพัทธ์ ใช้ พ.ศ. 2552 เป็นปีฐานในการคำนวณ

5.2 ข้อเสนอแนะ

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

ตารางที่ 5.2 ความยาวเส้นแบ่งเขตแดนและจุดผ่านแดนชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

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

ที่มา: ประมวลโดยผู้วิจัยจาก

¹⁾ กลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน. (กรกฎาคม 2557) สถานะจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน [สายตรง]. กองการต่างประเทศ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, แหล่งที่มา :

<http://www.fad.moi.go.th/group3/group3.htm> [8 กันยายน 2557].

²⁾ "เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ" สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน 32 (2550).

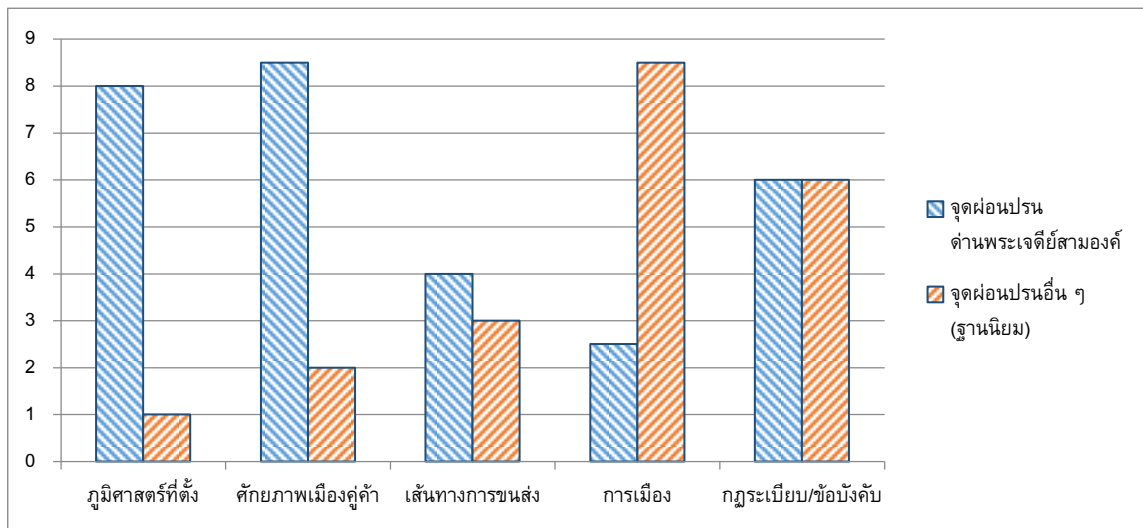
ในขณะเดียวกันการค้าผ่านจุดผ่อนปรนก็ไม่สามารถดำเนินได้อย่างสะดวกเท่ากับจุดผ่านแดนถาวร ทั้งนี้เป็นผลมาจากช่องทางเหล่านี้อยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานด้านความมั่นคงก่อให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเนื่องจากไม่ใช่หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ดังนั้นในเชิงนโยบายภาครัฐจึงควรผลักดันให้จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพ กล่าวคือ มีมูลค่าการค้าจริงสูงกว่าศักยภาพการค้า และ/หรือมีปัจจัยสนับสนุนมีคะแนนอยู่ในเกณฑ์ “ดี” โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่องทางที่มีปัจจัยสนับสนุนทางตรง ได้แก่ ปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง ศักยภาพเมืองคู่ค้า

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

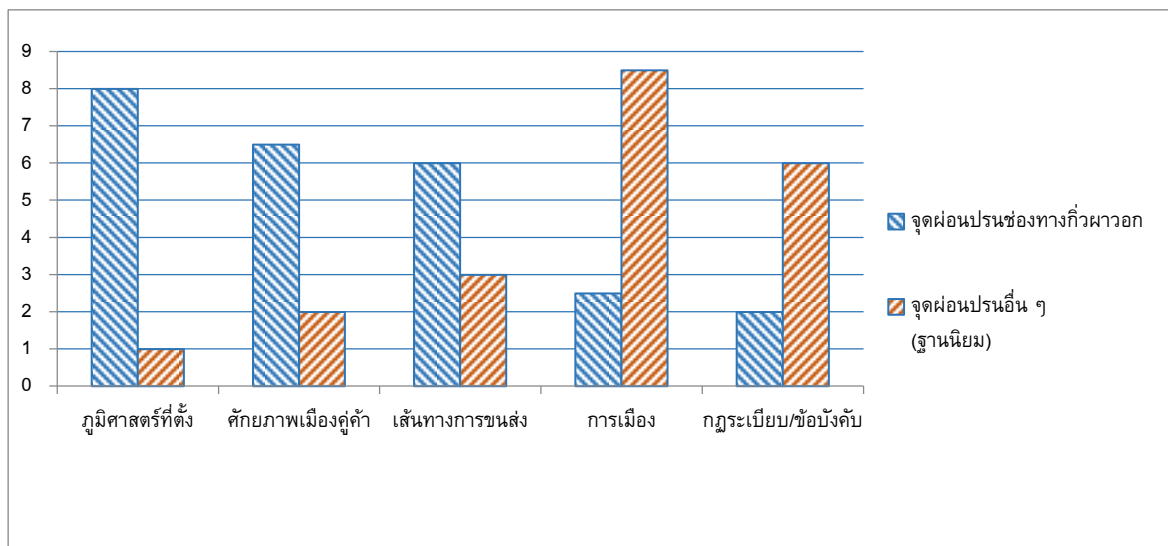
- จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ เนื่องจากเป็นช่องทางการค้าที่มีศักยภาพสูงทั้งด้านปัจจัยสนับสนุนและด้านการค้า โดยด้านการค้า จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์มีการขยายตัวระหว่างมูลค่าการค้าจริง กับศักยภาพการค้าสัมพัทธ์ร้อยละ 126 จากปี 2552 ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงมาก แม้จะมีปัจจัยสนับสนุนบางปัจจัยที่ไม่เอื้ออำนวย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

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

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



รูปที่ 5.1 แผนภูมิเปรียบเทียบปัจจัยสนับสนุนจุดผ่อนปรนด้านพระเจดีย์สามองค์กับจุดผ่อนปรนอื่น



รูปที่ 5.2 แผนภูมิเปรียบเทียบปัจจัยสนับสนุนจุดผ่อนปรนช่องทางกัวผาออกและจุดผ่อนปรนอื่น

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

อยู่ภายใต้อิทธิพลของกลุ่มว่าแดง ซึ่งในอดีตอาศัยรายได้จากการค้ายาเสพติดในการต่อสู้กับรัฐพม่า นอกจากนี้ยังเป็นฐานที่มั่นของกองกำลังต่อต้านพม่าของกลุ่มชาติพันธุ์ไทใหญ่ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์และรัฐพม่าได้คลี่คลายไปในทางที่ดีอย่างต่อเนื่อง เมื่อปัญหาความขัดแย้งยุติ จุดผ่อนปรนช่องทางก๊วผาอกจะเป็นช่องทางการค้าที่เชื่อมต่อกับเมืองสำคัญในภาคใต้ของรัฐบาล ได้แก่ ตองยี ดอยแหลม ลงเคอ และรัฐฉานตะวันออก ได้แก่ เมืองสาต ข้อเสนอนี้ในการพัฒนาจุดผ่อนปรนนี้ คือ ปรับปรุงเส้นทางบางช่วงซึ่งคดเคี้ยวและตัดผ่านภูเขาให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้

5.3 การนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าการขนส่งชายแดนสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ดังนี้

- ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการเปิดจุดผ่านแดนสามารถนำผลการวิจัยไปเป็นข้อมูลประกอบในการพิจารณากระดับจุดผ่อนปรนที่มีอยู่ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร
- หน่วยงานระดับจังหวัดสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์จังหวัดในด้านการค้าการขนส่งชายแดนให้เป็นรูปธรรม
- องค์กรส่วนท้องถิ่นสามารถนำผลการวิเคราะห์ศักยภาพการค้าไปใช้เพื่อวางนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจชายแดน เพื่อสร้างรายได้ให้กับชาวบ้านในพื้นที่และการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันระหว่างพื้นที่สองฝั่งชายแดน
- ผู้ประกอบการค้าการขนส่งชายแดน ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจในพื้นที่ที่สามารถนำผลการประเมินปัจจัยสนับสนุนและศักยภาพการค้าไปใช้เพื่อบริหารจัดการและการวางกลยุทธ์การขนส่งสินค้าเพื่อตอบสนองต่อความต้องการ และลดต้นทุนค่าขนส่ง อันจะนำไปสู่ความได้เปรียบทางการค้า

5.4 งานศึกษาในอนาคต

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