

ปัญหาการค้าชายแดนไทย-ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน

กาญจนา โชคถาวร*

1. บทนำ

จากการที่ภาคเหนือของไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านคือ พม่าและลาว ทำให้ในระยะหลายปีที่ผ่านมาเกิดจุดการค้าชายแดนระหว่างภาคเหนือของไทย-พม่าและไทย-ลาว เป็นจำนวนมาก และนับวันก็ยังมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

ในด้านการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวมีมาตั้งแต่สมัยโบราณจนถึงปัจจุบัน โดยรัฐบาลของทั้งสองประเทศได้กำหนดจุดผ่านแดนถาวรเพื่อการค้าระหว่างกันแล้ว จำนวน 12 แห่ง ตลอดเขตแนวติดต่อกันตั้งแต่ภาคเหนือไปจนถึงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และจุดผ่อนปรนที่สามารถทำการค้ากับลาวอีกประมาณ 15 แห่ง โดยภาวะการค้าชายแดนไทย-ลาว ในปี 2537 มีถึง 6,511 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นถึง 9,984.2 ล้านบาทในปี 2538 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 53.3 ของปี 2537 โดยประเทศไทยได้ดุลการค้าจำนวน 5,941.8 ล้านบาท (ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทยสาขาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

ทั้งนี้พบว่า มูลค่าการค้าชายแดนไทย-ลาวในภาคเหนือในปี 2538 มีมูลค่าถึง 3,150.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.56 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทย-ลาวทั้งหมด ในปี 2538 โดยการการค้าชายแดนไทย-ลาวในช่วงครึ่งแรกของปี 2539 มีมูลค่าการค้ารวมเท่ากับ 164.0 ล้านบาท เทียบกับ 123.5 ล้านบาทในช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 24.7 โดยไทยเป็นฝ่ายได้เปรียบดุลการค้ากับลาวอยู่ โดยมีมูลค่าการเกินดุลการค้า 42.3 ล้านบาท เทียบกับ 38.0 ล้านบาท ในช่วงระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมาโดยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 11.2

ถึงแม้มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างภาคเหนือของไทยกับลาวจะยังคงขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี อีกทั้งไทยและลาวต่างเป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์กันดีมาเป็นเวลานาน ตลอดทั้งขนบธรรมเนียมประเพณีและภาษาต่างก็มีความคล้ายคลึงกันมากซึ่งน่าจะส่งผลดีต่อการค้าชายแดนของทั้งสองประเทศให้มากยิ่งขึ้น แต่เมื่อเทียบกับมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-พม่า แล้วยังคงพบว่า มีมูลค่าที่น้อยมาก ดังนั้นการศึกษาปัญหาการค้าชายแดนไทย-ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบนที่มีการกำหนดจุดผ่านแดนถาวรเพื่อการค้าคือ ที่อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย จะทำให้ทราบถึง ภาวะการค้าชายแดนไทย-ลาว ตลอดจนปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ทางด้านการค้าที่เกิดขึ้นเพื่อเป็นนโยบายในการนำไปปรับปรุงพัฒนาการค้าของทั้งสองประเทศให้ดียิ่งขึ้น

1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย :

1. เพื่อศึกษาถึงสภาพการค้าชายแดนไทย-ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบนในปัจจุบันในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสภาพเศรษฐกิจและการค้า ระบบภาษี การขนส่ง การเดินทางเข้า-ออกประเทศและระบบการชำระเงิน
2. เพื่อศึกษาถึงสภาพอุปสรรคและปัญหาที่เกี่ยวข้องจากการค้าชายแดนไทย-ลาว ในปัจจุบัน

1.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาปัญหาการค้าชายแดนไทย-ลาว และเป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและเอกชนในการหาทางแก้ไขปัญหาลดอุปสรรคต่าง ๆ เพื่อให้ภาวะการค้าของทั้งสองประเทศดำเนินไปได้ดียิ่งขึ้น

* ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

1.3 ระเบียบวิธีวิจัย

1. การรวบรวมข้อมูล ใช้ข้อมูลทั้งทุติยภูมิและปฐมภูมิ เพื่อประกอบการพิจารณาในส่วนของคุณลักษณะของทุติยภูมินั้นรวบรวมจากข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน เช่น พาณิชย์จังหวัด ด้านศุลกากร ธนาคารแห่งประเทศไทย สภาพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ เป็นต้น

ในส่วนของคุณลักษณะปฐมภูมิ นั้น ใช้วิธีการสอบถามโดยการสัมภาษณ์และใช้แบบสอบถามจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ และผู้ประกอบการรายใหญ่ รายย่อย ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน ไทย-ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน ในจุดผ่านแดนถาวรเพื่อการค้าระหว่างกัน ที่อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสนจังหวัดเชียงราย

2. การวิเคราะห์ข้อมูล เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา เพื่อการศึกษาถึงภาวะเศรษฐกิจการค้า ชายแดนไทย-ลาว ในส่วนภาคเหนือตอนบน ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

เป็นการศึกษาปัญหาการค้าชายแดน ไทย-ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน โดยเฉพาะในส่วนที่มีจุดผ่านแดนถาวร คือ ที่อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

1.5 คำจำกัดความ

การค้าชายแดน หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่าง ๆ ของประชาชนหรือผู้ประกอบการค้าที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัด อำเภอ หมู่บ้าน ที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้ทำการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า ระหว่างประชาชนที่อยู่อาศัยตามบริเวณชายแดนของทั้งสองฝ่าย โดยมีมูลค่าครั้งละไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน เช่น สินค้าอุปโภค บริโภค สินค้าเกษตรบางชนิด และสินค้าที่ทำได้จากธรรมชาติ เช่น ของป่า ซากสัตว์ เป็นต้น เป็นการค้ำที่มีกรรมวิธีไม่ยุ่งยากและมีความสะดวกรวดเร็ว

การค้าผ่านแดน หมายถึง การค้าที่ สปป.ลาว อาศัยประเทศไทยเป็นทางผ่านของสินค้าไปยังประเทศที่สาม หรือจากประเทศที่สามผ่านไทยมายัง สปป.ลาว ซึ่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามอนุสัญญาบาเซิลว่า ซึ่งระบุว่าประเทศที่มีดินแดนติดต่อกับประเทศที่ไม่มีทางออกทะเล ต้องยอมให้ใช้ดินแดนของตนเป็นทางผ่านของสินค้าออกทะเล

สินค้าที่จะกระทำผ่านแดนไทยจะนำเข้าผ่านเข้า และผ่านออกได้เฉพาะท่าเรือกรุงเทพฯ ด้านศุลกากรทำอาภาศยานกรุงเทพ ด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรนครพนม ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรพิบูลมังสาหาร ด้านศุลกากรเชียงแสน และด้านศุลกากรเชียงของ แต่ถ้าจะนำเข้าหรือนำเข้าผ่านออกทางด่านศุลกากรอื่นนอกจากนี้ ก็ให้เสนอกรมศุลกากรพิจารณาเป็นราย ๆ ไป ทั้งนี้กรมศุลกากรได้กำหนดเส้นทางและยานพาหนะในการขนส่งสินค้าผ่านแดนไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อความสะดวกรวดเร็วและสามารถควบคุมได้

การค้าในระบบ หมายถึง การค้าที่ดำเนินการตามปกติถูกต้องตามกฎหมาย ผ่านกระบวนการทางศุลกากร จำแนกเป็น 3 ประเภทคือ การค้ารายย่อย การค้ารายใหญ่ และการค้าผ่านแดน

การค้านอกกระบวน หมายถึง การค้าที่กระทำตามบริเวณชายแดน โดยไม่ผ่านกระบวนการทางศุลกากร มีเจตนาเพื่อหลบเลี่ยงการชำระภาษีอากรและเงื่อนไขการควบคุมการส่งออกรวมทั้งสินค้าที่ผิดกฎหมาย ซึ่งการค้านอกกระบวนนี้เป็นลักษณะสินค้าลักลอบจึงไม่ปรากฏในสถิติของกรมศุลกากร

การนำเข้า-ส่งออกที่ไม่ถือเป็นการค้า หมายถึง การนำเข้า-ส่งออก ของหน่วยงานราชการหรือรัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ และสถานทูตหรือกงสุลต่างประเทศ รวมถึงการนำเข้า - ส่งออก ของประชาชนทั่วไปเพื่อส่งซ่อมหรือบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ

2. ผลการศึกษา

ในเขตภาคเหนือตอนบน แบ่งการศึกษาออกเป็น ส่วนที่ 1. สภาพทั่วไปของการค้าชายแดนไทย-ลาว ส่วนที่ 2. ภาวะการค้าชายแดนไทย-ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน ส่วนที่ 3. ปัญหาของการค้าชายแดนไทย-ลาวในเขตภาคเหนือตอนบน ซึ่งมีผลการศึกษาที่ได้มีดังต่อไปนี้ คือ

2.1 สภาพปัญหาทั่วไปของการค้าชายแดนไทย-ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน

2.1.1 จุดผ่านแดนและการค้าชายแดน

เส้นทางการค้าชายแดนภาคเหนือตอนบน กับประเทศเพื่อนบ้าน สามารถแบ่งจุดการค้าชายแดนออกได้เป็น 4 ประเภทคือ

1) จุดผ่านแดนสำรอง เช่นจุดตามภูมิประเทศที่ไม่เป็นทางการโดยเป็นทางผ่านเข้า-ออก ของประชาชนทั้ง 2 ประเทศ ที่เดินทางไปตามธรรมชาติไม่ได้มีหลักฐานรับรองจากทางราชการทั้ง 2 ฝ่าย

2) จุดผ่านแดนชั่วคราว จะเปิดเมื่อมีผู้ร้องขอ กระทรวงมหาดไทย ของประเทศไทยหรือกระทรวงภายในของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ให้เปิดเป็นการชั่วคราวโดยมีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอน และไม่มีผลกระทบทางด้านความมั่นคง แต่เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางติดต่อหรือขนสินค้า ในส่วนของประเทศไทยนั้นการเปิด-ปิด ดำเนินไปตามอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย โดยความเห็นชอบในหลักการของคณะกรรมการ พิจารณาเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวของสภาความมั่นคงแห่งชาติ การเปิดจุดผ่านแดนประเภทนี้จะอนุญาตให้ผ่านเฉพาะที่ทำกรร้องขอเท่านั้น

3) จุดผ่อนปรน มีวัตถุประสงค์ด้านมนุษยธรรม การส่งเสริมความสัมพันธ์ระดับท้องถิ่น ตลอดจนการค้าขายสินค้าเครื่องอุปโภคบริโภค และการสัญจรไปมาของประชาชน กระทรวงมหาดไทยได้ให้อำนาจแก่ผู้ว่าราชการจังหวัด ที่มีชายแดนติดต่อกับ

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พิจารณาเปิดจุดผ่อนปรน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนของทั้งสองประเทศที่อาศัยอยู่บริเวณชายแดน ให้สามารถทำการแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวันระหว่างกันทั้งนี้ จะกำหนดพื้นที่ระยะเวลาในการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าที่แน่นอน

4) จุดผ่านแดนถาวร มีวัตถุประสงค์เพื่อการค้า การสัญจรไป-มา และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การเป็นจุดผ่านแดนที่เปิดให้ประชาชนจากสองประเทศสามารถติดต่อการค้าขายและส่งผ่านสินค้าไปอย่างถาวร ทั้งนี้โดยความเห็นชอบของรัฐบาลทั้ง 2 ประเทศ สำหรับในส่วนของประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้ใช้อำนาจโดยความเห็นชอบจากคณะรัฐ

บริเวณจุดผ่านแดนและการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ที่สำคัญในเขตภาคเหนือตอนบน

ในส่วนภาคเหนือตอนบนที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่สำคัญที่สำคัญ ได้แก่ จังหวัดเชียงราย โดยมีพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ที่ติดต่อกับชายแดนประเทศ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทั้งหมดประมาณ 180 กิโลเมตร (เป็นพื้นที่ภูเขา 90 กิโลเมตร และแม่น้ำโขง 90 กิโลเมตร)

ส่วนในจังหวัดอื่นมีที่จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน แต่ยังคงมีปริมาณการค้าไม่มากนัก

จุดการค้าที่มีความสำคัญและมีบทบาทต่อปริมาณการค้ามากที่สุดในปัจจุบันในส่วนการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน จะอยู่ที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวร ในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร อำเภอเชียงของ ซึ่งอยู่ติดกับแม่น้ำโขง และมีบทบาทเป็นประตูการค้าในการส่งสินค้าออกที่สำคัญในเขตภาคเหนือตอนบน ระหว่างการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว เพราะอยู่ตรงข้ามกับเมืองห้วยทราย

แขวงบ่อแก้ว ของ สปป.ลาว ซึ่งรัฐบาลลาวได้ประกาศให้เมืองห้วยทรายเป็นด่านสากล เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2537 เพื่อสามารถรองรับการค้าที่เพิ่มขึ้น จึงทำให้การค้าชายแดน อำเภอเชียงของ กับห้วยทราย ทวีความสำคัญต่อการค้าชายแดนไทย - ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน ยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถส่งสินค้าไปยังแขวงต่าง ๆ ในภาคเหนือของลาว 6 แขวง ซึ่งได้แก่ แขวงอุดมไชย แขวงหลวงพระบาง แขวงหลวงน้ำทา แขวงหัวพัน แขวงเชียงขวาง และแขวงพงสาลี และยังคงต่อเนื่องไปยังชายแดนจีนที่เมืองลา [จากอำเภอเชียงของ ผ่านทางเมืองห้วยทรายไปยังเมืองหลวงน้ำทา บ่อแดน บ่อหาร (สปป.ลาว) ซึ่งติดกับชายแดนจีน - ลาว ระยะทาง 254 กิโลเมตร แล้วจึงเข้าสู่ประเทศจีน ถึงเมืองจิงหง (เชียงรุ้ง) รวมระยะทางประมาณ 460 กิโลเมตร] นอกจากนี้อาจเชื่อมไปถึงบางส่วนของประเทศเวียดนาม ไทย ถนนเชื่อมโยง ไทย - ลาว - เวียดนาม [เส้นทาง เชียงราย - บ่อแก้ว - หลวงน้ำทา - นาคะ - อุดมไชย - เมืองงา - เดียนเบียนฟู (เวียดนาม) หรือ ถนนเชื่อมโยง เชียงราย - บ่อแก้ว - หลวงน้ำทา - อุดมไชย - หัวพัน - สวานิวห์ และแทงฮวา (เวียดนาม)]

สำหรับบริเวณจุดการค้าผ่านแดนถาวรที่สำคัญ อีกบริเวณหนึ่งในจังหวัดเชียงราย คือ ที่อำเภอเชียงแสน ซึ่งอยู่ติดกับแม่น้ำโขงเช่นกัน แต่อยู่ตรงข้ามกับเมืองดันทั้ง แขวงบ่อแก้ว ของสปป.ลาว เนื่องจากเมืองดันทั้งยังเป็นเมืองเล็ก และการคมนาคมที่จะเชื่อมไปยังแขวงต่าง ๆ ยังคงไม่สะดวก และไม่ได้เป็นด่านสากลของ สปป.ลาว จึงทำให้การค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ในส่วนนี้ยังคงมีบทบาทไม่มากนัก และการค้าทำเฉพาะระหว่างประชาชนบริเวณชายแดนเท่านั้น (อย่างไรก็ตาม ส่วนนี้กลับเป็นจุดที่มีบทบาทสำคัญด้านการค้ากับจีนและพม่ามากกว่า เนื่องจากอำเภอเชียงแสนมีอาณาเขตติดต่อกับสหภาพพม่า และสามารถเดินทางโดยลำน้ำโขง ติดต่อกับจีนตอนใต้ได้)

ในส่วนของการค้าไทย-สปป. ลาว ในจุดการค้าอื่นๆ ในจังหวัดเชียงรายยังคงมีความสำคัญไม่มากนัก

ในส่วนจังหวัดอื่น คือ จังหวัดพะเยา จะมีพื้นที่ที่ทำการค้าชายแดนไทย - ลาว อยู่หลายแห่ง เช่นกัน แต่มักจะไม่ใช่จุดการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาวที่มีบทบาทสำคัญมากนัก เนื่องจากเป็นการค้าในบริเวณจุดผ่อนปรนเป็นส่วนใหญ่ และเป็นการค้าในชุมชนชายแดนที่อยู่ใกล้เคียงกัน ซึ่งมีมูลค่าไม่มากนัก

จังหวัดน่าน ถึงแม้จะมีบริเวณจุดการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ณ จุดผ่านแดนถาวร ที่บ้านห้วยโก้น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ แต่เนื่องจากเป็นอำเภอที่จัดตั้งใหม่ เมื่อปี 2539 (แยกจากอำเภอทุ่งช้าง) และอยู่ในพื้นที่ป่าไม้อุรุรักษ์และยังมีอุปสรรคด้านการคมนาคมที่ยังไม่สะดวกต่อการค้า อีกทั้งชายแดน สปป.ลาว ที่ทำการค้ากันอยู่ยังเป็นด่านชั่วคราว จึงทำให้การค้าบริเวณนี้ยังไม่มีความสำคัญมากเท่าที่ควร

2.1.2 กลุ่มผู้ประกอบการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน

เมื่อพิจารณาจากผู้ประกอบการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ในเขตการค้าที่สำคัญโดยเฉพาะที่ด่านถาวร อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสน

ก. กลุ่มพ่อค้าไทย แบ่งเป็น

1. กลุ่มพ่อค้าส่งออกปาสปป.ลาว มีทั้งพ่อค้ารายใหญ่และรายย่อย รายใหญ่ส่วนใหญ่จะอยู่ที่เชียงของทั้งหมด และเป็นพ่อค้าจดทะเบียนนิติบุคคล (ข้อมูลล่าสุดปี 2541 มีทั้งหมด 11 ราย) มีเงินทุนหมุนเวียนการค้าประมาณ 20-30 ล้านบาทต่อปี มูลค่าการค้าจำหน่ายแต่ละครั้ง ประมาณ 500,000 - 3,000,000 บาท

พ่อค้ารายย่อย มีทั้งที่อำเภอเชียงของและเชียงแสนแต่ส่วนใหญ่จะอยู่ที่อำเภอเชียงของมากกว่าเชียงแสน โดยเป็นพ่อค้าจดทะเบียนร้านค้าพาณิชย์ (ข้อมูลล่าสุดปี ที่ได้จากค่านสุทธกรเชียงของและเชียงแสน 2541 พ่อค้ารายย่อยที่อำเภอเชียงของ 10 ราย และเชียงแสน 10 ราย) เมื่อเปรียบเทียบกับรายงานการศึกษาปัญหาการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว เมื่อปี พ.ศ. 2537 ปรากฏว่าผู้ประกอบการรายย่อยส่วนใหญ่จะมี

ปริมาณลดลงเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากภาวะการแข่งขันและข้อจำกัดทางการค้ากับ สปป.ลาว โดยที่นี้ผู้ประกอบการรายย่อยจะมีเงินทุนหมุนเวียนการค้าประมาณ 4-6 ล้านบาทต่อปี มูลค่าการค้าหน้าครั้งละประมาณ 30,000-100,000 บาท

นอกจากนี้ก็ยังมียกกลุ่มพ่อค้าจากท้องถิ่นอื่นที่นำสินค้ามาจำหน่ายในวันที่เปิดตลาดนัดที่เชียงของและเชียงแสนประมาณ 50-100 ราย

2. กลุ่มพ่อค้านำเข้าจาก สปป.ลาว จากผลการศึกษาของธนาคารแห่งประเทศไทยปี 2537 และการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมจากด่านศุลกากรเชียงของ พบว่าพ่อค้ารายใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าไม้แปรรูปที่เข้าไปลงทุนตั้งโรงเลื่อยที่แขวงบ่อแก้ว หรือเป็นบริษัทจดทะเบียนนิติบุคคลประมาณ 1-2 ราย ส่วนพ่อค้าบุคคลธรรมดา จะเป็นพ่อค้าวัว-ควาย

พ่อค้ารายย่อย ส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าขายหน้าของโรงงานอุตสาหกรรมรับซื้อวัตถุดิบป้อนโรงงาน และพ่อค้ารับซื้อพืชผลเกษตรเพื่อนำไปจำหน่าย กลุ่มพ่อค้ารายย่อยเหล่านี้มักจะอยู่บริเวณอำเภอแม่สาย เป็นจำนวนมากเนื่องจากเป็นจุดลักลอบนำเข้าที่สำคัญนอกนั้นกระจายอยู่ทั่วไปในอำเภอเชียงของและเชียงแสน

ข. กลุ่มพ่อค้า สปป.ลาว แบ่งเป็น

1. กลุ่มพ่อค้าส่งออกปไทย จากรายงานการศึกษาธนาคารแห่งประเทศไทยปี 2537 พบว่า

พ่อค้ารายใหญ่ มักเป็นบุคคลเดียวกันกับพ่อค้านำเข้า สปป.ลาว โดยจะรับซื้อสินค้าจากแขวงต่าง ๆ ในสปป.ลาว เพื่อส่งออกปไทย (ทั้งนี้ยังมีโรงเลื่อยที่คนไทยไปลงทุนที่แขวงบ่อแก้ว เพื่อส่งออกไม้แปรรูป) มูลค่าการค้าแต่ละครั้งประมาณ 3-5 แสนบาท ในส่วนผู้ค้ารายย่อย ส่วนใหญ่จะค้าพืชผลเกษตรกรรม และของป่า อยู่บริเวณแนวชายแดนโดยจะส่งสินค้าให้พ่อค้า

ไทยที่อยู่ฝั่งตรงข้าม จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร ยังมีความเห็นว่ายังไม่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก

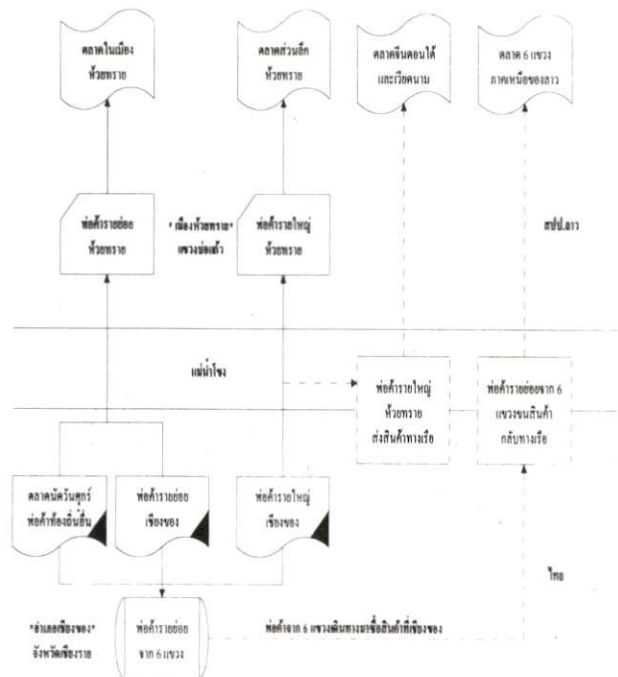
2. กลุ่มพ่อค้านำเข้าจากไทย จากผลการศึกษาของธนาคารแห่งประเทศไทยปี 2537 พบว่าพ่อค้าที่อยู่บริเวณเมืองห้วยทราย และเมืองด้นฝั้ง แขวงบ่อแก้วแล้วยังคงมีพ่อค้าจากแขวงต่างๆ ในภาคเหนือของลาวเดินทางมาซื้อสินค้าที่อำเภอเชียงของโดยตรง โดย

พ่อค้ารายใหญ่ เป็นพ่อค้าที่เมืองห้วยทรายทั้งหมด ประมาณ 5-10 ราย วงเงินการค้าประมาณ 20 ล้านบาทต่อปี มูลค่าการค้าแต่ละครั้งประมาณ 200,000-250,000 บาท ทำการค้าในลักษณะบุคคลธรรมดาทั้งหมด พ่อค้ารายย่อย ที่เมืองห้วยทรายมีร้านค้าประมาณ 60 ร้าน วงเงินการค้าปีละประมาณ 1.2 ล้านบาท มูลค่าการค้าแต่ละครั้งระหว่าง 12,000-30,000 บาทต่อราย นอกจากนี้ยังมีร้านค้าที่เป็นแผงลอยอีก 30-40 ราย ที่มูลค่าการค้าซื้อขายครั้งละ 9,000-15,000 บาทต่อราย ส่วนที่เมืองด้นฝั้งมีร้านค้าย่อยประมาณ 20 ร้าน มูลค่าการค้าครั้งละประมาณ 15,000 บาทต่อร้าน

สำหรับพ่อค้าย่อยจาก 6 แขวงภาคเหนือของลาวที่เดินทางมาซื้อสินค้าที่เชียงของโดยตรง จะมาในลักษณะรวมกลุ่มเช่าเหมาเรือมาประมาณกลุ่มละ 5-10 คน มูลค่าการค้าครั้งละประมาณ 300,000- 500,000 บาทต่อราย

ตลาดจำหน่ายของพ่อค้ารายใหญ่ (ห้วยทราย) จะส่งไปจำหน่ายตามแขวงต่าง ๆ ใน 6 แขวงภาคเหนือของ สปป.ลาว และอาจจะไปถึงจีนและเวียดนาม และจำหน่ายยังส่วนลึกของแขวงบ่อแก้ว (ดูแผนภูมิที่ 1 ประกอบ) ส่วนการส่งสินค้าจากสปป.ลาวมาไทย ในกรณีพ่อค้ารายย่อยกับพ่อค้ารายย่อยมักจะมีในเขตตัวเมืองและรอบตัวเมือง เช่น ห้วยทรายหรือด้นฝั้งแต่ไม่กระจายไปถึงยังส่วนลึกของแขวงต่างๆ ในสปป.ลาว)

แผนภูมิที่ 1 การส่งออกจากไทยไป สปป.ลาว อ.เชียงของ-ห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว



ที่มา : ผลการศึกษานาการแห่งประเทศไทย

2.1.3 การขนส่ง

การขนส่งสินค้าออกจากไทยไป สปป.ลาว

1. พ้อคำรายใหญ่ (หัวทราย) และพ้อคำราย
ย่อยจาก 6 แขวง การขนส่งสินค้าของพ้อคำเหล่านี้
ไปยังแขวงต่าง ๆ ในสปป.ลาวจะใช้เรือในการขนส่ง
เป็นหลัก และกระจายไปตามแขวงต่าง ๆ โดยทางรถ
ยนต์อีกทอดหนึ่ง ซึ่งมีหลายเส้นทางดังแสดงในแผนภูมิ
ที่ 2.

สำหรับค่าขนส่งทางเรือ แล้วแต่ขนาดและ
ระยะทาง จากการสอบถามผู้ประกอบการบางรายจาก
เชียงใหม่ และเชียงใหม่ ได้ประมาณการขนส่งไว้ดังนี้
คือ

จากเมืองห้วยทราย - เมืองปากบางเรือขนาด
เล็ก 10 คัน ลำละ 10,000-15,000 บาท, เรือขนาดกลาง
20-30 คัน ลำละ 30,000-45,000 บาท, เรือขนาดใหญ่
50-70 คันลำละ 70,000-100,000 บาท

อนึ่งการขนส่งทางเรือจะไม่มีการประกันภัย
สินค้าที่บรรทุก และส่วนใหญ่การเดินทางโดยเรือขนาด
ใหญ่จะทำได้เฉพาะในช่วงที่มีน้ำมาก (ก.ค.-ธ.ค.) แต่
ฤดูแล้ง (ม.ค.-มิ.ย.) จะมีระดับน้ำน้อยประมาณ 1-2
เมตร จึงใช้ได้เฉพาะเรือขนาดเล็ก (10-20 ตัน) และมี
เกาะแก่งมาก จึงมีอุบัติเหตุได้ง่าย

พ่อค้ารายย่อย (หัวทราย, ดินผึ้ง) จะขนส่งสินค้าข้ามฟากโดยใช้เรือเล็กเกือบทั้งหมด หรือหากใช้เรือใหญ่ก็จะเช่าเหมารวมกันหลายราย ค่าจ้างเรือเล็กเที่ยวละประมาณ 200-300 บาท เรือใหญ่ ประมาณเที่ยวละ 2,500-3,000 บาท (ประมาณจากข้อมูลปี 2537)

จากเมืองห้วยทราย - แขวงหลวงพระบางเรือ
ขนาดเล็ก 10 ต้นประมาณลำละ 12,000-18,000 บาท,
เรือขนาดกลาง 20-30 ต้นประมาณลำละ 35,000-50,000
บาท เรือขนาดใหญ่ 50-70ต้นประมาณลำละ
75,000-150,000 บาท

2.2 ภาวะการค้าชายแดนไทย – สปป. ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน

มูลค่าการค้าไทย-สปป.ลาวในเขตภาคเหนือตอนบนในปี 2541 เท่ากับ 554.24 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.4 ของมูลค่าการค้าไทย-สปป.ลาว ทั้งหมดในปี พ.ศ. 2541 (16,483.48 ล้านบาท)

เมื่อพิจารณามูลค่าการค้าชายแดนในเขตภาคเหนือตอนบนตั้งแต่ปี 2533-2541 พบว่า มูลค่าการค้าชายแดนที่มากที่สุดยังคงอยู่ที่ด่านเชียงของ ซึ่งเป็นด่านสากลแห่งเดียวในเขตภาคเหนือตอนบน มีมูลค่าการค้าโดยเฉลี่ย 202.57 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 82.1 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดในเขตภาคเหนือตอนบน ที่เหลือ ก็กระจายไปยังจุดผ่านแดนต่าง ๆ คือ ที่ด่านเชียงแสน อำเภอเชียงแสน, ด่านทุ่งช้าง จังหวัดน่าน และที่จังหวัดพะเยาตาม ลำดับ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 มูลค่าการค้าไทย – สปป.ลาว ที่ผ่านด่านศุลกากรในภาคเหนือตอนบน

หน่วย: ล้านบาท

หน่วยจังหวัด (ด่านศุลกากร)	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	เฉลี่ย
เชียงราย (ด่านเชียงของ)	11.70 (97.8%)	69.01 (97.3%)	80.38 (96.21)	122.83 (85.8%)	196.61 (95.7%)	241.13 (78.1%)	285.79 (80.5%)	312.43 (81.0%)	503.04 (90.8%)	202.57 (82.1%)
เชียงราย (ด่านเชียงแสน)	2.51 (2.2%)	1.90 (2.7%)	3.19 (3.8%)	20.33 (4.2%)	5.75 (2.8%)	43.0 (13.9%)	15.25 (4.3%)	37.56 (9.7%)	36.04 (6.5%)	18.39 (7.4%)
น่าน (ด่านทุ่งช้าง)					3.12 (1.5%)	19.08 (6.2%)	49.81 (14.0%)	29.62 (7.7%)	10.24 (1.9%)	22.37 (9.1%)
พะเยา*						5.52 (1.8%)	4.36 (1.2%)	6.16 (1.6%)	4.92 (0.1%)	5.24 (2.1%)
รวม	114.21	70.90	83.57	143.17	205.48	308.96	355.21	385.77	554.24	246.83

ที่มา : ด่านศุลกากรและสำนักงานพาณิชย์จังหวัดในภาคเหนือ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากด่านเชียงของและเชียงแสนปี 2538-2541 ได้จากการวิเคราะห์ตัวเลขข้อมูลรายเดือนที่ได้จากด่าน

: ตัวเลขการค้าอกระบบระหว่างไทย-สปป.ลาว ของจังหวัดพะเยา ในปี 2538-2540 เก็บรวบรวมโดยที่ทำการปกครองอำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกปไปสปป.ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน ตั้งแต่ปี 2533-2541 พบว่ามูลค่าการส่งออกส่วนใหญ่ยังคงอยู่ที่ด่าน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายมากที่สุด โดยมีมูลค่าการส่งออกโดยเฉลี่ย 145.09 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 90.6 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด โดยเฉลี่ยที่เหลือก็กระจายไปยังจุดผ่านแดนต่าง ๆ คือ ด่านทุ่งช้าง จังหวัดน่าน, ด่านเชียงแสน จังหวัดเชียงราย และด่านที่จังหวัดพะเยา ตามลำดับ (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 มูลค่าการส่งออกไป สปป.ลาว ที่ผ่านด่านศุลกากรในภาคเหนือตอนบน

หน่วย : ล้านบาท

จังหวัด (ด่านศุลกากร)	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	เฉลี่ย
เชียงราย (ด่านเชียงของ)	83.11 (98.7%)	44.32 (97.6%)	40.79 (94.7%)	55.49 (94.8%)	110.43 (94.8%)	155.01 (72.4%)	188.09 (78.5%)	196.94 (86.4%)	431.64 (97.5%)	145.09 (90.6%)
เชียงราย (ด่านเชียงแสน)	1.06 (2.3%)	1.08 (2.4%)	2.27 (3.3%)	3.07 (3.2%)	3.30 (2.8%)	42.40 (19.9%)	9.98 (4.2%)	1.21 (0.5%)	1.00 (0.2%)	7.26 (4.0%)
น่าน (ด่านทุ่งช้าง)					2.70 (2.3%)	15.78 (7.4%)	39.47 (16.3%)	26.25 (11.5%)	7.07 (16.5%)	18.25 (6.0%)
พะเยา*						0.95 (0.4%)	2.09 (0.9%)	3.41 (1.5%)	3.16 (0.7%)	1.07 (0.4%)
รวม	84,174	45,394	43,060	58,561	116.43	214,16	239.28	239.52	441.72	170.67

ที่มา : ด่านศุลกากรและสำนักงานพาณิชย์จังหวัดในภาคเหนือ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากด่านเชียงของและเชียงแสนปี 2538-2541 ได้จากการวิเคราะห์ตัวเลขข้อมูลรายเดือนที่ได้
จากด่าน

: ตัวเลขการค้าอกระบบระหว่างไทย-สปป.ลาว ของจังหวัดพะเยา ในปี 2538-2540 เก็บรวบรวมโดยที่ทำการปกครองอำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

เมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้า จาก สปป.ลาวในเขตภาคเหนือตอนบนตั้งแต่ปี 2533-2541 พบว่า มูลค่าการนำเข้าโดยเฉลี่ยประมาณ 83.28 ล้านบาท นั้น จะมีมูลค่าการนำเข้าที่ด่านเชียงของมากที่สุด ถึงร้อยละ 82.4 ที่เหลือก็คือ ด่านเชียงแสน, ด่านทุ่งช้าง และด่านที่จังหวัดพะเยา ตามลำดับ (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 มูลค่าการนำเข้า สปป.ลาว ที่ผ่านด่านศุลกากรในภาคเหนือตอนบน

หน่วย : ล้านบาท

จังหวัด (ด่านศุลกากร)	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	เฉลี่ย
เชียงราย (ด่านเชียงของ)	28.59 (95.2%)	24.69 (96.8%)	39.59 (97.7%)	67.34 (79.6%)	86.18 (96.8%)	86.34 (91.1%)	97.70 (84.5%)	115.49 (73.1%)	71.4 (64.1%)	68.59 (86.5%)
เชียงราย (ด่านเชียงแสน)	1.45 (4.8%)	0.82 (3.2%)	0.92 (2.3%)	17.26 (20.4%)	2.46 (2.8%)	0.61 (0.6%)	5.27 (4.6%)	36.35 (23.0%)	35.03 (31.5%)	11.13 (10.4%)

ตารางที่ 3 (ต่อ)

จังหวัด (ด้านศุลกากร)	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	เฉลี่ย
น่าน (ด้านทุ่งช้าง)					0.42 (0.4%)	3.30 (3.5%)	10.34 (8.9%)	3.37 (2.1%)	3.17 (2.8%)	4.12 (3.5%)
พะเยา*						4.57 (4.8%)	2.32 (2.0%)	2.75 (1.7%)	1.76 (1.6%)	2.85 (2.5%)
รวม	29.04	24.51	39.51	83.6	88.06	93.82	114.63	156.96	110.36	85.66

ที่มา : ด้านศุลกากรและสำนักงานพาณิชย์จังหวัดในภาคเหนือ

หมายเหตุ : ข้อมูลจากด้านเชียงของและเชียงแสนปี 2538-2541 ได้จากการวิเคราะห์ตัวเลขข้อมูลรายเดือนที่ได้จากด่าน : ตัวเลขการค้าอกระบบระหว่างไทย-สปป.ลาว ของจังหวัดพะเยา ในปี 2538-2540 เก็บรวบรวมโดยที่ทำการปกครองอำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

หน่วย : ล้านบาท

เมื่อพิจารณาผลการค้า ไทย-สปป.ลาวในภาคเหนือตอนบนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533-2541 พบว่าไทยมีผลการค้าที่เกินดุลมาโดยตลอด (ยกเว้น ปี 2536) และมีเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ โดยพบว่าในปี 2541 นั้นตัวเลขผลการค้าสูงสุดถึง 331.53 ล้านบาท ทั้งนี้เป็นเพราะมูลค่าการนำเข้าในปี 2541 นั้นลดลง ในขณะที่มูลค่าการส่งออกยังคงเพิ่มขึ้นจะเห็นได้ว่ามูลค่าการเกินดุลการค้าในปี 2541 เพิ่มขึ้นถึง ร้อยละ 374.5

ในขณะที่เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการเกินดุลเมื่อเทียบกับปี 2539 กับปี 2540 นั้น จะเริ่มมีมูลค่าที่ลดลงถึงร้อยละ 43.6

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาที่ด้านเชียงแสน จังหวัดเชียงราย จะพบว่ามูลค่าการค้าในปี 2540 ถึง 2541 จะขาดดุลมาโดยตลอดทั้งนี้ เพราะมูลค่าการส่งออกไป สปป.ลาวของด้านเชียงแสน ยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา แต่มูลค่าการนำเข้ากลับเพิ่มขึ้นจึงทำให้ดุลการค้าขาดดุล ในขณะที่ด้านทุ่งช้าง จังหวัดน่าน ในปี 2541 จะพบว่ามูลค่าการเกินดุลลดลงมาก คือ เหลือเพียง 3.9 ล้านบาท ในขณะที่ด้านเชียงของ

ในปี 2541 ยังมีดุลการค้าที่เกินดุลที่เพิ่มขึ้นและมี มากที่สุด ถึง 360.25 ล้านบาท และที่จังหวัดพะเยา การเกินดุลเพิ่มขึ้น เช่นกัน

2.2.1 ประเภทของสินค้าที่ทำการค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว ในภาคเหนือตอนบน

เมื่อพิจารณาประเภทของสินค้าที่ทำการค้าระหว่าง ไทย-สปป.ลาว ในภาคเหนือตอนบน ในจุดผ่านแดนที่สำคัญ คือ ที่จุดถาวรที่อำเภอเชียงของ ซึ่งเป็นด่านสากล กับด่านถาวรที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

ประเภทสินค้าส่งออก

มูลค่าการส่งออกที่สำคัญในภาคเหนือตอนบนนั้นจะอยู่ที่อำเภอเชียงของ ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี โดยพบว่ามูลค่าการส่งออกในปี 2541 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2538 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 119.2 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2539 กับปี 2540 ซึ่งเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 4.7 ทั้งนี้เป็นผลเนื่องจากการลดค่าเงินบาทในปี 2540 ซึ่งทำให้ค่าเงินบาทอ่อนตัวลงอย่างต่อเนื่อง ทำให้ สปป. ลาวมี

การเร่งปริมาณการนำเข้า เพิ่มขึ้นในหมวดสินค้าที่มีความจำเป็น โดยพบว่า สินค้าส่งออกที่สำคัญคือ หมวดยานพาหนะ มูลค่าเฉลี่ย 60.53 ล้านบาท (ร้อยละ 24.9) รองลงมาคือหมวดอาหาร เฉลี่ย 58.12 ล้านบาท (ร้อยละ 23.9) น้ำมันเชื้อเพลิง (ร้อยละ 18.6) และสิ่งก่อสร้าง เฉลี่ย 41.1 ล้านบาท (ร้อยละ 16.9) ของอุปโภคบริโภค เฉลี่ย 21.2 ล้านบาท (ร้อยละ 8.7) (ตาราง 4)

สินค้าที่สำคัญในหมวด ยานพาหนะ ได้แก่ รถยนต์บรรทุก, รถยนต์กระบะ, รถแทรกเตอร์, รถชุด, รถบด เป็นต้น หมวดอาหาร ได้แก่ ผงชูรส, น้ำอัดลม, บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป, นมข้นหวาน, น้ำผลไม้, ปลากระป๋อง, ขนมหุ้ง, เครื่องดื่มชูกำลัง, น้ำมันพืช, เครื่องดื่มช็อกโกแลต, นมถั่วเหลือง

สินค้าสินค้าน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แก่ น้ำมันเบนซิน, ดีเซล, น้ำมันเครื่อง

สินค้าสิ่งก่อสร้าง ได้แก่ ปูนซีเมนต์, เหล็กเส้น, กระเบื้อง, สังกะสี, ตะปู, ขดลวด เป็นต้น

สินค้าเครื่องอุปโภคที่สำคัญ ได้แก่ ตะปู, ผงซักฟอก, ยาสีฟัน, แชมพู, ไฟแช็ค, ไม้ขีดไฟ, ผ้าห่ม, รองเท้าแตะ

เช่นเดียวกันเมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออก ไปสปป.ลาวที่ด่านเชียงแสน ในปี พ.ศ. 2538-2541 มีมูลค่าเฉลี่ยเพียง 13.65 ล้านบาท โดยพบว่าสินค้าส่งออกที่สำคัญ ก็คือ น้ำมันเชื้อเพลิง วัสดุก่อสร้าง อาหาร และรถยนต์บรรทุก และสินค้าอุปโภคอื่นๆ ซึ่งคล้ายคลึงกับในส่วนของด่านเชียงของมาก แต่พบว่าเป็นปี 2540 และ 2541 สินค้าหลายประเภทไม่มีการส่งออกในด่านนี้ ยกเว้นในหมวดอาหารและวัสดุก่อสร้าง ซึ่งเป็นสินค้าจำเป็นต่อการดำรงชีวิต และการพัฒนาประเทศซึ่งยังคงมีอยู่แต่มีปริมาณน้อยลงมาก ทั้งนี้เป็นเพราะด่านเชียงแสนไม่ใช่ด่านสากล ของการค้าไทย-สปป.ลาวแต่เป็นด่านที่มีการค้ากับประเทศจีนและประเทศพม่าด้วยซึ่งมีปริมาณความสำคัญในด่านนี้มากขึ้น จึงทำให้ผู้ประกอบการค้าหลายรายเปลี่ยนไปทำ

การค้าระหว่างจีนกับพม่ามากขึ้นเพราะเป็นตลาดใหญ่ แต่การค้าไทย-สปป.ลาวในส่วนนี้ก็ทำกันเฉพาะบริเวณชายแดนสปป.ลาว เฉพาะบ้านต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว เท่านั้น ภายหลังมีการหาทางเชื่อมถนนไปถึงเมืองห้วยทราย ที่อยู่ตรงข้ามกับด่านเชียงของ ทำให้สามารถติดต่อกับด่านห้วยทรายได้ง่าย จึงทำให้ปริมาณการส่งออกของการค้าบริเวณนี้ลดลงไปด้วย

และเป็นที่น่าสังเกตว่า ถึงแม้จะมีการลดค่าเงินบาทลงในปี 2540 และเงินก็จะมีอ่อนตัว และลดค่าลงด้วย ซึ่งทำให้ประชาชนในสปป.ลาวต้องซื้อสินค้าต่างประเทศในราคาสูงขึ้นมาก แต่มูลค่าการส่งออกยังคงเพิ่มขึ้นได้ และเพิ่มขึ้นในปริมาณที่สูงมากในปี 2541 ทั้งนี้เพราะสินค้าหลายประเภทที่ซื้อจากไทย ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวัน และเกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่าย และการพัฒนาสิ่งก่อสร้างพื้นฐานต่างๆ ซึ่งเป็นโครงการเพื่อการพัฒนาประเทศของรัฐบาล จึงมีความต้องการและเร่งส่งซื้อสินค้าเหล่านี้มากขึ้นเนื่องจากเกรงว่าจะมีราคาที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ตามค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลง

เมื่อพิจารณาสินค้าที่มีการส่งออกสู่สปป.ลาว 10 อันดับแรกในปี 2541 จะเห็นได้ว่า สินค้าที่มีความสำคัญ 10 อันดับแรก ยังคงเกี่ยวข้องกับ รถยนต์, น้ำมันเชื้อเพลิง, และวัสดุก่อสร้าง โดยมีผงชูรสเป็นสินค้าในหมวดอาหารที่สำคัญมากที่สุด

ประเภทสินค้านำเข้า

เมื่อพิจารณาถึงมูลค่าการนำเข้าจาก สปป.ลาว จะพบว่าในปี 2541 มูลค่าการนำเข้าสินค้าจาก สปป.ลาว ลดลงถึงร้อยละ 38.2 (ตารางที่ 5) เนื่องจากประเทศไทยประสบกับปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจและมีการลดค่าเงินบาทตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา โดยเฉพาะการขยายการค้าก่อสร้างต่าง ๆ หยุคชะงักลงเป็นจำนวนมากจึงมีความต้องการสินค้าที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ลดลงโดยเฉพาะไม้แปรรูปต่าง ๆ และสินค้าเกษตรต่าง ๆ ก็มีความต้องการลดลงไปด้วย

ในขณะที่สินค้านำเข้าที่สำคัญจาก สปป.ลาว 10 อันดับแรกในปี 2541 ยังคงเป็นไม้แปรรูป ถ่านหิน ลิกไนต์ และโค-กระบือมีชีวิต ที่มีความสำคัญมากที่สุด การส่งออกรายเดือน

เมื่อพิจารณามูลค่าสินค้าส่งออกรายเดือนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2541 ด้านอำเภอเชียงของ พบว่า มูลค่าการส่งออกเฉลี่ยต่อเดือน 20.24 ล้านบาท โดยเดือน ธันวาคมมีมูลค่าส่งออกสินค้าสูงสุด รองลงมาคือ เดือน พฤศจิกายน เดือนที่มีการส่งออกน้อยที่สุด ก็คือ เดือน สิงหาคม และเดือนเมษายน

ในส่วนของด้านเชียงแสนมูลค่าการส่งออก รายเดือนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2541 เฉลี่ย 4.55 ล้านบาท มูลค่าการส่งออกสูงสุดคือ เดือนมกราคม รองลงมาคือ เดือนสิงหาคม เดือนที่มีการส่งออกน้อยที่สุดก็คือ เดือน เมษายน

เมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้าจากด้านอำเภอ เชียงของ รายเดือนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2541 พบว่า มูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยต่อเดือน 7.73 ล้านบาท มูลค่าการนำ

เข้าสูงสุด คือเดือน กุมภาพันธ์ รองลงมาคือ เดือน ธันวาคม มูลค่าการนำเข้าต่ำที่สุดคือ เดือน กันยายน

ในส่วนด้านเชียงแสนมูลค่าการนำเข้าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2541 มีมูลค่าเฉลี่ยต่อเดือน 1.62 ล้านบาท มูลค่าการนำเข้าสูงสุด คือเดือน ธันวาคม รองลงมาคือ เดือน กรกฎาคม เดือนที่มีมูลค่าการนำเข้าต่ำสุดคือ เดือนมีนาคมและเมษายน

อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่าเมื่อพิจารณามูลค่า การส่งออก และนำเข้าจากปริมาณน้ำในแม่น้ำโขงพบว่า ในช่วงที่มีน้ำน้อย คือ มกราคม-มิถุนายน จะพบว่ามีมูลค่าเฉลี่ยต่ำกว่า ในช่วงที่มีน้ำมาก คือเดือน กรกฎาคม- ธันวาคม ซึ่งการขนส่งสินค้าทางเรือสามารถจะกระทำ ได้มากขึ้น เช่นเดียวกันเนื่องจากวัฒนธรรมประเพณี ของชนชาติ สปป.ลาวจะคล้ายคลึงกับของไทยมาก ดังนั้นในเดือนที่มีเทศกาลที่สำคัญจะมีมูลค่าการส่งออกสินค้า สูงมาก เช่น เดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม ซึ่งมีเทศกาล ลอยกระทง และวันขึ้นปีใหม่

ตารางที่ 4 มูลค่าสินค้าส่งออกไทย - สปป.ลาว จำแนกตามประเภทสินค้า อำเภอเชียงของ ปี พ.ศ. 2538-2541

หน่วย:ล้านบาท					
ประเภทสินค้า	พ.ศ. 2538	พ.ศ. 2539	พ.ศ. 2540	พ.ศ. 2541	เฉลี่ย
ผลิตภัณฑ์ขั้นสูง	-	0.64	-	-	0.16
	-	(0.34%)	-	-	(0.07%)
โลหะ	-	-	-	16.33	4.08
	-	-	-	(3.78%)	(1.68%)
สินค้าเกษตร	1.71	0.5	1.1	0.12	0.86
	(1.10%)	(0.27%)	(0.54%)	(0.03%)	(0.35%)
เฟอร์นิเจอร์	0.01	-	-	-	-
	(0.01%)	-	-	-	-
ไฟฟ้า	3.1	3.11	1.56	1.92	2.45
	(2%)	(1.65%)	(0.77%)	(0.44%)	(1.01%)
ยานพาหนะ	22.75	19.95	15.09	184.33	60.53
	(14.68%)	(10.61%)	(7.40%)	(42.70%)	(24.92%)
ก่อสร้าง	15.24	34.76	42.27	72.11	41.1
	(9.83%)	(18.48%)	(20.74%)	(16.71%)	(16.92%)

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ประเภทสินค้า	พ.ศ. 2538	พ.ศ. 2539	พ.ศ. 2540	พ.ศ. 2541	เฉลี่ย
เครื่องกล	3.17 (2.05%)	3.25 (1.73%)	1.58 (0.78%)	20.62 (4.78%)	7.16 (2.95%)
เชื้อเพลิง	37.37 (24.11%)	37.96 (20.18%)	50.76 (24.9%)	54.13 (12.54%)	45.06 (18.55%)
อุปโภคบริโภค	17.39 (11.22%)	20.7 (11.01%)	21.46 (10.53%)	25.21 (5.84%)	21.19 (8.72%)
เคมี	- -	- -	- -	0.13 (0.03%)	0.03 (0.01%)
อาหาร	51.11 (32.97%)	63.03 (33.51%)	62.29 (30.56%)	56.06 (12.99%)	58.12 (23.92%)
เบ็ดเตล็ด	2.97 (1.92%)	4.19 (2.23%)	7.74 (3.80%)	0.68 (0.16%)	2.15 (0.88%)
อื่น ๆ	0.19 (0.12%)	- -	- -	- -	0.05 (0.02%)
รวม	155.00	188.09	203.85	431.64	242.94

ที่มา : จากการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากด่านศุลกากรเชียงใหม่

ตารางที่ 5 มูลค่าสินค้านำเข้าจำแนกตามประเภทสินค้าที่ อ.เชียงใหม่ ประจำปี 2538 – 2541

หน่วย: ล้านบาท

ประเภทสินค้าปี	พ.ศ. 2538	พ.ศ. 2539	พ.ศ. 2540	พ.ศ. 2541	เฉลี่ย
ไม้และผลิตภัณฑ์	77.51 (89.77%)	68.79 (70.46%)	81.66 (70.71%)	36.03 (50.46%)	66.00 (72.74%)
ของป่าและผลิตภัณฑ์	1.76 (2.04%)	2.04 (2.09%)	1.57 (1.36%)	1.35 (1.89%)	1.68 (1.85%)
สัตว์และผลิตภัณฑ์	- -	1.46 (1.50%)	0.58 (0.50%)	1.20 (1.68%)	0.81 (0.89%)
สินค้าเกษตร	1.21 (1.40%)	9.79 (10.03%)	6.92 (5.99%)	2.37 (3.32%)	5.07 (5.59)
โลหะ - อโลหะ	0.22 (0.25%)	0.46 (0.47%)	0.58 (0.50%)	0.02 (0.03%)	0.32 (0.35%)

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ประเภทสินค้า/ปี	พ.ศ. 2538	พ.ศ. 2539	พ.ศ. 2540	พ.ศ. 2541	เฉลี่ย
เฟอร์นิเจอร์	0.55 (0.64%)	-	-	-	0.14 (0.15%)
อุปโภค - บริโภค	0.10 (0.12%)	0.27 (0.28%)	0.03 (0.03%)	-	0.10 (0.11%)
เครื่องกล	0.52 (0.60%)	-	-	0.45 (0.63%)	0.24 (0.26%)
เบ็ดเตล็ด	-	2.5 (2.56%)	3.42 (2.96%)	2.44 (3.42%)	2.09 (2.30%)
อื่น ๆ	1.47 (1.70%)	12.38 (12.68%)	20.73 (17.95%)	27.54 (38.57%)	16.28 (17.94%)
รวม	86.34	97.63	115.49	71.40	90.73

ที่มา : จากการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากด่านศุลกากรเชียงใหม่

2.2.2 สินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามไป
สปป.ลาว

เมื่อพิจารณามูลค่าสินค้าผ่านแดน จากประเทศ
ที่สามไป สปป.ลาว ในปี พ.ศ.2538-2541 มีมูลค่าเฉลี่ย
318.46 ล้านบาท

จะพบว่าสินค้าผ่านแดนประเทศที่สามไป
สปป.ลาว มีมูลค่าเฉลี่ย 318.46 ล้านบาท จะมีสินค้า
ประเภทบุหรี่, กาแฟ, น้ำผลไม้ เฉลี่ย 181.91 ล้านบาท
(ร้อยละ 57.1) มากที่สุด รองลงมาคือ ยานพาหนะ เฉลี่ย
58.40 ล้านบาท (ร้อยละ 18.3) และวัสดุก่อสร้าง เฉลี่ย
45.79 ล้านบาท (ร้อยละ 14.4)

สินค้าดังกล่าว ส่วนใหญ่มาจากประเทศสิงค
โปร์, ญี่ปุ่น, เกาหลี, สหรัฐอเมริกา, รัสเซีย

เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกในปี พ.ศ.2538-
2541 พบว่า มูลค่าการส่งออกจากประเทศที่สาม ไป
สปป.ลาว มีอัตราลดลง โดย ปี 2539 มูลค่าการค้าเมื่อ

เทียบกับปี 2538 ลดลง ร้อยละ 40.7 แต่เพิ่มขึ้นในปี
2540 อีกครั้ง ถึงร้อยละ 178.7 ซึ่งมีมูลค่าเพิ่มขึ้นค่อนข้าง
มาก

อย่างไรก็ตาม พบว่ามูลค่าการส่งออกจาก
ประเทศที่สามไป สปป.ลาว เริ่มลดลงอีกในปี 2541 ถึง
ร้อยละ 46.4 โดยเฉพาะในหมวดบุหรี่, กาแฟ และอาหาร
มีปริมาณลดลงถึงร้อยละ 68.5 และสินค้าอุปโภค
บริโภค, วัสดุก่อสร้าง ก็ลดลงเช่นกัน แต่สินค้าในหมวด
ยานพาหนะ, เกษตร, เคมีเวชภัณฑ์, เครื่องกล และเครื่อง
ไฟฟ้า ปรากฏว่าเพิ่มขึ้น

การลดปริมาณการส่งออกของประเทศที่สาม
อาจเนื่องมาจากภาวะเงินกียอ่อนตัวลงอย่างมาก จึงทำ
ให้ราคาสินค้าจากประเทศที่สามมีราคาสูงขึ้นมาก จึงทำ
ให้ สปป.ลาว มีการนำเข้าจากประเทศเหล่านี้ลดลง ใน
ขณะที่มูลค่าการส่งออกในปี 2541 ของไทย ยังคงเพิ่ม
ขึ้น แสดงถึงภาวะการแข่งขัน จากประเทศที่สามเริ่มลด
ลงจากผลกระทบดังกล่าว

แต่หากประเทศไทยไม่ประสบปัญหาวิกฤติในปัจจุบัน และ สปป.ลาว ไม่ประสบปัญหาเงินก๊อบอ่อนตัวลง สินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามไป สปป.ลาว อาจจะยังมีมูลค่าที่เพิ่มขึ้น ดังจะเห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงปริมาณสินค้าจากปี พ.ศ. 2539 ไปถึงปี พ.ศ. 2540 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงภาวะการแข่งขันจากประเทศที่สามมีสูงขึ้น

เมื่อพิจารณามูลค่าสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามไป สปป.ลาว รายเดือน ในปี 2538-2541 จะพบว่า

แนวโน้มการส่งสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สาม จะมีสูงมากในช่วงตุลาคม - มกราคม และมีการส่งออกน้อยในช่วง กรกฎาคม - กันยายน

ส่วนมูลค่าสินค้าผ่านแดนจาก สปป.ลาว ไปประเทศที่สามในช่วง พ.ศ.2538-2541 จะมีปริมาณน้อยในช่วงมกราคม - กรกฎาคม และ พบว่ามีปริมาณส่งออกมากที่สุดในช่วงสิงหาคม - ธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงฤดูน้ำหลาก การคมนาคมขนส่งทางเรือจะได้สะดวก

ตารางที่ 6 มูลค่าสินค้าผ่านแดนประเทศที่สามไป สปป.ลาว จำแนกตามประเภทสินค้าปี พ.ศ. 2538 - 2541

หน่วย : ล้านบาท

ประเภทสินค้า	ปี 2538	ปี 2539	ปี 2540	ปี 2541	เฉลี่ย
อุปโภค-บริโภค	17.42 (7.1%)	8.84 (6.1%)	9.91 (2.4%)	1.39 (0.6%)	13.14 (4.1%)
ยานพาหนะ	22.72 (9.3%)	24.36 (16.7%)	75.33 (18.6%)	91.12 (41.9%)	58.40 (18.3%)
บุหรี่ยี่, กาแฟ, อาหาร	186.41 (76.0%)	91.61 (63.0%)	271.29 (66.9%)	85.35 (39.3%)	181.91 (57.1%)
วัสดุก่อสร้าง	10.91 (4.4%)	15.36 (10.6%)	44.17 (10.9%)	23.72 (10.9%)	45.79 (14.4%)
เกษตร	0.03 (0.0%)	-	0.87 (0.2%)	3.44 (1.6%)	1.09 (0.0%)
เคมีเวชภัณฑ์	1.19 (0.1%)	-	-	0.59 (0.3%)	0.45 (0.0%)
เครื่องกล	2.75 (1.1%)	0.53 (0.36%)	2.79 (0.7%)	9.00 (4.1%)	7.02 (2.2%)
ไฟฟ้า	4.00 (1.6%)	4.82 (3.3%)	1.21 (0.3%)	2.64 (1.2%)	10.68 (3.3%)
รวม	245.43	145.53	405.57	217.23	333.06

ที่มา : การวิเคราะห์จากการรวบรวมข้อมูลรายเดือนด้านศุลกากรเชียงใหม่

3. ปัญหาการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน

จากการรวบรวมข้อมูลหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและการวิเคราะห์จากการสอบถามเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการของไทยที่ทำการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน จะพบว่าปัญหาการค้าชายแดนที่สำคัญมีดังนี้

3.1 ปัญหาด้านการคมนาคมขนส่ง

สปป.ลาว

เนื่องจากสปป.ลาวยังคงมีปัญหาการขาดแคลนโครงสร้างขั้นพื้นฐานอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะปัญหาการคมนาคมภายในประเทศที่ยังไม่เพียงพอ ทำให้การติดต่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าบริการจากชายแดนไปสู่ท้องถิ่นไม่สามารถกระจายตัวไปได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว โดยเฉพาะในส่วนการคมนาคมทางบกภายในสปป.ลาวที่มีอยู่นั้นจะ เป็นถนนลาดยางประมาณเพียงร้อยละ 42.4 ของถนนทั้งหมด ที่เหลือเป็นถนนลูกรัง ซึ่งสามารถใช้ได้ดีในช่วงฤดูแล้งเท่านั้น ในขณะที่การคมนาคมทางรถไฟยังไม่มี และการขนส่งทางน้ำยังใช้เดินทางได้เพียงบางช่วง โดยเดินทางสะดวกในช่วงน้ำหลาก แต่หน้าแล้งจะทำให้ขนส่งได้น้อยลง และมีความยากลำบากมากขึ้น

การพยายามปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมไทย-สปป.ลาว

เนื่องจากความไม่สะดวกของการคมนาคมขนส่งต่าง ๆ ดังกล่าวจึงมีผลกระทบต่อการขยายช่องทางทางการค้าชายแดนในประเทศลาว และมีผลต่อไปถึงโอกาสในการขยายการค้ากับประเทศอื่น ๆ เช่น จีน เวียดนาม โดยผ่านเส้นทางใน สปป.ลาว โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก

ทั้งนี้พบว่าในส่วนของ สปป.ลาวนั้น การคมนาคมขนส่งทางบกจะมีปัญหาน้อยลงในบริเวณจุดผ่านแดนสากล ที่ห้วยทรายเท่านั้น เพราะรัฐบาลสปป.ลาวได้ให้ความสนใจในการพัฒนาในพื้นที่มากขึ้น จึงมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานมากกว่าจุดการค้าชาย

แดนอื่น ๆ ที่มีการค้ากับภาคเหนือตอนบนของไทย เช่น มีการย้ายศูนย์ราชการขึ้นจากริมแม่น้ำโขงขึ้นไปอยู่ทางทิศใต้ของเมืองเพื่อให้กว้างขวางยิ่งขึ้น มีการทำถนนลาดยางจากห้วยทราย-เมืองมอม-เชียงกก ระยะทาง 60 กิโลเมตร และคาดว่าจะมีถนนเชื่อมจากห้วยทราย-กับด้นฝั่ง ภายในปี 2542 นี้ ซึ่งจะทำให้การคมนาคมระหว่างสองเมืองนี้มีความสะดวกยิ่งขึ้นและใช้ได้เดินทางทุกฤดูกาล

ในขณะที่การก่อสร้างถนนเพื่อเชื่อมโยงไทย-ลาว ในบริเวณนี้ก็มีความคืบหน้าไปมากขึ้น โดยบริษัทแหลมทองลิไนท์ของไทย (บริษัทชุดคันถ่านหิน เวียงคุก จำกัด) ได้ทำการก่อสร้างถนน จากเมืองห้วยทราย ถึงเหมืองถ่านหินเวียงคุก (ระยะทาง 113 กิโลเมตร และบริษัทร่วมพัฒนาในสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจมีสัญญาทำถนนจากเมืองห้วยทราย-เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา (250 กิโลเมตร)

ในขณะที่เส้นทางการคมนาคมทางบกที่สามารถจะเชื่อมโยง ถนนที่เชื่อมระหว่างจีน - ลาว - ไทย จะเริ่มที่เมืองสิบสองปันทา อ.เหมิ่งล่า - เข้าลาวที่บ่อหาร ผ่านบ่อเต็นในลาว ผ่านหลวงน้ำทา ห้วยทราย ในสปป.ลาว เข้าไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะทางประมาณ 254 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2543

ปัจจุบันเส้นทางในช่วงสิบสองปันทา (อ.เหมิ่งล่า ของประเทศจีนสามารถเดินทางเข้า สปป.ลาว ผ่านบ่อหาร และบ่อเต็น จีนได้พัฒนาเส้นทางคมนาคมดังกล่าวและสามารถใช้ได้แล้ว แต่ในส่วนแขวงอุดมไซ ถึงด่านน้ำเงินตรงข้ามด่านห้วยโก๋น ของไทยนั้น สปป.ลาวได้รับอนุมัติจากธนาคารโลก กว่า 5,000 ล้านบาทให้รัฐบาลสปป.ลาวสร้างเส้นทางปากแบ่ง-อุดมไซ-พงสาลี ระยะทาง 200 กิโลเมตร เพื่อจะสามารถจะเชื่อมโยงไปยังชายแดนจีน ชายแดนเวียดนาม และอีกส่วนหนึ่งถนนสายดังกล่าวจะก่อสร้างเข้าที่เมืองเงินเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศไทยมาที่ด่านห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน ซึ่งคาดว่าจะเสร็จใช้ได้ภายในปี 2543 (ข้อมูล

ปัจจุบัน ช่วงห้วยโก๋น ปากห้วยแคน ผังแม่น้ำโขง ระยะทาง 38 กิโลเมตร ยังไม่ได้ปรับปรุงรถยนต์วิ่งได้เฉพาะขับเคลื่อนสี่ล้อเท่านั้น)

ส่วนช่วงทางปากแบ่ง-บ่อหาร ระยะทาง 242 กิโลเมตร สภาพถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ รถวิ่งไม่สะดวก

แต่ในส่วนพื้นที่การค้าชายแดนอื่น ๆ ในสปป.ลาวยังคงพบว่า อุปสรรคของการคมนาคมในท้องถิ่นที่ทำให้การเดินทางติดต่อกับชายฝั่งไม่สะดวกยังคงเป็นปัญหาสำคัญของทุกแห่ง เช่น บริเวณการค้าที่จุดผ่อนปรนบ้านฮวกนั้น ในส่วนถนนในสปป.ลาวไม่สะดวกเนื่องจากยังเป็นถนนดินแคบ และเป็นหลุมเป็นร่องน้ำ และพบว่าโดยทั่ว ๆ ไปเส้นทางคมนาคมจะสามารถใช้เพียงฤดูแล้งเพียงฤดูเดียวเท่านั้น (ต้องใช้รถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้อขนส่งตลอดเส้นทาง)

ส่วนช่วงทางปากแบ่ง-บ่อหาร ระยะทาง 242 กิโลเมตร สภาพถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ รถวิ่งไม่สะดวก

ดังนั้นจึงพบว่าปัญหา อุปสรรค ที่สำคัญของการค้าชายแดนด้านการคมนาคมขนส่งทางบกนั้น ส่วนใหญ่จะมีข้อจำกัดทางด้านสปป.ลาวที่มีเส้นทางคมนาคมที่ไม่สะดวกในการขนส่งสินค้าไปสู่ท้องถิ่นอื่น ๆ ก่อนข้างมาก

ประเทศไทย

เมื่อพิจารณาในส่วนปัญหาการค้าชายแดนในด้านการคมนาคมในส่วนของไทยถึงแม้จะไม่มากเท่ากับสปป.ลาวแต่จะพบว่า ปัญหาของการคมนาคมขนส่งบางประการก็ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญของทุกพื้นที่ในบริเวณที่ทำการค้าชายแดนในส่วนพื้นที่ในเขตภาคเหนือตอนบนโดยพบว่า

ในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นบริเวณการค้าไทย-ลาวที่สำคัญในเขตภาคเหนือตอนบนและเป็นจุดผ่านแดนที่เป็นสากล (ชาวไทย ชาวต่างประเทศ (ที่มี Visa) สามารถเข้า-ออกได้) พบว่า ถึงแม้จะมีความพร้อมในด้านการคมนาคมขนส่งทางบกและการมีท่าเทียบเรือที่ขนถ่ายสินค้า แต่พบว่า ท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างไว้สำหรับการขนส่งทางน้ำจะใช้

ได้ไม่สะดวกในช่วงฤดูแล้ง (ม.ค.-มิ.ย) เนื่องจากน้ำในแม่น้ำโขงมีน้อยลงลดต่ำกว่าท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างไว้ [(การคมนาคมทางน้ำสามารถเชื่อมโยง ทางแม่น้ำโขงไปยังเมืองปากแบ่งหลวงพระบาง (สปป.ลาว) และจังหวัดเชียงใหม่ (จีน)] จึงเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางน้ำในช่วงดังกล่าว โดยเฉพาะการขนส่งที่ต้องใช้เรือบรรทุกเกินกว่า 150 เมตริกตัน แต่สำหรับเรือบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 21-150 เมตริกตัน สามารถจะใช้ขนส่งได้ตลอดทั้งปี

ในด้านการคมนาคมทางน้ำ พบว่า ยังคงเป็นเส้นทางสำคัญของการค้าชายระหว่างไทยสปป.ลาวที่สำคัญ ในเขตภาคเหนือตอนบน เพราะมีแม่น้ำโขง เป็นเส้นทางที่สำคัญที่มีความยาวถึง 90 กิโลเมตร ซึ่งประชาชนโดยทั่วไปสามารถจะใช้เส้นทางนี้ในการติดต่อค้าขายกันได้โดยทางเรือ แต่พบว่ายังคงมีอุปสรรคในการขนส่งสินค้าทางเรือขนาดใหญ่ ที่มีขนาดบรรทุกเกินกว่า 150 เมตริกตันขึ้นไป ที่ในช่วงฤดูแล้ง ไม่สามารถขนถ่ายสินค้าที่มีปริมาณมากจากการคมนาคมทางน้ำจะมีแต่เฉพาะด่านที่มีการก่อสร้างท่าเทียบเรือไว้แล้วเท่านั้น ซึ่งมีเฉพาะที่ด่านเชียงของ (ของไทย) และห้วยทราย (ของสปป.ลาว) ซึ่งเป็นด่านสากล เพียงแห่งเดียวในบริเวณภาคเหนือตอนบนที่ทำการค้าไทย-สปป.ลาว

นอกจากนี้ยังพบว่า การขนส่งสินค้าทางน้ำจากอำเภอเชียงของจนถึงเมืองหลวงพระบางนั้นพื้นที่ตลอดของลำน้ำโขงมีโขดและแก่งหินจำนวนมาก จึงทำให้เป็นปัญหาอุปสรรคในการเดินทางขนส่งสินค้า เนื่องจากจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

นอกจากนี้ในบริเวณจุดการค้าที่สำคัญที่เชียงของยังคงมีปัญหาด้านแพขนานยนต์ซึ่งมีบริการเพียง 1 แพ อันเป็นผลเนื่องจากข้อตกลงในการขนส่งระหว่างไทยกับสปป.ลาว และกำลังอนุมัติให้เพิ่มจำนวนแพขนานยนต์ในการให้บริการอีกจำนวนหนึ่งแพ รวมเป็นสองแพ ซึ่งคาดว่าจะเพียงพอสำหรับความต้องการในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างเมืองเชียงของกับเมืองห้วยทราย โดยมีการกำหนดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้า

ในราคาหนึ่งเที่ยวไปกลับจำนวน 3,000 บาท เป็นอัตราที่แน่นอนระหว่างกันโดยในหนึ่งเที่ยวนั้น จะสามารถขนส่งรถยนต์บรรทุกสิบล้อพร้อมบรรทุกสิ่งของจำนวน 3 คัน และสินค้าอื่น ๆ ตามที่พิกัดของแพะรับได้

จุดผ่านแดนถาวรอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ซึ่งยังคงมีปริมาณการค้าไทย-ลาว ไม่มากนัก เนื่องจากไม่ใช่ด่านสากล ถึงแม้จะมีความพร้อมทางด้านการคมนาคม และโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ อยู่พอสมควร แต่เนื่องจากท่าเทียบเรือที่ก่อสร้างมีการชำรุด ไม่สามารถใช้งานได้ จึงเป็นอุปสรรคต่อการขนถ่ายสินค้าทางน้ำและพบปัญหาเช่นเดียวกันกับเชียงของ คือมีการลดลงของปริมาณน้ำโขงที่จะใช้เดินทางในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือขนาดใหญ่

จุดผ่านแดนถาวร ห้วยโก๋น (จังหวัดน่าน) เป็นพื้นที่ที่ยังมีปริมาณการค้าไม่สูงมากนัก ส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาการคมนาคม ซึ่งเป็นถนนเชื่อม อ.เมืองน่าน - ห้วยโก๋น ช่วงก่อนถึงจุดผ่านแดน (30 กิโลเมตร) มีความลาดชันสูง และมีความคดเคี้ยวทำให้รถบรรทุกสินค้าวิ่งได้ไม่สะดวก

ในส่วนของบริษัทจุดผ่อนปรน จุดผ่อนปรนบ้านแจ่มป่อง จังหวัดเชียงรายนั้นสภาพถนนจากจุดชายแดนมายังตลาดนัดระยะทางประมาณ 400 เมตร ยังเป็นถนนดินและแคบ

จุดผ่อนปรนบ้านฮวก จังหวัดพะเยา เส้นทางคมนาคมจากเชียงคำ-บ้านฮวก ระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตร ถึงแม้จะเป็นถนนลาดยาง แต่ผิวจราจรแคบมาก รถยนต์ซึ่งสวนทางกันไม่สะดวก

จุดผ่อนปรนบ้านห้วยสะแดง จังหวัดน่านถนนจากบ้านห้วยสะแดง ถึงพรมแดน ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร ยังเป็นถนนดินร่วนจึงไม่สะดวก

จุดผ่อนปรนบ้านใหม่ชายแดน จังหวัดน่าน ยังคงมีปัญหาเส้นทางคมนาคมระหว่างอำเภอสองแคว กับจุดชายแดนไม่สะดวก

จากการสอบถามผู้ประกอบการค้าชายแดน ไทย-สปป.ลาวในส่วนผู้ประกอบการชาวไทยจำนวน 11

ราย เกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภค และการคมนาคมของสปป.ลาว ผู้ประกอบการจำนวน 5 ราย มีความเห็นว่ากำลังดีขึ้น เนื่องจากสปป.ลาวกำลังเร่งพัฒนาและปรับปรุงบางส่วน ผู้ประกอบการ 3 ราย มีความเห็นว่ายังไม่ดีขึ้น เนื่องจาก สภาพถนนยังเดินทางไม่สะดวกและปริมาณน้ำน้อยในช่วงฤดูแล้ง ส่วนผู้ประกอบการอีก 3 ราย มีความเห็นว่า ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในทิศทางที่ดีขึ้น

นอกจากนี้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังมีความคิดว่า การเชื่อมโยงทางการค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ที่ใช้เส้นทางระหว่างเชียงของกับเมืองห้วยทรายของสปป.ลาว ในปัจจุบันยังไม่มีสะพานสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำโขงโดยใช้แต่เฉพาะเรือขนส่งสินค้าข้ามฟากเท่านั้น หากจะมีการขยายเส้นทางคมนาคมทางบกในอนาคตมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่ควรจะมีการสร้างสะพานเพื่อเชื่อมเส้นทางดังกล่าวซึ่งจะทำให้มีช่องทางการติดต่อที่สะดวกมากขึ้นและเพิ่มโอกาสในการขยายการค้าได้มากยิ่งขึ้นต่อไป

3.2 ปัญหาด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน

เช่นเดียวกับปัญหาด้านการคมนาคม ปัญหาด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ นั้นยังคงพบที่มีความแตกต่างกันระหว่างไทยกับ สปป.ลาว เนื่องจากระดับการพัฒนาที่ยังคงแตกต่างกัน โดยไทยมีความพร้อมในสาธารณูปโภคพื้นฐานในด้านไฟฟ้า โทรศัพท์ ประปา มากกว่า สปป.ลาว ซึ่งพบว่าส่วนใหญ่ยังคงไม่เพียงพอ

จากการสำรวจ พบว่า ในบริเวณด่านสากล เชียงของ เชียงแสน มีความเพียงพอในด้านสาธารณูปโภคต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าได้มากพอสมควร แต่เมืองห้วยทราย ยังคงมีความขาดแคลนอยู่บ้าง แต่ก็ยังมีการพัฒนาที่ดีกว่าบริเวณด่านอื่นๆ ใน สปป.ลาวที่มีการค้าในส่วนภูมิภาคเหนือตอนบนของไทยในด่านถาวรและด่านผ่อนปรนอื่น ๆ ในเขตภาคเหนือตอนบนของไทย จะพบว่าบริเวณด่านถาวร จะมีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคที่ดีกว่า (ยกเว้นบริเวณ

ด้านถาวร ห้วยโก๋น จังหวัดน่าน ซึ่งอยู่ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ป่าอนุรักษ์ จึงทำให้ภาคเอกชนไม่สามารถลงทุนในสิ่งก่อสร้างถาวรได้ และมีการขาดแคลนระบบประปา ไฟฟ้า และระบบสื่อสารโทรคมนาคม)

ความไม่พร้อมทางด้านสาธารณูปโภคในส่วนต่าง ๆ เหล่านี้ ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขยายปริมาณการค้าชายแดน เช่นกัน

3.3 ปัญหาวิธีการชำระเงินระหว่างผู้ประกอบการไทย-สปป.ลาว

ประเทศไทย

จากการรวบรวมข้อมูลพบว่า วิธีการชำระเงินระหว่างผู้ประกอบการไทย-สปป.ลาว มีดังนี้คือ

1. การชำระเงินโดยผ่านระบบธนาคาร
2. การชำระเงินโดยไม่ผ่านระบบธนาคาร เป็นการชำระเงินสดค้างเงินบาท ชำระโดยตรงกับคู่ค้าโดยไม่ผ่านระบบธนาคาร ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการค้าย่อย สปป.ลาวจะนำสินค้าไปจำหน่ายก่อน โดยวางมัดจำไว้ส่วนหนึ่ง ระยะเวลาตั้งแต่ 3 วัน ถึง 1 เดือน

สกุลเงินที่ทำการค้ำนั้นรัฐบาลลาวมิได้กำหนดเงื่อนไขชัดเจน เกี่ยวกับสกุลเงินที่ใช้ในธุรกรรมระหว่างประเทศ แต่โดยทั่วไปแล้วธนาคารแห่งชาติลาวจะจ่ายหรือยอมรับเงินสกุลต่อไปนี้มาร์คเยอรมัน, เยนญี่ปุ่น, ฟรังก์สวิส, ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา, ฟรังก์ฝรั่งเศส, ปอนด์สเตอร์ลิง, บาทไทย

การศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการที่สัมภาษณ์ทั้งรายใหญ่-รายย่อยในเขตอำเภอเชียงของและเชียงแสน จำนวน 11 ราย พบว่า 9 ราย (ร้อยละ 82) นิยมชำระเงินด้วยเงินสด โดยไม่ผ่านธนาคาร และ 2 ราย (ร้อยละ 18) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่) ใช้วิธีการชำระเงินค้ำสินค้าตาม L/C โดยผ่านธนาคาร ทั้งนี้ พบว่า การชำระเงินส่วนใหญ่ นิยมชำระด้วยเงินสด สกุลบาท มากที่สุด รองลงมาคือ ดอลลาร์สหรัฐ

สาเหตุที่ผู้ประกอบการค้ายังคงนิยมใช้วิธีการชำระเงินโดยไม่ผ่านธนาคาร เนื่องจากมีสถาบันการเงิน

ใน สปป.ลาว ไม่เพียงพอและมีข้อจำกัดในการแลกเปลี่ยนเป็นเงินตราสกุลอื่น เมื่อสำรวจบริเวณชายแดนที่ทำการค้าระหว่างกัน เมื่อพิจารณา ธนาคารพาณิชย์ที่ให้บริการในพื้นที่อำเภอเชียงของ ในช่วงที่ศึกษา พบว่า มีหลายธนาคาร คือ ธนาคารพาณิชย์ ธนาคารทหารไทย ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ธนาคารกสิกรไทย และในส่วนภาครัฐบาลก็มีธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ และธนาคารออมสินกรุงไทย และธนาคารกสิกรไทย แต่ส่วนใหญ่ธนาคารที่มีบทบาทสำคัญในการแลกเปลี่ยนชำระเงิน ตามแนวชายแดนคือ ธนาคารพาณิชย์ในส่วน of เอกชน

และพบว่าผู้ประกอบการที่ทำการค้าระหว่างกัน ส่วนใหญ่มักจะเป็นผู้ที่มีความคุ้นเคยกันมานาน ที่ให้เกิดความไว้วางใจซึ่งกันและกัน จึงนิยมชำระเงินระหว่างกันโดยไม่ผ่านธนาคาร โดยจะเป็นระบบการซื้อเชื่อเป็นส่วนใหญ่ และเพราะความไม่มั่นใจในค่าเงินบาท จึงนิยมใช้เงินบาทหรือเงินตราสกุลอื่นเช่น ดอลลาร์สหรัฐ เป็นต้น แต่วิธีนี้ยังคงเป็นอุปสรรคต่อการขยายการค้าของไทยกับสปป.ลาว ทั้งนี้พบว่า ในส่วนของการค้าบริเวณเชียงของ-ห้วยทรายนั้น จะทำการค้ากับพ่อค้าจากสปป.ลาวในเขตอื่น ๆ ในส่วนทางภาคเหนือของลาวด้วย โดยการขนเงินบาทของพ่อค้าจาก แขวงหลวงพระบาง อุดมไชย และหลวงน้ำทา ยังคงมีภาระในการขนเงินเนื่องจากความไม่ปลอดภัย และความไม่สะดวกในการพกพาเงินหรือหาที่แลกเปลี่ยนเงินตราซึ่งการที่มีสถาบันการเงินจำกัด โดยเฉพาะมีที่ธนาคารล้านช้างเท่านั้น หากมีข้อจำกัดในการแลกเปลี่ยนเงินตราสกุลต่างประเทศเกิดขึ้นก็จะทำให้มีปัญหาด้านการซื้อขายแลกเปลี่ยนเกิดขึ้น

สปป.ลาว

ในส่วนของสปป.ลาวจะมีเพียงธนาคารล้านช้างสาขาห้วยทรายเท่านั้นในการบริการชำระเงินผ่านธนาคาร โดยการเปิดบัญชีธนาคารล้านช้าง จะต้องฝากเงินเป็นสกุลกิบ ของสปป.ลาว ซึ่งยังมีความผันผวนและยังไม่เป็นที่ยอมรับในการใช้แลกเปลี่ยน จึงไม่มีธนาคาร

พาณิชย์ของไทยเปิดบัญชีไว้กับธนาคารล้านช้าง แต่พบว่า ธนาคารล้านช้างเป็นฝ่ายเปิดบัญชีไว้กับธนาคารพาณิชย์ของไทย คือ ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารทหารไทย ดังนั้นธนาคารล้านช้างสามารถจะออกเช็คและมาทำการขึ้นเงินที่ธนาคารพาณิชย์ของไทย นอกจากนั้นพบว่า มีประชาชนลาว และผู้ประกอบการชาวลาวได้มาเปิดบัญชีไว้กับธนาคารพาณิชย์ของไทย สาขาต่างๆ ในอำเภอเชียงของจำนวนมาก เนื่องจากสามารถอำนวยความสะดวกในการออมทรัพย์และดำเนินธุรกิจอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เป็นเพราะว่าการค้าหรือการชำระสินค้าหรือบริการต่าง ๆ ของประชาชนลาวบริเวณชายแดนส่วนใหญ่ใช้เงินสกุลบาท และหากจะนำไปฝากธนาคารล้านช้าง จะต้องนำไปแลกเปลี่ยนเป็นเงินกิบเท่านั้น ดังนั้นประชาชนจึงนิยมเข้ามาฝากเงินที่ฝั่งไทย อย่างไรก็ตาม พบว่า ระบบการชำระเงินโดยไม่ผ่านธนาคารยังคงเป็นที่นิยมเพราะผู้ประกอบการที่ทำการค้าระหว่างกันส่วนใหญ่มักจะเป็นผู้ที่มีความคุ้นเคยกันมานาน ทำให้เกิดความไว้วางใจซึ่งกันและกัน จึงนิยมการชำระเงินระหว่างกันโดยไม่ผ่านธนาคาร และมักจะเป็นระบบการชำระเงินแบบซื้อเชื่อเป็นส่วนใหญ่ และเนื่องจากผู้ประกอบการในไทยไม่มั่นใจในค่าของเงินกิบ จึงนิยมใช้เงินบาทหรือเงินตราสกุลอื่นเช่นดอลลาร์สหรัฐในการชำระเงินค่าสินค้า เป็นต้น

ในปัญหาเกี่ยวกับความไม่สะดวกในการใช้เงินบาทชำระเงิน โดยการไม่ผ่านธนาคารหรือการขนเงินบาทมาชำระค่าสินค้านั้น มีปัญหาสืบเนื่องมาจากปัญหาความไม่สะดวกจากการคมนาคมขนส่งภายในประเทศของสปป.ลาว และการมีสถาบันการเงินที่ให้บริการใน สปป.ลาว อยู่น้อยหากธนาคารล้านช้าง สาขาหัวทรายมีข้อจำกัดในการแลกเปลี่ยนเงินบาทพ่อค้าจำเป็นต้องเดินทางไปแลกถึงธนาคารเวียงจันทน์ ซึ่งทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูง

อย่างไรก็ตามในส่วนระบบการซื้อขายแลกเปลี่ยนโดยการให้สินเชื่อทางการค้ากับผู้ประกอบการสปป.ลาวโดยไม่ผ่านธนาคาร จะพบปัญหานี้สูงประมาณร้อยละ 10 ของสินเชื่อทั้งหมด เนื่องจากเป็นการให้สินเชื่อทางการค้าโดยไม่มีการค้ำประกันใด ๆ ซึ่งพบว่าความเสี่ยงดังกล่าวมีปริมาณสูงขึ้นในปัจจุบัน ตามภาวะการอ่อนตัวของเงินกิบ

จากการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการชาวไทยจำนวน 5 ราย (5 ใน 11 ราย) ยังคงมีความกังวลในเรื่องค่าเงินกิบที่ไม่แน่นอน และเกรงว่าอาจจะเกิดหนี้สูญ

ผู้ประกอบการ (3 ใน 11 ราย) ให้ข้อเสนอแนะว่าควรให้มีการยอมรับในเงินกิบในการแลกเปลี่ยนได้ แต่ต้องมีสถาบันการเงินของไทยเป็นแหล่งรองรับในการยอมแลกเปลี่ยนเงินกิบมาเป็นเงินบาท ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการขยายตัวทางการค้าชายแดนไทย-ลาวต่อไป ทั้งนี้เพราะเห็นว่า ปัญหาดังกล่าวมีผลให้ระบบการค้ามีการหยุดชะงัก เนื่องจากขาดแคลนเงินบาทที่ผู้ประกอบการจะนำแลกเปลี่ยนระหว่างกัน หรือต้องมีการยอมซื้อขายแลกเปลี่ยนกันในตลาดมืดซึ่งทำให้สินค้ามีราคาแพงขึ้น

3.4 ปัญหาการค้าอนุกระบบ

ยังคงเป็นปัญหาสำคัญของการค้าไทย - สปป.ลาว ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน เนื่องจาก หน่วยงานราชการที่รับผิดชอบประกอบด้วย ด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง ตำรวจหน่วยปฏิบัติการตามลำน้ำโขง (นปข.) และส่วนปกครองอำเภอ ให้ข้อมูลที่ตรงกันคือ มีกำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะการออกตรวจตลอดแนวชายแดนตลอด 24 ชั่วโมง ประกอบกับการลักลอบขนสินค้าขึ้นบก มักจะกระทำในพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างเขตความรับผิดชอบ เช่น จุดเชื่อมต่อ อ.เชียงแสน - อ.แม่สาย หรือ อ.เชียงแสน - อ.เชียงของ หรือ อ.เชียงแสน อ.เวียงแก่น โดยเฉพาะในเขตแม่น้ำรวก บริเวณสามเหลี่ยมทองคำจุดเชื่อมต่อประเทศไทย-

ลาว -พม่า ซึ่งคาบเกี่ยวพื้นที่ อ.เชียงแสน กับ อ.แม่สาย และแม่น้ำกก ซึ่งตั้งอยู่ระหว่าง อ.เชียงแสน กับ อ.เชียงของ

ขณะที่มีความคิดเห็นจากเจ้าหน้าที่บางส่วน และผู้ประกอบการให้ข้อมูลว่าการที่ผู้ลักลอบขนสินค้าหนีภาษีเหล่านี้สามารถดำเนินการอยู่ได้อย่างต่อเนื่อง เป็นเพราะมีเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐ บางกลุ่มให้การสนับสนุนอยู่เบื้องหลัง โดยประสานงานกับพ่อค้าหนีภาษี ทั้งไทย - ลาว ร่วมด้วยกันนั้น ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ นำสินค้าดังกล่าวขึ้นบก

จากการประมาณการของนายด่านศุลกากรถาวรแห่งหนึ่ง คาดว่ามูลค่าของสินค้าลักลอบในพื้นที่รับผิดชอบ จะมีไม่ต่ำกว่า 40-50% ของสินค้าที่ผ่านศุลกากรหรือคิดเป็นมูลค่าประมาณ 13,000 - 20,000 ล้านบาท ซึ่งใกล้เคียงกับตัวเลขของงานวิจัยของธนาคารแห่งประเทศไทย (ปี 2537) ที่จุดการค้าเชียงของ-ห้วยทรายที่กล่าวถึงการค้านอกระบบมีมากกว่าสถิติมูลค่าสินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรไทยถึงมากกว่าเท่าตัว ทั้งนี้ เพราะภูมิประเทศเอื้ออำนวยต่อการลักลอบทำให้เจ้าหน้าที่มีอยู่ไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึง และการจัดเก็บภาษีสินค้าบางชนิดทั้งสองประเทศ ยังมีการจัดเก็บในอัตราที่สูง (ประมาณร้อยละ 30-60 ของราคา) ทำให้ผู้ประกอบการพยายามหลีกเลี่ยงภาษีเพื่อลดต้นทุนการค้า และเนื่องจากการนำเข้าสินค้า ในระบบต้องผ่านระบบราชการทำให้เสียเวลา เนื่องจากขั้นตอนมาก โดยในส่วนขั้นตอนการส่งออก ก็ยังคงมีมากด้วยเช่นกัน กล่าวคือ หากเป็นการส่งสินค้าออกในระบบอาจต้องใช้เวลา 1-2 วัน ในขณะที่การส่งออกนอกระบบสามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อจากประเทศคู่ค้าได้ทันที

นอกจากนี้การค้านอกระบบส่วนใหญ่จะอยู่ในจุดการค้าชายแดน ณ จุดผ่านแดนผ่อนปรน ซึ่งส่วนใหญ่ไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำเช่น จุดบ้านฮวก จุดบ้านใหม่ชายแดน จังหวัดน่าน ซึ่งเป็นการค้านอกระบบเกือบทั้งหมด

ในส่วนของการลักลอบนอกจุดการค้า พบว่า จะมีการนำเรือจอกขนถ่ายสินค้าได้ตลอดแนวลำน้ำโขง และยังมีเกาะคอนอยู่กลางน้ำ สำหรับเป็นจุดพักสินค้าได้อีกด้วย ส่วนใหญ่การลักลอบขนถ่ายสินค้าจากเรือจะกระทำในเวลากลางคืนโดยใช้ไฟฉาย เป็นสัญญาณ (หากมีการขนถ่ายในช่วงกลางวัน มักจะหาทางใช้สัญลักษณ์ต่าง ๆ เพื่อสื่อเวลาปลอดการตรวจตราจากเจ้าหน้าที่ หน่วยปฏิบัติการลำน้ำโขงหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง) ทั้งนี้ พบว่า ในช่วงฤดูฝน จะสะดวกต่อการลักลอบขนถ่ายสินค้า เนื่องจากสินค้าสามารถขึ้นดิ่งได้ง่าย โดยด้านการติดต่อหาคำสั่งซื้อและตกลงราคาสินค้าก่อนดำเนินการจะหาสินค้าไว้ก่อน แล้วจึงสอบถามความต้องการสินค้าและนัดหมายช่วงเวลาขนส่ง

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะมีการค้าในระบบโดยมีการผ่านด่านศุลกากร แต่ยังคงพบวิธีการหลีกเลี่ยงภาษีในลักษณะนำสินค้าติดตัว โดยให้เหตุผลเพื่อใช้สอยในชีวิตประจำวัน หรือการแจ้งรายการสินค้าต่ำกว่าจำนวนและราคาที่ซื้อหรือ นำสินค้าราคาแพงปะปนกับสินค้าราคาถูก ภายในกล่องบรรจุเดียวกัน การใช้เด็กเป็นผู้ขนสินค้า หรือนำสินค้าที่มีราคาแพงแต่ชิ้นเล็กติดตัวหรือใส่กระเป๋าทิ้งไว้ เป็นต้น

สำหรับแนวทางแก้ไขปัญหาการค้านอกระบบของ สปป.ลาว จากการพิจารณาถึงเป้าหมายของการพัฒนาเศรษฐกิจของลาวจนถึงปี ค.ศ. 2000 ที่มี พลเอกคำโด สีทันดอน ประธานพรรคได้นำเสนอต่อที่ประชุมใหญ่สมัชชาพรรคครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 18-20 มีนาคม 2539 พบว่า จะมุ่งเน้น การสร้างเสถียรภาพทางการเงิน และงบประมาณมากเป็นพิเศษ โดยมุ่งเน้นการเพิ่มรายรับของรัฐบาล โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษี และการป้องกันการลักลอบขนสินค้าหนีภาษี ตลอดจนปรับปรุงระบบระเบียบ การจัดเก็บภาษีให้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ก็จะเป็นส่วนหนึ่งที่คาดว่าจะลดการค้านอกระบบในอนาคตลงได้

สำหรับมาตรการของประเทศไทยเองวิธีแก้ไขนั้น ไม่ได้มุ่งเน้นการเก็บภาษีเพิ่มขึ้นทั้งนี้เพื่อเป็นการสนับสนุนการส่งออกให้มีมากขึ้นและหาทางเร่งมาตรการคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ให้รวดเร็วยิ่งขึ้นเพื่อให้ผู้ประกอบการค้าอยากเข้ามาสู่การค้าในระบบมากยิ่งขึ้น

3.5 ปัญหาภาวะเบียดเบียน และการบริหารจัดการ

สปป.ลาว

การค้าชายแดนไทย สปป.ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบนมีปัญหาเรื่องกฎระเบียบที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยจนผู้ปฏิบัติไม่สามารถจะปรับตัวได้ทันหรือหาทางป้องกันได้ล่วงหน้า โดยเฉพาะในส่วน สปป.ลาว

เนื่องจากโครงสร้างของระบอบการปกครองของทั้งสองประเทศที่ยังคงมีความแตกต่างกัน ดังนั้นกฎระเบียบการค้าจึงไม่ได้มีมาตรฐานเดียวกันและพบว่าในส่วนของสปป.ลาวจะมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยและแตกต่างกันไปในแต่ละท้องถิ่น ขึ้นอยู่กับความพอใจของเจ้าหน้าที่รับผิดชอบแต่ละคนเป็นหลัก ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการค้าบ่อยครั้ง เนื่องจากมีมาตรฐานที่ไม่แน่นอน

ในด้านปัญหาการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบต่าง ๆ บ่อยครั้งมีการกล่าวถึงในงานวิจัยที่ผ่านมาจนถึงการศึกษาในปัจจุบัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับโครงสร้างและสถานการณ์ ความจำเป็นในการแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจภายในสปป.ลาวเป็นสำคัญ จึงพบว่าแม้จะมีกฎระเบียบปฏิบัติในการค้าไว้แล้ว แต่ในทางปฏิบัติสามารถจะเปลี่ยนแปลงได้อยู่ตลอดเวลาทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการการค้าระหว่างกัน ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลจากระบอบการปกครองสปป.ลาวได้ให้อำนาจแก่ท้องถิ่นแต่ละแห่งมากขึ้น

ในการศึกษาครั้งนี้จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ 11 ราย ต่างมีความเห็นตรงกันถึงอุปสรรคของการค้าชายแดนที่เกิดจากปัญหาดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ โดยเฉพาะด้านภาษีนำเข้า ซึ่งมีอัตราสูงและขึ้นอยู่กับเจ้าหน้าที่ที่ดูแลในแต่ละท้องถิ่น ทำให้กฎ

ระเบียบต่าง ๆ อาจแตกต่างกันไปแต่ละแขวงและขาดความเป็นเอกภาพ จึงทำให้ต้นทุนทางด้านการค้าเปลี่ยนแปลงไม่แน่นอน ซึ่งมีส่วนผลักดันให้มีการค้าในระบบมากขึ้น

ในส่วนข้อมูลที่ได้จากเจ้าหน้าที่พาณิชย์จังหวัดให้ข้อมูลว่า “อุปสรรคการค้าของสปป.ลาวยังคงมีหลายประการเช่น บางครั้งสปป.ลาวต้องการการเข้มงวดการนำเข้าสินค้าเนื่องจากต้องการลดอัตราเงินเฟ้อภายในประเทศจึงจำกัดโควตาสินค้าเข้า และระบบการค้าระหว่างประเทศของสปป.ลาวยังไม่เปิดเสรีโดยสมบูรณ์ ผู้นำเข้า-ส่งออก จะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของรัฐก่อน มีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ-นำเข้าบ่อยครั้ง และความตกลงขนส่งสินค้าผ่านแดนไทย-สปป.ลาว ที่ยังไม่ีผลในทางปฏิบัติ จึงมีปัญหาเพราะปัจจุบัน สปป.ลาวขนส่งสินค้าผ่านไทยได้แต่ไทยส่งผ่านสปป.ลาวไม่ได้”

ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา พบว่าสปป.ลาวมีระเบียบการค้าที่ควบคุมการนำเข้ามาก ส่วนการส่งออกจะควบคุมเฉพาะสินค้าเกษตรที่สำคัญต่อเศรษฐกิจเช่น ข้าว เป็นต้น ทั้งนี้ผู้ประกอบการที่จะทำการค้านำเข้าและส่งออก จะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐบาล และในด้านพิธีศุลกากรภาษีศุลกากร ของ สปป.ลาว (ปี พ.ศ.2539) พบว่าอัตราภาษีสินค้าธรรมดามีอัตราถึงร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 40 ในขณะที่สินค้าประเภทพิเศษ เช่น ยานพาหนะรถยนต์ บุหรี่ และเบียร์ มีอัตราภาษีนำเข้าถึงร้อยละ 50 ถึง 150

ประเทศไทย

ในส่วนของประเทศไทยนั้นถึงแม้ไม่มีการจัดเก็บภาษีด้านการส่งออกในส่วนการค้าชายแดน (ยกเว้นหนังสือและไม้เท่านั้น) แต่ยังคงพบว่ามีปัญหาการจัดเก็บภาษีสินค้านำเข้าบางชนิดที่มีราคาสูง เช่น ผักกาดเขียวปลี และมีการห้ามนำเข้าสินค้าบางชนิดที่จะเป็นประโยชน์ต่อต้นทุนการผลิตด้านปศุสัตว์ของไทยที่ต่ำลง เช่น กากถั่วเหลือง เป็นต้น

อีกทั้งยังขาดการบริหารจัดการที่ดีที่จะทำให้ตลาดสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนมีประสิทธิภาพและเป็นระบบ เช่น มีการวางแผงขายสินค้าที่ไม่เป็นระเบียบ เนื่องจากขาดเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าไปดูแลเช่น จุดผ่อนปรนบ้านแจ่มป่อง แผงสำหรับขายสินค้าในตลาดนัด ยังมีลักษณะไม่แข็งแรงและขาดความเป็นระเบียบ หรือจุดผ่อนปรนบ้านห้วยสะเตง จังหวัดน่าน ยังไม่มีตลาดนัดถาวรแต่ใช้ถนนเป็นบริเวณจัดตลาดนัดซื้อขายสินค้าทำให้ไม่สะดวกและไม่เป็นระเบียบ หรือจุดผ่อนปรน บ้านใหม่ชายแดน ซึ่งไม่มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น ตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากร ทำให้ประชาชนลาวไม่สามารถเข้าไปซื้อสินค้าในตัวอำเภอที่ห่างจากจุดชายแดนได้ เป็นต้น

ในจุดการค้าชายแดนห้วยโก๋น ซึ่งเป็นด่านถาวร ยังคงพบว่า ตลาดไม่มีอาคารถาวรที่เป็นระเบียบทำให้เกิดความไม่สะดวกในด้านการค้า โดยพบว่าเป็นเพียงชั่วคราวเท่านั้น

ทั้งนี้พบว่า ที่จุดการค้าชายแดนเกือบทั้งหมด ยังไม่มีตลาดขายสินค้าที่มีลักษณะถาวร ในการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้านี้ระหว่างกันของทั้งสองประเทศ

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันมีโครงการต่าง ๆ ในภาครัฐที่พบว่ามีการเร่งดำเนินการเพื่อหาทางปรับปรุงการค้าชายแดนในเขตภาคเหนือตอนบนให้ดียิ่งขึ้นแต่ยังอยู่ในระหว่างการจัดอนุมัติโครงการและของงบประมาณสนับสนุน

อย่างไรก็ตามเนื่องจากปัญหาภาวะเศรษฐกิจที่ประเทศกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบันอาจจะทำให้โครงการต่าง ๆ ดังกล่าวเกิดความล่าช้า เนื่องจากงบประมาณมีจำกัด และเป็นอุปสรรคต่อการเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการจัดการต่าง ๆ ไปด้วย ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากเอกชน และภาครัฐในท้องถิ่นในการหาทางเร่งดำเนินการเพื่อให้เกิดผลรวดเร็วยิ่งขึ้น

การบรรจุข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้มีภูมิลำเนาบริเวณชายแดน 2 ประเทศทำบัตรผ่านแดน ซึ่งมีอายุการใช้งาน 1 ปี โดยเพิ่มความสะดวกต่อการเดินทางข้ามไปยังชายแดนของเพื่อนบ้าน จุดผ่านแดนถาวร 2 จุด คือ ด่านอำเภอเชียงของ-ห้วยทราย และด่านหนองคาย เวียงจันทร์ โดยค่าผ่านแดนแล้วแต่ท้องถิ่นกำหนดตามความจำเป็น ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 เป็นต้นมา

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณากฎระเบียบตามข้อตกลงของประเทศในกลุ่มอาเซียนซึ่งมีทั้งประเทศไทยและประเทศลาวเป็นสมาชิก (ลาวเข้าเป็นสมาชิกในปี พ.ศ.2540) ซึ่งมีนโยบายสร้างเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) โดยจะลดภาษีการค้าระหว่างกันให้เหลือเพียงร้อยละ 0-5 ภายในปี 2542 ทั้งนี้ให้ประเทศ สปป.ลาวลดภาษีการค้า สินค้าส่วนใหญ่ (ร้อยละ 90) ให้เหลือเพียงร้อยละ 0-5 ภายในปี 2548 ซึ่งสอดคล้อง ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ผ่านแดนของประเทศอาเซียน คือ การขนส่งสินค้าระหว่าง ไทย-ลาว ไทย-มาเลเซีย และไทย-กัมพูชา กับข้อตกลงว่าด้วยพิธีการศุลกากรและการค้า (GATT) ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ปี 2538 เป็นต้นมา ซึ่งมีทั้งประเทศไทย และสปป.ลาว เป็นสมาชิกอยู่ด้วยทำให้แนวโน้มของอัตราภาษีอากรทางการค้า ของทั้งสองประเทศมีแนวโน้มจะลดลงในอนาคต และทำให้มีช่องทางการค้าที่ขยายตัวมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ พบว่า ในส่วนของอัตราภาษีการนำเข้าของไทยบริเวณการค้าชายแดน เริ่มมีการลดลงหลายชนิด ตามข้อตกลงดังกล่าว เช่น การจัดเก็บภาษีอากรขาเข้าจากลูกตำ (ลูกชิด) ซึ่งเคยจัดเก็บในภาษีที่สูงมาก ถึง กิโลกรัมละ 50 บาท ก็มีการได้ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 5 ของราคาประเมินสินค้าทั้งหมด ของจำนวนลูกตำต่อเที่ยวเท่านั้น

นอกจากนี้ยังมีข้อตกลงต่างๆ ที่จัดทำขึ้นและกำลังหาทางให้เกิดผลในการปฏิบัติในอนาคต ได้แก่

ข้อตกลงการขนส่งระหว่างไทย-ลาว ปี 2521 ขณะนี้กลุ่มอาเซียนได้ตั้งคณะทำงานขึ้นเพื่อพิจารณาด้านต่าง ๆ คือ

1. การตกลงยอมรับใบตรวจสภาพรถยนต์การขนส่งสินค้าที่อนุญาตจากประเทศผู้ส่งออกระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียน

2. ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ผ่านแดนของประเทศอาเซียน คือ การขนส่งสินค้าระหว่างไทย-ลาว ไทย-มาเลเซีย และ ไทย-กัมพูชา

ในส่วนของการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit goods) นั้น ในปี 2540 มีการทำกรอบความตกลง (Framework agreement) 9 ประเทศสมาชิกอาเซียน ด้านการส่งเสริมการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมเพื่อการขนส่งสินค้า การประกันภัยมาตรฐานควันเสียรถยนต์ การค้าชายแดน การค้าข้ามแดน (เป็นการค้าผ่านไปยังประเทศที่สามที่สามารถขนถ่ายสินค้าขึ้นลงได้ในประเทศที่ขนส่งผ่าน)

นอกจากนี้ยังมีโครงการความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน ไทย-สปป.ลาว ดังนี้คือ

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ

(Greater Mekong Subregion : GMS) หรือหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ ประกอบด้วย เวียดนาม ลาว กัมพูชา จีน เมียนมาร์ และไทยให้ความสำคัญด้านความร่วมมือในสาขาคมนาคมและพลังงาน เพื่อเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความพร้อมอันจะเป็นแรงจูงใจให้เกิดการขยายการลงทุนและการค้า

ความคืบหน้าของโครงการก็คือ ได้จัดประชุมระดับรัฐมนตรีและเจ้าหน้าที่อาวุโสมาแล้ว 8 ครั้ง การประชุม ครั้งที่ 8 ในระหว่างวันที่ 30 กันยายน - 2 ตุลาคม 2541 ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ ผลการประชุมสรุปสาระสำคัญด้านการค้าการลงทุนได้ดังนี้

1. ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้เสนอกรอบกลยุทธ์ ความร่วมมือในลักษณะ Economic corridor โดยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการพัฒนาพื้นที่ตามแนวตะวันตก-ตะวันออก เชื่อมระหว่างเมะละแหม่ง-เมียววดี-แม่สอด-มุกดาหาร-สะพานนะเขต-คองฮา-คานัง และปรับปรุงกฎ ระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน

2. พิจารณาข้อจำกัดทางการค้าและการลงทุน และอุปสรรคที่มีใช่มิใช่ภาษี (Non-tariff barrier) ตลอดจนการอำนวยความสะดวกทางการผ่านแดนในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

โครงการร่วมมือทางเศรษฐกิจสี่ฝ่าย ซึ่งประกอบด้วย ภาคเหนือของไทย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของพม่า ภาคเหนือของลาว และภาคใต้ของจีน เน้นความร่วมมือในการขยายเครือข่ายระบบคมนาคมระหว่างกันเป็นอันดับแรก และแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการค้าการลงทุน พิธีการศุลกากร และการตรวจคนเข้าเมือง เพื่อให้ความสัมพันธ์ทางธุรกิจการค้าของภาคเอกชนดำเนินไปได้สะดวก

ความคืบหน้าของโครงการก็คือ มีพื้นที่ดำเนินการอยู่ภายใต้โครงการการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ บางโครงการได้ดำเนินการเสร็จแล้ว บางโครงการอยู่ระหว่างดำเนินการและบางโครงการได้รับการจัดลำดับอยู่ในแผนงานของโครงการการพัฒนาความร่วมมือ

3.6 ปัญหาอุปสรรค

ในส่วนของการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว นั้นจะพบว่า สภาพภูมิศาสตร์ที่เป็นประเทศที่อยู่ติดกันจะเป็นทางเอื้อต่อภาวะการค้าการค้าชายแดนระหว่างกันได้มาก แต่ในขณะเดียวกันประเทศอื่นที่อยู่ติดชายแดน สปป.ลาว เช่น ประเทศจีน และเวียดนาม ก็สามารถที่จะทำการค้าระหว่างกันได้เช่นกัน

หากสินค้าที่ซื้อขายระหว่างกันสามารถจะผลิตได้ใกล้เคียงกันก็จะทำให้มีภาวะการแข่งขันที่สูงและโอกาสที่จะขายได้ย่อมที่จะน้อยลง สำหรับสินค้าส่งออก

ของไทยในปัจจุบันเมื่อเทียบในด้านคุณภาพแล้วย่อมดีกว่าของเวียดนามและจีน แต่อาจจะเสียเปรียบในด้านราคาและปริมาณซึ่งอาจจะมียาแพงและปริมาณน้อยกว่าอย่างไรก็ตามความแตกต่างดังกล่าวย่อมเป็นสิ่งที่ดีต่อการตัดสินใจของผู้ซื้อ ซึ่งการประกอบการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว น่าจะรักษาความแตกต่างนี้ไว้ตลอดไป แต่หากจีนและเวียดนามสามารถจะผลิตสินค้าได้คุณภาพใกล้เคียงหรือดีกว่าย่อมจะส่งผลกระทบต่อภาวะการค้าชายแดนจาก สปป.ลาวย่อมจะลดลงเพราะมีทางเลือกที่จะซื้อสินค้าจากประเทศอื่น ๆ ได้มากขึ้น อย่างไรก็ตามหากภาวะเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศในแถบเอเชียยังไม่ดีขึ้น โอกาสที่ สปป.ลาวจะเลือกซื้อสินค้าที่ราคาถูกกว่าของไทย จากประเทศคู่แข่งก็ย่อมจะมีมากขึ้น

ดังนั้นผู้ประกอบการในประเทศไทยต้องคำนึงถึงคุณภาพสินค้า และความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ต่างจากประเทศจีน และเวียดนามและหาทางพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพของสินค้าที่ขายตามภาวะการค้าชายแดนให้ดียิ่งขึ้นอยู่ตลอดเวลา ซึ่งนอกจากจะลดปัญหาด้านการแข่งขันจากประเทศอื่นที่มีชายแดนติดกัน ยังเป็นโอกาสที่จะขยายขอบเขตการค้าไปถึงประเทศ ชายแดนเหล่านี้ได้มากขึ้น หากการคมนาคมเชื่อมโยงทำได้ทั่วถึง และ ไม่มีการกีดกันด้านการค้าระหว่างกัน จากข้อมูลมูลค่าการค้าชายแดน ระหว่างลาวกับจีนในเขตติดต่อระหว่างเมืองลาวกับแขวงหลวงน้ำทา มีมูลค่าเฉลี่ยประมาณปีละกว่า 166 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละประมาณ 16% อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามไป สปป.ลาว ซึ่งมีประเทศที่สำคัญได้แก่สิงคโปร์, ไต้หวัน,ฮ่องกง, รัสเซีย, ญี่ปุ่น, เกาหลี, อิตาลี, สเปน, สหรัฐอเมริกา ส่วนใหญ่จะคล้ายคลึงกับสินค้าส่งออกของไทยคือ หมวดยานยนต์, วัสดุก่อสร้างและสินค้าอุปโภคบริโภค ยกเว้นบุหรี่ ซึ่งพบว่า บางครั้งปริมาณการส่งออกจากประเทศที่สามไป สปป.ลาว มีปริมาณเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก เช่นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2539 ปริมาณสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามไป สปป.ลาว ในปี พ.ศ. 2540 เพิ่มขึ้นถึง

ร้อยละ 178.7 แสดงให้เห็นถึงภาวะการแข่งขันจากประเทศที่สามที่สูงขึ้น ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการค้าชายแดนไทยต้องคำนึงถึงและหาทางรักษาตลาดการค้าชายแดนไทย สปป.ลาว ให้คงอยู่โดยหาทางพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพของสินค้าและกลยุทธ์ทางการค้าต่าง ๆ อยู่ตลอดเวลา

3.7 ปัญหาข้อพิพาทและภาพพจน์ที่เป็นลบ

ซึ่งเป็นปัญหาที่ต้องให้ความสนใจและระมัดระวังเป็นอย่างยิ่งเพราะอาจก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการค้าชายแดนและส่งผลกระทบต่อการหยุดชะงักของภาวะการค้าชายแดนของประเทศทั้งสองได้ หากมีประเทศใดประเทศหนึ่งปิดกั้นการค้าชายแดนเนื่องจากกรณีพิพาทได้เช่น ในปี 2540 ได้มี กรณีข้อพิพาทจับเรือคูทรายจับคนไทยลักลอบเข้าเมืองหรือกรณีลาวจับตำรวจตรวจคนเข้าเมือง (ตม) ของไทยที่จังหวัดเชียงราย ความขัดแย้งดังกล่าวก่อให้เกิดอุปสรรคทางการค้าตามมา คือระเบียบปฏิบัติของรัฐบาลลาวที่มีต่อไทยในเชิงกีดกันเช่น รัฐบาลลาวเข้มงวดห้ามแลกเงินสกุลบาทของไทย โดยอ้างว่าไม่สามารถกำหนดค่าเงินได้จึงให้ผู้ถือเงินบาทนำไปแลกเป็นดอลลาร์สหรัฐ ก่อนและนำดอลลาร์แลกเป็นเงินกีบ ซึ่งเป็นอุปสรรคทางการค้าของพ่อค้าทั้งสองประเทศมากขึ้น และยังได้ประกาศเพิ่มความเข้มงวดการนำสินค้าเข้าจากไทยและสินค้าบางตัวมีการปรับภาษีขาเข้าเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว และดำเนินการโดยเข้มงวดโดยตั้งด่านสกัดสินค้าลักลอบทุกจุดปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวทำให้ภาวะการค้าชายแดนของไทย-สปป.ลาว เกิดความไม่คล่องตัวและเกิดปัญหาหยุดชะงักได้

ดังนั้นการพยายามหาทางหลีกเลี่ยงข้อขัดแย้งหรือข้อพิพาทต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งที่ทั้งสองประเทศจะต้องคำนึงถึงตลอดเวลา

3.8 ปัญหาประชากรของสปป.ลาวส่วนใหญ่มีอำนาจซื้อน้อย

แม้ว่าสปป.ลาวมีประชากรเพียง 4.72 ล้านคนโดยมีรายได้เฉลี่ยของประชากรอยู่ในเกณฑ์ต่ำ เนื่องจากรายได้หลักส่วนใหญ่ของประชากรคือ อาชีพทางด้าน

การเกษตรและเป็นเกษตรแบบยังชีพไม่เพียงพอต่อการส่งออก และมีภาวะเงินเฟ้อสูงจึงทำให้ปริมาณการซื้อขายสินค้าชายแดนยังคงมีไม่มากนัก โดยเฉพาะในแถบภาคเหนือตอนบน แต่การเปลี่ยนแปลงอำนาจซื้อของสปป.ลาวมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตเนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น ไม้ แร่ธาตุ ถ่านหิน พลังงานไฟฟ้า ฯลฯ อีกทั้งในปัจจุบันนักลงทุนไทยได้เข้าไปลงทุนด้านพลังงานไฟฟ้า โทรคมนาคม และขนส่งทางโรงแรมและการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในสปป.ลาวเป็นจำนวนมาก มีมูลค่าการลงทุนถึง 2,591.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ไม่นับการลงทุนของชาติอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้ลาวมีเศรษฐกิจที่ใหญ่ขึ้น ในอนาคต เฉพาะรายได้จากการขายพลังงานไฟฟ้าที่ผลิตได้ในสปป.ลาวอย่างเดียว จะมีมูลค่าสูงถึง 9.49 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 4 แสนล้านบาทต่อปี ทำให้สปป.ลาวมีรายได้จากส่วนแบ่งการผลิตไฟฟ้าไปใช้พัฒนาประเทศ ซึ่งจะทำให้โอกาสที่ไทยจะขยายการค้ากับสปป.ลาวให้มีมูลค่าเพิ่มขึ้นในอนาคต มีความเป็นไปได้มาก ทั้งนี้ยังคงพบว่าความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคของสปป.ลาว ยังคงมีปริมาณมากและที่สำคัญโอกาสขยายการค้า ผ่านสปป.ลาวไปสู่เวียดนาม และจีน ได้โดยผ่านการคมนาคมทางบก จะยิ่งทำให้การค้าชายแดนในเขตนี้ทวีความสำคัญมากขึ้นอย่างไรก็ตามผลของปัญหาภาวะเงินเฟ้อใน สปป.ลาวซึ่งมีผลกระทบต่ออำนาจซื้อของประชาชนในสปป.ลาวก็ยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีอัตราเงินเฟ้อสูงมาโดยตลอด (ตั้งแต่ปี 2534-2540) อัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยต่อปีสูงถึงร้อยละ 13-19 ซึ่งทำให้ค่าครองชีพของประชาชนลาวสูง ซึ่งก่อให้เกิดความเดือดร้อน ต่อประชากรส่วนใหญ่ของประเทศที่มีรายได้น้อย จึงทำให้รัฐบาลสปป.ลาวหาทางควบคุมไม่ให้เงินเฟ้อมีอัตราสูงขึ้นโดยใช้มาตรการเงินการคลังอย่างเข้มงวด คือ จำกัดสินเชื่อสถาบันการเงินให้มีอัตราขยายตัวได้ไม่เกิน 20% ของยอดวงเงินสินเชื่อที่ผ่านมาหรือปล่อยสินเชื่อได้ไม่เกิน 80% ของยอดเงินฝากและใช้มาตรการลดการนำเข้าสิน

ค้าฟุ่มเฟือย โดยใช้ระบบโควตามาควบคุม โดยเฉพาะรถยนต์ซึ่งรัฐบาลเข้มงวดเป็นพิเศษ รวมทั้งมีมาตรการลดรายจ่ายของภาครัฐในด้านการบริหาร โครงการที่ไม่ก่อให้เกิดการพัฒนาเพื่อการผลิตภายในประเทศ พร้อมเร่งรัดเก็บรายได้ของรัฐทุกด้านให้ได้ตามเป้า

ในขณะที่ภาวะเงินเฟ้อสูงขึ้นตามการลดลงของค่าเงินกีบและมาตรการต่าง ๆ ที่รัฐบาล สปป.ลาว ได้ออกมา ย่อมส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการซื้อขายสินค้าบริการบริเวณชายแดนไทยที่อาจจะลดลงได้เนื่องจากประชาชนใน สปป.ลาว อาจจะหลีกเลี่ยงไปซื้อสินค้าจากประเทศอื่น ที่มีราคาถูกแต่คุณภาพต่ำกว่าของไทย เช่น ประเทศจีน

ในขณะที่ปัญหาภาวะค่าเงินกีบที่อ่อนตัวลง ใน สปป.ลาว หลังจากที่ไทยประกาศค่าเงินบาทลอยตัว (ปี 2540) ค่าเงินกีบได้ตกลงจาก 36 กีบต่อบาท ในเดือนมิถุนายน 2540 ลงมาอยู่ที่ระดับ 90-100 กีบต่อบาท ในช่วงเดือนมีนาคม 2541 และตกต่ำลงถึงระดับ 130 กีบต่อบาท ในตลาดมืดเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2541

อัตราแลกเปลี่ยนในปัจจุบัน (สำรวจ กันยายน 2541) อยู่ที่ระดับ 260-276 กีบต่อบาท

การที่ค่าเงินกีบลดลงอย่างมาก จะมีผลกระทบต่อการค้าชายแดนไทย-ลาว เนื่องจากผู้ประกอบการชาวลาวมักซื้อสินค้าจากไทย ในรูป “เงินเชื่อ” สกูลบาท ดังนั้นเมื่อค่าเงินกีบอ่อนตัวลงทำให้พ่อค้า แม่ค้า ชาวลาวมีปัญหาในการชำระหนี้ในขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการค้าชาวลาวก็ประสบปัญหาด้านการนำเข้าสินค้าไทยที่มีราคาเพิ่มสูงขึ้น เป็นอย่างมาก เมื่อเงินกีบมีค่าลดลง และเกิดความไม่คล่องตัวของการแลกเปลี่ยนเงินตราตามมา ทำให้สปป.ลาว ได้ออกมาตรการควบคุมการลดค่าเงินกีบโดยประกาศให้ธนาคารชาติลาว หยุดการขายเงินตราต่างประเทศช่วงต้นมิถุนายน 2541 รวมถึงประกาศใช้ธนบัตรใหม่ให้สอดคล้องสภาพเงินเฟ้อ จึงทำให้เกิดความไม่คล่องตัวของการซื้อขายแลกเปลี่ยนเงินตราในการชำระค่าสินค้าชายแดน

3.9 ปัญหาผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำในแถบเอเชียไทยและ ลาว

เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่ลงทุนรายใหญ่ของสปป.ลาวเมื่อเศรษฐกิจไทยประสบปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปลายปี พ.ศ.2539 เป็นต้นมา จึงส่งผลกระทบต่อชะลอตัวของภาวะเศรษฐกิจในสปป.ลาวไปด้วย ในขณะที่เงินลงทุนที่สปป.ลาวได้จากประเทศอื่นก็ลดลงด้วย เช่นกัน โดยนักลงทุนต่างชาติรายอื่น ๆ ที่เข้าไปลงทุนในสปป.ลาว ในอันดับรองจากไทย ได้แก่ มาเลเซีย จีน เกาหลีใต้ ล้วนแต่เป็นประเทศที่ประสบภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ เช่นกัน ทั้งนี้เมื่อพิจารณาปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจของสปป.ลาว พบว่า การลงทุนจากต่างชาติ เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเกื้อหนุนเศรษฐกิจของสปป.ลาวให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ.2538 มูลค่าการลงทุนจากต่างชาติสูงสุดถึง 1,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ในปี 2539 เงินลงทุนจากต่างชาติลดลงเหลือเพียง 972 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเหลือเพียง 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2540

อย่างไรก็ตาม พบว่าปัจจัยดังกล่าวมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของสปป.ลาวค่อนข้างมาก เนื่องจาก สปป.ลาวต้องพึ่งพาเงินกู้จากต่างประเทศจำนวนมากถึงร้อยละ 60 ของงบประมาณรายจ่ายของประเทศทำให้เป็นหนี้ต่างประเทศสะสมราว 2,342 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ในปี 2540)

ทั้งนี้แม้แต่ประเทศรายใหญ่ที่ให้ความช่วยเหลือสปป.ลาว ได้แก่ ญี่ปุ่น ก็ประสบปัญหาวิกฤติการเงินในประเทศในขณะที่ยอดการค้าระหว่างประเทศที่ทำหน้าที่ช่วยเหลือสปป.ลาวเช่น ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ก็ได้รับเงินอุดหนุนหลักจากประเทศญี่ปุ่น จึงทำให้การพึ่งพาการช่วยเหลือจากต่างประเทศมีแนวโน้มที่จะลดลงตามลำดับ

ในขณะที่ทุนสำรองเงินตราต่างประเทศของ สปป.ลาว (ปี 2540) มีมูลค่าประมาณ 190 ล้านดอลลาร์ เทียบเท่ากับมูลค่าการนำเข้าสินค้าประมาณ 3 เดือนครึ่ง ซึ่งกองทุนการเงินระหว่างประเทศระบุว่าเป็นตัวเลขที่ค่อนข้างน้อย หากเกิดวิกฤติในภูมิภาคเอเชีย ระลอกสองเศรษฐกิจของลาวจะมีความเสี่ยงเป็นอย่างมาก จากปัจจัยดังกล่าวและความไม่แน่นอนของค่าเงินเยนญี่ปุ่น และแนวโน้มการลดค่าเงินหยวนของจีน อาจเป็นปัจจัยชักนำให้เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียเกิดปัญหามันปนัวได้อีก และการที่ภาวะเศรษฐกิจของสปป.ลาวในปัจจุบันยังคงผูกมัดติดกับการพึ่งพาต่างประเทศจำนวนมาก ย่อมส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจของสปป.ลาวในทิศทางที่จะชะลอตัวลง และย่อมจะส่งผลกระทบต่อภาวะการค้าชายแดนไทย-ลาว ให้ชะลอตัวตามไปด้วย เนื่องจากปัญหาดังกล่าวซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการค้าต้องติดตามอย่างใกล้ชิดเพื่อหาทางป้องกันผลกระทบทางการค้าไม่ให้รุนแรงมากนัก

3.10 ปัญหาอื่น ๆ ได้แก่ ปัญหาการลักลอบหลบหนีเข้าเมือง การโจรกรรมรถ การค้ายาเสพติด ทำให้เกิดผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และความปลอดภัยทางด้านการค้าชายชายแดน รวมทั้งความจำเป็นต่อการเข้มงวดปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในด้านป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้น จนอาจทำให้การค้าต้องชะงักงันและเกิดความไม่คล่องตัวเท่าที่ควร, ปัญหาการลักลอบนำเข้าสัตว์ใหญ่ โค-กระบือ จาก สปป.ลาว มาไทยเนื่องจากเกรงความยุ่งยากจากพิธีการศุลกากร, ปัญหา การขาดสภาพคล่องของผู้ประกอบการค้าในไทยโดยจากการสอบถามผู้ประกอบการส่วนใหญ่ พบว่าเงินทุนในการดำเนินการส่วนใหญ่จากการกู้ยืมจากธนาคารพาณิชย์ และอาศัยแหล่งเงินออม และการกู้ยืมนอกระบบบางส่วน, ปัญหาการไม่มีแหล่งรองรับเงินกิบหรือแหล่งซื้อ

ขายเงินกีบ ภายในประเทศไทย ทำให้ไม่สามารถรับเงินกีบ จากลูกค้าได้ในขณะที่ส่วนของสปป.ลาว มีข้อจำกัดในการ แลกเปลี่ยนเงินกีบเป็นเงินสกุลอื่นเมื่อค่าเงินกีบอ่อนตัวลง มาก ๆ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการหมุนเวียนแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าระหว่างกัน, ปัญหาการกีดกันเรื่องการค้าผ่านแดนจากไทย เนื่องจากพ่อค้า สปป. ลาวจะทำการกีดกันการค้าโดยไม่ให้ผู้ส่งออกไทยเข้าไปติดต่อค้าขายกับพ่อค้าในประเทศที่สามเช่น เวียดนาม และจีนโดยตรง

4. สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

จากการศึกษาปัญหาการค้าชายแดน ไทย-สปป.ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบนโดยมี จังหวัดที่มีการค้าชายแดนในเขตภาคเหนือตอนบน คือ จังหวัดเชียงราย พะเยา และจังหวัดน่าน พบว่า ด้านเชิงของ (เชิงของ-ห้วยทราย) ซึ่งเป็นด่านถาวร และเป็นด่านสากลเพียงแห่งเดียว ในจังหวัดเชียงราย มีมูลค่าการค้าชายแดนในเขตภาคเหนือตอนบนสูงสุด ถึงร้อยละ 82.1 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533-2541 รองลงมาคือ ด่านถาวรที่ทุ่งช้าง จังหวัดน่าน (ห้วยโก๋น-เมืองเงิน) และด่านถาวรเชียงแสน (เชียงแสน-คันผึ่ง) จังหวัดเชียงรายตามลำดับ

จากการรวบรวมข้อมูล จากหน่วยงานต่าง ๆ สอบถามเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการค้าที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยพบว่า

ในส่วนของผู้ประกอบการคนไทย กลุ่มพ่อค้าส่งออกไทยไป สปป.ลาว มีทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่ และรายย่อย โดยผู้ค้ารายย่อยจะมีมากกว่า ผู้ประกอบการค้าส่วนใหญ่จะอยู่ที่ด่านเชิงของ มากกว่าด่านอื่น ๆ ในส่วนกลุ่มพ่อค้านำเข้า ไทยรายใหญ่ มีไม่มากนัก ที่ประกอบการค้าอย่างเป็นทางการส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มเดียวกับพ่อค้าส่งออก

กลุ่มผู้ประกอบการ สปป.ลาว มีทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อยเช่นกัน ส่วนใหญ่จะอยู่ที่บริเวณเมืองห้วยทรายที่เป็นจุดผ่านผ่านแดนที่สำคัญของสปป.ลาว มากกว่าแหล่งอื่นๆ นอกนั้นก็เป็นผู้ประกอบการรายย่อยที่มาจากแขวงต่าง ๆ ในภาคเหนือของ สปป.ลาวที่เดินทางมาติดต่อการค้ากับไทย ที่ผ่านด่านเชิงของ-ห้วยทราย โดยกลุ่มพ่อค้าส่งออก-นำเข้าของ สปป.ลาว ในรายใหญ่มักจะเป็นกลุ่มเดียวกัน และพ่อค้ารายย่อยจะมีอยู่กระจ่ายกันไปตามแนวชายแดน และแขวงต่าง ๆ ในเขตภาคเหนือของ สปป.ลาว และในการขนส่งสินค้าจากไทยไป สปป.ลาว หลังจากติดต่อซื้อขาย ตามขั้นตอนปกติของทั้งสองประเทศแล้วก็จะกระจายสินค้าที่ซื้อจากประเทศไทยไป โดยอาศัยการขนส่งทางเรือ และทางรถยนต์ แต่การขนส่งทางเรือไป สปป.ลาว ยังไม่มีการประกันภัยสินค้า และพบว่าในช่วงฤดูแล้ง การบรรทุกสินค้าโดยใช้เรือขนาดใหญ่จะไม่สามารถกระทำได้ และมักจะมีอุบัติเหตุทางเรือ เนื่องจากมีเกาะแก่งในช่วงฤดูแล้งมาก สำหรับการขนส่งสินค้าโดยทางรถยนต์ที่กระจายไปยังส่วนต่าง ๆ ของ สปป.ลาว โดยเฉพาะในภาคเหนือของ สปป.ลาว นั้น พบว่าเส้นทางคมนาคมโดยรถยนต์ ยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร และมีไม่มาก โดยพบว่า เส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นถนนดิน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน

ในด้านภาวะการค้าไทย-สปป.ลาว ที่ผ่านด่านศุลกากรในภาคเหนือตอนบน ที่ผ่านมาพบว่า การค้าชายแดนผ่านด่านถาวรที่ ด่านเชิงของ-ห้วยทราย ในจังหวัดเชียงราย เป็นด่านที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด ในเขตภาคเหนือตอนบน โดยมีมูลค่าการค้าเฉลี่ยต่อปี ตั้งแต่ ปี 2533-2542 คือ 202.57 ล้านบาท รองลงมาคือ จังหวัดน่านที่ด่านถาวร ด่านทุ่งช้าง จุดการค้าห้วยโก๋น-เมืองเงิน คือ 22.37 ล้านบาท และด่านถาวรที่เชียงแสน จังหวัดเชียงราย (เชียงแสน-คันผึ่ง) มูลค่าการค้า 18.39 ล้านบาท

มูลค่าการส่งออกและนำเข้า จากไทยไปสปป.ลาว ที่สำคัญอยู่ที่ด่านเชียงของ (เชียงของ-ห้วยทราย) โดยมีมูลค่าการส่งออกโดยเฉลี่ย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533-2541 คือ 145.09 ล้านบาท (ร้อยละ 88.7 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด)

เมื่อพิจารณาผลการค้าในเขตภาคเหนือตอนบนจะพบว่ามูลค่าเกินดุล เป็นส่วนใหญ่

ด้านสินค้าส่งออกที่สำคัญในปี เฉพาะสินค้าที่ผ่านด่านที่สำคัญ คือด่านเชียงของ และเชียงแสน ในปี พ.ศ. 2538-2541 ยังคงพบว่า สินค้าส่งออกที่สำคัญเป็นสินค้าใน หมวดยานพาหนะ, หมวดอาหาร, น้ำมันเชื้อเพลิง และสิ่งก่อสร้าง และสินค้าอุปโภคบริโภคอื่นที่ใช้ในชีวิตประจำวัน ตามลำดับ

ด้านสินค้านำเข้าที่สำคัญ และปี พ.ศ. 2538-2544 เฉพาะที่พิจารณา ในด่านที่สำคัญ ที่เชียงของ และเชียงแสน ในจังหวัดเชียงราย ยังคงพบว่า สินค้านำเข้าที่สำคัญ ยังคงไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม คือ ไม้แปรรูป รองลงมา คือ ของป่า และสินค้าเกษตรอื่น ๆ บางชนิด

เมื่อพิจารณาสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สาม ที่ด่านเชียงของในปี พ.ศ. 2538-2541 ซึ่งมีประเทศที่สำคัญ คือ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น เกาหลี สหรัฐอเมริกา รัสเซีย พบว่า สินค้าส่วนใหญ่ คือ บุหรี่ กาแฟ และเครื่องดื่ม รองลงมาคือ ยานพาหนะ และวัสดุก่อสร้าง ซึ่งคล้ายคลึงกับสินค้าส่งออกของไทยไป สปป.ลาว ทั้งนี้ สินค้าจาก สปป.ลาว ไป ประเทศที่สาม ก็คือ ไม้แปรรูป และสินค้าเกษตรเช่นกัน

จากการรวบรวมข้อมูลและการสอบถามข้อมูลจากผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องพบว่า ปัญหา การค้าชายแดนที่สำคัญในภาคเหนือตอนบน ได้แก่

ปัญหาด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญต่อการขยายตัวของการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว โดยเฉพาะการขนส่งทางรถยนต์ เพื่อแพร่กระจายสินค้าไปยังเมืองต่าง ๆ ในประเทศ และโอกาสการขยายการค้าไปประเทศอื่น ๆ เช่น จีน และเวียดนาม โดยผ่าน สปป.

ลาว ในขณะที่บริเวณการค้าชายแดนของไทยอีกหลายแห่ง ก็มีปัญหาด้านการคมนาคม เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะจุดผ่อนปรน ต่าง ๆ มีการคมนาคมที่ต้องปรับปรุงและไม่สะดวกหลายแห่ง จึงทำให้การค้าไม่ขยายตัวมากเท่าที่ควร อย่างไรก็ตาม พบว่ามีความคับหน้ของการพยายามปรับปรุงการคมนาคมให้ดียิ่งขึ้นของทั้งสองประเทศ และการปรับปรุงถนนเพื่อเชื่อมโยงไปถึงประเทศจีนตอนใต้และเวียดนาม แต่อาจจะชะลอตัวลงได้ ตามวิกฤติเศรษฐกิจที่ทั้งสองประเทศเผชิญอยู่

ปัญหาการขาดแคลนสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอื่น ๆ เช่น ไฟฟ้า, ประปา, โทรศัพท์ เป็นต้น ยังคงขาดแคลนอยู่มากเช่นกัน ในสปป.ลาว และในบางพื้นที่ ที่มีการค้าชายแดนโดยเฉพาะบริเวณชายแดนที่ไม่ใช่ด่านถาวร เช่นเดียวกับของไทย ซึ่งพบว่าบริเวณชายแดนจุดผ่อนปรนจะขาดแคลนมากกว่า จุดผ่านแดนถาวร

วิธีการชำระเงิน ยังคงอิงอยู่กับการใช้ระบบเงินสด โดยไม่ผ่านธนาคาร ถึงร้อยละ 80 โดยนิยมชำระเงินระหว่างกัน โดยใช้เงินบาท หรือเงินตราสกุลอื่น เช่น ดอลลาร์สหรัฐ จึงทำให้มีปัญหาด้านความปลอดภัยและโอกาสในการขยายการค้าและหนี้สูญ

ปัญหาการค่านอกระบบ ตามแนวชายแดนต่างๆ และในส่วนผู้ประกอบการรายย่อย และบริเวณจุดผ่อนปรน ทั้งนี้เนื่องจาก ภูมิประเทศเอื้ออำนวย และเจ้าหน้าที่ที่ดูแลมีอยู่จำนวนน้อย ซึ่งมีการประเมินไว้ไม่ต่ำกว่า 3-4 เท่าของ ปริมาณการค้าในระบบในเขตภาคเหนือตอนบน

ปัญหากฎระเบียบต่าง ๆ และการบริหารจัดการ กฎระเบียบต่าง ๆ ไม่ใช้มาตรฐานเดียวกันและมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย โดยเฉพาะ สปป.ลาว ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการปรับตัวทำการค้าของผู้ประกอบการและการชะลอตัวของการค้าชายแดน

ปัญหาคู่แข่ง จากประเทศจีนและเวียดนาม ซึ่งมีสินค้าที่มีราคาต่ำกว่า แต่ยังมีคุณภาพด้อย และสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สาม เช่น สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา

ญี่ปุ่น รัสเซีย เป็นต้น ซึ่งมีคุณภาพสูง มีแนวโน้มจะมีอัตราเพิ่มสูงขึ้น

ปัญหาข้อพิพาท ถึงแม้จะมีไม่มากนัก แต่พบว่าอาจส่งผลกระทบต่อการค้าขายแดนในบางครั้ง

ปัญหาประชากรของลาวส่วนใหญ่มีอำนาจซื้อ น้อย เนื่องจากมีปริมาณประชากรไม่มากและมีรายได้เฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ต่ำและปัญหาภาวะเงินเฟ้อสูง รวมทั้งค่าเงินกีบตกต่ำจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนในปี พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา ใน สปป.ลาว ทำให้รัฐบาล สปป.ลาว ออกมาตรการจำกัดการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศมากขึ้น จึงส่งผลกระทบต่อภาวะการขยายตัวของการค้าขายแดน

ปัญหาผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในแถบเอเชีย เนื่องจาก สปป.ลาว เป็นประเทศที่พึ่งพาประเทศเหล่านี้สูง และประเทศไทย ก็ประสบวิกฤตเศรษฐกิจที่จะต้องจัดการแก้ไขหลายประการ จึงมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อภาวะการค้าขายแดน และโอกาสของการพัฒนาการค้าขายแดน ในอนาคตเนื่องจากการขาดแคลนงบประมาณและแหล่งเงินทุนสนับสนุน

ข้อเสนอแนะ

1. **ปัญหาด้านการคมนาคมขนส่ง** ถือได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญเร่งด่วนที่หน่วยงานในภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่นและเอกชนในท้องถิ่นนั้น ๆ ควรให้ความร่วมมือกันอย่างจริงจังต่อการปรับปรุงแก้ไข เพื่อการขยายตัวของการค้าขายแดนไทย-สปป.ลาวให้มีมากขึ้น โดยเฉพาะในจุดผ่านแดนที่ยังคงมีปัญหาด้านการคมนาคม เช่น

- พิจารณาปรับปรุงท่าเทียบเรือเชียงของให้สามารถใช้ประโยชน์ได้ทุกฤดูกาลเพราะปัจจุบันไม่สามารถใช้ได้สะดวกในฤดูแล้ง เนื่องจากระดับน้ำลดลงต่ำกว่าท่าเทียบเรือและการปรับปรุงท่าเทียบเรือเชียงแสนให้สามารถใช้การได้

- การปรับปรุงถนนเชื่อมต่ออำเภอเมืองน่าน-ห้วยโก๋น ก่อนถึงจุดผ่านแดนให้สามารถเดินทางได้สะดวกรวดเร็วขึ้น

- การปรับปรุงถนนดินในบริเวณจุดผ่อนปรนต่าง ๆ ให้เป็นถนนลาดยางเพื่อสามารถเดินทางได้โดยสะดวก

- ให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการแก่รัฐบาล สปป.ลาว ในการสำรวจก่อสร้างเส้นทางคมนาคมที่สำคัญใน สปป.ลาว เพื่อโอกาสขยายการค้าไป สปป.ลาว และประเทศอื่นๆ เช่น จีนตอนใต้และเวียดนาม เช่นการก่อสร้างเส้นทางระหว่างเมืองเงิน (แขวงไซไซ บุลี) กับปากแบ่ง (แขวงอุดมไซ) ใน สปป.ลาว เป็นต้น

- เปรียบเทียบกับรัฐบาล สปป.ลาว ในการเปิดเส้นทางคมนาคมทางรถไฟไทย-สปป.ลาว และการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงในจุดการค้าที่สำคัญเช่น เชียงของ-ห้วยทราย เพื่อให้การขนส่งทางการค้าทำได้สะดวกรวดเร็วขึ้น

2. **ปัญหาด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน** โดยเฉพาะในด้านที่มีปริมาณการค้าที่สำคัญ เช่น ที่ด่านห้วยโก๋นจังหวัดน่าน หรือบริเวณจุดผ่อนปรนอื่นๆ ซึ่งพบว่ายังคงขาดแคลนอยู่มาก ซึ่งหน่วยงานของรัฐในระดับท้องถิ่นและเอกชนควรให้ความสำคัญในการเร่งปรับปรุงโดยการสนับสนุนจากหน่วยงานกลางของภาครัฐเพื่อสามารถจะรองรับการขยายการค้าต่อไป

3. **ปัญหาวิธีการชำระเงินค่าสินค้าขายแดน** หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่นที่ประกอบการค้าขายแดน ควรเข้าไปกระตุ้นและเพิ่มความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการค้าไทย-สปป.ลาว เกี่ยวกับการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะ วิธีการชำระเงิน หรือปล่อยสินเชื่อ โดยผ่านระบบธนาคารให้มากขึ้น เพื่อความคล่องตัว และความสะดวกทางการค้าที่จะขยายตัวต่อไปในอนาคต ทั้งนี้ภาครัฐควรให้การสนับสนุนให้สถาบันการเงินต่าง ๆ มีการกระจายตัว ไปบริเวณชาย

แดนต่าง ๆ ให้มากขึ้น โดยเฉพาะจุดที่มีการค้าชายแดนที่สำคัญและมีปริมาณมาก เช่น ค่านห้วยโก๋น เป็นต้น

เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและจูงใจให้ผู้ประกอบการใช้บริการชำระเงินผ่านธนาคารมากขึ้น และธนาคารพาณิชย์ทั้งของไทยและ สปป.ลาว ควรพิจารณาเปิดบัญชีระหว่างกันให้มากขึ้น และสนับสนุนให้รัฐบาล สปป.ลาว เห็นความสำคัญต่อการขยายสาขาธนาคารพาณิชย์ใน สปป.ลาว ให้มีมากยิ่งขึ้น เพื่อความสะดวกในด้านการชำระเงินผ่านระบบธนาคารของทั้งสองฝ่าย

4. ปัญหาการค้าอันกระชับ ต้องอาศัยความร่วมมือของรัฐ และเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนโดยทั่วไปโดยเฉพาะในระดับท้องถิ่น เข้ามาสอดคล้องดูแลและให้ข้อมูลแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการช่วยกันปราบปรามหรือไม่ให้ความร่วมมือกับผู้ค้าในกระบวนการในการซื้อสินค้าที่ผิดกฎหมายดังกล่าว พร้อมทั้งเร่งสร้างมาตรการจูงใจผู้ประกอบการค้าที่อยู่นอกระบบให้อยากเข้ามาสู่ในระบบมากขึ้น เช่น การเร่งคืนภาษีแก่ผู้ส่งออก (ซึ่งใช้อยู่ในปัจจุบัน) หรือการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ในด้านการค้า เป็นต้น

5. ปัญหากฎระเบียบต่าง ๆ และการบริหารจัดการ รัฐควรหาทางเร่งเจรจาเพื่อให้เกิดความร่วมมือที่ดีระหว่างกันของทั้งสองประเทศในการแก้ไขกฎระเบียบต่าง ๆ ที่ใช้ปฏิบัติในทางการค้าให้มีมาตรฐานเดียวกัน และเกิดความคล่องตัวโดยใช้เวทีของการประชุมในกลุ่มอาเซียน, โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง หรือหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ, โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจสี่ฝ่าย ซึ่งกรอบแนวทางในการเจรจาควรเน้นให้เห็นถึงข้อปฏิบัติและผลประโยชน์ที่ทั้งสองประเทศจะได้รับผลประโยชน์ร่วมกันในการพัฒนาการค้าและเศรษฐกิจประเทศ ก็จะเกิดผลในทางปฏิบัติที่มีความแน่นอน และรวดเร็วยิ่งขึ้น ในส่วนของการค้าชายแดนนอกจาก

พยายามใช้กฎระเบียบที่เป็นมาตรฐานเดียวกันมากขึ้น เพื่อลดความไม่แน่นอนในการปฏิบัติแล้ว ควรมีแนวนโยบายเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนโดยสนับสนุนให้รัฐบาล สปป.ลาว ยกระดับด่านที่เมืองเงิน (ตรงข้ามค่านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน) เป็นด่านสากล เพื่อให้ประชาชนในประเทศที่สาม สามารถผ่านได้ และสามารถรองรับการค้าที่จะขยายตัวต่อไปได้ มากขึ้น

ในส่วนของการระเบียบ และการบริหารจัดการ ที่เกี่ยวข้องกับของไทยจะต้องแก้ไข ก็คือ

- รัฐบาลควรพิจารณาลดหย่อนระเบียบการนำเข้าสินค้าเกษตรจาก สปป.ลาว บางชนิดที่ประเทศไทยผลิตได้ไม่เพียงพอ

- รัฐบาลควรพิจารณานุมัติให้จังหวัดหรือราชการส่วนท้องถิ่นสามารถใช้พื้นที่ป่าสงวนในกรณีที่จุดชายแดนตั้งอยู่ในเขตป่าสงวน เช่น ค่านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน

- พิจารณาทบทวนลดขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ และเร่งพิจารณาปรับปรุงระบบการคืน ภาษีมูลค่าเพิ่ม ให้แก่ผู้ส่งออกให้มีความสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม

- สนับสนุนให้องค์กรส่วนท้องถิ่นที่เป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งบริหารจัดการตลาดการค้าชายแดนหรือตลาดนัดชายแดนให้มีประสิทธิภาพ โดยความร่วมมือของเอกชนอย่างจริงจังในการดำเนินการ เช่น จัดตั้งตลาดการค้าที่เป็นลักษณะถาวร ในบริเวณจุดผ่านแดนต่าง ๆ ให้มั่นคง, เป็นระบบระเบียบ โดยเฉพาะจุดผ่านแดนสำคัญ เช่น เชียงของ ห้วยโก๋น เชียงแสน เป็นต้น

- เน้นการปฏิบัติอย่างโปร่งใสของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น การปิดประกาศ อัตราภาษีศุลกากรในที่เปิดเผย หรืออำนวยความสะดวกในการตอบข้อซักถาม ของพ่อค้า นักธุรกิจ นักลงทุน และผู้สนใจโดยทั่วไป

อย่างไรก็ตามในอดีตที่ผ่านมาการสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมือระหว่างกันของไทยกับ สปป.ลาว ทำในระดับท้องถิ่นและระดับรัฐยังมีน้อยเกินไป ส่วนใหญ่จะเป็นการเจรจาเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เฉพาะครั้งคราวมากกว่า จึงอาจทำให้การพัฒนาการค้าระหว่างกันไม่ขยายตัวมากเท่าที่ควร ดังนั้นหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องน่าจะได้รณรงค์ดำเนินการให้มีผลการปฏิบัติที่เกิดผลอย่างเป็นทางการ โดยหน่วยงานของรัฐทั้งสองฝ่ายได้ร่วมมือในการแก้ไขปัญหาการค้าให้เกิดผลอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้อาจทำได้โดยการกระจายอำนาจให้ ท้องถิ่นที่อยู่ติดการค้าชายแดนไทย-ลาวมีอำนาจในการดำเนินการแทนรัฐได้มากขึ้น

6. ในด้านคู่แข่ง ซึ่งมีทั้งประเทศจีน, เวียดนาม และประเทศอื่นๆ ที่ไม่ได้อยู่บริเวณชายแดนติดกัน เช่น สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่จะขายสินค้าที่คล้ายคลึงกับของไทย โดยเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค, ยานพาหนะ และวัสดุก่อสร้าง ดังนั้นประเทศไทยควรหาทางพัฒนาสินค้าและบริการต่างๆ ที่ขายให้ สปป.ลาว ให้มีคุณภาพคืออยู่เสมอ และไม่ควรระงับให้มีราคาสูงจนเกินไป

อย่างไรก็ตามแม้ประเทศไทยจะเสียเปรียบในด้านความแตกต่างทางระบอบการเมือง เมื่อเปรียบเทียบกับจีน และเวียดนาม ซึ่งเป็นประเทศที่อยู่ในระบอบการปกครองแบบสังคมนิยมเดียวกัน แต่ความเป็นประเทศที่มีวัฒนธรรมคล้ายคลึงกันก็เป็นส่วนหนึ่งที่จะนำมาใช้เพื่อสานต่อความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกันในกลุ่มผู้ประกอบการซึ่งจะพบว่าผู้ค้าของไทยมักจะเป็นผู้ที่ได้ทำการค้าขายกันกับ สปป.ลาวมาเป็นเวลานาน โดยมีความไว้วางใจในความซื่อสัตย์ ความไว้วางใจ ในการรักษาคุณภาพสินค้าและไม่เอารัดเอาเปรียบกัน จึงเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการในไทยต้องรักษาไว้พร้อมกับการพยายามสร้างยี่ห้อสินค้าของไทยให้แข็งแกร่งเป็นที่รู้จักให้มากขึ้น (Brand Strength) ก็จะเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการขยายการค้าต่อไปได้ดียิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามการสร้างภาพพจน์ที่ดี โดยการไม่เอารัดเอาเปรียบทั้งสองฝ่ายก็จะ

ทำให้มีมิตรภาพและการค้าของทั้งสองประเทศสามารถจะอยู่ได้นานและขยายตัวต่อไป

สิ่งที่น่าจะต้องรีบเร่งแก้ไขอย่างยิ่งที่ผ่านมาคือ ทั้งในส่วนภาครัฐและเอกชนของไทยยังมีการเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพทางการค้าช้ามาก เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่งที่สำคัญ เช่น เวียดนาม และจีนซึ่งพบว่ามีพัฒนาคุณภาพสินค้าอย่างรวดเร็วแบบก้าวกระโดดอยู่ตลอดเวลาซึ่งอาจทำให้ประเทศไทยเกิดการเสียเปรียบทางการค้าและหมดโอกาสในการหาทางเพิ่มส่วนแบ่งในตลาดเหล่านี้ได้ ดังนั้นการหาทางพัฒนาคุณภาพสินค้าและกลยุทธ์ทางการค้าให้รวดเร็วยิ่งขึ้น ก็จะทำให้เป็นข้อได้เปรียบในด้านการแข่งขัน และมีโอกาสขยายการค้าไปยังประเทศจีนและเวียดนามโดยผ่าน สปป.ลาว ได้มากยิ่งขึ้นด้วย

7. พึงระมัดระวังและพยายามหลีกเลี่ยงข้อพิพาทต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นของทั้งสองประเทศ เพื่อไม่เกิดปัญหาถูกลามจนกระทั่งปิดพรมแดนการค้าระหว่างกัน ซึ่งสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ต้องขึ้นอยู่กับความร่วมมือของทั้งภาคเอกชนและภาครัฐ ที่จะต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ ทั้งนี้ควรยึดมั่นอยู่บนความ ซื่อสัตย์จริงใจ ไม่เอารัดเอาเปรียบ และคำนึงถึงผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน ก็จะเกิดประโยชน์ต่อการค้าได้มากขึ้น

ทั้งนี้รัฐบาลไทยควรสร้างความสัมพันธ์ระดับรัฐกับ สปป.ลาว โดยให้ความช่วยเหลือทางวิชาการให้มากขึ้น เช่น การให้ประชาชน สปป.ลาว เข้ามาฝึกอบรมวิชาชีพ โดยเฉพาะ ทางเทคโนโลยีการเกษตร, การศึกษาต่อในสถาบันต่าง ๆ หรือ การส่งเสริมกิจกรรมทางวัฒนธรรมต่าง ๆ ร่วมกัน ก็จะเป็นประโยชน์ต่อความสัมพันธ์ที่ดีของทั้งสองประเทศ และความร่วมมือทางการค้าและโอกาสการขยายการค้าตามมาด้วย

8. การหาทางเพิ่มอำนาจซื้อของประชากรของลาว ถึงแม้ประชากรลาวจะมีเพียง 4.72 ล้านคน และอำนาจซื้อในปัจจุบันยังต่ำ แต่ สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีศักยภาพในการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่จำนวนมากได้ และมีแหล่งพลังงานไฟฟ้าที่

สามารถจะขายให้ประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นจำนวนมาก ดังนั้นการเพิ่มการลงทุนในสปป.ลาว หรือการรับซื้อพลังงานไฟฟ้าจาก สปป.ลาว มากขึ้นก็จะเป็นส่วนหนึ่งของการหาทางเพิ่มรายได้ของประชากรใน สปป.ลาว และนำมาซึ่งอำนาจซื้อสินค้าและบริการจากไทยได้มากขึ้นด้วย อีกทั้งโอกาสขยายตลาดการค้าสู่ประเทศจีนและเวียดนามผ่าน สปป.ลาว ก็จะทำให้กำลังซื้อเพิ่มขึ้นได้มาก และในด้านปัญหาภาวะเงินเฟ้อที่สูงและค่าเงินกีบที่อ่อนตัวลงมาก เป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการในไทยจะต้องติดตามภาวะการณ์ ต่าง ๆ เหล่านี้ อย่างใกล้ชิด และคอยสังเกตและหาทางป้องกัน ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา

9. ด้านผลกระทบเศรษฐกิจในเอเชียต่ำ จากผลกระทบดังกล่าว ถึงแม้สถานการณ์ทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ โดยเฉพาะสปป.ลาวยังเป็นสิ่งที่ต้อง

กังวลในปัจจุบันแต่ศักยภาพของสปป.ลาวและของไทย ยังคงมีอยู่มากที่จะทำให้โอกาสของการขยายตัวทางการค้าเมื่อเศรษฐกิจทั้งสองฝ่ายดีขึ้นยังคงเป็นสิ่งที่เป็นไปได้สูงมากในอนาคตจึงไม่ควรกังวลแต่ประการใด อย่างไรก็ตามรัฐบาลไทยควรเร่งแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจของประเทศให้ฟื้นตัวขึ้นโดยเร็ว เพื่อลดการพึ่งพาเงินกู้จากต่างประเทศ และแก้ไขเศรษฐกิจให้มีเสถียรภาพและการเจริญเติบโตที่ดีขึ้น ก็จะมีส่วนช่วยสนับสนุนการค้าชายแดนในด้านต่าง ๆ ให้ดีขึ้น ทั้งในด้านงบประมาณเพื่อการพัฒนาการค้าชายแดน และการแก้ไขสภาพคล่องของผู้ประกอบการค้าชายแดน แม้กระทั่งความสามารถในการเพิ่มการลงทุนไปสู่ สปป.ลาว ได้มากขึ้น ซึ่งจะเป็นการส่วนช่วยแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ให้ดีขึ้น และก่อให้เกิดผลดีต่อการค้าชายแดนของทั้งสองประเทศ

อ้างอิง

- กาญจนา โชคฉวาร์, 2541. ปัญหาการค้าชายแดนไทย - ลาวในเขตภาคเหนือตอนบน. คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- คณะทำงานร่วมธนาคารแห่งประเทศไทย และธนาคารแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 2536. **ปัญหาการค้าชายแดนไทย-ลาว** (นครพนม-คำม่วน และเชียงราย-บ่อแก้ว) กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) กรุงเทพฯ :
- ปรียาลักษณ์ โทณะวนิก. 2539. “เศรษฐกิจ เวียดนาม ลาว และกัมพูชา. 2543. **วารสารเศรษฐกิจ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด** (มหาชน) พฤศจิกายน หน้า 13-21.
- โรสิต สมितिสวัสดิ์ และปรียาลักษณ์ โทณะวนิก. 2540. “การค้าชายแดนไทย-ลาว และไทย-มาเลเซีย” **วารสารเศรษฐกิจ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด** (มหาชน) กุมภาพันธ์ หน้า 9-11.
- ศรีวัฒน์ สุวรรณ. 2539. **เศรษฐกิจการค้าของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. กรมการค้าต่างประเทศ. กระทรวงพาณิชย์ กรุงเทพฯ.**
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ. 2537. **โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ** (ลาว-กัมพูชา-เวียดนาม-จีน-พม่า-ไทย)
- อังฉรา วรศิริสุนทร. 2539. “การค้าชายแดนภาคเหนือของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน” **วารสารเศรษฐกิจ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด** (มหาชน). ธันวาคม หน้า 7-9.
- อิทธิพล ปานงาม ละคณะ 2537. **การค้าและการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน. สถาบันพาณิชย์นาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.**
- สำนักงานพาณิชย์ จังหวัดเชียงราย **สรุปภาวะการค้าชายแดน จังหวัดเชียงราย มกราคม – มิถุนายน 2541, กรกฎาคม 2541.**
- สำนักงานพาณิชย์ จังหวัดเชียงราย, **รายงานการค้าชายแดน จังหวัดเชียงราย ประจำปี 2541, กุมภาพันธ์ 2541.**
- พัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ศูนย์พัฒนาภาคเหนือ 2541 **สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนไทย-ลาว**
- ศูนย์พัฒนาภาคเหนือ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, **เอกสารประกอบการสัมมนา แนวทางพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนภาคเหนือ, 2541**
- <http://www.bot.or.th/hcn/public/Laos/6. Htm>
- <http://www.Bot.or.the/ncn/public/Laos/Seminon 3.htm>
- <http://www.Bot.or.the/ncn/public/Laos/Seminon 4.htm>
- <http://www.dft.Noc.Go.Th/document/foreign trade>
- <http://www.dft.moc.Go.Th/document/foreign trade policy/Service/horizon/Laos/Laos 10.htm>
- <http://www.dft.moc.Go.Th/document/foreign trade policy/ service/horigon/ Laos/ Laos 4.htm>