

การพัฒนารูปแบบเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

The Development of the Thailand - Cambodia Economic Zone Model for the ASEAN Community

♦ เจษฎา ความคุ้นเคย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการท่องเที่ยว คณะวิทยาการจัดการ

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

Jessada Kwamkhunkoei

Assistant Professor of Tourism Management Department, Faculty of Management Sciences

Valaya Alongkron Rajabhat University Under the Royal Patronage

E-mail: k_jessie72@hotmail.com

Abstract

This research focuses on the study of readiness levels in the successful implementations of the ASEAN integration strategies and the development of the Thailand-Cambodia Economic zone model for the ASEAN Community. The population in this work can be divided into 4 groups; entrepreneurs, tourists, leaders of the local administrative organization, and heads of custom officers. Multi-stage sampling is chosen in this study. The research tools are questionnaires of the readiness levels in border economic development and the successful implementations of the ASEAN integration strategies. Mean, standard deviation, confirmatory factor analysis and structural equation model. The results reveal that the readiness levels for Thailand-Cambodia border economic development are average levels. The highest capability of leaders of the local administrative organization. The successful implementation levels of the ASEAN integration strategies are also average with the strengthen competitiveness and quality of life improvement. The result of structural equation model is readiness for Thailand-Cambodia border economic development affecting the 77% achievement of successful implementations of the ASEAN integration strategies. The Model of the Thailand-Cambodia Economic zone for the ASEAN Community were Transportations Service Standard Competency of staffs Competency of Local Entrepreneurs and Logistic systems.

Keyword: Border Economic Development, Strategies and the Development for the ASEAN Community, Thailand - cambodia Economic Zone

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์การวิจัย เพื่อศึกษาระดับความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน และพัฒนารูปแบบเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-กัมพูชา เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ประชากร ได้แก่ ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยว ผู้บริหารองค์การส่วนท้องถิ่น และผู้บริหารด้านศุลกากร ตามจุดผ่านแดนถาวร การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน เครื่องมือที่ใช้ คือ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง ผลการวิจัย พบว่า ระดับความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-กัมพูชา อยู่ในระดับปานกลาง โดยขีดความสามารถของผู้ประกอบการท้องถิ่นสูงสุด ระดับความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน อยู่ในระดับปานกลาง โดยการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันและพัฒนาคุณภาพชีวิตสูงสุด ผลการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง พบว่า ความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-กัมพูชา ส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ร้อยละ 77 รูปแบบเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-กัมพูชา เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน คือ มาตรฐานการให้บริการและขีดความสามารถของบุคลากร ระบบการคมนาคมขนส่ง ขีดความสามารถของผู้ประกอบการท้องถิ่น และระบบโลจิสติกส์

คำสำคัญ : การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน การค้าชายแดนไทย - กัมพูชา

บทนำ

ตลาดการค้าชายแดน เป็นตลาดหนึ่งที่จะเชื่อมโยงความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจของประเทศในประชาคมอาเซียนให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน จากรายงานภาพรวมการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ปี 2557 (มกราคม - กรกฎาคม) การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีมูลค่าการค้ารวม 561,800.16 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเดียวกันของปี 2556 ร้อยละ 5.42 เป็นการส่งออก 342,824.60 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.47 และการนำเข้า 218,975.56 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.34 โดยไทยได้เปรียบดุลการค้า 123,849.04 ล้านบาท โดยการค้าชายแดนด้านประเทศมาเลเซีย มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดคือ 296,036.77 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 52.69 ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม ในขณะที่กัมพูชา มูลค่า 63,982.16 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.39 ตามลำดับ (Department of Foreign Trade, 2014B) จากรายงานดังกล่าวจะเห็นได้ว่าตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา มีมูลค่าการค้าชายแดนที่ยังต่ำกว่าประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ซึ่งนั่นหมายถึง โอกาสในการขยายตัวและการสร้างมูลค่าการให้เพิ่มมากขึ้นได้อย่างต่อเนื่อง

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดน เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและ

สังคม โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญคือ การพัฒนาฐานลงทุนโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน มุ่งเน้นความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการสร้างฐานการผลิตตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ โดยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนให้มีบทบาทการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนที่พัฒนาต่อเนื่องและพื้นที่ใหม่ โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ มาตรฐานการให้บริการและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดน ขีดความสามารถของบุคลากรและผู้ประกอบการท้องถิ่น (Office of The National Economic and Social Development Board, 2011)

จากข้อมูลข้างต้น ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาการพัฒนา รูปแบบการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบเขตเศรษฐกิจการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา เพื่อก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยตลาดการค้าชายแดนที่ศึกษาจะตั้งอยู่ตามจุดผ่านแดนถาวร 6 แห่ง ได้แก่ ช่องสะงำ - ศรีสะเกษ ช่องจอม - สุรินทร์ คลองลึก - สระแก้ว บ้านแหลมและบ้านผักกาด - จันทบุรี และบ้านหาดเล็ก - ตราด (Department of Foreign Trade, 2014A)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา
2. เพื่อศึกษาความสำเร็จในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา
3. เพื่อพัฒนารูปแบบเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ในงานวิจัยครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยว ผู้บริหารองค์กรส่วนท้องถิ่น และผู้บริหารด่านศุลกากรที่ตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา โดยแบ่งตามจุดผ่านแดนถาวรจำนวน 6 จุด

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ประกอบการ และนักท่องเที่ยว กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างในการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงการโดยใช้โปรแกรม G*Power3.1 (Suksawang, Ponpong, 2013 : 16) กำหนดขนาดอิทธิพลในระดับปานกลาง เท่ากับ 0.30 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ เท่ากับ 0.05 ค่าอำนาจการทดสอบ เท่ากับ 0.95 ค่าองศาอิสระของโมเดลอิสระ เท่ากับ 55 จะได้ขนาดตัวอย่างกลุ่มละ 498 คน ในส่วนของผู้บริหารองค์กรส่วน จุดผ่านแดนถาวรละ 5 คน รวม 30 คน ผู้บริหารด่านศุลกากร จุดผ่านแดนถาวรละ 3 คน รวม 18 คน

การสุ่มตัวอย่าง ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-Stage Sampling)

ขั้นที่ 1 ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งกลุ่ม (Cluster Sampling) โดยแบ่งตามจังหวัดที่มีตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ที่เป็นจุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ สระแก้ว ตราด จันทบุรี สุรินทร์ อุบลราชธานี

ขั้นที่ 2 ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) โดยการแบ่งตามจำนวนตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ที่มีจุดผ่านแดนถาวร จำนวน 6 จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ ช่องสง่า - ศรีสะเกษ ช่องจอม - สุรินทร์ คลองลึก - สระแก้ว บ้านแหลมและบ้านผักกาด - จันทบุรี และบ้านหาดเล็ก - ตราด

ขั้นที่ 3 ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จนครบตามจำนวนที่ต้องการ

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตของเนื้อหา การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน และศึกษาความสำเร็จในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา เพื่อพัฒนารูปแบบเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-กัมพูชา เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

ขอบเขตด้านตัวแปร

ตัวแปรต้น ได้แก่ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน ประกอบด้วย ระบบคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ มาตรฐานการให้บริการและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดน ชีตความสามารถของบุคลากร และชีตความสามารถของผู้ประกอบการท้องถิ่น หลังจากการวิเคราะห์หองค์ประกอบเชิงสำรวจ (EFA) ได้ตัวแปรใหม่ ได้แก่ มาตรฐานการให้บริการและชีตความสามารถของบุคลากร ระบบการคมนาคมขนส่ง ชีตความสามารถของผู้ประกอบการท้องถิ่น และระบบโลจิสติกส์

ตัวแปรตาม ได้แก่ การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ประกอบด้วย การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของสินค้า บริการ การค้าและการลงทุน การพัฒนาคุณภาพชีวิต และการคุ้มครองทางสังคม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และโลจิสติกส์ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนากฎหมาย กฎและระเบียบ การสร้างความรู้ ความเข้าใจและความตระหนักถึงการเป็นประชาคมอาเซียน การเสริมความมั่นคง การเพิ่มศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียน หลังจากการวิเคราะห์หองค์ประกอบเชิงสำรวจ (EFA) ได้ตัวแปรใหม่ ได้แก่ การพัฒนากฎหมาย เสริมสร้างความมั่นคง และความตระหนักถึงการเป็นประชาคมอาเซียน การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันและพัฒนาคุณภาพชีวิต การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนาศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

ขอบเขตด้านระยะเวลา

ศึกษาช่วงระยะเวลาเดือนตุลาคม 2558 ถึง เดือนกันยายน 2559

นิยามคำศัพท์เฉพาะ

1. การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน หมายถึง การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนให้มีบทบาทการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนที่พัฒนาต่อเนื่องและพื้นที่ใหม่ โดยเฉพาะการพัฒนามาตรฐานการให้บริการและชีตความสามารถของบุคลากร ระบบการคมนาคมขนส่ง ชีตความสามารถของผู้ประกอบการท้องถิ่น ระบบโลจิสติกส์

1.1 มาตรฐานการให้บริการและขีดความสามารถของบุคลากร หมายถึง มีพื้นที่จอดพักของรถบรรทุกสินค้า มีลานจอดรถบรรทุกแยกสินค้าขาเข้าและขาออก และแยกชัดเจนระหว่างรถบรรทุกและรถท่องเที่ยว มีการลดหรือจำกัดจำนวนเอกสารที่จะเพิ่มขึ้นตอนการผ่านพิธีการข้ามแดนและพิธีการปฏิบัติที่เข้าช้อนและใช้เอกสารแบบเดียวกันตามมาตรฐานระหว่างประเทศ มีการพัฒนาทักษะด้านภาษาที่สำคัญ 4 ภาษา คือ ไทย อังกฤษ กัมพูชา และจีน เพื่อสนับสนุนการประกอบอาชีพให้กับประชาชนในพื้นที่

1.2 ระบบการคมนาคมขนส่ง หมายถึง มีการจัดสร้างรถไฟรางคู่ และรถไฟความเร็วสูงที่มีเส้นทางเชื่อมไปยังประเทศในอาเซียน มีการพัฒนาระบบการให้บริการท่าเรือให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือที่กำลังจะเพิ่มปริมาณมากขึ้น มีการปรับโครงสร้างและบริหารจัดการของหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศให้สามารถเพิ่มศักยภาพในการให้บริการได้อย่างรวดเร็ว

1.3 ขีดความสามารถของผู้ประกอบการท้องถิ่น หมายถึง มีการส่งเสริมพัฒนาการสร้างเครือข่ายให้กับผู้ประกอบการท้องถิ่นให้มีการพบปะสร้างความใกล้ชิด เพื่อให้สามารถขยายการลงทุนไปในประเทศ เพื่อนบ้าน มีการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการได้ไปเยือนประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อใช้โอกาสการเป็นฐานการผลิตร่วมในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน มีการส่งเสริมการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการได้เปรียบด้านต้นทุนการผลิตจากราคาค่าแรง

1.4 ระบบโลจิสติกส์ หมายถึง มีการพัฒนารูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล มีการปรับลดจำนวนเอกสาร ขั้นตอนการดำเนินงานและระยะเวลาในการขนส่งผ่านแดนหรือข้ามแดน มีจุดห่างจากศุลกากรพอสมควร เพื่อให้มีพื้นที่ในการเข้าแถวคอยของรถบรรทุก

2. ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน หมายถึง การเตรียมความพร้อมและใช้โอกาสจากการรวมตัวทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมการเมืองและความมั่นคงของอาเซียน และการเชื่อมโยงภายในภูมิภาค ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและประชาชน จะเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยกกระดับคุณภาพชีวิตและสวัสดิการของประชาชนที่ดีขึ้น รวมทั้งสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งและความมั่นคงในรูปแบบต่างๆ ประกอบด้วย

2.1 การพัฒนากฎหมาย เสริมสร้างความมั่นคง และความตระหนักถึงการเป็นประชาคมอาเซียน หมายถึง มีการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขยายการลงทุนในประเทศอาเซียน มีการพัฒนาประสิทธิภาพและผลิตสินค้าเกษตร และนำกลไกการบ่มเพาะธุรกิจมาช่วย เพื่อให้ผู้ประกอบการพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน มีการพัฒนาระบบคุ้มครองผู้บริโภค โดยกำหนดมาตรฐานร่วมกันและมีหน่วยงานรับเรื่องร้องเรียน รวมทั้งมีการคุ้มครองแรงงานไทยในต่างประเทศ

2.2 การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันและพัฒนาคุณภาพชีวิต หมายถึง มีการพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานต่าง ๆ เช่น ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สินค้าเกษตรและอาหาร เพื่อลดต้นทุนการผลิตและสร้างความเชื่อมั่นในการเข้าสู่ตลาดอาเซียน มีการสร้างภาพลักษณ์สินค้าไทยให้เป็นสินค้าที่รู้จักให้มากขึ้น และ

สร้างค่านิยมสินค้าไทยในตลาดอาเซียน มีการพัฒนาระบบสวัสดิการ มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและยกระดับคุณภาพชีวิต

2.3 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ หมายถึง มีการพัฒนาระบบการเรียนการสอนภาษาอังกฤษ เพื่อให้เกิดทักษะในการอ่าน เขียน และสื่อสารได้ดีขึ้น มีการพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงาน เพื่อยกระดับแรงงานในระดับต่าง ๆ รวมทั้งคุณวุฒิวิชาชีพ มีการพัฒนาทักษะผู้ประกอบการ SMEs ให้มีศักยภาพสูงขึ้น และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการนำเข้าเครื่องจักรมาใช้แทนแรงงานไร้ฝีมือ มีการพัฒนาเจ้าหน้าที่ภาครัฐให้มีความรู้ในการบริหารจัดการ รวมทั้งพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษและภาษาเพื่อนบ้าน เพื่อประโยชน์ในการสื่อสาร

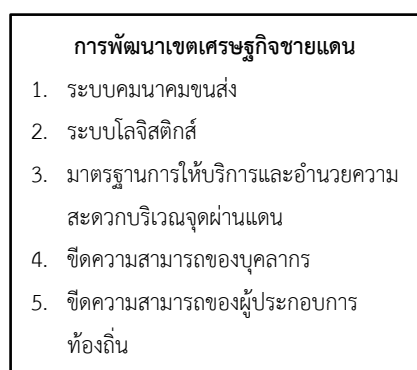
2.4 การพัฒนาศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียน หมายถึง มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศด้านความมั่นคง เช่น อาชญากรรมข้ามชาติ มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพของเมืองหลวงให้มีความทันสมัย แสดงถึงเอกลักษณ์ความเป็นไทย เพื่อดึงดูดคนที่มีความรู้ความสามารถมาอาศัยเพื่อประกอบอาชีพ มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเมืองอุตสาหกรรม เพื่อเป็นรองรับการย้ายฐานการผลิตภาคอุตสาหกรรมและเชื่อมโยงการไหลเวียนของวัตถุดิบ

2.5 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ หมายถึง มีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งโครงข่ายภายในประเทศทั้งทางบกและทางเรือ มีการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน รวมทั้งร่วมมือเพื่อแสวงหาแหล่งพลังงานในประเทศเพื่อนบ้าน มีการพัฒนาการเชื่อมโยงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงและโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

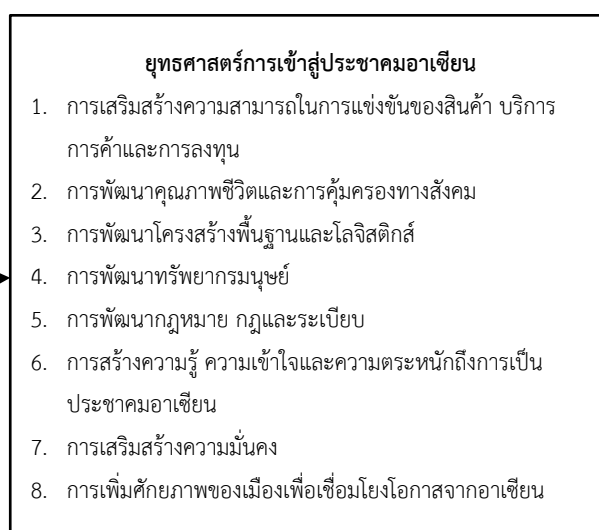
กรอบแนวคิด

ผู้วิจัยนำการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน (Office of The National Economic and Social Development Board, 2011) เพื่อศึกษาความพร้อมของเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา และนำยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (Strategy and Evaluation Department, 2014) เพื่อศึกษาความสำเร็จในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

ตัวแปรต้น



ตัวแปรตาม



การทบทวนวรรณกรรม

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนมีบทบาทการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนที่พัฒนาต่อเนื่องและพื้นที่ใหม่ โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ มาตรฐานการให้บริการและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดน ชีตความสามารถของบุคลากรและผู้ประกอบการท้องถิ่น เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการค้า การลงทุนการท่องเที่ยว โดยมีมาตรการรองรับที่เหมาะสมต่อผลกระทบเข้าสู่ประเทศโดยส่วนรวมอันอาจเกิดจากการเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน การขนย้ายยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมายข้ามแดนเข้าสู่พื้นที่อื่น ๆ ของประเทศ ทั้งนี้ ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนจะต้องคำนึงถึงศักยภาพด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของพื้นที่ มีแผนบูรณาการด้านการบริหารจัดการและพัฒนาด้านแรงงานเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคต่าง ๆ และความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศตามแผนแม่บทการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนและยุทธศาสตร์ในภาพรวมอื่น ๆ (Office of The National Economic and Social Development Board, 2011)

ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558 รัฐบาลได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) บูรณาการแนวทางการดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมความพร้อมของประเทศในการร่วมผลักดันให้เกิดการสร้างประชาคมอาเซียนภายในปี พ.ศ. 2558 เพื่อให้เกิดความชัดเจน ในการเตรียมการรองรับผลกระทบและแผนการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และใช้โอกาสจากความร่วมมือในอาเซียนเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันของประเทศและส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนประกอบกับความตื่นตัวในการรับรู้เรื่องประชาคมอาเซียนที่มากขึ้นในทุกภาคส่วน การเตรียมความพร้อมและใช้โอกาสจากการรวมตัวทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมการเมืองและความมั่นคงของอาเซียน และการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและประชาชน จะเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยกกระดับคุณภาพชีวิตและสวัสดิการของประชาชนที่ดีขึ้น รวมทั้งสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งและความมั่นคงในรูปแบบต่าง ๆ เป็นหลักการสำคัญที่นำมาซึ่งการกำหนดยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558 ภายใต้แนวทางการพัฒนา 8 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของสินค้า บริการ การค้าและการลงทุน การพัฒนาคุณภาพชีวิตและการคุ้มครองทางสังคม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนากฎหมาย กฎและระเบียบ การสร้างความรู้ ความเข้าใจและความตระหนักถึงการเป็นประชาคมอาเซียน การเสริมสร้างความมั่นคง การเพิ่มศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียน (Strategy and Evaluation Department, 2014)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แบบสอบถาม โดยใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ทั้ง 4 กลุ่ม ประกอบด้วย ผู้ประกอบการในตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา และนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ผู้บริหารองค์การส่วนท้องถิ่นที่รับผิดชอบในการดำเนินการตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา และผู้บริหารด้านศุลกากรที่กำกับดูแลตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา โดยแบ่งเป็น 4 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐาน ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า สอบถามความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม เกี่ยวกับ ระบบคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ มาตรฐานการให้บริการและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดน ชีตความสามารถของบุคลากร และขีดความสามารถของผู้ประกอบการท้องถิ่น

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า สอบถามความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม เกี่ยวกับการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของสินค้า บริการ การค้าและการลงทุน การพัฒนาคุณภาพชีวิต และการคุ้มครองทางสังคม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนากฎหมาย กฎและระเบียบ การสร้างความรู้ ความเข้าใจและความตระหนักถึงการเป็นประชาคมอาเซียน การเสริมสร้างความมั่นคง การเพิ่มศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียน

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ เป็นแบบถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็น

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การทอดแบบสอบถามเริ่มจากการลงพื้นที่ประสานงานกับกลุ่มผู้บริหารองค์การส่วนท้องถิ่นที่รับผิดชอบในการดำเนินการตลาดการค้าชายแดน และกลุ่มผู้บริหารด้านศุลกากรที่กำกับดูแลตลาดการค้าชายแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการทอดแบบสอบถามกลุ่มผู้ประกอบการในตลาดการค้าชายแดน และกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวตลาดการค้าชายแดน โดยทอดตามการสุ่มตัวอย่างเมื่อครบจำนวนที่ต้องการ

2. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแต่ละฉบับและใส่หมายเลขกำกับแบบสอบถาม

3. ทำรหัสข้อมูลตัวแปรในแบบสอบถามแต่ละตัว

4. กรอกข้อมูลตามรหัสลงโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ

5. ทำการประมวลผลจนได้โมเดลสมการโครงสร้างการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนที่ส่งผลต่อยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

6. จัดการประชุมสัมมนาเพื่อระดมความคิดเห็น (Focus Group) ระหว่างตัวแทนผู้ประกอบการนำเข้าสินค้าจากกัมพูชา จำนวน 2 คน ตัวแทนผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว จำนวน 2 คน ตัวแทนผู้บริหารองค์การ

ส่วนท้องถิ่น จำนวน 1 คน และตัวแทนผู้บริหารด้านศุลกากร จำนวน 1 คน และคณะผู้วิจัย เพื่อเป็นการยืนยันผลการวิจัยที่ได้จากโมเดลสมการโครงสร้าง โดยนำโมเดลสมการการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนที่ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาที่ผ่านการประชุมสัมมนา แสดงความคิดเห็นมาปรับเปลี่ยนให้เป็นแนวทางในการปฏิบัติที่ชัดเจนเพื่อใช้ในการพัฒนาตลาดการค้าชายแดน เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูล ใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปทางสถิติ ซึ่งมีขั้นตอนวิเคราะห์ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา โดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม
2. การวิเคราะห์ข้อมูลความสำเร็จในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ของตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา โดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม
3. การวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนารูปแบบเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model : SEM)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้ในการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน ความสำเร็จในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา

2. สถิติทดสอบสมมติฐาน ได้แก่

การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis : CFA) เป็นการทดสอบเชิงยืนยันความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร (Observed Variable) กับปัจจัยแฝง (Latent Variable) ว่าตัวแปรใดบ้างที่มีความสัมพันธ์กันมากและควรอยู่ในปัจจัยแฝงเดียวกัน

การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model : SEM) เป็นการทดสอบสมมติฐาน ความสัมพันธ์ที่กำหนดไว้ระหว่างตัวแปรแฝงที่สร้างขึ้นในโมเดลตั้งแต่สองปัจจัยขึ้นไป โดยการสร้างโมเดลสมการสมมติฐาน เป็นวิธีการผสมระหว่าง (1) การวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) เพื่อประเมินความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร (Observed Variable) และปัจจัยแฝง (Latent Variable) และ (2) การทดสอบโมเดลองค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis : CFA) เพื่อหาโมเดลที่มีความสมบูรณ์มากที่สุด ในการศึกษาการพัฒนารูปแบบเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

ผลการวิจัย

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 31 - 40 ปี การศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช./ปวส. ประกอบธุรกิจส่วนตัว/อาชีพอิสระ และมีรายได้ระหว่าง 10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน

ระดับความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-กัมพูชา ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ระดับความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-กัมพูชา	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพร้อม
1. มาตรฐานการให้บริการและขีดความสามารถของบุคลากร	3.19	.713	ปานกลาง
2. ระบบการคมนาคมขนส่ง	2.87	.924	ปานกลาง
3. ขีดความสามารถของผู้ประกอบการท้องถิ่น	3.22	.798	ปานกลาง
4. ระบบโลจิสติกส์	3.10	.757	ปานกลาง
ภาพรวม	3.09	.682	ปานกลาง

จากตารางที่ 1 ระดับความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา ภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง โดยขีดความสามารถของผู้ประกอบการท้องถิ่นสูงสุด และระบบการคมนาคมขนส่งต่ำสุด

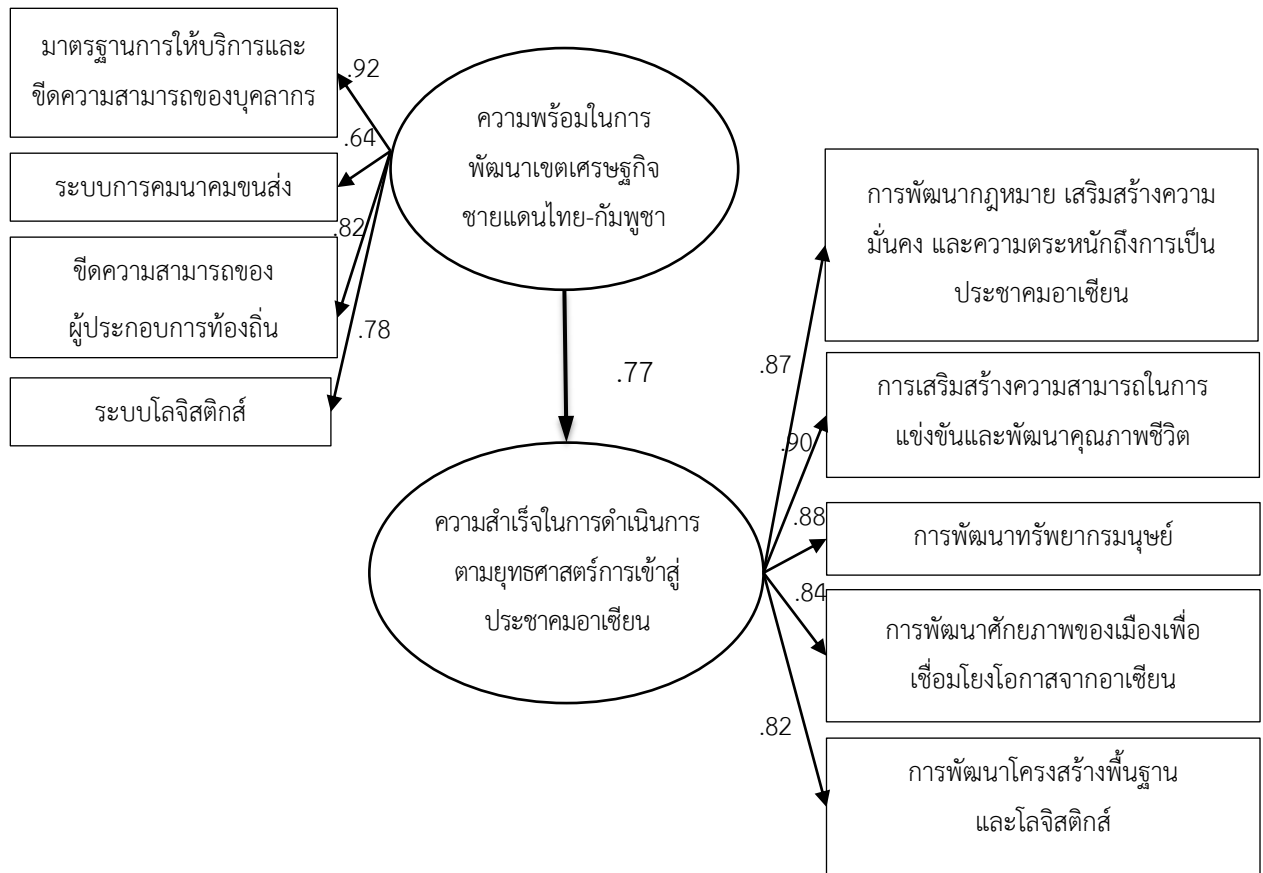
ระดับความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ระดับความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

การดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความสำเร็จ
1. การพัฒนากฎหมาย เสริมสร้างความมั่นคง และความตระหนักถึงการเป็นประชาคมอาเซียน	3.25	.693	ปานกลาง
2. การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันและพัฒนาคุณภาพชีวิต	3.26	.697	ปานกลาง
3. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์	3.20	.720	ปานกลาง
4. การพัฒนาศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียน	3.26	.750	ปานกลาง
5. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์	3.24	.744	ปานกลาง
ภาพรวม	3.24	.647	ปานกลาง

จากตารางที่ 2 ระดับความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง โดยการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันและพัฒนาคุณภาพชีวิตสูงสุด และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ต่ำสุด

การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling : SEM) โดยทำการสร้างโมเดลสมมติฐาน คือ ความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-กัมพูชาส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน สามารถสร้างโมเดลได้ดังภาพที่ 1



จากภาพที่ 1 ผลการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชาส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน พบว่า ความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา ส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ร้อยละ 77 มีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์อยู่ในเกณฑ์ดี ค่าไค-สแควร์เท่ากับ 14.728 ที่องศาอิสระ (df) เท่ากับ 17 ค่าความน่าจะเป็น (p-value) เท่ากับ 0.615 ไค-สแควร์สัมพันธ์ (chi-square/df) เท่ากับ .866 ค่าดัชนีวัดระดับความสอดคล้อง (GFI) เท่ากับ .997 และค่าดัชนีรากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของการประมาณค่าความคลาดเคลื่อน (RMSEA) เท่ากับ .000 โดยมาตรฐานการให้บริการและขีดความสามารถของบุคลากรส่งผลมากที่สุด และระบบการคมนาคมขนส่งผลต่อน้อยที่สุด

อภิปรายผล

ระดับความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-กัมพูชา อยู่ในระดับปานกลาง โดยระบบการคมนาคมขนส่งมีความพร้อมต่ำสุด ทั้งนี้เนื่องจาก ระบบคมนาคมขนส่งที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศในปัจจุบันอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หากระบบการคมนาคมระบบรางของประเทศไทยได้รับการพัฒนาจนสามารถใช้งานได้จริงจะทำให้การเชื่อมโยงระบบคมนาคมระหว่างประเทศมีความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนมากขึ้น สอดคล้องกับ ThairathOnline (2017) จากการที่เวิลด์ อีโคโนมิก ฟอรัม

(ดับเบิลยูอีเอฟ) จัดอันดับความสามารถแข่งขันคมนาคมไทยสุดห่วย ได้ค่าเฉลี่ยต่ำกว่าภูมิภาค คะแนน เทียบเท่าเวียดนามเป็นรองสิงคโปร์กว่าเท่าตัว ชี้ไทยอยู่ระหว่างพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต้องใช้เวลา พร้อมอำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านแดนที่เป็นอุปสรรค กอบกาญจน์ วัฒนวรางกูร รมว. การท่องเที่ยวและกีฬา กล่าวว่า จากการที่เวิลด์ อีโคโนมิก ฟอรัม (ดับเบิลยูอีเอฟ) จัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวประจำปี 2560 ซึ่งปรากฏว่าในหมวดการขนส่งทางบกและท่าเรือ ไทย มีคะแนน 3.1 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งอยู่ที่ 3.5 ยอมรับว่าขณะนี้ไทยยังอยู่ในช่วงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการวางแผนระบบรางเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆที่อยู่ระหว่างดำเนินการทำให้ต้องใช้เวลาในการปรับอันดับในปีต่อไป

ระดับความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน อยู่ในระดับปานกลาง โดยการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ต่ำสุด ทั้งนี้เนื่องจาก พนักงานของรัฐที่ปฏิบัติงานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน จะต้องมีความรู้ความสามารถทางด้านการบริหารงาน ด้านกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว ยังต้องมีความสามารถทางด้านภาษา ทั้งภาษาอังกฤษ และภาษาเพื่อนบ้าน เพื่อใช้ในการสื่อสาร ให้คำแนะนำกับผู้ประกอบการในพื้นที่อีกด้วย ซึ่งการพัฒนาความสามารถทางด้านภาษาโดยการปลูกฝังตั้งแต่ระดับเยาวชนก็เป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะเยาวชนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน กล่าวคือ การให้ความรู้กับเยาวชนในพื้นที่เพียงแคในโรงเรียน เยาวชนอาจจะมีความสามารถทางด้านการอ่าน และการเขียน แต่ยังขาดความสามารถทางการสื่อสารในชีวิตประจำวัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการเจรจาการค้าของผู้ประกอบการท้องถิ่นในอนาคต ซึ่งต่างจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพทางด้านภาษาโดยการใช้สื่อสารในชีวิตประจำวัน มีความชำนาญในการใช้ภาษา และสามารถนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการต่อรองในการดำเนินธุรกิจได้ หากผู้ประกอบการในพื้นที่สามารถใช้ภาษาถิ่นได้ก็จะสามารถสร้างความได้เปรียบในการค้ากับคู่ค้าได้เป็นอย่างดี สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ Phunaris, S. and Rungruangsapakun, W. (2007) ศึกษาเรื่อง โครงการ ศักยภาพและอุปสรรคการค้าชายแดน : จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า “แม่ฮ่องสอน” เมื่อเข้าไปดูศักยภาพของผู้ที่ประกอบการค้าตามแนวชายแดน พบว่า ผู้ที่ประกอบการค้าทำการค้ามายาวนาน มีสายสัมพันธ์ที่ดีกับคู่ค้า และสามารถพูดภาษาท้องถิ่นได้ ซึ่งตรงจุดนี้ถือว่าเป็นสิ่งที่สำคัญในด้านการค้ากับคู่ค้าฝั่งพม่า ทั้งนี้การพัฒนาดังกล่าวหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานราชการ สถานศึกษา ฯ สามารถเข้ามามีส่วนร่วมโดยการจัดกิจกรรมร่วมกับผู้ประกอบการและประชากรที่อยู่ในพื้นที่ เพื่อให้คำแนะนำวิชาชีพ ฝึกอบรมวิชาชีพ รับฟังความคิดเห็น รวมถึงการเสริมทักษะวิชาชีพต่าง ๆ เพื่อให้ประชากรในพื้นที่สามารถปรับตัว และพัฒนาตัวเองให้มีศักยภาพเป็นที่ยอมรับในตลาดแรงงานมากขึ้น

ผลการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง พบว่า ความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา ด้านมาตรฐานการให้บริการและขีดความสามารถของบุคลากร ส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากการดำเนินงานเพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนผ่านยุทธศาสตร์การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของอาเซียนโดยเฉพาะในส่วน

ของการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีนั้น มาตรฐานการให้บริการและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนเป็นสิ่งสำคัญที่จะผลักดันให้การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนให้สำเร็จได้โดยง่าย ได้แก่ การจัดการจราจรบริเวณหน้าด่านให้มีความคล่องตัว มีลานจอดรถบรรทุกและรถท่องเที่ยวอย่างชัดเจน ลดวิธีการทางศุลกากรให้รวดเร็วขึ้น ใช้เอกสารที่เป็นมาตรฐานระหว่างประเทศ สอดคล้องกับมาตรการของกรมศุลกากรกับการพัฒนาสู่ AEC (Khleng Yai Customs House, 2017) กรมศุลกากร มีบทบาทในการพัฒนา มาตรฐานการให้บริการของศุลกากร ให้มีความรวดเร็วในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างรวดเร็ว สะดวก ลดต้นทุน ด้านโลจิสติกส์ โดยมีมาตรการต่าง ๆ ได้แก่ การยกเลิกภาษีศุลกากรและมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี การปรับปรุงกฎระเบียบว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าและระเบียบวิธีปฏิบัติที่ทันสมัย มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรม การรวมกลุ่มทางศุลกากรปรับปรุงขั้นตอนและพิธีการศุลกากรให้เรียบง่ายขึ้น และการใช้ระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) นอกจากนี้ ชีตความสามารถของบุคลากรก็เป็นอีกส่วนสำคัญในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน การพัฒนาความรู้ความเข้าใจให้กับบุคลากรในพื้นที่ พัฒนาภาษาอังกฤษและภาษาเพื่อนบ้านให้กับประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้เนื่องจากบุคลากรของด่านศุลกากรต้องทำหน้าที่ในการควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้า เงินตรา บุคคล และการคมนาคมข้ามแดนทุกรูปแบบ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง การพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรทางด้านภาษาจึงเป็นสิ่งสำคัญ สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ Phunaris, S. and Rungruangsapakun, W. (2007) ศึกษาเรื่อง โครงการศักยภาพและอุปสรรคการค้าชายแดน : จังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่า “แม่ฮ่องสอน” เมื่อเข้าไปดูศักยภาพของผู้ที่ประกอบการค้าตามแนวชายแดน พบว่า ผู้ที่ประกอบการค้าดังกล่าวนั้นทำการค้ามายาวนาน มีสายสัมพันธ์ที่ดีกับคู่ค้า และสามารถพูดภาษาท้องถิ่นได้ ซึ่งตรงจุดนี้ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญในด้านการค้ากับคู่ค้าฝั่งพม่า

ผลการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง พบว่า ความพร้อมในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา ด้านระบบการคมนาคมขนส่ง ส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนน้อยที่สุด จึงทำให้ระบบคมนาคมขนส่งนั้นส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนน้อยที่สุด ทั้งนี้เนื่องจาก ปัจจุบันระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยยังไม่สามารถเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมขนส่งของประเทศในประชาคมอาเซียนได้อย่างสมบูรณ์ ในขณะที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านที่ตั้งของประเทศในเชิงยุทธศาสตร์ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียนและเอเชียแปซิฟิก แต่ปัจจุบันประเทศไทยยังมิได้ใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบดังกล่าวอย่างเต็มศักยภาพ ดังนั้น ควรพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล รวมทั้งพัฒนาด้านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกผ่านแดนที่รวดเร็ว ซึ่งในปัจจุบันเริ่มมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน สอดคล้องกับงานวิจัยของ ThonThan, W. (2012) ศึกษาเรื่อง แนวทางการส่งเสริมสมรรถนะการทำธุรกิจของผู้ประกอบการการค้า

ชายแดนไทย - ลาว ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อรองรับการบูรณาการประชาคมอาเซียน ผลการวิจัยพบว่า ด้านระบบการขนส่งและกฎระเบียบการค้า ยังคงเป็นปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญอย่างต่อเนื่องในการประกอบ การค้าชายแดน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

มาตรฐานการให้บริการและขีดความสามารถของบุคลากร

1. ควรมีการประสานงานเพื่อพัฒนาระบบการอนุมัติเอกสารให้ 2 ประเทศเป็นระบบเดียวกัน หรือใกล้เคียงกันมากที่สุด เพื่อเป็นการพัฒนามาตรฐานการให้บริการให้ดีขึ้น ลดขั้นตอนทางราชการให้น้อยลง
2. ควรมีการวางแผนอัตรากำลังให้สอดคล้องกับปริมาณงานและพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถด้านภาษาท้องถิ่น เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการค้าระหว่างประเทศและการท่องเที่ยว

ขีดความสามารถของผู้ประกอบการท้องถิ่น

1. ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ด้านภาษาทั้งภาษาอังกฤษ และภาษากัมพูชา
2. ควรสร้างเครือข่ายความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการของทั้ง 2 ประเทศ

ระบบโลจิสติกส์

1. ควรพัฒนาจุดตรวจสินค้าและจุดผ่านแดน โดยแยกช่องทางการเข้าด้านของรถกับคน ออกจากกัน
2. ควรจัดโซนในการพักสินค้า เพื่อส่งออกและจัดให้เป็นระบบและรูปแบบเดียวกัน
3. ควรจะมีสถานีขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ (คลัง) บรรจุหีบห่อสินค้า เพื่อให้สามารถขนส่งได้เร็วขึ้น
4. ควรขยายเส้นทางขนส่งเพื่อทำให้สามารถกระจายสินค้าไปยังประเทศคู่ค้าได้อย่างทั่วถึง

ระบบการคมนาคมขนส่ง

1. ควรเพิ่มการขนส่งมวลชนในพื้นที่ เพื่อความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง
2. ควรสร้างถนนเส้นหลักเพื่อใช้ในการกระจายสินค้าและแหล่งท่องเที่ยว
3. ควรมีการขยายถนนให้กว้างขึ้น เพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ใช้เส้นทางร่วมกัน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรวิจัยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนในพื้นที่ติดต่อกับประเทศอื่น ๆ เพื่อนำข้อมูลทั้งหมดมาใช้ในการวางแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจ

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการวิจัยเรื่องการพัฒนารูปแบบเขตเศรษฐกิจชายแดนไทย - กัมพูชา เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ได้รับทุนสนับสนุนงานวิจัย (ทุน วช.) จากสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ ปีงบประมาณ 2559 สำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้บริหารมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ รองศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ คชสิทธิ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มนัญญา คำชิระพิทักษ์ ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ รองผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนา และเจ้าหน้าที่ของสถาบันวิจัยและพัฒนาทุกท่านที่ได้อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้วิจัย

นอกจากนี้แล้วผู้วิจัยขอขอบคุณด้วยความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ให้ข้อมูลเพื่อ ดำเนินการวิจัย ประกอบด้วย นักท่องเที่ยว ผู้บริหารองค์การส่วนท้องถิ่น และผู้บริหารด้านศุลกากร ในตลาดการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ตามจุดผ่านแดนถาวร ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ได้อำนวยความสะดวกในการทำวิจัย ตลอดจนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการทำวิจัยครั้งนี้ทุกท่านที่ได้กรุณาช่วยเหลือ สนับสนุน และให้กำลังใจมาโดยตลอด

References

- Department of Foreign Trade. (2014A). Checkpoint Thai-Cambodia. (Online). Form <http://bts.dft.go.th/btsc/files/SituationCambodia/13.pdf>. Access date August 31th, 2014.
- Department of Foreign Trade. (2014B). Border trade and cross border trade statistics of Thailand 2011-2014 (January-July). (Online). Form http://bts.dft.go.th/btsc/files/Border Trade Service Center/1.Reported trade statistics/2557/7_July_2014.pdf. Access date September 1st, 2014.
- Khlong Yai Customs House. (2017). Measures of Customs and Development to AEC. (Online). Form <https://www.klongyai-customs.com/14076404/มาตรการกรมศุลกากรกับการพัฒนาสู่-aec>. Access date August 14th, 2017.
- Office of The National Economic and Social Development Board. (2011). The Eleventh National Economic and Social Development Plan (2012 - 2016). (Online). Form http://www.nesdb.go.th/download/article/article_20160323112431.pdf. Access date September 9th, 2014.
- Phunaris, Sittiporn and Rungruangsapakun, Wantanee. (2007). Potential and Constraints on Border Trade Development : Mae Hong Son province. Bangkok: National Research Council of Thailand.

Strategy and Evaluation Department. (2014). *Strategic Accession to ASEAN Community in 2015*. (Online). Form <http://asean.bangkok.go.th/index.php/2014-02-15-14-09-21/2558>. Access date September 2nd, 2014.

Suksawang, Poonpong. (2013). *(Structural Equation Modeling*. Bangkok: Printing house wattanaphanit.

ThairathOnline. (2017). *Land transport rear end*. (Online). Form <https://www.thairath.co.th/content/917825>. Access date August 14th, 2017.

ThonThan, Weerayut. (2012). *Approach of Empowering Reinforcement toward Constant Competencies of Business Operation from Entrepreneur amidst Border Trade between Thai-Loa particularly North Eastern Region Areas for Preparation of Asean Community*. *Naresuan University Journal: Science and Technology (NUJST)*; 20(2): 67-77.



Assistant Professor Jessada Kwamkunkoei, Ph.D., (Management), Assistant Professor of Tourism Management Department, Faculty of Management Sciences, Valaya Alongkron Rajabhat University Under the Royal Patronage.