

## การค้าและการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย: อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย

### Trade and Transportation in the Tripartite Economic Zone: Indonesia-Malaysia-Thailand

อาทิ ครุศากยวงศ์\*

Ati Kusagayavong

#### บทคัดย่อ

วิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาทางการค้าและการขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ศึกษาการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายด้านการค้าและการขนส่งสินค้า ศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า และความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย กลุ่มตัวอย่างใช้ทั้งสิ้น 201 ตัวอย่าง โดยสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้ประกอบการค้า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ ในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติอย่างง่าย ประกอบด้วย ร้อยละ และการแจกแจงความถี่ จากการศึกษาพบว่า

สภาพปัญหาทางการค้าและการขนส่งสินค้าเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่ายที่ผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าพบเป็นประจำ ได้แก่ การตรวจปล่อยสินค้าล่าช้าของเจ้าหน้าที่ศุลกากร ราคาสินค้ามีความแตกต่างกันไม่มากนัก การลักลอบนำเข้าสินค้าของประเทศในกลุ่ม IMT-GT การลักลอบทำการประมงลวงล่าน่านน้ำ การทับเขตพื้นที่เส้นทางการขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าเข้าออกมาเลเซียไม่สะดวก เส้นทางการขนส่งสินค้าบางเส้นทางของประเทศไทยที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่ง เส้นทางการขนส่งสินค้าบนเกาะสุมาตราเหนือของอินโดนีเซียที่ยังไม่ได้มาตรฐานสากล ปัญหาราคาน้ำมัน

\* ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะวิทยาการจัดการ สถาบันราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ชื่อเสียงของไทยมีราคาแพงทำให้ต้นทุนการผลิตและต้นทุนการขนส่งแพง และปัญหาการรวมกลุ่มด้านการค้าและการขนส่งสินค้าของกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายที่ยังไม่ได้รับการบรรจุกับข้อสินค้าที่มีการนำเข้าจากกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายที่ยังไม่ดี กฎหมายที่ใช้เกี่ยวกับธุรกิจการค้าและการขนส่งในกลุ่มประเทศ IMT-GT ยังไม่ให้ความสำคัญ การประสานงาน การอำนวยความสะดวกและการให้สิทธิพิเศษของหน่วยงานภาครัฐแก่ผู้ประกอบการการค้าและการขนส่งสินค้าที่ยังไม่ดี สภาพสินค้าที่ขนส่งไปยังผู้รับในกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายยังเกิดความเสียหาย และล่าช้า เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ธุรกิจการค้า และการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายไม่พัฒนาเท่าที่ควร

การเตรียมความพร้อมของประเทศไทยกับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่ายบริเวณ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย นั้น ภาครัฐควรส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ด้านภาษาอังกฤษ และภาษาจีนให้แก่ เยาวชนและประชาชนในพื้นที่ดังกล่าว ควรเตรียมพร้อมด้านแหล่งเงินที่จะใช้เพื่อการลงทุนในโครงการความร่วมมือของกลุ่มประเทศ IMT-GT ควรเตรียมความพร้อมด้านระบบการสื่อสารและเทคนิคการผลิตที่ทันสมัย การเตรียมความพร้อมด้านวัตถุดิบใช้ผลิตสินค้า การเตรียมความพร้อมด้านพัฒนาบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชน การพัฒนาความพร้อมด้านคุณภาพสินค้าให้ได้มาตรฐานสากล การเร่งแก้ไขสิ่งที่ไม่เอื้ออำนวยต่อความร่วมมือด้านการค้าและการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย การเตรียมความพร้อมด้านความร่วมมือของประชาชนในระดับท้องถิ่น การส่งเสริมการลงทุนในสินค้าที่มีลักษณะใกล้เคียงกันของกลุ่มประเทศ IMT-GT การปรับปรุงความพร้อมด้านอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า การเตรียมความพร้อมโดยปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าให้เป็นมาตรฐานเดียวกันในกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย และการเตรียมความพร้อมด้านการเชื่อมโยงถนนระดับตำบล ระดับอำเภอ และระดับจังหวัดเข้าด้วยกันเพื่อความเจริญด้านธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในอนาคต

ทางด้านทัศนคติของผู้ประกอบการการค้าและการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย พบว่าเห็นด้วยกับโครงการร่วมมือด้านการค้าและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าว ประกอบด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อธุรกิจการค้า โครงการความร่วมมือด้านพัฒนาแผนการตลาดร่วมกัน โครงการพัฒนาการจัดตั้งศูนย์

ข้อมูลเอกสารทางการค้า โครงการส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพารา ไม้ยางพาราและน้ำยางพารา โครงการพัฒนาลดข้อจำกัดการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย โครงการส่งเสริมการบริการรถยนต์โดยสารและรถยนต์บรรทุกสินค้าระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย โครงการพัฒนาการขยายเปิดปิดด่านจาก 21.00 นาฬิกา เป็น เปิดด่านตลอด 24 ชั่วโมง โครงการพัฒนาปรับปรุงบริการขนส่งสินค้าทางทะเลและท่าเรือชายฝั่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย โครงการพัฒนาจุดตรวจร่วมสินค้าผ่านแดนไทย-มาเลเซีย และการใช้เอกสารแบบฟอร์มเดียวกัน โครงการพัฒนาข้อตกลงเชื่อมเส้นทางบินในกลุ่มประเทศ IMT-GT โครงการให้สิทธิรถบัสของไทยเดินทางเข้าออกมาเลเซียโดยสะดวกตั้งเช่นรถบัสของมาเลเซีย โครงการพัฒนาระบบการยอมรับประกันภัยรถยนต์ร่วมกันระหว่างไทย-มาเลเซีย และโครงการนำระบบรถไฟรางคู่มาใช้กับเส้นทางสายอีโปร์-ปัตเตอร์เวิร์ท-ปาตังเบซาร์-หาดใหญ่ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ รัฐบาลของทั้งสามประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ควรปล่อยให้การค้าและการขนส่งสินค้าดำเนินไปอย่างเสรีตามกลไกตลาด และปล่อยให้ภาคเอกชนเป็นผู้ดำเนินการโดยรัฐเป็นเพียงผู้คอยให้การส่งเสริมและสนับสนุนอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ แก่ผู้ประกอบการการค้า และการขนส่งสินค้า ขณะเดียวกัน รัฐบาลของสามประเทศในกลุ่มเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) จะต้องจับมือร่วมกันแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันให้ลดลง และหมดไปในที่สุดเพื่อพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจการขนส่งสินค้าในกลุ่มเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย และรัฐบาลไทยต้องรับทามาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงที่แพงอย่างเร่งด่วนเพื่อลดต้นทุนการผลิตและต้นทุนการขนส่งสินค้าให้ต่ำลง การวิจัยครั้งนี้ทำให้ผู้วิจัยได้แนวคิดที่ว่าควรรวมประเทศสิงคโปร์เข้าไปด้วย โดยอาจตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจสี่ฝ่ายตอนใต้ประกอบด้วย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-สิงคโปร์-ไทย เพื่อพัฒนาเชื่อมโยงธุรกิจการค้า และการขนส่งสินค้าให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น การวิจัยครั้งต่อไปหากมีผู้สนใจศึกษาต่อเนื่องควรศึกษาถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากความร่วมมือในโครงการต่าง ๆ ของกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย

## **Abstract**

*This research aimed to study the condition of trade and transportation issues in the Tripartite Economic Zone areas of Thailand, Malaysia and Indonesia. The study was made on Thailand's preparedness and the development of trade and transportation in the Tripartite Economic Zone area. The sample were business entrepreneurs, shipping operators and government officials involved in the trade business and transportation in the Tripartite Economic Zone or the total of 201 were interviewed. The data were analyzed by using descriptive statistics consisting of percentage and frequency distribution. The study showed that the problems regularly found with respect to the trade and transportation of goods in the Tripartite Economic Zone areas by business entrepreneurs and shipping operators, such as the delay in inspection and release of goods by Customs officials, smuggling of goods among the group of IMT-GT, clandestine act of intruding into other parties' territorial waters, inconvenient transportation of goods in and out of Malaysia, in convenience of some transportation routes in Thailand, etc.*

*The business entrepreneurs and shipping operators in the Tripartite Economic Zone were found to agree with the cooperation projects on trade and transportation of goods in the said areas such as the development of basic structures and facilities in favor of trading business, co-development of the marketing plan project, the promotion and development of the para rubber product industry, including para woods and para rubber latex project, etc.*

**Recommendations:** *The governments of the three countries in the Tripartite Economic Zone -- Thailand, Malaysia and Indonesia -- should leave the trade and goods transportation to proceed freely according to the market mechanism and allow the private sector to operate their own businesses. The Government should only give them supports as appropriate. Meanwhile, the*

*governments of the said three countries in the Tripartite Economic Zone (IMT-GT) should get together for the cooperation to lessen and eliminate the problems and obstructions currently in order to develop and promote the trade business and goods transportation in the Tripartite Economic Zone countries. Particularly, Thailand must hurriedly find some measures and guidelines for the high fuel price solution to reduce the production and transportation costs in no time. Singapore should be invited to be a member of the Quadripartite which consists of Thailand, Malaysia, Indonesia and Singapore in order to develop and link up the trade business and transportation of goods more concretely. Further research should be deal with the industrial and the tourist business issues in the Tripartite Economic Zone and the effects of the projects proposed by the countries in the Tripartite Economic Zone.*

---

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการที่รัฐบาลได้มีนโยบายและโครงการชัดเจนที่จะทำให้การค้าชายแดนภาคใต้บริเวณเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ประกอบด้วย ประเทศอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ได้ประสานความร่วมมือระหว่างกันทางเศรษฐกิจ เพื่อเร่งรัด และพัฒนาส่งเสริมการใช้ทรัพยากรทางเศรษฐกิจร่วมกันให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนเป็นการเสริมสร้างความร่วมมือทางการค้า เศรษฐกิจ สังคม การลงทุน การถ่ายทอดเทคโนโลยี และการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน ด้านระบบการคมนาคมขนส่งเข้าด้วยกัน อันจะเป็นการลดต้นทุนการขนส่งของประเทศทั้งสาม และช่วยลดต้นทุนการผลิตให้สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้ ซึ่งประโยชน์ของการค้าในพื้นที่โครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย จะมีส่วนสำคัญต่อการเสริมสร้างพลวัตของระบบเศรษฐกิจให้แก่ประเทศไทยเป็นอย่างมาก ทำให้เกิดการแพร่สะพัดของระบบเงินตรา การหมุนเวียนของเงินตรา การแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศรวมถึงการแลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งกันและกัน เขตการค้าดังกล่าวยังมีส่วนช่วยก่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในการทำธุรกรรมหลายด้าน ได้แก่ ด้านการค้า ด้านการขนส่ง การท่องเที่ยว การโรงแรม และด้านสถาบันการเงิน เป็นต้น ซึ่งการทำธุรกรรมเหล่านี้มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการได้มาซึ่งรายได้เข้าสู่ประเทศปีละหลายแสนล้านบาท อีกทั้งการทำธุรกรรมดังกล่าวในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายยังมีส่วนช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ประชากรที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการดังกล่าวและพื้นที่ใกล้เคียงอันจะนำมาสู่การส่งเสริมความสัมพันธ์และมิตรภาพที่ดีแก่ประเทศทั้งสาม

ปัจจุบันประเทศไทยได้ประสบกับสภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจที่ถดถอย อันเกิดจากความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ทำให้ประเทศไทยต้องขอความช่วยเหลือทางด้านเงินจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ธนาคารโลก ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย และประเทศต่าง ๆ เพื่อนำเม็ดเงินเหล่านั้นมาฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น หนทางหนึ่งที่จะสามารถช่วยลดปัญหาดังกล่าวได้ระดับหนึ่งคือ รัฐบาลต้องพยายามแสวงหาแนวทาง มาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการค้าชายแดน ซึ่งถือเป็นทางออกอีกหนทางหนึ่งในอันที่จะช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวของประเทศไทย ในยามที่เศรษฐกิจของประเทศกำลังตกอยู่ในภาวะ

เศรษฐกิจถดถอย โดยหันหน้าเข้าหากันเพื่อส่งเสริมการค้าระหว่างกันในเขตเศรษฐกิจดังกล่าว อันจะเป็นการช่วยการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบันให้ดีขึ้น ซึ่งจะช่วยลดปัญหาด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอย ตลอดจนเป็นการสร้างงานให้กับประชากรในพื้นที่ของโครงการ ปัจจุบันการค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายดังกล่าวยังไม่ค่อยประสบความสำเร็จเท่าที่ควร อันเนื่องมาจากยังมีอุปสรรคในด้านการขนส่งซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญประการหนึ่งของโครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) ทำให้การค้าไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร จากประเด็นดังกล่าวจึงมีความจำเป็น และสมควรอย่างยิ่งที่จะศึกษาถึงการค้าและการขนส่งในพื้นที่โครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย เพื่อจะได้รับข้อมูล อุปสรรคปัญหาอันจะเป็นประโยชน์แก่รัฐบาล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหามาตรการและแนวทางแก้ไข ตลอดจนสนับสนุนและพัฒนาเขตการค้าในพื้นที่โครงการดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

#### **วัตถุประสงค์ของการวิจัย**

1. ศึกษาสภาพปัญหาทางการค้าและการขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย
2. ศึกษาการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ด้านการค้าและการขนส่ง

#### **ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย**

1. สามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้วางนโยบาย กำหนดมาตรการ และแนวทางแก้ไขกฎระเบียบด้านการค้าและการขนส่งของประเทศที่เลื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย
2. เป็นข้อมูลและแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นแก่รัฐบาล กระทรวง กรม กองที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนผู้ประกอบการภาคเอกชนเพื่อประกอบการวางแผนตัดสินใจ พัฒนาการค้าและการขนส่ง ในเขตเศรษฐกิจดังกล่าว

3. เป็นประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่โดยเฉพาะ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทยในอันที่จะเสริมสร้างความรู้ด้านเศรษฐกิจและการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต

4. เป็นประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่โดยเฉพาะ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทยในอันที่จะพัฒนาระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนเหล่านั้น ให้มีมาตรฐานในระดับที่ดีขึ้น

5. เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย ซึ่งนำมาสู่การได้ดุลการค้าระหว่างประเทศ การได้ดุลชำระเงินระหว่างประเทศต่อประเทศคู่ค้า ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาประตูสู่การค้าระหว่างประเทศที่ดีขึ้นต่อไป

6. เป็นประโยชน์แก่สถาบันการศึกษา สถาบันการวิจัย สถาบันการพาณิชย์ และสถาบันการขนส่ง เพื่อเผยแพร่บริการความรู้แก่ประชาชน และกระตุ้นให้เกิดแรงจูงใจในการทำการผลิตเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น

7. เป็นประโยชน์ต่อการสร้างองค์ความรู้ใหม่ให้กับประเทศไทย เพื่อให้ได้เปรียบการค้าระหว่างประเทศกับประเทศคู่ค้าในการดำเนินธุรกิจและกลยุทธ์เชิงการค้า

8. สถาบันการศึกษาระดับสูง สามารถนำผลการศึกษาค้นคว้าไปใช้สอนแก่นิสิต นักศึกษาในวิชาที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และเศรษฐศาสตร์การขนส่งได้

9. เป็นพื้นฐานการวิจัยในขั้นต่อไปแก่นักวิชาการ นักวิจัย และหน่วยงานที่สนใจจะทำการศึกษาในประเด็นดังกล่าวให้ขยายผลกว้างออกไป อันจะนำมาสู่ประโยชน์ต่อประเทศชาติอย่างมหาศาลเพื่อเปิดประตูสู่การค้าโลกและเอเชีย

### **ขอบเขตการวิจัย**

การศึกษาค้นคว้านี้ศึกษาเฉพาะสภาพปัญหาทางการค้าและการขนส่งในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย และการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายเท่านั้น ช่วงปีงบประมาณ 2544



## คำนิยามศัพท์

พื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย หมายถึง 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทย ภาคตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศมาเลเซีย และภาคเหนือของเกาะสุมาตรา ประเทศอินโดนีเซีย

ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย หมายถึง พื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ประกอบด้วยจังหวัดสงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส

ภาคตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศมาเลเซีย หมายถึง พื้นที่ 4 รัฐชายแดน ภาคเหนือประกอบด้วย รัฐเคดาห์ รัฐเปอร์ลิส รัฐเปรัก และรัฐปีนัง

ภาคเหนือของเกาะสุมาตรา ประเทศอินโดนีเซียหมายถึง เมืองเมดาน เบลาวัน บันดาอาเซห์ ชิโปลก ซาบังและเรียว

การขนส่ง หมายถึง การขนส่งสินค้าและวัสดุอุปกรณ์ประเภทต่าง ๆ เพื่อการค้าระหว่างพื้นที่โครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายของทั้ง 3 ประเทศ ประกอบด้วย การขนส่งทางบก ทางรถไฟ ทางรถยนต์ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางท่อ และการขนส่งทางอากาศ

การค้า หมายถึง การทำธุรกิจระหว่างประเทศภายใต้พื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายจากผู้ประกอบการ หรือผู้ประกอบการภาครัฐและเอกชน อันนำมาสู่การได้ดุลการค้า การขาดดุลการค้า และการได้ดุลหรือขาดดุลการค้าระหว่างประเทศคู่ค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย

สคช. หมายถึง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สพบ. หมายถึง สำนักงานคณะกรรมการประสานงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน

ADB หมายถึง The Asian Development Bank คือ ธนาคารพัฒนาเอเชียเป็นสถาบันการเงินเพื่อพัฒนาประเทศในแถบภูมิภาคเอเชียและตะวันออกไกล เพื่อช่วยเร่งรัดพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกที่กำลังพัฒนาในภูมิภาคนี้

IMF หมายถึง International Monetary Fund คือ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ เป็นสถาบันการเงินที่ตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่เป็นแกนกลางของระบบการเงินระหว่างประเทศ

IMT-GT หมายถึง Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle คือโครงการพัฒนาเศรษฐกิจสามฝ่าย ประกอบด้วยพื้นที่ของประเทศอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย

### วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงการค้าและการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย วิธีดำเนินการวิจัยใช้การวิจัยแบบสำรวจ (Survey Research) ข้อมูลที่ใช้ประกอบด้วย 2 ประเภท ได้แก่ ข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ โดยข้อมูลปฐมภูมิทำการเก็บแบบสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่ม กล่าวคือ กลุ่มแรกเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้า และผู้ประกอบการขนส่ง กลุ่มที่สองเก็บแบบสัมภาษณ์จากเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย การเก็บกลุ่มตัวอย่างใช้การเก็บตัวอย่างแบบพหุบังเอิญ โดยกลุ่มตัวอย่างยินดีและพร้อมให้ความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์ ส่วนข้อมูลทุติยภูมินั้น เป็นการรวบรวมเอกสาร ตำรา หนังสือ วารสาร บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ มูลค่าการค้า มูลค่าการส่งออกสินค้า และมูลค่าการนำเข้าสินค้า เป็นต้น ซึ่งเป็นข้อมูลได้จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กรมเศรษฐกิจพาณิชย์ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ สำนักงานการค้าชายแดนภาคใต้ ตำนตรวจคนเข้าเมือง 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดชายแดนภาคใต้ ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ สำนักงานสถิติแห่งชาติ ห้องสมุดสมาวิจัย และหอสมุดแห่งชาติ เป็นต้น

### ขนาดประชากรและตัวอย่าง

ประชากรและตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นผู้ประกอบการธุรกิจการค้า และการขนส่งประเภทต่าง ๆ ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ได้แก่ ธุรกิจถ่ายภาพ ธุรกิจประกันภัย ธุรกิจก่อสร้าง ธุรกิจอาหาร ธุรกิจอาหารทะเล ธุรกิจร้านค้า ธุรกิจธนาคาร ธุรกิจการสื่อสาร ธุรกิจอุตสาหกรรม ธุรกิจเครื่องใช้ไฟฟ้า ธุรกิจชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ธุรกิจการท่องเที่ยว ธุรกิจการบิน ธุรกิจการขนส่งสินค้า และหน่วยงานภาครัฐราชการ หรือรัฐวิสาหกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

กับการดำเนินธุรกิจการค้า และการขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ได้แก่ เจ้าหน้าที่องค์การโทรศัพท์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ประกันภัย เจ้าหน้าที่สำนักงานทะเบียนการค้า เจ้าหน้าที่ท่าเทียบเรือประมง เจ้าหน้าที่ธนาคารพาณิชย์ เจ้าหน้าที่ตำรวจน้ำ เจ้าหน้าที่ปศุสัตว์ และเจ้าหน้าที่สถานีประมง เป็นต้น

จำนวนประชากร เนื่องจากงานวิจัยชิ้นนี้เป็นงานวิจัยที่เน้นนำผลวิจัยไปสู่ภาคปฏิบัติจริงที่เป็นรูปธรรม แต่มีอุปสรรคในข้อมูลของประเทศอินโดนีเซียที่ผู้วิจัยไม่สามารถทราบจำนวนประชากรที่ประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่งในเขตพื้นที่ที่มีอยู่ในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายของประเทศอินโดนีเซียได้ ทำให้ผู้วิจัยไม่สามารถคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษาตามหลักวิชาการได้ อย่างไรก็ตามเพื่อให้ได้ผลการวิจัยที่ครอบคลุม ผู้วิจัยจึงเลือกใช้สัดส่วนการเก็บกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายในสัดส่วน 15 : 5 กล่าวคือ เก็บกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่งแต่ละจังหวัดและแต่ละรัฐ จำนวน 15 ตัวอย่าง และเก็บกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ผู้มีส่วนร่วมในโครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายจังหวัดและรัฐละ 5 ตัวอย่าง

อย่างไรก็ตามเมื่อลงพื้นที่สนามเก็บกลุ่มตัวอย่างจริง มีปัญหาอุปสรรคมาก โดยเฉพาะในประเทศอินโดนีเซียเนื่องจากเป็นช่วงที่เกิดปัญหาความไม่สงบในประเทศ รวมถึงประเทศมาเลเซียที่เข้มงวดรักษาความสงบภายในประเทศอันเป็นผลจากการที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทยในขณะนั้นโดยเฉพาะจังหวัด ยะลา และนราธิวาส มีปัญหาการก่อวินาศกรรม ประเด็นสำคัญนี้ทำให้การเก็บกลุ่มตัวอย่างของผู้วิจัยที่วางแผนไว้ต้องปรับเปลี่ยนวิธีการใหม่ แต่ก็พยายามเก็บกลุ่มตัวอย่างให้ได้ครบตามรัฐเท่าที่จะทำได้ ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างที่เก็บครั้งนี้จึงค่อนข้างแตกต่างกับหลักวิชาการไปค่อนข้างมาก แต่ก็สำเร็จลงด้วยดี

### **การสร้างและหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ**

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย 2 ชุด ได้แก่ ชุดเครื่องมือสำหรับผู้ประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่ง และชุดที่สองเป็นเครื่องมือสำหรับเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจที่ประกอบธุรกิจ และปฏิบัติหน้าที่อยู่ใน

พื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) เครื่องมือที่สร้างขึ้น ผู้วิจัยทำการหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ โดยการนำเครื่องมือทั้ง 2 ชุด ที่สร้างเสร็จแล้วไปทดลองเก็บกับกลุ่มประชากรในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดย Pre-test จากผู้ประกอบการการค้า 3 ชุด ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า 2 ชุด และเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองบริเวณด่านสะเดา จำนวน 2 ชุด จากนั้นนำเครื่องมือทั้ง 2 ชุด มาปรับปรุงแก้ไขจนมีความสมบูรณ์ แล้วนำเครื่องมือทั้ง 2 ชุดดังกล่าวไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่าน ประกอบด้วย รศ.ดร.สมพงษ์ อรพินท์ อธิการบดีคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ รศ.ดร.โกเมน จิรมกุล อาจารย์คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และ รศ.แลดิลกวิทยรัตน์ อาจารย์คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทำการตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหา (Content Validity) ทำการปรับแก้เครื่องมือผ่านความเห็นชอบจากผู้ทรงคุณวุฒิทั้งสามท่าน จากนั้นจึงนำชุดเครื่องมือทั้งสองชุดดังกล่าวออกเก็บกลุ่มตัวอย่างภาคสนาม เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้แบ่งเป็น 2 ชุด ประกอบด้วย

**ชุดที่หนึ่ง** เป็นเครื่องมือที่สร้างขึ้นเพื่อสัมภาษณ์ผู้ประกอบการการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ประกอบด้วย ลักษณะทั่วไป ภาษาที่ใช้ในการประกอบการการค้าและการขนส่ง ประเภทของธุรกิจที่ดำเนินกิจการ ระยะเวลาของการดำเนินธุรกิจสามฝ่าย ลักษณะของธุรกิจการค้าและการขนส่งที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน รูปแบบของธุรกิจของการค้าและการขนส่ง วิธีการติดต่อธุรกิจการค้าและการขนส่ง สินค้าที่ดำเนินการค้าและขนส่ง สัดส่วนการส่งออกและนำเข้า วิธีการชำระค่าสินค้าและค่าขนส่งสินค้า แหล่งเงินทุนที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจการค้าและขนส่ง ประเทศที่ทำธุรกิจการค้าและการขนส่ง วิธีการขนส่งสินค้า ประเภทของสินค้าที่ประเทศในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายนำเข้าจากประเทศไทย ประเภทสินค้าที่ประเทศในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายส่งออกมายังประเทศไทย ความร่วมมือด้านการค้าในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ปัญหาการเตรียมความพร้อมทางการค้าและการขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ปัจจัยดึงดูดที่ทำให้ผู้ประกอบการการค้าและการขนส่งสนใจ

ทำธุรกิจกับกลุ่มประเทศในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) และสิ่งที่ผู้ประกอบการค้าและขนส่งต้องการให้ภาครัฐและภาคธุรกิจให้การช่วยเหลือ

**ชุดที่สอง** เป็นเครื่องมือที่สร้างขึ้นเพื่อสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าและการขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ประกอบด้วย โครงการความร่วมมือในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ความรู้เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ประเภทของสินค้าที่มีการทำธุรกิจการค้าและการขนส่ง วิธีการขนส่งสินค้าในพื้นที่ความร่วมมือทางการค้าพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ การรวมกลุ่มทางการค้าและการขนส่ง คุณภาพของสินค้าที่นำเข้าจากกลุ่มประเทศ IMT-GT เทคนิคการผลิตสินค้าในประเทศ IMT-GT การบรรจุหีบห่อสินค้าที่มีการนำเข้าจากกลุ่มประเทศ IMT-GT ราคาสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกจากกลุ่มประเทศ IMT-GT เครื่องมือและอุปกรณ์การขนส่งสินค้าในประเทศ IMT-GT เส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้านานาชาติในกลุ่ม IMT-GT กฎหมายที่ใช้ทำธุรกิจการค้าและการขนส่งในกลุ่มประเทศ IMT-GT การให้ความสำคัญของหน่วยงานภาครัฐของโครงการเศรษฐกิจสามฝ่าย การดำเนินงาน การประสานงาน และการอำนวยความสะดวกของหน่วยงานภาครัฐบาล หรือรัฐวิสาหกิจที่มีต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า สิทธิพิเศษที่รัฐบาลให้แก่ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งในกลุ่มประเทศ IMT-GT การให้ความร่วมมือของเอกชน สมาคม หรือองค์กรธุรกิจที่มีต่อการค้าและการขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย สภาพของสินค้าที่ทำการขนส่งไปยังกลุ่มประเทศ IMT-GT ระยะเวลาการขนส่งสินค้ายังผู้รับในกลุ่มประเทศ IMT-GT การเกิดอุบัติเหตุขณะทำการขนส่งสินค้าในกลุ่มประเทศ IMT-GT วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจเอเชียและทั่วโลกที่กระทบต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในกลุ่มประเทศ IMT-GT ปัจจัยที่ดึงดูดผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าให้สนใจดำเนินธุรกิจกับกลุ่มประเทศ IMT-GT การเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐเพื่อรองรับ การพัฒนาด้านการค้าและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ IMT-GT สิ่งที่ต้องการให้รัฐบาลและหน่วยงานภาคเอกชน สมาคมหรือองค์กรช่วยเหลือเกี่ยวกับธุรกิจการค้าและ

การขนส่งในพื้นที่ IMT-GT และปัญหาอุปสรรคที่ประสบอยู่เป็นประจำ ขณะปฏิบัติงานเกี่ยวกับการค้าและการขนส่งในพื้นที่ IMT-GT

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยครั้งนี้ได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่ง รวมทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) แยกเป็น 2 ส่วนดังนี้

ก. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) กล่าวคือ ผู้วิจัยเดินทางเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างด้วยตนเอง เพื่อให้งานวิจัยครั้งนี้มีความสมบูรณ์มากที่สุด โครงการเก็บข้อมูลใช้วิธีเก็บโดยวิธีพบปะบังเอิญ และกลุ่มตัวอย่างพร้อมให้ความร่วมมือในการให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย

(1) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) แยกเป็น

- 1) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งพื้นที่จังหวัดสงขลา จำนวน 19 ตัวอย่าง
- 2) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งพื้นที่จังหวัดปัตตานี จำนวน 19 ตัวอย่าง
- 3) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งพื้นที่จังหวัดนราธิวาส จำนวน 25 ตัวอย่าง
- 4) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งพื้นที่จังหวัดสตูล จำนวน 8 ตัวอย่าง
- 5) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งพื้นที่จังหวัดยะลา จำนวน 20 ตัวอย่าง
- 6) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งพื้นที่รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย จำนวน 24 ตัวอย่าง
- 7) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งพื้นที่รัฐเปรัก ประเทศมาเลเซีย จำนวน 10 ตัวอย่าง

- 8) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการค้าและการขนส่งพื้นที่  
รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย จำนวน 9 ตัวอย่าง
  - 9) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการค้าและการขนส่งพื้นที่  
รัฐปีนัง ประเทศมาเลเซีย จำนวน 9 ตัวอย่าง
  - 10) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการค้าและการขนส่งพื้นที่  
เมืองเมดาน ประเทศอินโดนีเซีย จำนวน 16 ตัวอย่าง
  - 11) เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการค้าและการขนส่งพื้นที่  
เมืองเบลาวัน ประเทศอินโดนีเซีย จำนวน 9 ตัวอย่าง
- รวมเก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการค้าและการขนส่งพื้นที่  
เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) จำนวน 183 ตัวอย่าง
- (2) เก็บตัวอย่างจากภาครัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าและการ  
ขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) แยกเป็น
- 1) เก็บตัวอย่างจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องใน  
พื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย ประกอบด้วย จังหวัดสงขลา สตูล  
ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส จำนวน 9 ตัวอย่าง
  - 2) เก็บตัวอย่างจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องใน  
พื้นที่ 4 รัฐตอนเหนือของประเทศมาเลเซีย ประกอบด้วย รัฐเคดาห์ รัฐเปรัก รัฐ  
เปอร์ลิส และรัฐปีนัง จำนวน 10 ตัวอย่าง
  - 3) เก็บตัวอย่างจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องใน  
พื้นที่ 4 เมือง บนเกาะสุมาตราเหนือของประเทศอินโดนีเซียประกอบด้วย เมืองบัน  
ดาฮาเซห์ เบลาวัน เมดาน และ แลงซาร์ จำนวน 4 ตัวอย่าง
- รวมเก็บตัวอย่างจากเจ้าหน้าที่ภาครัฐในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสาม  
ฝ่าย จำนวน 23 ตัวอย่าง

ดังนั้น การวิจัยครั้งนี้เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการค้าและ  
การขนส่ง และเก็บตัวอย่างจากเจ้าหน้าที่ของรัฐในเขตพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย  
ทั้งสิ้นจำนวน 206 ตัวอย่าง

จากนี้ผู้วิจัยนำข้อมูลจำนวน 206 ตัวอย่าง มาตรวจสอบดูความสมบูรณ์ของข้อมูลแต่ละชุดที่เดินทางไปสัมภาษณ์ พบว่า ข้อมูลในส่วนของหน่วยงานภาครัฐที่เก็บมาได้นั้นมีความสมบูรณ์มาก สามารถนำมาวิเคราะห์ผลได้ทั้งหมดจำนวน 23 ตัวอย่าง แต่ในส่วนของผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าจำนวน 183 ตัวอย่าง ที่ผู้วิจัยเก็บมานั้น พบว่ามีข้อมูลที่ไม่สามารถนำมาวิเคราะห์ได้ จำนวน 5 ตัวอย่าง ผู้วิจัยจึงคัดข้อมูลดังกล่าวออกไป เหลือเพียง 178 ตัวอย่าง ที่ใช้ในการวิเคราะห์ผลการวิจัยในส่วนของผู้ประกอบการค้าและการขนส่ง

การวิเคราะห์แยกผลวิเคราะห์เป็น 2 ส่วน โดยส่วนแรกเป็นการวิเคราะห์ผลของผู้ประกอบการค้าและการขนส่ง ส่วนที่สอง วิเคราะห์ผลจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ ในเขตพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT)

**ข. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)** กล่าวคือ ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบการศึกษาในประเด็น ลักษณะภูมิประเทศ สภาพการค้าและการขนส่งสินค้าในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ประกอบด้วย มูลค่าระหว่างประเทศของ อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย มูลค่าการส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย มูลค่าดุลการค้าระหว่างประเทศอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย มูลค่าระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับอินโดนีเซียมูลค่าสินค้าส่งออกสำคัญ 10 อันดับของอินโดนีเซีย-มาเลเซีย -ไทย ภายในกลุ่ม IMT-GT มูลค่าสินค้านำเข้าสำคัญ 10 อันดับแรกของอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย มูลค่าสินค้านำเข้าส่งออกสำคัญของอินโดนีเซียมาประเทศไทย 10 อันดับแรก มูลค่าสินค้านำเข้าของมาเลเซียจากประเทศไทย 10 อันดับแรก มูลค่าสินค้านำเข้าสำคัญของอินโดนีเซียจากประเทศไทย 10 อันดับแรก สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทย อัตราการขยายตัวทางการค้าระหว่างมาเลเซียกับไทย อัตราการขยายตัวทางการค้าระหว่างอินโดนีเซียกับไทย เป็นต้น โดยรวบรวมข้อมูลดังกล่าวที่เกี่ยวข้องจากภาครัฐและเอกชน ได้แก่ กรมเศรษฐกิจพาณิชย์ กรมศุลกากร ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ กรมการค้าต่างประเทศ ด้านตรวจคนเข้าเมือง 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย สำนักงานพาณิชย์ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย ด้านศุลกากร 5 จังหวัดชายแดน



ภาคใต้ของไทย ศูนย์ข้อมูลการค้าชายแดน ศูนย์ศึกษาเพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย- มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT Studies Center) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ สำนักงานสถิติแห่งชาติ หอสมุดแห่งชาติ ห้องสมุดสภาวิจัยแห่งชาติ ห้องสมุดมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ห้องสมุดจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และห้องสมุดมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เป็นต้น ซึ่งเป็นข้อมูลช่วงปี พ.ศ. 2540 - 2543

### **การวิเคราะห์ข้อมูล**

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลการค้าและการขนส่งในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายที่เก็บตัวอย่างจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่ง และเก็บตัวอย่างจากเจ้าหน้าที่ของรัฐในพื้นที่ดังกล่าว โดยใช้วิธีเชิงพรรณนา และเชิงปริมาณ ด้วยสถิติอย่างง่ายในการวิเคราะห์ เพื่อให้งานวิจัยชิ้นนี้นำไปสู่การปฏิบัติได้จริง และให้ผู้ที่มีความรู้ด้านสถิติไม่มากนัก สามารถทำความเข้าใจได้ง่าย และสามารถนำผลการวิจัยไปปรับปรุงแก้ไข เพื่อความเจริญก้าวหน้าของธุรกิจการค้าและการขนส่งในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) ในอนาคต โดยแยกวิเคราะห์เป็น 2 ส่วนดังนี้

ก. ข้อมูลจากผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่ง ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) ให้สถิติร้อยละ การแจกแจงความถี่ และค่ามัธยฐานเลขคณิต

ข. ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในเขตพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) ให้สถิติร้อยละ การแจกแจงความถี่ และค่ามัธยฐานเลขคณิต

### **ระยะเวลาการวิจัย**

การวิจัยครั้งนี้ใช้เวลาศึกษา 1 ปี 5 เดือน ตั้งแต่ มกราคม 2543 ถึงเดือน พฤษภาคม 2544

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ปรีดา ประพฤติชอบ (2541) ศึกษาถึงผลกระทบของโครงการ IMT-GT ต่อชาวไทยมุสลิมในภูมิภาค แม้ว่า จะ ได้ เห็น ความ หลาก หลาย ถึง ผลกระทบของโครงการ IMT-GT ต่อชาวไทยมุสลิมในเขต 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ แต่ก็ยังไม่กว้างขวางนัก เช่น การมีส่วนร่วมของชาวมุสลิมในพื้นที่ยังไม่เป็นที่ยอมรับ เนื่องจาก

*ประเด็นแรก* ขาดเงินทุน และนักลงทุนในโครงการใหญ่ ๆ ของ IMT-GT

*ประเด็นที่สอง* ขาดแคลนทรัพยากรบุคคลในการบริหารทั้งในระดับกลางและระดับสูงรวมทั้งแรงงานที่มีความชำนาญในการทำงาน

*ประเด็นที่สาม* ผลกระทบจากความเจริญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวต่อท้องถิ่น โดยเฉพาะวัฒนธรรมของอิสลาม

*ประเด็นที่สี่* ความไม่พร้อมของประชาชนในพื้นที่ในการปรับตัว และปรับเปลี่ยนเพื่อรองรับการพัฒนาด้านวัตถุ

อย่างไรก็ตาม ทั้งหลายที่กล่าวข้างต้นจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับบุคคลในพื้นที่ไม่มากหรือน้อยในทางตรงกันข้ามกับความสัมพันธ์ในรูปแบบของอิสลามเป็นหนทางหนึ่ง เช่น เมื่อเด็กเข้าศึกษาในทางอิสลามส่วนใหญ่ซึ่งมีน้อยมากที่จะไปศึกษาในสาขาวิชาทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี แต่ขณะนี้บางอย่างได้เปลี่ยนไป ปรากฏมีหลักฐานที่ผ่านมาเมื่อสถาบันการศึกษาสถาบันราชภัฏยะลาเปิดเทอมใหม่ ได้มีการประท้วงของนักศึกษาจำนวนหนึ่งเพื่อขอให้รัฐบาลเพิ่มโควตารับนักศึกษาเข้าเรียนในสถาบันแห่งนี้ นับเป็นปรากฏการณ์ที่ดี เนื่องจากนักศึกษาทั้งหมดเป็นมุสลิม และเป็นปรากฏการณ์ที่น่าสนใจทีเดียวที่จะได้เข้าใจความรู้สึกของคนในพื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเข้าใจที่ว่ามุสลิมไม่สนใจกับการศึกษาของโลก เนื่องจากส่วนมากจะกระตือรือร้นที่จะศึกษารูปแบบของอิสลามเท่านั้น มีจำนวนนักศึกษามุสลิมในมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ของประเทศไทยที่กำลังศึกษาอยู่โดยเฉลี่ยน้อยกว่า 1 เปอร์เซ็นต์ แต่สำหรับมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ซึ่งตั้งอยู่ทางภาคใต้มีนักศึกษามุสลิม จำนวน 400 คน จากนักศึกษาทั้งหมด 12,000 คน โดยครึ่งหนึ่งของจำนวนนี้ศึกษาอยู่ที่วิทยาเขตปัตตานี และส่วนมากศึกษาอยู่ในสาขาอิสลามศึกษา

วิไล ชีวภูมิพงศ์ (2541) ศึกษาศักยภาพต่อการลงทุนของพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ของไทย ประกอบด้วยจังหวัด สงขลา ปัตตานี ยะลา นราธิวาส และสตูล วัตถุประสงค์ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานด้านศักยภาพและปัจจัยสนับสนุนที่มีต่อการลงทุนในพื้นที่ IMT-GT ของไทย และเพื่อเป็นแนวทางชี้แนะในการพัฒนาและปรับปรุงปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ต่อการเพิ่มศักยภาพต่อการลงทุนในพื้นที่ IMT-GT ของไทย ทำการศึกษาจากการรวบรวมข้อมูลจากข่าวสารของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน โดยศึกษาศักยภาพต่อการลงทุนในด้านภูมิศาสตร์ ทรัพยากร เทคโนโลยี สาธารณูปโภคต่าง ๆ ตลอดจนปัจจัยสนับสนุนส่งเสริมต่าง ๆ จากภาครัฐและภาคเอกชนที่เอื้อต่อการลงทุน ผลการศึกษาพบว่า พื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนต่อเศรษฐกิจของพื้นที่ภาคใต้ ตลอดจนเป็นพื้นที่ที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเป็นศักยภาพต่อการลงทุนที่เกิดจากการมีทรัพยากรธรรมชาติพื้นฐานของแต่ละพื้นที่ และพัฒนาให้เกิดการใช้ประโยชน์ทั้งทางตรงและต่อเนื่องไปยังการผลิตในภาคอื่น ๆ อย่างไรก็ตามการจูงใจให้เกิดโครงการลงทุนในพื้นที่ต่าง ๆ ต้องอาศัยความร่วมมือในการลดข้อจำกัดต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน โดยการให้ภาคเอกชนเป็นแกนนำในโครงการลงทุนต่าง ๆ ภาคใต้ การสนับสนุนในด้านการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทั้งด้านกฎข้อบังคับ การสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ และเป็นไปในลักษณะที่กระจายความเจริญไปในแต่ละพื้นที่ ภาคใต้พื้นฐานทางทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าว แม้จะไม่เห็นผลทันทีในระยะสั้น แต่ในระยะยาวแล้วจะส่งผลให้พื้นที่แต่ละพื้นที่ของ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้จะมีศักยภาพต่อการลงทุนเพิ่มขึ้น และเป็นจุดเสริมความแข็งแกร่งในการพัฒนาเศรษฐกิจให้แก่พื้นที่ใกล้เคียงได้มากยิ่งขึ้น อันจะมีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคใต้ และของประเทศให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

อาบีดิน มาลินี (2541) ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระตุ้นการลงทุนของนักธุรกิจมุสลิมในเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ ศึกษากรณีประเทศไทย วัตถุประสงค์ ศึกษาถึงปัจจัยที่กระตุ้นให้นักธุรกิจไทยมุสลิมที่เป็นปัจจัยสำคัญให้มีส่วนร่วมในการลงทุนในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ในการที่จะหาแนวนโยบายที่จะช่วยให้ชายไทย

มุสลิม มีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างเต็มศักยภาพ การจัดระบบเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมของชาวไทยมุสลิม ขอบเขตการศึกษาอยู่ในเขต 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งมีประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม ซึ่งการศึกษาคั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้การสัมภาษณ์ การสนทนาจากบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรวิจัย และใช้วิธีการสังเกต เข้าร่วมสัมมนา แม้กระทั่งการประชุมระดมความคิดและเอกสารต่าง ๆ จากการศึกษาพบว่าสังคมมุสลิมลึกลงไปเอกลักษณ์ที่เห็นเด่นชัดคือ ความใกล้ชิดของสังคมไทยมุสลิมผ่านเครือข่ายทางศาสนาโยงใยจากระดับต่าง ๆ ในสังคมอย่างชัดเจน เป็นสิ่งที่น่าสนใจโอกาสทางธุรกิจและสังคมในการพัฒนาเครือข่ายของสังคมไทยมุสลิมสามารถนำมาใช้เพื่อประโยชน์ในการทำความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและประชาชนในพื้นที่ได้ ไม่ว่าจะเป็นด้านเครือข่ายของข้อมูลข่าวสาร เครือข่ายในการวางแผน ในการนำนโยบายสู่การปฏิบัติ เนื่องจากศาสนาอิสลามมีข้อห้ามพึงปฏิบัติอยู่หลายด้าน กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของศาสนาอิสลามก็สามารถหาตลาดได้ไม่ว่าจะในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้หรือในต่างประเทศ

### ผลการวิจัย

**ลักษณะกลุ่มตัวอย่าง** ผู้วิจัยใช้ทั้งสิ้น 201 ตัวอย่าง โดยแยกเป็น 2 กลุ่ม กล่าวคือ กลุ่มผู้ประกอบการการค้า และการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย จำนวน 178 ตัวอย่าง และกลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย จำนวน 23 ตัวอย่าง

**สภาวะทั่วไปด้านการค้าและการขนส่งในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย** จากการศึกษาพบว่า ภาษาที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่ง ส่วนใหญ่ใช้ภาษามาเลย์ รองลงมาใช้ภาษาไทย ภาษาอังกฤษ ภาษาจีน และภาษาบาฮาซาอินโดนีเซีย ในการทำธุรกิจ ดำเนินธุรกิจในลักษณะธุรกิจการค้า ร้อยละ 90.86 และธุรกิจการขนส่ง ร้อยละ 5.71 ดำเนินกิจการในรูปแบบบริษัท ร้อยละ 49.43 และส่วนบุคคล ร้อยละ 36.39 ธุรกิจดำเนินมาเป็นเวลาประมาณ 1 - 5 ปี ร้อยละ 46.24 โดยผู้ตอบแบบสัมภาษณ์เห็นด้วยกับโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอย่างมาก ร้อยละ 49.72 ดำเนินธุรกิจอย่างสม่ำเสมอ ร้อยละ 89.65 รูปแบบ

การค้าและการขนส่งมีหลายรูปแบบ และมีลักษณะเสรี ร้อยละ 85.31 ดำเนินธุรกิจลักษณะร่วมทุนภายในกรอบควาญชาติพื้ร่อง ร้อยละ 53.37 สินค้าที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการค้าและการขนส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค ร้อยละ 37.08 สินค้าอุตสาหกรรม ร้อยละ 21.35 สัดส่วนการส่งออกและนำเข้าสินค้าในกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) ที่ผ่านมามีลักษณะเป็นผู้ส่งออกมากกว่าปริมาณการส่งออกสินค้าและการขนส่งสินค้าจากกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายมายังประเทศไทย แต่ละปีมีการทำธุรกิจร่วมกัน 1 - 5 ครั้งต่อปี ร้อยละ 14.05 และจากประเทศไทยส่งสินค้าไปยังพื้นที่เขตเศรษฐกิจของประเทศมาเลเซีย-อินโดนีเซียปีละ 1 - 5 ครั้งเช่นกัน ร้อยละ 14.61 การชำระค่าสินค้านิยมชำระกันเป็นเงินสด โดยเฉพาะเงินริงกิต ร้อยละ 79.21 นอกนั้นเป็นเช็ค ดราฟ ตัวแลกเงิน และโดยผ่านธนาคาร แหล่งเงินทุนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจส่วนใหญ่มาจากธนาคารและสถาบันการเงิน ร้อยละ 51.69 เงินทุนตนเอง ร้อยละ 41.57 โดยประเทศมาเลเซียทำธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้ากับไทยมากกว่าประเทศอินโดนีเซียร้อยละ 26.40 การขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายนิยมทางรถยนต์บรรทุก ร้อยละ 87.64 โดยไทยกับมาเลเซียทำธุรกิจดังกล่าวมากกว่าอินโดนีเซียขณะที่การขนส่งสินค้านั้นต้องทำการขนส่งทางเรือ และทางอากาศ สินค้าที่มาเลเซียและอินโดนีเซียนำเข้าจากประเทศไทยเป็นสินค้าประเภทอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ได้แก่ เหล็ก คอมพิวเตอร์ แผงวงไฟฟ้า กระดาษ เคมีภัณฑ์ เม็ดพลาสติก น้ำตาล เป็นต้น ส่วนสินค้าที่ประเทศไทยนำเข้าจากกลุ่มประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียได้แก่ ไม้ซุง ไม้แปรรูป ผ้า น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันเบรค เป็นต้น

อย่างไรก็ตามโครงการความร่วมมือด้านการค้าและการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายที่ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้านั้นประกอบด้วย โครงการความร่วมมือโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้า ร้อยละ 50 นอกนั้นประกอบด้วย โครงการความร่วมมือด้านการค้าในการพัฒนาแผนการตลาดร่วมกัน โครงการจัดตั้งศูนย์เอกสารข้อมูลการค้า โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพารา ไม้ยางพารา น้ำยางพารา และโครงการลดข้อจำกัดด้านการค้าชายแดน เป็นต้น ในส่วนของเจ้าหน้าที่ภาครัฐบาลพื้นที่เขต

เศรษฐกิจสามฝ่ายที่เห็นด้วยกับความร่วมมือด้านการค้า ประกอบด้วย โครงการสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้า โครงการจัดตั้งตลาดชายฝั่งชายแดนร่วมกันเพื่อประมวลสินค้าเกษตร ปศุสัตว์ และการประมง โครงการจัดตั้งเขตการค้าเสรีสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) โครงการพัฒนาธุรกิจการเกษตรของภาคเอกชน ด้านพืชผักผลไม้บนเกาะสุมาตราประเทศอินโดนีเซียเพื่อส่งออก และโครงการใช้ระบบการชำระเงินระหว่างประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย โดยไม่อิงเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นต้น

ทางด้านแนวความคิดของผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าที่เห็นด้วยกับความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) ประกอบด้วย โครงการส่งเสริมการให้บริการรถโดยสารและรถยนต์บรรทุกขนส่งสินค้าระหว่างไทย-มาเลเซีย ร้อยละ 56.74 นอกนั้นเป็นโครงการด้านการขยายระยะเวลาเปิดปิดด่านไทย จาก 21.00 นาฬิกา เป็น เปิดด่านตลอด 24 ชั่วโมง โครงการปรับปรุงบริการขนส่งสินค้าทางทะเลและท่าเรือชายฝั่งของพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่าย โครงการจุดตรวจร่วมสินค้าผ่านด่านและให้ใช้แบบฟอร์มเดียวกันระหว่างไทย-มาเลเซีย โครงการข้อตกลงเชื่อมเส้นทางบินระหว่างประเทศอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย โครงการให้สิทธิรถบัสไทยเดินทางเข้าออกประเทศมาเลเซียโดยสะดวก โครงการยอมรับการประกันภัยรถยนต์ร่วมกันระหว่างไทย-มาเลเซีย โครงการนำรถไฟรางคู่มาใช้กับเส้นทางฮีโปท์-ปัตเตอร์เวิร์ท-หาดใหญ่ และโครงการเชื่อมโยงเปิดเส้นทางบินเชื่อมระหว่าง หาดใหญ่-ซาเซห์ , หาดใหญ่-ปีนัง, หาดใหญ่-เมดาน และเพิ่มเส้นทางการบินระหว่างภูเก็ต-ปีนัง-เมดาน เป็นต้น ด้านแนวคิดของเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายที่เห็นด้วยกับโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่ม IMT-GT ประกอบด้วย โครงการปรับปรุงบริการการขนส่งสินค้าทางทะเลและท่าเรือชายฝั่ง โครงการส่งเสริมการบริการรถโดยสารและรถยนต์ขนส่งสินค้าระหว่างไทย-มาเลเซีย โครงการก่อสร้างถนนสายสตูล-เปอร์ลิส ระหว่างไทย-มาเลเซีย โครงการพัฒนาข้อตกลงเชื่อมเส้นทางบินของกลุ่มประเทศ IMT-GT โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าปางดงเบซาร์ อำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา โครงการยอมรับการประกันภัยรถยนต์ร่วมกันระหว่างไทย-มาเลเซีย โครงการเชื่อมโยงเปิดเส้นทางบินระหว่างหาดใหญ่

-อาเซ่ท์ , หาดใหญ่-ปิ่นัง , หาดใหญ่-เมดาน และเพิ่มเส้นทางการบินระหว่าง  
 ภูเก็ต-ปิ่นัง-เมดาน และโครงการเปิดเส้นทางบินระหว่างภูเก็ต-ปิ่นัง-เมดาน  
 เป็นต้น

พิจารณาประเด็นเกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มทางการค้าและการขนส่งสินค้า  
 ในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายตามแนวคิดของผู้ประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า  
 พบว่า ประเทศทั้งสามดังกล่าวมีการรวมกลุ่มในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่ายเพื่อ  
 ประโยชน์ทางการค้าและการขนส่งอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 46.24 ขณะที่  
 คุณภาพสินค้าที่นำเข้าจากกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย เทคนิคการผลิตสินค้า  
 ของกลุ่มประเทศ IMT-GT การบรรจุหีบห่อสินค้า ระดับราคาสินค้า  
 เครื่องมืออุปกรณ์การขนส่งสินค้า เส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้า กฎหมายที่ใช้  
 ในการประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า การให้ความสำคัญของภาครัฐที่มี  
 ต่อพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย การดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่มีต่อพื้นที่  
 เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย การประสานงาน การอำนวยความสะดวกของหน่วยงาน  
 ภาครัฐที่มีต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า การเผยแพร่ข่าวสารของหน่วยงาน  
 ภาครัฐบาลที่มีต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย การให้  
 ความร่วมมือของภาคเอกชนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายที่มีต่อธุรกิจการค้าและ  
 การขนส่งซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง ขณะที่สภาพของตัวสินค้าที่ส่งไปยังกลุ่ม  
 ประเทศ IMT-GT มีลักษณะบางครั้งถึงมือผู้รับในสภาพตัวสินค้าเสียหายเล็ก  
 น้อย บางครั้งได้รับสินค้าล่าช้าไม่ตรงตามกำหนดเวลา การขนส่งสินค้าไปยังกลุ่ม  
 ประเทศในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายนาน ๆ จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นสักครั้ง ส่วนวิกฤต  
 การณ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นทั่วเอเชียและทั่วโลกมีผลกระทบต่อธุรกิจการค้าและ  
 การขนส่งในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่ายอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 36.62  
 กรณีเกิดปัญหาอันเกิดจากการดำเนินธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่  
 เศรษฐกิจดังกล่าว ผู้ประกอบการจะขอความช่วยเหลือจากภาคเอกชนด้วยกันที่  
 เกี่ยวข้อง ร้อยละ 41.01 และขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐบาลที่เกี่ยวข้อง  
 ร้อยละ 30.90

พิจารณาผลวิเคราะห์จากเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐหรือรัฐวิสาหกิจที่  
 ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT)

ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการค้าและการขนส่ง พบว่า เห็นด้วยอย่างยิ่งกับโครงการความร่วมมือในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ร้อยละ 78.26 แต่เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐกลับมีความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.83 โดยพบว่ามีการค้าและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ ร้อยละ 72.22 ซึ่งสินค้าที่ทำการค้าและการขนส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค ร้อยละ 28.57 สินค้าประเภทอุตสาหกรรม และสินค้าสัตว์น้ำ ร้อยละ 20.41 ทางด้านเส้นทางการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจดังกล่าวนิยมขนส่งทางรถยนต์ ร้อยละ 34.78 ทางรถไฟ และทางเรือ ร้อยละ 21.74 ทางเครื่องบิน ร้อยละ 19.57 และทางท่อ ร้อยละ 2.17 ขณะที่การรวมกลุ่มทางการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายยังอยู่ในระดับที่ไม่ดีต้องแก้ไข ร้อยละ 43.48 ด้านคุณภาพของสินค้าที่นำเข้าจากกลุ่มประเทศ IMT-GT เทคนิคการผลิตสินค้า การบรรจุหีบห่อสินค้าที่มีการนำเข้าจากกลุ่มประเทศในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ระดับราคาของสินค้าที่ส่งออกไปภายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย เครื่องมือและอุปกรณ์การขนส่งสินค้า การให้ความร่วมมือของภาคเอกชนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอยู่ในระดับปานกลาง ขณะที่ราคาสินค้าที่มีการนำเข้าจากกลุ่มประเทศในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย เส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้า กฎหมายที่ใช้เกี่ยวกับธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า การให้ความสำคัญของหน่วยงานภาครัฐที่มีต่อโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย การประสานงานและการอำนวยความสะดวกของหน่วยงานภาครัฐ สิทธิพิเศษที่ภาครัฐให้แก่ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ยังอยู่ในระดับไม่ดีต้องแก้ไข ทางด้านสภาพตัวสินค้าที่ทำการขนส่งไปยังประเทศในกลุ่ม IMT-GT บางครั้งถึงมือผู้รับในสภาพสินค้าได้รับความเสียหายบ้าง บางครั้งได้รับสินค้าต่ำกว่ากำหนด ร้อยละ 70 เกิดอุบัติเหตุขณะขนส่งสินค้านาน ๆ จะพบสักครั้ง ขณะที่วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นทั่วเอเชียและทั่วโลกมีผลกระทบต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอย่างมาก

สภาพปัญหาทางการค้าและการขนส่งสินค้าเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่าย ที่ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าพบเป็นประจำได้แก่ การตรวจปล่อย



สินค้าล่าช้าของเจ้าหน้าที่ศุลกากรว่าสินค้ามีความแตกต่างกันไม่มากนัก การลักลอบนำเข้าสินค้าของประเทศในกลุ่ม IMT-GT การลักลอบทำการประมงลวงล่าน่านน้ำ การทับเขตพื้นที่เส้นทางการขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าเข้าออกมาเลเซียไม่สะดวก เส้นทางการขนส่งสินค้าบางเส้นทางของประเทศไทยที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่ง เส้นทางการขนส่งสินค้าบนเกาะสุมาตราเหนือของอินโดนีเซียที่ยังไม่ได้มาตรฐานสากล ปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของไทยมีราคาแพงทำให้ต้นทุนการผลิตและต้นทุนการขนส่งแพง และปัญหาการรวมกลุ่มด้านการค้าและการขนส่งสินค้าของกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายที่ยังไม่ดี การบรรจุหีบห่อสินค้าที่มีการนำเข้าจากกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายที่ยังไม่ดี กฎหมายที่ใช้เกี่ยวกับธุรกิจการค้าและการขนส่งในกลุ่มประเทศ IMT-GT ยังไม่ดี การให้ความสำคัญ การประสานงาน การอำนวยความสะดวกและการให้สิทธิพิเศษของหน่วยงานภาครัฐแก่ผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าที่ยังไม่ดี สภาพสินค้าที่ขนส่งไปยังผู้รับในกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายยังเกิดความเสียหายและล่าช้า เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายไม่พัฒนาเท่าที่ควร

การเตรียมความพร้อมของประเทศไทยกับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่ายบริเวณ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไถยนั้น ภาครัฐควรส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ด้านภาษาอังกฤษและภาษาจีนให้แก่เยาวชนและประชาชนในพื้นที่ดังกล่าว ควรเตรียมพร้อมด้านแหล่งเงินที่จะใช้เพื่อการลงทุนในโครงการความร่วมมือของกลุ่มประเทศ IMT-GT ควรเตรียมความพร้อมด้านระบบการสื่อสารและเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย การเตรียมความพร้อมด้านวัตถุดิบใช้ผลิตสินค้า การเตรียมความพร้อมด้านพัฒนาบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชน การพัฒนาความพร้อมด้านคุณภาพสินค้าให้ได้มาตรฐานสากล การเร่งแก้ไขสิ่งที่ไม่เอื้ออำนวยต่อความร่วมมือด้านการค้าและการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย การเตรียมความพร้อมด้านความร่วมมือของประชาชนในระดับท้องถิ่น การส่งเสริมการร่วมทุนในสินค้าที่มีลักษณะใกล้เคียงกันของกลุ่มประเทศ IMT-GT การปรับปรุงความพร้อมด้านอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า การเตรียมความพร้อมโดยปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ในกลุ่มประเทศเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย และการเตรียมความพร้อมด้านการเชื่อมโยง ถนนระดับตำบล ระดับอำเภอ และระดับจังหวัดเข้าด้วยกันเพื่อความเจริญ ด้านธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในอนาคต

### บทสรุปและอภิปรายผล

สภาพการค้าและการขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือของประเทศทั้งสามในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ระหว่างภาครัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานภาคเอกชนนั้นยังอยู่ในระดับไม่ดี เนื่องจากภาครัฐบาลของทั้งสามฝ่ายมิได้ให้การสนับสนุนโครงการดังกล่าวอย่างจริงจัง กล่าวคือ ทำแบบไฟไหม้ฟาง ไม่คิดพัฒนา ไม่ประสานต่อเพื่อเชื่อมระบบการค้า และการขนส่งให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจนและสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้น ปัญหาที่เป็นอยู่มิได้รับการแก้ไข เป็นอยู่อย่างใดก็เป็นอยู่อย่างนั้น ส่งผลให้โครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายดังกล่าวหยุดชะงัก ดังจะเห็นได้จากกรณีที่ผู้วิจัยลงพื้นที่เก็บข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าในเขต 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย บริเวณ 4 รัฐตอนเหนือของมาเลเซีย และเมืองสำคัญ 5 เมืองบนเกาะสุมาตราของประเทศอินโดนีเซียโดยผู้ประกอบการค้า และการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าวต่างให้ความคิดเห็นที่สอดคล้องกันว่าโครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายที่รัฐบาลสามประเทศร่วมมือกันจัดตั้งขึ้นมานั้นเป็นโครงการที่ดี แต่ไม่มีการพัฒนาและร่วมมือกันอย่างจริงจังแต่ประการใด ที่สำคัญโครงการดังกล่าวอยู่ในลักษณะถดถอยตลอดเวลา ประเด็นนี้รัฐบาลของทั้งสามประเทศ โดยเฉพาะประเทศไทยควรนำไปเป็นประเด็นที่จะต้องศึกษา และพิจารณาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความชะงักงันของธุรกิจการค้าและการขนส่งในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายดังกล่าว เพื่อให้ได้ข้อยุติและคิดค้นหามาตรการแนวทางการสนับสนุน ส่งเสริมให้ธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าวมีความคืบหน้าต่อไป

พิจารณาโครงการความร่วมมือในหลายโครงการที่มิโนภาพกันขึ้นมา ระหว่างรัฐบาลของทั้งสามประเทศ จะเห็นได้ว่ามีสัดส่วนน้อยมากที่สามารถดำเนินไปได้จากโครงการจำนวนมากที่ตกลงกันได้ อะไรก็เป็นอุปสรรคปัญหาที่ทำให้โครงการหลายโครงการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจ

สามฝ่ายดังกล่าวต้องหยุดชะงักหรือล้มเหลว หากหันไปมองโครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายตอนล่างของประเทศเพื่อนบ้านบ้าง ที่เป็นคู่แข่งทางเศรษฐกิจของไทย ประกอบด้วย ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย ไม่มีประเทศไทย จะเห็นได้ว่า โครงการดังกล่าวทั้งสามประเทศต่างพยายามผลักดันแก้ไขปัญหาคูสมรรคที่เกิดขึ้นร่วมกันไม่น้อยกว่า 7 ปี จนในที่สุดโครงการดังกล่าวประสบความสำเร็จและมีความเจริญก้าวหน้าอย่างมาก ครั้นกลับมามองโครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายตอนบนที่มีประเทศไทยเข้าไปเกี่ยวข้องบ้าง ประกอบด้วย ประเทศอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย นั้นคงจะต้องถามตัวเองว่าทำไมโครงการดังกล่าวไม่คืบหน้าเท่าที่ควร อะไรเป็นกลไกที่เป็นเฟืองหรือเพลาคับเคลื่อนที่จะทำให้อุปสรรคเศรษฐกิจเคลื่อนที่ จึงเป็นหน้าที่ของรัฐบาลทั้งสามประเทศ โดยเฉพาะประเทศไทยจะต้องนำไปคิดทบทวนช่วงเวลาที่ผ่านมาอย่างจริงจัง เพื่อนำปัญหาคูสมรรคและมาตรการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมาพัฒนากระบวนการเกี่ยวกับทิศทางการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตามจากการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ด้านความรู้เกี่ยวกับโครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-CFT) จะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายดังกล่าวมีจำนวนไม่น้อยทีเดียวที่มีความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการค้า การขนส่งในโครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายระหว่าง อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย น้อยมาก ประเด็นนี้บ่งบอกให้เห็นอะไรบางอย่างโดยเฉพาะการประชาสัมพันธ์ที่ไม่ทั่วถึงหรือขาดการพัฒนาอย่างจริงจัง ทั้งที่ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้านั้นดำเนินธุรกิจอย่างสม่ำเสมอ ประเด็นนี้ก็คงเป็นการบ้านให้รัฐบาลนำไปขบคิดและหามาตรการแก้ไขต่อไป

ประเด็นหนึ่งที่ไม่ควรมองข้าม นั่นคือ จากการดำเนินการเก็บข้อมูลโดยสัมภาษณ์ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้า พบว่าธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายนั้น ส่วนใหญ่จะกระทำในลักษณะหลายรูปแบบและเสรี กล่าวได้ว่า จากการทำธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในรูปแบบดังกล่าวทำให้ธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าวไม่มีการวางระบบการค้าและการขนส่งที่ดี เป็นลักษณะต่างคนต่างทำก่อให้เกิดการแข่งขันที่ค่อนข้าง

รุนแรงทั้งทางตรงและทางอ้อม ประเด็นนี้รัฐบาลไทยควรนำมาทำการพิจารณาถึงข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบทางการค้า ทำอย่างไรธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าของไทยไปยังมาเลเซียและอินโดนีเซียจะเป็นไปในลักษณะผูกขาดทางการค้า และการขนส่งสินค้าแต่เพียงผู้เดียว เพื่อสร้างอำนาจต่อรองทางการค้ากับกลุ่มประเทศในเขตเศรษฐกิจดังกล่าว

ขณะที่ธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายส่วนมากดำเนินธุรกิจในลักษณะร่วมทุนภายในครอบครัวและเครือญาติ ประเด็นนี้ผู้วิจัยเห็นว่า เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ระบบการค้าและการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายไม่คืบหน้าเท่าที่ควร เนื่องจากธุรกิจที่ดำเนินอยู่นั้นทำอยู่ในวงแคบไม่ขยายการผลิตเท่าที่ควร อีกทั้งส่งผลเสียต่อโครงสร้างและก่อให้เกิดปัญหาอุปสรรคตามมามากมาย ท้ายที่สุดจะเป็นการทำธุรกิจเพื่อความอยู่รอดของตนเองและเครือญาติเท่านั้น มิได้ก่อให้เกิดความเจริญเติบโตแก่สังคมในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายในภาพรวมแต่ประการใด ประเด็นนี้รัฐบาลไม่ควรมองข้าม จำเป็นต้องนำไปเป็นการบ้าน ทำอย่างไรธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายโดยเฉพาะในพื้นที่ของประเทศไทยจะสามารถพัฒนาเป็นอุตสาหกรรม เป็นบริษัท จำกัด (มหาชน) หรือเป็นบริษัท เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากภายในและภายนอกประเทศให้เข้ามาร่วมลงทุนธุรกิจในเขตพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งจะเป็นผลดีโดยรวมต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าของไทยในอนาคต

อย่างไรก็ตามจากการเก็บข้อมูลภาคสนามของผู้วิจัยในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ทำให้พอจะสังเกตเห็นกลไกส่วนตัวหนึ่งของระบบเศรษฐกิจการค้าและการขนส่งสินค้าหยุดชะงักไม่คืบหน้าเท่าที่ควร กล่าวคือ มีจำนวนผู้ประกอบการการค้าและการขนส่งสินค้าจำนวนไม่น้อยที่ทำการติดต่อธุรกิจกันเองและค้าขายกันเองภายในประเทศ มีส่วนน้อยที่ติดต่อโดยตรงกับผู้ประกอบการการค้าและการขนส่งสินค้าภายนอกประเทศ และมีส่วนน้อยที่ให้หน่วยงานภาครัฐบาลเป็นผู้ติดต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ จึงจำเป็นต้องนำปัญหานี้มาพิจารณาถึงข้อดีและข้อเสียที่เกิดขึ้น ทำอย่างไรการติดต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าจะเป็นไปในลักษณะข้ามชาติ จะต้องบริหารจัดการต่อไป

นอกจากนี้การทำธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้ายังเป็นในลักษณะไม่สากล กล่าวคือ การชำระค่าขนส่งสินค้าและค่าสินค้ายังนิยมชำระในรูปเงินสดถึงมือผู้รับโดยตรง แสดงให้เห็นถึงขนาดของธุรกิจการค้าที่ยังคงดำเนินการค้าที่ไม่ใหญ่โต มีส่วนน้อยที่ชำระผ่านระบบธนาคาร สถาบันการเงิน ทำอย่างไรที่จะทำให้อู่ค้าระหว่างประเทศต่างมีความเชื่อมั่นทางการค้าต่อกัน คงต้องหันกลับไปพิจารณาถึงระบบตลาดเงินและตลาดทุนให้มีความน่าเชื่อถือและมีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่

เนื่องจากสภาพพื้นที่ไม่เอื้ออำนวยทำให้การดำเนินธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับอินโดนีเซียมีปัญหาอุปสรรคมากมายเมื่อเทียบกับประเทศไทยกับมาเลเซีย อีกทั้งสภาพการค้าและการขนส่งสินค้าบนเกาะสุมาตราเหนือของประเทศอินโดนีเซียยังมีลักษณะดั้งเดิมไม่ทันสมัย รัฐบาลไทยควรนำประเด็นนี้มาพิจารณาหาช่องทางพัฒนาความร่วมมือทางการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งสองให้ก้าวหน้ามากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อลดช่องว่างทางการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างกัน และป้องกันความเสียหายเปรียบทางการค้าและการขนส่งสินค้าแก่ประเทศอื่น

การดำเนินธุรกิจการค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ยังคงนิยมใช้เส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถยนต์เป็นหลักในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-มาเลเซีย ขณะที่ยังมีเส้นทางอื่น ได้แก่ ทางน้ำ บนอากาศ ทางรถไฟ และทางท่อ ควรได้รับการพัฒนาและใช้ทรัพยากรที่มีอยู่เหล่านั้นมาพัฒนาก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ประเด็นที่ไม่ควรมองข้าม ได้แก่ ทำอย่างไรอัตราค่าโดยสารทางอากาศจึงไม่แพง ทำอย่างไรจะพัฒนาเครื่องบินเพื่อใช้สำหรับขนส่งสินค้าระหว่างไทย-อินโดนีเซีย ทำอย่างไรจึงสามารถพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้สะดวกและรวดเร็ว ทำอย่างไรจึงพัฒนาระบบการค้าการขนส่งสินค้าทางน้ำให้เป็นที่นิยมแก่ผู้ประกอบการการค้าในเขตเศรษฐกิจดังกล่าว โดยเฉพาะระหว่างไทย-อินโดนีเซีย และทำอย่างไรจึงสามารถพัฒนาการขนส่งสินค้าทางท่อให้มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร องค์ประกอบเหล่านี้เป็นสิ่งที่รัฐบาลไทยควรต้องนำไปพิจารณาและหามาตรการบูรณาการที่เป็นจริงขึ้นมาโดยต้องทำการทบทวนระบบการขนส่งสินค้าที่ผ่านมา

การลงพื้นที่ของผู้วิจัย ณ เกาะสุมาตราเหนือประเทศอินโดนีเซียพบว่า สินค้าอุปโภคบริโภคที่ประชาชนของประเทศอินโดนีเซียทำการบริโภคนั้น มีจำนวนไม่น้อยที่นำเข้ามาจากประเทศไทย ขณะเดียวกันก็ยังมีสินค้าบางชนิดที่ประเทศไทยน่าจะนำเข้าไปขายในประเทศอินโดนีเซีย เพื่อความได้เปรียบทางการค้าระหว่างไทยกับอินโดนีเซียแต่ก็ไม่นำเข้าไปค้าขายทั้งที่ทำได้ จะด้วยเหตุผลใดหรือสาเหตุใดก็ตาม ประเด็นนี้ผู้วิจัยเห็นว่ารัฐบาลไทยควรต้องพิจารณาทำการบ้านอย่างหนัก เพื่อหากลยุทธ์ที่ดีในการส่งสินค้าดังกล่าวสู่ประเทศอินโดนีเซีย

หากพิจารณาสินค้าที่ประเทศในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายผลิตได้นั้น จะเห็นได้ว่า สินค้ามีความแตกต่างกันในบางชนิด ดังนั้นสิ่งที่รัฐบาลทั้งสามฝ่ายจะต้องพัฒนาตลาดสินค้าดังกล่าว โดยเฉพาะสินค้าประเภทเกษตรกรรม ปศุสัตว์ และสัตว์น้ำ ให้เป็นตลาดที่มีลักษณะเป็นตลาดผูกขาดเพื่อทำให้ราคาสินค้าดังกล่าวมีราคาที่ดีในอนาคต จึงจำเป็นต้องร่วมมือกัน และประสานผลประโยชน์ร่วมกันในการจัดส่งสินค้าออกขายแก่ตลาดโลกและประเทศใกล้เคียงในนามเครื่องหมายการค้าสัญลักษณ์ IMT-GT

การขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยกับมาเลเซียในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ยังมีปัญหาอุปสรรคมากมายไม่ว่าจะเป็นด้านเอกสาร การตรวจสอบสินค้า การอนุญาตให้รถวิ่งเข้าออกขนส่งสินค้า หรือแม้แต่อุปกรณ์การขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนแต่เป็นตัวชะลอความก้าวหน้าในการพัฒนาธุรกิจการค้าและการขนส่งอย่างมาก ทำอย่างไรจึงจะทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าวลดน้อยลงหรือหมดไป ก็คงจะเป็นหน้าที่ของรัฐบาลไทย ที่จะต้องคิดค้นและพัฒนาแก้ไขต่อไป ในการประสานความร่วมมือที่เป็นรูปธรรมปฏิบัติที่เห็นผลเพื่อส่งเสริมธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าของไทยในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย

พิจารณาโครงการความร่วมมือเที่ยวบินระหว่างไทยกับอินโดนีเซียเส้นทางหาดใหญ่-เมดาน ขณะที่ผู้วิจัยเก็บข้อมูลพบว่าเส้นทางดังกล่าวได้ยกเลิกเส้นทางไปแล้ว เนื่องจากผู้ใช้บริการน้อยไม่คุ้มทุน และด้วยเหตุผลอื่น ๆ ทำให้โครงการดังกล่าวรัฐบาลไทยจึงไม่ทำการสานต่อเส้นทางการบิน หากบินตรงดังกล่าวระหว่างหาดใหญ่ ไปยังเมืองเมดานบนเกาะสุมาตราเหนือของอินโดนีเซียไม่คุ้มทุน รัฐบาลไทยก็น่าที่จะประสานเชื่อมจุดรับส่งเป็นช่วงเพิ่มขึ้น เช่น บินจากหาดใหญ่-ภูเก็ต-

เมดาน, หาดใหญ่-ป็นัง-เมดาน หรือกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-ป็นัง-เมดาน หรือ กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-ป็นัง-เมดาน เป็นต้น ซึ่งจะทำให้อัตราค่าโดยสารถูกลง โดยวันหนึ่งควรมี 2 เที่ยวบิน และเที่ยวกลับเป็นขบวน สิ่งนี้รัฐบาลไทยควรหยิบยกปัญหาขึ้นมาพิจารณาเส้นทางบินใหม่ เพื่อผลประโยชน์ด้านธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวของไทย อันจะนำมาสู่รายได้ที่ไหลเข้าประเทศจากการพัฒนาเส้นทางบินที่มีอัตราค่าโดยสารไม่แพงนัก อันจะนำมาสู่การอำนวยความสะดวกแก่นักธุรกิจของทั้งสามประเทศ ซึ่งมีผลต่อระบบการค้าให้มีความเจริญก้าวหน้ามากขึ้น

อุปสรรคตัวหนึ่งที่ทำให้โครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควรนั้น คือ เจ้าหน้าที่ของรัฐมิได้ให้ความสำคัญต่อโครงการดังกล่าวอย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็นการประสานงาน การอำนวยความสะดวก การเผยแพร่ข่าวสาร การให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ประกอบการการค้าและการขนส่งสินค้า จึงจำเป็นอย่างเร่งด่วนที่รัฐบาลควรจะต้องเร่งฟื้นฟูปรับปรุงเพื่อส่งเสริมระบบการค้าและการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายดังกล่าวให้มีความคืบหน้ากว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นทั่วเอเชียและทั่วโลกก็เป็นประเด็นหนึ่ง ที่อาจทำให้การศึกษาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายดังกล่าว ด้านการค้าและการขนส่งสินค้า ไม่เจริญก้าวหน้าเท่าที่ควร ขณะที่รัฐบาลไทยก็มีความจำเป็นต้องชะลอโครงการดังกล่าวพร้อมลดงบประมาณด้านต่าง ๆ ลงเพื่อประคองให้ประเทศรอดพ้นวิกฤตดังกล่าว จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารศูนย์ศึกษาเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ทำให้ทราบว่า ช่วงเกิดวิกฤตการณ์ที่ผ่านมารัฐบาลได้ตัดบดงบดังกล่าวลงอย่างมาก กระทั่งต่อการดำเนินงาน ขณะเดียวกันเมื่อหันกลับไปมองผู้ประกอบการการค้าและการขนส่งสินค้าเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ต่างให้ความเห็นตรงกันเกี่ยวกับวิกฤตดังกล่าวที่มีผลกระทบและสร้างความเสียหายให้แก่องค์กรของเขาจำนวนมาก ทำอย่างไรรัฐบาลจึงจะยื่นมือเข้าไปกอบกู้วิกฤตการณ์ดังกล่าวให้ลดน้อยลงและหมดไปในที่สุด เพื่อความเจริญเติบโตด้านการค้าและการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย จึงเป็นหน้าที่ของรัฐบาลในฐานะเป็นเพียงขับเคลื่อนตัวใหญ่ที่จะคิดหาทางออกที่ดีต่อไปในการพัฒนาระบบการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย

มองด้านสถาบันการเงิน ผู้วิจัยได้พบสิ่งที่รัฐบาลไทยต้องรีบด่วนนำไปพิจารณาและหาหนทางแก้ไขโดยรีบด่วน นั่นคือ ทำไมธนาคารพาณิชย์ในเมือง บัตเตอร์เวิร์ท รัฐปีนังของประเทศมาเลเซีย เช่น ธนาคาร Mayban Finance Berhad และธนาคาร Affin Bank ในรัฐเคดาห์ รัฐเปอร์ลิส รัฐกลันตัน และรัฐเคดาห์จึงไม่ยอมรับแลกเปลี่ยนเงินบาทไทยเป็นเงินริงกิตของประเทศมาเลเซีย ขณะเดียวกันทำไมธนาคารพาณิชย์ของมาเลเซีย เช่น ธนาคาร Public Bank ในรัฐเคดาห์จึงรับแลกเปลี่ยนเงินริงกิตกับเงินรูเปียของอินโดนีเซีย และเงินริงกิต กับเงินรูเปียของอินเดีย ทั้งที่พื้นที่เขตแดนของไทยกับมาเลเซียติดกันสามารถเดินทางโดยรถยนต์อย่างสะดวก และทำการค้าขายกันค่อนข้างมาก ประเด็นนี้รัฐบาล โดยธนาคารแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนหาข้อสรุปที่เป็นรูปธรรม เพื่อลดข้อกีดกันดังกล่าวให้มาเลเซียยอมรับแลกเปลี่ยนบาทไทยโดยผ่านระบบสถาบันการเงิน ดังเช่น เงินสกุลของประเทศอื่นที่มาเลเซียรับแลก พร้อมแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นเพื่อให้ธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจดังกล่าวของไทยมีความคล่องตัวด้านระบบการเงิน เนื่องจากหากปล่อยไว้เป็นเวลานานอาจส่งผลเสียต่อธุรกิจการค้า การขนส่งและธุรกิจอื่น ๆ ของไทยอย่างมาก

การเก็บข้อมูลภาคสนามในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายของผู้วิจัยคงหนีไม่พ้นประเด็นด้านภาษา กล่าวคือ ประชาชนและนักธุรกิจไทยในพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ยังมีสัดส่วนไม่รู้ภาษาอังกฤษเป็นจำนวนมาก ขณะเดียวกันผู้ประกอบการการค้าและการขนส่งสินค้าบนเกาะสุมาตราเหนือประเทศอินโดนีเซียก็มีปัญหาเช่นเดียวกับไทย ยกเว้นประเทศมาเลเซียที่มีความรู้ด้านภาษาอังกฤษค่อนข้างดี ประเด็นนี้รัฐบาลไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีวิธีการแก้ไขอย่างไรเพื่อที่จะพัฒนาระบบการค้าและการขนส่งดังกล่าวให้เจริญก้าวหน้าในอนาคต จึงเป็นสิ่งที่รัฐบาลจะต้องพิจารณา

พิจารณาหน่วยงานภาครัฐบาลประเด็นสภาพการค้าและการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการความร่วมมือพื้นที่เขตเศรษฐกิจดังกล่าว ที่ทั้ง 3 ประเทศจะต้องจับมือพัฒนาร่วมกัน แต่เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่มีความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอยู่ในระดับปานกลาง โดยเห็นว่า สินค้าที่ทำการค้าและการขนส่งอย่างสม่ำเสมอ จะเป็นสินค้าประเภท



สินค้าอุปโภคบริโภค โดยการขนส่งสินค้านิยมขนส่งทางรถยนต์ ส่วนโครงการที่เห็นว่าควรเร่งดำเนินการด้านธุรกิจการค้า ประกอบด้วย โครงการความร่วมมือโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้า และโครงการจัดตั้งตลาดขายส่งสินค้าชายแดนร่วมกัน เพื่อประมวลสินค้าเกษตร ปศุสัตว์ และการประมง นอกนั้นเป็นโครงการจัดตั้งเขตการค้าเสรีเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย IMT-GT ส่วนโครงการที่เห็นว่าควรเร่งดำเนินการด้านธุรกิจการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย โครงการปรับปรุงบริการขนส่งทางทะเลและท่าเรือชายฝั่ง IMT-GT โครงการส่งเสริมการบริการรถโดยสาร และรถขนส่งสินค้าไทย-มาเลเซียโครงการก่อสร้างทางหลวงสายสตูล-เปอร์ลิส และโครงการพัฒนาข้อตกลงเชื่อมเส้นทางบินในกลุ่มประเทศ IMT-GT ประเด็นปัญหาและการเตรียมความพร้อมด้านการค้าและการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย พบว่าการรวมกลุ่มทางการค้าและการขนส่งสินค้าอยู่ในระดับไม่ดีต้องแก้ไขคุณภาพสินค้าอยู่ในระดับปานกลาง โดยเทคนิคการผลิตอยู่ในระดับกลาง แต่การบรรจุที่บ่อสินค้ายังอยู่ในระดับไม่ดีต้องแก้ไข นอกจากนี้ราคาสินค้าอยู่ในระดับไม่ดีต้องแก้ไข ขณะที่เครื่องมืออุปกรณ์การขนส่งสินค้าอยู่ในระดับปานกลาง แต่เส้นทางที่ใช้คมนาคมขนส่งสินค้าไม่ดีต้องแก้ไข รวมถึงกฎหมายที่ใช้ยังไม่เอื้อต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งที่ต้องปรับปรุงแก้ไข ภาครัฐบาลยังให้ความสำคัญต่อโครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายในระดับไม่ดีต้องปรับปรุงแก้ไข

จากการสัมภาษณ์นายด่านศุลกากรจังหวัดสตูล คุณเสริมศักดิ์ รักษาชีพิณ วันที่ 14 พฤษภาคม 2544 ซึ่งเป็นผู้มีประสบการณ์ และเป็นผู้มีความรู้เป็นอย่างดีในด้านธุรกิจการค้าและการขนส่งเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย โดยเฉพาะไทยกับมาเลเซียได้ให้ข้อมูลเป็นที่น่าสนใจ และน่าสลดใจว่า โรงพักสินค้า ICD บริเวณอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลาที่ก่อสร้างขึ้นนั้น พื้นที่ดังกล่าวไม่เหมาะสมต่อการทำเป็นที่พักสินค้า และจากการลงพื้นที่ของผู้วิจัยพบว่า โรงพักสินค้า ICD บริเวณดังกล่าว เป็นที่ลาดชันไม่เอื้ออำนวยต่อความสะดวก ไม่คุ้มทุนกับที่ลงทุนสร้างรัฐบาลจึงควรแก้ไขโรงพักสินค้า ICD ดังกล่าว โดยอาจย้ายไปอยู่ในสถานที่ลาดไม่ชัน และมีพื้นที่กว้างพอกับจุดพักสินค้า เช่น อาจย้ายมาตั้งบริเวณทางแยกของถนนสายเอเชียที่สามารถขนย้ายสินค้าได้อย่างคล่องตัว ไม่ว่าจะไปหาดใหญ่ แยก

ไปปัตตานี นราธิวาส หรือแยกไปสุราษฎร์ธานี สู่กรุงเทพมหานคร เพื่อลดค่าใช้จ่าย และลดการเสียเวลาในการขนส่งสินค้า

การลงพื้นที่เก็บข้อมูลบริเวณท่าเรือท่ามะลิ อำเภอมือ จังหวัดสตูล พบว่า ปัจจุบันจังหวัดสตูลได้รับงบประมาณจำนวนมาก ขยายเส้นทางถนนออกเป็น 4 เลน เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าจากมาเลเซีย และจากเมืองเบลาวัน ประเทศอินโดนีเซียในอนาคต ดังนั้น รัฐบาลไทยควรดำเนินการปรับปรุงท่าเรือท่ามะลิ อำเภอมือ จังหวัดสตูล ให้เป็นท่าเรือน้ำลึก เพื่อสะดวกต่อการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งไม่เฉพาะการขนส่งสินค้าไปยังมาเลเซียและอินโดนีเซียเท่านั้น แต่ยังสามารถขนส่งสินค้าไปยังประเทศอินเดีย ปากีสถาน และประเทศอื่น ๆ ได้อีกมากมาย ที่สำคัญบริเวณท่าเรือดังกล่าวของจังหวัดสตูลจะเป็นพื้นที่ขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างไทยกับประเทศอินโดนีเซียบริเวณท่าเรือเบลาวันของเกาะสุมาตราเหนือที่มีระยะทางใกล้ที่สุดกว่าพื้นที่อื่น ขณะเดียวกันการขนย้ายสินค้าทางน้ำควรส่งเสริมให้มีการใช้เรือคอนเทนเนอร์ เพื่อการขนส่งสินค้าที่สะดวกและคล่องตัว

ทางด้านการเปิดด่าน 24 ชั่วโมง ในอนาคตระหว่างไทยกับมาเลเซียนั้น เป็นสิ่งที่ดีเพื่อความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และความร่วมมือทางการค้าและการขนส่งสินค้าทั้งสองฝ่าย อย่างไรก็ตาม การเปิดด่าน 24 ชั่วโมงนั้น ควรที่จะคำนึงถึงข้อเสียด้วย เนื่องจากในช่วงยามวิกาลชาวมาเลเซียที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยบริเวณชายแดนนั้นเข้ามาหลายรูปแบบ อาจมีบางส่วนเข้ามาก่อปัญหาอาชญากรรมแล้วหลบหนีเข้าประเทศมาเลเซียไป ประเด็นนี้รัฐบาลไทยควรได้หารือป้องกันและแก้ไขอย่างรอบคอบ

การเข้าพื้นที่สัมภาระณเจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการตรวจคนเข้าเมือง และเกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าว พบว่า จุดตรวจสินค้าฝ่ายไทยเจ้าหน้าที่ของไทยส่วนใหญ่จะมีความยืดหยุ่นในการตรวจปล่อยสินค้า แต่เจ้าหน้าที่ของมาเลเซียและอินโดนีเซียจะเข้มงวดมาก เช่น การขนส่งสินค้าโดยรถยนต์บรรทุกจากไทย เพื่อผ่านแดนประเทศมาเลเซียไปยังประเทศสิงคโปร์ ช่วงที่ทำการวิจัยพบว่า รถยนต์บรรทุกสินค้าของไทยที่ได้รับสัมปทานแล้วจากรัฐบาลมาเลเซียต้องผ่านจุดตรวจปล่อยสินค้าไม่น้อยกว่า 4 - 5 จุดจากไทยไปยังสิงคโปร์ ทำให้ต้องเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายในการตรวจปล่อยสินค้า

แต่ละจุดที่ทำการตั้งจุดสกัดมาก รัฐบาลจึงควรเจรจากับรัฐบาลมาเลเซียแก้ไขปัญหาให้ทำการตรวจปล่อยสินค้าร่วมกันจากต้นทางถึงปลายทาง

การเข้าพื้นที่สัมภาษณ์กับข้อมูลฝ่ายไทยในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ (ฉลุง) อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา พบว่ารัฐบาลได้ใช้งบประมาณไปจำนวนมากเพื่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าว แต่มีโรงงานอุตสาหกรรมเข้าไปตั้งดำเนินกิจการเพียงแค่ 2 รายเท่านั้น ประกอบด้วย บริษัทไทยลีสเคสคอปเปอร์เรชั่น จำกัด ซึ่งผลิตสินค้าประเภทชิ้นส่วนประเก็นรถยนต์ และบริษัท สยามอุตสาหกรรมยิปซัม จำกัด โดยที่เขตนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าวที่สร้างขึ้นนั้นยังขาดการสนับสนุนและส่งเสริมอย่างจริงจังจากรัฐ การลงทุนสร้างนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าว ยังไม่คุ้มทุนกับเม็ดเงินที่ภาครัฐบาลลงทุนก่อสร้างจึงจำเป็นที่ภาครัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเร่งแก้ไขปรับปรุง และหามาตรการที่ดีเพื่อจูงใจให้ภาคเอกชนสนใจเข้ามาร่วมลงทุนในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้มากขึ้น

ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้ประกอบการกิจการค้าและการขนส่งสินค้า และจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐบาลไทย ทำให้ทราบว่าขณะนี้ผู้ประกอบการดังกล่าวประสบอุปสรรคมากในเรื่องความผันผวนของค่าเงินบาทที่ขึ้นลงในแต่ละวัน กล่าวคือ ผู้ประกอบการต้องการให้ค่าเงินบาทไทยบริเวณตลาดการค้าชายแดนมีการตรึงค่าเงินบาทไทยที่แน่นอน เพื่อลดความเสี่ยงให้กับผู้สั่งซื้อสินค้าเข้ามาจากประเทศมาเลเซีย ไม่ต้องเสียเปรียบด้านการค้าในประเด็นค่าเงินบาทไทยที่อ่อนตัวมากเกินไป จึงเป็นหน้าที่ของรัฐบาล ธนาคารแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องพิจารณาแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวที่เกิดขึ้น เนื่องจากค่าเงินบาทแกว่งตัวไปมาในแต่ละวันจำนวนไม่น้อยทีเดียว

### **ปัญหาอุปสรรคทางการค้าและการขนส่งสินค้า**

จากการเดินทางเข้าพื้นที่เก็บข้อมูลสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่างจากผู้ประกอบการกิจการค้าและการขนส่งในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ของผู้วิจัยด้วยตนเองได้พบปัญหาอุปสรรค ดังนี้

1. ปัญหาเจ้าหน้าที่ชายแดนของประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่ไม่ค่อยรู้ภาษาไทย ทั้งที่ชายแดนติดกัน เดินทางเข้าประเทศมาเลเซียเพียง 300 เมตร

เจ้าหน้าที่มาเลเซียไม่ยอมพูดภาษาไทยจะพูดแต่ภาษาท้องถิ่น หรือภาษาอังกฤษอย่างเดียว โดยภาษาอังกฤษทำการพูดเล็กน้อย เหมือนชาตินิยม ทำให้ภาษาเป็นอุปสรรคอย่างมากต่อผู้ประกอบการธุรกิจการค้าของไทยที่คิดจะทำธุรกิจกับประเทศมาเลเซีย แต่อาจแก้ปัญหาคือผู้ประกอบการไทยต้องเรียนรู้ภาษามาลาเซีย หรือมีไกด์ช่วยดำเนินการ

2. ปัญหาการขาดแคลนเจ้าหน้าที่ขนส่งทางบกของไทยประจำด่านชายแดนที่สำคัญ จากการที่ผู้วิจัยเก็บข้อมูลที่รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย ทำให้ทราบปัญหาอีกประการหนึ่งนั้น คือ การนำรถยนต์เข้าประเทศมาเลเซียนั้นทางการของไทยหรือหน่วยงานราชการของไทยประจำชายแดนมิได้มีการปิดประกาศบอกให้ประชาชนทราบอย่างชัดเจนว่า จะเดินทางเข้าประเทศมาเลเซียโดยทางรถยนต์ หรือขนส่งสินค้าเข้าประเทศมาเลเซียต้องทำอะไร มีเอกสารอะไรบ้าง ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ผู้ที่จะนำรถยนต์เข้าประเทศมาเลเซียต้องศึกษาและเรียนรู้ด้วยตนเอง ขณะที่สำนักงานขนส่งประจำด่านสำคัญ เช่น ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา หรือด่านป่าดงเบงชาร์ จังหวัดสงขลา ก็ไม่มีเจ้าหน้าที่ขนส่งทางบกมาตั้งประจำด่านแต่ประการใด ดังนั้นการดำเนินการแปลเอกสารทะเบียนรถยนต์ การแปลใบอนุญาตขับขี่รถยนต์เป็นภาษาอังกฤษต้องเดินทางจากชายแดนไปแปลภาษาที่สำนักงานขนส่งทางบกจังหวัดสงขลาหรือขนส่งทางบกอำเภอหาดใหญ่ ซึ่งต้องสูญเสียเวลา และก่อให้เกิดความเสียหายต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าเป็นอย่างมาก เนื่องจากการแปลเอกสารใช้เวลาไม่น้อยกว่า 1 วัน ในการแปลเอกสาร อีกทั้งเส้นทางไปมาเพื่อแปลเอกสารระหว่างชายแดนกับสำนักงานขนส่งทางบกก็ไกลกันมาก ประมาณ 20-30 กิโลเมตร ปัญหานี้ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยจัดเจ้าหน้าที่ขนส่งทางบกประจำด่านชายแดน เพื่อแปลเอกสารที่เกี่ยวข้องแก่ผู้ที่เดินทางเข้าประเทศมาเลเซีย

3. ปัญหาการก่อความไม่สงบภายใน 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของประเทศไทย เช่น การลอบวางระเบิดตามสถานที่สำคัญต่าง ๆ ในจังหวัดสงขลา นราธิวาส และยะลา ปัญหานี้ได้เกิดขึ้นและเรื้อรังมาเป็นเวลานาน สร้างความเสียหายให้แก่วงการธุรกิจ และความมั่นใจแก่นักลงทุนทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างมาก

4. ปัญหาด้านการประกันภัยเกี่ยวกับรถยนต์ เป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าไม่น้อย กล่าวคือ รถยนต์ที่จะเข้ามาสู่ประเทศมาเลเซีย นอกจากจะต้องทำการแปลเอกสารทะเบียนประจำรถยนต์ และใบขับขี่รถยนต์เป็นภาษาอังกฤษแล้ว จำเป็นต้องนำรถยนต์ไปติดป้ายทะเบียนรถยนต์เป็นภาษามาลาเซีย ซึ่งมีใช้ภาษาอังกฤษ จากนั้นต้องทำประกันภัยรถยนต์ของประเทศมาเลเซียอีกครั้ง ก่อนนำรถยนต์เข้าไปในประเทศมาเลเซียเท่ากับเป็นการที่รถยนต์ของไทยต้องทำประกันภัยทั้งสองฝ่าย นอกจากนี้ยังต้องนำเอกสารสำคัญ ประกอบด้วย พาสปอร์ต การแปลใบขับขี่รถยนต์เป็นภาษาอังกฤษ การแปลใบคู่มือทะเบียนรถยนต์เป็นภาษาอังกฤษ และใบประกันภัยรถยนต์ของประเทศมาเลเซีย มาใช้ขออนุญาตต่อหน่วยงาน JPJ คล้ายกับหน่วยงานกรมการขนส่งทางบกของไทย เพื่อขอป้ายวงกลมจากหน่วยงาน JPJ ติดกระจกหน้ารถยนต์เพื่อใช้วิ่งในประเทศมาเลเซีย อีกทั้งหน่วยงาน JPJ ประจำด่านชายแดนของมาเลเซียอนุญาตวันเวลาที่อนุญาตให้วิ่งในประเทศมาเลเซียค่อนข้างจำกัด เช่น อนุญาตให้ขับรถยนต์วิ่งในประเทศมาเลเซียเพียง 3 วัน 5 วัน หรือ 7 วัน เป็นอย่างมาก

5. ปัญหาการขาดแคลนศูนย์แปลภาษามาลาเซีย หรือภาษายาวี กล่าวคือ ผู้ประกอบการธุรกิจต้องแสวงหาสถานที่รับแปลเอกสารภาษามาลาเซียหรือภาษายาวีค่อนข้างลำบาก เนื่องจากการดำเนินธุรกิจระหว่างมาเลเซียกับไทยต้องใช้ภาษามาลาเลย์ หรือภาษาอังกฤษเป็นเอกสารสำคัญ

6. ปัญหาป้ายโฆษณา หรือป้ายสถานประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าเป็นภาษามาลาเลย์ แต่มิได้มีภาษาอังกฤษกำกับได้ชื่อป้าย ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจของไทยต้องประสบปัญหาอย่างยิ่งในการติดต่อธุรกิจที่ล่าช้าไม่คล่องตัว และการสื่อสารที่ไม่เข้าใจต้องพึ่งไกด์

7. ปัญหาป้ายบอกเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าของประเทศมาเลเซีย มิได้มีภาษาอังกฤษกำกับได้ป้ายชื่อบอกทาง ทำให้การขนส่งต้องล่าช้าไม่สามารถดูเส้นทางที่ชัดเจนได้ บางครั้งหลงเส้นทางเป็นเวลานาน เนื่องจากอ่านป้ายชื่อบอกทางไม่ออก

8. ปัญหากฎหมายของประเทศมาเลเซียที่รุนแรง ทำให้ผู้ประกอบการค้าและการขนส่งไทยไม่กล้าเสี่ยงที่จะเข้าไปลงทุนทำธุรกิจกับประเทศมาเลเซียเท่าที่ควร ดังนั้น รัฐบาลไทยควรเจรจากับรัฐบาลมาเลเซียเพื่อลดข้อจำกัดทางกฎหมาย เพื่ออำนวยความสะดวกต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าแก่ประเทศทั้งสอง

9. ปัญหาธนาคารพาณิชย์ของมาเลเซียไม่รับแลกเปลี่ยนเงินบาทไทย ขณะที่ธนาคารพาณิชย์บางแห่งของประเทศไทยก็ไม่รับแลกเปลี่ยนเงินริงกิต ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการค้า ก่อให้เกิดการค้าเงินในตลาดมืดอย่างกว้างขวาง รัฐต้องสูญเสียเงินที่พึงจะได้รับจากการค้าเงินตลาดมืดดังกล่าวปีละไม่น้อย

10. ปัญหาด้านที่พักมีราคาแพง กล่าวคือ โรงแรมหรือที่พักในประเทศมาเลเซียมีราคาแพงมาก เช่น ในรัฐปีนัง โรงแรมธรรมดาไม่มี โรงแรมส่วนใหญ่คืนหนึ่งราคาไม่ต่ำกว่า 3,000 - 4,000 บาทต่อคืน หากต้องการได้ห้องพักราคาถูกก็ต้องออกมาค้างคืนชานเมืองที่ไกลออกไปมาก เช่น ต้องขับรถยนต์จากรัฐปีนัง ประมาณ 50 - 70 กิโลเมตร ออกมาพัก ณ รัฐเคดาห์ คืนละ 700 - 1,000 บาทไทย หรือ เมืองปัตเตอร์เวิร์ทฝั่งตรงกันข้ามเกาะปีนัง ค่าที่พักคืนละ 1,500 บาท

11. ปัญหาน้ำมันเชื้อเพลิง กล่าวคือ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงพาหนะในประเทศมาเลเซียมีราคาถูกกว่าประเทศไทยมาก เช่น น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว 1 ลิตรของมาเลเซีย ประมาณ 12 บาทไทย แต่ของประเทศไทยลิตรละประมาณ 17.50 บาท ช่วงเดือนพฤษภาคม 2544 สิ่งนี้ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางต้นทุนการผลิตและการขนส่งสินค้า นำมาสู่การลักลอบค้าน้ำมันเถื่อนดังที่ปรากฏให้เห็น ทำให้ราคาสินค้าของประเทศไทยที่ผลิตได้มีราคาแพงกว่าการผลิตสินค้าของมาเลเซียไม่เป็นผลดีต่อราคาสินค้าไทยที่มาเลเซียจะลดการสั่งซื้อสินค้าไทยแล้วหันไปซื้อสินค้าจากประเทศอื่นทดแทนที่ถูกลง

12. ปัญหาพืชผลทางการเกษตร กล่าวคือ ไทย-มาเลเซีย-อินโดนีเซียต่างมีผลิตผลทางการเกษตรที่คล้ายคลึงกัน ทำให้สินค้าเกษตรที่ผลิตได้ ไม่สามารถทำการแลกเปลี่ยนระหว่างกันได้ ซึ่งยังเป็นการกีดกันสินค้าเกษตร และแข่งขันกันเอง จึงควรมีการพัฒนาตลาดการเกษตรล่วงหน้าด้วยกัน

13. ปัญหาด้านแรงงาน กล่าวคือ แรงงานไทยเข้าไปทำงานในมาเลเซียมากทั้งถูกต้องและไม่ถูกต้องตามกฎหมาย บางครั้งแรงงานไทยเข้าไปสร้างปัญหา

ให้แก่ประเทศมาเลเซีย ทำให้รัฐบาลมาเลเซียต้องออกกฎเข้มงวดกับแรงงานไทย ขณะที่แรงงานของประเทศอินโดนีเซียก็เข้ามาทำงานในประเทศมาเลเซียจำนวนมาก ทำให้มาเลเซียสามารถได้เปรียบด้านการตั้งค่าจ้างแรงงานของแรงงานข้ามชาติ ซึ่งไม่ส่งผลดีต่อแรงงานไทย

14. ปัญหาด้านการประมง กล่าวคือ เป็นปัญหาเรื้อรังมานาน จากการศึกษาที่ประเทศทั้งสามมีน่านน้ำติดกัน การลักลอบจับปลาในเขตนอกลำน้ำของประเทศ จึงเกิดขึ้นเสมอ กระทั่งต่อความรู้สึกอันดีของทั้งสามประเทศ จึงควรสร้างสถานีเพื่อพัฒนาการทำประมงร่วมกันแบ่งผลประโยชน์ร่วมกันที่เป็นธรรม ใช้เครื่องมือร่วมกัน ลงทุนร่วมกันในการทำประมงร่วม

15. ปัญหากองทัพมด โดยเฉพาะชายแดนไทย-มาเลเซีย ในแต่ละวันมีจำนวนไม่น้อย ทำให้รัฐสูญเสียรายได้จำนวนมาก

16. ปัญหาการกำหนดจุดตรวจปล่อยสินค้าร่วมกัน โดยเฉพาะไทย-มาเลเซีย เนื่องจากยังเป็นลักษณะต่างคนต่างปล่อย ทำให้เสียเวลา เสียค่าใช้จ่าย และไม่ก่อให้เกิดการพัฒนาการค้าที่ควรเป็น

17. ปัญหาการใช้รถยนต์บรรทุกสินค้าจากไทยเข้ามาเลเซีย เนื่องจากมาเลเซียจำกัดให้รถยนต์บรรทุกสินค้าเข้าประเทศมาเลเซียได้จำกัด โดยรถยนต์บรรทุกสินค้าที่เหลือจากโควตาที่มาเลเซียให้ นั้น ต้องเปลี่ยนหัวรถยนต์ลากจูงบริเวณชายแดนไทย-มาเลเซีย ทำให้ต้นทุนการขนส่งแพงขึ้นนับเป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขโดยเร่งด่วน เพื่อให้รถยนต์บรรทุกสินค้าของไทยสามารถวิ่งเข้าประเทศมาเลเซียได้เสรี ดังเช่นรถยนต์บรรทุกของมาเลเซียที่เข้ามาวิ่งในประเทศไทย

18. ปัญหารถยนต์นำเที่ยวของไทย ที่ต้องเปลี่ยนถ่ายใช้รถนำเที่ยวของมาเลเซีย โดยอ้างความปลอดภัย เช่นเดียวกับกรณีรถยนต์บรรทุกสินค้าของไทย ควรได้มีมาตรการแก้ไขโดยด่วน เพื่ออำนวยความสะดวกด้านธุรกิจบริการและลดต้นทุน

19. ปัญหาด้านเอกสาร กล่าวคือ การดำเนินธุรกิจการค้าการขนส่งสินค้าไทย-มาเลเซีย-อินโดนีเซียยังไม่มีการใช้เอกสารร่วมกัน ยังเป็นลักษณะต่างคนต่างทำ ซึ่งก่อให้เกิดการทำซ้ำซ้อนเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายในการทำพิธีกรรมทางศุลกากร จำเป็นต้องพัฒนาเอกสารร่วมกันที่ใช้ได้ทั้งสามประเทศ อันเป็นการลดความได้เปรียบเสียเปรียบหนทางหนึ่ง

20. ปัญหาเส้นทางคมนาคมขนส่งบนเกาะสุมาตราเหนือของอินโดนีเซียที่ยังไม่ได้มาตรฐาน กล่าวคือ ยังเป็นเส้นทางเส้นเดียวที่รถต้องวิ่งสวนทางกัน อีกทั้งเส้นทางเป็นเส้นทางคดเคี้ยว การเดินทางต้องใช้เวลานานมาก

21. ปัญหาเส้นทางบินระหว่างไทยกับเมืองเมดานของประเทศอินโดนีเซียที่เคยถูกยกเลิกเส้นทางบินไป ทำให้การเดินทางจากไทยไปอินโดนีเซียต่อเดียวทำได้ยากต้องเดินทางไปป็นัง เพื่อต่อเที่ยวบินไปเมืองเมดาน หรือต้องเดินทางไปป็นังเพื่อต่อเรือเร็วไปยังเมืองเบลารัน เกาะสุมาตราเหนือ ประเทศอินโดนีเซีย ปัญหานี้ควรได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง และเห็นผลเป็นรูปธรรม เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และอำนวยความสะดวกต่อธุรกิจการค้าระหว่างไทยกับอินโดนีเซียที่สามารถเดินทางไปกลับได้ในเวลาที่ต้องการ

22. ปัญหาด้านภาษา เช่นเดียวกับมาเลเซีย กล่าวคือ ประชาชนเกาะสุมาตราเหนือ ประเทศอินโดนีเซียมีระดับการศึกษาไม่สูงนัก ทำให้การสื่อสารทำได้ยาก จำนวนไม่น้อยที่ไม่มีความรู้ด้านภาษาอังกฤษ ไม่ว่าจะเป็นเมืองเบลารัน เมืองเมดาน เมืองมินเจ เมืองเลงซิง และเมืองบันดาอาเซห์ ทำให้ธุรกิจการค้าและการขนส่งระหว่างไทยกับอินโดนีเซียในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายมิได้รับการพัฒนาเท่าที่ควรเมื่อเทียบกับประเทศมาเลเซีย

23. ปัญหาพิธีการของการตรวจคนเข้าเมืองและด่านศุลกากรของเมืองเมดาน เกาะสุมาตราเหนือประเทศอินโดนีเซียที่มีขั้นตอนมาก พิธีการล่าช้าการเข้าออกประเทศบริเวณด่านดังกล่าว ณ ท่าเรือเบลารัน มีความล่าช้า ไม่เป็นที่น่าประทับใจ

24. ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน กล่าวคือ ผู้ประกอบการธุรกิจที่เข้าไปติดต่อธุรกิจกับประเทศอินโดนีเซีย ณ เกาะสุมาตราเหนือจะมีความรู้สึกหวาดระแวงไม่มั่นใจ และไม่กล้าเสี่ยง เนื่องจากเกิดปัญหาความไม่สงบในประเทศอินโดนีเซีย การที่มีตำรวจและทหารถือปืนตรวจตราไปมาจำนวนมาก และการที่มีรถทหารวิ่งผ่านไปมาจำนวนมากตลอดเวลา ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจเริ่มไม่มั่นใจในสถานการณ์ดังกล่าว ซึ่งนำไปสู่การยุติการค้าในอนาคต เนื่องจากประชาชนอินโดนีเซียมีอัตราว่างงานสูงอาจนำมาสู่ปัญหาการก่ออาชญากรรมได้



25. ปัญหาค่าเงินรูเปียของอินโดนีเซียที่ผันผวนตลอดเวลา ขณะที่อินโดนีเซียนิยมแลกเงินริงกิตของมาเลเซีย แต่ไม่ค่อยให้ความสนใจต่อเงินบาทไทยเท่าที่ควร นับเป็นอุปสรรคประการหนึ่งที่รัฐบาลไทยต้องเร่งแก้ไข ทำอย่างไรจึงสามารถใช้เงินร่วมกันระหว่างอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทยได้ ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย โดยอาจตกลงร่วมกันใช้เงินสกุลสามฝ่ายภายใต้อักษรย่อ IMT-GT เพื่อใช้แลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าในเขตเศรษฐกิจดังกล่าว ซึ่งถือเป็นก้าวหนึ่งของการพัฒนาตลาดเงินในพื้นที่ (IMT-GT)

### ข้อเสนอแนะ

การเก็บข้อมูลครั้งนี้ทำให้พอจะได้ข้อคิดบางประการเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลดึงดูดให้ผู้ประกอบการกิจการค้าและการขนส่งสินค้าสนใจดำเนินธุรกิจกับกลุ่มประเทศในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ปัจจัยดังกล่าวประกอบด้วย การมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกเชื่อมโยงกัน การมีวัฒนธรรมประเพณีที่คล้ายกัน การมีภาษาพูดที่คล้ายกัน การมีความต้องการสินค้าของแต่ละฝ่ายที่บางอย่างยังไม่มียังหรือมีแต่ราคาอาจจะแพงเกินไป การใช้เส้นทางการค้าจากประเทศสมาชิก IMT-GT ขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศที่สาม เช่น จากไทยขนส่งสินค้าผ่านประเทศมาเลเซียไปยังประเทศสิงคโปร์ การมีความรู้วิชาการและเทคโนโลยีในการผลิตสินค้าที่แตกต่างกันเกื้อกูลกัน การมีสภาพภูมิประเทศที่คล้ายคลึงกัน การมีปริมาณของสัตว์น้ำที่มากพอเพียงแก่การทำธุรกิจ การมีแรงงานที่ยืดหยุ่น และเอื้อต่อธุรกิจ การมีพื้นที่เอื้อประโยชน์ต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว การดูแลของภาครัฐบาลของแต่ละฝ่าย ด้านการค้า เพื่อความสะดวกและลดอุปสรรคทางการค้า การมีความยืดหยุ่นด้านภาษีระหว่างกัน โดยกลุ่มเพื่อนและผู้ประกอบการค้าที่ทำธุรกิจด้านนี้ส่วนใหญ่จะรู้จักกัน ทำให้เกิดความมั่นใจต่อการทำธุรกิจ การมีประสบการณ์จากการทำธุรกิจในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่าย การมีพื้นที่กำเนิดในพื้นที่ทำธุรกิจ การทำการค้าหลายรูปแบบ การมีความทันสมัยของเทคโนโลยี การมีลูกค้าปลายทางจำนวนมากและการบริการที่ดี ขณะที่ในส่วนของราคาสินค้านั้นถือว่าอยู่ในระดับการแลกเปลี่ยนที่ไม่สูงนัก รวมถึงการมีช่องทางให้เลือกเกี่ยวกับงานด้านการขนส่งหลายรูปแบบ อยู่ใกล้กับสถานประกอบการ

และผลประโยชน์ที่ไปด้วยกันได้ จากความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จากความร่วมมือของกลุ่มประเทศใน IMT-GT ด้านการเงินนั้นมีความคล่องตัวไม่มีปัญหาในการเบิกจ่ายเพียงแต่ไม่ยอมรับแลกเปลี่ยนเงินตราผ่านระบบธนาคารหรือสถาบันการเงินเท่านั้น การมีนโยบายลดภาษีของกลุ่มประเทศในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายยังเป็นตัวช่วยส่งเสริม การลดปัญหาอุปสรรคบางประการที่เกิดขึ้นจากการทำธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้นยังประกอบด้วย การเป็นบริเวณพื้นที่การค้าชายแดน และการมีความได้เปรียบด้านภาษาที่ประชาชนคนไทยในเขต 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทยสามารถสื่อสารกับประชาชนชาวมาเลเซียและอินโดนีเซียได้ อีกทั้งโครงการดังกล่าวมีส่วนช่วยกระตุ้นความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในเขตพื้นที่ นอกจากนี้การมีคุณภาพสินค้าที่ค่อนข้างดี การมีราคาสินค้าที่สามารถแข่งขันได้และเสรี พร้อมกับมีตลาดรองรับสินค้าที่แน่นอน ล้วนแต่เป็นการอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า ขณะที่การมีโอกาสด้านที่ดิน เนื่องจากที่ดินในมาเลเซียและอินโดนีเซียค่าเช่าจะถูกกว่าของไทย พร้อมกับมีการมีระยะเวลาเช่าที่ยาวนานกว่า การมีตลาดขนาดใหญ่ที่หลากหลายนำไปสู่การขยายฐานการผลิต การเข้าถึงแหล่งวัตถุดิบ ล้วนส่งผลให้ต้นทุนการผลิตลดลง การมีความชำนาญด้านการประมงของไทยที่ได้เปรียบประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียประเทศไทยควรเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายในอนาคต ในด้านเงินที่ใช้ในการลงทุน สถานที่ใช้ประกอบการ วัตถุดิบการพิจารณาคุณภาพของสินค้าให้ได้มาตรฐานโลก การพัฒนาบุคลากรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ให้มีความสามารถและรับรู้ข่าวสารของโลกอย่างรวดเร็ว การเร่งแก้ไขความร่วมมือในระดับท้องถิ่น การส่งเสริมร่วมทุนในสินค้าที่เหมือนกัน การพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกให้เชื่อมเส้นทางต่าง ๆ มากขึ้น

การศึกษาครั้งนี้พบว่า ปริมาณการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างกลุ่มในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ยังคงอยู่ในสัดส่วนที่น้อยมาก ควรที่ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องหันมาพิจารณาหามาตรการส่งเสริมที่จูงใจเหมาะสมและพัฒนาธุรกิจการค้าการขนส่งให้เป็นรูปธรรม และเกิดประสิทธิผลโดยเร่งด่วน นอกจากนี้การขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟยังอยู่ในสัดส่วนที่น้อยมาก เมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ ทางเรือ จึงเป็นหน้าที่ของ

รัฐบาลต้องนำไปปรับปรุงพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้เจริญก้าวหน้ากว่าที่เป็นอยู่ การทำวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีข้อคิดเห็นและเสนอแนะบางประการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าและการขนส่งในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT) ดังนี้

1. กลุ่มประเทศทั้งสามในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ควรต้องหันกลับมาทบทวนพิจารณาโครงการความร่วมมือด้านเส้นทางการบินใหม่ โดยอาจสลับกันบินวันละเที่ยวบิน แยกเป็นเที่ยวเช้าและเที่ยวเย็น โดยอาจบินระหว่างหาดใหญ่ แวะรับผู้โดยสารและสินค้าที่ปีนัง ประเทศมาเลเซีย แล้วบินสู่เมืองเมดาน ประเทศอินโดนีเซียซึ่งก่อให้เกิดผลดีต่อการติดต่อธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายดังกล่าว

2. กลุ่มประเทศทั้งสามควรร่วมมือกันอย่างเป็นธรรมชาติในการพัฒนาเขตตลาดร่วมในสินค้าพืชผลทางการเกษตรและปศุสัตว์ โดยใช้ตราสินค้า IMT-GT ร่วมกัน เพื่อส่งสินค้าทางการเกษตรและปศุสัตว์ดังกล่าวออกขายสู่ต่างประเทศ อันจะนำมาสู่การลดข้อกีดกันทางการค้าระหว่างกัน และสร้างอำนาจต่อรองอันจะนำมาสู่ราคาสินค้าที่สูงขึ้นในอนาคต

3. กลุ่มประเทศทั้งสามควรร่วมมือทำการประมงร่วมกัน ให้สิทธิเสมอภาค ให้สัมปทานยกเลิกการจับสัตว์น้ำล้ำน่านน้ำ ลงทุนสร้างท่าเทียบเรือ สถานีประมงร่วมกัน โดยแบ่งผลประโยชน์ในสัดส่วนที่เป็นธรรม

4. กลุ่มประเทศทั้งสามควรร่วมมือทำการสร้างสะพานเศรษฐกิจข้ามท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซียไปยังท่าเรือเบลาวัน เกาะสุมาตราเหนือ ประเทศอินโดนีเซีย และการสร้างสะพานเศรษฐกิจจากท่าเรือดามะลัง จังหวัดสตูลไปยังท่าเรือเบลาวัน ประเทศอินโดนีเซีย เพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งสาม

5. กลุ่มประเทศทั้งสามควรหาจุดร่วมกันในด้านเอกสารที่จะใช้ร่วมกันเกี่ยวกับธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า โดยควรมีภาษาอังกฤษกำกับในเอกสารที่ทำการซื้อขายระหว่างกันอันเป็นการช่วยลดปัญหาอุปสรรค และส่งเสริมการค้าและการขนส่งในเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย

6. กลุ่มประเทศทั้งสามควรหาจุดร่วมในการใช้ระบบโทรศัพท์ร่วมกันอย่างเสรี กล่าวคือ ผู้ประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า สามารถใช้

โทรศัพท์ของตนเอง โทรศัพท์ข้ามประเทศในขณะที่ตนเองอยู่นอกประเทศไทยได้ โดยไม่ถูกทั้งสามประเทศในเขตเศรษฐกิจดังกล่าวทำลายคลื่นโทรศัพท์ อันจะเป็น การช่วยส่งเสริมธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้าให้ก้าวหน้า

7. กลุ่มประเทศทั้งสามควรร่วมพัฒนาสถาบันการเงิน โดยเฉพาะ ธนาคารพาณิชย์ของทั้งสามประเทศให้ยอมรับแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทั้งสามร่วมกัน ซึ่งอันเป็นระบบการแลกเปลี่ยนที่เป็นธรรม เป็นระบบ เท่ากับ เป็นการลดการพึ่งพาเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในอนาคต

8. กลุ่มประเทศทั้งสามควรร่วมมือกันปลูกฝังให้ประชาชนเรียนรู้ภาษา อังกฤษเป็นภาษาที่สอง รวมถึงหน่วยงานภาครัฐของทั้งสองประเทศ เพื่อพัฒนา ทักษะนำไปสู่การสื่อสารธุรกิจการค้า การขนส่งที่สะดวกคล่องตัว

9. กลุ่มประเทศทั้งสามควรตั้งจุดตรวจปล่อยสินค้าร่วมกัน โดยไม่ต้อง เสียเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าหลายครั้งเพื่อลดขั้นตอน ความล่าช้า การเสีย เวลา และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า

10. รัฐบาลต้นของประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีพรมแดนติดกับประเทศไทย บริเวณ อำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาส ควรได้รับการเข้าร่วมในเขต เศรษฐกิจสามฝ่ายด้วยเพื่อผลประโยชน์ทางธุรกิจการค้าและการขนส่งในอนาคต เนื่องจากปัจจุบันมิได้ถูกกำหนดให้อยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจดังกล่าว

11. รัฐบาลไทยควรเชิญประเทศอินโดนีเซียมาเลเซีย และสิงคโปร์เข้า ร่วมประชุมหารือให้ได้ข้อยุติที่เป็นรูปธรรม ในการตั้งประเทศสิงคโปร์เข้าร่วมใน พื้นที่โครงการเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย โดยอาจใช้ชื่อเป็นทางการ เขตเศรษฐกิจสี่ ฝ่ายตอนบน

12. จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า และ เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐในเขตพื้นที่เศรษฐกิจสามฝ่ายดังกล่าว พบว่า การขนส่ง สินค้าทางท่อมีน้อยมาก ดังนั้น รัฐบาลไทยควรหามาตรการส่งเสริมสนับสนุนให้มี การขนส่งสินค้าทางท่อ โดยเฉพาะน้ำมันและก๊าซเพิ่มขึ้น เพื่อลดต้นทุน ลดอุบัติเหตุ ขณะขนส่งสินค้า ทำอย่างไรประเทศไทยจึงจะสามารถใช้น้ำมันได้ในราคาใกล้เคียงกับประเทศมาเลเซีย

13. โครงการความร่วมมือเขตเศรษฐกิจดังกล่าว ภาครัฐควรปล่อยให้ภาคเอกชนเป็นผู้บริหารจัดการ โดยภาครัฐเป็นผู้สนับสนุนและกำกับดูแล เนื่องจากภาคเอกชนดำเนินการได้ดีกว่าภาครัฐ

14. ประชาชนใน 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ควรได้รับการเรียนภาษาจีนกลาง ภาษาอังกฤษ เนื่องจากประเทศมาเลเซียมีจำนวนไม่น้อยที่ใช้ภาษาจีนกลางและภาษาอังกฤษในการติดต่อทำธุรกิจการค้าและการขนส่งสินค้า

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

- กนกฤช หิรัญกิจ. 2529. *ภาษีการค้ากับการพัฒนาอุตสาหกรรม*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- กฤษณี วรรณสุภากุล. 2532. *การพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศในทศวรรษหน้า*. กรุงเทพมหานคร: สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กัญญา อังคประเสริฐกุล. 2540. *การสำรวจปัญหาการทำประมงร่วมของไทยกับอินโดนีเซีย กรณีศึกษาจังหวัดสงขลาและปัตตานี*. สงขลา: คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- การค้าต่างประเทศ, กรม. 2543. *สรุปผลการดำเนินโครงการดำเนินการเพื่อส่งเสริมและแก้ไขปัญหาการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย*. สงขลา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.
- เกษรา หลิมพานิช. 2539. *การค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ไกรยุทธ ชีรตยาคีนันท์. 2523. *ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการแทรกแซงของรัฐ*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ข้อมูลการค้าชายแดน, ศูนย์. 2544. *สถิติการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย*. สงขลา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.

- คณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ. สำนักงาน. 2539. **ยุทธศาสตร์การพัฒนาของมาเลเซีย**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพัฒนาระบบการศึกษาและวางแผนมหภาค สำนักนายกรัฐมนตรี.
- คณะกรรมการประสานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน. 2542. **โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย**. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี.
- คณะกรรมการการต่างประเทศ วุฒิสภา. 2543. **รายงานการพิจารณาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับนานาชาติ และองค์การระหว่างประเทศทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและความมั่นคงรวมทั้งปัญหาชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน**. กรุงเทพมหานคร: กองกรรมาธิการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- คณะกรรมการเศรษฐกิจการพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา. 2543. **รายงานการพิจารณาเรื่องการค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน**. กรุงเทพมหานคร: กองกรรมาธิการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- จรินทร์ เทศวานิช. 2523. **การพัฒนาเศรษฐกิจ**. กรุงเทพมหานคร: คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ บางเขน.
- ชินชีวา ชีวะธรรม. 2540. **ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย พ.ศ. 2535-2538 วิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคและส่งเสริมความสัมพันธ์**. กรุงเทพมหานคร: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชัยโชค จุลสิริวงศ์. 2542. **การพัฒนาเศรษฐกิจและการเมืองของมาเลเซีย**. กรุงเทพมหานคร: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ถาวร อรรถจินดา. 2534. **ยุทธศาสตร์การพัฒนาพลังของชาติทางภูมิศาสตร์ภาคใต้ของประเทศไทย**. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ปรอ. รุ่นที่ 2.
- ทง พิทยะ. 2539. **การเพิ่มสมรรถนะการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศไทย**. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.
- ธีระเดช รุ่งมงคล. 2536. **การขนส่งเบื้องต้น**. กรุงเทพมหานคร: คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- นาคกร มุกระ. 2539. **รูปแบบของรัฐบาล และการพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจ: ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างประเทศไทยและอินโดนีเซีย**. เชียงใหม่: การค้นคว้าแบบอิสระปริญญาโท มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- นิอุบล พรพิทักษ์พันธ์. 2541. *บาทลี*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.
- บัญญัติ จุลนาพันธ์. 2534. *การตลาดระหว่างประเทศไทย*. กรุงเทพมหานคร: คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ประกิจ ต่อทีมะ. 2539. *แนวทางแก้ไขปัญหาความขัดแย้งเพื่อความร่วมมือพัฒนาเกี่ยวกับเขตทับซ้อนของเขตเศรษฐกิจจำเพาะระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย*. กรุงเทพมหานคร: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ประชด ไกรเนตร. 2521. *การขนส่งเบื้องต้น*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์บำรุงนุกุลกิจ.
- ประภัสสร เทพชาตรี. 2542. *นโยบายต่างประเทศของไทยจากยุควิกฤตเศรษฐกิจสู่สหสวรรค์ใหม่*. กรุงเทพมหานคร: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พรพิมล ลันติมณีรัตน์. 2542. *เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พัลลภ รัตนจันทร์. 2542. *กฎหมายการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทย*. กรุงเทพมหานคร: กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์.
- พิทยา ว่องกุล และคณะ. 2542. *วิกฤติเอเชีย*. กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.
- พิศาล มุกดารัตน์. 2541. "อเนจอนาถแดนอิเหนา การเมือง-เศรษฐกิจ ผูกขาดยืนยันชนไอเอ็มเอฟ". *ดอกเบี๋ย*. 16, 201 (มีนาคม).
- พิศาล มุกดารัตน์. 2541. "อินโดนีเซียจากชกตกบ ถึง Currency Board แสงสว่างที่ปลายอุโมงค์". *ดอกเบี๋ย*. 15, 200 (กุมภาพันธ์).
- พิสิฎฐ ภัคเกษม. 2536. *ยุทธศาสตร์การเปิดภาคใต้ในมิติใหม่สู่นานาชาติ*. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- พิสิษฐ์ แก้วไสย . 2533. *การจัดการคลังสินค้า*. กรุงเทพมหานคร: คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- พีรยศ ราฮิมมูลา และคณะ. 2542. *แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจการเมือง 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ เพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ 3 ฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย*. ปัตตานี: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี.
- ไพฑูรย์ วิบูลชุตินกุล. 2538. *เขตเศรษฐกิจอนุภาคระหว่างประเทศไทย*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- มณีมีัย รัตนมณี. 2519. *ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ*. กรุงเทพมหานคร: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- มานวิภา อินทรทัต. 2532. *การขนส่งและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของไทย*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- มาลี คันธรักษ์. 2531. *ธุรกิจระหว่างประเทศ*. กรุงเทพมหานคร: คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ยุทธนา คำดี. 2532. *แนวความคิดในการพัฒนาการขนส่งของประเทศไทย*. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 30.
- รังสรรค์ แขวงโสภา. 2523. *การขนส่งทั่วไป*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์บรรณาคม.
- รัตนพงษ์ สอนสุภาพ และวิษณุ บุญมาร์ตัน. 2542. *ประเทศไทยกับความเป็นหุ้นิยมชายขอบ*. กรุงเทพมหานคร: ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่.
- วรรณท์ กิตติอัมพานนท์. 2530. *เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วรวิทย์ เจริญเลิศ. 2535. *พัฒนาการเศรษฐกิจเปรียบเทียบ*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วรวุฒิ มาลา และคณะ. 2532. *การจัดการงานขนส่งสินค้าหน่วยที่ 8 - 15*. นนทบุรี: สาขาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- วัลย์ลดา วิวัฒน์พนชาติ และคณะ. 2542. *ยุทธศาสตร์การค้าภายใต้ขอบเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วิทยา สุจริตชนาร์ักษ์. 2542. *การพัฒนาเศรษฐกิจและการเมืองอินโดนีเซีย*. กรุงเทพมหานคร: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วิไล ชิววุฒิพงศ์. 2541. *ศักยภาพต่อการลงทุนของพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย: IMT-GT ของไทย*. สงขลา: ศูนย์ศึกษาเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายฯ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- วิเศษ ศิริวัฒนกุล. 2536. *ปัญหาชายแดนไทย-มาเลเซีย เน้นเฉพาะปัญหาการค้าของหนีภาษีที่จะกระทบกระเทือนสัมพันธ์ภาพระหว่างประเทศทั้งสอง*. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 34.



- ศิริพร ลัจจานนท์. 2538. **รวมศัพท์เศรษฐกิจการค้าการเงินระหว่างประเทศ**. กรุงเทพมหานคร: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- ศิโรตน์ ภาคสุวรรณ. 2535. **ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเบื้องต้น**. กรุงเทพมหานคร: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ศึกษาเพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย, ศูนย์ 2541. **การพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย: ทฤษฎีสู่การปฏิบัติ**. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- สงขลานครินทร์, มหาวิทยาลัย. 2542. **เอกสารประกอบการสัมมนาโครงการเพื่อติดตามผลความคืบหน้าของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย: IMT-GT ของไทย**. ปัตตานี: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี.
- สมนึก แต่งเจริญ. 2538. **ทฤษฎีและนโยบายการค้าระหว่างประเทศ**. กรุงเทพมหานคร: คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สมภพ มานะรังสรรค์ และคณะ. 2541. **โครงการขนส่งสินค้าผ่านแดนไทยไปยังประเทศอินโดจีน**. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า, ศูนย์. 2543. **สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทย**. กรุงเทพมหานคร: กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, กระทรวงพาณิชย์.
- สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า, ศูนย์. 2544. **สรุปการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซีย และฐานะการแข่งขันของไทย ปี 2543**. กรุงเทพมหานคร: กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, กระทรวงพาณิชย์.
- สุนทร ราชวงศ์ศึก. 2535. **การค้าระหว่างประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย**. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุนีย์ นุชยวิทย์. 2540. **เศรษฐศาสตร์การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ**. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุมาลี วิริยาสิตาภรณ์. 2537. **การวิเคราะห์ผลการส่งเสริมบริษัทการค้าระหว่างประเทศของไทย**. กรุงเทพมหานคร: วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ. 2541. **การค้าและการขนส่งต่อเนื่องในสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ**. กรุงเทพมหานคร: สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุรชัย รัตนกิจตระกูล. 2536. **ยุทธการธุรกิจระหว่างประเทศ**. กรุงเทพมหานคร: ซีเอ็ดดูเคชั่น.

- สุวินัย ภรณวลัย. 2540. *ทฤษฎีบรรทัดข้ามชาติกับการพัฒนาเศรษฐกิจไทย*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุกัญญา หอมชื่นชม. 2537. *สามเหลี่ยมเศรษฐกิจ*. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร รัฐสภา.
- อาธิ ครุศากยวงศ์. 2542. *วิเคราะห์การขนส่งสินค้าทางรถยนต์บรรทุกในภาคใต้ของประเทศไทย*. สุราษฎร์ธานี: คณะวิทยาการจัดการ สถาบันราชภัฏสุราษฎร์ธานี.
- อาบิติน มาลินี. 2541. *ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อของนักธุรกิจมุสลิมในเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจศึกษากรณีประเทศไทย*. สงขลา: ศูนย์ศึกษาเพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- อารีเพ็ญ อุตกรสินธุ์ และคณะ. 2541. *สถานการณ์การก่อความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้*. กรุงเทพมหานคร: ห้องสมุดรัฐสภา.
- อิทธิพล ปานงาม และคณะ. 2538. *การค้าและการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน*. กรุงเทพมหานคร: สถาบันพานิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อุกฤษฏ์ ปัทมานันท์. 2540. *ไทยกับเพื่อนบ้าน*. กรุงเทพมหานคร: สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อุดม เกิดพิบูลย์. 2516. *ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ*. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์ และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

#### วารสารและหนังสือพิมพ์

- เดลินิวส์*. 18 เมษายน 2543. "พัฒนาสตูลสู่เมืองประตูการค้า."
- เดลินิวส์*. 11 กรกฎาคม 2541. "รอง ผอ. ฝ่ายเศรษฐกิจ ตอ.บต. สั่งลุย เน้นการเกษตร-ก๊าซ-การค้าชายแดน."
- ไทยรัฐ*. 29 มิถุนายน 2543. "ราตรีเบตง - หาดใหญ่ ทำเลทอง หมวยจีน."
- มติชน*. 29 มิถุนายน 2541. "ความสัมพันธ์ของการค้าชายแดน."
- "มาเลเซีย." *การเงินการธนาคาร*. 17, 192 (เมษายน 2541).
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2541. "พัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ประตูแห่งใหม่ของไทยสู่เศรษฐกิจโลก." *ข่าวสารพัฒนา*. 15, 4 (เมษายน).

"อิเหนาอีกหนึ่งโดมิโน การเงิน แผนสลายธุรกิจผูกขาดซูฮาร์โต." *ดอกเบี๋ย*, 15, 197 (พฤศจิกายน 2540).

#### ภาษาอังกฤษ

Guri Mirpuri. 1990. *Cultures of the World Indonesia*. Singapore: Time Editions Pte Ltd.

Heidi Munan. 1990. *Cultures of the World Malaysia*. Singapore: Time Editions Pte Ltd.

IMT-GT Marketing and Promotions Task Force. 1997. *Map of the IMT Growth Triangle*. Penang: Penang Tourist Centre Ltd.

IMT-GT Marketing and Promotions Task Force. 1997. *The Wonders of the IMT-GT*. Penang: Penang Tourist Centre Ltd.

Jend Sudirman. 1997. *Indonesia A World All Its Own*. Jakarta: Bank Pacific Building.

Myo Thant and Min Tang. 1997. *Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: Theory to Practice*. The Asian Development Bank.

Myo Thant, Min Tang and Hiroshi KaKazu. 1998. *Growth Triangles in Asia: A New Approach to Regional Economic Cooperation*. Oxford: Oxford University Press or the Asian Development Bank.

Raja Inal Siregar. 1997. *Indonesia: North Sumatra*. Yani Medan: The Provincial Tourism Office of North Sumatra.

Sykt Syidah. 1998. *World County Map Malaysia and Western Indonesia*. Printed in Germany, Druckerei Beroset Berlin.