

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

##### 2.1.1 ด้านการค้า

เนื่องจากกัมพูชาขาดเส้นทางขนส่งที่ดี ทำให้การส่งออกสินค้าเข้าไปในประเทศกัมพูชามีต้นทุนค่าขนส่งสูง มีผลต่อราคาสินค้าที่ต้องสูงตามค่าขนส่งสินค้า ตลาดกัมพูชาเป็นตลาดขนาดเล็ก และประชาชนยากจนต่ำกว่ามาตรฐานสากล ไทยได้ให้ความช่วยเหลือกัมพูชาโดยการรับซื้อสินค้าเกษตรตามโครงการ CONTRACT FARMING ยกเว้นอากรสำหรับสินค้า โดยมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่กำหนดในประกาศกระทรวงการคลังและให้สิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร AISP กับกัมพูชา โดยให้ได้รับยกเว้นอากรหรือลดอัตราอากร ดังนั้นสินค้าที่นำเข้ามาจากกัมพูชา จึงเป็นพืชผลทางการเกษตร และสินค้าที่ส่งออกไปกับกัมพูชาเป็นสินค้าน้ำมันเชื้อเพลิง วัสดุก่อสร้าง และสินค้าอุปโภคบริโภค เป็นต้น สำหรับการค้าระหว่างประเทศ กัมพูชาได้รับสถานภาพ MFM ทำให้สามารถเพิ่มปริมาณการค้าระหว่างประเทศกับสหรัฐอเมริกา ยุโรปและญี่ปุ่น

##### 2.1.2 ด้านการลงทุน

ภาคอุตสาหกรรมของกัมพูชายังมีขนาดเล็ก แต่ได้มีการปรับปรุง กฎหมายการลงทุน โดยอาศัยการได้รับสิทธิพิเศษจากประเทศตะวันตกและมีแรงงานราคาต่ำ จึงมีนักลงทุนจากประเทศไทย เกาหลี มาเลเซีย และสิงคโปร์ เข้าไปลงทุนตั้งโรงงานประเภท LABOUR INTENSIVE ได้แก่ โรงงานสิ่งทอ เสื้อผ้า และการแปรรูปอาหาร การส่งออกส่วนใหญ่ส่งไปประเทศเวียดนาม ไทย สิงคโปร์ และจีน แต่เนื่องจากกัมพูชายังขาดปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปโภค ทำให้การลงทุนจากต่างประเทศมีไม่มากนัก นอกจากนี้ผู้ประกอบการไทย ได้ไปลงทุนด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ประกอบกิจการโรงแรมและร้านอาหารที่เมือง เสียมราฐ หรือเสียมเรียบ ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีนครวัด และนครธมตั้งอยู่

##### 2.1.3 ด้านการขนส่ง

กัมพูชาไม่มีถนนเชื่อมโยงภายในหรือหากมีไม่อยู่ในสภาพดีที่จะสามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าได้ หากเส้นทางจากชายแดนเข้ายังหัวเมืองหลักของกัมพูชามีสภาพดี สามารถขนส่งสินค้าจากไทยไปกัมพูชาได้สะดวก ประหยัดเวลาและค่าขนส่ง จะทำให้สินค้านี้มีต้นทุนพอแข่งขันกับสินค้าที่มาจากจีนและเวียดนามที่เป็นคู่แข่งในตลาดกัมพูชา

##### 2.1.4 เส้นทางโลจิสติกส์ที่สำคัญ

(1) เส้นทางผ่านด่านศุลกากรอรัญประเทศ ที่บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว อยู่ตรงข้ามกับเมืองปอยเปต ประเทศกัมพูชา เป็นเส้นทางขนส่งสินค้า โดยรถยนต์บรรทุกจากไทยสามารถเดินทางเข้าไปในประเทศกัมพูชา โดยไม่ต้องขนถ่ายสินค้าที่ชายแดน สำหรับเส้นทางนี้สามารถเชื่อมต่อเมืองต่าง ๆ ของกัมพูชา และผ่านเข้าไปประเทศเวียดนามถึงนครโฮจิมินห์ ซึ่งเป็นท่าเรือที่สำคัญของเวียดนาม สำหรับประเทศมาเลเซียให้ความสนใจเส้นทางนี้เพราะสามารถเชื่อมต่อ

การทำเรือสีหนุวิลล์ โดยกำหนดให้เป็น LAND BRIDGE ที่มาเลเซีย จะขนส่งสินค้าผ่านกัมพูชาเข้าอินโดจีนและจีนตอนใต้ โดยไม่ต้องพึ่งพาประเทศไทย

(2) เส้นทางผ่านด่านศุลกากรคลองใหญ่ ด้านจังหวัดตราด ที่บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ ผ่านเข้าไปเกาะกงของกัมพูชา และสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือสีหนุวิลล์ หรือชื่อเดิมกัมปงโสม (KAMPONG SAOM)

(3) เส้นทางผ่านด่านศุลกากรจันทบุรี ที่บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน ใช้เส้นทางหมายเลข 5 ไปเมืองไพลิน (PAI LIN) แต่ถนนมีสภาพไม่ดี และจากชายแดนไทยถึงกรุงพนมเปญ มีระยะทาง 240 Km.

(4) เส้นทางจังหวัดสุรินทร์ผ่านด่านศุลกากรช่องจอมที่อำเภอกาบเชิง ผ่านเข้าโกลเสม็ด จังหวัดอุดรธานี ของประเทศกัมพูชา ผ่านเมืองอันลองเวง (ANLONG VENG) สามารถเดินทางถึงเมืองเสียมราฐ หรือเรียมเรียบ ที่มินครวัต นครธม และทะเลสาบเขมร หรือโตนเลสาป (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2552)

#### 2.1.5 เศรษฐกิจการค้าชายแดนกัมพูชา

กระทรวงพาณิชย์ได้กำหนดยุทธศาสตร์รุกตลาดอาเซียน ด้วยกลยุทธ์เจาะลึกตลาดอาเซียน (Deepening ASEAN) ลงลึกในระดับเมือง (city focus) ด้วยการเจาะตลาดเมืองรองที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง ยกกระดับตลาดในเมืองหลวงด้วยสินค้าและบริการของไทยที่มีตราสินค้า (brand) โดยเน้นเป็นคลัสเตอร์ (cluster) กลุ่มสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้องกัน ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยไปดำเนินธุรกิจในอาเซียน และพัฒนาช่องทางใหม่ ๆ ในการเข้าสู่ตลาดที่สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภค ตามวิถีชีวิตสมัยใหม่ (modern trade และการค้าออนไลน์) และการขยายตัวของสังคมเมือง (urbanization) โดยให้ความสำคัญกับกลุ่ม CLMV เป็นลำดับแรก เนื่องจากเป็นกลุ่มประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงอย่างต่อเนื่อง และเปิดกว้างรับการลงทุนจากต่างประเทศ

สำหรับตลาดกัมพูชา แผนการค้าดำเนินงานจะเน้นเจาะตลาดเมืองรองและตลาดระดับบน (ชาวต่างชาติในกัมพูชา และชาวกัมพูชารุ่นใหม่) ส่งเสริมวัฒนธรรมนำการค้า (ภาพยนตร์/ละครไทย) ส่งเสริมธุรกิจบริการที่มีศักยภาพ ทั้งการเข้ามาให้บริการในประเทศไทย (ธุรกิจการศึกษา สุขภาพท่องเที่ยว) และการออกไปดำเนินธุรกิจของไทยในกัมพูชาในรูปแบบต่างๆ อาทิ การแสวงหาวัตถุดิบ/สินค้าชั้นกลางเพื่อนำมาผลิตในประเทศ (sourcing) การจ้างผลิต (contract manufacturing) การขายแฟรนไชส์ (franchising) ขยายลิขสิทธิ์ (licensing) การลงทุนโดยตรง การร่วมลงทุน และการควบรวมหรือซื้อกิจการ (merger/acquisition) เป็นต้น รวมถึงการออกไปให้บริการของบุคคลธรรมดา

ในส่วนการส่งเสริมการลงทุนของไทยในกัมพูชานั้น จะเน้นอุตสาหกรรมที่กัมพูชาต้องการพัฒนา อาทิ อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร สถาบันสอนวิชาชีพ และที่ไทยมีศักยภาพและมีความต้องการในกัมพูชา อาทิ ร้านนวดสปาแบบครบวงจร ร้านอาหาร/กาแฟ ก่อสร้าง เป็นต้น รวมถึงการลงทุนด้านโลจิสติกส์ สถานีบริการน้ำมัน จุดพักรถ เป็นต้น ตามแนวเส้นทาง ทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) เส้นทางรถไฟ และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (เส้นทางหมายเลข R1 และ R10) (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2558, หน้า 1)

### 2.1.6 ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา

#### ความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา

ความสัมพันธ์ไทย - กัมพูชา นับได้ว่ามีพัฒนาการที่ก้าวหน้าและดำเนินไปบนพื้นฐานของความเข้าใจกัน เข้าใจกัน โดยมีกรอบความร่วมมือต่าง ๆ เป็นพลังขับเคลื่อนความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน ได้แก่

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy -- ACMECS) กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region -- GMS) กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกตครั้งที่ประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมไทย - กัมพูชา (ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 1 มิถุนายน พ.ศ. 2546) ที่เมืองเสียมราฐและจังหวัดอุบลราชธานี (ซึ่งถือเป็นสัญลักษณ์ของการฟื้นคืนความสัมพันธ์ไทย - กัมพูชาให้กลับคืนสู่ภาวะปกติอย่างสมบูรณ์แบบภายหลังการเกิดเหตุการณ์ไม่สงบ ในกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2546) และมติที่ประชุมคณะกรรมการร่วมว่าด้วยความร่วมมือทวิภาคี ไทย - กัมพูชา ครั้งที่ 5 ที่กรุงเทพมหานคร (ระหว่างวันที่ 7 - 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549) นอกจากนี้ ยังมีกลไกความร่วมมืออีกมากทั้งในระดับรัฐบาลและระดับท้องถิ่นซึ่งมีส่วน ช่วยส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศให้แน่นแฟ้นมากยิ่งขึ้น ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับกัมพูชาที่สำคัญในปัจจุบันและถือเป็นสัญลักษณ์ของความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างสองประเทศได้แก่ การจัดกิจกรรมฉลองครบรอบ 55 ปี ของการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตไทย - กัมพูชา (ระหว่างวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2548 - 19 ธันวาคม พ.ศ. 2549) โดยมีกิจกรรมที่ทั้งสองฝ่ายฉลองร่วมกัน 55 โครงการ ซึ่งหลายโครงการได้ดำเนินการลุล่วงไปแล้วและประสบความสำเร็จด้วยดี

ทั้งนี้ ผู้นำไทยกับกัมพูชามีความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดและมีการแลกเปลี่ยนการเยือน ระหว่างกัน อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งมีส่วนช่วยให้ความร่วมมือระหว่างสองประเทศดำเนินไปอย่างราบรื่น และสามารถแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สำหรับความร่วมมือที่สำคัญในปัจจุบัน ได้แก่

การสำรวจและปักปันเขตแดนทางบกไทย - กัมพูชา ไทยกับกัมพูชามีพรมแดนทางบกติดต่อกันประมาณ 798 กิโลเมตร มีหลักเขตทั้งสิ้น 73 หลักเขต โดยมีคณะกรรมการเขตแดนร่วม และ คณะอนุกรรมการเทคนิคร่วมเป็นกลไกสำคัญที่กำกับดูแลภารกิจสำรวจปักปันและแก้ไขปัญหาเขตแดนทางบก ขณะนี้ มีความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาเขตแดนทางบกโดยสองฝ่ายจะเริ่มสำรวจเส้นเขตแดนบริเวณ หลักเขตที่ 48 - 49 ในจังหวัดสระแก้ว ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2549 และจะทยอยสำรวจและปักปันเขตแดนที่เหลือต่อไป นอกจากนี้ รัฐบาลไทยกับกัมพูชายังสนับสนุนให้มีการแก้ไขปัญหาพื้นที่ไหล่ทวีปที่ทั้งสองฝ่ายอ้างสิทธิ์ทับซ้อนกัน เพื่อให้สามารถแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในทะเลได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ปัญหาที่เกิดขึ้น อาทิเช่น มีการปลูกสร้างสิ่งก่อสร้างรุกล้ำเขตแดนหรือปรับสภาพภูมิประเทศเพื่อวัตถุประสงค์ใดๆ ในพื้นที่ที่ยังขาดความชัดเจนในเรื่องเส้นเขตแดน มีส่วนสำคัญในการทำลายสันปันน้ำและสภาพภูมิประเทศตามธรรมชาติของเส้นเขตแดน มักเป็นชนวนนำไปสู่ความขัดแย้งและไม่เป็นผลดีต่อความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างสองประเทศ ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้ร่วมกันแก้ไขปัญหาในกรอบของคณะกรรมการเขตแดนร่วม

ไทย - กัมพูชา เพื่อให้มีการปฏิบัติตามความตกลงร่วมกัน (ศูนย์บริการข้อมูลเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2558, หน้า 1).

ความร่วมมือชายแดน ปัจจุบันไทยกับกัมพูชามีจุดผ่านแดนถาวรระหว่างกัน 6 จุด และจุดผ่อนปรนอีก 9 จุด เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการสัญจรข้ามแดนระหว่างประชาชนทั้งสองฝ่ายบนพื้นฐานของความตกลงสัญจรข้ามแดนไทย - กัมพูชา ปี พ.ศ.2540 ซึ่งกำหนดให้ผู้สัญจรข้ามแดนต้องใช้เอกสารเดินทาง ที่ถูกต้อง ได้แก่ หนังสือเดินทางและบัตรผ่านแดน นอกจากนี้ ยังสนับสนุนให้มีการปฏิบัติตามเอกสาร Concept Paper on Thailand - Cambodia Border Points of Entry: Ways towards New Order, Effective Border Management and Greater Bilateral Cooperation ซึ่งส่งเสริมการสัญจรข้ามแดนที่ถูกต้อง การอนุรักษ์สภาพแวดล้อมตามธรรมชาติในพื้นที่ชายแดน การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมในพื้นที่ชายแดน อย่างไรก็ตาม ปัญหาในพื้นที่ชายแดนยังคงมีอยู่ โดยเฉพาะการลักลอบค้ายาเสพติด แรงงานลักลอบเข้าเมือง โดยผิดกฎหมาย การโจรกรรมรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ปัญหาการปฏิบัติต่อชาวกัมพูชาที่ถูกจับกุม ในบางครั้ง การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ไทยเพื่อป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมอาจนำไปสู่การเสียชีวิตและบาดเจ็บ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างรัฐบาลและประชาชนของทั้งสองประเทศได้

ความร่วมมือด้านแรงงานและการต่อต้านการค้ามนุษย์ ไทยกับกัมพูชาได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการจ้างแรงงาน ไทย - กัมพูชา และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการจัดการค้าเด็กและหญิงและการช่วยเหลือเหยื่อจากการค้ามนุษย์ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2546 เพื่อจัดระเบียบและแก้ไขปัญหาแรงงานข้ามแดนโดยผิดกฎหมายชาวกัมพูชาในประเทศไทย รวมทั้งป้องกันและปราบปรามขบวนการค้ามนุษย์ ทั้งนี้ เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2548 ทางกรมไทยได้ขึ้นทะเบียนแรงงานชาวกัมพูชาไว้แล้วจำนวน 183,541 คน ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการพิสูจน์สัญชาติและออกเอกสารประจำตัว (Certificate of Identity -- C.I.) แก่แรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ทำงานจำนวน 75,804 คน ซึ่งนับจนถึงวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2549 มีผู้ได้รับการรับรองสัญชาติและได้รับเอกสารประจำตัวแล้วจำนวน 34,113 คน

การพัฒนาความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับกัมพูชาเห็นชอบร่วมกันที่จะพัฒนาปราสาทเขาพระวิหารเพื่อให้เป็นสัญลักษณ์ของความสัมพันธ์อันดีงามที่ยั่งยืน โดยได้จัดตั้งกลไกขึ้นกำกับดูแล การดำเนินงานด้านต่าง ๆ ที่สำคัญคือคณะกรรมการร่วมเพื่อพัฒนาเขาพระวิหาร และคณะอนุกรรมการอีก 2 คือ (1) คณะอนุกรรมการวางแผนการพัฒนาความร่วมมือระหว่างเขาพระวิหาร และ (2) คณะอนุกรรมการเพื่อบูรณปฏิสังขรณ์ปราสาท เขาพระวิหาร โดยทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกันให้เริ่มโครงการพัฒนาภายหลังจากที่ UNESCO ได้ขึ้นทะเบียนปราสาทเขาพระวิหารเป็นมรดกโลกแล้ว และให้เชื่อมโยงการพัฒนาช่องทางแม่น้ำ (ห่างจากเขาพระวิหาร 5 กิโลเมตร) ซึ่งฝ่ายกัมพูชามักบงเร้าให้ฝ่ายไทยเปิดเป็นจุดผ่านแดนเข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาความร่วมมือระหว่างเขาพระวิหาร โดยให้ดำเนินการทั้งสองเรื่องควบคู่กันในลักษณะ package และให้การพัฒนาส่งเสริมซึ่งกันและกัน (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2553, หน้า 5)

#### 2.1.7 จุดผ่านแดน

##### 2.1.7.1 จุดผ่านแดนถาวร

จุดผ่านแดนถาวรระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา ทุกวัน รวม 6 จุด ได้แก่

1.จังหวัดศรีสะเกษ พื้นที่ของไทย ตำบลช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์ พื้นที่ของกัมพูชา ช่องจอม อำเภออัลลองเวง จังหวัดอุดรธานี เวลาเปิด-ปิด 07.00 – 20.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546

2.จังหวัดสุรินทร์ พื้นที่ของไทย ตำบลช่องจอม อำเภอกาบเชิง พื้นที่ของกัมพูชา โอร์เสม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี เวลาเปิด-ปิด 06.00 – 22.00 น.ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2545 ปัจจุบันได้ขยายเวลาเปิดเป็น ระหว่างเวลา 06.00 น. ถึง 22.00 น. (เริ่มจากวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2557)

3.จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย ตำบลคลองลึก อำเภอรัฐประเทศ พื้นที่ของกัมพูชา ปอยเปต อำเภอโอโฉรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2540

4. จังหวัดจันทบุรี

พื้นที่ของไทย ตำบลแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน พื้นที่ของกัมพูชา บ้านกร่อมเรียง อำเภอกร่อมเรียง จังหวัดพระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546

5. จังหวัดจันทบุรี

ด่านพื้นที่ของไทย ตำบลฝักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน พื้นที่ของกัมพูชา บ้านคลองจระก้อม กรุงไพลิน เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546

ด่านพื้นที่ของไทย ตำบลบ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน พื้นที่ของกัมพูชา บ้านกร่อมเรียง อำเภอกร่อมเรียง จังหวัดพระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546

6. จังหวัดตราด

พื้นที่ของไทย ตำบลหาดเล็ก อำเภอกลองใหญ่ พื้นที่ของกัมพูชา จามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2540

2.7.1.2 จุดผ่อนปรน

นอกจากจุดผ่านแดนถาวรข้างต้นแล้ว ไทยและกัมพูชายังได้ตกลงเปิดจุด ผ่อนปรน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับประชาชนที่อยู่อาศัยในจังหวัดชายแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน สามารถเดินทางข้ามไปมาหาสู่ระหว่างกันได้อีก 10 แห่ง ประกอบด้วยจังหวัดอุบลราชธานี 1 แห่ง สระแก้ว 3 แห่ง จันทบุรี 3 แห่ง ตราด 2 แห่งและบุรีรัมย์ 1 แห่ง นอกจากนี้ยังมีจุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยวที่จังหวัดศรีสะเกษอีก 1 แห่งได้แก่

1. จังหวัดอุบลราชธานี พื้นที่ของไทย ช่องอานม้า อำเภอน้ำยืน พื้นที่ของกัมพูชา บ้านสะเตียลกวาง อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร เวลาเปิด-ปิด 09.00 -15.00 น. ทุกวันอังคารและพฤหัสบดี เปิดใช้เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2542

2. จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา พื้นที่ของกัมพูชา บ้านบึงตะกวน จังหวัดบันเตียเมียนเจย เวลาเปิด-ปิด 09.00 -17.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2541 และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554

3. จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านหนองปรือ อำเภออรัญประเทศ พื้นที่ของกัมพูชา มาลัย จังหวัดบันเตียเมียนเจย เวลาเปิด-ปิด 09.00 -17.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2541 และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554

4. จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านเขาดิน อำเภอลองหาด พื้นที่ของกัมพูชา พนมไต (บ้านกิโล 13) จังหวัดพระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 09.00 -17.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2541 และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554

5. จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านซัตาร์ อำเภอสอยดาว พื้นที่ของกัมพูชา บ้านโกล่าตวน อำเภอพนมปรีก จังหวัดพระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 -16.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2540

6. จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านบึงขันธ์ อำเภอโง่งน้ำร้อน พื้นที่ของกัมพูชา บ้านสวายเลง อำเภอกรีมเรียง จังหวัดพระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 -16.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม พ.ศ. 2540

7. จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านสวนส้ม อำเภอสอยดาว พื้นที่ของกัมพูชา - บ้านโกล่า อำเภพนมปรีก จังหวัดพระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 -16.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2540

8. จังหวัดตราด พื้นที่ของไทย บ้านหมื่นด่าน ตำบลบ่อยลอย อำเภอบ่อไร่ พื้นที่ของกัมพูชา บ้านศาลเจ้า อำเภอสัมลุด จังหวัดพระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 08.30 - 17.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2534

9. จังหวัดตราด พื้นที่ของไทย บ้านมะม่วง ตำบลนนทรี อำเภอบ่อไร่ พื้นที่ของกัมพูชา บ้านฉอระกา อำเภอสำรูด จังหวัดพระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 18.00 น. วันอังคาร พุธ และพฤหัสบดี เปิดใช้เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2548

10. พื้นที่ของไทย ช่องสายตะกู ตำบลจันทเพชร อำเภอบ้านกรวด พื้นที่ของกัมพูชา ช่องจู้บโกกี จังหวัดอุดรมีชัย เวลาเปิด-ปิด 08.00 - 15.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2557

#### 2.7.2 จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว

สำหรับจุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยวมี 1 แห่ง คือ จังหวัดศรีสะเกษ พื้นที่ของไทย ช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร อำเภอกันทรลักษ์ พื้นที่ของกัมพูชา ปราสาทเขาพระวิหาร อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร เวลาเปิด-ปิด 08.00 - 16.00 น. ของทุกวัน เปิดใช้เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2546 (ศูนย์บริการข้อมูลการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน, 2557, หน้า 1)

### 2.8 การค้าระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา

การค้ารวม ในปี พ.ศ. 2558 กัมพูชาเป็นคู่ค้าอันดับที่ 8 ของไทยในอาเซียน รองจาก มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ เมียนมา และสปป.ลาว และเป็นคู่ค้าอันดับที่ 21 ของไทยในโลก (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2560, หน้า 2) จะเห็นมูลค่าระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและในปี พ.ศ. 2558 การค้าระหว่างสองประเทศมีอัตราเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2557 ถึงร้อยละ 65.4 โดยประเทศไทยมีดุลการค้าถึง 10,355.70 ล้านบาท โดยมีอัตราเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2557 ถึงร้อยละ 72.9 (ดูรายละเอียดตาราง 2.1)

**ตารางที่ 2.1** ภาวะการค้าชายแดนของประเทศไทยกับกัมพูชา ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2558

หน่วย : ล้านบาท

ปี พ.ศ.	มูลค่าการค้า	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการนำเข้า	ดุลการค้า
2546	1,343.9	1,325.70	18.20	1,307.50
2547	2,239.6	2,138.10	101.50	2,036.60
%Δ (2546-2547)	66.6	61.3	457.7	55.8
2548	2,470.4	2,358.00	112.40	2,245.60
%Δ (2547-2548)	10.3	10.3	10.7	10.3
2549	2,910.5	2,776.90	133.60	2,643.30
%Δ (2548-2549)	17.8	17.8	18.9	17.7
2550	2,235.1	1,639.70	595.40	1,044.30
%Δ (2549-2550)	-23.2	-41.0	345.7	-60.5
2551	3,011.6	2,105.90	905.70	1,200.20
%Δ (2550-2551)	34.7	28.4	52.1	14.9
2552	2,562.5	1,706.30	856.20	850.10
%Δ (2551-2552)	-14.9	-19.0	-5.5	-29.2
2553	3,691.3	2,300.80	1,390.50	910.30
%Δ (2552-2553)	44.1	34.8	62.4	7.1
2554	3,359.1	2,749.90	609.20	2,140.70
%Δ (2553-2554)	-9.0	19.5	-56.2	135.2

ตารางที่ 2.1 ภาวะการค้าชายแดนของประเทศไทยกับกัมพูชา ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2558 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท				
ปี พ.ศ.	มูลค่าการค้า	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการนำเข้า	ดุลการค้า
2555	4,531.8	3,444.70	1,087.10	2,357.60
%Δ (2554-2555)	34.9	25.3	78.4	10.1
2556	5,656.7	5,098.00	558.70	4,539.30
%Δ (2555-2556)	24.8	48.0	-48.6	92.5
2557	7,205.8	6,597.60	608.20	5,989.40
%Δ (2556-2557)	27.4	29.4	8.9	31.9
2558	11,918.9	11,137.30	781.60	10,355.70
%Δ (2557-2558)	65.4	68.8	28.5	72.9
รวม	53,137.2	45,378.9	7,758.3	37,620.6

ที่มา. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร (2559)

**สินค้าส่งออก** ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศกัมพูชาเป็นตลาดส่งออกอันดับที่ 6 ของไทยในอาเซียนรองจากประเทศมาเลเซีย เวียดนาม สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และเป็นตลาดส่งออกอันดับที่ 12 ของไทยกับโลก (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2560, หน้า 3) โดยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ยานพาหนะอื่น ๆ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ ปูนซีเมนต์ น้ำมันเบนซิน ผลิตภัณฑ์เหล็ก เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่ (ดูรายละเอียดตาราง 2.2)

**สินค้านำเข้า** ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศกัมพูชาเป็นแหล่งนำเข้าอันดับที่ 9 ของไทยในอาเซียนรองจากประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม เมียนมาร์ ฟิลิปปินส์ สปป.ลาว บรูไน และเป็นแหล่งนำเข้าอันดับที่ 34 ของไทยจากทั่วโลก (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2560) โดยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา มีสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ผักและของปรุงแต่งจากผัก เครื่องรับ-ส่ง สัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง ลวดและสายเคเบิลที่หุ้มฉนวน อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปอื่นๆ เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมมอเตอร์ไฟฟ้า ชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้าและส่วนประกอบ เสื้อผ้าสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์ (ดูรายละเอียดตาราง 2.3)



ตารางที่ 2.2 สินค้าสำคัญ 10 อันดับที่ประเทศไทยส่งออกไปยังกัมพูชา ระหว่างปี พ.ศ. 2554- 2558

หน่วย : ล้านบาทสหรัฐ

รายการ	2554	2555	2556	2557	2558
1. น้ำมันสำเร็จรูป	448.7	661.9	801.6	728.4	695.4
2. เครื่องดื่ม	145.7	200.3	233.4	216	257.2
3. น้ำตาลทราย	262.3	324.5	308.5	218	171.6
4. อัญมณีและเครื่องประดับ	19.7	111	282.3	463.6	892.7
5. ปูนซีเมนต์	105.5	138.4	159.4	192.3	178.3
6. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	54.9	91.4	92.2	105.2	131.6
7. เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบ ลูกสูบและส่วนประกอบ	78.8	117.7	122.3	129.3	127.3
8. ผลิตภัณฑ์พลาสติก	46.2	60.7	90.3	126.2	146.3
9. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	66.5	87.3	112.3	124.2	157.1
10. เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์ รักษาผิว	128.1	160.2	169.6	127.9	125.4
รวม 10 รายการ	1356.4	1953.4	2371.9	2431.1	2882.9
อื่นๆ	1366.5	1824.8	1884.4	2094.4	2075.7
มูลค่ารวม	2722.9	3778.2	4256.3	4525.5	4958.6

ที่มา. กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2559)

**ตารางที่ 2.3** สินค้าสำคัญ 10 อันดับที่ประเทศไทยนำเข้าจากกัมพูชา ระหว่างปี พ.ศ. 2554- 2558

หน่วย : ล้านบาทสหรัฐ

รายการ	2554	2555	2556	2557	2558
1.ผัก ผลไม้และของปรุงแต่งจากผัก ผลไม้	31.7	90.2	58.5	68.5	179.6
2.เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ	0.3	0.2	0.1	0.3	0.1
3.ลวดและสายเคเบิล	-	9.4	39.6	72.3	94.9
4.สินแร่โลหะอื่นๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	38.4	30.3	32.2	44.8	39
5.เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	2.4	18.3	67.1	211.4	186.2
6.เสื้อผ้าสำเร็จรูป	15.0	16.7	14.7	21.2	25.7
7.ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ	1.5	1.6	2.7	16.2	12.5
8.เครื่องใช้เบ็ดเตล็ด	0.6	1.1	1.3	2.4	4.3
9.รองเท้า	0.5	0.8	1.4	5.5	5.1
10.เนื้อสัตว์สำหรับการบริโภค	1.1	1.2	1.4	3.3	2.5
รวม 10 รายการ	91.5	169.8	219	445.9	549.9
อื่นๆ	84.4	79.9	135.7	143.8	89.5
มูลค่ารวม	175.9	249.7	354.7	589.7	639.4

ที่มา. จากกองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2559)

## 2.2 การขนส่ง

การขนส่งสินค้าโดยรวมของประเทศไทยในปัจจุบัน พบว่ารูปแบบการขนส่งสินค้าในระบบโลจิสติกส์ของไทย พึ่งพารูปแบบการขนส่งหลัก ๆ อยู่ 5 โหมดการขนส่ง โดยอาศัยการคมนาคมขนส่งสินค้าทางบกมากที่สุดกว่า 87 เปอร์เซ็นต์ ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดของประเทศ รองลงมาเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเลและแม่น้ำ ซึ่งมีปริมาณการขนส่งในแต่ละรูปแบบอยู่ที่ประมาณ 5 เปอร์เซ็นต์ ส่วนการคมนาคมขนส่งสินค้าทางรถไฟมีสัดส่วนอยู่ที่ประมาณ 2 เปอร์เซ็นต์ และสุดท้ายเป็นการขนส่งทางอากาศมีปริมาณอยู่เพียงไม่ถึง 0.5 เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ นอกเหนือจาก 5 โหมดแล้ว ยังมีการขนส่งทางท่อ โดยใช้ในการขนส่งน้ำมันเป็นหลัก แต่ครอบคลุมเพียงบางพื้นที่ เช่น มาบตาพุด สระบุรี ชลบุรี เป็นต้น

การขนส่งทางถนน จึงเป็นรูปแบบหลักการขนส่งสินค้าในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย จึงพบว่า การพัฒนาการด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศในเชิงโครงสร้างมีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่เอื้อให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้บริการขนส่งทางถนนมากกว่าระบบการขนส่งสินค้า ในรูปแบบอื่น ๆ นอกจากนี้ ระบบการขนส่งทางถนนมีทั้งถนนสายหลัก และถนนสายรองที่ครอบคลุมในทุกภูมิภาคทั่วประเทศ สำหรับโครงการ THE GREATEN MEKONG SUB-REGION

(GMS) มีถนน NORTH-SOUTH สาย R3A ติดต่อกับประเทศจีนตอนใต้ และถนน EAST-WEST จังหวัดมุกดาหาร-แม่สอด เพื่อติดต่อเชื่อมกับ ลาว-ไทย-พม่า ช่วยส่งเสริมการขนส่งทางถนนในการขนส่งสินค้าเพื่อการค้าระหว่างประเทศกับประเทศจีน และประเทศเพื่อนบ้านยิ่งขึ้น

สำหรับข้อดีของการขนส่งทางถนนมีถนนเชื่อมโยง และเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้คล่องตัวและสะดวก ขณะเดียวกันในแง่ของการบรรทุกมีความหลากหลายในด้านของขนาดและประเภทยานพาหนะในการเลือกใช้ตามความเหมาะสม แต่อย่างไรก็ตาม พบว่า ข้อจำกัดของการขนส่งทางบกได้เริ่มปรากฏชัดเจนมากขึ้น โดยเฉพาะสภาวะการณ์ด้านต้นทุน เชื้อเพลิงที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับปริมาณรถบรรทุกที่มากขึ้น และปัญหาการจราจรที่เริ่มแออัดในบางเส้นทาง โดยเฉพาะในเขตชานเมือง ทำให้เกิดต้นทุนโลจิสติกส์สูงขึ้น ดังนั้น เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ประเทศไทยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์ร่วมกับมาตรการต่าง ๆ ในการสนับสนุนทั้งทางตรงและทางอ้อม ให้เกิดการลดการใช้งานในการขนส่งสินค้าทางถนนที่ลดลง โดยอาจพัฒนาระบบการขนส่งในโหมดอื่น และการใช้มาตรการทางภาษีอากร ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า เพื่อจูงใจให้เอกชนหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าในโหมดอื่น

นอกจากปัญหาโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุนสูง เนื่องจากไม่มีการกระจายการขนส่งสินค้าไปสู่โหมดอื่นที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางถนน ยังมีปัญหาเกี่ยวกับกฎระเบียบของภาครัฐ โดยตลอดหลายปีที่ผ่านมา หน่วยงานของภาครัฐ เกือบทั้งหมด พยายามยุบรวมขั้นตอนการติดต่อกับภาคเอกชน ที่แต่เดิมต้องยื่นเอกสาร และผ่านพิธีการขั้นตอนต่าง ๆ หลากหลายมากมายจากหลายเจ้าหน้าที่ หรือหลายโต๊ะ มาเป็นให้บริการจุดเดียว หรือที่เรียกว่า SINGLE WINDOW หรือบางหน่วยงานใช้คำว่า ONE STOP SERVICE (OSS) หรือ จุดบริการแบบเสร็จ

สำหรับกรมศุลกากรในฐานะเป็นหน่วยงานกำกับและให้บริการพิธีการนำเข้าและส่งออก ได้พัฒนาการให้บริการต่อภาคเอกชน ในรูปแบบของการบริการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยภาคเอกชนสามารถยื่นเอกสารและติดต่อดำเนินการกับกรมศุลกากรผ่านทางระบบออนไลน์ทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือผ่านระบบอินเทอร์เน็ต โดยไม่จำเป็นต้องเดินทางมาติดต่อด้วยตนเอง นอกจากนี้ ได้ทำระบบบริการอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ในขบวนการนำเข้า-ส่งออก เช่น ระบบ e - Declaration, e - Payment, e - Manifest และ e - Container เป็นต้น แต่ต้องยอมรับว่า พัฒนาการดังกล่าวยังจำกัด เฉพาะภาระหน้าที่ของหน่วยงานตนเองเท่านั้น หากได้บูรณาการกับหน่วยงานอื่น ๆ ให้เกิดระบบ e - Logistics ที่แท้จริง ระบบที่พัฒนาขึ้นเป็นเพียงระบบ e - Customs เท่านั้น หากได้เชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานที่ออกใบรับรองและใบอนุญาตต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินการภาครัฐสามารถสนองตอบความต้องการของภาคเอกชน เพื่อส่งเสริมการส่งออกให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ โดยอาจทำเช่นเดียวกับต่างประเทศจัดตั้งหน่วยงานกลางอิสระในรูปแบบกึ่งเอกชนเข้ามาดำเนินการเรื่องนี้โดยทำหน้าที่เป็นคนกลาง เชื่อมโยงบริการหรือการติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐ แทนภาครัฐกิจเอกชนได้ทั้งหมด

## 2.3 การสัมภาษณ์เชิงลึก

1.) ความหมายของการสัมภาษณ์เชิงลึก (In - depth Interview) การสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นการสัมภาษณ์ในรูปแบบที่ไม่เป็นทางการ โดยการใช้ประเด็น/แนวคำถามกว้างๆเพื่อกระตุ้นให้คู่สนทนาเล่าเรื่องราวอย่างมีเป้าหมาย ผู้สัมภาษณ์มักมีปฏิสัมพันธ์กับผู้ถูกสัมภาษณ์ในลักษณะ เป็นคู่สนทนา ใช้ทักษะการสื่อสาร สร้างการสนทนาอย่างมีเป้าหมายการสัมภาษณ์เชิงลึกจึงแตกต่างจากการสัมภาษณ์เชิงสำรวจ ซึ่งเป็นการถามเพื่อให้ตอบมากกว่าการสนทนา และผู้ตอบจะให้ข้อมูลไปตามโครงสร้างคำถามที่เตรียมไว้แล้วเท่านั้น ขณะที่การสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นการใช้คำถาม นำไปสู่การสนทนา ภายใต้บรรยากาศที่ผ่อนคลาย และเป็นส่วนตัว

### 2.) รูปแบบการสัมภาษณ์เชิงลึก

1. รูปแบบกึ่งมีโครงสร้าง รูปแบบนี้ได้รับความจากนักวิจัย โดยใช้แนวคำถามเป็นแนวทางดำเนินการแต่คำถาม และลำดับคำถามสามารถยืดหยุ่นได้

2. รูปแบบที่ไม่มีโครงสร้าง เป็นการสนทนาที่เปิดกว้างให้นักวิจัยได้ค้นหาข้อมูลที่ต้องการอย่างไม่จำกัด โดยจะใช้หรือไม่ใช้แนวคำถามที่เตรียมไว้ล่วงหน้า โดยรูปแบบที่ไม่มีโครงสร้างใช้ได้กับการสัมภาษณ์เชิงเล่าเรื่อง หลักการสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้างยังเปิดกว้างสำหรับข้อมูลที่หลากหลาย ซึ่งอาจเป็นประโยชน์ในการวิจัยดำเนินการสัมภาษณ์ในรูปแบบการสนทนาอย่างไม่เป็นทางการ ไม่เคร่งครัดในคำที่ใช้ถามและลำดับคำถาม ผู้ถามและผู้ตอบมีอิสระที่จะครอบคลุมประเด็นที่คิดว่าอาจจะเข้าข่ายแนวคำถามอาจอยู่ในรูปของรายการสิ่งที่ต้องถาม มากกว่าคำถามปลายเปิด

3.) การสัมภาษณ์เชิงคุณภาพ โดยนักวิจัยต้องมีความเข้าใจหลักการสัมภาษณ์และมีประสบการณ์ในเรื่องที่จะสัมภาษณ์มาอย่างดี เตรียมแนวคำถามอย่างดีก่อนการสัมภาษณ์ เป็นผู้ฟังที่ดีและเป็นผู้ถามคำถามที่ดี สามารถสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ให้สัมภาษณ์ได้ในเวลาอันสั้น สามารถคุมสถานการณ์การสัมภาษณ์เก่งตระหนักในความผิดพลาดที่อาจจะเกิดขึ้นตลอดการสัมภาษณ์ ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นผู้รู้หรือมีประสบการณ์ในเรื่องที่นักวิจัยสนใจและถูกเลือกอย่างพิถีพิถัน มีเต็มใจให้ความร่วมมือ มีเวลาและการตอบสนองเก่งอยู่ในบรรยากาศที่เหมาะสม มีการบันทึกการสัมภาษณ์ที่ดี

4.) นักสัมภาษณ์เชิงคุณภาพ มีความรู้ในเรื่องที่สัมภาษณ์ ดำเนินการสัมภาษณ์อย่างเป็นระบบ และมีโครงสร้างที่เหมาะสม ใช้คำถามสั้นเพื่อให้ตอบหรืออธิบายเพื่อความชัดเจน คำ ไม่อธิบายคำถามโดยไม่จำเป็นเปิดกว้าง และพร้อมที่จะติดตามประเด็นใหม่ที่เกิดขึ้นระหว่างการสัมภาษณ์ สามารถคุมสถานการณ์การสัมภาษณ์ได้ดี ฟังคำของผู้ให้สัมภาษณ์อย่างพิถีพิถันที่ไวต่อสิ่งที่ผู้ให้สัมภาษณ์พูด จับประเด็นคำตอบได้เก่งจำสิ่งที่ผู้ตอบพูดได้ ดีความและจดบันทึกประเด็นสำคัญในการสนทนาเสมอ

5.) การสร้างแนวคำถาม ยึดถือตามคำถามและวัตถุประสงค์ของการวิจัย หลักตีโจทย์การวิจัยให้แตกกว่า จะต้องรู้เรื่องอะไรบ้างจึงจะตอบโจทย์การวิจัยได้อย่างดีที่สุด แต่ละประเด็น หรือ Concept เหล่านั้นออกเป็นคำถามปลายเปิด ประเด็น / มโนทัศน์หนึ่ง ๆ อาจประกอบด้วยชุดคำถามที่เกี่ยวข้องกันหลายข้อ แต่ไม่ควรสั้นเกินไป

## 2.4 การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multiple Criteria Decision Making -- MCDM)

หลักการตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์มักใช้ในการประเมินความสามารถในการแข่งขันของทางเลือก สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้กับหลายสาขา เช่น การวิจัยตลาด ทฤษฎีการตัดสินใจ และการประยุกต์เกี่ยวกับสถิติ เป็นต้น วิธีการตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์นี้ เป็นการจัดการปัญหาเกี่ยวกับการตัดสินใจ 2 ลักษณะ ได้แก่ การตัดสินใจแบบหลายคุณสมบัติ และการตัดสินใจแบบหลายวัตถุประสงค์ โดยการตัดสินใจแบบหลายคุณสมบัติ เป็นการตัดสินใจท่ามกลางทางเลือกที่มีข้อจำกัดทางคุณสมบัติการตัดสินใจ ส่วนการตัดสินใจแบบหลายวัตถุประสงค์ เป็นการตัดสินใจแบบหลายวัตถุประสงค์ซึ่งจะเป็นการหาวิธีการที่ดีที่สุดท่ามกลางทางเลือกที่เป็นไปได้

กระบวนการตัดสินใจกระบวนการตัดสินใจเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่ดีที่สุด (Optimal Solution) สามารถจำแนกออกเป็นขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้ (สภาพร โอบาसानนท์, 2556 ; Malczewski, 1999)

1.) การระบุปัญหา (Problem Recognition) การระบุปัญหาถือเป็นขั้นตอนเริ่มต้นเพื่อให้ทราบถึงข้อมูลพื้นฐานของปัญหา ได้แก่สาเหตุที่ต้องมีการตัดสินใจ ระดับของการตัดสินใจ (กลยุทธ์ ยุทธวิธีหรือปฏิบัติการ) ตลอดจนให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมของปัญหา และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยผลลัพธ์ที่ได้จากขั้นตอนนี้จะเป็นข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการพิจารณาทางเลือกที่เป็นไปได้และเกณฑ์ที่จะใช้ในการประกอบการตัดสินใจต่อไป

2.) การพิจารณาทางเลือกที่เป็นไปได้ (Identification of Alternatives) จากข้อมูลพื้นฐานของปัญหาที่ได้จากขั้นตอนที่ 1 นำไปสู่การระบุทางเลือกในการตัดสินใจ (Alternatives) ทั้งนี้ผู้ตัดสินใจไม่จำเป็นต้องพิจารณาทุกทางเลือกที่มีอยู่ทั้งหมด แต่ให้พิจารณาเฉพาะทางเลือกที่เป็นไปได้ (Feasible Alternatives/Solutions) ซึ่งเป็นทางเลือกที่ผู้ตัดสินใจสามารถเลือกได้จริงในทางปฏิบัติโดยไม่ติดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใด

3.) การวิเคราะห์ศักยภาพของแต่ละทางเลือก (Alternative Analysis) หลังจากทีรวบรวมทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมดจึงทำการวิเคราะห์ศักยภาพของแต่ละทางเลือกโดยมีขั้นตอนสำคัญ คือการระบุเกณฑ์ (Criteria) ที่จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของแต่ละทางเลือก ซึ่งเกณฑ์ที่ใช้จะต้องสอดคล้องกับข้อมูลพื้นฐานที่ได้จากขั้นตอนการระบุปัญหาเพื่อให้สามารถแก้ปัญหาได้ตรงกับสาเหตุที่แท้จริง แล้วจึงทำการสำรวจข้อมูลเพื่อประเมินศักยภาพของทางเลือกเปรียบเทียบในแต่ละเกณฑ์

4.) การตัดสินใจเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด (Choice Process) หากเป็นการตัดสินใจที่มีเพียงเกณฑ์เดียว (Single Criterion Decision-Making) การเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดสามารถทำได้ง่ายเพียงแค่เปรียบเทียบศักยภาพของทางเลือกทั้งหมดและทำการเลือกทางเลือกที่มีศักยภาพในเกณฑ์ที่พิจารณาสูงสุด

5.) การประเมินผลทางเลือกหลังการตัดสินใจ (Post-Choice Evaluation) หลังจากที่สามารถตัดสินใจเลือกทางเลือกที่เหมาะสมแล้ว ขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินผลของทางเลือกว่าเป็นไปตามที่ต้องการหรือไม่ โดยหากไม่เป็นไปตามที่ต้องการ กระบวนการตัดสินใจก็จะย้อนกลับไปขั้นตอนที่ 1 คือ การระบุปัญหา แล้วจึงทำกระบวนการตัดสินใจใหม่อีกครั้งจนกว่าจะได้ทางเลือกที่สามารถแก้ปัญหาได้ตรงจุดมาก ลักษณะของการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์จากกระบวนการตัดสินใจที่กล่าวไว้ข้างต้น ในการตัดสินใจหนึ่ง ๆ ผู้ตัดสินใจจำเป็นต้องมี

องค์ประกอบของข้อมูลสำหรับประกอบการตัดสินใจ 2 ด้าน ได้แก่ ทางเลือกทั้งหมดที่เป็นไปได้ (Alternatives) และเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาเลือก (Criteria) ซึ่งอาจจะมีมากกว่าหนึ่งเกณฑ์ เช่น การวางแผนการจัดการภายในองค์กรหนึ่ง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหลาย ๆ แผนก โดยแต่ละแผนกจะมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานที่หลากหลายแตกต่างกันไป ดังนั้น การตัดสินใจที่พิจารณาหลายเกณฑ์ (Multiple Criteria Decision Making -- MCDM) จึงเกี่ยวข้องกับปัญหาการตัดสินใจที่ผู้ตัดสินใจต้องเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด ภายใต้การพิจารณาหลายเกณฑ์ร่วมกัน โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาต้องมีคุณสมบัติที่ไม่ได้ไปในทิศทางเดียวกัน

## 2.5 การตัดสินใจโดยใช้วิธีการรวมแบบถ่วงน้ำหนัก (Simple Additive Weighting : SAW)

เป็นวิธีการตัดสินใจที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย และรู้จักกันดี โดยพิจารณาเกณฑ์ในการตัดสินใจจากทุกเกณฑ์พร้อม ๆ กัน โดยใช้ค่าที่จากการ Normalization ของแต่ละทางเลือก เกณฑ์นั้น ๆ คูณกับน้ำหนักของแต่ละเกณฑ์ที่ได้จากการใช้วิธีการ Attribute Weighting โดยผลลัพธ์ที่ได้จะแสดงถึงข้อมูลเชิงมูล และสามารถบ่งบอกถึงการเปรียบเทียบได้โดยจะทำการเลือก ทางเลือกที่ให้ค่าผลลัพธ์ที่มากที่สุด ซึ่งการคำนวณสามารถทำได้ดังสมการ (อภิรดี สรวีสูตร, 2559).

$$A_i = \sum (W_i \times X_i)$$

โดยที่

$A_i$  คือ ทางเลือกแต่ละทางเลือก

$W_i$  คือ ค่าน้ำหนักของแต่ละเกณฑ์

$X_i$  คือ คะแนนของแต่ละทางเลือก

## 2.6 ทบทวนวรรณกรรมและงานที่เกี่ยวข้อง

รุจาภา นันทโพธิ์เดช และคณะ (2549) ได้ทำการศึกษาเรื่อง หลักการทำงานของแบบจำลองอ้างอิงการดำเนินงานโซ่อุปทาน โดยใช้ Supply Chain Operations Reference (SCOR) Model ซึ่งจะกล่าวถึงขั้นตอนและกระบวนการการทำงาน การอธิบายลักษณะการดำเนินงาน การจัดการ องค์ประกอบ ปัจจัยต่าง ๆ ของโซ่อุปทาน การกำหนดรายละเอียดของกระบวนการและการกำหนดมาตรวัด (Metrics) โดยใช้ Performance Attributes เป็นมาตรฐานในการวัดประสิทธิภาพการทำงานใน แต่ละกระบวนการให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งมาตรฐานนั้นถือได้ว่าเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่จะช่วยทำให้เกิดความสัมพันธ์กันระหว่างการจัดซื้อวัตถุดิบ การผลิต การจัดส่งสินค้า ตลอดจนการจัดจำหน่ายทำให้เป็นเครือข่ายหรือรูปแบบเดียวกัน เพื่อใช้ในการตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า แก้ปัญหาการขาดความเป็นมาตรฐาน อีกทั้งยังเป็นแนวทางที่จะพัฒนาโซ่อุปทานมาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกขององค์กรแต่ละองค์กรอีกด้วย

ชลิตา รัตสาร และวรรณรัตน์ วัฒนานิมิตกู (2550) ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาการค้าไทย-ลาว ณ จุดที่มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ในบริบทของวัฒนธรรมเศรษฐกิจ

ด้านการค้าที่มีปริมาณการค้าสูงที่สุด คือ ด้านจังหวัดหนองคาย ด้านจังหวัดมุกดาหาร ด้านจังหวัดนครพนม และด้านอำเภอพิบูลมังสาหาร จังหวัดอุบลราชธานี จากการสำรวจสถิติการค้า พบว่ามูลค่าการค้าไทย - ลาว ขยายตัวสูงขึ้นมากนับจาก พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา ลาวนำเข้าสินค้าจากไทยสูงถึงร้อยละ 51.9 ของมูลค่าการนำเข้าจากทั่วโลก รวมทั้ง การส่งออก - นำเข้า และสินค้าผ่านแดนในขณะเดียวกัน มีสินค้าไทยที่ลาวนำเข้าไปในลาวร้อยละ 22.1 ของการนำเข้าทั้งหมด ที่เหลืออีกร้อยละ 77.9 ส่งต่อออกไป (Re - Export) ยังประเทศที่สามในลักษณะสินค้าผ่านแดน สัมพันธภาพทางการค้า ไทย - ลาว มีความแน่นแฟ้นมากที่สุด ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง ทฤษฎีโลกาภิวัตน์ ทฤษฎีระบบโลกและทฤษฎีเสรีนิยมใหม่ ข้อค้นพบจากการศึกษา การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ทำให้ปริมาณสินค้าไทยในพื้นที่รอบๆ จังหวัดนครพนมหลังไหลสู่จุดที่สร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 มากยิ่งขึ้น เขตเทศบาลเมืองนครพนมจะขยายตัวออกไปด้วย นอกจากนี้ ปริมาณการลงทุนในอุตสาหกรรมและภาคบริการ เช่น โรงแรมและร้านอาหาร รวมทั้งการท่องเที่ยวระหว่างไทย (จังหวัดนครพนม และจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง) - ลาว (แขวงคำม่วน) และระหว่างไทย (จังหวัดนครพนม และจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง) เพิ่มขึ้นอย่างมาก สิ่งที่เกิดขึ้น คือ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมความทันสมัย (Modern Culture) จากไทยจะเข้าสู่ทั้งสองประเทศนี้อย่างต่อเนื่องและมีความรวดเร็วจากการบริโภคสินค้า และจากการใช้เครื่องนุ่งห่มแฟชั่นผ่านเข้าไปในสองประเทศด้วยกระบวนการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยมีเงื่อนไขว่าสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 มีการสร้างเสร็จ นอกจากนี้ ปฏิสังสรรค์เชิงสัญลักษณ์ในตราয়ี่ห้อและบรรจุภัณฑ์ตลอดจนรูปแบบสินค้าไทยที่เสนอผ่านรายการโทรทัศน์ไทยทำให้สินค้าไทยได้รับความนิยมอย่างสูงความสำคัญของประเทศไทยในสายตาของประชาชนและภาคเอกชนของ สปป.ลาว และเวียดนามจะมีมากขึ้นภายหลังจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 แล้ว

วิรัชญา จันทายเพ็ชร และดวงพรรณ กริชชาญชัย (2552) ได้นำเสนอการออกแบบระบบสนับสนุนการตัดสินใจสำหรับการคัดเลือกระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการส่งออกยางพาราของประเทศไทย โดยได้ทำการประเมินพื้นที่ทางเลือกเพื่อใช้เป็นจุดเริ่มต้นของการขนส่งยางพาราใน 5 พื้นที่ของประเทศไทย มีการนำเทคนิคการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นแบบฟัซซี่ (Fuzzy Analytic Hierarchy Process -- FAHP) เข้ามาใช้เป็นเครื่องมือช่วยในการตัดสินใจ เนื่องด้วยวิธีนี้สามารถช่วยวิเคราะห์ความคลุมเครือในการตัดสินใจ โดยมีปัจจัยในการพิจารณา 4 ด้าน ได้แก่ การขนส่ง เศรษฐศาสตร์ ท่าเรือ/การค้าชายแดน และด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ทั้งนี้เส้นทางทางเลือกที่พิจารณานี้ขึ้นอยู่กับจุดต้นทางของการขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิเคราะห์เพื่อให้ผู้ส่งออกยางพาราได้รับข้อมูลในการสนับสนุนการตัดสินใจสำหรับการเลือกช่องทางการส่งออกยางพาราที่เหมาะสมภายใต้ปัจจัยที่พิจารณา

ปิยนุช เสนสุวรรณ (2552) ทำการศึกษาเรื่อง แนวโน้มมูลค่าการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ด้านศุลกากรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ กรมศุลกากร ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ตและข้อมูลจากหนังสือ เป็นต้น โดยการนำข้อมูลทางสถิติทางด้านมูลค่าการค้า การส่งออก และการนำเข้าชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ดำเนินการผ่านจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง ตั้งแต่ พ.ศ.2546-2551 โดยใช้การวิเคราะห์อนุกรมเวลา ผลการวิเคราะห์ค่าความเคลื่อนไหว

ตามฤดูกาล พบว่า อิทธิพลของฤดูกาลส่งผลให้มูลค่าสินค้าส่งออกสูงสุดในไตรมาส ที่ 1 โดยมีดัชนี ฤดูกาล 1.0362 หรือ 103.62% และต่ำที่สุดในไตรมาสที่ 3 ซึ่งมีค่าดัชนีฤดูกาลเท่ากับ 0.9471 หรือ 94.71% ผลการวิเคราะห์ค่าความเคลื่อนไหวตามวัฏจักร พบว่า ค่าความเคลื่อนไหวตามวัฏจักรทั้ง 4 ระยะ คือ ระยะตกต่ำ ระยะฟื้นตัว ระยะรุ่งเรืองและระยะหดตัว ในวัฏจักรหนึ่งจะใช้ระยะเวลา ประมาณ 4 ไตรมาส หรือ 1 ปี ค่าความเคลื่อนไหวผิดปกติ พบว่า มูลค่าสินค้าส่งออกมีความ เคลื่อนไหวผิดปกติไม่มากนัก โดยไตรมาสที่ค่าความเคลื่อนไหวผิดปกติในทางลบมากที่สุดคือ ไตรมาส ที่ 4 ปี 2551 มีค่าเท่ากับ 0.9254 การพยากรณ์ในการพยากรณ์นี้ จะพยากรณ์มูลค่าสินค้าส่งออก ชายแดนในอนาคตคือ ในปีพ.ศ.2552 - 2554 เป็นระยะเวลา 3 ปี หรือ 12 ไตรมาส พบว่า ไตรมาสที่ 1 และไตรมาสที่ 2 ของปี 2552 มูลค่าสินค้าส่งออกจะค่อย ๆ เพิ่มขึ้น แต่ในไตรมาส ที่ 3 มูลค่าสินค้า ส่งออกจะมีส่งออกในไตรมาสที่ 2 ซึ่งจะมีลักษณะอย่างนี้ไปเรื่อย ๆ ตลอด 3 ปี และมีแนวโน้มมูลค่า สินค้าส่งออกจะเพิ่มสูงขึ้น

อดิศักดิ์ ธีรานูพัฒนา และจอน ตั้ง (2552) ได้ศึกษาเรื่อง การพัฒนาแบบจำลองการวัด สมรรถนะโซ่อุปทาน โดยประยุกต์ใช้วิธีการวัดของ Chan and Qi (ทฤษฎีพีซซีเซต) กับกรอบการ ทำงาน SCOR โดยใช้วิธีการวัดสมรรถนะเพื่อรวมมาตรวัดต่าง ๆ ในโซ่อุปทานให้เป็นดัชนีสมรรถนะ รวม วิธีการวัดสมรรถนะนี้เป็นประโยชน์ต่อการจัดการโซ่อุปทาน เนื่องจากเป็นวิธีเชิงระบบ มุ่งเน้นที่ กระบวนการโซ่อุปทาน เป็นพลวัตตามกลยุทธ์โซ่อุปทานและใช้การประเมินแบบกลุ่ม อย่างไรก็ตาม แบบจำลองของChan and Qi ยังมีความยุ่งยากในการบ่งชี้มาตรวัด นอกจากนี้ การขาดความชัดเจน ของนิยามมาตรวัดยังเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการวัดสมรรถนะโซ่อุปทาน บทความวิจัยนี้มี วัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขข้อจำกัดข้างต้น โดยพัฒนาแบบจำลองการวัดสมรรถนะขึ้นเป็นทางเลือก เพื่อให้ง่ายขึ้นต่อการใช้งานแบบจำลองที่เสนอนี้เป็นการบูรณาการระหว่างแบบจำลองของ Chan and Qi และแบบจำลองอ้างอิงการดำเนินงาน โซ่อุปทาน (Supply Chain Operations Reference -- SCOR Model) พบว่า ดัชนีสมรรถนะรวมแบบจำลองการวัดสมรรถนะของ Chan and Qi มีเนื้อหาครอบคลุม เป็นแนววิธีเชิงระบบ เน้นกระบวนการ เป็นพลวัตเน้นการมีส่วนร่วมของ ทีมงานวัดสมรรถนะ และช่วยลดความซับซ้อนของระบบการวัดสมรรถนะ อย่างไรก็ตาม แบบจำลอง นี้ต้องใช้มาตรวัดเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อความเป็นไปได้ในการประยุกต์ใช้งานในทาง ปฏิบัติ ในขณะที่แบบจำลอง SCOR ได้นำเสนอกรอบการทำงานของกระบวนการและมาตรวัด และ กำหนดนิยามมาตรวัดต่างๆที่เป็นมาตรฐาน ดังนั้น จึงเป็นการง่ายต่อผู้ปฏิบัติที่จะใช้แบบจำลอง SCOR เพื่อบ่งชี้และเลือกใช้มาตรวัด แบบจำลองที่เสนอนี้บทความวิจัยนี้รวมข้อได้เปรียบของ แบบจำลองของChan and Qi เข้ากับความเหมาะสมในทางปฏิบัติของแบบจำลอง SCOR ทำให้ได้ แบบจำลองทางเลือกอันหนึ่งซึ่งสามารถใช้งานได้ง่ายกว่าและมีประสิทธิภาพกว่าแบบจำลองเดิม สมรรถนะของ โซ่อุปทานสามารถถูกวัดได้หลายระดับชั้น แต่จะง่ายกว่าหากจะวัดและคำนวณ สมรรถนะของโซ่อุปทานที่กระบวนการในระดับบน แบบจำลองที่เสนอนี้ใช้มาตรวัดในระดับที่หนึ่งของ แบบจำลอง SCOR ซึ่งเป็นมาตรวัดแบบบูรณาการ และเป็นมาตรวัดที่มีความสมดุลและมีความสำคัญ ในเชิงกลยุทธ์ของโซ่อุปทาน

วรพจน์ มีถม และสมชาย พรชัยวิวัฒน์ (2554) จากการศึกษาเรื่อง การออกแบบระบบการ ตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างไทยกับเวียดนาม ให้แนวคิดด้านการ



เลือกเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น โดยคำนึงถึงปัจจัยการตัดสินใจด้านคุณภาพ ควบคู่กับการหาค่าตอบของเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีต้นทุนและเวลาต่ำที่สุด จึงได้ศึกษาออกแบบระบบการตัดสินใจที่มีการพิจารณาทั้งปัจจัยเชิงปริมาณด้านงบประมาณที่มีในการขนส่งเวลาในการขนส่ง และปัจจัยเชิงคุณภาพอื่นๆ คือ ความเสี่ยงของเส้นทางการขนส่ง ภายใต้งบประมาณ เวลาที่มีในการขนส่ง และความเสี่ยงของเส้นทาง ระบบ โดยผลจากการคำนวณพบว่าเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสมกับข้อกำหนด โดยเส้นทางนี้มีค่าใช้จ่ายโดยรวมเป็น 790 USD ซึ่งค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งโดยรถบรรทุกเพียงอย่างเดียวประมาณ 580 USD หรือประมาณ 42.33 % แต่ใช้เวลามากกว่าเดิม 3 วัน หรือ 50 % แต่ไม่เกินความต้องการที่ผู้ตัดสินใจกำหนดไว้

สุริรัตน์ แก้วงาม และคณะ (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่อง โขอุปทานการขนส่งยางพาราในภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงโขอุปทานการขนส่งยางพาราในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยศึกษาต้นทุนในการขนส่งและประสิทธิภาพของช่องทางการขนส่ง 3 ช่องทาง ได้แก่ การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งแบบผสมผสานระหว่างทางบกและทางน้ำ สำหรับการศึกษาถึงประสิทธิภาพของช่องทางการขนส่งนั้นเป็นการศึกษาถึงความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า และความน่าเชื่อถือของช่องทางการขนส่ง โดยใช้แบบจำลองการวัดสมรรถนะ (SCOR model) ผลการวิจัยพบว่า การขนส่งทางน้ำผ่านท่าเรือแหลมฉบังเป็นช่องทางที่เหมาะสมที่สุดและมีประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งมีต้นทุนเพียง 3.404 บาทต่อกิโลกรัม ด้วยคะแนน 1.594 เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางบกผ่านชายแดนทางจังหวัดนครพนม ซึ่งมีต้นทุนที่ 8.725 บาทต่อกิโลกรัม และมีคะแนนประสิทธิภาพต่ำสุดที่ด้วยคะแนน 1.003 สำหรับการขนส่งทางบกเชื่อมต่อทางทะเลผ่านชายแดนจังหวัดมุกดาหารมีต้นทุนสูงสุดที่ 10.065 บาทต่อกิโลกรัม และมีประสิทธิภาพที่คะแนน 1.422 ซึ่งผลจากการวิจัยนี้สามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพการส่งออกยางพาราของประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อเป็นการรองรับผลผลิตที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

อภิชาติ มณีงาม และคณะ (2556) ทำการศึกษาเรื่อง การเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้าประเภทเทกองโดยใช้โปรแกรมพลวัต มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงการเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้าประเภทเทกองของบริษัทกรณีศึกษา ซึ่งเป็นผู้รับจ้างขนส่งสินค้าต่อเนื่องในหลายรูปแบบ (Multimodal transport operator) เพื่อนำเสนอรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนรวมต่ำที่สุด โดยมีเงื่อนไขที่มีบางเส้นทางไม่สามารถขนส่งผ่านได้ และในแต่ละเส้นทางมีขั้นตอนการขนส่งแตกต่างกัน การศึกษานี้ นำข้อมูลต้นทุนการขนส่งรวมในอดีตมาทำการวิเคราะห์และปรับปรุงวิธีการเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้า เริ่มตั้งแต่การขนส่งจากเรือบรรทุกสินค้าอยู่กลางอ่าวไทยจนถึงโรงงานของลูกค้า ปัญหาการขนส่งดังกล่าวมีลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) งานวิจัยนี้ได้นำวิธีโปรแกรมพลวัต (Dynamic programming) มาประยุกต์ใช้ในการเลือกเส้นทางการขนส่งที่ดีที่สุด จากผลการศึกษาพบว่า การเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้าด้วยการใช้เทคนิคโปรแกรมพลวัต จะสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้โดยเฉลี่ย 17% หรือ 57.70 บาท/ตันโดยวิธีการที่นำเสนอ รวมถึงโปรแกรมที่พัฒนาขึ้นจากงานวิจัยนี้ สามารถนำไปปรับใช้กับธุรกิจที่มีรูปแบบการดำเนินงานคล้ายคลึงกับบริษัทกรณีศึกษาได้เป็นอย่างดี ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและช่วยสนับสนุน

การตัดสินใจในการเลือกเส้นทางขนส่งที่มีต้นทุนต่ำสุด แต่อย่างไรก็ตามรูปแบบการขนส่งอาจมีการเปลี่ยนแปลง ดังนั้นจะต้องมีการศึกษาเพื่อปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัย ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงซึ่งส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่ง เช่น มีการปรับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง มีน้ำท่วมในบางเส้นทางทำให้เส้นทางนั้นๆ ไม่สามารถขนส่งผ่านได้มีท่าเรือใหม่เกิดขึ้นทำให้มีทางเลือกในการตัดสินใจมากขึ้นและอาจจะทำให้ต้นทุนต่ำลงถ้าเลือกขึ้นสินค้าที่ท่าเรือนั้น เป็นต้น

วรพจน์ มีถม (2556) ทำการศึกษาเรื่อง เกณฑ์การประเมินศักยภาพ เส้นทางขนส่งสินค้าทางถนน มีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อสร้างเกณฑ์การประเมินศักยภาพเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทย จากการสร้างมาตรวัด (Scale) ที่เป็นมาตรฐานในการประเมินเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนนด้านกายภาพ เพื่อใช้ในการประเมินเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนน โดยเริ่มต้นจากการศึกษาบทความ งานวิจัย และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประเมินศักยภาพเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนนทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวบรวมได้ 31 ปัจจัย นำมายืนยันความถูกต้องของปัจจัยที่ใช้ โดยการประเมินค่าดัชนีความสอดคล้อง (Item-Object Congruence Index: IOC) ได้ปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพการขนส่งสินค้า 9 ปัจจัย คือ 1) จำนวนช่องทางจราจรต่อทิศทาง 2) ความกว้างของผิวจราจร 3) ความกว้างของไหล่ทาง 4) วัสดุผิวจราจร 5) ความคดเคี้ยว ลาดชันของถนน 6) การเสื่อมสภาพ ความเสียหายของผิวหน้าจราจร 7) จำนวนจุดอันตรายในเส้นทาง 8) ความสามารถในการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น และ 9) ความสามารถในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ และนำมาสร้างชุดประเมินมาตรฐาน 5 ระดับ 9 ปัจจัย โดยชุดเกณฑ์ที่ 1-4 ใช้วิธีการค่าตัวแทนระดับคะแนนโดยใช้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ชุดเกณฑ์ที่ 5 - 6 ใช้วิธีการค่าตัวแทนระดับคะแนนโดยใช้อัตราส่วนต่อระยะทางทั้งหมด ชุดเกณฑ์ที่ 7 ใช้วิธีการค่าตัวแทนระดับคะแนนโดยใช้ค่าเฉลี่ยต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร ชุดเกณฑ์ที่ 8 - 9 ใช้วิธีการค่าตัวแทนระดับคะแนนโดยใช้การนับจำนวน ในการคำนวณหาค่าตัวแทนระดับศักยภาพของเส้นทางใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิต และในการนำไปทดลองใช้ชุดเกณฑ์ประเมินเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนน กรุงเทพมหานครไปสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) จังหวัดเชียงราย พบว่า ชุดเกณฑ์ประเมินที่สร้างขึ้นสามารถประเมินศักยภาพของเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนนด้านกายภาพได้ เนื่องจากชุดเกณฑ์นี้ เป็นการถ่ายทอดความรู้ ทักษะ และประสบการณ์จากผู้เชี่ยวชาญต่างๆ ในการประเมินเส้นทาง และความรู้ที่ได้จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งทำให้เกิดความสะดวก เป็นรูปธรรม มีเหตุผล และสอบกลับข้อมูลได้ ผลการประเมินเส้นทางนี้มีระดับศักยภาพอยู่ในระดับสูงที่ 3.42 คะแนน

พัชรลักษณ์ รักรธรรมจิรสุข (2557) ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษารูปแบบการจัดเส้นทางเพื่อทำการวางแผนการเดินทางของพนักงานขาย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเส้นทางเดินทางของพนักงานขาย โดยใช้ปัญหาการเดินทางของพนักงานขาย (Travelling Salesman Problem) และวิธีการค้นหาแนวลึก (Depth First Search) โดยทำการเปรียบเทียบกับวิธีการเดินทางแบบเดิม ทำให้สามารถค้นหาเส้นทางในการเดินทางไปพบลูกค้าได้ระยะทางรวมที่ได้น้อยที่สุด ทำให้เวลาการเดินทางไปพบลูกค้าทันต่อเวลานัดหมายไม่เกิดการเหนื่อยล้าจากการเดินทาง แนวคิด ทฤษฎีที่ใช้ หาคำตอบที่ได้ผลลัพธ์ที่ดีที่สุดโดยวิธีการแตกกิ่งและกำจัดขอบเขตหาคำตอบที่ใกล้เคียงคำตอบที่ดีที่สุด โดยวิธีเนยเรสเนจ - บอฮิวลิสติก และโปรแกรม STROM ในการแก้ปัญหาปริมาณเชื้อเพลิงที่เหลือในถังไม่ติดลบตลอดเส้นทาง ผลการศึกษาพบว่า เส้นทางเดินทางที่ได้ประมวผลโดยได้ผลลัพธ์ว่าเส้นทาง

การเดินทางแบบเดิมกรณีศึกษาภาคกลางสำหรับสัปดาห์ที่ 1 พบว่า ระยะทางที่ลดลง 212.85 กิโลเมตร สัปดาห์ที่ 2 ระยะทางที่ลดลง 64.8 กิโลเมตร สัปดาห์ที่ 3 ระยะทางที่ลดลง 147.2 กิโลเมตร สัปดาห์ที่ 4 ระยะทางที่ลดลง 315.65 กิโลเมตร ตามลำดับ และเส้นทางการเดินทางเขต ปริณทล สำหรับสัปดาห์ที่ 1 พบว่าระยะทางที่ลดลง 107.7 กิโลเมตร สำหรับสัปดาห์ที่ 2 พบว่า ระยะทางที่ลดลง 294 กิโลเมตร สำหรับสัปดาห์ที่ 3 พบว่าระยะทางที่ลดลง 111.28 กิโลเมตร สำหรับสัปดาห์ที่ 4 พบว่าระยะทางที่ลดลง 427.59 กิโลเมตร ดังนั้นการนำเอาทฤษฎีปัญหาการเดินทางของพนักงานขายมาใช้ ทำให้ภาระค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางลดลงและระยะทางในการเดินทางที่ลดลง

มธุรดา สมัยกุล (2557) ได้ทำการศึกษา แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดน กรณีศึกษาตลาดมิตรภาพชายแดนไทย-กัมพูชา วิธีการศึกษาเป็นการศึกษาทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ ทำการศึกษาในกลุ่มประชาชนผู้มีส่วนได้เสียที่อาศัยอยู่ในบริเวณตลาดมิตรภาพชายแดนไทย - กัมพูชา ชุมชนบ้านคลองลึก ตำบลท่าข้าม อำเภออรัญประเทศ จำนวน 300 คน โดยใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการวิจัย สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการวิเคราะห์เชิงเนื้อ ส่วนการศึกษาในเชิงคุณภาพ ใช้การวิจัยเอกสาร และการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ผลการวิจัยพบว่า การค้าชายแดนไทย - กัมพูชา มีสินค้าที่มีความหลากหลาย ทั้งสินค้าใหม่และสินค้ามือสอง ซึ่งเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ หลายระดับราคา ขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้เป็นอย่างดี พื้นที่ที่ค้าขายนั้นมีความเหมาะสม การเดินทางคมนาคมขนส่ง มีความสะดวก ส่วนผู้ประกอบการ ส่วนมากเป็นชาวกัมพูชาที่เดินทางมาค้าขายในประเทศไทย โดยไปเช้าเย็นกลับ ปัญหาและอุปสรรคที่พบคือ การละเมิดลิขสิทธิ์สินค้า และปัญหาด้านการจัดการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภค ต่าง ๆ ความพร้อมของประชาชนในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนใน ด้านความรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียน พบว่า ประชาชนมีความรู้ อยู่ในระดับดีมาก ส่วนความตระหนักของประชาชนต่อการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนพบว่า ประชาชนมีความตระหนักต่อการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนอยู่ในระดับปานกลาง

ธนา จงสิทธิผล และเสรี วงษ์มณฑา (2558) ได้ศึกษาเรื่อง ยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจเพื่อ ส่งเสริมเขตเศรษฐกิจชายแดนกรณีศึกษาอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย การศึกษาค้นคว้านี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพพื้นที่ รูปแบบการค้าชายแดน กฎระเบียบ ตลอดจนนโยบาย และการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน เพื่อประเมินสถานภาพและศักยภาพของอำเภอ เชียงของ จังหวัดเชียงราย เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนายุทธศาสตร์ทาง เศรษฐกิจ ทั้งปัจจัยที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการพัฒนา ตลอดจนปัญหา อุปสรรคในการส่งเสริม เขตเศรษฐกิจชายแดน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เพื่อสำรวจความคิดเห็น ความต้องการและ ทิศนคติ ของผู้ประกอบการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อนโยบายและทิศทาง เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนา ยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจชายแดน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย แนวคิด ทฤษฎีที่ใช้ ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศประโยชน์การค้าระหว่างประเทศ นโยบายการค้า และความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศและแนวคิดและทฤษฎีการพัฒนาเศรษฐกิจ แบบต่าง ๆ สรุปและอภิปรายผลการวิจัย ผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์เอกสาร ทฤษฎี งานวิจัย ที่

เกี่ยวข้อง และบทสัมภาษณ์ นามวิเคราะห์ SWOT Analysis และการวิเคราะห์ TOW's Matrix พบข้อมูลที่เหมือนกันในหลายลักษณะว่า อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายมีความเป็นไปได้สูงที่จะถูกพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจชายแดนเนื่องจากอำเภอเชียงของมีจุดเด่นหลายด้าน จึงสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้ เพื่อค้นหายุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจชายแดนอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่ตอบคำถามงานวิจัยโดยยึดหลักนโยบายและแผนพัฒนาเศรษฐกิจ มาตรการสนับสนุนจากภาครัฐกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องการค้าชายแดนไทย กับเพื่อนบ้าน ข้อมูลพื้นฐานของอำเภอเชียงของและบทสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูล สรุปเป็นยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจเพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจชายแดน อำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย

สุจิตตรา ฤทธิ์สกุลชัย (2557) ทำการศึกษาเรื่อง เส้นทางการค้าใหม่ระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียน : กรณีศึกษาสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคา ไช) วิธีการศึกษาการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) โดยทำการศึกษาในพื้นที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 จังหวัดบึงกาฬ และแขวงปาก รวมทั้งบริเวณตลาดชายแดน ประชากรที่ศึกษาแยกเป็น 2 กลุ่มคือ ภาครัฐ อันได้แก่ นายด่านศุลกากรจังหวัดมุกดาหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัด รวมถึงประชาชนบริเวณตลาดชายแดน การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผลการศึกษาพบว่า การศึกษาสถานการณ์การค้าชายแดนในช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2555 เป็นช่วงที่สถิติการค้าชายแดนทั้งในด้านมูลค่าการค้าการลงทุน รวมถึงเศรษฐกิจโดยรวมที่มีอยู่ในระดับเกณฑ์ดี แต่มาในช่วงปี พ.ศ. 2556 มูลค่าทางการค้ารวมถึงเศรษฐกิจโดยรวมมีการชะลอตัวและเริ่มลดลง เนื่องจากปัญหาทางการเมือง การไร้ซึ่งเสถียรภาพทางการเมืองในปัจจุบันของประเทศไทย ทำให้นักลงทุนและภาคเอกชนขาดความเชื่อมั่น จึงส่งผลกระทบต่ออย่างมากทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งปัญหาที่ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจของจังหวัดบึงกาฬ ส่วนใหญ่จะส่งผลกระทบในด้านการท่องเที่ยว

กิริติ จงแจ่มฟ้า (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์แนวโน้มการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา : กรณีศึกษาจังหวัดจันทบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชาผ่านด่านชายแดนจังหวัดจันทบุรี และเพื่อวิเคราะห์แนวโน้มและการพยากรณ์มูลค่าการส่งออกและมูลค่าการนำเข้าสินค้าผ่านด่านชายแดนจังหวัดจันทบุรีโดยใช้การวิเคราะห์อนุกรมเวลา (time series analysis) ด้วยแบบจำลองแบบผลคูณ (multiplicative model) เพื่อวิเคราะห์ความเคลื่อนไหวและพยากรณ์แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของมูลค่าการส่งออกและมูลค่าการนำเข้าสินค้าผ่านด่านชายแดนจังหวัดจันทบุรี โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์เป็นข้อมูลรายไตรมาส ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 พ.ศ. 2546 - ไตรมาสที่ 4 พ.ศ. 2558 รวมทั้งสิ้น 52 ไตรมาส โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลาแบบแยกส่วนประกอบ (decomposition method) ได้แก่ ค่าแนวโน้ม (secular trend หรือ long term trend -- T) ค่าความเคลื่อนไหวตามฤดูกาล (seasonal variation -- S) ค่าความเคลื่อนไหวตามวัฏจักร (cycle variation -- C) และค่าความผันแปรผิดปกติ (irregular variation -- I) การพยากรณ์แนวโน้มมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชาผ่านด่านชายแดนจังหวัดจันทบุรี พบว่า แนวโน้ม (T) ของมูลค่าการส่งออกและมูลค่าการนำเข้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากการวิเคราะห์ค่าการเคลื่อนไหวตามฤดูกาล (S) พบว่ามูลค่า

การส่งออกในไตรมาสที่ 1 ได้รับอิทธิพลจากฤดูกาลมากที่สุดคือ ร้อยละ 109 รองลงมาคือ ไตรมาสที่ 2 ร้อยละ 104 ไตรมาสที่ 3 ร้อยละ 97 และไตรมาสที่ 4 ร้อยละ 89 ส่วนมูลค่าการนำเข้าพบว่า ในไตรมาสที่ 4 ได้รับอิทธิพลจากฤดูกาลมากที่สุดคือ ร้อยละ 151 รองลงมาคือ ไตรมาสที่ 1 ร้อยละ 109 ไตรมาสที่ 3 ร้อยละ 94 และไตรมาส ที่ 1 ร้อยละ 46 จากการวิเคราะห์ค่าการเคลื่อนไหวตามวัฏจักร (C) พบว่า รูปแบบการผันแปรตามวัฏจักรของมูลค่าการส่งออกใช้ระยะเวลาทั้งสิ้น 26 ไตรมาส หรือ 6 ปี 6 เดือนต่อ 1 รอบวัฏจักร และการเคลื่อนไหวตามวัฏจักรของมูลค่าการนำเข้า พบว่า รูปแบบการผันแปรตามวัฏจักรของการนำเข้าใช้ระยะเวลารวมทั้งสิ้น 30 ไตรมาสต่อ 1 รอบวัฏจักร และจากการวิเคราะห์ค่าความผันแปรผิดปกติ (I) พบว่า อิทธิพลจากค่าความแปรผันปกติส่งผลให้มูลค่าการส่งออกในไตรมาสที่ 1 พ.ศ. 2546 มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าการส่งออกโดยเฉลี่ยร้อยละ 29.4 และในไตรมาสที่ 3 พ.ศ. 2551 มีค่าความผันแปรผิดปกติมากที่สุด โดยมีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าเฉลี่ยถึงร้อยละ 19.8 ส่วนของมูลค่าการนำเข้า พบว่า อิทธิพลจากค่าความแปรผันปกติส่งผลให้มูลค่าการนำเข้าในไตรมาสที่ 3 พ.ศ. 2554 มีค่าของความผันแปรผิดปกติต่ำที่สุด โดยต่ำกว่ามูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยร้อยละ 87.8 และมีค่าความผันแปรผิดปกติมากที่สุดในไตรมาสที่ 3 พ.ศ. 2551 โดยมีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยถึงร้อยละ 73.7 ผลการวิเคราะห์การพยากรณ์แนวโน้มมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา ผ่านด่านชายแดนจังหวัดจันทบุรี พบว่าในอีก 5 ปีข้างหน้า (ไตรมาสที่ 1 พ.ศ. 2559 – ไตรมาสที่ 4 พ.ศ. 2563) มูลค่าการส่งออกและมูลค่าการนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชาผ่านด่านชายแดนจังหวัดจันทบุรี มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ระบบการขนส่ง และเครื่องมือที่สามารถใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล จะนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินโครงการวิจัยต่อไป

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี