



ผลกระทบของมาตรการทางการค้าตามประเพณีชายแดนไทย-ลาว

ในสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 : กรณีศึกษา ผู้ประกอบการค้าสินค้าและผู้ประกอบการขนส่ง
ทางเรือ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย*

โดย ธัญรัตน์ แซ่มสนิท¹,

วันวิสา วงค์ชัย²,

ศศิธร ขุนพิลึกเรืองเดช³

และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชูเกียรติ น้อยฉิม⁴

Received 23rd July, 2021
Revised 14th August, 2021
Accepted 16th August, 2021

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาผลกระทบของ COVID-19 ต่อผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือในตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เพื่อสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือเกี่ยวกับมาตรการของ สปป.ลาว ในการปิดด่านสากล ด้านประเพณี และด้านท้องถื่นทางบกและทางน้ำที่มีการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 และเพื่อหาแนวทางและมาตรการทางกฎหมาย ในการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือ ภายใต้สถานการณ์ COVID-19 ที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล โดยใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงปริมาณในการสุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือในตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ร้อยละ 30 และ ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล

ผลการวิจัยพบว่า 1) ผู้ประกอบการค้า (ค่าเฉลี่ย 4.18) และผู้ประกอบการเดินเรือ (ค่าเฉลี่ย 4.06) ส่วนใหญ่ของประเทศไทยได้รับผลกระทบอย่างมากในการปิดด่านท้องถื่น ด้านประเพณี ของ สปป.ลาว ส่งผลต่อรายได้จากการดำเนินธุรกิจลดลงและมีรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดความเดือดร้อนทั้งในการดำเนินธุรกิจและในการดำเนินชีวิต เพราะต้องทำการปิดกิจการ หรือหยุดประกอบกิจการชั่วคราวโดยไม่มีกำหนด 2) ผู้ประกอบการค้า (ค่าเฉลี่ย 2.72) และผู้ประกอบการเดินเรือ (ค่าเฉลี่ย 3.03) เห็นว่าในการสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งแพร่ระบาดไปทั่วโลก หาก สปป.ลาว จะคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนมาก่อนการค้า การท่องเที่ยว โดยมาตรการในการปิดด่านนั้น ประชาชนในพื้นที่เห็นว่ามีรัฐทั้งสองควรให้มีการผ่อนปรนให้มีการค้าขายตามประเพณีได้บ้าง โดยไม่มีการเคลื่อนย้ายประชาชนระหว่างกัน ดังนั้น เมื่อไม่มีการผ่อนปรนจึงทำให้ไม่มีการค้าประเพณีเลยในช่วงตั้งแต่เริ่มต้นการแพร่ระบาดของ COVID-19 จนปัจจุบัน และเห็นว่ารัฐบาลไทยควรเป็นผู้เข้าเจรจาให้มีการผ่อนปรนมากกว่าที่

* วิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงพื้นที่เพื่อการวิจัยทางกฎหมาย สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

¹ นักศึกษาปริญญาโท สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

² นักศึกษาปริญญาโท สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

³ นักศึกษาปริญญาโท สำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

⁴ อาจารย์หัวหน้าสาขากฎหมายระหว่างประเทศ ประจำสำนักวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง



ภาคเอกชนจะเป็นผู้ดำเนินการและในปัจจุบันก็ยังไม่มีความมาตรการผ่อนปรนที่ชัดเจน และ 3.) ผู้ประกอบการค้า (ค่าเฉลี่ย 4.11) และ ผู้ประกอบการเดินเรือ (ค่าเฉลี่ย 4.55) เห็นว่ารัฐบาลไทยควรดำเนินนโยบายด้านการต่างประเทศ โดยเรียกร้องให้สปป.ลาวเข้าร่วมเจรจาระดับทวิภาคีเพื่อจัดทำข้อตกลงการค้าพิเศษ และให้มีการผ่อนปรนให้เปิดด่านท้องถิ่น ด้านประเพณี ภายใต้มาตรการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เป็นไปตามมาตรฐานสากลอย่างเคร่งครัด

คำสำคัญ การค้าชายแดนตามประเพณีไทย-ลาว, ผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือเชียงแสน, การแพร่ระบาดของ COVID-19



The impact of traditional trade measures on the Thai-Laos border in the situation of COVID-19 epidemic: A case study of merchants and shipping operators in Wiang sub-district, Chiang Saen District, Chiang Rai Province

Thanwarad Chaemsanit¹

Wonwisa Wongchai²

Sasiton Khunpiluekrueangdet³

And Asst. Prof. Dr. Chukeat Noichim⁴

Abstract

The objectives of this research are to study the COVID-19 epidemic towards the merchants and shipping operators in Wiang sub-district, Chiang Saen District, Chiang Rai Province, to survey the opinion of the merchants and sailing operator regarding the measurement of Lao PDR on closing international checkpoints, traditional checkpoints, and local checkpoints on land and water where COVID-19 has spread, and to find legal guidelines including measures in helping effectively the merchants and sailing operators. The quantitative method was employed, and sample size was 30 % of the merchants and sailing operators. The questionnaire was used to collect data

The research findings showed that 1) most merchants (mean 4.18) and shipping operators (mean 4.06) in Wiang sub-district, Chiang Saen District, Chiang Rai Province were affected by the COVID-19 pandemic. The closure of local checkpoints, traditional checkpoints in Lao PDR, resulting in lower-income, increase expenses, and causing trouble in business and in livelihood, 2) Merchants (mean 2.72) and shipping operators (mean 3.03) believe that if the Lao PDR takes into account the safety of the people before trade tourism by the measures to close the checkpoint, the people in the area felt that the two states should allow some relief for the traditional trade without moving people between each other, therefore, when there is no relief, there has been no trade-in tradition at all since the beginning of the COVID-19 epidemic until the present. The



private sector will be the operator. and at present, there are no clear easing measures, and 3.) Merchants (mean 4.11) and Shipping operators (mean 4.55) desire that the Thai government should implement foreign policy. by calling on Lao PDR to join bilateral negotiations to formulate a special trade agreement and to allow relaxation to open local checkpoints, traditional checkpoints under the measures to prevent and control the epidemic of COVID-19 strictly under international standards.

Keywords: Thai-Laos Traditional trade border, Chiang Saen Merchants and Shipping operators, COVID-19 epidemic



1.ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยได้ทำการค้ากับต่างประเทศมากมาย เพื่อแลกเปลี่ยนเทคโนโลยี โลจิสติกส์ และเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจการท่องเที่ยวภายในประเทศ หนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ทำให้การค้าของประเทศไทยประสบผลสำเร็จ นั่นคือการขนส่งทางเรือซึ่งนับว่าเป็นการค้าระหว่างประเทศที่มีความสำคัญ แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยเองมีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนระบบขนส่งโลจิสติกส์ และการส่งออกสินค้าโดยเฉพาะทางเรือกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างเช่นลาว

ปัจจุบันสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ที่เกิดขึ้นได้สร้างความเสียหายให้กับประชาชนทั่วโลกในการดำเนินชีวิต และยังส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการค้าขาย การนำเข้า ส่งออกสินค้าที่ต้องแลกเปลี่ยนกับประเทศต่างๆ ประเทศไทยเองก็มีการทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงอย่างประเทศลาว ซึ่งถือว่าเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญในการดำเนินชีวิต แต่การเกิดเหตุการณ์โรคระบาด COVID-19 นี้ ทำให้ส่งผลกระทบต่อการค้าตามประเพณี แนวชายแดนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการค้า

และผู้ประกอบการเดินเรือที่ทำการค้าขายหรือส่งออกสินค้าบริเวณท่าเรือชายแดนไทย-ลาว มีจำนวนลดลงถึงร้อยละ -30.57⁶ โดยปกติท่าเรือชายแดนไทย-ลาว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ถือเป็นช่องทางนำเข้า ส่งออกสินค้าที่สำคัญของการค้าชายแดนของทั้งสองประเทศ เช่น ข้าว น้ำตาล ยางพารา อาหารสด เป็นต้น ในบริเวณชายแดนท่าเรือเชียงแสนก่อนการเกิดโรคระบาด COVID-19 พบว่ามีการค้าและการลงทุนในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทย ไปยังลาว เวียดนาม และจีน การค้าชายฝั่งชายแดนไทยเต็มไปด้วยผู้ประกอบการและประชาชนจากสองฝั่งเข้ามาจับจ่ายใช้สอย ส่วนมากจะข้ามมายังฝั่งประเทศไทยในการเลือกซื้อสินค้าและขนส่งสินค้าโดยเรือขนส่งสินค้าทั้งเรือไทยและเรือลาวประมาณ 200-300 ลำ รับผิดชอบ รถขนส่งที่ทำการรับจ้างขนส่งสินค้าและคนจากฝั่งประเทศลาวเพื่อมาทำการซื้อขายสินค้ากัน เรียกได้ว่าเศรษฐกิจระหว่างชายแดนไทย-ลาวนั้น คึกคักเป็นอย่างมาก (จากสถิติปริมาณการค้า ด้านศุลกากรเชียงแสน ก่อนเกิดสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ปี 2562⁸ สินค้าส่งออกคิดเป็นมูลค่า 11,681.93 ล้านบาท และสินค้าผ่านแดนคิดเป็นมูลค่า 5,576.17 ล้านบาท รวมมูลค่าทั้งสิ้น 17,258.10 ล้านบาท)

⁵ การค้าตามประเพณี หมายถึง การปฏิบัติตามพิธีการของศุลกากรเพื่อส่งออกของที่มีปริมาณเล็กน้อยตามแนวชายแดน ณ ด่านพรมแดนหรือจุดผ่านแดนถาวร หรือจุดผ่านแดนชั่วคราว หรือจุดผ่อนปรนทางการค้า ให้ผู้ส่งออกยื่นใบแจ้งรายละเอียดสินค้าขาออก(กศก.153) พร้อมสำเนาหนึ่งฉบับต่อพนักงานศุลกากร ณ ด่านพรมแดนหรือด่านผ่านแดนถาวร หรือจุดผ่านแดนชั่วคราว หรือจุดผ่อนปรนทางการค้า เพื่อให้พนักงานศุลกากรตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของของที่ส่งออกให้ตรงตามที่สำแดง และบันทึกรับรองการส่งออก เพื่อเป็นหลักฐานให้กับผู้ส่งออกดำเนินการเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มต่อกรมสรรพากร โดยของที่ส่งออกจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไข ดังต่อไปนี้

- (1) มีราคาไม่เกินห้าหมื่นบาท
- (2) ไม่เป็นของต้องเสียภาษีอากร ของต้องห้ามของต้องกำกวมในการส่งออกตามกฎหมาย
- (3) ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรภายใต้กฎหมายศุลกากร หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภาษีมูลค่าเพิ่ม

⁶ กรมการค้าต่างประเทศ. (2564). ข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดนปี 2564 (ม.ค.-พ.ค.). สืบค้นเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2564. จาก [https://www.dft.go.th/Portals/3/1.%20ภาพรวม%20พฤษภาคม%2064\(5%20กค%2064\).pdf](https://www.dft.go.th/Portals/3/1.%20ภาพรวม%20พฤษภาคม%2064(5%20กค%2064).pdf)

⁷ กรมการค้าต่างประเทศ. (2564). รายงานภาพรวมการค้าผ่านแดนปี 2562-2564 (ม.ค. - มี.ค.). สืบค้นเมื่อ วันที่ 5 พฤษภาคม 2564 จาก <https://www.dft.go.th/bts/trade-report>

⁸ สถิติปริมาณการค้า ด้านศุลกากรเชียงแสน (ปี 2562). 2562. ด้านศุลกากรเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย.



แต่ในปัจจุบันหลังจากเกิดสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 พบว่าการเดินเรือที่ใช้สำหรับการบินระหว่างประเทศต้องหยุดชะงักลง รวมถึงการปิดด่านสากลและด่านประเพณีในการใช้เดินทางหรือขนส่งระหว่างกันบริเวณน่านน้ำที่ติดกับชายแดนไทย-ลาว ต้องปิดให้บริการ เนื่องจากสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ที่ระบอบอย่างต่อเนื่องและไม่มีท่าทีว่าจะลดลง (จากสถิติปริมาณการค้า ด้านศุลกากรเชียงแสน หลังเกิดสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ปี 2563⁹ สินค้าส่งออกคิดเป็นมูลค่า 7,536.33 ล้านบาท และสินค้าผ่านแดนคิดเป็นมูลค่า 8,125.43 ล้านบาท รวมมูลค่าทั้งสิ้น 15,661.76 ล้านบาท และปี 2564¹⁰ สินค้าส่งออกคิดเป็นมูลค่า 6,571.06 ล้านบาท และสินค้าผ่านแดนคิดเป็นมูลค่า 5,758.13 ล้านบาท รวมมูลค่าทั้งสิ้น 12,329.20 ล้านบาท)

จากการประกาศสถานการณ์ความคับขันของสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 และจำนวนผู้ป่วยรายใหม่ในประเทศไทย¹¹ จึงทำให้ประเทศไทยเองไม่มีความเชื่อมั่นว่าประเทศไทยจะสามารถควบคุมและออกมาตรการมาเพื่อแก้ไขปัญหาโรคระบาด COVID-19 ได้ทันทั่วทั้งที่ และเพื่อเป็นการป้องกันและควบคุมประชากรในประเทศไม่ให้ได้รับผลกระทบของการระบาดนี้ ประเทศไทยจึงได้ออกมาตรการสกัดกั้นการระบาดของโรคโควิด 19 เพื่อจะยับยั้งและป้องกันโรคระบาด COVID-19 โดยมีสาระสำคัญ คือ ให้ปิดด่านสากล ด้านประเพณี และด่านท้องถิ่นทางบกและทางน้ำที่ติดกับประเทศที่มีการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ในชุมชนสำหรับบุคคลทั่วไป ยกเว้นผู้ที่มีความจำเป็นที่ได้รับอนุญาตจากคณะเฉพาะกิจฯ และ รถขนส่งสินค้า โดยให้มีการประกันภัยโควิด-19 และใส่อุปกรณ์ติดตามทางการแพทย์ในช่วงจำกัดบริเวณ 14 วัน

จากการประกาศของมาตรการสกัดกั้นดังกล่าวของ สปป.ลาว ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการค้าสินค้าและผู้ประกอบการเดินเรือ เพราะไม่สามารถเดินเรือขนส่งสินค้าได้ ทำให้มูลค่าที่ได้จากการค้าและการส่งออกลดลงอย่างมาก เพราะสินค้าส่งออกของประเทศไทยที่ส่งไปยังประเทศลาวนั้นส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคและเป็นของสด การปิดด่านท่าเรือท้องถิ่น ท่าเรือประเพณี อีกทั้งให้มีการอ้อมไปใช้เส้นทางอื่นที่มีการเปิดให้เป็นจุดผ่อนปรนเพื่อขนส่งสินค้าได้ เช่น ด้านแม่สายและด่านเชียงของนั้น ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้นจึงส่งผลให้ผู้ประกอบการเดินเรือไม่อาจแบกรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นได้ อีกทั้ง ผู้ประกอบการค้าที่ขนส่งสินค้าผ่านทางเรือไม่สามารถขนส่งสินค้าผ่านฝั่งประเทศลาวได้จึงต้องทำให้เปลี่ยนเส้นทางไปใช้การขนส่งทางบก ทางแขวงบ่อแก้ว ที่ด่านเชียงของแทน ทำให้ ผู้ประกอบการค้าสินค้าและผู้ประกอบการเดินเรือรายได้ลดลง และรายจ่ายเพิ่มขึ้น การที่ผู้ประกอบการไม่อาจแบกรับภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้ทำให้ต้องปิดกิจการหรือหยุดพักเป็นเวลานาน ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตและความเป็นอยู่อย่างมาก ดังนั้น เห็นควรที่จะต้องทำการศึกษาวิจัยถึงผลกระทบของผู้ประกอบการค้าสินค้าและผู้ประกอบการเดินเรือที่ดำเนินกิจการ ณ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงรายจากการประกาศมาตรการสกัดกั้นการระบาดของโรค COVID-19 ของ สปป.ลาว เพื่อสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้าสินค้าและผู้ประกอบการเดินเรือ เกี่ยวกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากทางฝั่งประเทศไทยไม่ได้มีมาตรการออกอย่างแน่ชัดเกี่ยวกับการควบคุมสถานการณ์ในปัจจุบัน ทั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าการศึกษาวิจัยในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ในการหาแนวทางและมาตรการทาง

⁹ สถิติปริมาณการค้า ด้านศุลกากรเชียงแสน (ปี 2563). 2563. ด้านศุลกากรเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย.
¹⁰ สถิติปริมาณการค้า ด้านศุลกากรเชียงแสน (ปี 2564). 2564. ด้านศุลกากรเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย.
¹¹ กรมควบคุมโรค. (2564). จำนวนผู้ติดเชื้อโควิดในประเศรายใหม่และสะสม ตั้งแต่ 1 เมษายน 2564. สืบค้นวันที่ 5 พฤษภาคม 2564. สืบค้นจาก https://ddc.moph.go.th/viralpneumonia/file/scoreboard/scoreboard_05072564.pdf



กฎหมายเพื่อช่วยเหลือและส่งเสริมการค้าชายแดน
ในสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 หรือโรค
ระบาดที่ จะอุบัติขึ้นใหม่ในอนาคตอย่างมี
ประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล

2.วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษาผลกระทบของ COVID-19 ต่อ
ผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือใน
ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

2) เพื่อสำรวจความคิดเห็นของ
ผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือเกี่ยวกับ
มาตรการของสปป.ลาว ในการปิดด่านสากล ด่าน
ประเพณี และด่านท้องถิ่นทางบกและทางน้ำที่มีการ
แพร่ระบาดของโรคCOVID-19

3) เพื่อหาแนวทางและมาตรการทาง
กฎหมาย ในการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าและ
ผู้ประกอบการเดินเรือ ภายใต้สถานการณ์ COVID-
19 ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3.ขอบเขตในการวิจัย

1) ขอบเขตด้านเนื้อหา

มุ่งเน้นศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการ
ค้าและผู้ประกอบการเดินเรือเกี่ยวกับผลกระทบของ
สถานการณ์ COVID-19 มาตรการของ สปป.ลาว
เกี่ยวกับการ ในสถานการณ์ COVID-19 รวมทั้ง
แนวทางและมาตรการทางกฎหมาย ในการ
ช่วยเหลือและส่งเสริมผู้ประกอบการค้าและ
ผู้ประกอบการเดินเรือ ให้มีประสิทธิภาพ ภายใต้
สถานการณ์ COVID-19

2) ขอบเขตด้านประชากร

มุ่งเน้นศึกษาผู้ประกอบการค้าและ
ผู้ประกอบการเดินเรือ

3) ขอบเขตด้านพื้นที่

มุ่งเน้นศึกษาพื้นที่ตำบลเวียง อำเภอเชียง
แสน จังหวัดเชียงราย

4.วิธีการดำเนินการวิจัย

4.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรของการวิจัยนี้คือ
ผู้ประกอบการค้าสินค้าและผู้ประกอบการขนส่ง
ทางเรือ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัด
เชียงราย ผู้วิจัยได้ทำการสุ่มตัวอย่างแบบสัดส่วน
ร้อยละ 30 ของกลุ่มประชากรซึ่งประชากรของกลุ่ม
ผู้ประกอบการค้ามีจำนวนทั้งสิ้น 40 ราย ทำให้ได้
จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 12 ราย และประชากรของ
กลุ่มผู้ประกอบการเดินเรือมีจำนวนทั้งสิ้น 30 ราย
ทำให้ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 5 ราย

4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณครั้ง
นี้ ใช้แบบสอบถามที่สร้างขึ้นจากการศึกษา
แนวความคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
เพื่อศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะบุคคล เศรษฐกิจ
และสังคม ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะบุคคล เศรษฐกิจ
และสังคม ความคิดเห็น ผลกระทบของ
ผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือใน
สถานการณ์ COVID-19 ตามมาตรการของ สปป.
ลาว ที่ปิดด่านสากล ด่านประเพณี และด่านท้องถิ่น
ทางน้ำกับประเทศไทย รวมทั้งแนวทางและ
มาตรการทางกฎหมายในการช่วยเหลือและส่งเสริม
ผู้ประกอบการค้า ข้อเสนอแนะ

4.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ในการ

วิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการ ดังนี้

4.3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิได้

จากการวิจัยทางเอกสารที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่วิจัยที่มี
การเก็บรวบรวมไว้แล้วโดยบุคคล กลุ่มบุคคล หรือ
สถาบันต่าง ๆ โดยผู้วิจัยใช้ข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ
จากการศึกษาการค้าชายแดนเอกสารทางวิชาการที่

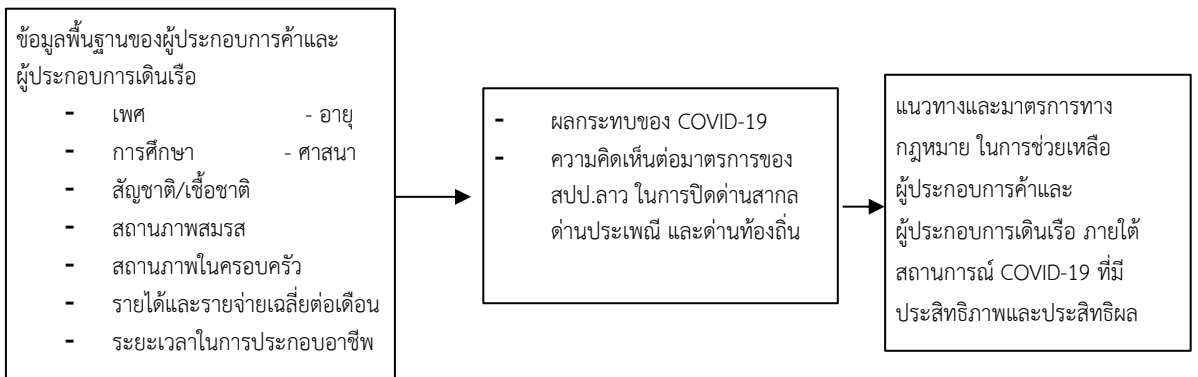


เกี่ยวข้อง เช่น วิทยานิพนธ์ บทความ หนังสือ ข้อมูล ด้านเอกสารวิชาการ รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

4.3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ผู้วิจัยเก็บข้อมูลจากการศึกษาในพื้นที่ โดยวิธีการใช้แบบสอบถาม ใช้สอบถามประเด็นเกี่ยวกับการศึกษาเบื้องต้น ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะบุคคล เศรษฐกิจ และสังคม ระยะเวลาการประกอบอาชีพ การส่งสินค้า ผลกระทบของมาตรการของภาครัฐ สภาพปัญหา อุปสรรค การแก้ไขปัญหา

4.3.3 กระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้เข้าไปในพื้นที่วิจัยเพื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่าง โดยการเข้าไปเก็บข้อมูลผู้วิจัยได้แจ้งว่าได้กระทำในฐานะนักศึกษาปริญญาโท การสอบถามเพื่อรับฟังความคิดเห็นของบุคคลในพื้นที่ ที่อาจได้รับผลกระทบ มิได้นำข้อมูลไปใช้เพื่อประโยชน์อย่างอื่น ดังนั้นผู้ให้ข้อมูลสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ โดยข้อมูลจะถูกเก็บเป็นความลับ และจะไม่เปิดเผยชื่อผู้ให้ข้อมูล ยกเว้นจะได้รับการยินยอมจากผู้ให้ข้อมูลเท่านั้น

5. กรอบแนวคิดการวิจัย



6. แนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

6.1 แนวคิดเกี่ยวกับการค้าชายแดน (เทพรักษ์ สุริฝาย, 2561)

ความหมาย “การค้าชายแดน” หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่าง ๆ ของประชาชนหรือผู้ประกอบการที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดอำเภอหมู่บ้านที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน การซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประชาชนที่อยู่อาศัยตามบริเวณชายแดนของทั้งสองฝ่ายโดยมีมูลค่าครั้งละไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีความ

จำเป็นต่อชีวิตประจำวันเช่นสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้า เกษตรบางชนิดและสินค้าที่ทำได้จากธรรมชาติได้แก่ของป่า ซากสัตว์ เป็นต้น เป็นการค้าที่มีกรรมวิธีไม่ยุ่งยากและมีความสะดวกรวดเร็ว การค้าชายแดนมีทั้งที่ถูกต้องตามกฎหมายผ่านด่านศุลกากรและลักลอบค้าหรือการค้าสินค้าที่ผิดกฎหมายการค้าชายแดนจะช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน และยังสามารถทำการค้าผ่านแดนไปยังประเทศใกล้เคียง อาทิ



เวียดนาม อินเดีย จีนตอนใต้ บังคลาเทศ และ สิงคโปร์

การค้าผ่านแดน หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้น ในรูปแบบที่ประชาชนหรือผู้ประกอบการค้าจาก ประเทศที่หนึ่งส่งผ่านประเทศที่สองไปยังประเทศที่ สามหรือจากประเทศที่สามผ่านแดนประเทศที่สอง มายังประเทศที่หนึ่ง ทั้งนี้ แต่ละประเทศจะต้อง ยินยอมให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนกันได้

6.2 แนวคิดที่ว่าด้วยเมืองคู่มิตร (Sister Cities) (กนกวรรณ มะโนรมย์และคณะ, 2563)

ความเป็นมาของแนวคิด การจับคู่มิตร (Town Twining) เป็น แนวคิด ในการ สร้าง สัมพันธไมตรีระหว่างเมือง (towns) หรือนคร (cities) ซึ่งมีลักษณะร่วมกันไม่ว่าจะเป็นทางด้าน ภูมิศาสตร์กายภาพการเมืองสังคมวัฒนธรรมโดยที่ ไม่ได้จำกัดว่าจะต้องเป็นเมืองที่ใกล้หรือห่างไกลกัน ไม่ว่าจะเป็นการจับคู่มิตรในประเทศเดียวกันหรือ ระหว่างประเทศและใช้ในความหมายที่เป็นทางการ และไม่เป็นทางการอีกด้วย แนวคิดการจับคู่มิตร เป็นการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ความเข้าใจอันดี ระหว่างเมืองและรวมถึงระหว่างประเทศ การจับคู่มิตรเสมือนการเป็นเพื่อนกันเป็นหุ้นส่วนกัน โครงการดังกล่าวประสบความสำเร็จอย่างมากในแง่ ของการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างเมืองต่อเมือง มากกว่าที่จะสร้างผ่านความสัมพันธ์ทางการเมืองใน ระดับประเทศ บทบาทที่สำคัญก็คือการส่งเสริม “การทูตในระดับพลเมือง” การศึกษาวัฒนธรรมการ กีฬาและการพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว ความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศและการพัฒนา เมืองร่วมกัน

แนวคิดที่ว่าด้วยเมืองคู่มิตรตามปฏิญญา พุกามหรือ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี – เจ้าพระยา – แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation

Strategy: ACMECS)¹² โครงการเมืองคู่มิตร (เมือง คู่มิตร) ตามยุทธศาสตร์นี้

เป็นการดำเนินงานเพื่อ พัฒนาพื้นที่ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้เป็น เมืองเชื่อมโยงระหว่างกันเป็นรากฐาน การผลิตด้าน อุตสาหกรรมการค้า การท่องเที่ยวสนับสนุน การ ย้ายฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมจากไทยไปสู่ ประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ความสำคัญกับกิจกรรม ใน 6 สาขาความ ร่วมมือหลักได้แก่การอำนวยความสะดวก ด้านการค้าและการลงทุน ความร่วมมือด้าน การเกษตร และอุตสาหกรรม การเชื่อมโยงการ คมนาคม ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวการพัฒนา ทรัพยากรมนุษย์ และความร่วมมือด้านสาธารณสุข ความริเริ่มดังกล่าวได้มีการกำหนดเมืองคู่มิตร ระหว่างประเทศเพื่อ ส่งเสริมกิจกรรมความร่วมมือ ดังต่อไปนี้

6.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(ก) ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือ พาณิชยในแม่น้ำล้านช้างแม่น้ำโขง (Agreement on the Commercial Navigation on Lancang-Mekong River) (สำนักความร่วมมือ ระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ,2554) ความตกลงนี้กำหนดไว้ว่า

1. ประเทศภาคีความตกลง (จีน ลาว พม่า และไทย) จะต้องเปิดให้มีการเดินเรือพาณิชยใน แม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงภายใน 1 ปีหลังจากที่ได้มี การลงนามในความตกลงฯ โดยกำหนดให้มีการ เดินเรือโดยเสรีระหว่างท่าเรือชื่อเหมาในจีนและ ท่าเรือหลวงพระบางในลาวตามข้อกำหนดของความ ตกลงฯและระเบียบข้อบังคับที่ประเทศภาคียอมรับ ร่วมกัน
2. ประเทศภาคีจะต้องกำหนดท่าเรือที่จะ ให้เรือสินค้าของประเทศภาคีอื่นเข้าเทียบท่าในการ เดินเรือตามความตกลงฯ ดังนี้ จีน: ท่าเรือชื่อเหมา จิ่งหง เม่งหนาน และกวนเหล่ย, ลาว: ท่าเรือบ้านชาย

¹² ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี –เจ้าพระยา –แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation (Strategy: ACMECSเป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิก ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และไทย เพื่อลดช่องว่าง ส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืน และส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุลในระดับอนุภูมิภาค



เชียงใหม่ เมืองมอ บ้านควน ห้วยทราย และหลวงพระบาง, พม่า: ท่าเรือวันเส็ง และวันปง, และ ไทย: ท่าเรือเชียงแสน และเชียงของ

(ข) ประกาศกรมเจ้าท่าที่ 106/2564 การปฏิบัติตามมาตรการควบคุมการเผยแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (เพิ่มเติมครั้งที่ 1) (กรมเจ้าท่า, 2564) กำหนดว่า

1. ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือปฏิบัติตามประกาศกรมเจ้าท่าเรื่องการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมการเผยแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ 75/2564 ลงวันที่ 18 เมษายน 2564 เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับประกาศฉบับนี้

2. มาตรการสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือเจ้าของเรือ นายเรือ และผู้ควบคุมเรือ

(1) นอกจากที่กำหนดในข้อ (3) นี้ ให้ผู้ประกอบการเดินเรือ เจ้าของเรือ นายเรือ และผู้ควบคุมเรือดำเนินการตาม ข้อ 2 (2) (3) (4) และ (5) ของประกาศกรมเจ้าท่าที่ 75/2564 เรื่องการปฏิบัติตามมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ลงวันที่ 18 เมษายน 2564

(2) ให้พิจารณาปรับลดจำนวนเที่ยวการเดินทางเรือในการให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัด ในเขตพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวดตามข้อ 2 (1) ข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 23) ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2564 ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ รวม 4 จังหวัด เท่าที่สามารถจะทำได้ ทั้งนี้ ให้พิจารณาจัดการเดินเรือตามความจำเป็นที่เหมาะสมกับสถานการณ์และช่วงเวลา

3. มาตรการสำหรับผู้ประกอบการท่าเรือ

(1) ให้ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือให้ประชาชนงดหรือชะลอการเดินทางใน

ช่วงเวลานี้โดยไม่มีเหตุจำเป็น โดยเฉพาะหลีกเลี่ยงการเดินทางเข้าไปในเขตพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด ตามข้อ 3 (2) ซึ่งมีการแพร่ระบาดของโรคที่อาจทำให้เสี่ยงหรือมีโอกาสติดโรคและมาตรการตามข้อ 3 และ ข้อ 4 (1)

(2) ดำเนินการตรวจสอบและกำกับดูแลผู้โดยสารให้ปฏิบัติตามมาตรการสาธารณสุข

4. มาตรการสำหรับผู้โดยสาร

(1) ให้งดหรือชะลอการเดินทางทางน้ำหรือการโดยสารเรือในช่วงเวลานี้ หากไม่มีเหตุจำเป็น โดยเฉพาะหลีกเลี่ยงการเดินทางเข้าไปในเขตพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวดตามข้อ 3 (2)

(2) ให้ปฏิบัติตามมาตรการสาธารณสุข และมาตรการตามข้อ 3 และข้อ 4 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป จนกว่าจะมีประกาศเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่น

(ค) ประกาศสถานเอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์ ที่ 11/2564 เรื่อง นายกรัฐมนตรีลาว ออกคำสั่งเพิ่มมาตรการสกัดกั้นการระบาดของโรคโควิด 19 ระหว่าง 22 เมษายน - 5 พฤษภาคม 2564 (สถานเอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์, 2564) กำหนดว่า

ให้คงการปิดด่านสากล ด้านประเพณีและด้านท้องถิ่นทางบกและทางน้ำที่ติดกับประเทศที่มีการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ในชุมชน สำหรับบุคคลทั่วไป ยกเว้นผู้ที่มีความจำเป็นที่ได้รับอนุญาตจากคณะเฉพาะกิจฯ และรถขนส่งสินค้า โดยให้มีประกันภัยโควิด 19 และใส่อุปกรณ์ติดตามทางการแพทย์ในช่วงจำกัดบริเวณ 14 วัน

(ง) พระราชบัญญัติการเดินทางเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 บัญญัติว่า

1. มาตรา 3 ได้ให้ความหมายของ "เรือ" หมายความว่ายานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียง โดยสาร ลากจูง ดัน ยกชุดหรือ



ลดรวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ ทำนองเดียวกัน

เรือบรรทุกสินค้า หมายความว่า เรือที่ไม่มี ดาดฟ้าหรือมีไม่ตลอดลำ เดินด้วยกรรเชียงแจว หรือ พาย หรือบางที่ใช้ใบ และใช้สำหรับบรรทุกสินค้า

เรือสินค้า หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือ โดยสาร

2. มาตรา 217 เมื่อได้รับข่าวว่ามีไข้ อหิวาตกโรค ไข้ทรพิษ ไข้กาฬโรค ไข้จับ หรือโรค ร้ายต่างๆ ที่มีอาการติดกันได้ เกิดขึ้นหรือมีอยู่ใน เมืองท่าหรือตำบลใด ๆ ภายนอกพระราชอาณาเขต ไทย ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลมีอำนาจขอด้วย กฎหมาย ออกประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษา และแจ้งประกาศไปยังกงสุลต่างประเทศทั่วกันว่า เมืองท่าหรือตำบลนั้น ๆ มีโรคร้ายที่ติดกันได้ แล้วให้ บังคับบรรดาเรือที่จะมาจากเมืองท่าหรือตำบลนั้น ให้ไปอยู่ที่สถานีหรือท่าเลทอดสมอเพื่อป้องกันโรค ภัยอันตราย และให้กักอยู่ที่นั่น จนกว่าเจ้าพนักงาน แพทย์กระทรวงนครบาลหรือเจ้าพนักงานรอง ซึ่ง ต่อไปจะเรียกว่าเจ้าพนักงานแพทย์นั้น จะอนุญาต ปลดปล่อยให้ได้

(จ) ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวก การขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) บัญญัติว่า การข้าม แแดนของบุคคล ส่วนการตรวจคนเข้าเมือง/(เข้า/ ออก) นั้น ข้อ 3 การตรวจสอบขออนุญาตของบุคคล

(ก) ทัวไป: ประเทศผู้รับจะใช้ กฎหมายภายในประเทศและกฎระเบียบของตน สอดคล้องกับระเบียบด้านสาธารณสุขระหว่าง ประเทศขององค์การอนามัยโลก

(ข) หลักการ: ไม่มี การตรวจ (โดยทั่วไป บุคคลที่ (1) ถือเอกสารที่กำหนดโดย องค์การอนามัยโลก (2) ไม่ได้มาจากและไม่ได้ผ่าน พื้นที่ที่มีการติดเชื้อหรือมีความเสี่ยง และ (3) ไม่ได้

แสดงอาการภายนอกใด ๆ ของโรคติดต่อที่เป็น อันตรายทางด้านสาธารณสุขจะต้องได้รับการ ตรวจทางการแพทย์ตามปกติ (routine) การตรวจ อย่างละเอียด หรือการทดสอบ

(ค) ข้อยกเว้น: การตรวจได้รับ อนุญาตให้กระทำได้ในกรณีพิเศษ (บุคคลที่จะต้อง ได้รับการตรวจทางการแพทย์คือบุคคลที่ (1) บุคคล ที่ไม่ได้ถือเอกสารที่กำหนดโดยองค์การอนามัยโลก (2) มาจากหรือเดินทางผ่านพื้นที่ที่มีการติดเชื้อหรือ มีความเสี่ยง หรือแสดงอาการภายนอกของ โรคติดต่อที่เป็นอันตรายทางด้านสาธารณสุข

(ฉ) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 บัญญัติว่า

1. มาตรา 51 ก่อนที่จะนำของใดไปจาก อารักขาของศุลกากรหรือก่อนที่จะส่งของใดออกไป นอกราชอาณาจักร ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออก ต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัตินี้ และ ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการศุลกากร กับต้องยื่น ใบขนสินค้าโดยถูกต้อง และเสียอากรจนครบถ้วน หรือ วางประกันไว้

การยื่นใบขนสินค้า การเสียอากร และ การวางประกันตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศ กำหนด

2. มาตรา 52 เมื่อนำของเข้ามาในหรือ จะส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ผู้นำของเข้า หรือผู้ส่งของออกยื่นใบขนสินค้าต่อพนักงาน ศุลกากรตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด ซึ่งอย่าง น้อยต้องมี รายการดังต่อไปนี้ (1) ชนิดแห่งของ (2) ปริมาณ น้ำหนัก และคุณภาพแห่งของ (3) ราคา ศุลกากร และ (4) ประเทศต้นทางหรือประเทศ ปลายทาง



(ข) ประกาศกรมศุลกากร ที่ 8/2561 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อส่งออกของที่มีปริมาณเล็กน้อยตามแนวชายแดน กำหนดว่า

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อส่งออกของที่มีปริมาณเล็กน้อยตามแนวชายแดน ณ ด่านพรมแดนหรือจุดผ่านแดนถาวร หรือจุดผ่านแดนชั่วคราว หรือจุดผ่อนปรนทางการค้า ให้ผู้ส่งของออก ยื่นใบแจ้งรายละเอียดสินค้าขาออก (กศก. 153) พร้อมสำเนาหนึ่งฉบับ ต่อพนักงานศุลกากร ณ ด่านพรมแดน หรือจุดผ่านแดนถาวร หรือจุดผ่านแดนชั่วคราว หรือจุดผ่อนปรนทางการค้า เพื่อให้พนักงานศุลกากร ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของของที่ส่งออกให้ตรงตามที่สำแดง และบันทึกรับรองการส่งออก เพื่อเป็นหลักฐานให้กับผู้ส่งของออกในการดำเนินการเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มต่อกรมสรรพากร โดยของที่ส่งออก จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์เงื่อนไข ดังต่อไปนี้ (1) มีราคาไม่เกินห้าหมื่นบาท (2) ไม่เป็นของต้องเสียภาษีอากร ของต้องห้ามของต้องจำกัดในการส่งออกตามกฎหมาย และ (3) ไม่ได้ใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรภายใต้กฎหมายศุลกากร หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภาษีมูลค่าเพิ่ม

7. ผลการวิจัย

จากการศึกษากลุ่มประชากรพบว่า ประชากรที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามนั้นส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 52.94 และช่วงอายุของกลุ่มประชากรส่วนใหญ่อยู่ที่ 41-50 ปีคิดเป็นร้อยละ 41.18 ประชากรจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธและมีสัญชาติ/เชื้อชาติไทยคิดเป็นร้อยละ 100 ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ที่มัธยมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 35.29 สถานภาพส่วนใหญ่สมรสคิดเป็นร้อยละ 82.35 และสถานภาพทางครอบครัวคือเป็นหัวหน้าครอบครัวคิดเป็นร้อยละ 52.94 ประชากรจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพผู้ประกอบการค้า

สินค้าคิดเป็นร้อยละ 70.59 และผู้ประกอบการเดินเรือคิดเป็นร้อยละ 29.41 กลุ่มตัวอย่างมีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 5,000 – 10,000 บาทคิดเป็นร้อยละ 35.29 และมีรายจ่ายเฉลี่ยอยู่ที่ 5,000 – 10,000 บาทคิดเป็นร้อยละ 29.41 ระยะเวลาการประกอบอาชีพของประชากรนั้น ประมาณ 10 ปีคิดเป็นร้อยละ 11.77

7.1 ผลกระทบของ COVID-19 ต่อผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือในตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

ผู้ประกอบการค้าในตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ได้รับผลกระทบโดยภาพรวมในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.18) ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือได้รับผลกระทบโดยภาพรวมในระดับมากเช่นเดียวกัน (ค่าเฉลี่ย 4.06) แต่เมื่อพิจารณารายละเอียดแต่ละด้านพบว่าได้รับผลกระทบทั้งเหมือนและแตกต่างกัน กล่าวคือผลกระทบจากมาตรการของ สปป.ลาว ในการปิดด่านสากล ด่านประเพณี และด่านท้องถิ่นทางน้ำกับประเทศไทยที่ทำให้หยุดการขนส่งสินค้าทางเรือ ผู้ประกอบการค้าได้รับผลกระทบในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.25) เช่นเดียวกับผู้ประกอบการเดินเรือก็ได้รับผลกระทบระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 5.00) ด้านผลกระทบจากการมาตรการของ สปป.ลาว ให้มีการขนส่งทางบกผ่านทางสะพานมิตรภาพอำเภอเชียงของ ที่ทำให้ต้องขนส่งสินค้าทางบกผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ผู้ประกอบการค้าได้รับผลกระทบระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.17) ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือได้รับผลกระทบระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 5.00) ด้านผลกระทบทางด้านรายได้จากการประกอบธุรกิจการค้าชายแดน หรือประกอบธุรกิจเดินเรือที่ไม่สามารถส่งออกสินค้าหรือเดินเรือได้ กลุ่มผู้ประกอบการค้าได้รับผลกระทบระดับมากที่สุด



(ค่าเฉลี่ย 4.50) เช่นเดียวกับกลุ่มผู้ประกอบการเดินเรือได้รับผลกระทบระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 5.00) ด้านผลกระทบทางด้านรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการประกอบธุรกิจการค้าขายแดนที่ไม่สามารถส่งออกสินค้าตามปกติได้ ผู้ประกอบการค้าได้รับผลกระทบระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.58) เช่นเดียวกับผู้ประกอบการเดินเรือได้รับผลกระทบระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 5.00) ผลกระทบทางด้านปริมาณสินค้า (สต็อกสินค้า) จากการประกอบธุรกิจการค้าขายแดนที่ไม่สามารถส่งออกสินค้าตามปกติได้ ผู้ประกอบการค้าได้รับผลกระทบระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.08) ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือไม่มีผลกระทบใด ๆ (ค่าเฉลี่ย 0.00) ผลกระทบทางด้านระยะเวลาในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น จากการขนส่งทางบก แทนการขนส่งทางเรือไทย-ลาว ผู้ประกอบการค้าได้รับผลกระทบระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.58) ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.40)

ผลการวิจัยเมื่อได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบมูลค่าการส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปสปป.ลาวโดยผ่านช่องทางการขนส่งทางเรือบริเวณตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ก่อนสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ในปี 2562 พบว่ามีจำนวนเที่ยวเรืออยู่ที่ 3,718 ลำ มูลค่านำเข้าและส่งออกสินค้าคิดเป็น 296,738 ล้านบาท และในปี 2563 มีจำนวนเที่ยวเรืออยู่ที่ 2,638 ลำ มูลค่านำเข้าและส่งออกสินค้าคิดเป็น 156,772¹³ ล้านบาท จากสถิติดังกล่าวจะเห็นว่าจำนวนเที่ยวเรือและมูลค่าการนำเข้าและส่งออกลดลงอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเกิดสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ในต้นปี 2563 ผลกระทบของผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือ โดยการใช้ T-test พบว่าค่า (t) เท่ากับ 0.19 และค่า (p) เท่ากับ 0.860 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 และ 0.05 ดังนั้น จึงแสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือได้รับผลกระทบที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ (โปรดดูตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 ความแตกต่างระหว่างผลกระทบของผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือในสถานการณ์ปัจจุบัน

แหล่งความแปรปรวน	กลุ่ม		S.D.	แปรผล	T	P
ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือในสถานการณ์ปัจจุบัน มาตรการของ สปป.ลาวที่ปิดด่านสากล ด่านประเพณี และด่านทางท้องถิ่นทางน้ำกับประเทศไทย	ผู้ประกอบการค้า	4.18	0.88	มาก	0.19	0.860
	ผู้ประกอบการเดินเรือ	4.06	0.30	มาก		

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

¹³ สถิติปริมาณเรือ สินค้า ตู้สินค้า ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 63 เปรียบเทียบ ปี 62-63. 2553. การท่าเรือแห่งประเทศไทย



7.2 ความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือเกี่ยวกับมาตรการของสปป. ลาว ในการปิดด่านสากล ด้านประเพณี และด่านท้องถิ่นทางบกและทางน้ำที่มีการแพร่ระบาดของโรค COVID-19

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้าเกี่ยวกับมาตรการของ สปป.ลาว ในการปิดด่านสากล ด้านประเพณี และด่านท้องถิ่นทางบกและทางน้ำที่มีการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 โดยภาพรวม ทั้ง 2 กลุ่มเห็นด้วยในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 2.72 และ 3.03 ตามลำดับ) เมื่อแยกเป็นด้านต่าง ๆ พบว่า ด้านมาตรการของ สปป.ลาว ในสถานการณ์ COVID-19 ในการปิดด่านสากล ด้านประเพณี และด่านท้องถิ่นทางน้ำ ผู้ประกอบการค้าเห็นด้วยระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย 2.33) ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.00) ด้านมาตรการของ สปป.ลาว ที่ไม่ให้มีการค้าตามประเพณีทางน้ำกับประเทศไทย ผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 1.42 และ 1.40 ตามลำดับ) ด้านมาตรการของ สปป.ลาว เป็นการปิด

โอกาสทางการค้าตามประเพณี ระหว่างไทย – ลาว ผู้ประกอบการค้าเห็นด้วยระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.17) ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.60) ด้านประเทศไทยที่ยังไม่มีมาตรการใด ๆ เกี่ยวกับกาที่ สปป.ลาว ไม่ให้มีการค้าตามประเพณีทางน้ำ ซึ่งเป็นผลทำให้การค้าตามประเพณีหยุดชะงัก ผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.42 และ 5.00 ตามลำดับ ด้านหากรัฐบาลไทยจะมีการเจรจาทำข้อตกลงพิเศษกับ สปป.ลาว ให้สามารถทำการค้าระหว่างกันต่อไปโดยเร็ว ผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.42 และ 5.00 ตามลำดับ)

เมื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือเกี่ยวกับมาตรการของสปป.ลาว โดยการใช้ T-test พบว่าค่า (t) เท่ากับ -0.39 และค่า (p) เท่ากับ 0.70 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 และ 0.05 ดังนั้น จึงแสดงให้เห็นถึงความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเกี่ยวกับมาตรการของสปป.ลาว ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ (โปรดดูตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 ความแตกต่างระหว่างความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้ากับผู้ประกอบการเดินเรือเกี่ยวกับมาตรการของภาครัฐในสถานการณ์ COVID-19

แหล่งความแปรปรวน	กลุ่ม		S.D.	แปรผล	T	P
ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการของภาครัฐในสถานการณ์ COVID-19	ผู้ประกอบการค้า	2.72	1.33	ปานกลาง	-0.39	0.70
	ผู้ประกอบการเดินเรือ	3.03	0.7	ปานกลาง		

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



7.3 แนวทางและมาตรการทางกฎหมาย ในการช่วยเหลือและส่งเสริมผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือ ภายใต้สถานการณ์ COVID-19 ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือต่อแนวทางและมาตรการทางกฎหมาย ในการช่วยเหลือ ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.11 และ 4.55 ตามลำดับ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านก็พบว่ามีความคิดเห็นไปในทางเดียวกัน กล่าวคือ ด้านการผ่อนปรนให้มีการเปิดด่านประเพณีด่านท้องถิ่นในวันเวลาที่กำหนด ความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรืออยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.75 และ 5.00 ตามลำดับ) ด้านการให้รัฐเป็นผู้เจรจาให้มีการเปิดด่านสากล ด่านประเพณี ภายใต้การป้องกันการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 อย่างเข้มงวดอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.92 และ 5.00 ตามลำดับ) ด้านหากมีการปิดด่านประเพณี แต่ให้มีอนุญาตให้มีการส่งสินค้า ณ เส้นแบ่งกลางแม่น้ำ อยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.33 และ 3.20 ตามลำดับ) ด้านภาครัฐจะทำข้อตกลงทางการค้าพิเศษกับ สปป.ลาว ในสถานการณ์ COVID-19 (Bubble Trade) อย่างเร่งด่วน เพื่อให้มีการค้าขายชายแดน ภายใต้ข้อตกลงให้ผู้ประกอบการค้า และ

ผู้ประกอบการเดินเรือต้องมีผลตรวจ COVID-19 และต้องได้รับการฉีดวัคซีนครบตามกำหนดอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.42 และ 5.00 ตามลำดับ) ด้านการขายสินค้าออนไลน์ผ่านแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซ (การทำธุรกิจโดยซื้อขายสินค้าหรือโฆษณาผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ อินเทอร์เน็ต) สามารถแก้ไขปัญหาการค้าขายแดนไทย-ลาว ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันได้มากน้อยเพียงใด อยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 2.83 และ 2.80 ตามลำดับ) ด้านประเทศไทยต้องปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายเพื่อทำการค้าขายแดนไม่สะดุดด้วยสาเหตุจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 หรือโรคอุบัติใหม่ที่อาจเกิดขึ้นอีกในอนาคต อยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.42 และ 4.40 ตามลำดับ)

เมื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือเกี่ยวกับแนวทางและมาตรการทางกฎหมาย โดยการใช้ T-test พบว่า ค่า (t) เท่ากับ -0.78 และค่า (p) เท่ากับ 0.467 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 และ 0.05 ดังนั้น ดังนั้น จึงแสดงให้เห็นว่า ความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือเกี่ยวกับแนวทางและมาตรการทางกฎหมายไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ (โปรดดูตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 ความแตกต่างระหว่างความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือในต่อแนวทางและมาตรการทางกฎหมาย ในการช่วยเหลือและส่งเสริมผู้ประกอบการค้า

แหล่งความแปรปรวน	กลุ่ม		S.D.	แปรผล	T	P
ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางและมาตรการทางกฎหมาย ในการช่วยเหลือและส่งเสริมผู้ประกอบการค้า	ผู้ประกอบการค้า	4.11	0.90	มาก	-0.78	0.467
	ผู้ประกอบการเดินเรือ	4.55	0.45	มากที่สุด		

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



8. อภิปรายผล

จากผลการวิจัยดังกล่าว นำมาอภิปรายผลได้ดังต่อไปนี้

ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อศึกษาผลกระทบของ COVID-19 ต่อผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือในตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พบว่า โดยภาพรวม ทั้ง 2 กลุ่มได้รับผลกระทบที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ (ค่าเฉลี่ยรวม 4.18 และ 4.06 ตามลำดับ) และได้รับผลกระทบระดับมากที่สุดด้านมาตรการของ สปป.ลาว ในการปิดด่านสากล ด้านประเพณี และด้านท้องถื่นทางน้ำกับประเทศไทยที่ทำให้หยุดการขนส่งสินค้าทางเรือ กลุ่มผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือได้รับผลกระทบมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.50 และ 5.00 ตามลำดับ) ด้านรายได้จากการประกอบธุรกิจการค้าชายแดน หรือประกอบธุรกิจเดินเรือที่ไม่สามารถส่งออกสินค้าหรือเดินเรือได้ และผลกระทบทางด้านรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการประกอบธุรกิจการค้าชายแดนที่ไม่สามารถส่งออกสินค้าตามปกติได้ อยู่ในระดับมากที่สุดทั้ง 2 กลุ่ม โดยกลุ่มผู้ประกอบการค้า (ค่าเฉลี่ย 4.50 และ 4.58 ตามลำดับ) และกลุ่มผู้ประกอบการเดินเรือ (ค่าเฉลี่ย 5.00 และ 5.00 ตามลำดับ) ด้านปริมาณสินค้า (สต็อกสินค้า) จากการประกอบธุรกิจการค้าชายแดนที่ไม่สามารถส่งออกสินค้าตามปกติได้ ผู้ประกอบการค้าได้รับผลกระทบระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.08) ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ ด้านระยะเวลาในการขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากการขนส่งทางบก แทนการขนส่งทางเรือ ไทย-ลาว ผู้ประกอบการค้าได้รับผลกระทบระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.58) ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.40)

ผลจากการวิจัยดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า เมื่อมองในรายละเอียด ผู้ประกอบการค้าได้รับ

ผลกระทบมากกว่าผู้ประกอบการเดินเรือในด้านปริมาณสินค้า (สต็อกสินค้า) และด้านระยะเวลาในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ เมื่อนำเอาแนวคิดเกี่ยวกับการค้าชายแดนและประกอบกับแนวคิดเมืองคู่มิตรตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ที่มุ่งเน้นการสร้างสัมพันธ์ไมตรีระหว่างเมืองชายแดนที่มีลักษณะร่วมกันไม่ว่าจะเป็นทางด้านภูมิศาสตร์และวัฒนธรรม เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างเมืองและระหว่างประเทศ ก็จะพบว่าการประกาศปิดด่านของสปป.ลาวนั้นไม่ได้คำนึงถึงการเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างเมืองและระหว่างประเทศในเรื่องของการค้าชายแดนตามแนวคิดทั้งสองแต่อย่างใด สปป.ลาวคำนึงถึงผลประโยชน์ในเรื่องของการบริหารอำนาจในประเทศของตนแต่เพียงอย่างเดียว

ตามวัตถุประสงค์ ข้อที่ 2 เพื่อสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือเกี่ยวกับมาตรการของสปป.ลาว ในการปิดด่านสากล ด้านประเพณี และด้านท้องถื่นทางบก และทางน้ำที่มีการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 พบว่า โดยภาพรวม ทั้ง 2 กลุ่มมีความคิดเห็นที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ (ค่าเฉลี่ยรวม 2.72 และ 3.03 ตามลำดับ) แต่เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า มีความแตกต่างกันใน 3 ประเด็นคือ ผู้ประกอบการค้าเห็นด้วยในระดับน้อยในเรื่องมาตรการของ สปป.ลาว ในสถานการณ์ COVID-19 ในการปิดด่านสากล ด้านประเพณี และด้านท้องถื่นทางน้ำกับประเทศไทย (ค่าเฉลี่ย 2.33) ในขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.00) ด้านมาตรการของ สปป.ลาว ในสถานการณ์ COVID-19 ที่ไม่ให้มีการค้าตามประเพณีทางน้ำกับประเทศไทย ผู้ประกอบการค้าเห็นด้วยในระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย 2.00) ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 1.00) ด้านมาตรการของ สปป.ลาว ใน



สถานการณ์ COVID-19 ให้มีการขนส่งทางบกผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ผู้ประกอบการค้าเห็นด้วยในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.17) ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.60)

ผลจากการวิจัยดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าผู้ประกอบการค้าเห็นด้วยในระดับน้อยในเรื่องมาตรการของ สปป.ลาว ในสถานการณ์ COVID-19 ในการปิดด่านสากล ด่านประเพณี และด่านท้องถิ่นทางน้ำกับประเทศไทย ในขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยในระดับปานกลาง เพราะมาตรการของ สปป.ลาว ทำให้ผู้ประกอบการค้าได้รับผลกระทบมากกว่าผู้ประกอบการเดินเรือในด้านปริมาณสินค้า (สต็อกสินค้า) และด้านระยะเวลาในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ด้านการห้ามไม่ให้มีการค้าตามประเพณีทางน้ำกับประเทศไทย ผู้ประกอบการค้าเห็นด้วยในระดับน้อย ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด เพราะผู้ประกอบการเดินเรือได้รับผลกระทบโดยตรงจากมาตรการดังกล่าว และด้านมาตรการของ สปป.ลาว ที่ให้มีการขนส่งทางบกผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ผู้ประกอบการค้าเห็นด้วยในระดับปานกลาง ขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุดนั้นเพราะ หากมีการขนส่งทางบกแทนการขนส่งทางเรือ จะทำให้ผู้ประกอบการเดินเรือไม่ได้ประกอบกิจการและต้องสูญเสียรายได้จากการเดินเรือ เนื่องจากก่อนสถานการณ์ COVID-19 ระบาด การค้าขายส่วนใหญ่ระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว บริเวณท่าเรือต้นฝิ่งเป็นอีกจุดสำคัญที่ทำให้เกิดเขตเศรษฐกิจ การกระจายสินค้าผ่านแดนทางเรือ ซึ่งเป็นแหล่งของนักลงทุนชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในด้านธุรกิจการนำเข้า ส่งออก และการท่องเที่ยว (ศุภลักษณ์ จิรรัตน์สถิต, 2559.)

ตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3. เพื่อหาแนวทางและมาตรการทางกฎหมาย ในการช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือ ภายใต้สถานการณ์ COVID-19 ที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ผลการวิจัยพบว่า ความคิดเห็นของผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือ ต่อแนวทางและมาตรการทางกฎหมายในการช่วยเหลือและส่งเสริมผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือมีความสอดคล้องไปในแนวทางเดียวกันในทุกประเด็น ในด้านการผ่อนปรนให้มีการเปิดด่านประเพณีด่านท้องถิ่นในวันเวลาที่กำหนด การให้รัฐเป็นผู้เจรจาให้มีการเปิดด่านสากล ด่านประเพณี ภายใต้การป้องกันการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 อย่างเข้มงวด การปิดด่านประเพณี แต่ให้มีอนุญาตให้มีการส่งสินค้า ณ เส้นแบ่งกลางแม่น้ำ การทำข้อตกลงทางการค้าพิเศษกับ สปป.ลาว ในสถานการณ์ COVID-19 (Bubble Trade) อย่างเร่งด่วนภายใต้ข้อตกลงให้ผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือต้องมีผลตรวจ COVID-19 และต้องได้รับการฉีดวัคซีนครบตามกำหนด การขายสินค้าออนไลน์ผ่านแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซ การปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายเพื่อทำให้การค้าชายแดนไม่สะดุดด้วยสาเหตุจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 หรือโรคอุบัติใหม่ที่อาจเกิดขึ้นอีกในอนาคต

เนื่องจากมาตรการของ สปป.ลาวในการป้องกันการแพร่ระบาด COVID-19 โดยการปิดด่านถาวร แดนท้องถิ่น และด่านประเพณี ทางน้ำกับประเทศไทยเป็นมาตรการที่สร้างผลกระทบต่อการค้าตามประเพณีตามแนวชายแดนประเทศไทย-สปป.ลาว เพราะทำให้ไม่สามารถส่งออกสินค้าและเดินเรือส่งสินค้าได้เลย รายได้ลดลง แต่รายจ่ายในการดำรงชีวิตประจำวันยังคงมีอยู่



9. สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

9.1 สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยพบว่าผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือต่างได้รับผลกระทบอย่างมากในการประกาศปิดด่านท้องถิ่น ด้านประเพณี ของ สปป.ลาว เพราะส่งผลกระทบต่อรายได้ที่ลดลง แต่รายจ่ายที่ยังคงมีอยู่และเพิ่มขึ้น ทั้งนี้พบว่าผู้ประกอบการทั้งสองไม่สามารถประกอบธุรกิจของตนตามประเพณีปฏิบัติเดิมมาเป็นเวลากว่าหนึ่งปีแล้ว ถึงแม้ว่าจะให้มีการเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้าไปช่องทางอื่น แต่ก็พบว่าผู้ประกอบการค้านั้นต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น และเป็นการแก้ไขปัญหาที่ไม่ตรงจุด เพราะการค้าตามประเพณีชายแดน ณ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงรายนี้ เป็นการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประชาชนที่อยู่อาศัยตามบริเวณชายแดนของทั้งสองพากแม่น้ำโขงที่ใช้การขนส่งสินค้าทางเรือและสินค้าที่ส่งนั้นก็ยังมีมูลค่าครั้งละไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวันเช่นสินค้าอุปโภคบริโภคสินค้า เกษตรบางชนิด ดังนั้น การส่งสินค้าทางบกทำให้มีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องระยะทางที่เพิ่มขึ้น การขนส่งที่ผ่านผู้ประกอบการมากขึ้น ประกอบกับสิ่งของที่ส่งมีไม่มาก ก็ทำให้ไม่คุ้มค่าในการขนส่ง ทำให้เกิดความเดือดร้อนกับการดำเนินชีวิตของผู้ประกอบการค้าสินค้าและทำให้ผู้ประกอบการเดินเรือ ต้องปิดกิจการลง หรือหยุดประกอบกิจการชั่วคราวโดยไม่มีกำหนดทำให้คุณค่าทางวัฒนธรรมและประเพณีในการใช้เรือขนส่งสินค้าหมดคุณค่าลงไป ทั้งที่ทั้งสองประเทศควรที่จะอนุรักษ์และหาแนวทางในการที่จะส่งเสริมสนับสนุนให้คงอยู่ถึงแม้ว่าจะเกิดสถานการณ์

COVID-19 ก็ตาม นอกจากนี้ การประกาศปิดด่านท้องถิ่น ด้านประเพณี ของ สปป.ลาว ทำให้เกิดการลักลอบส่งสินค้าข้ามแดนทางเรือซึ่งเกิดจากผู้ประกอบการฝั่งไทยและฝั่งของสปป.ลาว ซึ่งเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายและไม่ปลอดภัยจากการระบาดของโรค COVID-19 รวมทั้งก่อให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชันอย่างมีนัยสำคัญซึ่งส่งผลกระทบต่อ การประกอบธุรกิจของทั้งสองประเทศ

สำหรับ แนวทางและมาตรการทางกฎหมาย ในการช่วยเหลือและส่งเสริมผู้ประกอบการค้า และผู้ประกอบการเดินเรือ ให้มีประสิทธิภาพ ภายใต้สถานการณ์ COVID-19 กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ารัฐบาลไทยควรเป็นผู้นำในการดำเนินการร้องขอรัฐบาลของสปป.ลาว ให้เข้าร่วมเจรจาในระดับทวิภาคี เพื่อให้มีการออกมาตรการในการผ่อนปรนให้เปิดด่านท้องถิ่น ด้านประเพณี ภายใต้มาตรการการป้องกันการแพร่ระบาด

9.2 ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาดังกล่าว กลุ่มผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

9.2.1 ข้อเสนอแนะระดับนโยบายและข้อตกลงระหว่างประเทศ

เนื่องจากผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือทางฝั่งประเทศไทยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากการประกาศปิดด่านของ สปป.ลาวดังที่ได้กล่าวมา ดังนั้น เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของประเทศและคนไทยซึ่งเป็นประชาชนผู้ประกอบการทั้งสองประเภท รัฐบาลไทยควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนที่จะร้องขอให้ สปป.ลาว เข้าร่วมเจรจาเป็นกรณีพิเศษในสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 เพื่อสร้าง

1. “นโยบายระหว่างประเทศที่ชัดเจนเกี่ยวกับการค้าตามประเพณีชายแดนร่วมกัน ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือและส่งเสริม รวมทั้ง



อำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือทั้งสองประเทศในสถานการณ์ COVID-19” ซึ่งเป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) ที่มีประเทศไทยและประเทศลาวเป็นสมาชิก และ

2. จัดทำความตกลงระดับทวิภาคีขึ้น โดยเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือและส่งเสริม รวมทั้งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือของทั้งสองประเทศในสถานการณ์ COVID-19

9.2.2 ข้อเสนอแนะระดับปฏิบัติการ

1. รัฐบาลไทย (จังหวัดเชียงราย) ควรออกมาตรการรักษาความปลอดภัยในการตรวจตราคนเข้าออก เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับเจ้าหน้าที่และประชาชนของทั้งสองฝ่าย โดยการเร่งจัดให้มีการฉีดวัคซีนสำหรับผู้ที่มิกลุ่มเสี่ยงและใกล้ชิด ในบริเวณที่เป็นจุดสำคัญของเศรษฐกิจ เช่น การค้าชายบริเวณชายแดน ผู้ประกอบการค้าสินค้า ผู้ประกอบการเดินเรือ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและประชาชนในบริเวณพื้นที่การค้าชายแดนโดยเร็ว

2. รัฐบาลไทย (จังหวัดเชียงราย) ควรมีการเข้าเจรจาความเบื้องต้นกับผู้แทนรัฐของสปป.ลาวในพื้นที่ฝั่งตรงข้ามตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เพื่อให้มีการผ่อนปรนเปิดด่านประเพณี ด่านท้องถิ่น เพื่อให้มีการค้าชายแดนในช่วงระยะเวลาที่กำหนด เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการค้าและผู้ประกอบการเดินเรือที่ไม่ได้ทำการค้าชายแดนไทย-ลาว แทนการขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)

3. รัฐบาลไทย (จังหวัดเชียงราย) และ สปป.ลาว ควรให้มีการตั้งจุดส่งสินค้าและจุดรับสินค้าโดยผ่านการฆ่าเชื้อ (Sterile Products) เพื่อ

ทำการฆ่าเชื้อสินค้าก่อนการส่งมอบโดยจัดให้มีผู้ตรวจสอบการฆ่าเชื้อจากหน่วยงานรัฐทั้งสองฝั่งให้ความร่วมมือกัน เพื่อแลกเปลี่ยนและขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านเป็นลำดับ โดยการสร้างโปลอยน้ำเป็นจุดรับส่งสินค้าและมีไว้เพื่อรับส่งสินค้าเท่านั้น

4. รัฐบาลไทย (จังหวัดเชียงราย) และ สปป.ลาว ควรให้คนส่งสินค้าหรือรับสินค้าเข้าจุดการค้าฆ่าเชื้อ (Sterile Products) ต้องมีใบรับรองผลการตรวจ COVID-19 และใบรับรองการฉีดวัคซีน COVID-19 ครบทั้ง 2 โดสแล้ว และมีการป้องกันโดยสวมใส่หน้ากากอนามัยขณะปฏิบัติงานและรักษาความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ

5. รัฐบาลไทย (จังหวัดเชียงราย) และ สปป.ลาว ควรกำหนดให้ประเภทสินค้าที่เป็นของสดและอาหารให้มีการเปิดให้ขนส่งผ่านจุดการค้าฆ่าเชื้อ (Sterile Products) ทุกวันตามเวลาที่กำหนด โดยหน่วยงานของรัฐทั้งสองฝั่งตกลงร่วมกัน แต่หากเป็นสินค้าที่เป็นเครื่องใช้หรือของแห้ง ให้เปิดให้มีการขนส่งตามวันและเวลาที่กำหนด โดยหน่วยงานของรัฐทั้งสองฝั่งตกลงร่วมกัน

9.2.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

ผู้วิจัยเห็นว่าเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนควรมีการวิจัยเรื่อง

(1) จากการศึกษาที่พบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของการค้าระหว่างชายแดนไทย-ลาว คือ ปัญหาการออกกฎเกณฑ์ภาษีของประเทศลาว ที่ประกาศจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา 10% ของราคาสินค้านำเข้าทุกรายการ ซึ่งครอบคลุมถึงการนำเข้าที่ซื้อขายกันทั่วไปตามแนวชายแดน เพื่อให้คนในประเทศหันมาบริโภคและใช้ของในประเทศให้มากขึ้น สร้างความลำบากให้กับผู้ประกอบการตามแนวชายแดนที่ต้องขายสินค้าลำบากขึ้น ในสถานะที่เศรษฐกิจเกิดความผันผวน ดังนั้นหากมีการศึกษา



เพื่อหามาตรการลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้า ก็จะช่วยบรรเทาความเดือดร้อนให้กับผู้ประกอบการชายแดนฝั่งประเทศไทยไปด้วย

การศึกษามาตรการในการบังคับใช้ข้อตกลงดังกล่าว เพื่อให้การค้าชายแดนสามารถดำเนินได้อย่างต่อเนื่องได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

(2) การบังคับใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) ระหว่างประเทศสมาชิกไม่เป็นไปตามหลักสากล จึงควรมี

บรรณานุกรม

กริช อึ้งวิฑูรสถิตย์, วรพชร ดิษยะศริน, และจรินทร์ เจริญศรีวัฒนกุล. (2556). การค้าชายแดนและการลงทุนในสปปลาว : โอกาสและอุปสรรค, คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 15-16.

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่. การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ปี 2561. (2562). สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. หน้า 6-8.

กาญจนา โชคถาวร. (2544). ปัญหาการค้าชายแดนไทย-ลาว ในเขตภาคเหนือตอนบน. วารสารเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปีที่ 5 ฉบับที่ 3. หน้า 52-69.

ณัฐวรรณ คำแสน. (2564). ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมในการป้องกันตนเองจากการติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ของประชาชนในเขตอำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีสุพรรณบุรี คณะพยาบาลศาสตร์ สถาบันพระบรมราชชนก. หน้า 34-37.

ธัญญารัตน์ ล้วนสมบูรณ์. (2551). นโยบายและมาตรการของรัฐบาลไทยในการจัดการการค้าชายแดน : กรณีศึกษา ด้านศุลกากรเชียงใหม่ อำเภอเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย = Policy and measure of Thai Government toward border trade management : A Case study of the Chiang Saen Customs Office, Chiang Saen District Chiang Rai Province. วิทยานิพนธ์ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. หน้า 9-10.

ประกาศสถานเอกอัครราชทูต ที่ 19/2564 เรื่อง สปป.ลาวประกาศมาตรการป้องกันการระบาดของโรคโควิด 19 ระหว่าง 5-19 มิถุนายน 2564. ข้อ 1.5 มาตรการเพิ่มเติม.

ศุภลักษณ์ จิรรัตน์สถิต. (2559). การศึกษาสภาพแวดล้อมทางธุรกิจชายแดนไทยในจังหวัดเชียงรายภายใต้ AEC. สาขาวิชาการบริหารธุรกิจ สำนักวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง. หน้า 205-210.

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม. (2563). ความพยายามเพื่อเฝ้าระวังและป้องกันทางสาธารณสุขบริเวณชายแดนไทย - ลาว (อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย). สืบค้นเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2564 จาก <https://researchcafe.org/prevention-and-protection-of-plague-in-border-area/>.