



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัยย่อยที่ 3
การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง และคณะ

มกราคม 2563

สัญญาเลขที่ RDG60T0201

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัยย่อยที่ 3 การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

คณะวิจัย สังกัดศูนย์อาเซียนและเอเชียศึกษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

1. ผศ.ดร.จุฬารัตน์	ขอบใจกลาง
2. ผศ.ดร.จุฑารัตน์	ชมพันธุ์
3. นายธฤต	เมธาวุฒิสกุล
4. นายอภิมุข	สดมพฤกษ์

ชุดโครงการ “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน”

สนับสนุนโดย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)
(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกสว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” มีวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 3) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา และ 4) เสนอแนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ในการวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยแบบผสม (Mixed-method Research) ซึ่งเป็นการรวมวิธีการวิจัยเชิงปริมาณกับการวิจัยเชิงคุณภาพเข้าด้วยกัน เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในลักษณะของการบูรณาการรูปแบบการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และใช้การวิเคราะห์ Diamond Model และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview: IDI) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ที่เป็นทั้งเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ประชาชนท้องถิ่น และนักท่องเที่ยว โดยเลือกใช้วิธีวิจัยแบบการศึกษาแบบสามเส้า (Triangulation) พร้อมทั้งจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมด้วย ส่งผลให้สามารถเก็บข้อมูลครอบคลุมรอบด้าน และได้คำตอบในประเด็นที่อยู่ภายใต้ปัญหาวิจัย

รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความก้าวหน้าและนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เนื่องจากการกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศประการหนึ่ง ปัจจุบันรายได้หลักของประเทศมาจากภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว การดำเนินมาตรฐานด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญต่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม ให้มีความสมดุลมากยิ่งขึ้น ประกอบกับสถานการณ์ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านการค้า การลงทุน การบริการ และรูปแบบของการท่องเที่ยว เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในทุกมิติ รวมถึงวิถีชีวิตประจำวัน การเข้าถึงข้อมูลรอบด้าน การเข้าสู่สังคมสูงวัย การใส่ใจด้านกีฬา กระแสความสนใจในเรื่องของวัฒนธรรม ซึ่งปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาส่งผลกระทบต่อมิติของการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงไป การท่องเที่ยวจะเป็นกลไกหลักในการผลักดันให้เกิดพลวัตของการเปลี่ยนแปลงเริ่มด้วยการเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว ด้วยการนำความร่วมมือของโครงการต่างๆ จากนโยบายสำคัญทั้งในระดับโลก ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคและความร่วมมือของประเทศที่มีชายแดนติดกันร่วมกันพัฒนาและบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ โดยอาศัยกรอบความร่วมมือในระดับต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากที่สุด อาทิ ความร่วมมือในกรอบอาเซียน (ASEAN Master Plan) 10 ประเทศ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง GMS (Greater Mekong Sub-region: GMS) ประกอบด้วย 5 ประเทศกับ 1 มณฑลของจีน ได้แก่ ไทย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และมณฑลยูนนานของจีน และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านลุ่มน้ำอิรวดี แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำโขง (Ayeyawady Chao-Phraya and Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ความร่วมมือระหว่างประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เป็นความร่วมมือที่มุ่งเน้นในการพัฒนาเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ต้องพึ่งพาอาศัยกัน และร่วมพัฒนาให้เกิดความสัมพันธ์แบบ Win-Win ทุกประเทศ และต้องเป็นไปอย่างสร้างสรรค์ ดังนั้นการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่

ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ปัจจุบันเทคโนโลยีมีบทบาทมากขึ้น ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วผ่านทางโทรศัพท์มือถือ และโซเชียลมีเดียต่างๆ ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาและการบริหารจัดการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อร่วมกันหาแนวทางที่เหมาะสม และทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคปัจจุบัน

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญในการเชื่อมต่อกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในลักษณะการแปลงยุทธศาสตร์ระยะยาวสู่การปฏิบัติ ซึ่งในแต่ละยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดประเด็นการพัฒนาพร้อมทั้งแผนงาน/โครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการให้เห็นผลเป็นรูปธรรมในช่วง 5 ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเตรียมความพร้อมคน สังคม และระบบเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถปรับตัวรองรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม ในด้านการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวได้กำหนดประเด็นเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเขตพื้นที่ชายแดน และมีเป้าหมายสำคัญในการเตรียมความพร้อมให้กับประเทศไทยเพื่อเป็นประตูสู่ภาคตะวันตกและภาคตะวันออก ในการส่งเสริมการค้าการลงทุน และระบบโลจิสติกส์ให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันร่วมกับการส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนอย่างเป็นรูปธรรม

จากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การบูรณาการการบริหารการท่องเที่ยว และการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และมุ่งเน้นส่งเสริมการทำงานร่วมกันระหว่างทุกภาคส่วน การบริหารข้อมูลด้านการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค โดยมีแนวทางที่สำคัญที่สุด คือ ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยประสานความร่วมมือกับประเทศที่มีชายแดนติดกับไทย ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการสร้างเครือข่ายความเชื่อมโยงภายในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง เช่น เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงภายใน ASEAN และกลุ่มประเทศ CLMV ความร่วมมือกับมิตรประเทศทั้งในรูปทวิภาคีและพหุภาคี รวมถึงความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาคและอาเซียนมีความเข้มข้นและชัดเจนขึ้น ขยายโอกาสด้านการค้าและการลงทุนของไทยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานมีการพัฒนาครอบคลุมมากขึ้น และการบริการทางสังคมทุกด้านที่มีความครอบคลุมทั่วถึง ทำให้รายได้ภาคประชาชนสูงขึ้น ปัญหาความยากจนลดลง และคุณภาพชีวิตประชาชนดีขึ้น ทั้งนี้ภาคบริการโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวต้องเน้นในด้านการสร้างโครงข่ายโดยการพัฒนา บริหารจัดการ และเพิ่มเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน เพื่อส่งเสริมในด้านความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อแสวงหาเส้นทางใหม่ๆ ให้เกิดแนวทางการพัฒนาและประชาสัมพันธ์เส้นทางท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่เชื่อมโยงระหว่างกัน ด้วยการนำหน่วยงานภาครัฐที่เป็นภาคีความร่วมมือของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ร่วมกับผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวของไทย ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวร่วมพบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและเสนอกิจกรรมใหม่ๆ ระหว่างภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ภาคเอกชน และผู้ประกอบการในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อร่วมกันพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้โครงการวิจัยย่อยที่ 3 คณะวิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์และสรุปประเด็นสำคัญด้านการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

สรุปผลการวิจัย

จากสถานการณ์ปัจจุบันสามารถประเมินสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ตาราง: การประเมินสภาพแวดล้อมการพัฒนาประเทศ

สถานการณ์และแนวโน้มเศรษฐกิจโลกที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย	สถานการณ์และแนวโน้มสังคมโลก
- ตลาดเกิดใหม่มีบทบาทสูงขึ้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์เศรษฐกิจเป็นแหล่งวัตถุดิบ แรงงาน และตลาดที่มีกำลังซื้อ กลุ่ม BRICs - รูปแบบใหม่ที่เกิดทั่วโลกเพื่อสร้างอำนาจต่อรอง อาทิ Tran-Pacific Partnership (TPP) และ Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) ทำให้รูปแบบการค้าในระยะต่อไปมีความเป็นเสรีและแข่งขันอย่างเข้มข้นขึ้น - การเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลาง เกิดกำลังซื้อของโลกเพิ่มขึ้น เป็นโอกาสที่เปิดกว้างขึ้นสำหรับการค้าการลงทุนบริการ - ตลาดการเงินโลกไร้พรมแดน มีการพัฒนาเครื่องมือทางการเงินใหม่ๆ เช่น Application ทางการเงิน, Crowd Funding, Financial Platform - ภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศและการดำเนินนโยบาย - การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ความเป็นเลิศในหลายอุตสาหกรรมและบริการ	- การเข้าสู่สังคมสูงวัยของโลก ส่งผลต่อเศรษฐกิจและรูปแบบการดำเนินชีวิต - การเลื่อนไหลของกระแสวัฒนธรรมโลก ที่ผสมผสานกับวัฒนธรรมท้องถิ่น
สถานการณ์ความมั่นคงโลก	สถานการณ์และแนวโน้มสิ่งแวดล้อมโลก
- ประเทศมหาอำนาจมีแนวโน้มขยายอิทธิพล และเพิ่มบทบาทในภูมิภาคต่างๆ ของโลก - ยุทธศาสตร์การปิดกั้นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกของสหรัฐอเมริกา เพื่อใช้ประโยชน์จากทรัพยากร - การขยายอิทธิพลของสาธารณรัฐประชาชนจีนในกลุ่มประเทศอาเซียนที่มีการพัฒนาและมีความเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว - ความขัดแย้งด้านอาณาเขตของรัฐทั้งด้านอาณาเขตทางบก การอ้างสิทธิทับซ้อนทางทะเล และภูมิรัฐศาสตร์ - อาชญากรรมข้ามชาติมีแนวโน้มขยายตัวและควบคุมได้ยาก การค้ายาเสพติด ปัญหาแรงงานต่างด้าว การค้ามนุษย์ เชื่อมโยงกับการลักลอบเข้าเมือง การใช้แรงงานเด็กและค้าประเวณี การฟอกเงิน	- วาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 เป็นทิศทางหลักในการพัฒนาของโลกหลัง ค.ศ. 2015 - ข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะทวีความเข้มข้น ส่งผลให้ประเทศต่างๆ รวมทั้งไทยต้องดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจกอย่างจริงจัง - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยธรรมชาติมีความผันผวนและรุนแรงมากขึ้น ส่งผลต่อการผลิตในภาคเกษตรและความมั่นคงด้านน้ำและอาหาร

ที่มา: สรุปและรวบรวมจากคณะวิจัย

ปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

- **ด้านการดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับกัมพูชา** จากประวัติศาสตร์ด้านเขตแดนและด้านความมั่นคง มีความผิดพลาดในการนำเสนอข่าวสารในอดีตซึ่งนำมาสู่การเข้าใจผิดต่างๆ ปัจจุบันทางรัฐบาลทั้งสองฝ่ายพยายามกระชับความสัมพันธ์ให้แน่นแฟ้น โดยจัดกิจกรรมความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทั้งด้านความมั่นคง การเมือง เศรษฐกิจ การศึกษา วัฒนธรรม และด้านสาธารณสุข โดยดำเนินนโยบายที่สำคัญผ่านการท่องเที่ยว กีฬา

และงานเทศกาลต่างๆ ซึ่งกรอบความร่วมมือสำคัญของไทยกับกัมพูชา คือ ความร่วมมือในกรอบทวิภาคีและพหุภาคี เช่น โครงการสามเหลี่ยมมรกต ACMECS และโครงการ GMS

- **ด้านการวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน** จะต้องให้ความสำคัญทั้งมิติภายนอกและภายในสำหรับมิติภายนอกประเทศ ไทยต้องเสริมบรรยากาศในการดำเนินความสัมพันธ์กับกัมพูชา โดยเริ่มจากความร่วมมือระดับประชาชนพื้นฐานของความจริงใจและผลประโยชน์จะได้รับร่วมกันในระยะยาว ผ่านกลไกความร่วมมือของรัฐบาลและผู้นำท้องถิ่น ปัจจุบันจากรัฐบาลฯ ชุด คสช. ความสัมพันธ์ไทยกับกัมพูชาดีขึ้นเป็นลำดับ

- **ด้านการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา** เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน ซึ่งเป็นการเปลี่ยนตัวเชื่อมต่อระหว่างประเทศจากการใช้ชายแดนในอดีตมาลงทุนและใช้เส้นทางการคมนาคมขนส่งแทนกรอบโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค เช่น กรอบความร่วมมือ ASEAN กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจิ๋ว-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS)

- **ด้านการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยว** โดยการนำ Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินทางเพื่อติดต่อการค้าการลงทุน การรับบริการด้านการรักษาพยาบาล และการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในภูมิภาค จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และไทย ด้วยการขอวีซ่าจากประเทศเดียว โดยที่ผ่านมามีการประชุมเสนอแนวทางในการจัดทำ Single Visa กับประเทศเพื่อนบ้าน ในกรอบของการร่วมมือทางเศรษฐกิจจิ๋ว-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) เพื่อหาแนวทางในการจัดทำ ซึ่งการดำเนินการเรื่องนี้ยังคงต้องใช้เวลาในการพิจารณา

เนื่องจากการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคนักวิชาการ และภาคประชาชนทั้งสองประเทศ การติดต่อประสานงานที่เกิดขึ้นจะสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน ผลประโยชน์ที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมจะตามมา สุดท้ายมีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมผ่านการท่องเที่ยว ความเข้าใจในความแตกต่างของเชื้อชาติ รวมถึงประเพณีและวิถีชีวิตอยู่ร่วมกันในพื้นที่อย่างสงบสุข การท่องเที่ยวเชื่อมโยงจึงเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญหาความรุนแรงและสภาพลักษณะที่ไม่ดีในพื้นที่เขตชายแดน ตลอดจนความร่วมมือในระดับท้องถิ่น เพื่อให้เกิดกลไกสำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดมิติการพัฒนาต่างๆ โดยเฉพาะภาคการผลิต การค้า และการลงทุน ประกอบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวให้ “ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวแห่งเอเชียทั้งทางบกและทางทะเล” อย่างแท้จริง ความตกลงในการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งกรอบในประเทศ และกรอบการตกลงด้านความร่วมมือระหว่างภูมิภาคในการพัฒนาของกรอบอาเซียน 20 ปี รวมถึงนโยบายต่างๆ ที่ทางรัฐบาลให้การสนับสนุน และในส่วนของนโยบายของจีนที่มีนโยบายขยายการคมนาคมด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางทะเล ตามนโยบาย “จีนลงใต้” ผ่านเส้นทางสายไหมเดิม และขยายความร่วมมือต่างๆ ทั้งด้านการคมนาคมทางบก ซึ่งให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงทั้งทางระบบถนน และให้ความสำคัญกับระบบราง คือ รถไฟความเร็วสูง และเน้นการเชื่อมโยงในทุกมิติ จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 13 ของจีนผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative (BRI)” เป็นโครงการที่มีบทบาทสำคัญ ประกอบกับโครงการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาด้าน “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” มีความจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญในของด้านนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องทั้งในกรอบของอาเซียน กรอบความร่วมมือต่างๆ และกรอบของนโยบายที่เกี่ยวข้องในประเทศ เพื่อจะช่วยเหลือสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดน

ไทยกับกัมพูชาให้มีความเข้มแข็ง มั่นคงและยั่งยืน จากการค้นคว้าเอกสารสำคัญสามารถสรุปความเกี่ยวเนื่องกันทั้งหมด 7 นโยบายสำคัญ ดังนี้

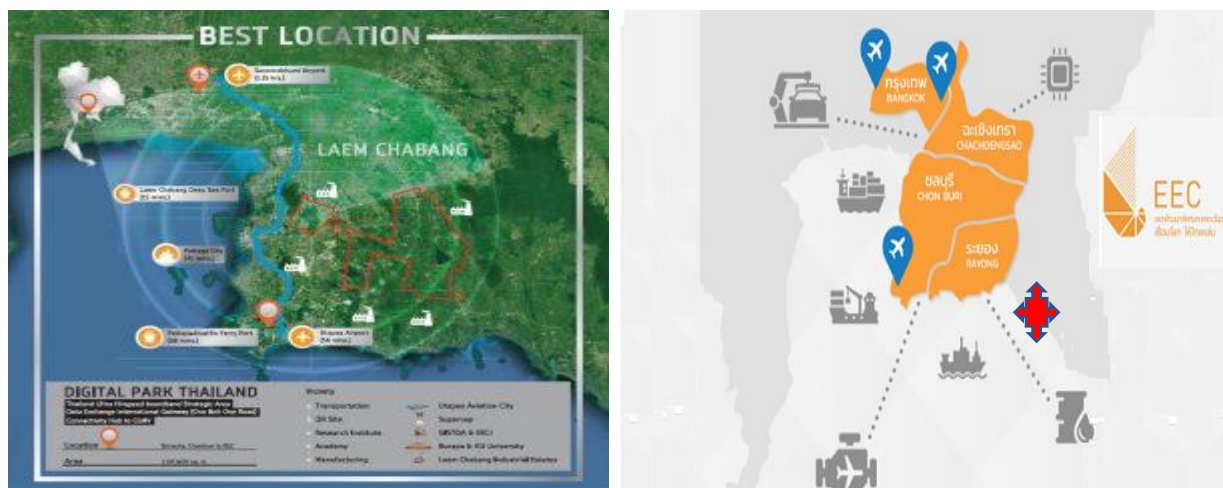
1) นโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของไทย ฉบับที่ 12 ที่เกี่ยวกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

2) ด้านนโยบายร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา รวมถึงการเตรียมการด้านโครงสร้างพื้นฐาน

3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งมั่นพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และที่สำคัญเพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งมั่นพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และที่สำคัญเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับภูมิภาค โดยเชื่อมั่นนโยบายให้เกิด One Stop Service

4) ด้านนโยบาย โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC (East Economics Corridor) การเชื่อมโยง EEC ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของจีนผ่านนโยบาย BRI พบว่าไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจทั้งในอาเซียน (ASEAN) เอเชีย (Asia) และโลก ไทยเป็นตำแหน่งศูนย์กลางการลงทุนที่ดีที่สุดเพื่อเชื่อมเอเชียและภูมิภาคโลก EEC จะเป็นมหานครแห่งอนาคต หรือ “Gateway to Asia” ซึ่งมีความพร้อมและทันสมัยมากที่สุด เพื่อให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เป็นที่ตั้งของสำนักงานระดับภูมิภาคของสำนักงานระดับโลก เป็นศูนย์กลางการพัฒนาการค้า การลงทุน การขนส่งและพัฒนาเมืองใหม่ รวมถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวครบวงจร และยกระดับไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของเอเชีย ดังนี้ 1. การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ยกระดับให้เป็นสนามบินนานาชาติ ด้วย Run Way ที่ทันสมัย รวมถึงการพัฒนาการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ได้ครบวงจร รวมถึงการพัฒนาให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานที่ทันสมัย อุตสาหกรรมการบิน ประสานกับสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ จะส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคเอเชีย 2. ท่าเรือแหลมฉบัง จะพัฒนาให้ติดอันดับท่าเรือ อันดับที่ 1 ใน 15 ของโลก 3. ท่าเรือมาบตาพุด Phase III เน้นการให้บริการด้วยรูปแบบที่ทันสมัย เปิดเสรีครบวงจรรองรับเรือสินค้าเหลว ก๊าซธรรมชาติ และปิโตรเคมีของประเทศ 4. ส่งเสริมท่าเรือ “สัตหีบ” ให้เป็นท่าเรือสำหรับจอดเรือสำราญที่ทันสมัยได้มาตรฐานของโลก รองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือ และรองรับการประกอบแท่นขุดเจาะน้ำมัน และ 5. พร้อมพัฒนาท่าเรือ Ferry หลักที่เชื่อมต่อจุดท่องเที่ยวหลักระหว่างสองทะเลฝั่งอ่าวไทย รวมถึงการจัดตั้งเขตปลอดอากรบริเวณท่าเรือและสนามบิน

ทั้งนี้ ในการพัฒนาทางบก 1) การเชื่อมโยงด้วย “รถไฟความเร็วสูง” ที่เชื่อมโยงสนามบินทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินอู่ตะเภา สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง เพิ่มความสะดวกสบาย ลดระยะเวลา ลดต้นทุนการเดินทาง 2) รถไฟทางคู่ จากอุตสาหกรรมทั่วประเทศเชื่อมต่อเข้าสู่อุตสาหกรรมแหลมฉบังและมาบตาพุด และ 3) ขยายมอเตอร์เวย์ระหว่างกรุงเทพ-ระยอง สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น



ภาพ: โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

ที่มา: <http://greennetworkthailand.com/wp-content/uploads/2018/06/Untitled1-300x296.jpg> และ www.hoonsmart.com/wp-content/uploads/2018/10/EEC-PIC.png

5) แผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564) ซึ่งจะพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ในส่วนการให้ความสำคัญด้านการท่องเที่ยวเมืองรองตามกลุ่ม 9 คลัสเตอร์ จากแผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (2560-2564) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ มีดังนี้

- ส่งเสริมการกำกับดูแลการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับ และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และจริงจัง
- สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชน และการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว

- ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยความร่วมมือกับนานาชาติประเทศในการส่งเสริมการพัฒนาท่องเที่ยวและการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศระดับต่างๆ เช่น APEC, ASEAN, GMS, ACMECS, IMT-GT ส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และส่งเสริมการตลาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในภาพรวมของกลุ่มประเทศตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ

6) แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ค.ศ. 2025 โดยเจาะลึกในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กลุ่ม GMS และ AMEC วิสัยทัศน์ประชาคมอาเซียน ค.ศ. 2025 ด้านการท่องเที่ยว คือ การเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ โดยนำเสนอประสบการณ์เกี่ยวกับอาเซียนที่มีความหลากหลายมีเอกลักษณ์และยึดมั่นต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบ ยั่งยืน และมีการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม การกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนที่สมดุลยิ่งขึ้น การลดข้อกีดขวางต่อความปลอดภัยและความมั่นคง การทำให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกมากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายลดลง ตลอดจนการลดความแออัดของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง การดำเนินการเพื่อให้

บรรลุนโยบายด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน เน้นมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ 2 ด้าน คือ มาตรการที่ 1 เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวกัน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ 1) เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดอาเซียนผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 2) สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวอาเซียน 3) ดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 4) เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว 5) ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่างๆ 6) ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง และมาตรการที่ 2. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ 1) สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวในระดับจุดหมายปลายทาง สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ มีการตอบสนองเพิ่มขึ้นในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559-2568) ได้มุ่งเน้นการผลักดันการบูรณาการของอาเซียนในทุกมิติอย่างสมบูรณ์ โดยมุ่งพัฒนาการตลาด มาตรฐานคุณภาพ ทรัพยากรมนุษย์เชื่อมต่อการลงทุนและการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมระหว่างประเทศในภูมิภาค เพื่อพัฒนาอาเซียนให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน เสริมสร้างความยั่งยืนและการกระจายรายได้สู่ทุกภาคส่วนของการท่องเที่ยว

ตาราง: แนวโน้มสำคัญของโลกและประเด็นใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยว

แนวโน้มสำคัญของโลกประเด็นใหม่ๆ	รายละเอียด
1. ด้านการท่องเที่ยว	การกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ลดข้อกีดขวางด้านความปลอดภัย และความมั่นคงการทำให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกมากขึ้น และมีค่าใช้จ่ายลดลง ลดความแออัดของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง
2. การท่องเที่ยว ดำเนินการเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน เน้นมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ 2 ด้าน	1. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวกัน โดยมีมาตรการสำคัญ 1.1 เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดอาเซียนผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 1.2 สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวอาเซียน 1.3 ดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 1.4 เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว 1.5 ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก 1.6 ปรับปรุง ขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง 1.7 เพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 2. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ 2.1 สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่า 2.2 สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ

แนวโน้มสำคัญของโลกประเด็นใหม่ๆ	รายละเอียด
	2.3 มีการตอบสนองเพิ่มขึ้นในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ
3. การขนส่งทางบก	มาตรการยุทธศาสตร์ 1. มุ่งสู่การรวมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบก (ถนนและรถไฟ) และการเชื่อมโยงระหว่างกันหลายรูปแบบด้วยท่าอากาศยานหลัก ท่าเรือ การเชื่อมต่อเส้นทางการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและเรือ 2. ส่งเสริมความพยายามในการประสานและร่วมมือทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ เพื่อพัฒนาระเบียงการค้าโดยการขนส่งทางบกของอาเซียน
4. การขนส่งทางอากาศ	1. เพิ่มความปลอดภัยและความมั่นคงของน่านฟ้าอาเซียนให้มากขึ้น 2. ยกระดับการจัดการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพและขีดความสามารถเพิ่มขึ้น โดยการเป็นน่านฟ้าอาเซียนที่ไร้รอยต่อ 3. ส่งเสริมความเชื่อมโยงที่มากยิ่งขึ้น จัดทำความตกลงด้านการเงินกับคู่เจรจา
5. การขนส่งทางน้ำ	1. ดำเนินการต่อเนื่องเพื่อเสริมสร้างความเชื่อมโยงทางทะเลภายในอาเซียน ด้วยการจัดตั้งความร่วมมือการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคสู่การเป็นตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมของอาเซียน และการปฏิบัติตามสนธิสัญญาภายใต้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) มุ่งสู่การขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยงกัน มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางทะเลภายในอาเซียน 2. พัฒนาระเบียงโลจิสติกส์ทางทะเลเชิงยุทธศาสตร์
6. การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง	1. ผลในทางปฏิบัติของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามพรมแดน (Cross-Border Transportation Passengers by Road Vehicles: CBTP) 2. การเพิ่มขีดความสามารถและการพัฒนาทักษะเพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่งของภูมิภาคให้มีความก้าวหน้ายิ่งขึ้น
7. การลดช่องว่างการพัฒนา การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม (CLMV) เพื่อเพิ่มความสามารถในการดำเนินการตามความตกลงต่าง ๆ ของภูมิภาค	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ 1. รักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน 2. เสริมสร้างศักยภาพของสมาชิกให้เข้มแข็งเพื่อดำเนินการตามพันธกิจการรวมตัวทางเศรษฐกิจ 3. ลดภาระที่เกิดขึ้นอันเป็นผลจากกฎระเบียบทางธุรกิจในการจัดตั้งและดำเนินการของบริษัทต่างๆ 4. เสริมสร้างโอกาสทางธุรกิจเพื่อสร้างการเติบโต การจ้างงานขยายการเข้าถึงบริการด้านการเงิน 5. เพิ่มผลิตภาพและความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น 6. มุ่งเน้นการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง ขยายย่อม และรายย่อย 7. ระบุผู้ให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาในการสนับสนุนด้านเทคนิคและการเงินแก่วิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม และรายย่อย โดยมุ่งเน้นสาขาที่มีศักยภาพซึ่งจะช่วยให้วิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม และรายย่อย เข้าไปมีส่วนร่วมในห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาค และโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ที่มา: สรุปจากแผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2025 รวบรวมโดยคณะวิจัย

7) โครงการ Belt Road Initiative (BRI) หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 ของจีน ผ่านแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 12-13 ช่วงปี ค.ศ. 2012-2020 เป็นโครงการที่ต้องจับตาและมีบทบาทต่อกลุ่มประเทศ CLMV คือ โครงการ “จีนลงใต้” ตามนโยบายการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจแห่งชาติจีน ฉบับที่ 13 (2016-2020) ภายใต้การนำของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง Belt and Road Initiatives (BRI) หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 เป็นยุทธศาสตร์หลักในการเดินหน้าเปิดประเทศและขยายอิทธิพลของจีนในเวทีโลก BRI จะเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งและเศรษฐกิจจีนกับ 65 ประเทศ ใน 3 ทวีป ซึ่งจะครอบคลุมราว 1 ใน 3 ของเศรษฐกิจโลกและส่งเสริมการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการราวร้อยละ 25.0 ของการค้าโลกทั้งหมด โดยในระยะแรกของโครงการจะเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมทางบก Silk Road Economic Belt และทางน้ำ Maritime Silk Road และการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษบนเส้นทาง BRI การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแผนยุทธศาสตร์ BRI อาจต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากถึง 5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งจีนเป็นผู้นำในการระดมทุนผ่านธนาคารของรัฐ ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia's Infrastructure Investment Bank: AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) รวมมูลค่าราว 2.92 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี ค.ศ. 2016 และอีก 1.13 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

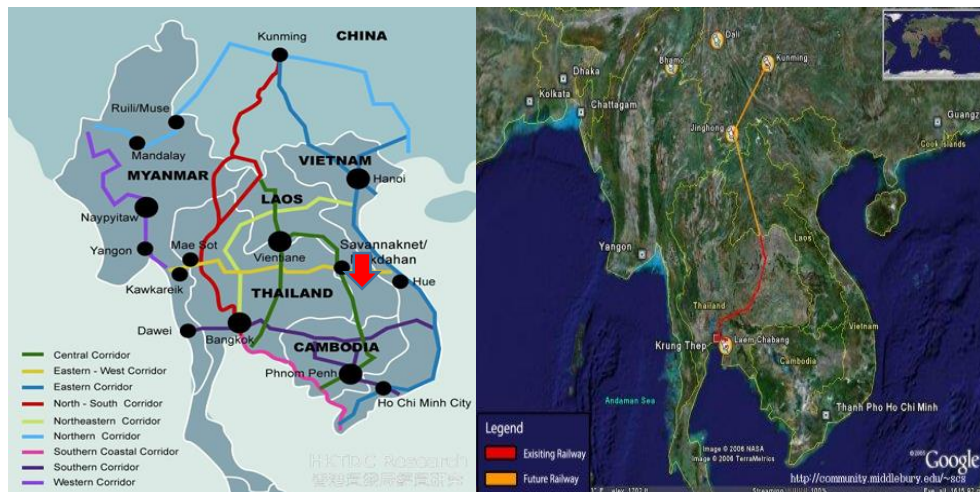


ภาพ: การเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านด้วย “Belt and Road Initiative”

ที่มา: Jamphel Shonu, 2018

การดำเนินนโยบาย “มุ่งลงใต้” เน้นด้านการเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน โดยการสร้างสาธารณูปโภคด้านการขนส่งโลจิสติกส์ เพื่อสร้างโอกาสและช่องทางการขยายความสัมพันธ์และความร่วมมือทางการค้า การลงทุน รวมถึงความสัมพันธ์ในระดับเมืองและประชาชน เพื่อการดำเนินนโยบายที่มีความเป็นรูปธรรมมากขึ้น เนื่องจากไทยและจีนมีความสัมพันธ์อันดีมาอย่างยาวนาน และไทยยังมีที่ตั้งอยู่ใจกลางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการกระจายสินค้าจากจีนสู่อาเซียนได้ ทำให้จีนให้ความสำคัญกับไทยมากยิ่งขึ้น ซึ่งสามารถเชื่อมประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนทั้งด้านการค้าและโลจิสติกส์ และนโยบายขยายเศรษฐกิจ “มุ่งลงใต้” ของมณฑลเสฉวน ก็สอดคล้องกับข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางอีกด้วย

ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดไชนา (China-Indochina Peninsula Economic Corridor) เริ่มจากคุนหมิง (Kunming) ในจีน แบ่งออกเป็น 3 เส้นทางที่จีนวางแผนไว้ เพื่อยุทธศาสตร์ “จีนลงใต้” จากคุนหมิง-ช่องแคบมะละกา สิงคโปร์ ประกอบด้วย 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางกลาง จากคุนหมิง-สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ 2) เส้นทางที่ 2 จากคุนหมิง-เมียนมา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ และ 3) เส้นทางที่ 3 จากคุนหมิง-เวียดนาม-กัมพูชา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ แสดงให้เห็นว่าการรวมทุกเส้นทางจะต้องผ่านประเทศไทย ซึ่งเห็นได้ชัดว่า ไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดไชนา



ภาพ: ความเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟความเร็วสูง Trans-Asian Railway และเส้นทางรถไฟไทย-จีน เชื่อมจากคุนหมิง-สปป.ลาว-หนองคาย-นครราชสีมา-กรุงเทพฯ

ที่มา: Derrick Chan, 2013

กลยุทธ์ของประเทศหลักที่อยู่ภาคพื้นดินของกลุ่มอาเซียน (Main Land) ที่เชื่อมโยงภายใต้นโยบายระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดไชนา (China-Indochina Peninsular Economic Corridor) โดย 1) ใช้การเชื่อมโยงโดยใช้รถไฟ (Pan-Asia Railway Network) ซึ่งจะตอบสนองกับเส้นทาง Belt and Road Initiative (BRI) ระหว่างอาเซียนกับตอนใต้ของจีน จีนลงทุนและให้การสนับสนุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านรถไฟเป็นเงินมหาศาล รวมถึงให้ความสำคัญด้านท่าเรือ (Ports) ด้วย และ 2) ปัจจัยที่ต้องพิจารณาคือรัฐบาลไทย ปี ค.ศ. 2017 ขยายการพัฒนาเศรษฐกิจผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยเชื่อมโยงกับการลงทุนของ BRI โดยที่จีนริเริ่มโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ทางการรถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยานและท่าเรือ จีนให้ความสำคัญ “จีนก้าวออกไป” ไทยควรเป็นส่วนหนึ่งในโครงการ BRI และอาศัยความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของประเทศกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน CLMV การเชื่อมโยง EEC ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของจีนผ่านนโยบาย BRI พบว่าไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจทั้งในอาเซียน (ASEAN) เอเชีย (Asia) และโลก

โอกาสของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่ม CLMV และ ไทย

ตาราง: ความสามารถในการแข่งขัน World Economic Forum ปี พ.ศ. 2558, พ.ศ. 2560

Country of Nationality	2015 (Rank 141)	2017 (Rank 136)	2015 (Score)	2017 (Score)	% Change
1. กัมพูชา	105	101	3.24	3.32	4
2. สปป.ลาว	96	94	3.33	3.40	2
3. เมียนมา	134	ไม่แข่งขัน	2.72	ไม่แข่งขัน	วัดไม่ได้
4. เวียดนาม	75	67	3.60	3.78	8
5. ไทย	35	34	4.26	4.38	1

ที่มา: The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017

จากตารางข้างต้น แสดงให้เห็นว่าความสามารถในการแข่งขันจาก WEF (The Travel & Tourism Competitiveness Index 2017 Ranking) ของกลุ่ม CLMV+T ในปี 2017 มีดังนี้

- ไทยมีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 34 ในปี พ.ศ. 2560 (มีประเทศที่เข้าแข่งขัน 136 ประเทศ) และอันดับที่ 35 ในปี พ.ศ. 2559 (มีประเทศที่เข้าแข่งขัน 141 ประเทศ) ในปี พ.ศ. 2560 ในปี พ.ศ. 2559 พบว่าไทยมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมา 1 อันดับ

- กัมพูชา มีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 101 ในปี พ.ศ. 2560 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 136 ประเทศ และมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมา 4 อันดับจากเดิมอยู่ในอันดับที่ 105 ในปี พ.ศ. 2558

- สปป.ลาว มีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 94 ในปี พ.ศ. 2560 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 136 ประเทศ และมีคะแนน 3.40 ปี พ.ศ. 2560 และมีคะแนน 3.40 ในปี พ.ศ. 2558 ได้ 5 คะแนน และพบว่ามีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมา 2 อันดับจากเดิมอยู่ในอันดับที่ 96 ในปี พ.ศ. 2558

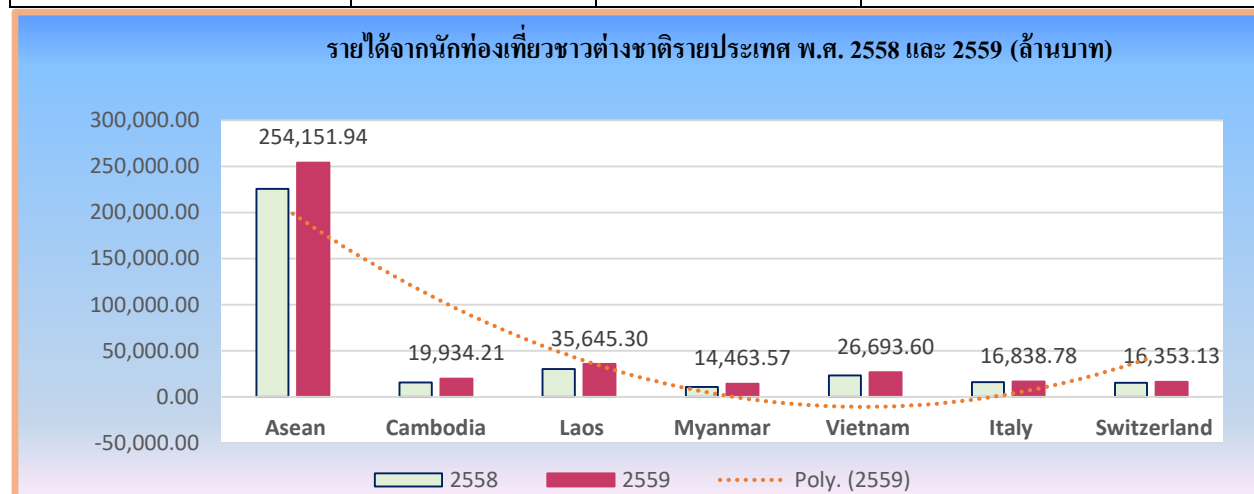
- เมียนมา ในปี พ.ศ. 2560 เมียนมาไม่ได้รับการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน อาจเนื่องมาจากปัญหาความไม่สงบภายในประเทศช่วง ปี พ.ศ. 2559-2560 ปัญหาโรฮิงญา จึงดูได้เฉพาะปี พ.ศ. 2558 ความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 134 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 141 ประเทศ

- เวียดนาม มีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 67 ในปี พ.ศ. 2560 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 136 ประเทศ และมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมาถึง 8 อันดับจาก เดิมเวียดนามอยู่ในอันดับที่ 75 ในปี พ.ศ. 2558 พบว่าแนวโน้มด้านความสามารถในการแข่งขันของเวียดนามน่าจับตามากในอนาคตจากการจัดอันดับที่เพิ่มความสามารถในการแข่งขันขึ้นมาอย่างชัดเจน ถึง 8 อันดับ จากที่ 75 เป็นอันดับที่ 67

ตาราง: รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรายประเทศ ปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559 (ล้านบาท)

Country of Nationality	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2016 (+/-%)
1. ASEAN	225,668.26	254,151.94	+12.83
2. กัมพูชา	15,817.68	19,934.21	+26.02
3. สปป.ลาว	30,160.50	35,645.30	+18.19
4. เมียนมา	10,725.36	14,463.57	+34.85

5. เวียดนาม	23,466.85	26,693.60	+13.75
6. อิตาลี	15,873.61	16,838.78	+6.08
7. สวิตเซอร์แลนด์	15,411.54	16,353.13	+6.11



ที่มา: กรมการท่องเที่ยว เข้าถึงโดย: https://www.mots.go.th/ewt_news.php?nid=232&filename=index

จากตารางเมื่อเปรียบเทียบรายได้จากการท่องเที่ยวชาวต่างชาติ พบว่า

กลุ่มประเทศ ASEAN พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 กลุ่มประเทศ ASEAN มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 225,668.26 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 225,668.26 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 12.83 สำหรับกลุ่มประเทศ ASEAN มีรายได้จากการท่องเที่ยวจากชาวต่างชาติพบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558

- **กัมพูชา** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 15,817.68 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 กัมพูชา มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเป็นจำนวน 19,934.21 ล้านบาท เห็นได้ชัดว่า กัมพูชามีการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มาเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

- **สปป. ลาว** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 30,160.50 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้น เป็น ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 18.19 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเป็นจำนวนเงิน 35,645.30 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2559 สปป.ลาว ถือเป็นรายได้หลักของประเทศ และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

- **เมียนมา** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 10,725.36 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้น เป็น 14,463.57 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 34.85 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ถือเป็นรายได้หลักของประเทศเมียนมา และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี เนื่องจากความสมบูรณ์ของทรัพยากรของประเทศ และนโยบายเปิดประเทศของเมียนมา

- **เวียดนาม** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 23,466.85 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 26,693.60 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 13.75 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ถือเป็นรายได้หลักของประเทศเวียดนาม และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

เห็นได้ชัดว่ากลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN) ถือว่ารายได้หลักเช่นกัน จากการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ สิ่งชี้ชัดเห็น คือ การที่มีตัวเลขเพิ่มขึ้นและไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพ เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ CLMV อาจกล่าวได้ว่าไทยจะเป็นจุดเชื่อมโยงและเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญด้านการท่องเที่ยวในอนาคตที่จะต้องเน้นการร่วมมือกันร่วมเชื่อมโยงให้เกิดความเข้มแข็งในระดับภูมิภาคและระดับอาเซียน นอกจากนี้ข้อมูลสำคัญด้านความสามารถในการแข่งขันด้านระดับการพัฒนา ด้านความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวโดย World Economic Forum แล้ว ยังมีข้อมูลประกอบทางด้านรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรายประเทศ ปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559 (ล้านบาท) ที่ทางกรมการท่องเที่ยวจัดทำเสนอไว้เปรียบเทียบกับรายได้ 2 ประเทศท่องเที่ยวหลักของยุโรป คือ ประเทศอิตาลีและสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวนั้นสร้างรายได้ไม่แตกต่างกับประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งแข่งขันไปเรียบร้อยแล้ว ส่วนเมียนมา กำลังจะเขยิบขึ้นมาคาดว่าจะเท่าหรือแซงหน้าภายในระยะเวลาอันใกล้เมื่อเมียนมาเปิดประเทศอย่างเต็มที่และส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างครบวงจร

ข้อมูลสำคัญที่ร่วมสนับสนุนว่า “ทำไมต้องการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน” ได้แก่ ด้านของขนาดและการเติบโตทางเศรษฐกิจ รายได้ต่อหัว ศักยภาพด้านแรงงาน ความได้เปรียบด้านการส่งออกในฐานะเป็นกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาจะมีความได้เปรียบด้านอัตราภาษีที่ส่งออกดังข้อมูลต่อไปนี้

- ขนาดและการเติบโตของเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2560 มี GDP ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.00
- ประเทศที่มี GPP สูงสุดในกลุ่ม CLMV คือ เวียดนาม เมียนมา กัมพูชา และ สปป.ลาว
- รายได้และจำนวนแรงงาน กลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559

ตาราง: แสดงรายได้และจำนวนแรงงาน กลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559

รายได้ต่อหัวและจำนวนแรงงาน	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม
1. รายได้ต่อหัว (US\$)	1,140	2,150	1,190	2,000
2. จำนวนแรงงาน (ล้านคน)	25.4	3.6	9.3	56.4

ที่มา: The World Bank, ม.ป.ป.

จากข้อมูลด้านรายได้ต่อหัวและจำนวนแรงงาน พบว่า กัมพูชามีรายได้ต่อหัว 1,140 ดอลลาร์สหรัฐและมีจำนวนแรงงาน 25.4 ล้านคน สปป.ลาว มีรายได้ต่อหัว 2,150 ดอลลาร์สหรัฐ และมีจำนวนแรงงาน 3.6 ล้านคน เมียนมามีรายได้ต่อ 1,190 ดอลลาร์สหรัฐ มีแรงงาน 9.3 ล้านคน และเวียดนาม มีรายได้ต่อหัว 2,000 ดอลลาร์สหรัฐ และมีแรงงาน 56.4 ล้านคน

ด้านการส่งออก

ตาราง: แสดงการส่งออกของกลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559 ข้อมูลจาก World Bank Database

กัมพูชา(%)	สปป.ลาว(%)	เมียนมา(%)	เวียดนาม (%)
USA. 21.3	จีน 36.1	จีน 40.8	USA. 20.7
อังกฤษ 9.5	ไทย 31.3	ไทย 19.2	จีน 10.2

กัมพูชา(%)	สปป.ลาว(%)	เมียนมา(%)	เวียดนาม (%)
เยอรมันนี 9.0	เวียดนาม 10.1	สิงคโปร์ 7.6	ญี่ปุ่น 8.7

ที่มา: The World Bank, ม.ป.ป.

จากข้อมูลด้านการส่งออกในปี พ.ศ. 2559 จาก World Bank Database พบว่ากัมพูชาส่งออกไปประเทศสหรัฐอเมริกามากที่สุด ร้อยละ 21.3 รองลงมาคืออังกฤษ ร้อยละ 9.50 สปป.ลาว ส่งออกไปจีนมากที่สุด ร้อยละ 36.0 ไทย ร้อยละ 31.30 และเวียดนาม ร้อยละ 10.0 เมียนมา ส่งออกไปจีนร้อยละ 40.8 ส่งไปไทย ร้อยละ 19.2 ส่งไปสิงคโปร์ ร้อยละ 7.6 เวียดนามส่งไปสหรัฐอเมริกามากที่สุด ร้อยละ 20.7 รองลงมาคือ จีน ร้อยละ 10.2 และญี่ปุ่น ร้อยละ 8.7 จากข้อมูลด้านขนาดและการเติบโตของเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2559 พบว่าประเทศกลุ่ม CLMV มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และเติบโตไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.00

ด้านรายได้ต่อหัวเป็นสิ่งที่น่าจับตามอง เนื่องจากจะส่งผลกับไทยในเรื่องค่าจ้างแรงงาน ปัจจุบันอุตสาหกรรมและภาคบริการในบางส่วน เช่น บริษัทด้านการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ ประเทศไทยยังขาดแรงงาน ซึ่งผลมาจากแรงงานไทยไม่ทำงาน 3 D ประกอบด้วย งานที่ยุ่งยาก (Difficult) งานสกปรก (Dirty) และงานที่อันตราย (Dangerous) ดังนั้นจะเห็นชัดว่าประเทศไทยยังต้องอาศัยแรงงานในกลุ่ม CLM ส่วน V ยังไม่เข้ามาผ่านภาคแรงงาน ที่ชัดเจนด้านการนำเข้าภาคแรงงานของไทย ในกลุ่มงาน 3D

ประเด็นสำคัญที่ต้องศึกษาเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา”

- การเปลี่ยนแปลงทั่วโลกมีผลต่อการท่องเที่ยว
- กรอบและนโยบายต่างๆ ทั้งระดับภูมิภาคและระดับประเทศ ส่งผลต่อ “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา”
- ประเทศไทยยังคงติดกับดักการรายได้ปานกลาง การท่องเที่ยวจะเป็นกลไกหลักในการแก้ปัญหาการติดกับดัก “รายได้ปานกลาง”
- ประเทศกลุ่ม CLMV เริ่มพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวได้มาเทียบเคียงกับประเทศไทย และมีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่อุดมสมบูรณ์และพร้อมพัฒนาได้เทียบเคียงกับไทย
- ต้องมีการสำรวจเส้นทางท่องเที่ยวเส้นใหม่ที่สามารถใช้ประโยชน์จากกลุ่มประเทศที่มีชายแดนติดกับไทย
- ประชากรในกลุ่มอาเซียน (ASEAN) มีความสนใจท่องเที่ยวในกลุ่ม CLMV+T เพิ่มมากขึ้น
- ต้องเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวไทยให้สามารถรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ๆ ได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพทางการแข่งขันมากขึ้น

สรุปผลการวิจัย

ความสัมพันธ์ที่พัฒนาขึ้นระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา จากการประชุมคณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC) ทั้งสองประเทศมีการพัฒนาความสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องทั้งภาครัฐบาลและกองทัพ โดยกำหนดให้มีการประชุมผู้บัญชาการทหารสูงสุดร่วมกันในทุกปี พร้อมทั้งร่วมกันผลักดันทุกพื้นที่ที่เคยเป็นสมรภูมิให้กลับมาเป็นพื้นที่พัฒนาร่วมกัน โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนจันทบุรี และตราด (ไทย)-โพธิสัต ไพลิน และพระตะบอง (กัมพูชา) ซึ่งจะจัดตั้ง คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional

Boarder Committee : RBC) โดยเปิดกว้างให้มีการพูดคุยร่วมกันครอบคลุมทุกฝ่าย เพื่อนำไปสู่พรมแดนแห่งมิตรภาพ เสถียรภาพ และผลประโยชน์ร่วมกัน โดยทั้งสองฝ่ายต่างตระหนักและยึดมั่นความตกลงระหว่างกันในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมในพื้นที่ชายแดน เป็นเสมือนวิธีการหนึ่งในการส่งเสริมเสถียรภาพและความมั่นคงในพื้นที่ตามแนวชายแดน พร้อมทั้งยืนยันในเจตนารมณ์ที่จะไม่เอาปัญหาเขตแดนมากระทบความสัมพันธ์อันดีของทั้งสองประเทศ และงดเว้นการกระทำที่จะละเมิดเขตแดน หากมีปัญหาเกิดขึ้นจะร่วมกันยุติปัญหาระดับพื้นที่ด้วยสันติวิธีด้วยความเข้าใจและเป็นไปตามหลักกฎหมาย ที่ประชุมเห็นชอบร่วมกันที่จะขยายความร่วมมือด้านความมั่นคงและการรักษาความสงบเรียบร้อยพื้นที่ชายแดน และพัฒนากลไกใหม่ร่วมกันทั้งทวิภาคีและพหุภาคี พร้อมทั้งสนับสนุนการเร่งรัดเชื่อมต่อทางรถไฟไทย-กัมพูชา และยกระดับจุดผ่านแดนที่ตกลงร่วมกัน 4 จุด ในพื้นที่ 1) **ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี** 2) **บ้านท่าเสา จังหวัดตราด** 3) **ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์** และ 4) **บ้านเขาดิน จังหวัดสระแก้ว** และร่วมผลักดันกลไกความร่วมมือต่างๆ ในการยกระดับความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการยุติแหล่งผลิตและทำลายเครือข่ายการค้ายาเสพติดระหว่างประเทศ การก่ออาชญากรรมรูปแบบต่างๆ และการจับกุมผู้กระทำผิดที่หลบหนีของทั้งสองประเทศอย่างจริงจัง รวมทั้งเห็นชอบร่วมกันสนับสนุนการเชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณจังหวัดสระแก้ว (ไทย) – บันเตียเมียนเจย (กัมพูชา) และจังหวัดตราด (ไทย) – เกาะกง (กัมพูชา) และผลักดันมูลค่าการค้าชายแดนควบคู่ไปกับการเพิ่มความร่วมมือในการพัฒนาคุณภาพชีวิต ด้านสาธารณสุข การศึกษา ศาสนา และวัฒนธรรมของประชาชนในพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศ นอกจากนี้ทั้งสองฝ่ายยังได้ลงนามรับรองบันทึกการประชุมร่วมกัน และยึดเป็นกรอบแนวทางการปฏิบัติร่วมกันต่อไป ทั้งสองฝ่ายได้หารือร่วมกันถึงแนวทางการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวร่วมกัน เพื่อหมุนเวียนและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจระหว่างกัน ซึ่งมีแนวโน้มเติบโตและต้องพึ่งพาอาศัยกันมากขึ้น โดยเห็นถึงความจำเป็นร่วมกันที่ต้องเพิ่มโอกาสและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการสนับสนุนการค้า การลงทุน และการไปมาหาสู่ระหว่างกันมากขึ้น โดยจำเป็นต้องจัดสร้างและเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมระหว่างกัน การขยายและเปิดจุดผ่านแดนร่วมกันมากขึ้น รวมทั้งการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวร่วมกัน

ในการวิจัยเรื่องการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา คณะวิจัยได้ทำการศึกษาในพื้นที่ชายแดนสำคัญของไทยกับกัมพูชาที่ติดกับจังหวัดทั้ง 7 จังหวัด ศึกษาข้อมูลด้านมูลค่าการส่งออกชายแดนไทยกับกัมพูชา(รายด่าน) ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด่าน) และจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย

ตาราง: ข้อมูลด้านมูลค่าการส่งออกชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด่าน) หน่วยล้านบาท

ด้านศุลกากร	สัดส่วน %	ม.ค-ต.ค. 2560	ม.ค-ต.ค. 2561	%YoY
1. ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	61.21	47,900.89	60,372.04	26.04
2. ด้านศุลกากรคลองใหญ่	26.84	24,108.30	26,470.11	9.80
3. ด้านศุลกากรจันทบุรี	8.82	9,626.06	8,695.30	-9.67
4. ด้านศุลกากรช่องจอม	2.62	518.80	2,583.86	398.05
5. ด้านศุลกากรช่องสะงา	0.52	385.41	509.56	32.21
6. ด้านศุลกากรช่องเม็ก	0.00	7.46	4.82	-35.39
7. อื่นๆ	0.00	0.00	0.00	0.00

ด้านศุลกากร	สัดส่วน %	ม.ค-ต.ค. 2560	ม.ค-ต.ค. 2561	%YoY
มูลค่ารวม	100.00	82,546.91	98,635.68	19.49

ที่มา: คณะวิจัย

ตาราง: ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด้าน) หน่วยล้านบาท

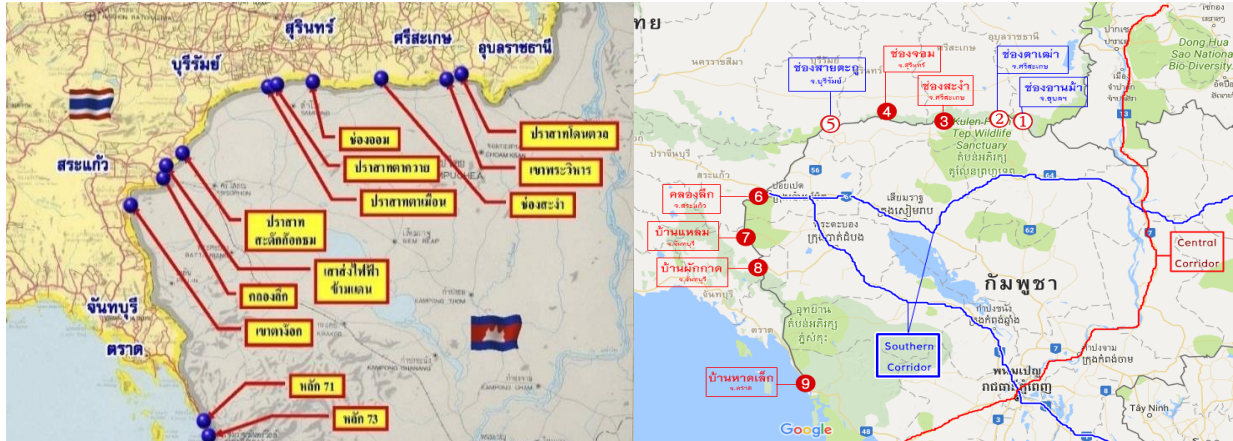
ด้านศุลกากร	สัดส่วน %	ม.ค-ต.ค. 2560	ม.ค-ต.ค. 2561	%YoY
1. ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	39.57	6,397.46	7,645.06	19.50
2. จุดผ่อนปรนบ้านเขาติน	11.92	2,952.01	2,303.32	-21.19
3. จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา	7.07	2,008.41	1,366.74	-31.95
4. จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ	5.07	1,896.78	980.11	-48.35
5. ด้านศุลกากรคลองใหญ่	21.09	3,534.64	4,075.43	15.30
6. ด้านศุลกากรช่องจอม	8.43	1,995.50	1,628.23	-18.40
7. ด้านศุลกากรจันทบุรี	5.84	1,032.57	1,129.14	9.35
8. ด้านศุลกากรช่องสะงา	1.00	326.49	193.90	-40.61
9. อื่นๆ	0.00	0.00	0.00	0.00
มูลค่ารวม	100.00	20,143.87	19,321.93	-4.08

ที่มา: คณะวิจัย

จากข้อมูลด้านการส่งออกสินค้าจากไทยไปกัมพูชา พบว่าไทยได้ดุลการค้า ด้านศุลกากรอรัญประเทศ มีสัดส่วนทางการค้าสูงสุด ร้อยละ 62.21 รองลงมาคือ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ ร้อยละ 26.84 และด้านศุลกากรจันทบุรี ร้อยละ 8.82 ซึ่งด้านการค้าของทั้งสามด้านรวมกันมียอดเกือบริ้อยละ 80.0 ด้านการนำเข้า ไทยนำเข้าผ่านด้านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วมากที่สุด ร้อยละ 39.57 รองลงมาคือ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด ร้อยละ 21.09 และจุดผ่อนปรนบ้านเขาติน จังหวัดสระแก้ว ร้อยละ 11.92 ตามลำดับ

I. ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

คณะวิจัยได้ดำเนินการศึกษาและลงพื้นที่การวิจัยภาคสนาม เพื่อสำรวจข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา โดยจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จากผู้แทนภาครัฐ ผู้ประกอบการ ในการวิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยลงพื้นที่ทั้งหมด 7 พื้นที่ แบ่งเป็นจังหวัดชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนบน (ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์) กับจังหวัดชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนล่าง (ประกอบด้วย สระแก้ว จันทบุรี และตราด) พบว่า



ภาพ: แผนที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ที่มา: Thai Military Talk (พูดคุย-ข่าวสาร วงการทหารไทย), 2554 ประยุกต์โดยคณะวิจัย

ตาราง: ข้อมูลด้านไทย-กัมพูชา พื้นที่ที่ทำการศึก

พื้นที่ศึกษา	ไทย – กัมพูชา	ด้านถาวร	จุดผ่อนปรน
1. ทิศเหนือ ของกัมพูชา	1. อุบลราชธานี (อำเภอขามเฒ่า) - พระวิหาร (อำเภอจอมกระสาน)		ช่องอานม้า
	2. ศรีสะเกษ (อำเภอภูสิงห์) - อุดมรัช (อัลลองเวง)	ช่องสะง่า	
	3. ศรีสะเกษ (อำเภอกันทรลักษณ์) - อุดมรัช (อุดมรัช)		ช่องตาเฒ่า
	4. สุรินทร์ (อำเภอท่ง) - อุดมรัช (อำเภอสำโรง)	ช่องจอม	
	5. บุรีรัมย์ (อำเภอบ้านกรวด) - อุดมรัช (บ้านจันทบุรี อำเภอสำโรง)		ช่องสายตะกู
2. ทิศตะวันตก ของกัมพูชา	1. สระแก้ว (อำเภออรัญประเทศ) - บ้านเตี้ยเมียนเจย (ปอยเปต)	บ้านคลองลึก	
	2. สระแก้ว (บ้านหนองปรือ) - บ้านเตี้ยเมียนเจย (อำเภออรัญประเทศ)		บ้านมาลัย จังหวัดบันเตีย เมียนเจย
	3. จันทบุรี (อำเภอโป่งน้ำร้อน) - พระตะบอง (อำเภอโพธิ์)	บ้านผักกาด	
	4. จันทบุรี (อำเภอโป่งน้ำร้อน) - พระตะบอง (อำเภอโพธิ์)	บ้านแหลม	
	5. ตราด (อำเภอคลองใหญ่) - เกาะกง (จามเยียม อำเภอมนทลสีมา)	บ้านหาดเล็ก	
	6. ตราด (ท่าเสา) - ทะมอตา (โพธิ์สัตย์)		ท่าเสา-ทะมอตา

ที่มา: คณะวิจัย

1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว

ในการศึกษครั้งนี้ คณะวิจัยกำหนดแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน เพื่อง่ายต่อการวิเคราะห์ ดังนี้ 1) ทิศเหนือของกัมพูชา ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์ 2) ทิศตะวันตกของกัมพูชา ประกอบด้วย จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด มีรายละเอียดดังนี้

- ทิศเหนือของกัมพูชา ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์ มีด้านที่มีความสำคัญ 4 ด้าน ได้แก่ 1) ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี 2) ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ 3) ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ และ 4) ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

1) **ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี** ปัจจุบันเป็นจุดผ่อนปรน พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และชาวไทยที่อาศัยต่างจังหวัดไม่ค่อยนิยมมา เพราะยังเป็นเพียงด่านข้ามแดนชั่วคราว ไม่สามารถข้ามผ่านไปยังกัมพูชาได้ และจุดบริการ สถานที่ท่องเที่ยวยังไม่พร้อมให้บริการ ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เส้นทางในการเข้าออกเป็นถนนลาดยาง 2 เลนส์สวนตลอดเส้นทางประมาณ 12 กิโลเมตร จากอำเภอน้ำยืนถึงตัวด่าน มีสภาพของเส้นทางค่อนข้างคดเคี้ยวและลาดชันในบางช่วง ไม่เหมาะแก่การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนยังอยู่ในเขตพื้นที่ของกรมอุทยานฯ และมีการเก็บค่าผ่านทางของผู้สัญจรเข้าออก การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง ปัจจุบันนักท่องเที่ยวต้องพึ่งพาทำอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ด้วยระยะห่างจากตัวจังหวัดใกล้เคียง คือประมาณ 50 กิโลเมตรเท่านั้น ทางกระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายเร่งด่วนเพื่อการบูรณาการการเดินทางของทั้งสองจังหวัดให้เชื่อมโยงกันทุกเส้นทาง ด้านวิถีชีวิตประชาชน ประชาชนมีฐานะค่อนข้างยากจน และในพื้นที่มีประชาชนหลายเชื้อชาติ ได้แก่ ไทย ลาว และกัมพูชา ประมาณ 8,000 คนมีอาชีพการเกษตรเพื่อเลี้ยงครอบครัว

2) **ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ** เป็นด่านถาวร แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวโครงการสร้างสามเหลี่ยมมรกต เชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัดทำให้ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมีการขยายการท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามาฝั่งไทยมากขึ้น เหมาะกับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เนื่องจากพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษ ยังคงเป็นธรรมชาติที่สมบูรณ์ การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่กันเป็นประจำ ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง

3) **ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์** เป็นด่านถาวร แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสุรินทร์มีแผนรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวที่เน้นอาหาร ของที่ระลึก และสร้างอัตลักษณ์จุดขายให้แก่สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดให้นักท่องเที่ยวสนใจมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะโครงการ Elephant World (EW) นอกจากนี้พบว่า สถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชาในการเข้ามาใช้บริการรักษาพยาบาลและมักจะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วย ซึ่งผู้ติดตามเหล่านั้นจะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยตามแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก อาคารสำนักงานของด่านชายแดนช่องจอมยังไม่มีความพร้อมเหมือนด่านชายแดนอื่นๆ เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับข้อพิพาทเรื่องดินแดนของสองประเทศ ดังนั้นควรสนับสนุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดสุรินทร์ การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นระบบ

4) **ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์** แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพหลายแห่งและสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาได้ เช่น ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้มีแมทซ์การแข่งขันกันเป็นประจำ ทำให้นักท่องเที่ยวเข้าชมฟุตบอลกันมาก ส่วนสนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนล ในแต่ละเดือนจะจัดการแข่งขันเป็นประจำทั้งระดับประเทศ อาเซียน และระดับโลก นอกจากนี้ Motor GP ยังเป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก จังหวัดบุรีรัมย์มีความพยายามให้มีการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาบุรีรัมย์มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นแบบก้าวกระโดด ปัจจุบันสนามบิน

บุรีรัมย์ได้รับอนุมัติเป็นสนามบินศุลกากรเรียบร้อยแล้ว และมีการขยายถนนเป็น 4 เลนส์ ในการเชื่อมต่อจุดต่างๆ การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์ มีความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยในปี พ.ศ. 2554 จังหวัดบุรีรัมย์ได้เปิดจุดผ่านแดนเพื่อมนุษยธรรม ทำให้มีการค้าขายค่อนข้างดีมาก พอมีการยกระดับมาเป็นจุดผ่อนปรน ส่งผลให้ชาวบ้านในพื้นที่อำเภอบ้านกรวดได้รับผลประโยชน์มากมาย ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ตลอดจนราคาที่ดินที่สูงขึ้น การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง บุรีรัมย์มีศักยภาพในทุกด้าน โดยเฉพาะการเดินทางที่สามารถเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านได้สะดวก จุดผ่านแดนช่องสายตะกุ่มีความสะดวกและใกล้กว่าจุดอื่น เส้นทางก็ไม่ลำบาก ส่วนฝั่งกัมพูชาก็มีการทำถนนอยู่ เมื่อถนนเชื่อมต่อกันจะทำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น

- **ทิศตะวันตกของกัมพูชา ประกอบด้วย จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด** มีด่านที่มีความสำคัญ 4 ด่าน ได้แก่ 1) บ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว 2) จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี 3) จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด และ 4) ด่านท่าเสา-ทะมอตา จังหวัดตราด

1) **บ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว** เป็นจุดผ่านแดนถาวร ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสระแก้วสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีปราสาทเขาน้อยสิชมพู ซึ่งห่างจากตัวอำเภอรัฐประเทศเพียง 10 กิโลเมตร เป็นปราสาทเล็กๆ ซึ่งสันนิษฐานว่าเก่าแก่กว่าปราสาทหินพนมรุ้ง และมีปราสาทศักดิ์สิทธิ์ที่นักท่องเที่ยวนิยมไปกัน มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่แสดงวิถีชีวิตของผู้อพยพ 5 ชนเผ่า การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณใกล้เคียงจุดผ่านแดนมีโรงแรม และที่พักประเภทรีสอร์ตเพียงพอต่อปริมาณนักท่องเที่ยว นอกจากนี้พบว่าชาวกัมพูชานิยมเข้ามารักษาพยาบาลในไทย เนื่องจากเชื่อมั่นในมาตรฐานและได้รับความสะดวกสบาย การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาตรวจคนเข้าเมืองค่อนข้างมีความล่าช้า จุดบริการนักท่องเที่ยวขาดความทันสมัย ฉะนั้นควรปรับปรุงพิจารณาตรวจคนเข้าเมืองให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น และพัฒนาจุดบริการนักท่องเที่ยวให้ทันสมัยและสามารถติดต่อได้ในเวลาปกติ

2) **จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี** ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดจันทบุรีมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ อีกทั้งมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมาเที่ยวชมสวนผลไม้ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก อำเภอโป่งน้ำร้อนมีจุดผ่านแดน 2 แห่ง คือ ด่านบ้านแหลมและด่านบ้านผักกาด และมีจุดผ่อนปรน คือ บ้านบึงชน้งล่างในอำเภอดียวกัน มีพื้นที่ติดกับชายแดนกัมพูชาถึง 69 กิโลเมตร ซึ่งจุดผ่านแดนเป็นเส้นทางหลักของแรงงานที่จะเข้ามาทำในไทย ส่วนโครงสร้างโลจิสติกส์ปัจจุบัน การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในงบประมาณทุกปี จังหวัดจันทบุรีได้ดำเนินการของงบประมาณเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยว จังหวัดจันทบุรีเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการกำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไปยังกัมพูชายังไม่ดีเท่าที่ควร แต่พบว่ามีพัฒนาระบบประปา ไฟฟ้า ในพื้นที่ตลอดมา

3) **จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด** ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว มีโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากนโยบายภาครัฐฯ ประกาศให้จังหวัดตราดเป็นจังหวัด “Green City” และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปลอดอุตสาหกรรมหนัก ประกอบกับการมีชายหาดที่สวยงาม และมีเกาะที่ได้รับความนิยม เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐฯ และเอกชน การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง จังหวัดตราดมีถนน R10 ที่เชื่อมจากตราด-กัมพูชา-เกาะกง-เวียดนาม สะดวก

ส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงเวียดนามได้ ซึ่งกล่าวได้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เวลา 1 วัน เพื่อเดินทางไป 3 ประเทศ คือ ไทย กัมพูชา และเวียดนาม

4) ด้านท่าเส้น-ทะมอตา จังหวัดตราด ปัจจุบันเป็นด่านผ่อนปรน ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากนโยบายภาครัฐฯ เนื่องจากด้านท่าเส้น-ทะมอตา เป็นด่านที่ใกล้ที่สุดระหว่างชายแดนเมื่อเปรียบเทียบกับด่านอื่นๆ ของจังหวัดตราด ประกอบกับทางด้านกัมพูชา ทะมอตา จังหวัดโพธิสัตว์ มีการลงทุนด้านการท่องเที่ยว ผ่านทุนจีน มีการลงทุนสูงมาก และมีการพัฒนาผังเมืองอย่างรวดเร็ว ทางรัฐบาลกัมพูชา ผลักดันเต็มที่ กำลังผลักดันให้เปิดเป็นด่านถาวร เพื่อประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวกัมพูชา ชาวจีน และต่างชาติที่ต้องการเดินทางเชื่อมเข้าไทย ตราดเป็นจังหวัด “Green City” และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปลอดอุตสาหกรรมหนัก ประกอบกับการมีชายหาดที่สวยงามและมีเกาะที่ได้รับความนิยม เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐฯ และเอกชน การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง กับเกาะกง ทางกัมพูชาซึ่งจะมีสนามบินนานาชาติ เขตเศรษฐกิจพิเศษ ส่วนทางไทยมีโครงการ EEC สามารถเชื่อมโยง และจังหวัดตราดเองเป็นจังหวัดที่มีความโดดเด่นด้านผลไม้ เชื่อมโยงการท่องเที่ยวต่อเนื่องได้

2. พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

- **ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา** นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีระดับการศึกษาปริญญาตรี รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา ที่พำนักส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดสุรินทร์ จันทบุรี กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสระแก้ว ด้านพฤติกรรมการเดินทางพบว่าส่วนใหญ่เดินทางมากับกลุ่มเพื่อน ประมาณ 3-5 คน ซึ่งเคยเดินทางมายังชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 2-4 ครั้งมาแล้ว ระยะเวลาพำนักในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา เพียง 1 วัน หรือเดินทางไปกลับ วิธีการท่องเที่ยวจะเป็นแบบท่องเที่ยวด้วยตนเอง (FIT) ยานพาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่ คือ รถยนต์ส่วนตัว ส่วนวิธีการเดินทางหลักในการท่องเที่ยวภายในพื้นที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวเช่นกัน นักท่องเที่ยวที่ยังชายแดนส่วนใหญ่ไม่ได้เดินทางไปยังพื้นที่อื่น นอกจากนี้นักท่องเที่ยวนิยมพักค้างคืนที่บ้านเพื่อน ญาติ หรือคนรู้จัก สำหรับช่องทางที่ใช้หาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะได้ข้อมูลจากคนใกล้ชิด ร้องลงมาเป็นสื่อสังคมออนไลน์และเว็บไซต์ โดยวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดนเพื่อความสุขและความบันเทิง สำหรับค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินทาง ประมาณ 4,000 บาทต่อคน

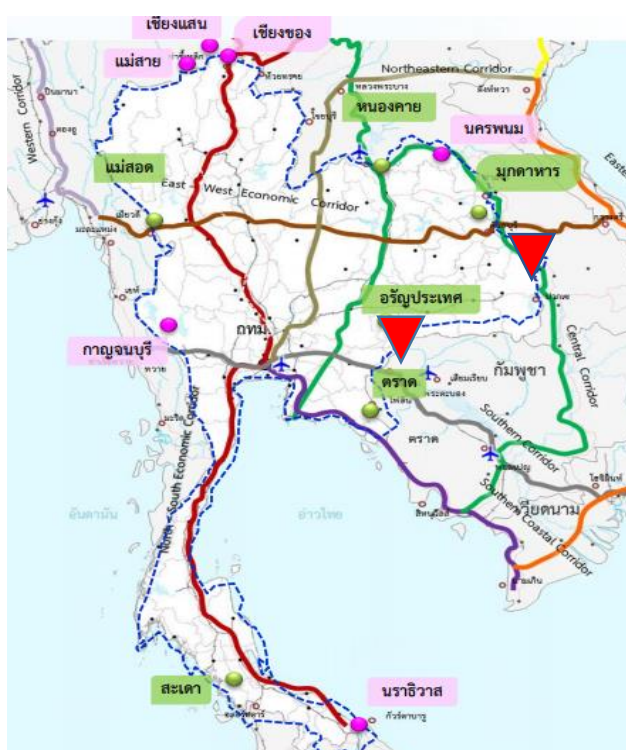
- **ด้านกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่มาเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา** นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีความพึงพอใจกิจกรรมการท่องเที่ยวชายแดนมากที่สุด ร้องลงมาเป็นสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว และเส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวชายแดน ส่วนการบริหารจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยวชายแดนนั้น นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจน้อยที่สุด

- **ด้านพฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา** พฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้บริการร้านอาหารมากที่สุด ร้องลงมาเป็นของฝากจำพวกอาหาร ขนม ผลไม้ และเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย สปา นวด กิจกรรมผ่อนคลาย นักท่องเที่ยวจะให้ความสนใจน้อยที่สุด

- ปัจจัยในการเลือกประเทศเพื่อเดินทางท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา นักท่องเที่ยวจะให้ความสำคัญกับแหล่งท่องเที่ยว ความปลอดภัย และความคุ้มค่ามากที่สุด ส่วนกิจกรรมทางการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญน้อยที่สุด

- ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา ส่วนใหญ่จะเป็นด้านความปลอดภัย ความไม่สะดวกสบาย การคมนาคม และเทคโนโลยีสารสนเทศ และปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานน้อยที่สุด

ด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแบ่งเป็นสองระยะ ดังนี้ระยะแรก (ปี 2557-2558) มี 6 พื้นที่ ได้แก่ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดตราด ที่มีความเกี่ยวข้องเนื่องกับการการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ซึ่งเป็นโอกาสที่ดีของการพัฒนาด้านชายแดนไทยกับกัมพูชา



ภาพ: ภาพเขตเศรษฐกิจพื้นที่พิเศษอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดตราด

ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558

การศึกษาโครงการย่อย “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” จะให้ความสำคัญในสองจังหวัด คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด

1. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ประกอบด้วย ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลป่าไร่ อำเภอรัญประเทศ และตำบลฝักกะ อำเภอดงนาคร จังหวัดสระแก้ว เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว มีด้านชายแดนอรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับจังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย-กัมพูชาสูงที่สุด เป็นพื้นที่ค้าส่งระหว่างประเทศและค้าปลีกที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากอรัญประเทศตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และกรุงเทพฯ (ประมาณ 260 กิโลเมตร) อยู่ในแนวระเบียง

เศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพม่าและเวียดนามตอนใต้ รวมทั้งสามารถร่วมดำเนินการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (Co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง (กัมพูชา) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากนักลงทุนไทย เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า กล่องใส่เครื่องประดับ ซึ่งใช้แรงงานเข้มข้น และได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไปที่ประเทศพัฒนาแล้วให้กับสินค้าที่ผลิตในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยลดหรือยกเว้นภาษีนำเข้าแก่สินค้าที่อยู่ในกลุ่มได้รับสิทธิ (Generalized System of Preferences: GSP)

2. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด ประกอบด้วย ตำบลคลองใหญ่ ตำบลไม้รูด และตำบลหาดเล็ก อำเภอกองใหญ่ จังหวัดตราด เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด มีด่านชายแดนบ้านหาดเล็กเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมต่อกับจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา และตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และมีฐานการท่องเที่ยวในพื้นที่ และสามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) ซึ่งมีการลงทุนจากต่างชาติ เช่น โรงงานรถยนต์เกาหลี่ (Hyundai) โรงงานผลิตลูกวอลเลย์ (Mikasa) และผลิตสายไฟในรถยนต์ (Yasaki) จากญี่ปุ่น

II. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

ในส่วนนี้จะนำเสนอจุดอ่อน (Weakness) จุดแข็ง (Strengths) ปัญหาและอุปสรรค ที่ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา แบ่งออกเป็น 1) การศึกษาชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ และ 2) การศึกษาชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา (จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด)

ตาราง: แสดงจุดอ่อน (Weakness) และจุดแข็ง (Strengths) ของชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์)

จุดอ่อน (Weakness) ชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา	จุดแข็ง (Strengths) ชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา
1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว ภาคเหนือของกัมพูชา มีแหล่งคาสิโนในฝั่งกัมพูชาทุกจังหวัด เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวไทยเชิงคาสิโน ทำให้ไทยเสียดุลการค้า 2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก - จังหวัดอุบลราชธานี (ช่องอานม้า) และ ศรีสะเกษ (ด่านตาเฒ่า เขาพระวิหาร) ทางขึ้นเป็นลักษณะของทางขึ้นเขา ซึ่งเป็นป่าสงวน ค่อนข้างยากต่อการพัฒนา - จังหวัดอุบลราชธานี (ช่องอานม้า) และ ศรีสะเกษ (ชายแดนช่องสง่า) จุดแวะพักชมวิวด้านเส้นทางเข้าจาก อำเภออำนาจถึงตัวด่านยังไม่มีการพัฒนา จากการสังเกตพบว่ามีจุดที่เหมาะสมสำหรับแวะพักชมวิวด้านทิศใต้ สถานที่ธรรมชาติที่สวยงามหลายจุด สิ่งสำคัญที่พบ 1) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก สภาพของเส้นทางค่อนข้างแคบและลาดชันในบางช่วง ไม่เหมาะแก่การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนยังอยู่ในเขตพื้นที่ของกรมอุทยานฯ และมีการเก็บค่าผ่านทางของผู้สัญจรเข้าออก, 2) มีการใช้อำนาจตำแหน่งหมู่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่บริเวณด่าน และยังมีการขนส่งสินค้าผิดกฎหมายตามประกาศของกรมศุลกากรเข้ามายังประเทศไทย ทำให้เกิดความลำบากใจแก่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน, 3) วิถีชีวิตของประชาชน และพบว่ามีความค่อนข้างยากจน และในพื้นที่มีประชาชนหลายเชื้อชาติ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา 3. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังคงขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 4. ด้านความปลอดภัย ศรีสะเกษ (ชายแดนช่องสง่า) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่และประชาชนมีความกังวลด้านความปลอดภัย ต้องการให้มีกองกำลังทหารเข้ามาในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ชายแดนช่องสง่า 5. จังหวัดบุรีรัมย์ ด้านที่พัก โรงแรมขนาดเล็ก แต่มีการเพิ่มจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้ ด้านคมนาคม สนามบินอาคารรองรับผู้โดยสาร และรันเวย์ของสนามบินมีขนาดเล็ก ไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้หมด	1. ด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกัน ด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา East Economic Corridor (EEC) ร่วมกับกรอบ GMS และ AMECS 2. เส้นทางคมนาคม สามารถส่งออกสินค้าทางการเกษตรผ่านทางกัมพูชาไปยังเวียดนามตอนล่างและขึ้นสู่จีนได้ 3. ไทยมีโครงข่ายสนามบินที่เข้มแข็งกว่าประเทศกัมพูชาและจังหวัดใกล้เคียง ทำให้สะดวกต่อการเดินทางท่องเที่ยวและกระจายสินค้าและบริการทางด้านต่างๆ 4. มีการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติเชื่อมโยงกับสปป.ลาวตอนใต้ ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-จำปาสัก 5. การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ส่งผลให้มีการขยายการท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามายังฝั่งไทยมากขึ้น 6. การท่องเที่ยวและการเดินทางเข้ามารับการรักษาพยาบาล ของประชาชนที่มีความสามารถในการจ่าย หรือคนชนชั้นกลาง-บน ของกัมพูชา 7. จังหวัดสุรินทร์ มีแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว โครงการ Elephant World อยู่ใกล้สนามบินและเปิดบริการทุกวัน เชื่อมกับสนามบินฟุตบอลช้างเผือกของจังหวัดบุรีรัมย์ 8. การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี เป็นสนามบินขนาดใหญ่ที่ครอบคลุมการเดินทางทางอากาศของจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร อำนาจเจริญ และจังหวัดมุกดาหารบางส่วน 9. จังหวัดบุรีรัมย์มีแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้มีนักท่องเที่ยวเข้าชมฟุตบอลกันมาก สนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนล ในแต่ละเดือนจะจัดการแข่งขันเป็นประจำทั้งระดับประเทศ อาเซียนและระดับโลก การแข่งขันมีการถ่ายทอดสดทั่วโลก Motor GP เป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวอย่างมากของจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งมีมอเตอร์ไซค์อันดับหนึ่งของโลก และมีการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี

จุดอ่อน (Weakness) ขยายแดนภาคเหนือของกัมพูชา	จุดแข็ง (Strengths) ขยายแดนภาคเหนือของกัมพูชา
6. สุรินทร์ (ช่องจอม) ขยายแดนมีการค้าขายแบบท้องถิ่นในปริมาณมาก ภาพรวมผู้บริหารส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนให้ความสำคัญด้านการพัฒนาในส่วนอื่นๆ มากกว่า เนื่องจากไม่ได้เป็นด่านที่รองรับนักท่องเที่ยว เป็นด่านและกช่องทางการค้าพืช ผัก ผลไม้ และชาวไทยข้ามฝั่งไปเล่นคาสิโนในฝั่งกัมพูชามากกว่า ไทยเสียดุลด้านการข้ามฝั่งไปเล่นการพนัน	10. ประชาชนบริเวณขยายแดนส่วนใหญ่มีญาติพี่น้องอยู่ทางฝั่งกัมพูชา จึงเป็นจุดเด่นของพื้นที่เชื่อมโยงกัน ทำให้เกิดการพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงการค้าและการท่องเที่ยว

ตาราง: แสดงอุปสรรค (Threats) และโอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา (อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์)

อุปสรรค (Threats) ของชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา	โอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา
จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ มีความคล้ายกัน ดังนี้ 1. นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบที่ค่อนข้างมาก ยุ่งยาก สลับซับซ้อน มีการกีดกันการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนไม่สะดวก 2. การเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายบ่อยครั้งตามระดับนโยบายไม่มีแผนการพัฒนาระยะยาวรองรับในแต่ละพื้นที่ เปลี่ยนตามผู้กำหนดนโยบายใหม่ 3. การคมนาคม รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 4. ความปลอดภัย ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดนและความมั่นคงทั้งสองประเทศ ปัญหายาเสพติด อาชญากรรม การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต และทุนระเบิดตามแนวชายแดน 5. การพัฒนาทั้งสองประเทศค่อนข้างช้า เนื่องจากปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความมั่นคงทั้งสองประเทศในอดีต โดยเฉพาะจังหวัดศรีสะเกษ เขาชะพระวิหาร 6. ปัญหาการเปิด-ปิดด่าน ไม่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว 7. ปัญหาทัวร์เถื่อน-ไกด์เถื่อน ส่งผลต่อการจัดระเบียบด้านการท่องเที่ยว 8. ฝั่งไทยไม่มีค่าเหยียบแผ่นดิน ทำให้สูญเสียรายได้จากนักท่องเที่ยวที่มาจากฝั่งกัมพูชา 9. การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่บ่อย ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ ผู้บริหารระดับสูงจากภาครัฐไม่ใส่ใจพื้นที่ที่ไม่เข้าใจมิติพื้นที่ 10. การใช้พื้นที่ของกรมอุทยานฯ เพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาการระเบียบ - จังหวัดศรีสะเกษ ขาดการสร้างอัตลักษณ์ จุดสนใจหรือจุดขายหรือแลนด์มาร์กของพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษให้เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว - จังหวัดบุรีรัมย์ 1) การขาดโรงแรมที่พักในระดับที่มีมาตรฐาน 2) การใช้พื้นที่ของกรมอุทยานฯ เพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาการระเบียบ 3) รูปแบบการค้าและการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไป การใช้เทคโนโลยีเข้ามาแทนที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน โดยมีการซื้อขายผ่านออนไลน์ (E-commerce) รวมถึงการใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวผ่าน Application ด้านการท่องเที่ยวซึ่งคนไทยไม่ได้เป็นเจ้าของ	1. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบายระหว่างประเทศ 2. การคมนาคมขนส่ง รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ เช่น จีนมาลงทุนสร้างท่าเรือ สนามบิน ถนน และเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative” 3. การขยายตัวอย่างรวดเร็วด้านอสังหาริมทรัพย์ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน รถไฟ และท่าเรือในชายแดนฝั่งกัมพูชา ส่งผลให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจให้คนกัมพูชามีรายได้สูงขึ้น สามารถเข้ามาท่องเที่ยวฝั่งชายแดนไทยได้เนื่องจากปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายและค่าครองชีพในกัมพูชาฝั่งชายแดนสูงขึ้น บางพื้นที่ที่ท่องเที่ยวเมืองไทยถูกกว่าฝั่งกัมพูชา เช่น ฝั่งเกาะกง จังหวัดตราด 3. สนับสนุนสนามบินนานาชาติอุบลราชธานีให้ได้รับการถ่ายโอนอำนาจเกี่ยวกับการบริหารงานบางส่วน ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย 4.0 ของรัฐบาลในปัจจุบัน 4. จังหวัดศรีสะเกษ และอุบลราชธานี แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวโครงการสร้างสามเหลี่ยมมรกต เชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัด/แขวง ได้แก่ ฝั่งไทย มีจังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ ฝั่งกัมพูชามีจังหวัดพระวิหาร จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดสตึงแตรัง และฝั่ง สปป.ลาว มีแขวงสาละวัน และแขวงจำปาสัก เน้นความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว 5. จังหวัดสุรินทร์ - มีแผนรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวที่เน้นอาหาร ของที่ระลึก และสร้างอัตลักษณ์จุดขายให้แก่สถานที่ท่องเที่ยว คือโครงการโลกของช้าง Elephant World (EW) - สถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชาในการเข้ารับบริการรักษาพยาบาลและมักจะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วย ซึ่งผู้ติดตามจะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยตามแหล่งท่องเที่ยว

ตาราง: แสดงจุดอ่อน (Weakness) และจุดแข็ง (Strengths) การศึกษาชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา (จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด)

จุดอ่อน (Weakness) ชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา	จุดแข็ง (Strengths) ชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา
1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว - จังหวัดสระแก้ว แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ชัดเจน นักท่องเที่ยวมาเพื่อผ่าน ด้านการค้าที่ตลาดโรงเกลือดีแต่เป็นจุดสำคัญด้านการค้าไทยกับกัมพูชา แต่ปัจจุบันไม่ค่อยน่าสนใจ เนื่องจากคนนิยมไปซื้อสินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ แต่ปราบปรามและเคร่งครัด นักท่องเที่ยวหายไป และลักษณะตลาดมีการกระจายไปทั่วประเทศ และมีการค้าขายผ่านระบบออนไลน์ (E-commerce) การค้าอาจจะน้อยลงเรื่อยๆ - จังหวัดจันทบุรี เป็นเมืองผ่านส่วนใหญ่มีนักท่องเที่ยวจากไทย เมืองผลไม้มีการโปรโมทหลายพื้นที่ - จังหวัดตราด มีทรัพยากรท่องเที่ยวมากแต่มีลักษณะภูมิประเทศที่คล้ายคลึงกับกัมพูชา ในเรื่องของชายหาด นักท่องเที่ยวมีทางเลือก ทั้งกัมพูชา เวียดนาม เงื่อนไขด้านด่านยังไม่รวดเร็ว และเงื่อนไขการเข้ามาท่องเที่ยวของชาวกัมพูชาที่จะเชื่อมโยงไปพัตยา ที่เป็นที่ยอมรับของชาวกัมพูชายังไม่สะดวก 2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก - จังหวัดสระแก้ว ด้านคลองลึก 1) บริเวณด่านแอ๊ด การท่องเที่ยวและด้านการค้า ยังไม่มีการแยกกันอย่างชัดเจน ส่งผลให้ช้าและต้องต่อคิวยาว 2) มีไก่ และทัวร์เถื่อนปริมาณมาก เนื่องจากเป็นจุดที่ใกล้ในการเดินทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของกัมพูชา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีการจ้องล่วงหน้าไม่เกิดการใช้จ่าย 3) เป็นเพียงจังหวัดผ่าน ไม่มีแหล่งท่องเที่ยว หรือจุดดึงดูดที่สำคัญให้นักท่องเที่ยวแวะพัก 4) ภาพการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษยังไม่เห็นชัด เนื่องการเปลี่ยนแปลงภาคนโยบายบ่อยครั้ง ความไม่เสถียรภาพด้านการเมืองส่งผลต่อความล่าช้าของการพัฒนา ทางฝั่งกัมพูชามีการลงทุนปริมาณมาก โดยทุนจีน มีการจัดตั้งแหล่งขนถ่ายสินค้าอย่างเป็นระบบ - จังหวัดตราด 1) ด้านคลองใหญ่-เกาะกง รถบรรทุกไม่มีพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะ ต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณข้างทาง ไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน 2) พิธีการผ่านแดนที่ด่านเกาะกง มีค่าใช้จ่ายสูง ต้องใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัวช่วย และรถบรรทุกไทยไปได้แค่ 2-3 กิโลเมตร ถึงคลังสินค้าเพื่อไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น (รถไทยไปได้เพียง 9 กิโลเมตรจากพรมแดน หรือ จ.เกาะกงเท่านั้น) 3) ตราด มีปัญหาข้อพิพาทเขตแดนหลักหมุดที่ 73 ทำให้ไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้ 3. ชาวกัมพูชาที่เดินทางเข้ามารักษาหรือตรวจสุขภาพยังมีข้อจำกัดในเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง	1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสระแก้ว - มีการค้าขายระหว่างไทยกับกัมพูชา มูลค่าการค้าสูงที่สุดในทุกด่านชายแดนของไทยกับกัมพูชา - มีการพัฒนาฝั่งปอยเปตของกัมพูชาอย่างรวดเร็ว ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นในฝั่งกัมพูชา - ชาวกัมพูชาปัจจุบันยังนิยมใช้สินค้าของไทย และนิยมมาเที่ยวเมืองไทย เช่น นิยมมาเที่ยว กรุงเทพฯ และพัทยา - ภาครัฐบริการ รถขนส่ง รถโดยสาร มีการขยายตัว จังหวัดจันทบุรี - เป็นเมืองอัญมณีที่ขึ้นชื่อมากของโลก กลุ่มธุรกิจอัญมณีเดินทางมาตลอด - เป็นเมืองผลไม้ที่เชื่อมโยงกับ EEC จันทบุรีมีผลไม้ขึ้นชื่อมากมาย - สามารถเป็นเมืองโลจิสติกส์ด้านผลไม้ให้กับภาคตะวันออก - เป็นจังหวัดที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางต่อจาก EEC เชื่อมโยงประเทศกัมพูชาและเวียดนาม ด้วยเส้นทางบก คือ เส้นทาง R10 จากระยอง-จันทบุรี-ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์-เข้าเวียดนาม จังหวัดตราด - ชายหาดที่สวยงาม อาหารทะเลที่สมบูรณ์ แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ และค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวถูกกว่าการท่องเที่ยวในจังหวัดที่มีชายหากที่กัมพูชา - มีความร่วมมือกันระหว่าง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)-กลุ่มผู้ประกอบการ นำร่องโครงการสุขภาพ ทั้งนี้ ททท. จังหวัดตราดทำหน้าที่ในการฝึกอบรมและให้ความรู้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบริการ - ชาวกัมพูชานิยมเดินทางเข้ามารักษาหรือตรวจสุขภาพ และถือโอกาสพาครอบครัวมาท่องเที่ยวในจังหวัดตราด

ตาราง: แสดงอุปสรรค (Threats) และโอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา (สระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด)

อุปสรรค (Threats) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา	โอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา
จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด มีอุปสรรคที่คล้ายคลึงกัน 1) นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบที่กีดกันการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน ไม่สะดวก อันเป็นผลมาจากระเบียบ กฎหมายและคำสั่งของทางราชการ เปลี่ยนแปลงตามผู้กำหนดนโยบาย และเปลี่ยนแปลงบ่อย 2) ด้านการคมนาคม รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ยังไม่มีการกระจายอำนาจมายังพื้นที่เดิมที่ พื้นที่ไม่สามารถจัดเก็บรายได้จากภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น โรงแรม รีสอร์ท ที่ดำเนินงาน เนื่องจากเจ้าของธุรกิจหรือผู้ประกอบการเกี่ยวเนื่องเป็นบุคคลที่อาศัยในกรุงเทพฯ ส่งผลให้ไม่สามารถเก็บผลประโยชน์เข้าในส่วนภูมิภาคได้ 4) งบประมาณที่ได้ขึ้นอยู่กับภาคการเมือง หรือความสามารถของผู้นำที่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีอำนาจในการจัดสรรงบประมาณ ส่งผลให้เกิดการขาดความต่อเนื่อง 5) ระดับบริหารของกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬาที่ขึ้นมาในตำแหน่งบริหาร ส่วนใหญ่มาจากทางด้านการกีฬา ไม่ขึ้นมาตรงทางด้านการท่องเที่ยวส่งผลให้มองภาพการพัฒนาไม่ชัดเจน นโยบายเฉไป ประกอบการเกิดการย้ายและเปลี่ยนแปลงบ่อยไม่ชัดเจนในพื้นที่ 1) จังหวัดสระแก้ว พบว่า 1) การขาดโรงแรมที่พักในระดับที่มีมาตรฐาน, 2) การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่กันเป็นประจำ ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่, 3) รูปแบบการค้าและการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไป การใช้เทคโนโลยีเข้ามาแทนที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน โดยมีการซื้อขายผ่านออนไลน์ (E-commerce) รวมถึงการใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวผ่าน Application ด้านการท่องเที่ยวซึ่งคนไทยไม่ได้เป็นเจ้าของ 3) จังหวัดตราด - การใช้พื้นที่การผ่านทาง เพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาการระเบียบของภาครัฐฯ ทั้งด้านความมั่นคงและติดพื้นที่ป่าไม้ (พื้นที่กรมอุทยานแห่งชาติ)	จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด มีอุปสรรคที่คล้ายคลึงกัน 1) จีนขยายการลงทุน จากนโยบาย BRI ด้วยการให้การช่วยเหลือสนับสนุนกัมพูชา ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้กัมพูชา มีการขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สะดวกรวดเร็วขึ้น เช่น สนามบิน ท่าเรือน้ำลึก ถนนและระบบราง (รถไฟความเร็วสูง) 2) โครงการ BRI ของจีน ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจกัมพูชาดีขึ้น คนชนชั้นกลางเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้คนกัมพูชา มีรายได้สูงขึ้น สามารถข้ามมาท่องเที่ยวฝั่งชายแดนไทยได้ เนื่องจากปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายและค่าครองชีพในกัมพูชาฝั่งชายแดนสูงขึ้น บางพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองไทยถูกกว่าฝั่งกัมพูชา 2) โครงการ EEC ของไทยสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยว กระตุ้นมีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวมากขึ้น 3) จากกรอบความร่วมมือต่างๆ เช่น กรอบความร่วมมือ ASEAN, GMS, AMEC และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีผลต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว - จังหวัดตราด 1) ปัจจุบันชาวกัมพูชาเดินทางเข้ามาประเทศไทย เพื่อมารักษาหรือตรวจสุขภาพที่โรงพยาบาลในประเทศไทย และญาติคนไข้มาท่องเที่ยวและใช้จ่ายในจังหวัดตราด 3) ภาคเอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อนร่วมกับภาครัฐฯ 4) เขตเศรษฐกิจพิเศษ มีถนน R10 ที่เชื่อมจาก ตราด-กัมพูชา-เกาะกง-เวียดนาม ส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงเวียดนามได้ ข้อได้เปรียบของไทยคือด้านความปลอดภัย อาหาร และค่าใช้จ่ายไม่สูงมาก - จังหวัดจันทบุรี 1) โอกาสเชื่อมโยง กับจังหวัดพระตำบอง ของกัมพูชาด้านการท่องเที่ยว 2) ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอัญมณีร่วมกันกับจังหวัดไพลินของกัมพูชา ซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบด้านพลอยไพลินที่สวยงามส่งเสริมการเป็น “ศูนย์กลางอัญมณีโลก” ให้กับจังหวัดจันทบุรี

III. แนวทางการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ด้านปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แนวทางการสร้างความร่วมมือระดับนโยบายรัฐบาลกับรัฐบาล (G2G)

1) **ลบบาพประวัติศาสตร์เปิดสู่ยุคความสัมพันธ์รูปแบบใหม่ภายใต้กรอบอาเซียน** โดยการกระชับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของไทย-กัมพูชา เนื่องจากประวัติศาสตร์ด้านเขตแดน ด้านการเมือง ความผิดพลาดในการนำเสนอข่าวสารในอดีตนำมาสู่การเข้าใจผิดต่างๆ ซึ่งปัจจุบันทางรัฐบาลทั้งสองฝ่ายพยายามกระชับความสัมพันธ์ โดยการจัดกิจกรรมความช่วยเหลือซึ่งกันและกันทั้งทางด้านการศึกษา ด้านวัฒนธรรม ด้านสาธารณสุข ที่สำคัญคือผ่านการท่องเที่ยว ซึ่งกรอบความร่วมมือสำคัญของไทย-กัมพูชา คือ ความร่วมมือในกรอบทวิภาคีและพหุภาคี คือ โครงการสามเหลี่ยมมรกต โครงการ ACMECS และ GMS

2) **ร่วมมือกันด้านการวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน** จะต้องให้ความสำคัญทั้งมิติภายนอกและภายใน สำหรับมิติภายนอกประเทศ ไทยต้องเสริมบรรยากาศในการดำเนินความสัมพันธ์ที่ดี โดยเริ่มจากความร่วมมือระดับประชาชนพื้นฐานของความจริงใจ เนื่องจากประชาชนทั้งสองฝั่งชายแดนส่วนมากเป็นญาติและมีการไปมาหาสู่กันมายาวนาน ผ่านทุกมิติทั้งด้านการค้า การมาทำงาน ส่งบุตรหลานเข้ามาเรียน และเข้ามารักษาพยาบาล ต้องแสวงหาผลประโยชน์จะได้รับร่วมกันในระยะยาว ผ่านกลไกความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่หน่วยงานรัฐบาลและผู้นำท้องถิ่น สำหรับมิติภายในไทยจะต้องมุ่งเน้นการพัฒนา และแก้ปัญหาความมั่นคง จังหวัดซึ่งติดอยู่กับกัมพูชาที่ยังคงมีปัญหาด้านพื้นที่และเขตแดน หากทางสร้างความร่วมมือ ใช้ประโยชน์จากดินแดนที่เป็นข้อพิพาท หาผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อให้เกิดดินแดนแห่งความมั่นคง ปลอดภัย และเป็นการปกป้องมิให้เกิดมีการละเมิดอธิปไตยและต้องรักษาอิสรภาพของดินแดนไว้ โดยมุ่งเน้นที่การพัฒนาและแก้ปัญหาเพื่อให้พื้นที่ชายแดนมีความมั่นคงและปลอดภัย เช่น กรณีเขาพระวิหาร หากนักท่องเที่ยวไปขึ้นทางฝั่งกัมพูชาการเดินทางเข้าไปด้านกัมพูชา มีความลำบากและถนน รวมถึงการบริการด้านรถโดยสารสาธารณะ ไม่สะดวก และยังต้องใช้เวลานานมาก หากนักท่องเที่ยวเดินทางมาทางฝั่งไทย จะได้รับความสะดวกมากกว่า หน่วยงานภาครัฐฯ ที่เกี่ยวข้องทั้งสองฝั่งควรพิจารณาแบ่งผลประโยชน์จากการเก็บค่าเข้าชมเขาพระวิหารร่วมกัน เขตแดนที่มีปัญหามาร่วมกันพัฒนาและแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน

3) **ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้า การลงทุน** เป็นกลไกขับเคลื่อนกรณีเขตแดนที่มีข้อพิพาทเปลี่ยนตัวเชื่อมต่อระหว่างประเทศจากการใช้ชายแดนในอดีตที่เกิดปัญหาข้อพิพาทของทั้งสองประเทศเลือนมาเป็นร่วมใช้พื้นที่เพื่อส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุนที่เกี่ยวข้อง และเปลี่ยนเขตแดนที่มีข้อพิพาทมาเป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งที่สามารถใช้ร่วมกันทั้งสองประเทศ และเกิดประโยชน์กับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งสินค้าและท่องเที่ยว ใช้กรอบโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค 2 กรอบ คือ ความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และยุทธศาสตร์การร่วมมือทางเศรษฐกิจจิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ภายใต้สโลแกน “เปลี่ยนเขตแดนพิพาทเป็นศูนย์รวมการคมนาคมขนส่งและสถานที่ท่องเที่ยว”

2. แนวทางการสร้างความร่วมมือในภาพกว้าง “ระดับภูมิภาค” ภายใต้กรอบนโยบายที่สำคัญ

1) **แนวคิดที่จะนำ Single Visa** เข้ามาใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และไทย ใน

กรอบของการร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) และ GMS ผลประโยชน์ที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม สุดท้ายมีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมผ่านการท่องเที่ยว ความเข้าใจในความแตกต่างของเชื้อชาติรวมถึงประเพณีและวิถีชีวิตอยู่ร่วมกันในพื้นที่อย่างสงบสุข การท่องเที่ยวเชื่อมโยงจึงเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญหามลพิษและสภาพภูมิอากาศที่ไม่ดีในพื้นที่เขตชายแดนด้วย ทางคณะที่ปรึกษาได้จัดทำกรอบในมิติของการพัฒนาเชื่อมโยงให้เกิดความร่วมมือในทุกๆ ด้าน ทั้งในด้านการสื่อสาร ความต่อเนื่องด้านการเรียนรู้ซึ่งกันและกันด้วยความรัก ด้านการบริหารจัดการร่วมกัน การดำเนินการต้องอาศัยแรงขับเคลื่อนด้านการตลาดให้เป็นผลสัมฤทธิ์เป็นการสร้างผลบวกและผลด้านรายได้เข้ากลุ่มประเทศ CMV+T

2) มิติความร่วมมือระหว่างประเทศในแต่ละประเทศ ในกรอบของทวิภาคีและกรอบความร่วมมือที่สำคัญในระดับภูมิภาค เช่น การตกลงแบบทวิภาคีระหว่างไทยกับกัมพูชา ซึ่งในกรอบนี้ขึ้นอยู่กับรูปแบบและการดำเนินความร่วมมือในเชิงลึก การเชื่อมโยงในกรอบระดับภูมิภาค ได้แก่ การตกลงในกรอบการร่วมพัฒนา อาทิกกรอบของอาเซียน (ASEAN) ที่เป็นกรอบใหญ่มีทั้งหมด 10 ประเทศร่วมกัน นอกจากนั้นยังมีกรอบต่างๆ ที่มี ASEAN+3 ได้แก่ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น รวมถึงกรอบในระดับอนุภูมิภาค ได้แก่ กรอบความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้าง (Mekong-Lancang Cooperation : MLC) กรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Sub-region) หรืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady-Chao Phraya- Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล ดังนี้

1. ด้านนโยบายและกฎหมาย ภาครัฐทั้งสองประเทศ ไทย-กัมพูชา ควรเร่งสร้างผลประโยชน์ร่วมในทางเศรษฐกิจ โดยการลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจทั้งสองประเทศ เร่งสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน เช่น การลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้อประโยชน์ในการทำธุรกิจของทั้งสองประเทศ

2. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ควรพัฒนาความสัมพันธ์ให้ไปในทิศทางที่ดีขึ้น ควรกระชับความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชา ภายใต้กรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องในกรอบด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น กรอบ ACMECS (Ayeyawadee-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation) ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง และ GMS (Greater Mekong Sub-region) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ใช้โอกาสจากความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้นำ กระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนวชายแดนไทยกับกัมพูชาอย่างต่อเนื่อง ประชุมคณะกรรมการชายแดนทั่วไป ไทย-กัมพูชา (General Border Committee: GBC) ทั้งสองต้องรักษาความสัมพันธ์อันดี ทั้งภาครัฐบาล ภาคเอกชน และกองทัพ โดยกำหนดให้มีการประชุม ผู้บัญชาการทหารสูงสุดร่วมกันในทุกปี พร้อมทั้งร่วมกันผลักดันทุกพื้นที่ที่เคยเป็นสมรภูมิให้กลับมาเป็นพื้นที่พัฒนาร่วมกัน โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนจันทบุรีและตราด (ไทย)-โพธิสัตย์ ไพลินและพระตะบอง (กัมพูชา) เร่งจัดตั้งคณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Border Committee: RBC) โดยด่วน เปิดกว้างให้มีการพูดคุยร่วมกันครอบคลุมทุกฝ่าย เพื่อนำไปสู่พรมแดนแห่งมิตรภาพ เสถียรภาพ และผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน เน้นมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ 2 ด้าน คือ

- **เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยว**กัน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ 1) เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดอาเซียนผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาค

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 2) สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวอาเซียน 3) ดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 4) เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว 5) ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่างๆ 6) รับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง และเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

- **มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ**

1) สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวในระดับจุดหมายปลายทาง สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ มีการตอบสนองเพิ่มขึ้นในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559-2568) ได้มุ่งเน้นการผลักดันการบูรณาการของอาเซียนในทุกมิติอย่างสมบูรณ์ โดยมุ่งพัฒนาการตลาด มาตรฐานคุณภาพ ทรัพยากรมนุษย์ความเชื่อมโยงการลงทุนและการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมระหว่างประเทศในภูมิภาค เพื่อพัฒนาอาเซียนให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน เสริมสร้างความยั่งยืนและการกระจายรายได้สู่ทุกภาคส่วนของการท่องเที่ยว

3. การคมนาคมขนส่ง ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา East Economic Corridor หรือ EEC ในกรอบความร่วมมือ ASEAN กรอบความร่วมมือ GMS โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้มากขึ้น ร่วมกับการที่ทางรัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ เช่น จีนมาลงทุนสร้างท่าเรือ สนามบิน และเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative” ประเทศไทยควรใช้โอกาสในการเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญๆ หาแนวทางสร้างความร่วมมือด้านการคมนาคมผ่านความสัมพันธ์ของ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการต่างประเทศ

4. ความปลอดภัย ร่วมมือกับภาคเอกชน ภาคธุรกิจ ภาคประชาชน และนักวิชาการด้านการให้ความรู้ใน ความสำคัญของความร่วมมือระหว่างสองประเทศด้านความสัมพันธ์ที่ส่งผลให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้วย ประเด็นความร่วมมือด้านความมั่นคง สกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน

5. ด้านช่วยกันดูแลสิ่งแวดล้อมและสร้างทัศนียภาพให้สวยงามร่วมกัน โดยเฉพาะด้านขยะมูลฝอย ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดนมีจำนวนมาก ขยะมูลฝอยตกค้างจากการจัดเก็บการกำจัดขยะมูลฝอยไม่มีประสิทธิภาพ ขาดระบบการจัดการรองรับขยะของเสียที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดน เนื่องจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย แต่ไม่ให้ความสำคัญในการจัดการและแก้ไขปัญหาขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ หรือมีขีดจำกัดในการบริหารจัดการ และข้อจำกัดด้านงบประมาณ ประกอบกับต้นทุนในการกำจัดขยะมูลฝอยค่อนข้างสูง ไม่มีการนำแผนการจัดการขยะลงไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ที่สำคัญ คือ ประชาชนในท้องถิ่นขาดจิตสำนึก ความเข้าใจ และทัศนคติที่มีต่อการจัดการขยะมูลฝอย และขาดการบูรณาการระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในการจัดการปัญหาขยะร่วมกัน นอกจากนี้พบว่าจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกมีขยะมูลฝอยตกค้างเป็นจำนวนมาก เนื่องจากจังหวัดสระแก้วไม่มีที่ดินสำหรับใช้เป็นสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย เพราะถูก

กำหนดให้เป็นเขตพื้นที่จังหวัดสีเขียว (Economic Green Zone) ทำให้การใช้พื้นที่ในการจัดการขยะมูลฝอยมีข้อจำกัด ดังนั้นแนวทางการแก้ปัญหาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย คือ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นควรกำหนดมาตรการสร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจการจัดการขยะมูลฝอย และนำขยะมูลฝอยมาใช้ประโยชน์ จัดให้มีระบบการจัดการขยะมูลฝอย โดยพิจารณาจัดหาสถานที่ พร้อมทั้งกำหนดอัตราค่าบริการในการจัดการขยะมูลฝอย โดยใช้หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายอย่างยุติธรรมและเสมอภาค ส่วนผู้ประกอบการควรเข้าร่วมดำเนินการ ส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือทั้งระบบการจัดการขยะมูลฝอย ที่สำคัญคือ รัฐบาลควรกำหนดมาตรการผ่อนปรนให้กับจังหวัดสระแก้วในการใช้พื้นที่เพื่อจัดการขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ ผลักดันให้เกิดศูนย์จัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดน พร้อมทั้งกำหนดพันธกิจและตัวชี้วัดความสำเร็จของศูนย์อย่างชัดเจน โดยอาจจะสนับสนุนงบประมาณในระยะแรก รวมทั้งการประกันปริมาณขยะมูลฝอยหรือรายได้ขั้นต่ำ และกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมกับความสามารถและการยินยอมจ่ายของผู้ประกอบการ เพื่อเป็นการจูงใจผู้ประกอบการให้เพิ่มมากขึ้น

6. ด้านบุคลากรที่ขึ้นมาเป็นผู้บริหารด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดชายแดนไทยกับกัมพูชา ควรเป็นคนในพื้นที่ เนื่องจากจะเข้าใจมิติพื้นที่ และไม่เกิดปัญหาการย้ายจังหวัดที่รับผิดชอบบ่อยๆ ไม่เกิดความต่อเนื่องในการพัฒนาและบริหารจัดการ

3. แนวทางการสร้างความร่วมมือระดับพื้นที่ชายแดน

1) อนาคตการค้าชายแดนของจังหวัดสระแก้ว มีปริมาณมากที่สุด จะเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากรูปแบบการค้าของนักลงทุนชาวต่างชาติ จะเข้ามาเปิดโดยตรงในกัมพูชา ด้านศุลกากรที่มีการค้ามากที่สุด คือ อัญประเทศ มูลค่าร้อยละ 61.21 อันดับ 1 ด้านศุลกากรคลองใหญ่ และด่านจันทบุรี ร้อยละ 26.84 อันดับ 2 และอันดับที่ 3 มีมูลค่าการค้าร้อยละ 8.82 ซึ่งต้องจับตาให้ดี เนื่องจากมิติการค้าอาจจะมีการเปลี่ยนแปลง จะส่งผลกระทบต่ออาชีพ การค้า การลงทุน และรายได้ของประชาชนจะลดลง ควรเร่งพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัด ใช้ศักยภาพสำคัญด้านการที่จังหวัดสระแก้วเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ประกอบด้วย ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลปารไ้ อำเภอรัญประเทศ และตำบลฝักชะ อำเภอวัฒนานคร โดยมีด่านชายแดนอัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับจังหวัดบันเตียนเมียนเจยของกัมพูชา มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย-กัมพูชาสูงที่สุด เป็นพื้นที่ค้าระหว่างประเทศและค้าปลีกที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากอัญประเทศตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และกรุงเทพฯ (ประมาณ 260 กิโลเมตร) อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพม่าและเวียดนามตอนใต้ รวมทั้งสามารถร่วมดำเนินการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (Co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง (กัมพูชา) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากนักลงทุนไทย เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า กล่องใส่เครื่องประดับ ซึ่งใช้แรงงานเข้มข้น และได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไปที่ประเทศพัฒนาแล้วให้กับสินค้าที่ผลิตในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยลดหรือยกเว้นภาษีนำเข้าแก่สินค้าที่อยู่ในกลุ่มได้รับสิทธิ (Generalized System of Preferences: GSP) แรงผลักดันให้เกิดการค้าการลงทุนให้เห็นเป็นรูปธรรม ด้านการท่องเที่ยวต้องสามารถเชื่อมโยงกับเครือข่ายการพัฒนา EEC เครือข่ายการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ CLMV ให้เร็วที่สุด ทั้งนี้ จึงต้องเร่งพัฒนาบุคลากรและกลุ่มผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง เพื่อรองรับปริมาณการค้าที่จะหายไป

2) ด้านการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมของจีน ด้านชายแดนไทย-กัมพูชาที่ เน้นด้านการแก้ปัญหาเขตแดน อาจมีการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมหนักจากจีนมาเขตชายแดนไทย-กัมพูชา เพื่อให้ได้ประโยชน์ด้านการส่งออกโดยใช้ FTA ของกัมพูชา เนื่องจากจีนประสบปัญหาด้านสงครามทางการค้ากับสหรัฐอเมริกา การย้ายฐานการผลิตมาประเทศที่กำลังพัฒนาจะได้ประโยชน์ด้านการส่งออกสินค้า ซึ่งอาจเป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม ผลที่ตามมาคือภาคแรงงานกัมพูชาที่เคยมาทำงานในกลุ่ม 3D ในไทยมีโอกาสมากที่แรงงานกัมพูชาในเมืองไทยในภาคอุตสาหกรรมจะหายไป จึงต้องเตรียมตั้งรับการขาดแคลนแรงงานจากกัมพูชา

3) ด้านพื้นที่สามารถเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวไทยกับกัมพูชาและประเทศใกล้เคียง ได้ มิติด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ เช่น เส้นทาง R10 จากโครงการของจีน BRI จะมีผลในภาพรวม กรณีที่เกาะกง ซึ่งใกล้กับด่านคลองใหญ่จังหวัดตราด ซึ่งจะเปิดสนามบินนานาชาติขนาดใหญ่ จะเป็นแหล่งโลจิสติกส์ที่ลงทุนโดยทุนจีน เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน ไทยอาจได้หรือเสียผลประโยชน์ ดังนั้นการเชื่อมโยง ทางถนนผ่านเส้นทาง R10 โดยเริ่มต้นจากอุตสาหกรรมใน EEC ของไทย-ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์ จะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ สำหรับสิ่งสินค้าทางการเกษตรแปรรูปของไทย สินค้าทันสมัย และมีประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว ทั้งนี้ชาวกัมพูชาสามารถเข้ามาเที่ยวในเมืองไทยได้สะดวกมากขึ้น ผ่านเส้นทาง R10 ที่พัฒนาแล้ว รวมถึงต้องเน้นการเชื่อมต่อด้านรถไฟ (ความเร็วสูง) จากภาคตะวันออก (ของไทย) -ระยอง-จันทบุรี-ตราด-เกาะกง (สนามบินนานาชาติ) -กัมปอต-สีหนุวิลล์ (ท่าเรือขนาดใหญ่) -เวียดนาม



ภาพ: แผนที่แหล่งท่องเที่ยว และเส้นทางการเดินทางที่สำคัญในกัมพูชา

ที่มา: jayakiri, ม.ป.ป.

กรณีของกัมพูชา การทำทางรถไฟความเร็วสูงไปภาคตะวันออกสำคัญที่สุดเช่นกัน และจะมีการต่อขยายรถไฟความเร็วสูง ต่อไปกัมพูชา และมีการเชื่อมต่อไปเวียดนาม ให้เห็นภาพชัดจะสามารถต่อขยายได้ และกรณีของ

กัมพูชา ถึงแม้ไทยกับกัมพูชาจะคงยังมีปัญหาเรื่องเขตแดน ปัจจุบันด้วยรัฐบาลสร้างความสมานฉันท์ให้กับทั้งสองประเทศได้มาก จะนำไปสู่การพัฒนาาร่วมกัน ดังนี้

1. คลองใหญ่ (ตราด)-เกาะกง (กัมพูชา) ชายแดนที่จะเป็นอนาคตในด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้งทางน้ำ และทางบก เนื่องจากเป็นศูนย์กลางที่สามารถเดินทางท่องเที่ยวไปทั้งทางน้ำและทางบก โดยสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับกัมพูชาและเวียดนาม ผ่านเส้นทาง R10 และสามารถเดินทางโดยรถยนต์ จากกรุงเทพฯ-ตราด-บ้านหาดเล็ก-เกาะกง (กัมพูชา)-กำปอต -แกบ -เกียนยาง (เวียดนาม)-เกิ่นเทอ-โฮจิมินห์

โอกาสการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว

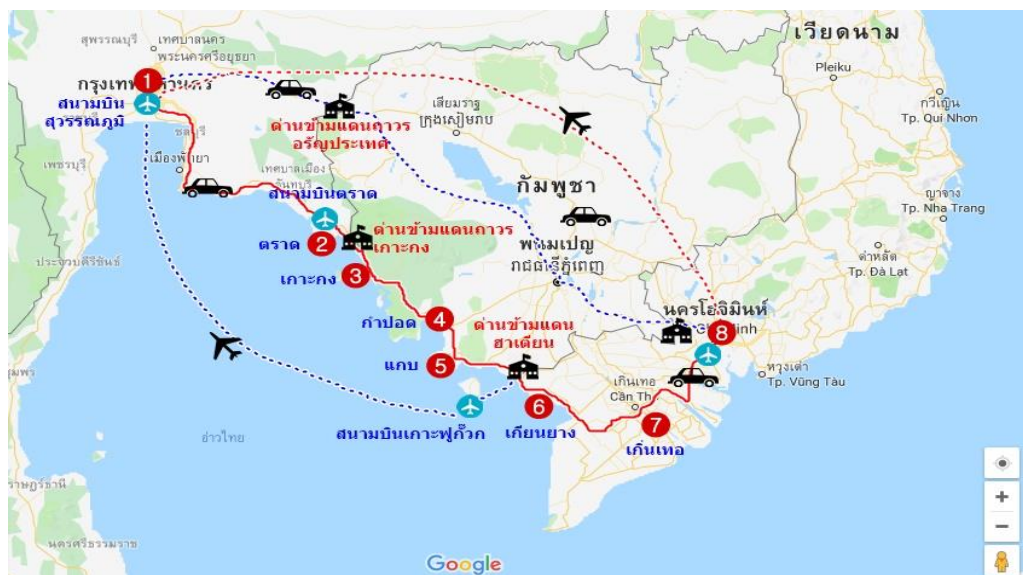
- เป็นเส้นทางเดียวกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ EEC เส้นทางที่แยกออกมาจากกรุงเทพฯ ผ่านภาคตะวันออกของไทย ผ่านเมืองท่าสำคัญของกัมพูชาและเวียดนาม ซึ่งจะก่อให้เกิดความเจริญทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่ง

- ปัจจุบันมีนโยบายเปิดประเทศของนายกรัฐมนตรีกัมพูชา เพื่อให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในกัมพูชา มากขึ้น จึงส่งผลให้เกิดการพัฒนาถนน และเส้นทางขนส่งประเภทต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รูปแบบการท่องเที่ยว

- การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติเส้นทางชมชายหาด ซึ่งมีหมู่บ้านชาวประมงเป็นระยะๆ และหมู่บ้านชาวเขาที่ รัตนคีรี นักท่องเที่ยวสามารถชิมอาหารทะเล

- การท่องเที่ยวเชิงวิถีชุมชน วิถีเกษตร เป็นเส้นทางที่คาดว่าจะได้รับความนิยมจากบรรดานักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบการสัมผัสวิถีชีวิตของชาวบ้าน และเรียนรู้การเกษตรจากดินแดนแห่งนี้ ที่ขึ้นชื่อเกี่ยวกับวัตถุดิบในการปรุงอาหาร เช่น พริกไทยของเมืองกำปอต



ภาพ: เส้นทางการท่องเที่ยว ถนน R10 คลองใหญ่ (ตราด) -เกาะกง(กัมพูชา) ชายแดนที่จะเป็นอนาคตในด้านการท่องเที่ยว เชื่อมโยงทางบก เชื่อมต่อกับโครงการ EEC ของไทย และ BRI ของจีน

ที่มา: คณะวิจัย

เมืองสำคัญและสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

จังหวัดตราด เป็นจังหวัดชายแดนสุดฝั่งทะเลตะวันออก มีรูปร่างลักษณะคล้ายหัวช้าง อาณาเขตด้านชายแดนติดกับประเทศกัมพูชา ทั้งทางบกและทางทะเล ยาว 330 กิโลเมตร โดยทางบกติดกับทางจังหวัดของประเทศกัมพูชา ได้แก่ จังหวัดพระตะบอง จังหวัดจังหวัดโพธิ์สัตรี และจังหวัดเกาะกง

แหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

- **ชุมชนคลองบางพระ** ถือเป็นชุมชนการค้าเก่าแก่ของจังหวัดตราด เป็นที่พบปะแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าของคนหลายกลุ่ม เพราะท่าเลที่ตั้งอยู่ใกล้บริเวณปากแม่น้ำตราดซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในอดีต

- **อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง** เป็นหมู่เกาะตั้งอยู่ในเขตแหลมงอบ จังหวัดตราด นับว่าเป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 1 ในเขตทะเลอ่าวไทย และเป็นเกาะที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ในประเทศรองลงมาจากเกาะภูเก็ต

- **กัมพูชา จังหวัดเกาะกง** ตั้งอยู่บริเวณภาคตะวันตกเฉียงเหนือของราชอาณาจักรกัมพูชา ทิศเหนือติดกับจังหวัดโพธิ์สัตรี ทิศตะวันออกติดกับจังหวัดกำปงสปีและจังหวัดกัมปอต ทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดกับจังหวัดพระสีหนุและอ่าวไทย อำเภอเมืองชื่อกรุงเขมรรัฐมรินทร์ หรือ กรุงเกาะกง รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้พระราชทานนามเมืองแห่งนี้ว่า ปังจันตศิรีเขตร มีความหมายว่า "ปลายเขตแดนที่ภูเขา" และตั้งนามเมืองให้คล้องกับเมืองประจวบคีรีขันธ์ (เดิมชื่อ บางนางรมย์) ซึ่งเมืองทั้งสองตั้งอยู่ในแนวรุ้งเดียวกัน

- **วัดปากคลอง เกาะกง** เป็นวัดเก่าแก่หนึ่งในจังหวัดเกาะกง วัดแห่งนี้ได้รับความเลื่อมใสศรัทธาจากทั้งประชาชนชาวไทยและชาวกัมพูชา โดยมีหลวงพ่อมหิกเกจิอาจารย์ชื่อดังเป็นอดีตเจ้าอาวาสของวัดแห่งนี้ ซึ่งถึงแม้ปัจจุบันท่านจะมรณภาพไปนานแล้ว และเป็นที่เคารพเลื่อมใสศรัทธาของชาวไทยและชาวกัมพูชามาจนถึงปัจจุบัน

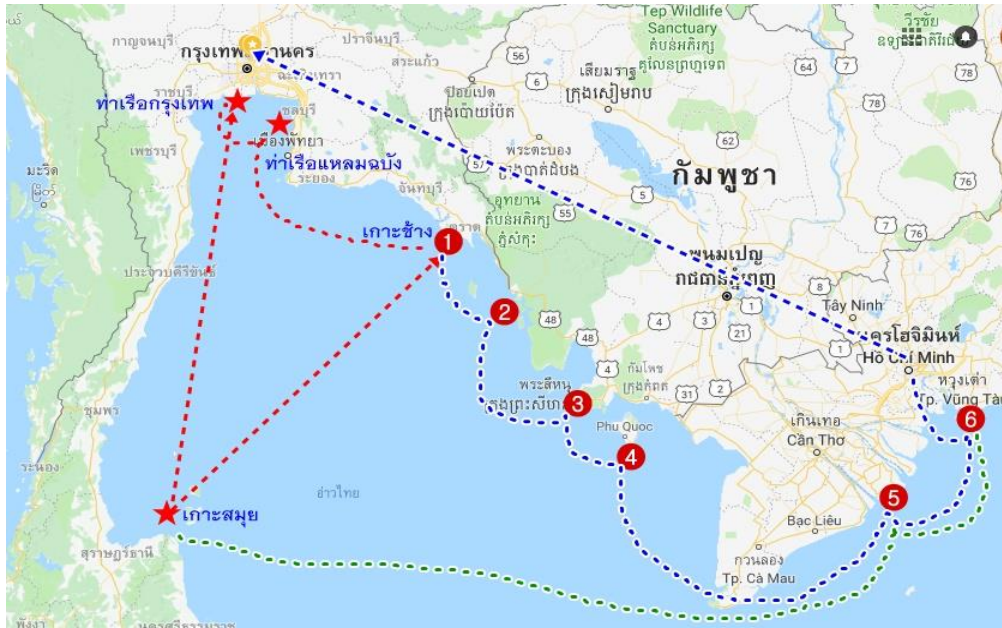
- **เกาะกง คาลิโน** เป็นพื้นที่ติดทะเล และถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกัมพูชา มีชายแดนติดกับประเทศไทย บริเวณชายแดนบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

- **จังหวัดกัมปอต** ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศกัมพูชา อยู่ห่างจากพนมเปญประมาณ 150 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 3 ชั่วโมง ทางรถยนต์ มีภูเขาสูง มีทะเลหมอก และอากาศหนาว นอกจากนี้ ยังมีแม่น้ำกัมปอต แม่น้ำสายสำคัญที่หล่อเลี้ยงชีวิตผู้คนที่นี่

- **ภูเขาโบโก** อุทยานแห่งชาติพระมณีนวศ์ อยู่ห่างจากใจกลางจังหวัดกัมปอต ประเทศกัมพูชาไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ 10 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันที่นี่เป็นอีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม เมื่อเดินทางไปเยือนกัมพูชา

- **จังหวัดแถบ** มีพื้นที่อยู่ติดกับจังหวัดกัมปอต ระยะทางห่างกันประมาณ 50 กิโลเมตร จังหวัดแถบเป็นเมืองติดทะเล พื้นที่จังหวัดแถบเป็นส่วนหนึ่งของบริเวณกัมปอตในสมัยที่เป็นอาณานิคมของฝรั่งเศส

เส้นทางท่องเที่ยว R10 นี้สามารถเชื่อมโยงกันทั้งด้านการท่องเที่ยวและการค้า การลงทุนกับ EEC และเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดตราด



ภาพ: เส้นทางสายอนาคต (เกาะสมุย) -ท่าเรือกรุงเทพ-แหลมฉบัง-เกาะช้าง-เกาะกง-สีหนุวิลล์-เกาะฟูกูว์ -เกิ่นเทอ-หุงเต่า-โฮจิมินห์ ด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทางน้ำเชื่อมต่อกับโครงการ EEC ของไทย และ BRI ของจีน มีท่าเรือที่สำคัญ รองรับด้านการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุนที่เกี่ยวข้อง

ที่มา: คณะวิจัย

โอกาสการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว

- เป็นเส้นทางอนาคตที่กำลังมีการผลักดันทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพราะทุกฝ่ายต่างเล็งเห็นถึงศักยภาพและโอกาสในการสร้างธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่หลากหลาย

- จะเกิดประโยชน์และผลลัพธ์เชิงบวกในทุกมิติของทุกประเทศ จึงทำให้มีการพยายามเจรจากับหลายประเทศทั้งกัมพูชาและเวียดนาม เพื่อร่วมผลักดันให้สามารถเปิดการท่องเที่ยวเส้นทางทางน้ำนี้ได้จริง

รูปแบบการท่องเที่ยว

- การท่องเที่ยวทางเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) เรือข้ามฟาก เรือสมุทรการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ (Cruise) เป็นรูปแบบการให้บริการเดินทางที่รวมพาหนะเดินทางกับความบันเทิง มีกิจกรรมบนเรือและกิจกรรมบนฝั่งเมื่อเรือเทียบท่าตามเมืองต่างๆ เป็นเส้นทางที่เหมาะสมอย่างยิ่งในการเดินทางเป็นเส้นทางระหว่างเกาะในรูปแบบ Island Hopping (การเดินเรือจากเกาะหนึ่งไปยังเกาะหนึ่ง) ซึ่งมีจุดประสงค์หลักเพื่อพักผ่อนตามชายหาด ชมธรรมชาติชายฝั่งทะเลที่สวยงาม ดำน้ำชมปะการัง ชมป่าชายเลน หรือกิจกรรมยามค่ำคืน

เมืองสำคัญและสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง หรือ เกาะช้าง ตั้งอยู่ในเขตแหลมฉบัง จังหวัดตราด และเป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 1 ในทะเลอ่าวไทย และเป็นเกาะที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ในประเทศรองลงมาจากเกาะภูเก็ต

- หาดไถ่แก้ว เป็นสถานที่ยอดนิยมในการมาชมพระอาทิตย์ตกน้ำซึ่งจุดชมวิวงจะอยู่ทางทิศตะวันตกสามารถมองเห็นพระอาทิตย์ตกสีส้มสวยงามได้อย่างชัดเจน

- **อนุสรณ์ยุทธนาวี** เป็นสถานที่ที่เกี่ยวข้มเรื่องราวทางประวัติศาสตร์อันล้ำค่า ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของเกาะช้าง อนุสาวรีย์ถูกออกแบบให้มีลักษณะคล้ายกับเรือรบจำลอง เพื่อระลึกถึงเรื่องราวการสู้รบระหว่างกองทัพเรือไทยกับกองทัพเรือฝรั่งเศส

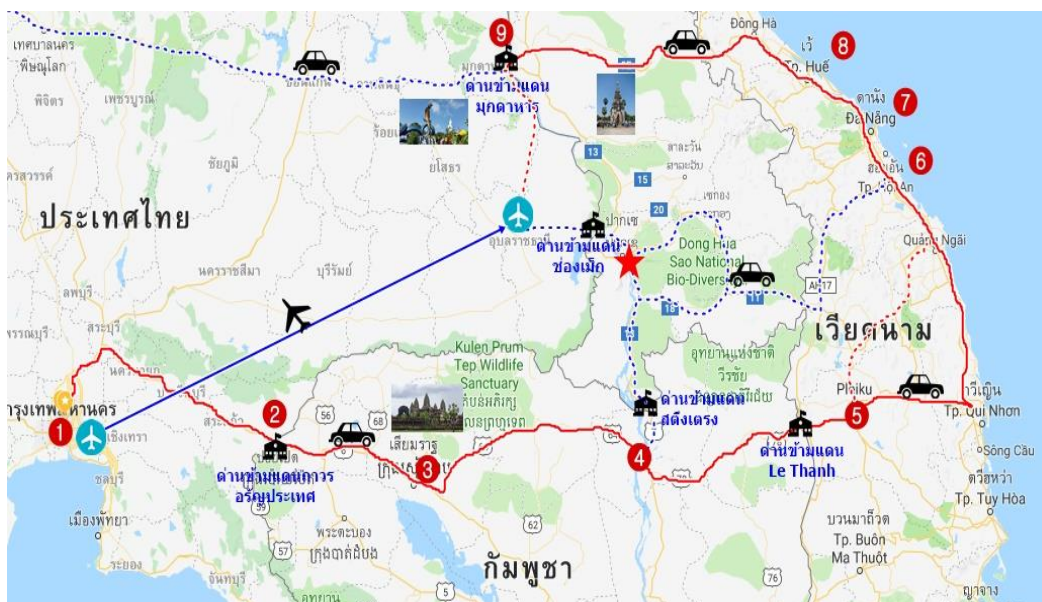
- **บ้านช้างไทย** เป็นอีกหนึ่งสถานที่ที่คนรักช้างจะต้องชื่นชอบ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้ามาสัมผัสประสบการณ์ใหม่กับการชมวิวนหลังช้าง

- **จังหวัดพระสิหนุ** หรือสีหนุวิลล์ หรือกำปงโสม เป็นจังหวัดทางตะวันตกเฉียงใต้ของกัมพูชา ห่างจากเมืองหลวง 185 กิโลเมตร อยู่ติดกับอ่าวไทย เมืองหลักของจังหวัดมีชื่อว่าพระสิหนุ เป็นเมืองท่าเรือน้ำลึก เป็นสถานที่ท่องเที่ยวชั้นนำของประเทศ และเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

- **ชายหาด Otres** ถือเป็นหนึ่งในชายหาดที่สวยงามขึ้นชื่อของสีหนุวิลล์ ด้วยความสวยงามทางธรรมชาติ และอาหารทะเลที่สดใหม่ทำให้นักท่องเที่ยวจำนวนมากมาแวะเวียนมายังชายหาดแห่งนี้

2. จังหวัดสระแก้ว เน้นการท่องเที่ยว เพื่อศึกษาแหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม ทรัพยากร และแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่สมบูรณ์ รวมถึงต้องพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตลอดเวลา

เส้นทางท่องเที่ยว จังหวัดสระแก้ว (ไทย)–เสียมราฐ (กัมพูชา)–สตึงตรง (กัมพูชา) สามารถไปเชื่อมเวียดนาม และกลับเข้าไทยทางด่านข้ามแดนมุกดาหารได้ สามารถเดินทางได้ทั้งทางรถยนต์ และทางการบิน



ภาพ: เส้นทางท่องเที่ยวจังหวัดสระแก้ว (ไทย)–เสียมราฐ (กัมพูชา)–สตึงตรง (กัมพูชา)

ที่มา: คณะวิจัย

ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว

เส้นทางท่องเที่ยวนี้มีเป้าหมายในการเดินทางเพื่อเที่ยวชมความสวยงามของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระหว่างเมืองต่างๆ เช่น ไทย กัมพูชา เวียดนามและสปป.ลาว แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของเส้นทางนี้จะ

เป็นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม เช่น เขตพื้นที่ตอนบนของกัมพูชา คือ พื้นที่อารยธรรมของเขมรโบราณ ซึ่งเกี่ยวข้องกับตำนานและความเชื่อของศาสนาฮินดูที่รุ่งเรืองในอดีต

โอกาสการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว

- เส้นทางนี้มีความเชื่อมโยงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งเส้นทาง R1 และเส้นทาง R2 เข้าด้วยกัน
- ตลอดเส้นทางนักท่องเที่ยวจะได้รับชมความสวยงามทางวัฒนธรรม วิถีชีวิต ธรรมชาติ และแนวทางการพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐานและการค้าการลงทุนของแต่ละเมือง ตั้งแต่รัฐประเทศ ปอยเปต ศรีโสภณ เสียมราฐ สตรึงเตรง
- ในอนาคตการคมนาคมและการขนส่งทั้ง 2 เส้นทางจะมีความเจริญอย่างรวดเร็ว และคาดการณ์ว่าจะทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเจริญตามไปด้วย จึงกล่าวได้ว่าเป็นเส้นทางที่น่าสำรวจและจับตามองถึงโอกาสในการท่องเที่ยวและธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก

รูปแบบการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเชิงภูมิสถาปัตยกรรม เป็นเส้นทางที่เต็มไปด้วยประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมอันโดดเด่น มีสถาปัตยกรรมแบบขอมสมัยรุ่งเรืองตลอดเส้นทาง มีปราสาทนครวัดและภาพแกะสลักบนแผ่นหินอันสวยงามเกี่ยวกับพระราชกรณียกิจของพระเจ้าชัยวรมันที่ 2 พร้อมทั้งเรื่องราวในวรรณคดีรามายณะ นอกจากนี้ยังมีโตนเลสาบ อันเป็นทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยรอบของทะเลสาบเต็มไปด้วยพืชพรรณต่างๆ มากมาย มีสัตว์ป่าและสัตว์น้ำจืดหลากหลายชนิด นอกจากนี้นักท่องเที่ยวยังได้สัมผัสวิถีชีวิตชาวบ้านในลุ่มน้ำแห่งนี้ได้อีกด้วย

เมืองสำคัญที่น่าสนใจ

อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เป็นอำเภอชายแดนทางด้านตะวันออกของไทย มีแนวชายแดนติดต่อกับกัมพูชา เดิมเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดกบินทร์บุรี ภายหลังถูกยุบรวมกับจังหวัดปราจีนบุรี ปัจจุบันเป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดสระแก้วตามลำดับ

แหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

- **ตลาดโรงเกลือ** หรือตลาดชายแดนบ้านคลองลึก เป็นตลาดการค้าชายแดนภาคตะวันออกที่ใหญ่ที่สุดของไทย ตั้งอยู่ใน อ.อรัญประเทศ ใกล้กับด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ-ปอยเปต จังหวัดบันเตินเมียนเจย (กัมพูชา) ตลาดโรงเกลือมี 5 ตลาด คือตลาดโรงเกลือเก่า ตลาดเดชไทย ตลาดเทศบาล 2 (ตลาดโรงเกลือใหม่) ตลาดเทศบาล 3 (ตลาดโกลเดนเกต) และตลาดเบญจวรรณ มีร้านค้าประมาณ 3,000 ร้าน เป็นแหล่งจำหน่ายสินค้ามือสองที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ

- **ปราสาทสด๊กก๊อกธม** เป็นโบราณสถานขอมที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออก ตั้งอยู่ที่บ้านหนองเสม็ด ตำบลโคกสูง สันนิษฐานว่าสร้างขึ้นในพุทธศตวรรษที่ 14 เพื่อใช้ประดิษฐานรูปเคารพและใช้ประกอบพิธีกรรมตามคติความเชื่อ ในลัทธิศาสนาฮินดู คำว่า สด๊กก๊อกธม หมายถึงเมืองที่มีต้นกกขึ้นรกในหนองน้ำใหญ่ ปัจจุบันยังพอมองเห็น หนองน้ำใหญ่ในอดีตอยู่ใกล้ๆ ปราสาท

- **ปอยเปต** เป็นเมืองชายแดนไทย-กัมพูชา ตั้งอยู่ที่ตำบลปอยเปต อำเภออรัญเรไร จังหวัดบันทายมีชัย อยู่ติดกับอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ตัวเมืองมีป้อมกาสิโนเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยเป็นผู้ใช้บริการ เนื่องจากการพนันในประเทศไทยผิดกฎหมาย ปัจจุบันได้มีการประกาศจากด่านตรวจคนเข้า

เมืองไทย ด้านอำเภอรัฐประเทศ สำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางไทย สามารถเข้าถึงพรมแดนโดยไม่ต้องใช้วีซ่า โดยเดินทางประทับตราหนังสือเดินทางขาเข้าประเทศกัมพูชาได้

- **จังหวัดบันทายมีชัย** หรือ **บ็อนเตียย์เมียนเจีย** ที่แปลว่า "ปราการแห่งชัยชนะ" เป็นจังหวัดหนึ่งของประเทศกัมพูชา (ภาษาไทยเรียกว่า "จังหวัดบ้านไต้มีชัย", "บันทายมีชัย" หรือ "ศรีโสภณ") อยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ เมืองหลักคือศรีโสภณ เคยเป็นจังหวัดพิบูลสงครามของสยาม ในปี ค.ศ. 1907 สยามได้ยกพื้นที่นี้ให้แก่ฝรั่งเศสและรวมเข้าเป็นจังหวัดพระตะบอง

- **เสียมราฐ** หรือ **เสียมเรียบ** เป็นจังหวัดหนึ่งในประเทศกัมพูชา ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ อยู่ริมฝั่งทะเลสาบเขมร ห่างจากกรุงพนมเปญ 314 กิโลเมตร โดยใช้เวลาเดินทางด้วยรถยนต์ประมาณ 5 ชั่วโมงจังหวัดเสียมราฐเป็นที่ตั้งของนครวัดและกลุ่มปราสาทหินหลายแห่ง

- **นครวัด** เป็นหมู่ปราสาทและเป็นศาสนสถานที่ใหญ่ที่สุดในโลก แรกเริ่มสร้างขึ้นเป็นเทวาลัยในศาสนาฮินดูเพื่ออุทิศแด่พระวิษณุ ก่อนจะค่อยๆ เปลี่ยนแปลงกลายเป็นวัดในศาสนาพุทธในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 12 นครวัดเป็นปราสาทที่ได้รับการอนุรักษ์ดีที่สุดในบริเวณที่ตั้งโดยรอบ นครวัดจึงเป็นปราสาทเพียงแห่งเดียวที่ยังคงความเป็นศูนย์กลางทางศาสนาที่มีความสำคัญมาตั้งแต่เริ่มก่อสร้าง ถึงจุดสูงสุดของรูปแบบการสร้างสถาปัตยกรรมเขมรแบบดั้งเดิม และได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของกัมพูชา ซึ่งจะปรากฏอยู่บนธงชาติและตามสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสำคัญที่สุดในหมู่นักท่องเที่ยว

- **โตนเลสาบหรือทะเลสาบเขมร** เป็นทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพื้นที่ประมาณ 7,500 ตารางกิโลเมตร ความลึกโดยเฉลี่ย อยู่ที่ 10 เมตร เมื่อถึงฤดูน้ำหลาก น้ำจะท่วมพื้นที่บริเวณโดยรอบทำให้โตนเลสาบขยายตัวออกกว้างมากถึง 6 เท่า ทะเลสาบเขมรเกิดจากแม่น้ำโขง ซึ่งแม่น้ำโขงไหลผ่านมีความยาวถึง 500 กิโลเมตร

3) ยกระดับช่องทางเส้น-หะมอตา ชายแดนระหว่างจังหวัดตราด กับจังหวัดโพธิ์สัตว์ เป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว เนื่องจากปัจจุบันชาวกัมพูชาจากจังหวัดพระตะบองมักจะเดินทางมาอำเภอเวียงโขง และออกทางช่องบ้านท่าเสา ต.แหลมกลัด อ.เมืองตราด เพื่อเข้ามาจับจ่ายซื้อสิ่งของ และท่องเที่ยวในจังหวัดตราด ตลอดจนเดินทางไปจังหวัดเกาะกง จังหวัดพระสีหนุ ฯลฯ ของกัมพูชา หรือไปเกาะช้าง จันทบุรี ระยอง เมืองพัทยา ฯลฯ เส้นทางนี้ทำให้ชาวกัมพูชาบางส่วนเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กมายังด่านบ้านท่าเสาเข้าไปยังจังหวัดโพธิ์สัตว์ จังหวัดพระตะบอง จังหวัดเสียมเรียบ (นครวัด) ของกัมพูชาได้อย่างประหยัด สะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยกว่าเส้นทางอื่นๆ ขณะนี้ทราบข่าวเป็นการภายในว่า ที่ดินฝั่งหะมอตา กัมพูชา มีการบอกขายราคาประมาณไร่ละ 800,000-1,600,000 บาท ขึ้นอยู่กับทำเล มีชาวกัมพูชาจากกรุงพนมเปญและจังหวัดอื่นๆ เข้ามากว้านซื้อที่ดิน เตรียมก่อสร้างโรงแรมที่พัก ร้านค้า กันล่วงหน้าแล้ว บางรายได้ขายช่วงให้ชาวจีนไปแล้วด้วย นอกจากนี้ เส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงไปถึงกรุงไซ่ง่อน (โฮจิมินห์ซิตี้) ต่อไปถึงลาวหรือจีนได้ การขนส่งผู้คนและสินค้าทำได้โดยไม่ต้องเสียเวลาผ่านอ่าวไทย เป็นเส้นทางขนานกับเส้น R10 โครงการสร้างความเชื่อมโยงพื้นฐานโครงการใหญ่ทั้ง 3 ในจังหวัดเกาะกงที่กำลังเป็นที่น่าสนใจดึงดูดหัวใจนักลงทุน คือ 1) การขยายถนนหมายเลข 48 เริ่มจากถนนหมายเลข 4 ถึงตัวจังหวัดเกาะกง 2) สนามบิน International มูลค่า 350 ล้านดอลลาร์ ซึ่งมีพื้นที่ขนาด 750 เฮกตาและ 3) ถนนเชื่อมโยงระหว่างอำเภอสำราญ ตรงมาสู่จังหวัดเกาะกง โดยเริ่มจากอำเภอสำราญ จังหวัดพระตะบอง ตัดผ่านจังหวัดโพธิ์สัตว์ มาถึงจังหวัดเกาะกง และจะก่อสร้างในปีนี้ (บริษัท Union ได้

ลงทุนประมาณ 1,200 ล้านดอลลาร์ เพื่อก่อสร้างโครงการเมืองท่องเที่ยวในจังหวัดเกาะกง ซึ่งจะเริ่มก่อสร้างในต้นปี 2019 เพื่อช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า และเศรษฐกิจของกัมพูชาให้ยิ่งเจริญก้าวหน้า ทั้งนี้ จังหวัดตราดได้เร่งทำถนนลาดยางไปเชื่อมเส้นทางที่รัฐบาลจีนสร้างให้กัมพูชาจากปอยเปต-พนมเปญ (จ.โพธิ์สัตว์) มาถึงด่านบ้านท่าเส้น-ทะมอดา ระยะ 2 กิโลเมตร บริเวณชายแดนมาบรรจบกับถนนชลประทานคลองสะพานหินลงมาถนนสี่เลน (สุขุมวิท) ตรงวัดท่าเส้น จากนั้นก็จะแยกเดินทางไปเส้นทางคลองใหญ่หรือตัวเมืองตราดต่อไปแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ คาดว่าเส้นทางนี้แล้วเสร็จตรงกับช่วงเวลาเปิดจุดผ่านแดนบ้านท่าเส้นพอดี คาดว่าชาวกัมพูชาจากจังหวัดโพธิ์สัตว์ จังหวัดพระตะบอง จังหวัดบันเตียเมียนเจย จังหวัดเสียมเรียบ จังหวัดกำปงชนัง ฯลฯ น่าจะลงมาเที่ยวเกาะช้าง หาดบานชื่น หาดเขาล้าน (ราชการุณย์) เป็นจำนวนมาก เพราะอยู่ใกล้ค่าใช้จ่ายถูกกว่าไปกรุงพระสีหนุ กัมปอต และแถบ

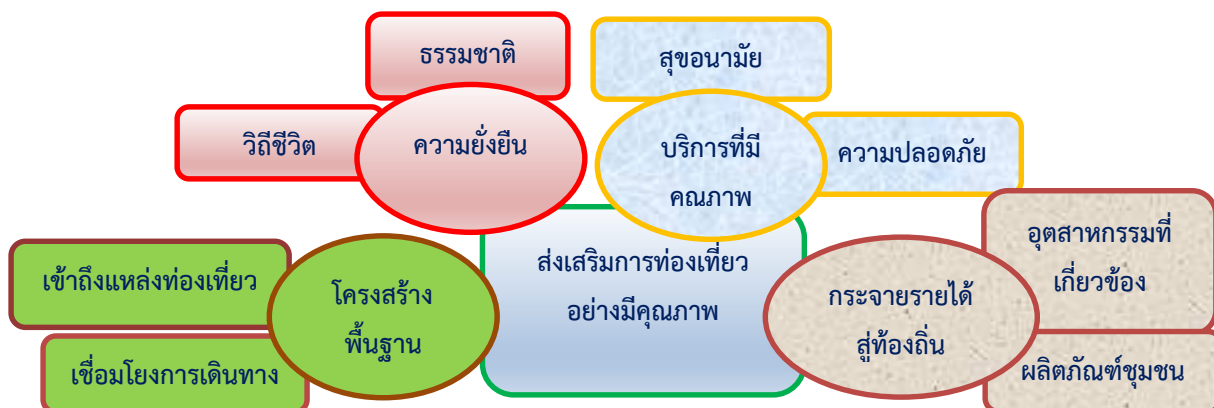
อย่างไรก็ตาม ยังพบว่าการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ กล่าวคือบริษัทจีนกลุ่มหนึ่งลงทุนกว่า 100 ล้านดอลลาร์ ในโครงการ Dara Cove จังหวัดเกาะกง และโครงการพัฒนาเมืองใหม่มูลค่า 500 ล้านดอลลาร์ในเกาะกง ซึ่งได้รับการอนุมัติจาก CDC (คิรึสาคร) นอกจากนี้สนามบินลำดับที่ 4 ของกัมพูชาเริ่มก่อสร้างในปี 2019 แล้วอยู่ในโครงการดาราชาโก จังหวัดเกาะกงด้วย สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกพบวากัมพูชาประกาศว่าได้สร้างเส้นทางหมายเลข 55 เสร็จเรียบร้อยแล้ว จากนั้นจะสร้างเส้นทางเชื่อมจากอำเภอสัมรุด จังหวัดพระตะบอง มายังอำเภอเวียงหลวง จังหวัดโพธิ์สัตว์ต่อไปในพื้นที่ ส่วนมอเตอร์เวย์ พนมเปญ พระสีหนุ เริ่มก่อสร้างในวันที่ 22 มีนาคม 2562 ระยะทางเกือบ 200 กิโลเมตร ใช้เวลา 4 ปี โดยไป 2 เลน กลับ 2 เลน และพบว่าสถานีบริการน้ำมันใกล้โรงแรม คาสีโนทะมอดาเปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 ส่วนตลาดสมัยใหม่ จังหวัดโพธิ์สัตว์ คาดว่าเสร็จกลางปี 2019 เจ้าของตลาดชื่อ ออกญา ภูปุย เป็นอดีตประธานหอการค้าจังหวัดพระตะบองเป็นเจ้าของตลาดภูปุยที่จังหวัดพระตะบอง



ภาพ: เส้นทางเชื่อมต่อเมืองท่องเที่ยวบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา
ที่มา: Hotasia, ม.ป.ป.

การส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพ

1. โครงสร้างพื้นฐาน สามารถเชื่อมโยงการเดินทาง และสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
2. ความยั่งยืนของวิถีชีวิต และความยั่งยืนของธรรมชาติ
3. บริการที่มีคุณภาพ ด้านสุขอนามัย และด้านความปลอดภัย
4. กระจายรายได้สู่ท้องถิ่น สามารถเพิ่มรายได้ให้กับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และผลิตภัณฑ์ชุมชน



ภาพ: ส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพ

ที่มา: สรุปจากกร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี

ตาราง: แสดงหน่วยงานรับผิดชอบการขับเคลื่อนการดำเนินงานในแต่ละยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์และรายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก 1.กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา หน่วยงานสนับสนุน 2.กระทรวงอุตสาหกรรม 3.กระทรวงสาธารณสุข 4.กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 5.กระทรวงมหาดไทย 6.กระทรวงวัฒนธรรม 7.กระทรวงพาณิชย์ 8.กระทรวงศึกษาธิการ 9.กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 10.สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) 11.องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน(องค์การมหาชน)
ยุทธศาสตร์ที่ 2	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก 1.กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา หน่วยงานสนับสนุน

ยุทธศาสตร์และรายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	1.กระทรวงมหาดไทย 2.กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม 3.กระทรวงกลาโหม 4.กระทรวงการต่างประเทศ 5.กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว 6.สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว	<u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> 1.กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา <u>หน่วยงานสนับสนุน</u> 2.กระทรวงแรงงาน 3.กระทรวงศึกษาธิการ 4.กระทรวงวัฒนธรรม 5.องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความปลอดภัยให้กับการท่องเที่ยวไทยผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่มการส่งเสริมวิถีไทยและการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว	<u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> 1.กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา <u>หน่วยงานสนับสนุน</u> 2.กระทรวงการต่างประเทศ 3.สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 4.กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว 5.องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน)
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยวและการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ	<u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> 1.กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา <u>หน่วยงานสนับสนุน</u> 2.กระทรวงการต่างประเทศ 3.กระทรวงมหาดไทย 4.กระทรวงคมนาคม 5.กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม 6.องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ที่มา: สรุปโดยคณะวิจัย

ตาราง: แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะสั้น (เร่งด่วน)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. การดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา	- ปรับเปลี่ยนภาพปัญหาข้อพิพาทดินแดนในอดีต สร้างความร่วมมือ ภายใต้กรอบการพัฒนา ASEAN, GMS, AMECS และข้อตกลงแบบทวิภาคีระหว่างไทยกับกัมพูชา	- หน่วยงานด้านความมั่นคง (กระทรวงกลาโหม) - กระทรวงต่างประเทศ (กต.) - กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
2. การวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน แบบ Win-Win	1. ต้องให้ความสำคัญทั้งมิติภายนอกและภายใน สำหรับมิติภายนอกประเทศ ไทยต้องเสริมบรรยากาศในการดำเนินความสัมพันธ์กับกัมพูชา โดยเริ่มจากความร่วมมือระดับประชาชน 2. พื้นฐานของความจริงใจและผลประโยชน์จะได้รับร่วมกันในระยะยาว ผ่านกลไกความร่วมมือของรัฐบาลและผู้นำท้องถิ่นให้เกิดเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	- หน่วยงานด้านความมั่นคง (กระทรวงกลาโหม) - กระทรวงต่างประเทศ (กต.) - กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
3. การพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา	1. เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค ในกรอบ คือ กรอบความร่วมมือ ASEAN กรอบความร่วมมือในอนุภาคแม่โขง (GMS) และยุทธศาสตร์การร่วมมือทางเศรษฐกิจจิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS)	- กระทรวงคมนาคม - กระทรวงต่างประเทศ - ตม. - ศุลกากร - การปกครองส่วนท้องถิ่น - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
4. นำ Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินเพื่อติดต่อการค้าการลงทุน บริการด้านการรักษาพยาบาล และท่องเที่ยว	1. เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย สปป. ลาว เมียนมาและไทย ด้วยการขอวีซ่าจากประเทศเดียว ที่ผ่านมาได้	- กระทรวงต่างประเทศ - หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะสั้น (เร่งด่วน)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
5. อำนวยความสะดวกด้านพิธีการข้ามพรมแดน	1. การทำให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกมากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายลดลง ลดความแออัดของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง จัดกลุ่ม ชาวกัมพูชาที่เข้ามาทำงานรายวัน เข้ามาเรียน เข้ามาท่องเที่ยว ให้แยกกลุ่มให้ชัดเจน	-กระทรวงต่างประเทศ ศุลกากร -ภาครัฐฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
6. เตรียมความพร้อมคน	1.พัฒนาด้านภาษาอังกฤษ พัฒนาด้านทักษะของการเป็นเจ้าบ้านที่ดี เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยว 2.จัดกิจกรรมให้เกิดการรักษาวินัยธรรมร่วมของทั้งสองประเทศไทยกับกัมพูชา 3.สร้างกิจกรรมด้านการดูแลสิ่งแวดล้อมร่วมกัน เน้นความสำคัญด้าน “ขยะทะเล และขยะชายแดน” 4. ร่วมกันพัฒนาศูนย์บริการด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ	-กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ -กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
7. แนวทางการสร้างความร่วมมือระดับนโยบายรัฐบาลกับรัฐบาล (G2G)	1. งบประมาณประวัติศาสตร์เปิดสู่ยุคความสัมพันธูปแบบใหม่ภายใต้กรอบอาเซียน 2. ร่วมมือกันด้านการวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน 3.ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้า การลงทุน “เปลี่ยนเขตแดนพินาตเป็นศูนย์รวมการคมนาคมขนส่งและสถานที่ท่องเที่ยว” 4. การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริม ความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับ และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชนและการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว 5. จัดตั้งคณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC) ไทยกับกัมพูชา	-กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา ร่วมจัดตั้งคณะกรรมการการท่องเที่ยวระดับประเทศ ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น -กระทรวงต่างประเทศ -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา -คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC)
8. แนวทางการสร้างความร่วมมือในภาพกว้าง “ระดับภูมิภาค”	1. Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา 2. มิติความร่วมมือระหว่างประเทศในแต่ละประเทศ ในกรอบของทวิภาคีและกรอบความร่วมมือที่สำคัญในระดับภูมิภาค	-กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา -หน่วยงานภาครัฐฯที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC)
9. พัฒนาและเปิดด่านที่มีศักยภาพ	1. จังหวัดตราด เปิด “ด่านท่าเส้น-ทะมอตา เป็นด่านถาวร” เน้นด้านการท่องเที่ยว เปิดรับชาวกัมพูชาระดับรายได้ปานกลางเข้ามาจับจ่ายในจังหวัดตราด 2. จังหวัดตราด โอกาสจากการเป็นแหล่งผลไม้ “การท่องเที่ยวแบบบุฟเฟ่ผลไม้” สามารถเก็บรับประทานจากต้น อาศัยการเป็นศูนย์กลางผลไม้และการเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษร่วมกันพัฒนาด้านการท่องเที่ยว จัดเป็น Package ตามฤดูกาลให้กับนักท่องเที่ยว	-กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงกลาโหม -กระทรวงคมนาคม -ภาครัฐฯ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะสั้น (เร่งด่วน)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	3.จังหวัดจันทบุรี “อัญมณีโลก” เน้นดึงดูดนักท่องเที่ยวทั่วโลกโดยใช้การท่องเที่ยวแบบการคาราวะลงทุนด้านอัญมณีร่วมกับจังหวัดไพลิน ที่มีพลอยและอัญมณีที่มีชื่อเสียง 4. จังหวัดสระแก้ว เน้นการแสวงหาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ และเชื่อมโยงกับกัมพูชา เสียมเรียบ และหา Package และจัดกิจกรรมกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวมาค้างและพักที่สระแก้ว	
10. สร้างโอกาสการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวจากจุดแข็งและโอกาสของไทย	1.ส่งเสริมด้าน “จัด Package ด้านการดูแลสุขภาพ” โปรโมชันสำหรับตรวจร่างกายประจำปี 2.ส่งเสริมให้มีการเปิด “โรงเรียน International School หรือ Bi-linguae บริเวณชายแดนไทยกับกัมพูชา” จัดโปรแกรม Boarding Pass ด้านการศึกษาแบบสามารถผ่านด่านเข้ามาศึกษาในไทยได้ 3.เปิดโรงเรียนอบรม และจัดสอนด้านการท่องเที่ยวแบบมืออาชีพ ตามชายแดนไทย 4.จัดตั้งศูนย์ประชุม MICE ในบริเวณชายแดน เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจภาคบริการ 5.จังหวัดตราด พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงผ่าน R10 ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์ และเส้นทางน้ำ เกาะช้าง-เกาะกง-สีหนุวิลล์ 6. เชื่อมโยงกลุ่มนักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศ ASEAN+6 ผ่านโครงการ BRI และ EEC จัดโปรแกรมการโปรโมทร่วมกันกับกลุ่มประเทศอาเซียน โดยไทยเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยว และการค้าการบริการที่เกี่ยวข้อง	-กระทรวงสาธารณสุข -กระทรวงศึกษาธิการ -กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงคมนาคม -หน่วยงานภาครัฐฯ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Border Committee : RBC)

ตาราง: แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ระยะกลาง

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะกลาง	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1.การท่องเที่ยว ดำเนินการเพื่อให้บรรลุ วิสัยทัศน์ด้านการ ท่องเที่ยวของอาเซียน	1. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวกัน โดยมีมาตรการ สำคัญร่วมกันระหว่างไทยกับกัมพูชา 2. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน การมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น มี มาตรฐานด้านความปลอดภัย และร่วมมือด้านการดูแลสิ่งแวดล้อม 3. มีการพัฒนามาตรฐานใช้ระบบคิวอาร์โค้ด หรือบัตรประชาชน (ID Card) นำมาสแกนข้อมูล เพื่อความ สะดวกรวดเร็ว	-กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา -กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงคมนาคม -ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง -กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
2.การอำนวยความสะดวก สะดวกด้านการขนส่ง	1. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามพรมแดน (Cross-Border Transportation Passengers by Road Vehicles: CBTP) 2. การเพิ่มขีดความสามารถและการพัฒนาทักษะเพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกในการ ขนส่งของภูมิภาคให้มีความก้าวหน้ายิ่งขึ้น	-กระทรวงคมนาคม -กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา -ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค
3. แนวทางการสร้าง ความร่วมมือระดับพื้นที่	1.จังหวัดสุรินทร์ ส่งเสริมด้านการดูแลสุขภาพ เช่น โปรโมชันสำหรับตรวจร่างกายประจำปี โปรแกรมคลอด เหมาะสมอื่นๆ กระตุ้นชาวกัมพูชาชนชั้นกลางเข้ามาใช้บริการ 2. เปิดด่าน “สายตะกู บุรีรัมย์” อย่างเป็นทางการดึงดูดกลุ่ม CLMV ที่มีความชอบด้านกีฬา 3. โอกาสของศรีสะเกษ ร่วมกับกัมพูชา ด้านการเปิดด่านฝั่งไทย เพื่อขึ้น “เขาพระวิหาร” ร่วมมือกับการ ท่องเที่ยวกัมพูชา และแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน 3. วัดไพรพัฒนา จังหวัดศรีสะเกษ เป็นจุดดึงดูด พัฒนาการท่องเที่ยวไทยกับกัมพูชาจาก “สายใยความศรัทธา เทวดาเดินดิน หลวงปู่สงฆ์ วัดไพรพัฒนา” เน้นการท่องเที่ยวแบบวัฒนธรรม 4. จังหวัดตราด “ศูนย์กลางการค้าส่ง ขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ และศูนย์กลางให้บริการการท่องเที่ยว ระดับภูมิภาค” ตราดตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 340 กิโลเมตร) รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และมีฐานการท่องเที่ยวในพื้นที่ และ สามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) มีการลงทุนจากต่างชาติ 5. จันทบุรีและตราดสามารถเชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) โดยมีเป้าหมายใหญ่ในการให้ ประเทศไทยเป็น “ชาติมหาอำนาจด้านการค้าผลไม้เมืองร้อนของโลก” ให้ภาคตะวันออกเป็นฐานตามโครงการ จัดตั้งระเบียงผลไม้ภาคตะวันออก (Eastern Fruit Corridor) รัฐบาลต้น EEC เตรียมปั้นระเบียงเศรษฐกิจ ผลไม้ตะวันออก สู่ “มหาอำนาจผลไม้เมืองร้อน”	-กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา -กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงคมนาคม -จัดตั้ง Joint Committee Tourism ไทย และกัมพูชา -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC) -คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC)

ตาราง: แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ระยะยาว

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะยาว	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. การลดช่องว่างการพัฒนา การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา	1. รักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ และเสริมสร้างศักยภาพของประเทศไทยกับกัมพูชาให้เข้มแข็ง 2. ขยายการเข้าถึงภาคการเงินในส่วนของภาคประชาชนและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของไทยกับกัมพูชา 3. เสริมสร้างโอกาสทางธุรกิจเพื่อสร้างการเติบโตและการจ้างงาน และขยายการเข้าถึงบริการด้านการเงินของประชาชนที่อยู่ชายแดนไทยกับกัมพูชา	- กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ - กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
2. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวกันโดยมีมาตรการสำคัญ	1. เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดไทยกับกัมพูชาผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวด้วยกัน 2. สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวโดยบูรณาการร่วมระหว่างไทยกับกัมพูชาและดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว จาก ASEAN ให้มาเที่ยวเพิ่มมากขึ้น 3. เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยวไทยและกัมพูชา 4. ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่างๆ ของไทยกับกัมพูชาผ่าน ภายใต้กรอบ GMS AMECs BRI และ ASEAN 5. ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง และเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างไทยกับกัมพูชาผ่านการเชื่อมโยงโครงการ BRI ของจีนที่เข้ามาลงทุนในกัมพูชา และ EEC ของไทยทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ	- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ - กระทรวงวัฒนธรรม - กระทรวงคมนาคม - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการท่องเที่ยวรายสาขาอื่นๆ - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
3. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ	1. สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยว 2. สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการท่องเที่ยวให้ไทยกับกัมพูชา 3. จัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติของไทยกับกัมพูชา 4. ปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศของไทยกับกัมพูชา	- กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม - หน่วยงานภาครัฐฯ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
4. ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	1. การพัฒนาสังคมผู้ประกอบการ เพื่อสร้างผู้ประกอบการทางธุรกิจของไทยกับกัมพูชา 2. การพัฒนาภาคการผลิตและบริการร่วมกันระหว่างไทยกับกัมพูชา 3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	- กระทรวงพาณิชย์ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา

การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศสมาชิก ในฐานะประเทศไทยเป็นประเทศศูนย์กลางทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยง และมีศักยภาพของกลุ่มในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการท่องเที่ยวโดยตรงมีรายละเอียด ดังนี้

1. ทบทวนและประสานความร่วมมือไทยกัมพูชา ในเรื่องบทบาทที่สำคัญของกลุ่มด้านทรัพยากรการท่องเที่ยว ด้านวัฒนธรรม ด้านมรดกทางวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ เพื่อชี้ให้เห็นความสำคัญ ร่วมมือ สนับสนุน รวมตัวจริง ทั้งภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงาน ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ภาคนักวิชาการ และผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมตัว และประสานความร่วมมือ แสดงวัตถุประสงค์ของความร่วมมือไทยกับกัมพูชาหรือร่วมกัน 1) ในด้านระเบียบข้อกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง ที่แต่ละประเทศยังไม่เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวเชื่อมโยง ร่วมหารือ หาทางแก้ไข 2) ด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ถนน ระบบราง ท่าเรือ และสนามบิน หาแนวทางร่วมเชื่อมต่อและดึงดูดเด่นของเส้นทางที่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมยังเข้าไม่ถึง ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทางเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 3) ร่วมกันส่งเสริมและการทำการตลาดไทยกับกัมพูชา ร่วมกันผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 4) ร่วมมือกันสร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 5) เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยวของไทยกับกัมพูชา เพื่อดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่างๆ 6) ไทยกับกัมพูชา ร่วมกันเสนอรูปแบบการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น ภาครัฐฯ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาค ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น นักวิชาการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเอกชน ในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวทั้งระบบ 7) ไทยกับกัมพูชา ต้องให้ความสำคัญด้านการสร้างความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ และให้ความสำคัญร่วมกันในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

2. ควรจัดตั้งคณะกรรมการร่วมกันติดตามประเมินผล รวมทั้งหาแนวทางดำเนินการต่อยอดเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับภูมิภาค และเพื่อสามารถเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้ไทยกับกัมพูชา ทำทันทีและดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยติดตามตั้งแต่การเริ่มต้นแผนงานและระยะเวลาการพัฒนา

ไทย-กัมพูชา มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และด้านความมั่นคงที่ส่งผลให้เกิดความหวาดระแวงซึ่งกันและกัน เช่น เหตุการณ์เขาสถาปนทูต รัฐบาลทั้งสองประเทศต้องพยายามประนีประนอมให้ความช่วยเหลือซึ่งกัน ทั้งด้านวัฒนธรรม การศึกษา การสาธารณสุขและการท่องเที่ยว ปัจจุบันไทย-กัมพูชา มีกรอบความร่วมมือทั้งกรอบทวิภาคีและพหุภาคี โครงการ ACME Single VISA และโครงการพัฒนาปราสาทพระวิหาร กัมพูชามีพื้นฐานการจัดพื้นที่พัฒนาการท่องเที่ยวหลักในพนมเปญ เป็นประตูต้อนรับนักท่องเที่ยว รวมถึงมีแหล่งท่องเที่ยวเมืองรองในหลายแห่งแต่เหมาะสำหรับการมาเพียง 1 วัน

- กัมพูชาต้องเพิ่มโอกาสด้านการท่องเที่ยวโดยให้ความสำคัญกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกเฉียงใต้รวมถึงเกาะนอกชายฝั่งอีกหลายแห่ง รวมถึงศักยภาพในการพัฒนาชายหาด และรีสอร์ตเพื่อการท่องเที่ยวในระยะสั้นด้วย ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ (อุทยานแห่งชาติ) ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกเฉียงใต้รวมถึงเกาะนอกชายฝั่งหลายแห่งด้วย

- การท่องเที่ยวชายหาดและการท่องเที่ยวทางทะเล ประกอบด้วย แหล่งธรรมชาติ เพิ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพักผ่อน แหล่งธรรมชาติ และพื้นที่ผจญภัย ส่วนพื้นที่ราบตอนกลางลักษณะเด่นของพื้นที่คือ ทะเลสาบโตนเลสาบ (Tonle Sab) มีหมู่บ้านลอยน้ำ ความเป็นหนึ่งในระบบนิเวศ พื้นที่ตอนบน แม่น้ำโขงและบาสเซท เป็นแหล่งพักผ่อน พื้นที่ด้านตะวันออก มีพื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และแหล่งวัฒนธรรมชาวเขา ซึ่งมีศักยภาพสูงสำหรับนักท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ประกอบด้วย แหล่งธรรมชาติและรูปแบบวัฒนธรรม

- ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ อาศัยกรอบ GMS, ACMECS กรอบยุทธศาสตร์ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ESC (Economic Cooperation Strategy) เน้นการพัฒนาพื้นที่ตามแนวชายแดนที่สอดคล้องกับแนวเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อมาเป็นกลุ่ม ACMECS

- การเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว พื้นที่ชายฝั่งทะเลไทย-กัมพูชา รัฐบาลทั้งสองประเทศได้ติดต่อตกลงเพื่อให้เกิดความร่วมมือและเชื่อมโยงการพัฒนาร่วม โดยมีนโยบายร่วมกัน คือ นโยบายพัฒนาด้านการท่องเที่ยว Two Kingdom One Destination

- ความร่วมมือในระดับรัฐบาลระหว่างไทยกับกัมพูชา ในระดับรัฐบาลและพื้นที่ระดับจังหวัด ชายแดนมีความร่วมมือ ได้แก่ โครงการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ความร่วมมือระดับจังหวัดชายแดนตราด (ไทย) และจังหวัดโพธิ์สัตว์ พระตะบอง และเกาะกงของกัมพูชา

- ความร่วมมือระดับจังหวัด ประธานหอการค้าจังหวัดตราด ให้ความสำคัญด้านการเชื่อมโยงการค้าการลงทุน

- ด้านพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับ CLMV ให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุน ภายใต้กรอบ การเชื่อมโยงภูมิภาค 2 กรอบ คือ กรอบ GMS และกรอบ ACMECS ชายแดนไทย-กัมพูชามีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด เป็นช่องทางที่สามารถพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชายแดนได้ โครงการพัฒนาถนนที่กำลังดำเนินการพัฒนาประกอบด้วย 2 สายหลัก คือ 1) ถนนหมายเลข 48 เข้าทางจุดผ่านแดนที่หาดเล็ก เกาะกง สเดอันเฟิน และ 2) ถนนหมายเลข 67 เข้าทางสนัม อลองเวง เสียมราช ถนนหมายเลข 68 ผ่านทางช่องจอม เข้าทางเสม็ด สำโรงร่อน อยู่ระหว่างการพิจารณา

ข้อเสนอแนะ

1. ด้านความสัมพันธ์ระดับผู้นำ ทั้งระดับประเทศ ระดับเขต ระดับท้องถิ่น และระดับชายแดนของไทยกับกัมพูชา จะต้องเป็นไปอย่างสร้างสรรค์ ต้องเรียนรู้และเข้าใจด้านการต่างประเทศอย่างถูกต้อง หลีกเลี่ยงผลกระทบทุกรูปแบบ และให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันอย่างจริงจังด้านความร่วมมือทั้งในกรอบทวิภาคี และพหุภาคี

2. ไทยกับกัมพูชา มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และด้านความมั่นคงที่ส่งผลให้เกิดความหวาดระแวงซึ่งกันและกัน เช่น เหตุการณ์เผาสถานทูต รัฐบาลทั้งสองประเทศต้องพยายามประณีตประนอมให้ความช่วยเหลือซึ่งกันทั้งด้านวัฒนธรรม การศึกษา การสาธารณสุข และการท่องเที่ยว ปัจจุบันไทย-กัมพูชา มีกรอบความร่วมมือทั้งกรอบทวิภาคีและพหุภาคี โครงการ ACME Single VISA และโครงการพัฒนาปราสาทพระวิหาร กัมพูชามีพื้นฐานการจัดพื้นที่พัฒนาการท่องเที่ยวหลักในพนมเปญ เป็นประตูต้อนรับนักท่องเที่ยวที่มา รวมถึงมีแหล่งท่องเที่ยวเมืองรองในหลายแห่ง

1) ด้านพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับ CLMV ให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุน ภายใต้กรอบ การเชื่อมโยงภูมิภาค 2 กรอบ คือ กรอบ GMS และกรอบ ACMECS ชายแดนไทย-กัมพูชามีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด เป็นช่องทางที่สามารถพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชายแดนได้ โครงการพัฒนาถนนที่กำลังดำเนินการพัฒนาประกอบด้วย 2 สายหลัก คือ 1) ถนนหมายเลข 48 เข้าทางจุดผ่านแดนที่หาดเล็ก เกาะกง สเดอันเฟิน และ 2) ถนนหมายเลข 67 เข้าทาง สนม อลองเวง เสียมราฐ ถนนหมายเลข 68 ผ่านทางช่องจอม เข้าทางเสม็ด สำโรงรอฟัน อยู่ระหว่างการพิจารณา

2) รูปแบบการใช้ Single VISA ต้องเร่งผลักดัน 1 VISA สามารถเดินทางได้ทั้ง CLMV และไทย มีการร่วมประชุมกำหนดท่าทีและแนวทางจัดทำที่กรมการกงสุล ซึ่งจะนำเสนอต่อประเทศต่อประเทศเพื่อนบ้านกลุ่ม CLMV ในกรอบ ACMECS ต้องมีการผลักดัน เนื่องจากยังมีในส่วนของข้อตกลง ทวิภาคีระหว่าง 2 ประเทศ

3) ลดพิธีการตรวจคนเข้าเมืองตามแนวชายแดน แม้ว่าปัจจุบันการเดินทางเข้าเมืองของประเทศมีความสะดวกเพิ่มขึ้นภายใต้การผ่อนผัน เช่น การใช้บัตรผ่านแดน (Boarding Pass) แต่ยังคงต้องผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองทั้ง 2 ประเทศ ด้วยเหตุนี้ภายใต้การปฏิรูปจึงควรมีการลดระยะเวลาในการตรวจเอกสารโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยภายใต้การยอมรับของทั้งสองประเทศ

4) พิจารณาให้มีการทำการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ร่วม (Joint Economic Development Area: JEDA) ตามแนวชายแดน โดยเน้นให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจตามเขตชายแดน การปฏิรูปจะจัดให้มีเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตามแนวเขตชายแดนตามด้านต่างๆ โดยพัฒนาเป็นพื้นที่เดียว มีระบบเดียวเพื่อการบริหารจัดการอย่างเบ็ดเสร็จ ภายใต้การเป็นหุ้นส่วนร่วมกันระหว่างสองประเทศ ซึ่งมีการจ้างผู้บริหารมืออาชีพเป็นผู้ดำเนินการบริหารพื้นที่พิเศษนี้ โดยให้มีการตรวจตราเข้าออกเพียงครั้งเดียว ซึ่งเป้าหมายระยะยาวในการดำเนินการปฏิรูปเพื่อเชื่อมต่อพรมแดนของประเทศแบบไร้รอยตะเข็บ

5) การพัฒนาพื้นที่ชายแดนระยะยาวร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน แม้ว่าในปัจจุบันในเขตพื้นที่ชายแดน สภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะได้พัฒนาแผนระยะเวลา 5 ปี ทำให้พื้นที่ชายแดนมีโครงสร้างพื้นฐานและงบประมาณในการดำเนินงานรองรับแผนนี้ และสามารถสนับสนุนประเทศเพื่อนบ้านให้มีความพร้อมในการพัฒนามากขึ้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่ชายแดนไม่สามารถดำเนินการได้เพียงฝ่ายเดียว การพัฒนาต้องเป็นไปอย่างสอดคล้องกันทั้งสองประเทศ ด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาวิสัยทัศน์ระยะยาวร่วมกันตามจุดชายแดนเพื่อสร้างความร่วมมือร่วมใจและเข้าใจถึงขั้นตอนในการดำเนินงานร่วมกัน

6) รูปแบบของเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทยในอนาคต คือ รูปแบบเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดน (Cross Border Special Economic Zone) ที่เน้นการลดขั้นตอนกระบวนการที่เกี่ยวข้องให้เหลือเพียงจุดเดียวเพื่อเชื่อมพื้นที่รายรอบชายแดนของสองประเทศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพียงเขตเดียวภายใต้การบริหารจัดการแบบหุ้นส่วนของทั้งสองประเทศ ซึ่งประชาชนท้องถิ่นในแต่ละประเทศต้องมีส่วนร่วมในการดำเนินการ โดยมีการจ้างผู้บริหารมืออาชีพมาบริหารจัดการได้ ทั้งนี้การบริหารจัดการในบางจุดอาจมีความแตกต่างกันตามบริบทพื้นที่ได้ ซึ่งก่อนตัดสินใจดำเนินการในรูปแบบใดควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินการเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการ

7) การปรับใช้มาตรการอาเซียนในเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้ โดยลดขั้นตอนศุลกากรตามข้อตกลง ASEAN Single Window ที่ทำให้พิธีการทางศุลกากรมีเพียงจุดเดียว ซึ่งต้องนำระบบของทั้งสองประเทศมาบริหารจัดการเป็นระบบเดียวภายใต้การมีส่วนร่วมของทั้งสองประเทศ แนวคิดสำคัญ คือ ต้องอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าผ่านแดนภายใต้ข้อตกลงที่สามารถนำรถยนต์จากประเทศหนึ่งเข้าไปประเทศหนึ่งได้ และต้องรวมถึงมาตรการการได้รับสิทธิพิเศษจากการลงทุน ทั้งการให้สิทธิแก่นักลงทุนจากต่างประเทศ และการเจรจาให้สิทธิพิเศษแก่นักลงทุนชาวไทยในต่างประเทศด้วย นอกจากนี้ยังต้องมีการพิจารณาถึงมาตรการด้านภาษี มาตรการด้านการค้าบริการ มาตรการด้านแรงงาน ระบบเงินตรา ผู้ประกอบการในเขต เป็นต้น

8) การทำให้แนวคิดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพื้นที่ร่วมชายแดนเป็นโครงการของ ASEAN เพื่อให้การประสานความร่วมมือ การเจรจา หรือการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานเป็นมากกว่า การเจรจาแบบทวิภาคีที่อาจจะมีปัญหาในบางพื้นที่ หากการดำเนินงานเป็นโครงการของอาเซียนจะทำให้มีความเป็นไปได้และมีโอกาสประสบความสำเร็จมากกว่า

ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนา

1. ยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศกัมพูชา ส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมือกับกัมพูชาทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง 1) ให้มีความสำคัญด้านการวางแผนการตลาด และการตลาดร่วมกัน เพื่อกระตุ้นความสนใจนักท่องเที่ยว 2) ความร่วมมือด้านการวางแผนบริหารจัดการใช้ทรัพยากรร่วมกันอย่างคุ้มค่า 3) ร่วมมือวางแผนด้านเส้นทางท่องเที่ยว แบ่งเป็น การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเส้นทางธรรมชาติ การท่องเที่ยวทางน้ำ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ฯลฯ และ 4) ร่วมมือในด้านการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการผ่านด่านระหว่างสองประเทศ

2. ยุทธศาสตร์ความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้านการเดินทางในแต่ละจุด การอำนวยความสะดวกร่วมกันด้านการเชื่อมโยงการเดินทางจากสนามบิน ไปสถานีรถไฟ ไปสถานีรถยนต์และท่าเรือ รวมถึงการให้ความสำคัญในส่วนของการอำนวยความสะดวกศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ศูนย์ประสานงานด้านการท่องเที่ยว ร่วมกันจัดตั้งศูนย์ดูแลด้านความปลอดภัย

3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวทางน้ำเชื่อมโยง ส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ จากจุดเชื่อมต่อของโครงการ EEC สนามบินอู่ตะเภา หากมาทางสายการบิน และท่าเรือแหลมฉบังเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบ จัดทำไว้สำหรับเรือท่องเที่ยวเพื่ออำนวยความสะดวก เน้นความ

รวดเร็วและความปลอดภัย ส่งเสริมร่วมกันทั้งสามประเทศ คือ ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม การเดินทางจาก (มาบตาพุด-พัทยา-เกาะสมุย) แหลงนบั้ง-เกาะช้าง/เกาะกูด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์-เกาะฟูก๊วก (เวียดนาม) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวทางเรือร่วมกับนานาชาติ สามารถเชื่อมจากเกาะฟูก๊วก ขึ้นไปจีน จัดทำท่าเรือท่องเที่ยวที่แหลมหงอบและที่ท่าเรือคลองใหญ่ ส่งเสริมให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางทางการท่องเที่ยว

4. ยุทธศาสตร์การจัดเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรด้านการท่องเที่ยว โดยมีคณะกรรมการประสานงานร่วมทั้งสามประเทศ คณะกรรมการการท่องเที่ยวระดับประเทศ ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น ร่วมกันพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ ร่วมกันพิจารณาด้านข้อกฎหมายที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวของทั้งสามประเทศรวมเวียดนามด้วย แก้ไขปัญหาร่วมกันด้านปัญหาความมั่นคงชายแดน รวมถึงร่วมมือส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน

5. ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือจังหวัดตราดให้เป็นศูนย์กลาง และเป็นฐานการท่องเที่ยวเชื่อมโยงชายฝั่งของ ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ทั้งนี้ทางจังหวัด ทางท้องถิ่น และชุมชนของไทยต้องให้ความร่วมมือ และต้องมีการพัฒนา สนับสนุนให้ครบวงจรด้านการบริการ โดยเฉพาะการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย

ดังนั้นควรเน้นบทบาทในการเป็นท่าเรือน้ำลึกด้านการท่องเที่ยวแบบปลอดภัย เป็นจุดศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศ จาก ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์-เกาะฟูก๊วก (เวียดนาม)

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการวิจัยไว้ 3 ข้อ คือ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 3) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา และ 4) เสนอแนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา การวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยแบบผสม (Mixed-method Research) ซึ่งเป็นการรวมวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ กับเชิงคุณภาพเข้าด้วยกัน ร่วมกับการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และได้ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การเก็บข้อมูลได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview: IDI) จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สำหรับงานวิจัยเชิงคุณภาพ และใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) สำหรับงานวิจัยเชิงปริมาณ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ประกอบด้วยที่เป็นทั้งเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ประชาชนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว โดยเลือกใช้วิธีการตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data Triangulation) ใช้การวิเคราะห์ Diamond Model ซึ่งผลการศึกษจะทำให้ได้ข้อมูลครอบคลุมรอบด้าน และได้คำตอบในประเด็นที่อยู่ภายใต้ปัญหาวิจัย จากการศึกษาได้ศึกษาถึงพื้นฐานและองค์ประกอบที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ในพื้นที่หลักที่มีศักยภาพทั้งหมด 7 พื้นที่ แบ่งเป็นจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชาตอนบน ประกอบด้วย ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี ช่องสง่า ศรีสะเกษ ชื่องอม สุรินทร์ และช่องสายตะกู บุรีรัมย์ และจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชาตอนล่าง ประกอบด้วย จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกจังหวัดสระแก้ว จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จันทบุรี และจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กจังหวัดตราด ตราด ด้านปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางการท่องเที่ยวและที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา เกิดจากปัจจัยภายในและภายนอก ปัจจัยภายใน ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง วิถีชีวิตประชาชน ส่วนปัจจัยภายนอก ได้แก่ นโยบายและกฎหมายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การคมนาคมขนส่ง ความปลอดภัย และแนวทางการสร้างความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ต้องสร้างความร่วมมือระดับนโยบายรัฐบาลกับรัฐบาล (G2G) ร่วมกับการสร้างความร่วมมือในภาพกว้าง “ระดับภูมิภาค” ภายใต้กรอบนโยบายที่สำคัญ และการหาแนวทางการสร้างความร่วมมือระดับพื้นที่ชายแดน

คำสำคัญ: การพัฒนา, การบริหารจัดการ, การท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา, ปัญหาและอุปสรรคความร่วมมือ

Abstract

The Development and Management of Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia has defined four research purposes, 1) to learn the basics and the key elements associated with tourism in the Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia 2) to study the problems and obstacles involved in the tourism development of the Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia 3) to study the problems and obstacles related to investment trades linked to the product and the travel service of the area Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia and 4) to propose ways to development and management with tourism in the Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia. This research methodology used Mixed-method Research, to combines Quantitative Research together with Qualitative Research together with document research and related research. The sample groups were in the manner of integration information providers as well as government officials, travel operators, traders, and visitors. The data collect used In-depth interview together with focus group for Qualitative Research and used the questionnaires for Quantitative Research. The method makes use of monitoring data to use the Data Triangulation and analysis by Diamond Model. The results, main areas of the Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia potential have seven areas, divided into the upper Thai-Cambodian border, consisting of 1) Nam Yun ,Ubon Ratchathani, 2) Sa Ngam, Sisaket Province, 3) Chong Chom, Surin Province, and 4) Chong Sai Taku, Buri Ram Province and the lower Thai-Cambodian border, consisting of, 5) the permanent border crossing of Ban Khlong Luek, Sa Kaeo Province, 6) Permanent border crossing, Ban Laem, Chanthaburi province and 7) the permanent border crossing of Ban Hat Lek, Trat Province. Problems and obstacles related to tourism development and related to trade Investment linked to tourism products and services of the Thai-Cambodian border area showed have problem with the internal and external factors. In addition, the internal factors were the tourist location, tourist attractions and travel resources, development of facilities, management of the relevant agencies, access routes link and People's way of life. For the external factors were Policies and laws of each country, international relations, transportation and security. And guidelines for creating trade cooperation investment and tourism in the border area between Thailand and Cambodia must establish Government-level Cooperation with the Government (G2G) together with the creation of wide-scale cooperation "Regional" framework of policies were important and finding ways to create cooperation at the border areas of all sectors related.

Keywords: Development, Management, Cross-Border Tourism Thailand and Cambodia, Problems and Obstacles, Cooperation

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	(1)
บทคัดย่อ	(47)
สารบัญ	ก
สารบัญตาราง	ค
สารบัญภาพ	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญ และที่มาของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	6
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	7
1.4 กรอบแนวความคิดของการวิจัย	11
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	12
1.6 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย	12
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	14
2.1 สถานการณ์ แนวโน้ม และทิศทางการท่องเที่ยว	14
2.2 แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ร่วมชายแดน	25
2.3 ข้อมูลพื้นฐานของประเทศกัมพูชา	27
2.4 นโยบายส่งเสริมการค้าระหว่างไทย-กัมพูชา	34
2.5 แบบจำลองเพชรแห่งความได้เปรียบของชาติ (Diamond Model of the National Advantage)	69
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	77
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	83
3.1 การวิจัยตามระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และเครื่องมือ	84
3.2 การวิจัยตามระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเครื่องมือ	86
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและผลการวิจัย	89
4.1 ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดน ไทยกับประเทศกัมพูชา	89
4.2 ปัญหาและอุปสรรคตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา การท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	152

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.3 ปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	197
4.4 แนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	209
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	211
5.1 สรุปผลการวิจัย	211
5.2 อภิปรายผล	222
5.3 ข้อเสนอแนะ	277
เอกสารอ้างอิง	281
ภาคผนวก	285
ภาคผนวก 1 แนวคิดด้านการท่องเที่ยว	286
ภาคผนวก 2 หมวดกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	309
ภาคผนวก 3 ข้อมูลด้านการลงทุน	324
ภาคผนวก 4 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย	348
ภาคผนวก 5 ข้อมูลด้านชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	364
ภาคผนวก 6 ภาพกิจกรรมการเก็บรวบรวมข้อมูล	368
ภาคผนวก 7 การนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ และตารางกิจกรรม	371

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ในโครงการวิจัยย่อยที่ 3	8
2.1 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย (ปี ค.ศ. 2012-2016)	15
2.2 รายได้ศุลกากรด่านหนองคาย ปี พ.ศ. 2551-2559	24
2.3 จำนวนรายได้รวมด่านศุลกากร หนองคาย	24
2.4 สถิติการเดินทางเข้า-ออก ราชอาณาจักรไทย เดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2559	30
2.5 มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา (รายจังหวัด) ปี พ.ศ. 2557-2559 (หน่วย: ล้านบาท)	31
2.6 มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา (รายด่าน) ปี พ.ศ. 2557-2559 (หน่วย: ล้านบาท)	31
2.7 แนวโน้มสำคัญของโลกและประเด็นใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุนและ การท่องเที่ยว	38
2.8 รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรายประเทศ ปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559 (ล้านบาท)	44
2.9 ความสามารถในการแข่งขัน World Economic Forum ปี พ.ศ. 2558, 2560	46
2.10 รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรายประเทศ ปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559 (ล้านบาท)	47
2.11 แสดงรายได้และจำนวนแรงงาน กลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559	49
2.12 แสดงการส่งออกของกลุ่ม CLMV ปี 2559 ข้อมูลจาก World Bank Database	50
2.13 มูลค่าการค้าชายแดนไทยและอัตราการขยายตัว ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2558	63
2.14 แสดงมูลค่าการค้าชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือและอัตราการขยายตัว	65
2.15 แสดงการค้าชายแดนผ่านด่านสำคัญ	65
2.16 แสดงรายการสินค้าส่งออกไปยังกัมพูชา 5 อันดับแรก	65
2.17 แสดงรายการสินค้านำเข้าจากกัมพูชา 5 อันดับแรก	66
2.18 มูลค่าการค้าชายแดนจังหวัดภาคใต้-ประเทศเพื่อนบ้าน ปี พ.ศ. 2554-2558	66
4.1 สรุปข้อมูลการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในพื้นที่ชายแดนไทยกับ กัมพูชาตอนบน จังหวัดอุบลราชธานี	89
4.2 สรุปข้อมูลผู้บริหารภาครัฐ ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับ การท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนบน จังหวัดศรีสะเกษ	97

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.3	สรุปข้อมูลผู้บริหารภาครัฐ ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนบน จังหวัดสุรินทร์ 100
4.4	สรุปข้อมูลผู้บริหารภาครัฐ ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนบน จังหวัดบุรีรัมย์ 103
4.5	สรุปข้อมูลผู้บริหารภาครัฐ ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนล่าง จังหวัดสระแก้ว 108
4.6	สรุปข้อมูลผู้บริหารภาครัฐ ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนล่าง จังหวัดตราด 111
4.7	ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนล่าง จังหวัดจันทบุรี 114
4.8	สถิติการเดินทางเข้า-ออกราชอาณาจักรไทย เดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2559 118
4.9	พฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา (n=400) 132
4.10	ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ 135
4.11	พฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ 145
4.12	ปัจจัยในการเลือกประเทศเพื่อเดินทางท่องเที่ยว 147
4.13	ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดน 148
4.14	ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว (n=400) 149
4.15	สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องอานม้าและด่านเขาพระวิหาร จังหวัดอุบลราชธานี (ปัจจัยภายนอก) 152
4.16	สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาขององค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี และด่านตาเฒ่า เขาพระวิหาร จังหวัดศรีสะเกษ 154
4.17	สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ (ปัจจัยภายนอก) 158

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.18 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของ องค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ	160
4.19 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของ ปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่อง จอม จังหวัดสุรินทร์ (ปัจจัยภายนอก)	162
4.20 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของ องค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์	164
4.21 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของ ปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่อง สายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์ (ปัจจัยภายนอก)	167
4.22 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหา ของ องค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์	169
4.23 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของ ปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุด ผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกจังหวัดสระแก้ว (ปัจจัยภายนอก)	172
4.24 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของ องค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกจังหวัดสระแก้ว	174
4.25 สรุปสถานการณ์ขยะมูลฝอย ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหา ในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว	176
4.26 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของ ปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุด ผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี (ปัจจัยภายนอก)	178
4.27 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของ องค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี	180

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.28 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหา ของ ปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุด ผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด (ปัจจัยภายนอก)	185
4.29 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหา ของ องค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด	187
4.30 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหา ในการ พัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยและกัมพูชาในมุมมอง ของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว	194
4.31 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้าน การค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา (ช่องอานม้า และด่านเขาพระวิหาร)	197
4.32 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้าน การค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ	198
4.33 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้าน การค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์	200
4.34 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้าน การค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชาช่อง สายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์	201
4.35 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้าน การค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุด ผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว	202
4.36 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้าน การค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุด ผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี	203
4.37 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้าน การค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชาจุด ผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด	204

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.38 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้าน การค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา ในมุมมองของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว	206
5.1 แสดงรายได้และจำนวนแรงงาน กลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559	229
5.2 แสดงการส่งออกของกลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559	229
5.3 ข้อมูลด้านมูลค่าการส่งออกชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด่าน) หน่วยล้านบาท	231
5.4 ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด่าน) หน่วยล้านบาท	231
5.5 ข้อมูลด้านไทย-กัมพูชา พื้นที่ที่ทำการศึกษา	234
5.6 จุดอ่อน (Weakness) และจุดแข็ง (Strengths) ชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์)	240
5.7 แสดงอุปสรรค (Threats) และโอกาส (Opportunities) ชายแดนภาคเหนือของ กัมพูชา (อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์)	242
5.8 จุดอ่อน (Weakness) และจุดแข็ง (Strengths) การศึกษาชายแดนภาคตะวันตก ของกัมพูชา (จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด)	243
5.9 แสดงอุปสรรค (Threats) และโอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาค ตะวันตกของกัมพูชา (สระแก้ว จันทบุรี และตราด)	245
5.10 แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ ชายแดนไทยกับกัมพูชา	269
5.11 แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ ชายแดนไทยกับกัมพูชา ระยะกลาง	272
5.12 แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ ชายแดนไทยกับกัมพูชา ระยะยาว	274

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1	9
1.2	11
2.1	22
2.2	32
2.3	40
2.4	41
2.5	42
2.6	63
2.7	71
2.8	74
3.1	84
4.1	119
4.2	119
4.3	121
4.4	123
4.5	124
4.6	125
4.7	126
4.8	127
4.9	128
4.10	129
4.11	131
5.1	225
5.2	227
5.3	228

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
5.4	แผนที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา 233
5.5	เขตเศรษฐกิจพื้นที่พิเศษ อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดตราด 238
5.6	เส้นทางการท่องเที่ยว ถนน R10 คลองใหญ่ (ตราด)-เกาะกง (กัมพูชา) ชายแดนที่จะเป็นอนาคตในด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทางบก เชื่อมต่อกับ โครงการ EEC ของไทย และ BRI ของจีน 262
5.7	เส้นทางสายอนาคต (เกาะสมุย)-ท่าเรือกรุงเทพ-แหลมฉบัง-เกาะช้าง-เกาะกง- สีหนุวิลล์-เกาะฟูก๊วก-เกิ่นเทอ-หุงเต่า-โฮจิมินห์ ด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยง ทางน้ำเชื่อมต่อกับโครงการ EEC ของไทย และ BRI ของจีน มีท่าเรือที่สำคัญ รองรับด้านการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุนที่เกี่ยวข้อง 263
5.8	เส้นทางการท่องเที่ยวจังหวัดสระแก้ว (ไทย)-เสียมราฐ (กัมพูชา)-สตีงตรง (กัมพูชา) 265

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญ และที่มาของปัญหา

การพัฒนาพื้นที่และการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นแนวคิดในการสนองตอบนโยบายการขับเคลื่อนประเทศของรัฐบาลทั้งยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่มุ่งเน้นสร้างความมั่นคงและขีดความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ว่าด้วยการส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนและทั่วถึง รวมถึงการส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรม จากอดีตที่ผ่านมาปัญหาด้านเขตแดนและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนนับเป็นปัญหาสำคัญในระดับประเทศต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหรือประเทศเพื่อนบ้านและความมั่นคงของประเทศมาโดยตลอด จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ที่มุ่งเน้นให้ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้ มีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย สังคมปลอดภัยสามัคคี สร้างภาพลักษณ์ดี และเพิ่มความเชื่อมั่นของนานาชาติต่อประเทศไทยนั้น นับเป็นนโยบายที่ส่งเสริมการแก้ไขปัญหาและการบริหารจัดการเชิงบูรณาการครอบคลุมในทุกมิติ ในความสำคัญของพื้นที่ชายแดนที่โดดเด่นและส่งผลกระทบต่อโครงสร้างเศรษฐกิจทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศมาโดยตลอด กล่าวคือการค้าชายแดนที่มีมูลค่าการค้ารวมทั้งสิ้น 1,006,796.33 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 69.38 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (คมชัดลึก, 2557) หรือกว่าร้อยละ 15.0 ของปริมาณการค้ารวมของทั้งประเทศ สะท้อนให้เห็นว่าบทบาทสำคัญของพื้นที่ชายแดนต่อเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น ภูมิภาค และในระดับประเทศ โดยมีการท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักที่สร้างรายได้ สอดคล้องกับประเด็นการปฏิรูปของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปของประเทศไทยเรื่องการเพิ่มขีดความสามารถอุตสาหกรรมสาขาหลัก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) เครือข่ายองค์กรบริหารงานวิจัยแห่งชาติ (คอบช.) ร่วมกับ มหาวิทยาลัยพะเยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และอำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย ได้ร่วมกันหาแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวข้ามแดนระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศไทย และการสำรวจเส้นทางการท่องเที่ยวข้ามแดนในพื้นที่แก่งผาไดและพื้นที่เชื่อมโยง ระหว่างวันที่ 27-28 ตุลาคม 2559 โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย และหัวหน้าแผนกแถลงข่าว วัฒนธรรม และท่องเที่ยว แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว เป็นประธานร่วม มีผู้แทนจากกระทรวงการต่างประเทศ และสถานเอกอัครราชทูตแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวประจำประเทศไทยเข้าร่วม ซึ่งความสำเร็จในการพัฒนาแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวข้ามแดนไทย-ลาวดังกล่าวที่ได้มีข้อเสนอแนะร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา รวมทั้งกระทรวงการต่างประเทศของ สปป.ลาว ที่ให้มีการต่อยอดการศึกษา โดยมุ่งหวังให้เกิดความเชื่อมโยงทั้งด้านการท่องเที่ยวและการค้าตามนโยบายของนายกรัฐมนตรี จึงนับเป็นการวิจัยต้นแบบในการศึกษาครั้งนี้ได้

นำมาขยายผลและต่อยอดไปสู่การศึกษาที่ครอบคลุมบทบาทของด่านชายแดนใน 4 มิติหลัก ได้แก่ มิติทางสังคม คน และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ มิติด้านกฎหมาย มิติด้านการท่องเที่ยวชายแดน การเดินทาง มิติด้านความมั่นคงของเขตแดน และมิติด้านการค้าและการลงทุน โดยมุ่งแสวงหาแนวทางร่วมกันบนพื้นฐานความร่วมมือของผู้ที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ประชาชนในพื้นที่ชายแดน ทั้งในประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน อันจะนำมาซึ่งแนวทางในการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศ ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา และมาเลเซียอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้แนวคิดการพัฒนาประเทศไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

โครงการย่อยของการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มุ่งเน้นให้ความสำคัญตามนโยบายการขับเคลื่อนประเทศของรัฐบาลทั้งยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในภาพรวมประเทศกัมพูชา มีขนาดประมาณ 1 ใน 3 ของประเทศไทย เส้นเขตแดนโดยรอบประเทศยาวรวม 2,615 กิโลเมตร โดยมีเส้นเขตแดนติดต่อกับประเทศไทยยาว 798 กิโลเมตร ดังนี้ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2558: 2-4) ทิศใต้ ติดกับอ่าวไทย ทิศตะวันตก ติดกับจังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และ ตราด ทิศเหนือ ติดกับจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ และสปป.ลาว (แขวงอัตตะปือ และจำปาศักดิ์) ทิศตะวันออก ติดกับประเทศเวียดนาม (จังหวัดกอนตูม เปลกู ซาลาย ตักลัก ส่องแบ่ เตย นิน ลองอาน ด่งทาบ อันซาง และเกียงซาง) พรมแดนกัมพูชามีพรมแดนทางบกติดต่อกับประเทศไทยจากสันปันน้ำทิวเขาพนมดงรักถึงหลักเขตแดนที่ 1 (จังหวัดอุบลราชธานี) ต่อเนื่องลงมาทางใต้จรดสันปันน้ำทิวเขาบรรทัด ถึงหลักเขตแดนที่ 73 (จังหวัดตราด) มีชายแดนติดกับสปป.ลาว 540 กิโลเมตร และประเทศเวียดนาม 1,270 กิโลเมตร มีชายฝั่งทะเลยาว 443 กิโลเมตร ลักษณะภูมิประเทศคล้ายสามเหลี่ยมหรืออ่าว คือตรงกลางเป็นแอ่งทะเลสาบและลุ่มแม่น้ำโขงอันกว้างขวางมีภูเขาล้อมรอบอยู่ 3 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านตะวันออก มีแนวเทือกเขาอันนัมที่เป็นพรมแดนกับประเทศเวียดนาม 2) ด้านเหนือและตะวันตกเฉียงเหนือ มีแนวเทือกเขาพนมดงรักเป็นพรมแดนกับประเทศไทย 3) ด้านใต้และตะวันตกเฉียงใต้ มีแนวเทือกเขาบรรทัดที่เป็นแนวพรมแดนกับประเทศไทยเฉพาะด้านตะวันออกเฉียงใต้เท่านั้นที่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง เมืองสำคัญ เมืองหลวง คือ ราชธานีพนมเปญ มีประชากรประมาณ 2 ล้านคน มีเนื้อที่ 1,963.2 ตารางกิโลเมตร เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และเป็นศูนย์กลางสินค้าของประเทศ มีโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญตั้งอยู่ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติพนมเปญ 8 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์กลางของการเมือง วัฒนธรรม และศูนย์ราชการของประเทศ จังหวัดเสียมเรียบ (เสียมราฐ) เป็นที่ตั้งของนครวัด นครธม สิ่งมหัศจรรย์ของโลกที่นักท่องเที่ยวจากทั่วโลกไปเยือน ทำให้มีธุรกิจบริการที่สำคัญ คือ ที่พัก โรงแรม ร้านอาหาร เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยว จังหวัดพระตะบอง แหล่งผลิตข้าวสาลี และ พืชไร่ ได้แก่ มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วเหลือง และงา จังหวัดเกาะกง แหล่งผลิตปาล์มน้ำมัน อ้อย โรงงานน้ำตาลทราย สินค้าสัตว์น้ำ การท่องเที่ยวทางทะเล จังหวัดกำปงจาม เป็นแหล่งผลิตยางพารา เงาะ มังคุด ทุเรียน มะม่วงหิมพานต์ และพืชไร่ ได้แก่ ข้าวโพด เลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ถั่วเหลือง ถั่วเขียว และงา เมืองท่า ได้แก่ จังหวัดพระสีหนุ (เดิมชื่อจังหวัด กำปงโสม หรือ กรุงพระสีหนุวิลล์) เป็นศูนย์กลาง ด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่ทางตอนใต้ของประเทศ เป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกสำหรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ใช้ในการนำเข้าและส่งออกสินค้า มีชายหาดที่สวยงามเหมาะแก่การท่องเที่ยว เป็นแหล่งที่สำรวจพบว่ามีน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ และมีนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง เป็นต้น

รัฐบาลจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ อย่างต่อเนื่อง รวมถึงการยกระดับสนามบินในจังหวัดให้เป็นสนามบินนานาชาติ แห่งที่ 3 ของประเทศ เพื่อรองรับปริมาณการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว

ด้านการเมือง สืบเนื่องจากสถานการณ์ระหว่างประเทศของกัมพูชาเริ่มเปลี่ยนแปลงไป เมื่อมีการผ่อนคลายความตึงเครียดในความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐฯ สหภาพโซเวียต และจีน ข้อตกลงระหว่างผู้แทนของกัมพูชาสี่ฝ่ายที่กรุงจาการ์ตา นำไปสู่การจัดตั้งสภาสูงสุดแห่งชาติ (Super Nation Council หรือ SNC) เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ใช้อำนาจอธิปไตยแทนรัฐบาลของกัมพูชาที่มีฐานะชอบด้วยกฎหมายในสหประชาชาติ ต่อมาการดำเนินการทางการเมืองที่จะสร้างความปรองดองทางการเมืองในกัมพูชาที่มีความคืบหน้ามากขึ้น เมื่อมีการประชุมสภาสูงสุดแห่งชาติกัมพูชาที่เมืองพัทยา ซึ่งมีขึ้นระหว่างวันที่ 25-26 มิถุนายน ค.ศ. 1991 (พ.ศ. 2534) ผลปรากฏว่าผู้แทนกัมพูชาทั้งสี่ฝ่ายตกลงที่จะยอมรับให้สมเด็จพระนโรดม รานี ดำรงตำแหน่งเป็นประธานสูงสุดแห่งชาติ และยอมรับบทบาทขององค์การบริหารชั่วคราวของสหประชาชาติในกัมพูชา (United Nations Transitional Authority in Cambodia: UNTAC) ในการปฏิบัติหน้าที่รักษาสันติภาพ และเตรียมความพร้อมให้กับกระบวนการสร้างความปรองดองทางการเมืองในกัมพูชา ผลการประชุมดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากสมาชิกถาวรคณะมนตรีความมั่นคงสหประชาชาติ เมื่อวันที่ 20 กันยายน ค.ศ. 1991 (พ.ศ. 2534) หลังจากนั้นผู้แทนทั้งสี่ฝ่ายลงนามร่วมกันในข้อตกลงสันติภาพที่กรุงปารีส ถือเป็นจุดสิ้นสุดของการถูกเวียดนามยึดครองกัมพูชาและสิ้นสุดสงครามของเขมรหลายฝ่าย

ด้านเศรษฐกิจ นับตั้งแต่ได้รับเอกราชเป็นต้นมา กัมพูชามีวิกฤตการณ์ด้านความมั่นคงเป็นระยะเวลา 20 ปี ทำให้การพัฒนาเศรษฐกิจก้าวหน้าได้ไม่เต็มที่ ผู้ประกอบอาชีพทางเศรษฐกิจในภาคต่างๆ ยังมองไม่เห็นแนวโน้มความชัดเจน แม้ว่านโยบายจะค่อนข้างชัดเจนตั้งแต่มีข้อตกลง “ปารีส 1991” เป็นต้นมา อย่างไรก็ตามผู้ประกอบอาชีพในภาคอุตสาหกรรม การค้าและบริการมีจำนวนมากขึ้น

ด้านสังคม บรรพบุรุษของชาวกัมพูชา เคยมีราชอาณาจักรที่ยิ่งใหญ่มาถึยุคปัจจุบัน กัมพูชาเป็นประเทศเล็กๆ มีประชากรน้อย อัตราการเกิดสูงและอัตราการตายก็สูงตามไปด้วย โดยเฉพาะในช่วงที่มีสงครามและปฏิวัติจากปี ค.ศ. 1970-1989 (พ.ศ. 2513-2532) ซึ่งมีคนตายผิดปกติประมาณ 2.1 ล้านคนเป็นผลงานของสหรัฐฯ เขมรแดง และเวียดนามเท่าๆ กัน หลังจากนั้นอัตราการเกิดเพิ่มของพลเมืองเป็นปกติ เชื้อชาติมีอยู่ประมาณ 20 ชาติพันธุ์ ในแง่สังคมวิทยาถือว่ามีความราบรื่นพอควร ประชากรมากกว่าร้อยละ 90.0 เป็นชาวกัมพูชา ชนกลุ่มน้อยกลุ่มใหญ่ที่สุด มีเวียดนาม มีเพียงร้อยละ 4.30 กลุ่มใหญ่ถัดไปคือ จีน ร้อยละ 2.6 ชาวจีนผสมกลมกลืนเข้ากับชาวกัมพูชาได้ง่ายกว่าชาวเวียดนาม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัญหาการเมืองมากกว่าปัญหาสังคม

ด้านวัฒนธรรม ชาวกัมพูชาในระดับชาวบ้านอยู่กินแบบสงบ ซึ่งเป็นวัฒนธรรมยึดติดกับที่ดินตลอดมาตามประเพณี ต่อมาในครึ่งหลังของศตวรรษที่ 20 ชาวกัมพูชาได้รับความบอบช้ำและระส่ำระสายจากภัยสงครามปฏิวัติและการแทรกแซงจากต่างประเทศ มีการเคลื่อนย้ายอาชีพและถิ่นที่อยู่อย่างมากจากประสบการณ์อันขมขื่นของคนในยุคนี้ส่งผลในการเปลี่ยนแปลงด้านโลกทัศน์ และระบบความคิดของชาวกัมพูชาที่ไม่ค่อยไว้วางใจเชื่อใจซึ่งกันและกัน เป็นผลมาจากการสู้รบแบ่งเป็นฝักเป็นฝ่ายภายในประเทศ ชาวกัมพูชามีความอ่อนไหวในด้านอารมณ์ มีศักยภาพสูงในการเรียนรู้ภาษา ศิลปะ และ

วัฒนธรรมต่างแดน และรู้จักผสมผสานให้กลมกลืนกับกลุ่มดั้งเดิม ชาวกัมพูชารับเอาศาสนาพุทธมาเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินชีวิตครอบครัว ประมาณร้อยละ 90.0 นับถือศาสนาพุทธ การปฏิบัติคอมมิวนิสต์มีผลกระทบต่อศาสนาเช่นเดียวกับด้านอื่นๆ เมื่อบรรยากาศสันติภาพกลับมา ศาสนาพุทธและศาสนาอื่นในกัมพูชาก็ได้รับความฟื้นฟูให้เข้าสู่ปกติ

ด้านการศึกษา ได้รับความบอบช้ำเช่นเดียวกับระบบอื่นๆ กล่าวคืออัตราการอ่านออกเขียนได้ของชาวกัมพูชาอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ และปัญหาความยากจนทำให้เด็กที่อยู่ในวัยเรียนเข้าเรียนในระบบการศึกษาต่ำมากเช่นกัน แต่การศึกษานอกระบบกลับมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น

ด้านวัฒนธรรมการเมือง ชาวกัมพูชามีความภาคภูมิใจในมรดกทางวัฒนธรรมของชาติ สิ่งที่ชาวกัมพูชาภูมิใจสูงสุด คือ “นครวัด-นครธม” ความใหญ่โตและวิจิตรพิสดารของโบราณสถานแห่งนี้อยู่ในระดับแนวหน้าของโลก ถึงแม้จะถูกชาวสยามและชาวฝรั่งเศสทำลายความยิ่งใหญ่ไปบ้าง การสูญเสียเอกราชให้กับฝรั่งเศส ปัญญาชนชาวกัมพูชาโดยการปฏิวัติส่วนหนึ่งได้รับวิชาการสมัยใหม่จากปารีส โดยคิดจะปฏิวัติกัมพูชาแบบถอนรากถอนโคนแต่ต้องประสบความล้มเหลว เพราะประชาชนส่วนใหญ่ไม่ให้การยอมรับ โดยเฉพาะประชาชนทั่วโลกซึ่งร่วมกันต่อต้าน

รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความก้าวหน้าและนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน การกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกมีความสำคัญ ปัจจุบันรายได้หลักของประเทศมาจากภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว การดำเนินมาตรฐานด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญต่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม ให้มีความสมดุลมากยิ่งขึ้น ประกอบกับสถานการณ์ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านการค้า การลงทุน การบริการ และรูปแบบของการท่องเที่ยว เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในทุกมิติ รวมถึงวิถีชีวิต การเข้าถึงข้อมูลรอบด้าน การเข้าสู่สังคมสูงวัย การใส่ใจด้านกีฬา กระแสความสนใจในเรื่องของวัฒนธรรม ซึ่งปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาส่งผลให้มิติของการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวจะต้องเปลี่ยนไปตาม การท่องเที่ยวจึงเป็นกลไกหลักในการผลักดันให้เกิดพลวัตของการเปลี่ยนแปลงเริ่มด้วยการเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว ด้วยการนำความร่วมมือของโครงการต่าง ๆ จากนโยบายสำคัญทั้งในระดับโลก ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาค และความร่วมมือของประเทศที่มีพื้นที่ชายแดนติดกันร่วมประสานการพัฒนาและบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ โดยอาศัยกรอบความร่วมมือในระดับต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากที่สุด เช่น ความร่วมมือในกรอบอาเซียน (ASEAN Master Plan) 10 ประเทศ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง GMS (Greater Mekong Sub-region: GMS) ประกอบด้วย 5 ประเทศกับ 1 มณฑลของจีน ได้แก่ ไทย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และมณฑลยูนนานของจีน และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านลุ่มน้ำอิรวดี แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำโขง (Ayeyawady Chao-Phraya and Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ความร่วมมือระหว่างประเทศกัมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา เป็นความร่วมมือที่มุ่งเน้นในการพัฒนาเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ต้องพึ่งพาอาศัยกัน และร่วมพัฒนาให้เกิดความสัมพันธ์แบบ Win-Win ทุกประเทศ ซึ่งจะต้องเป็นไปอย่างสร้างสรรค์ ดังนั้นการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจึงมีความสำคัญมาก ปัจจุบันมีการ

นำเทคโนโลยีที่เข้ามา ประชาชนทั่วโลกสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วผ่านทางมือถือ และโซเชียลมีเดียต่างๆ ส่งผลต่อการพัฒนาและการบริหารจัดการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงร่วมกันหาแนวทางที่เหมาะสมและทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคปัจจุบัน

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญ ในการเชื่อมต่อกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในลักษณะการแปลงยุทธศาสตร์ระยะยาวสู่การปฏิบัติ โดยในแต่ละยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดประเด็นการพัฒนาพร้อมทั้งแผนงาน/โครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการให้เห็นผลเป็นรูปธรรมในช่วง 5 ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเตรียมความพร้อมคน สังคม และระบบเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถปรับตัวรองรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม ด้านการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวได้กำหนดประเด็นเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเขตพื้นที่ชายแดน และมีเป้าหมายสำคัญในการเตรียมความพร้อมให้กับประเทศไทยเพื่อเป็นประตูสู่ภาคตะวันตกและภาคตะวันออก ในการส่งเสริมการค้าการลงทุนและระบบโลจิสติกส์ให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ร่วมกับการส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนอย่างเป็นรูปธรรม

การบูรณาการการบริหารการท่องเที่ยว และการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยมุ่งเน้นส่งเสริมการทำงานร่วมกันระหว่างทุกภาคส่วน การบริหารข้อมูลด้านการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค โดยมีแนวทางที่สำคัญ คือ การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยประสานความร่วมมือกับประเทศไทยกับกัมพูชาในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการสร้างเครือข่ายความเชื่อมโยงภายในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูงของไทยกับกัมพูชา เช่น เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงภายในไทยกับกัมพูชาโดยผ่านเส้นทาง R3A คลองใหญ่ (ตราด) - เกาะกง(กัมพูชา) ชายแดนที่จะเป็นอนาคตในด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้งทางน้ำ และทางบก เนื่องจากเป็นศูนย์กลางที่สามารถเดินทางท่องเที่ยวไปทั้งทางน้ำและทางบกโดยสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับกัมพูชาและเวียดนาม ผ่านเส้นทาง R10 สามารถเดินทางโดยรถยนต์ จากกรุงเทพฯ – ตราด-บ้านหาดเล็ก-เกาะกง (กัมพูชา)-กัมปอต (กัมพูชา)-แกบ (กัมพูชา)-เกียนยาง (เวียดนาม)-เกิ่นเทอ (เวียดนาม) -โฮจิมินห์ (เวียดนาม) ทั้งนี้สามารถเชื่อมโยงทางถนนผ่านเส้นทาง R10 เริ่มต้นจากอุตสาหกรรมใน EEC ของไทย-ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์ จะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ สำหรับขนส่งสินค้าทางการเกษตรแปรรูปของไทย สินค้าทันสมัย และมีประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว ทั้งนี้ชาวกัมพูชาสามารถเข้ามาเที่ยวในเมืองไทยได้สะดวกมากขึ้น ผ่านเส้นทาง R10 ที่พัฒนาแล้ว รวมถึงต้องเน้นการเชื่อมต่อด้านรถไฟและเรือเพื่อประโยชน์ในภาพรวมทั้งด้านการท่องเที่ยว การขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ การค้าการลงทุน และเส้นทางจังหวัดสระแก้ว เน้นการท่องเที่ยวเพื่อศึกษาแหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม ทรัพยากรและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่สมบูรณ์ และการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งส่วนใหญ่เส้นทางนี้จะเป็นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม เช่น เขตพื้นที่ตอนบนของกัมพูชา ในบริเวณพื้นที่อารยธรรมของเขมรโบราณมีความเกี่ยวข้องกับตำนานและความเชื่อของศาสนาฮินดูที่รุ่งเรืองในอดีต เส้นทางท่องเที่ยวจังหวัดสระแก้ว (ไทย) - เสียมราฐ (กัมพูชา) - สตึงตรง (กัมพูชา) ซึ่งเชื่อมไปยังเวียดนาม และกลับเข้าฝั่งไทยที่ด่านข้ามแดนมุกดาหาร ซึ่งเดินทางได้ทั้งทางรถยนต์หรือเครื่องบิน เป็นต้น

ความร่วมมือกับมิตรประเทศทั้งในรูปทวิภาคีและพหุภาคี รวมทั้งความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาคและอาเซียนมีความเข้มข้นและชัดเจนขึ้น สามารถขยายโอกาสด้านการค้าและการลงทุนของไทยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวได้มากขึ้น ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานมีการพัฒนาให้ครอบคลุม และการบริการทางสังคมทุกด้านอย่างทั่วถึง ทำให้รายได้ภาคประชาชนสูงขึ้น ปัญหาความยากจนลดลง และคุณภาพชีวิตประชาชนดีขึ้น ทั้งนี้ภาคบริการโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวต้องเน้นในการสร้างโครงข่ายด้วยการพัฒนา บริหารจัดการ และเพิ่มเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อแสวงหาเส้นทางใหม่ๆ ให้เกิดแนวทางการพัฒนาประชาสัมพันธ์เส้นทางท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่เชื่อมโยงระหว่างกันด้วยการนำหน่วยงานภาครัฐที่เป็นภาคีความร่วมมือของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ร่วมกับผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวของไทย ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเข้าร่วมพบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และนำเสนอกิจกรรมใหม่ๆ ระหว่างภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ภาคเอกชน และผู้ประกอบการในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อร่วมกันพัฒนา บริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้โครงการย่อยที่ 3 จะเจาะลึกด้านการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

สรุปได้ว่า เป็นความพิเศษของประเทศและประชาชนชาวกัมพูชา ถึงแม้จะผ่านมรสุมทางการเมืองมาเป็นเวลานาน แต่ยังคงดำรงอยู่ซึ่งศิลปวัฒนธรรมที่สืบทอดส่งสมานานจากบรรพบุรุษ จะเป็นมรดกตกทอดที่เกิดจากภูมิปัญญาของคนในยุคโบราณ แสดงให้เห็นถึงความเจริญรุ่งเรืองเมื่อครั้งในอดีตกาล และมีส่วนแบ่งปันให้ชาวโลกได้ชื่นชมจวบจนปัจจุบัน เห็นได้จาก นครวัด – นครธม และอาณาจักรเขมรโบราณ สถาปัตยกรรมระดับสุดยอดของโลกเป็นมรดกชิ้นสำคัญของชาวกัมพูชา ที่จะเชิญชวนให้นักท่องเที่ยวทั่วโลกที่สนใจการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การเยี่ยมชมโบราณสถาน ได้ชื่นชมมรดกโลกที่ชาวกัมพูชาภาคภูมิใจ ถึงแม้ผ่านมรสุมการเมืองภายในมายาวนาน และจากการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) อย่างสมบูรณ์ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องประสานความร่วมมือระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ในทุกๆ มิติ โดยเฉพาะมิติด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ซึ่งถือเป็นรายได้หลักของทั้งสองประเทศ รวมถึงการร่วมกันพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ให้น่าสนใจและดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกให้มาเยือนกลุ่มประเทศอาเซียนมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะประเทศไทยและประเทศกัมพูชา เพื่อสามารถสร้างความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนให้กับประเทศในภูมิภาคร่วมกัน

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 ศึกษาข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

1.2.2 ศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

1.2.3 ศึกษาปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

1.2.4 เสนอแนวทางการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยแบบผสม (Mixed-method Research) ซึ่งเป็นการรวมวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ กับเชิงคุณภาพเข้าด้วยกันเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ในลักษณะของการบูรณาการรูปแบบการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยวิเคราะห์ Diamond Model และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview: IDI) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ที่เป็นทั้งเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ประชาชนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว โดยเลือกใช้วิธีวิจัยรูปแบบการศึกษาแบบสามเส้า (Triangulation) พร้อมทั้งจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมด้วย ส่งผลให้สามารถเก็บข้อมูลครอบคลุมรอบด้าน และได้คำตอบในประเด็นที่อยู่ภายใต้ปัญหาวิจัย จากการวิจัยสามารถสรุปปัญหาอุปสรรค และเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาดังนี้

1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่การศึกษา

การศึกษานี้มีขอบเขตในการศึกษาปัญหาและอุปสรรคด้านการท่องเที่ยว รวมถึงทางด้านค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยว อันจะนำไปสู่การนำเสนอแนวทางการสร้างความร่วมมือทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ซึ่งจะเอื้อประโยชน์ในการกำหนดนโยบายบนพื้นฐานความร่วมมือของผู้ที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา โดยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลครอบคลุมประเด็นต่างๆ ดังนี้

1) ข้อมูลพื้นฐานทั่วไป เช่น โครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการ มาตรฐานและการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ชายแดนที่กำหนดเป็นพื้นที่ศึกษา และระเบียบวิธีการทางศุลกากรของแต่ละประเทศ

2) ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว โครงข่ายเส้นทาง การเข้าถึง และการเชื่อมโยงกับพื้นที่สำคัญหรือแหล่งท่องเที่ยวโดยรอบ

3) ข้อมูลด้านทางด้านการเศรษฐกิจ สังคม การค้า การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับบริบททางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา กิจกรรมทั้ง 2 ฝ่าย ทั้งกรณีที่คนไหลเข้า-ออก รวมถึง ด้านที่สินค้าผ่านเข้า-ออก

4) ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ให้ความสำคัญด้านภาพลักษณ์ด้านของไทยและต่างประเทศ

5) ความคิดเห็นตลอดจนแนวทางการในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหา อุปสรรคทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทย จากหน่วยงานและองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา

6) ข้อเสนอที่ได้จากพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา นำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ เพื่อเสนอเป็นเชิงนโยบาย

ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์ (In-dept Interview) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Groups) และใช้แบบสอบถาม กับผู้ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และกลุ่มนักวิชาการด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ด้านชายแดนไทย-กัมพูชา ซึ่งมีการจัดแบ่งโซนพื้นที่ศึกษาออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1) ภาคเหนือของกัมพูชา ได้แก่

- ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี
- ช่องตาเฒ่า จังหวัดศรีสะเกษ
- ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ
- ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์
- ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

2) ภาคตะวันตกของกัมพูชา ได้แก่

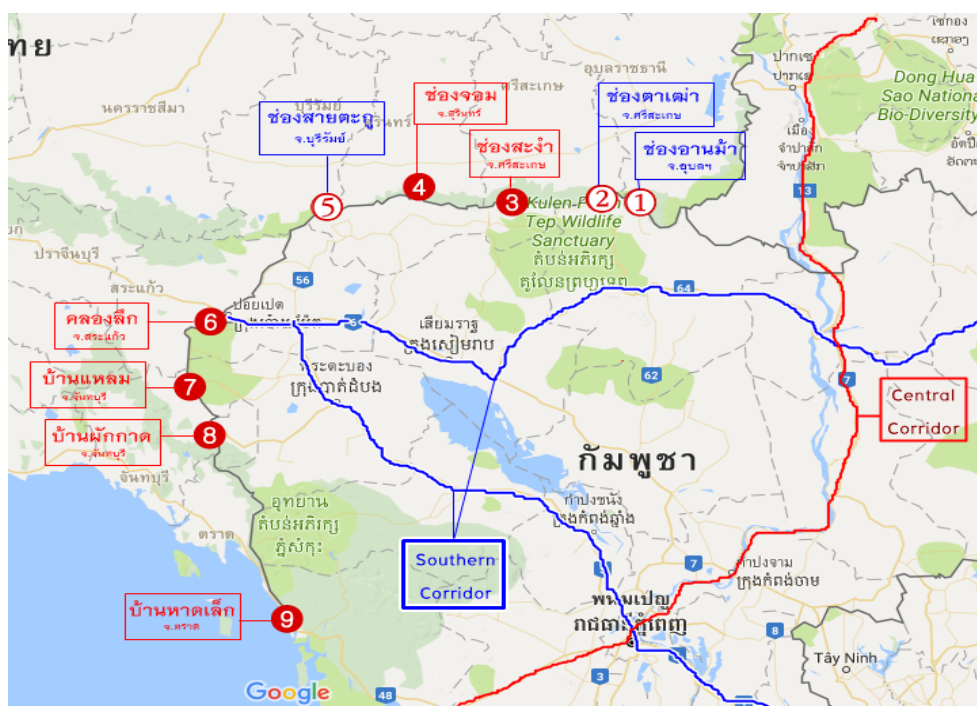
- ช่องคลองลึก จังหวัดสระแก้ว
- ช่องบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี
- ช่องบ้านผักกาด จังหวัดจันทบุรี
- ช่องหาดเล็ก จังหวัดตราด

ตารางที่ 1.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ในโครงการวิจัยย่อยที่ 3

พื้นที่ศึกษา	ไทย-กัมพูชา	ด่านถาวร	จุดผ่อนปรนและจุดผ่อนปรนอื่นๆ
1. ทิศเหนือของกัมพูชา	1. อุบลราชธานี-พระวิหาร (อำเภอโนนไผ่-บ้านเสด็จบวง อำเภोजอมกระสาน)	-	ช่องอานม้า
	2. ศรีสะเกษ-อุดรมีชัย (อำเภอภูสิงห์ – อีลลวงเวง)	ช่องสะง่า	-
	3. ศรีสะเกษ-อุดรมีชัย (อำเภอกันทรลักษณ์)	-	ช่องตาเฒ่า
	4. สุรินทร์-อุดรมีชัย (อำเภอทาบเชิง-โอรส์เมียด อำเภอสำโรง)	ช่องจอม	-
	5. บุรีรัมย์-อุดรมีชัย (อำเภอบ้านกรวด-บ้านจู้โกก อำเภอสำโรง)	-	ช่องสายตะกู
2. ทิศตะวันตกของกัมพูชา	1. สระแก้ว-บันเตีย เมียนเจย (บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ-ปอยเปต อำเภอโอโจรว)	บ้านคลองลึก	-
	2. จันทบุรี-พระตะบอง	บ้านผักกาด	-

พื้นที่ศึกษา	ไทย-กัมพูชา	ด้านถาวร	จุดผ่อนปรนและจุดผ่อนปรนอื่นๆ
	(อำเภอโป่งน้ำร้อน –บ้านคลองจระก้อม อำเภอไพลิน)		
	3. จันทบุรี-พระตะบอง (อำเภอโป่งน้ำร้อน-บ้านกัมเรียง อำเภอไพลิน)	บ้านแหลม	-
	4. ตราด-เกาะกง (อำเภอคลองใหญ่-จามเยียม อำเภอมณฑลสีมา)	บ้านหาดเล็ก	-

ที่มา: คณะวิจัย



ภาพที่ 1.1 เขตพื้นที่ของโครงการวิจัยย่อยที่ 3 ไทยกับกัมพูชา

ที่มา: ประยุกต์โดยคณะวิจัย

1.3.2 ขอบเขตด้านประชากรที่ใช้ในการศึกษา

กลุ่มประชากร คือ ผู้ที่มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง และผู้ที่รับผิดชอบบริหารจัดการชายแดนไทย-กัมพูชา ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ชุมชนท้องถิ่น ผู้ประกอบการธุรกิจ นักท่องเที่ยว และหน่วยงานที่รับผิดชอบบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนในทุกระดับตั้งแต่ระดับนโยบายไปจนถึงหน่วยงานภาคปฏิบัติ

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

คณะคณะวิจัยได้เลือกสรรผู้ทรงคุณวุฒิที่เป็นผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) ที่ก่อปรทั้งความรู้ ความสามารถและมีประสบการณ์ที่เหมาะสมใน 4 ประเภท ได้แก่

- 1) หน่วยงานราชการในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สำนักงานท่องเที่ยวฯ จังหวัด สำนักงานทางหลวงจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานศุลกากรจังหวัด เทศบาลในพื้นที่ตั้งของด่าน
- 2) หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ สภาหอการค้าจังหวัด ผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่ด่าน นักลงทุนที่มีธุรกิจเกี่ยวข้องกับด่าน ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่
- 3) ภาคประชาชนและนักท่องเที่ยว
- 4) นักวิชาการที่เกี่ยวข้องในแต่ละด้าน อาทิ การจัดการการท่องเที่ยว ด้านโลจิสติกส์ และการขนส่ง ด้านการวางแผน นโยบายและการจัดการเชิงกลยุทธ์ ด้านบริหารธุรกิจ ด้านการบริหารจัดการสังคมและชุมชน และ ด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม
- 5) ข้อเสนอที่ได้จากพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา หน่วยงานราชการทุกภาคส่วนทั้งภาคราชการ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว สามารถนำมาดำเนินการวิเคราะห์และสังเคราะห์ เพื่อเสนอไปเป็นเชิงนโยบาย

1.3.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา

ในการศึกษาครั้งนี้ มีระยะเวลาในการศึกษา คือ 12 เดือน

1.4 กรอบแนวความคิดของการวิจัย



ภาพที่ 1.2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การวิจัยการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ดังนี้

1.5.1 ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

1.5.2 ทราบปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

1.5.3 ทราบปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุน ที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

1.5.4 ได้แนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

1.6 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

1.6.1 ขีดความสามารถในการรองรับทางการท่องเที่ยว (Tourism carrying capacity, TCC)

การพัฒนา หมายถึง โดยรูปศัพท์ การพัฒนา มาจากคำภาษาอังกฤษว่า Development แปลว่า การเปลี่ยนแปลงที่เล็กละเอียด โดยผ่านลำดับขั้นตอนต่างๆ ไปสู่ระดับที่สามารถขยายตัวขึ้น เติบโตขึ้น มีการปรับปรุงให้ดีขึ้น และเหมาะสมกว่าเดิมหรืออาจก้าวหน้าไปถึงขั้นที่อุดมสมบูรณ์เป็นที่น่าพอใจ (ปกรณ์ ปริยากร, 2538, หน้า 5) ส่วนความหมายจากรูปศัพท์ในภาษาไทย หมายถึง การทำความเจริญ การเปลี่ยนแปลงในทางที่เจริญขึ้น การคลี่คลายไปในทางที่ดี ถ้าเป็นกริยาใช้คำว่า พัฒนา หมายความว่า ทำให้เจริญ คือ ทำให้เติบโตได้งอกงาม ทำให้งอกงามและมากขึ้น เช่น เจริญทางไมตรี (พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525, 2538; 238)

1.6.2 การบริหารจัดการการท่องเที่ยว

หมายถึง การกระทำอย่างมีเป้าหมายที่สอดคล้องกับหลักการ ทฤษฎี และแนวคิดที่เหมาะสม ยิ่งไปกว่านี้ยังต้องคำนึงถึงสภาพที่แท้จริง รวมทั้งข้อจำกัดต่างๆ ของสังคมและสภาพแวดล้อม การกำหนดแนวทาง มาตรการ และแผนปฏิบัติการที่ดีต้องคำนึงถึงกรอบความคิดที่ได้กำหนดไว้ มิฉะนั้นแล้วการจัดการท่องเที่ยวจะดำเนินไปอย่างไร้ทิศทางและประสบความล้มเหลว (มนัส สุวรรณ และคณะ, 2541) รวมถึงการจัดองค์การบริหารงานบุคคล การอำนวยการ และการควบคุมอย่างเหมาะสม เพื่อให้เป็นไปตามแผนที่ได้วางไว้พร้อมทั้งมีการประเมินผลการท่องเที่ยวด้วย (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2542) สรุปได้ว่าการจัดการท่องเที่ยว หมายถึง กระบวนการดำเนินงานเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่มีรูปแบบที่เหมาะสมที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่นั้นๆ และมีเป้าหมายที่สอดคล้องกับหลักการ ทฤษฎี และแนวคิดที่มีความเหมาะสม เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.6.3 การท่องเที่ยวชายแดน

หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ของบริเวณชายแดนหรือพรมแดนประเทศ รวมถึงการเดินทางข้ามพรมแดนไปท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ของจังหวัดหรือเขตการปกครองที่มีพรมแดนติดกับประเทศที่ตนอาศัยอยู่ (ภาณุรังสี เดือนโง้ง, 2550)

1.6.4 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา

หมายถึง พื้นที่บริเวณรอยต่อระหว่างพรมแดนประเทศไทยและกัมพูชา ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วนคือ ทิศเหนือติดกับไทย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์ และทิศตะวันตกติดกับไทย 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด และยังมีพื้นที่ทางน้ำที่ติดกับอ่าวไทยด้านทิศใต้ของกัมพูชา

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 สถานการณ์ แนวโน้ม และทิศทางการท่องเที่ยว

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวถือเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักของโลก ซึ่งในปี พ.ศ. 2558 อุตสาหกรรมท่องเที่ยวทั่วโลกมีมูลค่ากว่า 7.86 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 9.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศทั่วโลก (Gross Domestic Product: GDP) ในส่วนของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยนั้นได้สร้างรายได้กว่า 2.23 ล้านล้านบาท มีมูลค่าอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกว่าร้อยละ 17 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ซึ่งถือได้ว่าเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ กอปรกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาตามสถานการณ์โลกและพฤติกรรมของผู้บริโภค อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยจึงต้องมีการปรับตัวตามกระแสโลกที่เปลี่ยนแปลงไป และวางแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด เพื่อรักษาและพัฒนาขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวของประเทศ

2.1.1 สถานการณ์และแนวโน้มการท่องเที่ยวของประเทศไทย

1. อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่เพิ่มสูงขึ้นติดอันดับที่ 11 ของโลก สะท้อนให้เห็นแนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ในระยะที่ผ่านมาจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 14 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2552 มาเป็น 29.8 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งมากเป็นอันดับที่ 11 ของโลก ประเทศที่เดินทางมาท่องเที่ยวประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ จีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น เกาหลี และลาว ตามลำดับ สำหรับแนวโน้มนักท่องเที่ยวภายในประเทศ (ไทยเที่ยวไทย) พบว่าในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 มีการเติบโตกว่าร้อยละ 9 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2557 นักท่องเที่ยวไทยเดินทางคิดเป็น 136.2 ล้านคนครั้ง และเพิ่มสูงขึ้นในปี พ.ศ. 2558 ที่ 138.8 ล้านคนครั้ง

2. รายได้จากการท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามจำนวนนักท่องเที่ยว โดยในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทย มีรายได้จากการท่องเที่ยวอยู่ที่ 1.2 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.08 จากปีที่ผ่านมา แม้ว่าในปี พ.ศ. 2557 จะมีเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมือง ซึ่งส่งผลให้รายได้จากการท่องเที่ยวลดลงเหลือจำนวน 1.17 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 4.93 แต่รายได้ก็สามารถปรับตัวขึ้นสูงกว่าระดับเดิมมาอยู่ที่ 2.23 ล้านล้านบาท ในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งในจำนวนนี้แบ่งเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำนวน 1.44 ล้านล้านบาท และรายได้จากนักท่องเที่ยวไทย จำนวน 0.79 ล้านล้านบาท นอกจากนั้น จากการเก็บสถิติของ UNWTO ประเทศไทยมีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติสูงถึง 44.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือสูงเป็นอันดับที่ 6 ของโลก ทั้งนี้ คาดการณ์ว่ารายได้จากการท่องเที่ยวทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ในปี พ.ศ. 2559 จะมีรายได้รวม 2.4 ล้านล้านบาท และในปี พ.ศ. 2560 จะมีรายได้สูงถึง 2.5 ล้านล้านบาท

3. การใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่อครั้งสูงขึ้นถึงแม้วันพักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวจะลดลง โดยในปี พ.ศ. 2558 นักท่องเที่ยวต่างชาติมีการใช้จ่ายเป็นจำนวน 5,072.69 บาทต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้ากว่าร้อยละ 6.23 ในทางตรงกันข้าม จำนวนวันพักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวลดลงมาอยู่ที่เฉลี่ย 9.55 วัน ซึ่งลดลงร้อยละ 3.5 จากปีที่ผ่านมา ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวในระยะใกล้ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนและมาเลเซีย รวมทั้งประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน อนึ่ง ปัจจัยโดยรวมยังส่งเสริมการพัฒนาของ

นักท่องเที่ยวต่างชาติ อาทิ สถานการณ์ภายในประเทศที่เริ่มดีขึ้นทำให้การท่องเที่ยวไทยฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวจีน และค่าโดยสารสายการบินระหว่างประเทศที่ลดลง

ตารางที่ 2.1 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย (ปี ค.ศ. 2012-2016)

อาเซียน	ปี 2016	ปี 2015	ปี 2014	ปี 2013	ปี 2012
บรูไน	14,335	13,836	11,285	14,205	10,459
กัมพูชา	668,571	537,950	550,339	481,595	423,642
อินโดนีเซีย	530,679	469,125	497,592	594,251	447,820
สปป.ลาว	1,410,071	1,220,522	1,053,983	976,639	975,999
มาเลเซีย	3,550,095	3,418,855	2,613,418	3,041,097	2,554,397
เมียนมา	342,617	259,678	206,794	172,383	129,385
ฟิลิปปินส์	337,183	310,968	304,813	321,571	289,566
สิงคโปร์	980,378	938,385	844,133	955,468	831,215
เวียดนาม	831,102	751,162	559,415	725,057	618,670

ที่มา: กรมท่องเที่ยว และสำนักงานปลัดท่องเที่ยวและกีฬา

เข้าถึงโดย:https://www.mots.go.th/ewt_dl_link.php?nid=8265

2.1.2 การประเมินศักยภาพอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย

- อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา
- การท่องเที่ยวของประเทศไทยได้รับการคัดเลือกให้เป็นที่สุดของโลกในการจัดอันดับระดับนานาชาติหลายอันดับ

- อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย ยังคงมีทั้งจุดแข็ง จุดอ่อน และศักยภาพในการพัฒนาตามวงจรการท่องเที่ยว ดังนี้

1) การวางแผนและตัดสินใจเที่ยว ที่ผ่านมามีประเทศไทยมีการจัดการและการทำการตลาดได้เป็นอย่างดี จากการจัดอันดับของ WEF ทางด้านประสิทธิภาพของการตลาดประเทศในการดึงดูดนักท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยได้รับคะแนน 5.4 จาก 7.0 หรือเป็นอันดับที่ 23 จาก 141 ประเทศ ทั่วโลก อย่างไรก็ตามพบว่ายังมีโอกาสที่จะพัฒนาต่อยอดและสร้างมูลค่าเพิ่มทางการตลาดได้ อาทิ การอำนวยความสะดวกในขั้นตอนการดำเนินการขอวีซ่า การพัฒนาระบบวางแผนท่องเที่ยวและระบบจองบัตรโดยสาร รวมทั้งการปรับใช้เทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างครบวงจร

2) การเดินทางเข้าสู่ประเทศไทย ความครอบคลุมของเครือข่ายเที่ยวบินระหว่างประเทศและการเป็นศูนย์กลางในการท่องเที่ยวเชื่อมโยงประเทศอื่นในภูมิภาค ถือเป็นจุดแข็งของประเทศไทย จากการจัดอันดับของ International Air Transport Association ในด้านอัตราส่วนที่นั่งต่อกิโลเมตร บินต่อสัปดาห์ (Available International Seat-Km per Week) ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยมีอัตราส่วนดังกล่าวสูงถึง 2,206 ที่นั่ง ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 13 จาก 141 ประเทศทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังมีข้อจำกัดในด้านความเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชนระหว่างสนามบินและตัวเมือง ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ปัญหาขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน และปัญหาขาดแคลนบุคลากร เป็นต้น

3) การพักอาศัยในประเทศไทย จากการสำรวจข้อมูลโรงแรมและสถานที่พักแรมในประเทศไทย พบว่ามีจำนวนที่เพียงพอ มีความหลากหลาย และอยู่ในระดับราคาที่เหมาะสม จากผลสำรวจ ห้องพักโดย Euromonitor และธนาคารแห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2558 พบว่าประเทศไทยมีจำนวนห้องพักมากกว่า 632,000 ห้อง โดยมีการเติบโตกว่าร้อยละ 3 ต่อปี ในช่วงปี พ.ศ. 2554–2558 และยังได้รับคะแนนจาก TripAdvisor ในปี พ.ศ. 2558 ด้านคุณภาพของโรงแรมสูงถึง 4.8 จาก 5.0 อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อจำกัดในด้านมาตรฐานและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพัฒนาต่อยอดเพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์โลก

4) การเดินทางภายในประเทศไทย ระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีความพร้อมในระดับหนึ่ง โดยมีเส้นทางการคมนาคมทางอากาศเชื่อมโยงสู่เมืองหลักและเมืองรองอย่างครอบคลุมทั้งประเทศ มีเส้นทางการคมนาคมทางถนนที่ได้มาตรฐาน แต่ยังมีปัญหาในด้านการบริหารจัดการ และการเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชน ปัญหาในด้านคุณภาพและมาตรฐานของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวรอง ตลอดจนการขาดระบบข้อมูลและสารสนเทศที่นำมาใช้พัฒนาและสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ

5) ความพึงพอใจในการท่องเที่ยว ประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีชื่อเสียงจำนวนมากซึ่งกระจายไปทั่วทุกภูมิภาค อีกทั้งบุคลากรไทยมีความโดดเด่นด้านการบริการแต่ยังมีปัญหาในเรื่องความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยว การกระจุกตัวของแหล่งท่องเที่ยวหลักในบางพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาด้านขีดความสามารถในการรองรับ ปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน ปัญหาด้านความสามารถทางภาษา ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อศักยภาพของการท่องเที่ยวไทยในอนาคต หากยังไม่มีมาตรการด้านการบริหารจัดการอย่างเร่งด่วนเพื่อรักษาระดับความสามารถในการแข่งขันและพัฒนาอย่างยั่งยืน

6) ความสะดวกสบายและความปลอดภัยในการท่องเที่ยว แม้ว่าอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยได้รับการยอมรับในด้านคุณภาพการบริการและมีเครือข่ายอำนวยความสะดวกด้านการสื่อสารที่ค่อนข้างครอบคลุม แต่ในด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยยังมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเรื่องมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของประเทศไทยยังอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ เกิดอาชญากรรม อุบัติเหตุ และการหลอกลวงนักท่องเที่ยวบ่อยครั้ง ซึ่งจากการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 89 ของโลก ในด้านสุขอนามัย อันดับที่ 116 ในด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม และอันดับที่ 132 ในด้านความปลอดภัย โดยทั้งสามมิตินี้เป็นจุดที่ประเทศไทยต้องเร่งพัฒนา เพื่อส่งเสริมขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยว พร้อมทั้งจะรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวในอนาคตได้อย่างยั่งยืน

7) การทบทวนประสบการณ์การท่องเที่ยวหลังจากเดินทางกลับ สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทยได้รับคะแนนความพึงพอใจที่สูงเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่งในภูมิภาค โดยมีระดับคะแนนเฉลี่ย โดย TripAdvisor ในปี พ.ศ. 2558 ที่สูงถึง 4.6 จาก 5.0 คะแนน อย่างไรก็ตาม จำนวนข้อความแสดงความคิดเห็นเชิงบวกผ่านสื่อออนไลน์ยังอยู่ในระดับต่ำ เมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวขาเข้า พบว่ามีเพียง 120 ข้อความต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ 1,000 คน เมื่อเทียบกับประเทศออสเตรเลียซึ่งเป็นประเทศชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่ประสบความสำเร็จ ในด้านการได้รับความคิดเห็นเชิงบวก จากนักท่องเที่ยวกว่า 718 ข้อความต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ 1,000 คนบน TripAdvisor ในปีเดียวกัน

จากการประเมินศักยภาพการท่องเที่ยวของไทยตามวงจรการท่องเที่ยว พบว่าประเทศไทยมีความโดดเด่นเรื่องสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถสร้างความพึงพอใจได้สูง แต่ยังคงขาดการรักษาแหล่งท่องเที่ยว ความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยว ยังต้องปรับปรุงและภาพลักษณ์ด้านลบต่อเนื่องที่ต้องเร่งแก้ไข ความสะอาดและ

สุขอนามัยของสถานที่ท่องเที่ยวเป็นอีกประเด็นที่ประเทศไทยต้องให้ความสนใจในการพัฒนา เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานสูงขึ้นและดึงดูดนักท่องเที่ยวตลาดคุณภาพ

2.1.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนา

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และพันธกิจ ของแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560–2564) จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาก่อเป็น 5 ยุทธศาสตร์ ดังนี้ (สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน พื้นฐานการเติบโตของการท่องเที่ยวมีปัจจัยหลักที่คุณภาพของแหล่งท่องเที่ยว สินค้า และบริการ ที่ต้องได้มาตรฐานระดับสากลและมีเอกลักษณ์โดดเด่น โดยการพัฒนาต้องเกิดขึ้นอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีความสมดุลทั้งในด้านพื้นที่ เวลา และกลุ่มการท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมการกระจายนักท่องเที่ยวและรายได้จากนักท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยพัฒนาความมั่งคั่งในทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย

แนวทางการพัฒนา

1. พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการทุกรูปแบบอย่างมีมาตรฐาน โดยการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวทั้งระบบ เสริมสร้าง พัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานด้านการท่องเที่ยวและบริการให้ครอบคลุมทุกรูปแบบ ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา การท่องเที่ยวกลุ่ม MICE เป็นต้น และการพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวอย่างมีมาตรฐานสอดคล้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนครอบคลุมทั้งระบบและอุตสาหกรรมภาคบริการที่เกี่ยวข้อง และส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันด้านธุรกิจการถ่ายทำภาพยนตร์ต่างประเทศในประเทศไทย ทั้งภาคผลิตภาคบริการ และกิจการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพในระดับสากล

2. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการอย่างยั่งยืน โดยการส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งในเชิงอัตลักษณ์ท้องถิ่น วัฒนธรรมประเพณี และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ ได้แก่ การกำหนดขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว การส่งเสริมนวัตกรรมด้านการพัฒนาสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว การสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยว และการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยชุมชนโดยการให้ความรู้และการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

3. สร้างสมดุลในแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการ ทั้งในเชิงพื้นที่ เชิงเวลา ฤดูกาล และรูปแบบการท่องเที่ยว โดยการส่งเสริมความสมดุลเชิงพื้นที่ในการท่องเที่ยว ทั้งในแง่การกระจายรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยว ได้แก่ การจัดตั้งเขตพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวในจังหวัดและพื้นที่ที่มีศักยภาพที่ยังไม่ได้รับความนิยมการพัฒนาการท่องเที่ยวในเมืองรอง การพัฒนาการท่องเที่ยวในชนบท การพัฒนาสินค้าและบริการที่โดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ของแต่ละท้องถิ่น และการส่งเสริมความสมดุลเชิงเวลาและฤดูกาลในการท่องเที่ยว เช่น การสร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวใหม่และเพิ่มความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ต่างๆ การสนับสนุนภาคเอกชนในการลงทุนในแหล่งท่องเที่ยวใหม่ เป็นต้น

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ซึ่งล้วนมีส่วนในการส่งเสริมประสบการณ์ในการท่องเที่ยว โดยในยุทธศาสตร์นี้เน้น

ด้านการพัฒนาระบบคมนาคมในทุกรูปแบบ รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในด้านต่างๆ และการพัฒนาความปลอดภัยและสุขอนามัยอย่างเป็นระบบ

แนวทางการพัฒนา

1. พัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว โดยพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในการเดินทางเข้าสู่ประเทศทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ได้แก่ พัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกเพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ยุกระดับระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างสถานที่ท่องเที่ยว พัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สามารถเชื่อมโยงกับรูปแบบการเดินทางอื่นๆ พัฒนาศักยภาพของสนามบินในการรองรับนักท่องเที่ยว เพิ่มเส้นทางและจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองท่องเที่ยวหลักและเมืองท่องเที่ยวรอง

2. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว โดยการปรับปรุงระบบการตรวจคนเข้าเมือง ปรับปรุงและอำนวยความสะดวกในการเดินทางผ่านแดน ปรับปรุงป้ายบอกทางและป้ายสัญลักษณ์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน จัดทำแผนที่ท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทุกแหล่ง เพิ่มจุดบริการ Free - WiFi ในแหล่งท่องเที่ยว จัดทำระบบบัตรโดยสารเดียวที่ใช้ได้กับทุกช่องทางการเดินทาง พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่ปราศจากอุปสรรคสำหรับคนทั้งมวล (Tourism for All) ได้แก่ ห้องน้ำคนพิการ ทางลาด รววจับ เป็นต้น และพัฒนาแอปพลิเคชันที่อำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว

3. พัฒนาระบบความปลอดภัยและสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว โดยการสนับสนุนเครื่องมือและอุปกรณ์เพื่อป้องกันและช่วยเหลือนักท่องเที่ยว ได้แก่ กล้องวงจรปิด เครื่องแปลภาษา การติดตั้งไฟในสถานที่ท่องเที่ยว อุปกรณ์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวเบื้องต้น จัดตั้งศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ท่องเที่ยว ส่งเสริมสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว เช่น ปรับปรุงสุขาสาธารณะ การจัดการขยะและระบบบำบัดน้ำเสียในแหล่งท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวผ่านการยกระดับคุณภาพสู่ระดับสากล เพื่อให้ทัดเทียมขีดความสามารถของบุคลากรในระดับโลกและเพื่อเตรียมความพร้อมกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้น ผ่านความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมถึงการปลูกฝังจิตสำนึกและการเป็นเจ้าบ้านที่ดีให้กับประชาชนและการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน นับเป็นเครื่องมือสำคัญในการพิจารณาเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย

แนวทางการพัฒนา

1. พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทั้งระบบ ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของตลาด โดยการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและชุมชนในการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว ที่สอดคล้องความต้องการตลาดแรงงาน สร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการ สนับสนุนบุคลากรให้มีสมรรถนะขั้นพื้นฐานตามตำแหน่งงาน และได้รับการฝึกอบรมที่ได้มาตรฐานสากล

2. ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวและได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยว โดยการส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจด้านการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว เปิดโอกาสให้ประชาชนและชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาสินค้าและบริการบนพื้นฐานของมรดกและวัฒนธรรมท้องถิ่น จัดทำหลักสูตรการฝึกอบรมทักษะธุรกิจพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการประกอบธุรกิจใหม่ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพิ่มช่องทางการลงทุนและพัฒนาธุรกิจด้านการท่องเที่ยวให้แก่ภาคเอกชน ภายใต้หลักการสนับสนุนความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม Thailand 4.0

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสมดุลให้กับการท่องเที่ยวไทยผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่ม การส่งเสริมวิถีไทยและการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว การพัฒนาการตลาดของการท่องเที่ยวไทยอย่างมีสมดุล เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์แหล่งท่องเที่ยวคุณภาพผ่านการส่งเสริมการตลาดเฉพาะกลุ่มและการพัฒนาเครื่องหมายมาตรฐานคุณภาพ รวมทั้งการส่งเสริมการตลาดเพื่อกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวและกระตุ้นตลาดนักท่องเที่ยวไทย กอปรกับการพัฒนาคุณภาพของสินค้าและบริการบนพื้นฐานเอกลักษณ์อย่างไทย และการปรับใช้เทคโนโลยีเพื่อการตลาดอย่างมีประสิทธิภาพ จะช่วยส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวไทยให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน

แนวทางการพัฒนา

1. เสริมสร้างภาพลักษณ์คุณภาพและความปลอดภัยให้กับประเทศไทย โดยการพัฒนาภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นด้านคุณภาพ มุ่งเน้นการสื่อสารคุณค่าและภาพลักษณ์ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวอดิเรก (Preferred Destination) ที่มีคุณภาพสูงต่อนักท่องเที่ยว การส่งเสริมการตลาดเป้าหมาย และการสร้างการรับรู้แก่นักท่องเที่ยวผ่านช่องทางต่างๆ ด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยและมาตรการป้องกันของประเทศไทย ข้อควรปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย และสิ่งที่ควรกระทำในกรณีฉุกเฉิน เพื่อช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ปลอดภัย รวมถึงการส่งเสริมการบังคับใช้และให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องแก่นักท่องเที่ยวและสาธารณชน

2. ส่งเสริมการตลาดเฉพาะกลุ่มเพื่อดึงดูดการเดินทางท่องเที่ยว และกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวกลุ่มต่างๆ โดยการส่งเสริมการตลาดแบบเฉพาะกลุ่มสำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไปกลุ่มตลาดระดับกลาง - บน (รายได้สูงกว่า 20,000 เหรียญสหรัฐต่อปี) ในพื้นที่ตลาดที่มีศักยภาพ และการส่งเสริมการตลาดแบบเฉพาะกลุ่มสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มความสนใจพิเศษ เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ กลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงสิ่งแวดล้อมและนิเวศ เป็นต้น

3. ส่งเสริมเอกลักษณ์ของประเทศไทยและของแต่ละท้องถิ่น ด้วยการสื่อสารเอกลักษณ์ความเป็นไทยให้เป็นที่เข้าใจในเวทีโลก อาทิ การสร้างคุณค่าความเป็นไทยในสินค้าและบริการต่างๆ ผ่านสัญลักษณ์ “Thainess” บนสินค้าและบริการที่คงอัตลักษณ์ความเป็นไทย การสื่อสารเอกลักษณ์ความเป็นไทยผ่านสื่อสร้างสรรค์และนวัตกรรมทางสื่อต่างๆ เช่น รายการโทรทัศน์ การจัดแสดง Roadshow เป็นต้น และการส่งเสริมเอกลักษณ์ของแต่ละภูมิภาคและจังหวัด โดยการพัฒนาแบรนด์และสื่อสารความแตกต่างของภาคและจังหวัดต่างๆ ในรูปแบบการเล่าเรื่อง (Storytelling) การสื่อสารเรื่องราวอย่างสร้างสรรค์ผ่านช่องทางการตลาดที่เป็นที่นิยมในกลุ่มเป้าหมาย

4. ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศและการท่องเที่ยวที่สมดุลเชิงพื้นที่และเวลา โดย การสร้างการรับรู้สินค้า บริการ และแหล่งท่องเที่ยว เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวนอกฤดูกาล อาทิ การจัดกิจกรรม/เทศกาล/งานประเพณีเฉพาะถิ่นในแต่ละเดือน การสร้างค่านิยมของจังหวัดท่องเที่ยวรอง เช่น การโฆษณาประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมการขายแพ็คเกจการท่องเที่ยวร่วมกับภาคเอกชน เป็นต้น และการส่งเสริม “ไทยเที่ยวไทย” โดยการสร้างค่านิยมการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศให้แก่คนไทยทุกคนในทุกเพศทุกวัย การส่งเสริมการตลาดแบบมีเป้าหมายเฉพาะ เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มนักเรียนนักศึกษา และกลุ่มสุภาพสตรี รวมถึงการสนับสนุนมาตรการทางการเงินเพื่อส่งเสริมการใช้จ่ายช่วงการท่องเที่ยว อาทิ มาตรการการลดหย่อนทางภาษี เป็นต้น

5. การส่งเสริมความร่วมมือกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและการใช้เทคโนโลยีในการส่งเสริมการตลาดด้วยการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาคส่วนในการทำการตลาด ได้แก่ การร่วมมือกับชุมชนในการสร้างสรรค์สินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวให้สะท้อนอัตลักษณ์ของชุมชนและสอดคล้องแบรนด์จังหวัด การส่งเสริม

การตลาดร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสนับสนุนการตลาด เช่น การสนับสนุนการพัฒนาและต่อยอดแอปพลิเคชันที่ส่งเสริมการตลาดเพิ่มประสิทธิภาพหน่วยงานที่รับผิดชอบการตลาดดิจิทัล ทั้งในด้านการดูแลบริหาร และวิเคราะห์สถิติข้อมูลออนไลน์เกี่ยวกับการท่องเที่ยวไทย เป็นต้น

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ การบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วนคือปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมการทำงานร่วมกันระหว่างทุกภาคส่วน การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และการบริหารข้อมูลด้านการท่องเที่ยว เพื่อการวิเคราะห์และวางแผน รวมถึงการส่งเสริมการบูรณาการการพัฒนาการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาคโดยรวม

แนวทางการพัฒนา

1. ส่งเสริมการกำกับดูแลการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเสริมสร้างการทำงานอย่างบูรณาการระหว่างหน่วยงานระดับนโยบาย โดยมีคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติและกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นหน่วยงานหลักในการกำหนดนโยบาย ประสานงาน กำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินงานส่งเสริมการกระจายอำนาจสู่หน่วยงานระดับภูมิภาคและท้องถิ่น ขับเคลื่อนแผนและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวชาติ พัฒนาระบบการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชน ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูล องค์ความรู้ จัดสรรงบประมาณและบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงานในทุกระดับ ผลักดันให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการพัฒนาการท่องเที่ยว ส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community Based Tourism: CBT) จัดให้มีแผนบริหารจัดการความเสี่ยงและแผนบริหารจัดการภาวะวิกฤตด้านการท่องเที่ยวในทุกมิติ

2. ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง โดยการทบทวนแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง กำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน ส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อระเบียบด้านการท่องเที่ยวต่างๆ ประชาสัมพันธ์เสริมสร้างความเข้าใจในระเบียบและกฎหมายด้านการท่องเที่ยว

3. สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชนและการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว โดยส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการลงทุนต่างๆ การจัดตั้งหน่วยบริหารและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การจัดทำ Tourism Intelligence Center และสนับสนุนการแบ่งปันข้อมูลกลางแก่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

4. ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยการประสานความร่วมมือกับนานาประเทศในการส่งเสริมการพัฒนาท่องเที่ยวและการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศระดับต่างๆ ได้แก่ APEC ASEAN GMS ACMECS IMT - GT พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง เช่น เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงภายใน ASEAN และกลุ่มประเทศ CLMV เส้นทางทางน้ำใน IMT - GT สนับสนุนให้ตัวแทนประเทศไทยในองค์กรและหน่วยงานต่างๆ มีบทบาทในเวทีนานาชาติเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศไทยและอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวในระดับภูมิภาค เช่น การลดขั้นตอนการเดินทางเข้าประเทศ การตรวจลงตราและใบขึ้นชีที่ครอบคลุมทั้งภูมิภาค เป็นต้น ส่งเสริมความสัมพันธ์ในรูปแบบเมืองพี่เมืองน้องด้านการท่องเที่ยวกับต่างประเทศ ส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) เส้นทาง

ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และส่งเสริมการตลาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในภาพรวมของกลุ่มประเทศตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

ภาพรวมของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) เป็นนโยบายของรัฐในการนำประเทศเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และส่งเสริมความมั่นคงของประเทศ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558) ซึ่งตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่ 1/2558 และ 2/2558 ได้กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ดังนี้

1. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ประกอบด้วย ตำบลท่าสายลวด ประกอบด้วย ตำบลพระธาตุผาแดง ตำบลแม่กาษา ตำบลแม่กุ่ม ตำบลแม่ตาว ตำบลแม่ปะ ตำบลแม่สอด และตำบลมหาวัน อำเภอแม่สอด ตำบลช่องแคบ ตำบลพบพระ และตำบลวาลย์ อำเภอพบพระ ตำบลชะเนือ อำเภอแม่เงา และตำบลแม่ระมาด อำเภอแม่ระมาด จังหวัดตาก เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor)

2. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ประกอบด้วย ตำบลคำอาฮวน ตำบลนาสีนวน ตำบลบางทรายใหญ่ ตำบลมุกดาหาร และตำบลศรีบุญเรือง อำเภอเมืองมุกดาหาร ตำบลชะโนด ตำบลบางทรายน้อย ตำบลปงขาม และตำบลห้วยน้ำใหญ่ อำเภอห้วยน้ำใหญ่ ตำบลดอนตาล และตำบลโพธิ์ไทร อำเภอดอนตาล

3. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ประกอบด้วย ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลป่าไร่ อำเภออรัญประเทศ และตำบลฝักชะ อำเภอดอนจาน

4. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ประกอบด้วย ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว และตำบลปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา

5. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด ประกอบด้วย ตำบลคลองใหญ่ ตำบลไม้รูด และตำบลหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่

6. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ประกอบด้วย ตำบลคำบงหวาน ตำบลในเมือง ตำบลบ้านเตื่อ ตำบลพระธาตุบังพวน ตำบลโพธิ์ชัย ตำบลโพธิ์สว่าง ตำบลมีชัย ตำบลเวียงคุก ตำบลสีกาย ตำบลหนองกอมเกาะ ตำบลหาดคำ ตำบลหินโงม อำเภอเมืองหนองคาย และตำบลสระใคร อำเภอสระใคร

7. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาส ประกอบด้วย ตำบลโคกเคียน อำเภอเมืองนราธิวาส ตำบลเจ๊ะเห อำเภอตากใบ ตำบลละหาร อำเภอยี่งอ ตำบลโละจูด อำเภอแว้ง และตำบลสุโงโกละ อำเภอสุโงโกละ

8. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ประกอบด้วย ตำบลศรี้ง ตำบลบุญเรือง ตำบลริมโขง ตำบลเวียง ตำบลศรีดอนชัย ตำบลสถาน ตำบลห้วยซ้อ อำเภอเชียงของ ตำบลบ้านแซว ตำบลป่าสัก ตำบลแม่เงิน ตำบลโยนก ตำบลเวียง ตำบลศรีดอนมูล อำเภอเชียงแสน และตำบลเกาะช้าง ตำบลบ้านด้าย ตำบลโป่งงาม ตำบลโป่งผา ตำบลแม่สาย ตำบลเวียงพางคำ ตำบลศรีชุมเมือง ตำบลห้วยไคร้ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย อยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor)

9. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม ประกอบด้วย ตำบลกุด ตำบลท่าค้อ ตำบลนาทราย ตำบลนาราชควาย ตำบลในเมือง ตำบลบ้านผึ้ง ตำบลโพธิ์ตาก ตำบลหนองญาติ ตำบลหนองแสง ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม และตำบลโนนตาล ตำบลรามราช ตำบลเวินพระบาท อำเภอท่าอุเทน

10. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี ประกอบด้วย ตำบลแก่งเลี่ยน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี สามารถพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจ โดยอาศัยที่ตั้งซึ่งอยู่บนแนวเชื่อมโยงระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (เมียนมา)-พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard)

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะแรก (ปี พ.ศ. 2557-2558) มี 6 พื้นที่ ได้แก่ 1. อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก 2. จังหวัดมุกดาหาร 3. อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว 4. จังหวัดตราด 5.อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และ 6.จังหวัดหนองคาย

ระยะที่สอง (ปี พ.ศ. 2559 เป็นต้นไป) มี 6 พื้นที่ ได้แก่ 1. อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย 2. อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย 3. อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย 4. จังหวัดนครพนม 5. จังหวัดกาญจนบุรี 6. จังหวัดนราธิวาส รวมทั้งหมด เป็น 10 จังหวัด ใน 12 พื้นที่



ภาพที่ 2.1 ภาพรวมของเขตเศรษฐกิจพื้นที่พิเศษ 10 จังหวัด 12 พื้นที่

ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง (2558)

การศึกษาโครงการย่อย “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา” จะให้ความสำคัญใน 2 จังหวัด คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด

1. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ประกอบด้วย ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลป่าไร่ อำเภออรัญประเทศ และตำบลผักขะ อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว มีด่านชายแดนอรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับจังหวัดบันเตียนเมียนเจย ประเทศกัมพูชา มีมูลค่า

การค้าระหว่างไทย-กัมพูชาสูงที่สุด เป็นพื้นที่ค้าส่งระหว่างประเทศและค้าปลีกที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากอรัญประเทศตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และกรุงเทพฯ (ประมาณ 260 กิโลเมตร) อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพม่าและเวียดนามตอนใต้ รวมทั้งสามารถร่วมดำเนินการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (Co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง (กัมพูชา) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากนักลงทุนไทย เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า กล่องใส่เครื่องประดับ ซึ่งใช้แรงงานเข้มข้น และได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไปที่ประเทศพัฒนาแล้วให้กับสินค้าที่ผลิตในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยลดหรือยกเว้นภาษีนำเข้าแก่สินค้าที่อยู่ในกลุ่มได้รับสิทธิ (Generalized System of Preferences: GSP)

2. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด ประกอบด้วย ตำบลคลองใหญ่ ตำบลไม้รูด และตำบลหาดเล็ก อำเภอกองใหญ่ จังหวัดตราด เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด มีด่านชายแดนบ้านหาดเล็กเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา และตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และมีฐานการท่องเที่ยวในพื้นที่ และสามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) ซึ่งมีการลงทุนจากต่างชาติ เช่น โรงงานรถยนต์เกาหลี่ (Hyundai) โรงงานผลิตลูกวอลเลย์ (Mikasa) และผลิตสายไฟในรถยนต์ (Yasaki) จากญี่ปุ่น

แนวคิดการพัฒนาแบบ One Stop Service กรณีด่านชายแดนหนองคาย

จากข้อมูลของด่านศุลกากรหนองคาย (2559) พบว่าในพื้นที่จังหวัดหนองคายได้มีการดำเนินการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและระบบรถไฟ เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางทางการลงทุน ซึ่งตามศักยภาพของพื้นที่ และประเภทธุรกิจมีความเหมาะสมลงทุน คือศูนย์กลางตลาดค้าส่ง ค้าปลีกและสินค้าระหว่างประเทศครัวไทยสู่อาเซียน การคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและต่างประเทศ (โลจิสติกส์) และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคายจะมีเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเข้ามาในพื้นที่เพื่อผลิตสินค้าส่งออกต่างประเทศซึ่งจะส่งเสริมสินค้าเกษตรและเอสเอ็มอีของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดทำให้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดเพิ่มมากขึ้นที่มีความเหมาะสมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคายในพื้นที่อำเภอตำบลที่ติดแนวชายแดนกับ สปป.ลาว จำนวน 5 อำเภอ 22 ตำบล ประกอบด้วย อำเภอเมืองอำเภอสระใคร อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอท่าบ่อ และอำเภอศรีเชียงใหม่ รวมพื้นที่ประมาณ 557,614 ไร่สำหรับพื้นที่ที่จะเปิดให้เอกชนเช่าดำเนินธุรกิจหรือประกอบกิจการอยู่ในพื้นที่ 3 อำเภอ ประกอบด้วย อำเภอเมือง อำเภอสระใคร และอำเภอโพธิ์ชัย จำนวน 7 แปลง พื้นที่ประมาณ 2,457 ไร่ 3 งาน 85 ตารางวา โครงการที่สำคัญในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและระบบรถไฟโครงการหนึ่ง คือการพัฒนาบรรจกรับการขนส่งสินค้าด้วยการวางระบบการคมนาคมและโลจิสติกส์เชื่อมโยงเขตสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจหนองคายที่สามารถขนย้ายทั้งผู้โดยสารและสินค้าข้ามแดนไทย-ลาว

พื้นที่ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรหนองคาย ครอบคลุมพื้นที่ยาวกว่า 240 กิโลเมตร ห่างจากเวียงจันทน์เพียง 25 กิโลเมตร ประกอบไปด้วยช่องทางการค้าจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง ช่องทางผ่อนปรน 4 แห่ง และช่องทางอื่นๆ 3 แห่ง โดยรับผิดชอบพื้นที่ครอบคลุมไปยังจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดขอนแก่น โดยตารางที่ 2.2 แสดงรายได้ด่านศุลกากรหนองคายตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 – 2559

ตารางที่ 2.2 รายได้ศุลกากรด้านหนองคาย ระหว่างปี พ.ศ. 2551–2559

หน่วย : ล้านบาท

รายได้	อากรขาเข้า (1)				ค่าธรรมเนียมและรายได้เบ็ดเตล็ด (2)			
ปีงบประมาณ	จัดเก็บได้	ประมาณการ	เปรียบเทียบ	เพิ่มขึ้น/ -ลดลง ร้อยละ	จัดเก็บได้	ประมาณการ	เปรียบเทียบ	เพิ่มขึ้น/ -ลดลง ร้อยละ
2551	59.223	35.575	23.648	66.47	2.666	3.755	-1.089	-29.00
2552	42.188	64.678	-22.490	-34.77	3.695	3.018	0.677	22.43
2553	32.213	43.255	-11.042	-25.53	3.900	3.615	0.285	7.88
2554	14.458	21.843	-7.385	-33.81	2.766	4.757	-1.991	-41.85
2555	10.120	25.245	-15.125	-59.91	1.925	4.227	-2.302	-54.46
2556	22.744	19.677	3.067	15.59	5.109	2.806	2.303	82.07
2557	19.642	10.500	9.142	87.07	3.387	2.300	1.087	47.26
2558	24.883	25.444	-0.561	-2.20	5.573	1.776	3.797	213.80
2559 (ค.ศ.58-ก.พ.59)	4.515	22.794	-18.279	-80.19	2.448	1.625	0.823	50.65

ที่มา: ด้านศุลกากร หนองคาย, 2559

จากตารางที่ 2.2 พบว่ามีรายได้ค่าธรรมเนียมและรายได้เบ็ดเตล็ดในทิศทางเพิ่มขึ้น ขณะที่อากรขาเข้ามีแนวโน้มลดลงเล็กน้อย อย่างไรก็ตามข้อมูลในปี พ.ศ. 2559 เป็นข้อมูลเพียงรอบระยะเวลา 5 เดือนเท่านั้น โดยนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 ด้านศุลกากรหนองคายมีแนวโน้มการเติบโตสูงขึ้น มีการลดลงเล็กน้อยในปี พ.ศ. 2558 อย่างไรก็ตามเพื่อพิจารณารายได้รวมดังแสดงในตารางที่ 2.3 เห็นได้ว่าการเติบโตของรายได้ด้านศุลกากรหนองคายมีการดำเนินงานได้ดีกว่าแผนที่วางไว้และมีแนวโน้มการเติบโตเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 2.3 จำนวนรายได้รวมด้านศุลกากร หนองคาย

หน่วย : ล้านบาท

ปีงบประมาณ	จัดเก็บได้	ประมาณการ	เปรียบเทียบกับประมาณการ		เปรียบเทียบกับปีก่อน	
			ผลต่าง	คิดเป็นร้อยละ	ผลต่าง	คิดเป็นร้อยละ
2551	61.889	39.330	22.559	57.36		
2552	45.883	67.696	-21.813	-32.22	-16.006	-25.86
2553	36.113	46.870	-10.757	-22.95	-9.770	-21.29
2554	17.224	26.600	-9.376	-35.25	-18.889	-52.31
2555	12.045	29.472	-17.427	-59.13	-5.179	-30.07
2556	27.853	22.483	5.370	23.88	15.808	131.24
2557	23.029	12.800	10.229	79.91	-4.824	-17.32
2558	30.456	27.220	3.236	11.89	7.427	32.25
2559 (ค.ศ.58-ก.พ.59)	6.963	24.419	-17.456	-71.49		

ที่มา: ด้านศุลกากร หนองคาย, 2559

โดยในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคายกับความเชื่อมโยงการพัฒนามีจังหวัดหนองคายเป็นศูนย์กลางเนื่องจากจังหวัดหนองคายตั้งอยู่ตรงระเบียงเศรษฐกิจตอนกลาง (Central Economic Corridor) มีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และโครงการรถไฟรางคู่สายหนองคาย-ขอนแก่น-นครราชสีมา-แก่งคอย-กรุงเทพฯ และแก่งคอย-มาบตาพุดรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และที่สำคัญจังหวัดหนองคายตั้งอยู่ใกล้นครหลวงเวียงจันทน์ ศูนย์กลางการปกครองของการค้าการลงทุนของประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่สามารถเชื่อมโยงต่อไปยังศูนย์กลางของประเทศจีนได้ โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคายถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการค้าส่ง-ค้าปลีก การค้าระหว่างประเทศ ศูนย์โลจิสติกส์และคลังสินค้าอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร และการท่องเที่ยว ตลอดจนการเป็น Hub เชื่อมโยงคมนาคมขนส่งด้วยระบบราง เพื่อเป็นประตูเศรษฐกิจการค้าสู่อาเซียน และ GMS (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558)

โดยด้านศุลกากร หนองคายได้พัฒนาระบบการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS) โดยศิริวรรณ มนอัคระผดุง (2557) ได้กล่าวถึงแนวทางในการดำเนินงานพัฒนาระบบการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ดังนี้

- จัดตั้งระบบการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน โดยมีการจัดตั้งสำนักงานในพื้นที่ที่เชื่อมโยงกับศูนย์บริการด้านการลงทุนของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ดูแลและรับผิดชอบโดยคณะกรรมการด้านสิทธิประโยชน์

- จัดตั้งระบบการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จด้านแรงงาน สาธารณสุข และการตรวจคนเข้าเมือง ดูแล รับผิดชอบและบริการจัดการโดยคณะกรรมการด้านแรงงานฯ

2.2 แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ร่วมชายแดน

สภาพภูมิประเทศได้พัฒนาภาวะปฏิรูปพิเศษ 10 แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ร่วมชายแดนภายใต้การดำเนินการโดยคณะกรรมการวิสามัญปฏิรูปเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง (สภาพภูมิประเทศ, 2558) ซึ่งเหตุผลสำคัญที่ทำให้ต้องมีการปฏิรูปพื้นที่ร่วมชายแดนนี้เนื่องจากการค้าระหว่างชายแดนไทยมีมูลค่าการเติบโตสูงขึ้นตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมาแต่ด้วยภาวะเศรษฐกิจของโลกโดยรวมกลับซบเซา ขณะที่เขตพื้นที่ชายแดน 4 พื้นที่กลับมีอัตราการเติบโตสูงขึ้น ด้วยเหตุนี้จึงต้องมีการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ร่วมชายแดนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของภาวะเศรษฐกิจและสังคมโลก และเป็นประตูที่สำคัญในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งในเบื้องต้นรัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดำเนินการในด้านนี้ โดยมีการกำหนดพื้นที่ที่ให้สิทธิพิเศษ ได้แก่ การยกเว้นภาษี การให้สิทธิสูงสุดในการลงทุนภายใต้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) การให้สิทธิแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ การยกเว้นภาษีการนำเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักร เป็นต้น

โดยแนวทางการปฏิรูปพื้นที่ร่วมชายแดนด้านเศรษฐกิจนี้ มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิรูปทั้งสิ้น 4 ประเด็นด้วยกัน (สภาพภูมิประเทศ, 2558) ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่หนึ่ง การลดพิธีการนำเข้า ส่งออกตามแนวชายแดนให้ทำเพียงครั้งเดียว เนื่องจากที่ผ่านมาการตรวจสอบข้อมูลของสินค้าที่นำเข้าและส่งออกมีปัญหาล่าช้าทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเสียเวลาค่อนข้างมากและเป็นอุปสรรคที่สำคัญของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการค้าชายแดน และกฎหมายของแต่ละประเทศมีข้อกำหนดและระเบียบข้อบังคับที่แตกต่างกันซึ่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต้องยึดมั่นตามแนวทางที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ด้วยเหตุนี้ภายใต้การปฏิรูปจึงควรให้ทั้งสองประเทศร่วมกันตรวจตราในเอกสารการผ่านแดน ณ จุดเดียว เพื่อลดระยะเวลาและค่าใช้จ่าย รวมทั้งกระบวนการทำงานของเจ้าหน้าที่ด้วย

ประเด็นที่สอง ลดพิธีการตรวจคนเข้าเมืองตามแนวชายแดน แม้ว่าปัจจุบันการเดินทางเข้าเมืองของประเทศมีความสะดวกเพิ่มขึ้นภายใต้การผ่อนผัน เช่น การใช้บัตรผ่านแดน (Boarding Pass) แต่ยังคงต้องผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองทั้ง 2 ประเทศ ด้วยเหตุนี้ภายใต้การปฏิรูปจึงควรมีการลดระยะเวลาในการตรวจเอกสารโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยภายใต้การยอมรับของทั้งสองประเทศ

ประเด็นที่สาม พิจารณาให้มีการทำการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ร่วม (Joint Economic Development Area: JEDA) ตามแนวชายแดน โดยเน้นให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจตามเขตชายแดน การปฏิรูปจะจัดให้มีเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตามแนวเขตชายแดนตามด้านต่างๆ โดยพัฒนาเป็นพื้นที่เดียว มีระบบเดียวเพื่อการบริหารจัดการอย่างเบ็ดเสร็จ ภายใต้การเป็นหุ้นส่วนร่วมกันระหว่างสองประเทศ ซึ่งมีการจ้างผู้บริหารมืออาชีพเป็นผู้ดำเนินการบริหารพื้นที่พิเศษนี้ โดยให้มีการตรวจตราเข้าออกเพียงครั้งเดียว ซึ่งเป้าหมายระยะยาวในการดำเนินการปฏิรูปเพื่อเชื่อมต่อพรมแดนของประเทศแบบไร้รอยตะเข็บ

ประเด็นที่สี่ การทวิวิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่ชายแดนระยะยาวร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน แม้ว่าในปัจจุบันในเขตพื้นที่ชายแดน สภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะได้พัฒนาแผนระยะเวลา 5 ปีแล้วทำให้พื้นที่ชายแดนมีโครงสร้างพื้นฐานและงบประมาณในการดำเนินงานรองรับแผนนี้ และสามารถสนับสนุนประเทศเพื่อนบ้านให้มีความพร้อมในการพัฒนามากขึ้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่ชายแดนไม่สามารถดำเนินการได้เพียงฝ่ายเดียว การพัฒนาต้องเป็นไปอย่างสอดคล้องกันทั้งสองประเทศ ด้วยเหตุนี้ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาวิสัยทัศน์ระยะยาวร่วมกันตามจุดชายแดนเพื่อสร้างความร่วมมือร่วมใจและเข้าใจถึงขั้นตอนในการดำเนินงานร่วมกัน

โดยสภาพปฏิรูปแห่งชาติ (2558) ได้ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน ซึ่งสามารถสรุปประเด็นการวิเคราะห์ได้ว่ามีความจำเป็นในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศเพื่อให้สะดวกต่อการทำธุรกรรมต่างๆ โดยในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษควรพัฒนาภายใต้บริบท จุดแข็ง จุดอ่อนของแต่ละพื้นที่ โดยให้มีการกระจายอำนาจการตัดสินใจไปยังพื้นที่พิเศษ ยกเว้นเรื่องเกี่ยวกับความมั่นคง ซึ่งอาจจะกำหนดให้มีการบริหารจัดการโดยสามารถจ้างเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการได้ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐ ทั้งนี้ แนวทางในการปฏิรูปเขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน สภาพปฏิรูปแห่งชาติ (2558) ได้นำเสนอไว้ดังนี้

1. รูปแบบของเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทยในอนาคต คือ รูปแบบเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดน (Cross Border Special Economic Zone) ที่เน้นการลดขั้นตอนกระบวนการที่เกี่ยวข้องให้เหลือเพียงจุดเดียวเพื่อเชื่อมพื้นที่รายรอบชายแดนของสองประเทศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพียงเขตเดียวภายใต้การบริหารจัดการแบบหุ้นส่วนของทั้งสองประเทศ ซึ่งประชาชนท้องถิ่นในแต่ละประเทศต้องมีส่วนร่วมในการดำเนินการ โดยมีการจ้างผู้บริหารมืออาชีพมาบริหารจัดการได้ ทั้งนี้ การบริหารจัดการในบางจุดอาจมีความแตกต่างกันตามบริบทพื้นที่ได้ ซึ่งก่อนตัดสินใจดำเนินการในรูปแบบใดควรมีการศึกษาคำความเป็นไปได้ในการดำเนินการเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการ

2. การปรับใช้มาตรการอาเซียนในเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้ โดยลดขั้นตอนศุลกากรตามข้อตกลง ASEAN Single Window ที่ทำให้พิธีการทางศุลกากรมีเพียงจุดเดียว ซึ่งต้องนำระบบของทั้งสองประเทศมาบริหารจัดการเป็นระบบเดียวภายใต้การมีส่วนร่วมของทั้งสองประเทศ แนวคิดสำคัญในระบบนี้คือ ต้องอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าผ่านแดนภายใต้ข้อตกลงที่ให้นสามารถนำรถยนต์จากประเทศหนึ่งเข้าไปประเทศหนึ่งได้ และต้องรวมถึงมาตรการการได้รับสิทธิพิเศษจากการลงทุนทั้งการให้สิทธิแก่นักลงทุนจากต่างประเทศ และ

การเจรจาให้สิทธิพิเศษแก่นักลงทุนชาวไทยในต่างประเทศด้วย นอกจากนี้ยังต้องมีการพิจารณาถึงมาตรการด้านภาษี มาตรการด้านการค้าบริการ มาตรการด้านแรงงาน ระบบเงินตรา ผู้ประกอบการในเขต เป็นต้น

3. การทำให้แนวคิดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพื้นที่ร่วมชายแดนเป็นโครงการของ ASEAN เพื่อให้การประสานความร่วมมือ การเจรจา หรือการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานเป็นมากกว่าการเจรจาแบบทวิภาคีที่อาจจะมีปัญหาในบางพื้นที่ หากการดำเนินงานเป็นโครงการของอาเซียนจะทำให้มีความเป็นไปได้ และมีโอกาสประสบความสำเร็จมากกว่า

กล่าวโดยสรุปในพื้นที่ชายแดนร่วมของไทย-กัมพูชา ในส่วนที่เป็นจุดผ่านแดนถาวร ในเบื้องต้นควรมีความจำเป็นในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศร่วมกันเพื่อให้สะดวกต่อการทำธุรกรรมต่างๆ ทั้งในด้านการลดพิธีการนำเข้า ส่งออกตามแนวชายแดนให้ทำเพียงครั้งเดียว ลดพิธีการตรวจคนเข้าเมืองตามแนวชายแดน ร่วมกันพิจารณาให้มีการทำการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ร่วม และการทำวิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่ชายแดนระยะยาวร่วมกัน เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงานต่างๆ รวมถึงการประสานความร่วมมือในเรื่องของการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย – กัมพูชาให้ยั่งยืนในอนาคตด้วยการบริหารจัดการโดยปฏิรูปพื้นที่ร่วมชายแดนด้านเศรษฐกิจและด้านการท่องเที่ยวควบคู่กันไป

2.3 ข้อมูลพื้นฐานของประเทศกัมพูชา

ข้อมูลทั่วไป มีชื่อเป็นทางการว่า พระราชณาจักรกัมพูชา สภาพทางภูมิประเทศของกัมพูชามีพื้นที่ขนาด กว้าง 500 กิโลเมตร ยาว 450 กิโลเมตร รวม 181,035 ตารางกิโลเมตร หรือมีขนาดประมาณ 1 ใน 3 ของประเทศไทย เส้นเขตแดนโดยรอบประเทศยาวรวม 2,615 กิโลเมตร โดยมีเส้นเขตแดนติดต่อกับประเทศไทย ยาว 798 กิโลเมตร ดังนี้ (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2558: 2-4)

- ทิศใต้ ติดกับอ่าวไทย
- ทิศตะวันตก ติดกับจังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และ ตราด
- ทิศเหนือ ติดกับจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ และสปป.ลาว (แขวงอัตตะปือ และจำปาศักดิ์)
- ทิศตะวันออก ติดกับประเทศเวียดนาม (จังหวัดกอนตูม เปลกู ซาลาย ดักลัก ส่องแบ่ เตยนิน ลองอาน ด่งทาบ อันซาง และเกียงซาง)

พรมแดนกัมพูชา มีพรมแดนทางบกติดต่อกับประเทศไทย จากสันปันน้ำทิวเขาพนมดงรักถึงหลักเขตแดนที่ 1 (จังหวัดอุบลราชธานี) ต่อเนื่องลงมาทางใต้จรดสันปันน้ำทิวเขาบรรทัด ถึงหลักเขตแดนที่ 73 (จังหวัดตราด) รวมประมาณ 805 กิโลเมตร มีชายแดนติดกับประเทศลาว 540 กิโลเมตร และประเทศเวียดนาม 1,270 กิโลเมตร มีชายฝั่งทะเลยาว 443 กิโลเมตร

ลักษณะภูมิประเทศคล้ายสามเหลี่ยมหรืออ่าง คือ ตรงกลางเป็นแอ่งทะเลสาบและลุ่มแม่น้ำโขงอันกว้างขวาง มีภูเขาล้อมรอบอยู่ 3 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านตะวันออก มีแนวเทือกเขาอันนัมที่เป็นพรมแดนกับประเทศเวียดนาม 2) ด้านเหนือและตะวันตกเฉียงเหนือ มีแนวเทือกเขาพนมดงรักเป็นพรมแดนกับประเทศไทย 3) ด้านใต้และตะวันตกเฉียงใต้ มีแนวเทือกเขาบรรทัดที่เป็นแนวพรมแดนกับประเทศไทยเฉพาะด้านตะวันออกเฉียงใต้เท่านั้นที่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง

เมืองสำคัญของประเทศกัมพูชา เมืองหลวง คือ ราชธานีพนมเปญ มีประชากร ประมาณ 2 ล้านคน มีเนื้อที่ 1,963.2 ตารางกิโลเมตร เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และเป็นศูนย์กระจายสินค้าไปทั่ว

ประเทศ มีโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ ตั้งอยู่ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติพนมเปญ 8 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์กลางของการเมือง วัฒนธรรม และศูนย์ราชการของประเทศ

จังหวัดเสียมเรียบ (เสียมราฐ) เป็นที่ตั้งของ นครวัด นครธม สิ่งมหัศจรรย์ของโลกที่นักท่องเที่ยวจากทั่วโลกไปเยือน ทำให้มีธุรกิจบริการที่สำคัญ คือ ที่พัก โรงแรม ร้านอาหาร เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยว

จังหวัดพระตะบอง แหล่งผลิตข้าวสาลี และ พืชไร่ ได้แก่ มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วเหลือง งา

จังหวัดเกาะกง แหล่งผลิตปาล์มน้ำมัน อ้อย โรงงานน้ำตาลทราย สัตว์น้ำ การท่องเที่ยวทางทะเล

จังหวัดกำปงจาม เป็นแหล่งผลิตยางพารา เงาะ มังคุด พุเรียน มะม่วงหิมพานต์ และพืชไร่ ได้แก่ ข้าวโพด เลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ถั่วเหลือง ถั่วเขียว และงา

เมืองท่า ได้แก่ จังหวัดพระสีหนุ (เดิมชื่อจังหวัด กำปงโสม หรือ กรุงพระสีหนุวิลล์) เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่ทางตอนใต้ของประเทศ เป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกสำหรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ ใช้ในการนำเข้าและส่งออกสินค้า มีชายหาดที่สวยงามเหมาะแก่การท่องเที่ยว เป็นแหล่งที่สำรวจพบว่ามีน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ และมีนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง จึงทำให้รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการยกระดับสนามบินในจังหวัดให้เป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 ของประเทศเพื่อรองรับปริมาณการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

จุดผ่านแดนตามแนวรอยต่อชายแดนไทย-กัมพูชา

กัมพูชามีพื้นที่ติดต่อกับประเทศไทยทั้งพื้นที่ทางบกทางด้านทิศเหนือ ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์ และทางด้านทิศตะวันตก ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด ทำให้มีจุดผ่านแดนสำคัญๆ ค่อนข้างมากทั้งด้านการค้าและการท่องเที่ยว โดยจุดผ่านแดนระหว่างไทย-กัมพูชา มี 2 รูปแบบ ได้แก่ (สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ อ้างถึงในศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์, 2558)

จุดผ่านแดนถาวร หมายถึง จุดผ่านแดนเพื่อการค้าและการสัญจรของบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งการเดินทางเข้าออกของบุคคลจากประเทศที่สาม ทั้งนี้เป็นไปตามระบบสากลว่าด้วยความตกลงในการสัญจรข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน การเปิดจุดผ่านแดนถาวร จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 (ด้านศุลกากรแม่สอน, 2560) ซึ่งจุดผ่านแดนถาวรระหว่างไทย – กัมพูชา มีทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่

1) จังหวัดศรีสะเกษ พื้นที่ของไทย ช่องสง่า อ.ภูสิงห์ พื้นที่ของกัมพูชา ช่องจวม อ.อัลลองเวง จ.อุดรมีชัย เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน

2) จังหวัดสุรินทร์ พื้นที่ของไทย ช่องจอม อ.กาบเชิง พื้นที่ของกัมพูชา โอร์เสม็ด อ.สำโรง จ.อุดรมีชัย เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน

3) จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ พื้นที่ของกัมพูชา ปอยเปต อ.โอไจรว จ.บันเตียเมียนเจย เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน

4) จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านแหลม อ.โป่งน้ำร้อน พื้นที่ของกัมพูชา บ.กร็อมเรียง อ.กร็อมเรียง จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน

5) จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านผักกาด อ.โป่งน้ำร้อน พื้นที่ของกัมพูชา บ.คลองจะกร็อม กรุงโพลิน เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน

6) จังหวัดตราด พื้นที่ของไทย บ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ พื้นที่ของกัมพูชา จามเยียม อ.มณฑลสีมา จ.เกาะกง เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 20.00 น. ของทุกวัน

จุดผ่อนปรนการค้าและการท่องเที่ยว หมายถึงจุดผ่านแดนเพื่อการค้าแลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภค เล็กๆ น้อยๆ ที่จำเป็นในชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ ชายแดนของทั้งสองประเทศ และในจุดผ่านแดน ใดๆ ก็มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ก็ให้มีการเข้า-ออก เพื่อการท่องเที่ยว ณ จุดผ่อนปรนนั้นด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจประกาศเปิด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้อยู่ในความ ควบคุมของผู้ว่าราชการจังหวัด ในการพิจารณาหลักเกณฑ์วิธีการ วันเวลา ประเภทและสินค้าของการผ่อน ปรนทางการค้า (ด้านศุลกากรแม่สอน, 2560) โดยจุดผ่านปรนระหว่างไทย-กัมพูชา มี 9 แห่ง ได้แก่

1) จังหวัดอุบลราชธานี พื้นที่ของไทย ช่องอาณาม้า อ.น้ำยืน พื้นที่ของกัมพูชา บ้านสะเตียล กวาง อ.จอมกระสาน จ.พระวิหาร เวลาเปิด-ปิด 09.00 -15.00 น. ทุกวันอังคารและ พฤหัสบดี

2) จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านตาพระยา อ.ตาพระยา พื้นที่ของกัมพูชา บ้านบึงตะ กวน จ.บันเตียเมียนเจย เวลาเปิด-ปิด 09.00 -17.00 น. ของทุกวัน

3) จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านหนองปรือ อ.อรัญประเทศ พื้นที่ของกัมพูชา มาลัย จ. บันเตียเมียนเจย เวลาเปิด-ปิด 09.00 -17.00 น. ของทุกวัน

4) จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านเขาหิน อ.คลองหาด พื้นที่ของกัมพูชา พนมไโด (บ้าน กิโละ 13) จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 09.00 -17.00 น. ของทุกวัน

5) จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านซันตารี อ.สอยดาว พื้นที่ของกัมพูชา บ้านโกลำตวน อ. พนมปรีก จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 -16.00 น. ของทุกวัน

6) จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านบึงขังล่าง อ.โป่งน้ำร้อน พื้นที่ของกัมพูชา บ้านสวาย เลง อ.กร็อมเรียง จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 -16.00 น. ของทุกวัน

7) จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านสวนส้ม อ.สอยดาว พื้นที่ของกัมพูชา - บ้านโกลัวะ อ. พนมปรีก จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 -16.00 น. ของทุกวัน

8) จังหวัดตราด พื้นที่ของไทย บ้านหมื่นด่าน ต.บ่อพลอย อ.บ่อไร่ พื้นที่ของกัมพูชา บ้านศาล เจ้า อ.สัมลุด จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 08.30 - 17.00 น. ของทุกวัน

9) จังหวัดตราด พื้นที่ของไทย บ้านมะม่วง ต.นันทรี อ.บ่อไร่ พื้นที่ของกัมพูชา บ้านฉะระกา อ.สำรุด จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00 - 18.00 น. วันอังคาร พุธ และ พฤหัสบดี

จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ได้แก่

1) จังหวัดศรีสะเกษ พื้นที่ของไทย ช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร อำเภอกันทรลักษ์ พื้นที่ของกัมพูชา ปราสาทเขาพระวิหาร อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร เวลาเปิด-ปิด 08.00 - 16.00 น. ของทุกวัน

สถิติการท่องเที่ยวและการค้าตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชา

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวถือว่ามีความสำคัญต่อการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ เพราะมีส่วนช่วยใน การเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ทั้งทางด้านการบริโภค ภายในประเทศ และการค้าและการลงทุน จากข้อมูลปี พ.ศ. 2557 รัฐบาลกัมพูชาพยายามส่งเสริมภาคการ ท่องเที่ยวเป็นโครงการสำคัญลำดับต้นๆ ที่จะผลักดัน เพราะสามารถสร้างเงินและงานให้กับประเทศได้มาก โดยในปี พ.ศ. 2557 รายได้จากการท่องเที่ยวของกัมพูชาเท่ากับ 3,000 ล้านดอลลาร์ หรือร้อยละ 18.0 ของ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดการจ้างงานในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทั้งหมด 2 ล้านคน โดยเฉพาะการจ้างงานในธุรกิจโรงแรมที่มีจำนวนถึง 4 แสนคน โดยมีนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเป็นอันดับหนึ่งใน กัมพูชา คือ เวียดนาม เฉลี่ย 9 แสนคน อันดับสอง คือจีน 6 แสนคน สเปน ลาว 5 แสนคน เกาหลี 4.5 แสนคน และไทย 3 แสนคน (ประชาชาติธุรกิจ, 2557)

นอกจากนี้ กัมพูชายังได้จัดทำแผนกลยุทธ์การท่องเที่ยวของรัฐบาลกัมพูชา ประจำปี พ.ศ. 2558-2563 โดยมีจุดประสงค์เพื่อหวังเป็นเครื่องมือดึงดูด ทั้งนักท่องเที่ยวและนักลงทุนเข้ามาในประเทศมากขึ้น โดยกัมพูชาคาดการณ์ว่า ภายในปี พ.ศ. 2563 จำนวนนักท่องเที่ยวจะเพิ่มสูงถึง 7.5 ล้านคน ซึ่งเป็นเป้าหมายหนึ่งของกัมพูชาในการพัฒนาการท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2563 (ประชาชาติธุรกิจ, 2557)

รัฐบาลไทย ภายใต้บทบาทของหลายภาคส่วน ได้แก่ กระทรวงมหาดไทยที่ได้จัดให้มีการบูรณาการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวชายแดนขึ้น โดยได้มอบหมายให้สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย จัดทำโครงการประชุมเชิงปฏิบัติการ “ยุทธศาสตร์ความร่วมมือและความเป็นหุ้นส่วนทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน” เพื่อบูรณาการและพัฒนาเศรษฐกิจผ่านการท่องเที่ยวชายแดน โดยเฉพาะ (สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2555) ในปี พ.ศ. 2558 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดให้การท่องเที่ยวชายแดนเป็นกลยุทธ์การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงพื้นที่ที่สำคัญ โดยเขตพื้นที่เมืองชายแดน ประกอบด้วย จังหวัดตาก มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา เชียงราย หนองคาย และจังหวัดสตูล ซึ่งถูกจัดให้อยู่ในยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2558 – 2560 (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2558: 23)

ในปี พ.ศ. 2559 ข้อมูลจากกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เมื่อวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2560 จากข้อมูลสถิติระบุว่า มีนักท่องเที่ยวกัมพูชาเข้าเมืองในประเทศไทยในระหว่างปีพ.ศ. 2558 จำนวน 537,950 คน และในปี พ.ศ. 2559 จำนวน 686,682 คน ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.65 (กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) ข้อมูลจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองในสถิติการเดินทางเข้าออกปี พ.ศ. 2559 ระบุว่า มีคนกัมพูชาเดินทางเข้ามาในประเทศไทย จำนวน 576,123 คน และเดินทางออกจำนวน 517,863 คน และสถิติการเดินทางเข้าออกจำแนกตามด่านตรวจคนเข้าเมือง (โดยไม่แยกสัญชาติ) จากข้อมูลสถิติการเดินทางเข้า - ออก ราชอาณาจักร จำแนกตามหน่วยงานประเภทการตรวจลงตราระบุว่า (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง, 2559)

ตารางที่ 2.4 สถิติการเดินทางเข้า-ออก ราชอาณาจักรไทย เดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2559

จังหวัด	การเดินทางเข้า/คน	การเดินทางออก/คน
1. ศรีสะเกษ จุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำ	61,576	61,114
2. สุรินทร์ จุดตรวจช่องจอม	229,323	234,596
3. สระแก้ว จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก	1,360,786	1,313,498
4. จันทบุรี		
- จุดผ่านแดนถาวรบ้านฝักกาด	132,145	132,859
- จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม	180,867	163,026
5. ตราด ด่านตรวจคนเข้าเมืองคลองใหญ่	87,587	78,447
6. อุบลราชธานี จุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก	190,480	169,177
รวม	2,242,764	2,152,717

ที่มา: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง, 2559

ตารางที่ 2.5 มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา (รายจังหวัด) ปี พ.ศ. 2557-2559 (หน่วย: ล้านบาท)

จังหวัด	2557				2558				2559					
	รวม	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	รวม	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	รวม	ส่งออก	% YoY	นำเข้า	% YoY	ดุลการค้า
สระแก้ว	74,771.75	59,508.78	15,262.97	44,245.80	77,173.31	61,061.42	16,111.89	44,949.53	66,647.01	53,903.06	-11.72	12,743.95	-20.90	41,159.11
ตราด	29,639.34	27,557.99	2,081.35	25,476.64	31,819.44	29,073.24	2,746.20	26,327.04	33,716.42	29,741.25	2.30	3,975.17	44.75	25,766.08
จันทบุรี	7,418.63	6,799.01	619.62	6,179.39	12,898.88	12,250.27	648.61	11,601.66	15,968.22	14,477.63	18.18	1,490.59	129.81	12,987.04
สุรินทร์	2,711.95	2,442.40	269.56	2,172.84	2,847.62	1,968.20	879.42	1,088.78	3,732.24	2,378.70	20.86	1,353.54	53.91	1,025.16
อุบลราชธานี	470.72	470.72	0.00	470.72	338.90	338.90	0.00	338.90	921.07	921.07	171.78	0.00	N/A	921.07
ศรีสะเกษ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	113.05	0.00	N/A	113.05	N/A	-113.05
รวม	115,012.40	96,778.89	18,233.50	78,545.39	125,078.16	104,692.03	20,386.13	84,305.90	121,098.01	101,421.71	-3.12	19,676.30	-3.48	81,745.41

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และกองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ, 2559
 หมายเหตุ: % YoY หมายถึง อัตราการเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ตารางที่ 2.6 มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา (รายด่าน) ปี พ.ศ. 2557-2559 (หน่วย: ล้านบาท)

ด่าน	2557				2558				2559					
	รวม	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	รวม	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	รวม	ส่งออก	% YoY	นำเข้า	% YoY	ดุลการค้า
ด่านอรัญประเทศ	72,600.78	59,508.78	13,092.00	46,416.77	71,989.79	61,061.42	10,928.37	50,133.05	59,710.43	53,903.06	-11.72	5,807.37	-46.86	48,095.69
จุดผ่อนปรนบ้านเขาหิน	742.96	0.00	742.96	-742.97	2,249.38	0.00	2,249.38	-2,249.38	3,167.20	0.00	N/A	3,167.20	40.80	-3,167.20
จุดผ่อนปรนบ้านถนนอรัญ	883.58	0.00	883.58	-883.59	1,551.19	0.00	1,551.19	-1,551.19	2,140.29	0.00	N/A	2,140.29	37.98	-2,140.29
จุดผ่อนปรนบ้านเขาพระยา	544.44	0.00	544.44	-544.45	1,382.95	0.00	1,382.95	-1,382.95	1,629.08	0.00	N/A	1,629.08	17.80	-1,629.08
ด่านคลองใหญ่	29,636.49	27,555.18	2,081.31	25,473.87	31,816.99	29,073.24	2,743.75	26,329.49	33,716.27	29,741.25	2.30	3,975.02	44.88	25,766.23
ด่านจันทบุรี	6,874.92	6,749.14	125.78	6,623.36	12,135.82	12,061.74	74.08	11,987.66	14,565.27	14,453.64	19.83	111.63	50.69	14,342.01
จุดผ่อนปรนถาวรบ้านฉลวก	148.65	26.02	122.63	-96.61	250.11	150.38	99.73	50.65	807.27	23.99	-84.05	783.28	68.40	-759.29
จุดผ่อนปรนบ้านสวนส้ม	28.77	1.76	27.01	-25.25	33.60	0.00	33.60	-33.60	310.84	0.00	N/A	310.84	825.12	-310.84
จุดผ่อนปรนบ้านชันดรี	272.18	1.60	270.58	-268.98	390.85	0.00	390.85	-390.85	251.44	0.00	N/A	251.44	-35.67	-251.44
จุดผ่อนปรนถาวรบ้านแหลม	94.11	20.49	73.62	-53.13	88.49	38.14	50.35	-12.21	33.40	0.00	N/A	33.40	-33.66	-33.40
ด่านช่องจอม	2,711.95	2,442.40	269.56	2,172.84	2,847.62	1,968.20	879.42	1,088.78	3,732.24	2,378.70	20.86	1,353.54	53.91	1,025.16
ด่านช่องสะงะ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	113.05	0.00	N/A	113.05	N/A	-113.05
ด่านช่องมิด	470.72	470.72	0.00	470.72	338.90	338.90	0.00	338.90	921.07	921.07	171.78	0.00	N/A	921.07
ด่านสวนกลาง	2.84	2.80	0.04	2.76	2.45	0.00	2.45	-2.45	0.15	0.00	N/A	0.15	-93.88	-0.15
รวม	115,012.39	96,778.89	18,233.50	78,545.39	125,078.16	104,692.03	20,386.13	84,305.90	121,098.01	101,421.71	-3.12	19,676.30	-3.48	81,745.41

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และกองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ, 2559
 หมายเหตุ: % YoY หมายถึง อัตราการเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวประเทศไทยและกัมพูชามีพื้นที่ติดต่อกันทางด้านทิศเหนือ ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์ และทางด้านทิศตะวันตก ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด จังหวัดของประเทศกัมพูชาที่สำคัญตามแนวชายแดน ได้แก่ อุดมชัยที่มีพื้นที่เชื่อมต่อกับสุรินทร์ พระตะบองและกรุงไพลินที่มีพื้นที่เชื่อมต่อกับจันทบุรีและตราด เกาะกงที่มีพื้นที่เชื่อมต่อ

กับจังหวัดตราดและทะเลอ่าวไทย บันเตียเมียนเจยที่มีพื้นที่เชื่อมต่อกับจังหวัดสระแก้ว และพระวิหารที่มีพื้นที่เชื่อมต่อกับอุบลราชธานีและศรีสะเกษ



ภาพที่ 2.2 แผนที่ชายแดนไทย-กัมพูชา
ที่มา: Thai Military Talk, 2554

1. จังหวัดอุบลราชธานี เป็นเมืองตะวันออกสุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนานมากกว่า 200 ปี จังหวัดอุบลราชธานีมีพื้นที่เชื่อมต่อกับทั้งกัมพูชาคือ ชองอานม้า อำเภอน้ำยืน - อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร และทางฝั่งลาว คือจุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก อำเภอสิรินธร อุบลราชธานี - แขวงจำปาสัก (ไปปากเซ ลาวใต้) ด้วยเหตุที่มีจุดเชื่อมต่อทั้งกับลาวและกัมพูชา ทำให้แหล่งท่องเที่ยวชายแดนในจังหวัดอุบลราชธานีมีสองจุด แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ ตลาดชายแดนที่จุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก ซึ่งเป็นตลาดชายแดนขนาดใหญ่ และตลาดชายแดนที่ชองอานม้า ซึ่งที่ชองอานม้า นักท่องเที่ยวจะได้พบเห็นวิถีชีวิตของชาวกัมพูชาตามริมชายแดน วัฒนธรรมชาติท้องถิ่น พร้อมกับสัมผัสธรรมชาติโดยรอบ และยังเป็นจุดผ่านแดนที่อยู่ใกล้กับอุทยานแห่งชาติเขาพระวิหารอีกด้วย

2. จังหวัดศรีสะเกษ เป็นจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศกัมพูชา และมีจุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำ อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่เป็นเส้นทางสำคัญในการท่องเที่ยว การค้าการลงทุนโดยเส้นทางช่องสะงำมีตลาดชายแดนที่สำคัญ คือตลาดช่องสะงำที่เป็นตลาดท้องถิ่นซื้อขายสินค้า และวัตถุดิบท้องถิ่นของกัมพูชา และที่สำคัญคือเส้นทางช่องสะงำเป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางไปผ่านไปยังนครวัด-นครธม ที่เมืองพระนคร จังหวัดเสียมราฐ ซึ่งเป็นศาสนสถานสำคัญของกัมพูชาด้วยระยะทางเพียง 135 กิโลเมตร นอกจากจุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำแล้ว แหล่งท่องเที่ยวสำคัญอีกแห่งหนึ่งคือ อุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่อำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี และอำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ มีทัศนียภาพและทิวทัศน์สวยงามหลายแห่ง เช่น จุดชมวิวมอญแดง ภูเข็งหม้อ ปราสาทโดนตวล และปราสาทเขาพระวิหาร เป็นต้น

3. จังหวัดสุรินทร์ เป็นจังหวัดสำคัญของไทยที่มีจุดเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาคือ จุดผ่านแดนถาวรช่องจอม อำเภอกาบเชิง ซึ่งจุดผ่านแดนถาวรแห่งนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ตลาดชายแดนช่องจอม โดยช่องจอมเป็นเส้นทางข้ามแดนที่ใหญ่และสะดวกที่สุดของจังหวัดสุรินทร์ที่จะไปยังกัมพูชา ทำให้มีการติดต่อสัญจรไปมาและซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างชาวไทยและกัมพูชามาเป็นเวลานาน ประเภทสินค้ามีทั้งสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวัน และสิ่งประดิษฐ์จากวัตถุดิบภายในท้องถิ่น นอกจากนี้ทางช่องจอมยังเป็นจุดผ่านแดนที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดเสียมราฐ ซึ่งเป็นที่ตั้งของศาสนสถานที่สำคัญคือนครวัดนครธม

4. จังหวัดสระแก้ว เป็นจังหวัดสำคัญที่ถูกทางรัฐบาลไทยได้กำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ซึ่งจะมีกำหนดการพัฒนาให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561 เพื่อรองรับการพัฒนาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยทางด้านพื้นที่เป็นจุดเชื่อมต่อของจังหวัดสระแก้วประกอบด้วย ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลป่าไร่ อำเภออรัญประเทศ และตำบลผักชะ อำเภอวัฒนานคร และจังหวัดสระแก้วมีจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่เชื่อมต่อกับจังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา ในด้านชายแดนนี้มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย - กัมพูชาสูงที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าถึง 94,000 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.0 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทย - กัมพูชาทั้งหมด โดยมีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญคือ ตลาดโรงเกลือ ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งและค้าปลีกที่สำคัญของชายแดนอรัญประเทศ นอกจากนี้ อรัญประเทศยังตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง และกรุงเทพฯ และเป็นเส้นทางที่อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพม่าและเวียดนามตอนใต้ และฝั่งตรงข้ามในจังหวัดบันเตียเมียนเจยนั้นยังมีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง (กัมพูชา) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจที่มีการลงทุนจากนักลงทุนฝั่งไทยด้วย (เดลินิวส์ออนไลน์, 2559)

5. จังหวัดจันทบุรี มีพื้นที่ติดต่อกับกัมพูชาคือ ทางบ้านแหลม บ้านผักกาด บ้านซันตารี บ้านบึงชนังล่าง บ้านสวนส้ม โดยจุดผ่านแดนถาวรนั้นมีสองที่คือ จุดผ่านแดนถาวรบ้านผักกาด และจุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม โดยฝั่งตรงข้ามนั้นเป็นจังหวัดพระตะบอง และกรุงไพลิน ของกัมพูชา สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญคือ ตลาดชายแดนบ้านแหลม และตลาดชายแดนช่องผักกาด ซึ่งเป็นแหล่งค้าปลีกค้าส่งที่สำคัญของชายแดนไทย - กัมพูชา นอกจากนี้สามารถเดินทางท่องเที่ยวไปยังเส้นทางไพลิน - พระตะบองทางฝั่งกัมพูชาได้อีกด้วย

6. จังหวัดตราด จังหวัดตราดเป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่ถูกกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยประกอบด้วย ตำบลคลองใหญ่ ตำบลไม้รูด และตำบลหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด โดยตราดมีจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ เป็นจุดเชื่อมต่อกับจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา และตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และมีทรัพยากร และพื้นที่ที่สามารถพัฒนาได้ทั้งการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน โดยเฉพาะเรื่องของการท่องเที่ยว เพราะเป็นเมืองชายทะเลที่สามารถเชื่อมโยงกับเพื่อนบ้านทั้งกัมพูชาและเวียดนามได้ อีกทั้งยังมีท่าเทียบเรือ และสามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) เพื่อส่งเสริมทางด้านการลงทุนได้อีกด้วย (สำนักข่าวโพสทูเดย์, 2559)

7. จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์นั้นเป็นจังหวัดชายแดนที่ติดกับประเทศกัมพูชาเพียงแห่งเดียวที่ไม่มีจุดผ่านแดนเพื่อเชื่อมต่อกับพื้นที่ของกัมพูชา เพราะทิศใต้ติดกับเทือกเขาพนมมัลลย์ ซึ่งกั้นเขตแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรไปมา อย่างไรก็ตามจังหวัดบุรีรัมย์เป็นจังหวัดสำคัญในภาคอีสานของไทยที่มีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญมากมาย ได้แก่ อุทยานประวัติศาสตร์พนมรุ้ง โบราณสถานสำคัญที่มีประวัติศาสตร์ของอารยธรรมขอม สนามไอ-โมบาย สเตเดียม สนามฟุตบอลเหย้าของสโมสรบุรีรัมย์ ยูไนเต็ด

ซึ่งเป็นสนามฟุตบอลแห่งแรกและแห่งเดียวของประเทศไทยที่มีมาตรฐานระดับสากล และวนอุทยานเขากระโดง แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ธรณีวิทยา และชีววิทยา ซึ่งเป็นที่ตั้งของภูเขาไฟกระโดง เป็นต้น

2.4 นโยบายส่งเสริมการค้าระหว่างไทย-กัมพูชา

2.4.1 นโยบายการค้าระหว่างไทย-กัมพูชา

1) ข้อมูลการค้าภาครัฐบาลไทย-กัมพูชา

(1) ความสัมพันธ์ทวิภาคี

- ความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมว่าด้วยความร่วมมือทวิภาคี (Joint Commission for Bilateral Cooperation: JC) ไทย-กัมพูชา ลงนามเมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2537 มีการประชุมไปแล้ว 10 ครั้ง ครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 25-26 สิงหาคม พ.ศ. 2559 ณ กรุงเทพฯ
- ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนลงนามเมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2538
- ความตกลงว่าด้วยการค้า ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และวิชาการไทย-กัมพูชา ลงนามเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2539
- บันทึกความเข้าใจเพื่อจัดตั้งคณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee: JTC) ไทย-กัมพูชา ลงนามเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2543 การประชุมครั้งที่ 5 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 3-4 ธันวาคม พ.ศ. 2560 ณ กรุงพนมเปญ ราชอาณาจักรกัมพูชา
- การประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมอย่างไม่เป็นทางการไทย-กัมพูชา (Joint Cabinet Retreat: JCR) มีการประชุมไปแล้ว 3 ครั้ง ครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2560 ณ กรุงพนมเปญ
- ความตกลงการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ลงนามเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549
- บันทึกการประชุมการค้าแบบหักบัญชีไทย-กัมพูชา ลงนามเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549
- ความตกลงเพื่อการเว้นการเก็บภาษีซ้อนระหว่างไทย-กัมพูชา ลงนามเมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2560

(2) ความสัมพันธ์ในกรอบอื่น

อาเซียน (ASEAN) ¹เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่กลุ่มหนึ่งของโลก อาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 โดยมีประเทศผู้ร่วมก่อตั้ง 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ต่อมาได้รับประเทศสมาชิกเพิ่ม ได้แก่ บรูไน เวียดนาม เมียนมา สปป.ลาว และ กัมพูชา จนปัจจุบันมีประเทศสมาชิกรวม 10 ประเทศ รวมถึงความร่วมมือที่ขยายมากขึ้นในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ เช่น ASEAN+3 ASEAN+6 AMECE GMS RCEP เป็นต้น ในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะกรอบความร่วมมือที่มีผลต่อการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาเท่านั้น

ความตกลงด้านเศรษฐกิจในระยะแรกไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร จนกระทั่งมีการประกาศจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ขึ้นในปี 2535 ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นสำคัญของความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมสืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน และต่อมายังได้จัดทำกรอบความตกลงด้านเศรษฐกิจที่สำคัญ อื่นๆ ตามมา อาทิ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการค้าบริการ

¹ กลุ่มอาเซียน สำนักความร่วมมือการลงทุนต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

(ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) เมื่อปี 2538 และกรอบความตกลงว่าด้วยเขตการลงทุนอาเซียน (Framework Agreement on ASEAN Investment Area: AIA) เมื่อปี 2541 ศักยภาพของอาเซียน

ด้านการท่องเที่ยว อาเซียนเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย และมีความได้เปรียบด้านราคา รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศกับอาเซียนในลำดับต้นๆ ในฐานะมิตรประเทศที่มีความใกล้ชิดกับไทยมากที่สุด ไม่ว่าในด้านภูมิศาสตร์ ความใกล้เคียงกันด้านสังคมและวัฒนธรรมด้านเศรษฐกิจ แม้ว่า ในช่วงที่ผ่านมา ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน จะเริ่มมีความชัดเจนมากขึ้น นับตั้งแต่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ในปี 2535 การจัดทำกรอบความ ตกลงการค้าบริการอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) ในปี 2538 และการจัดตั้งเขตการลงทุนอาเซียน (ASEAN Investment Area: AIA) ในปี 2541 แต่อาเซียนเห็นถึงความจำเป็นในการเร่งรัดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในเชิงลึกยิ่งขึ้น และมีเป้าหมายเวลาที่ชัดเจนสอดคล้องกับเป้าหมายประชาคมอาเซียน โดยผู้นำอาเซียนได้เห็นชอบให้มีการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ภายในปี 2558 (ค.ศ. 2015) มีวัตถุประสงค์เพื่อ

- การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวที่มีเสถียรภาพ
- การเป็นภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง
- การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกัน
- การเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก แผนพิมพ์เขียวก่อตั้ง

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint)

เพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายของการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อาเซียนได้จัดทำ AEC Blueprint ซึ่งเป็นแผนงานบูรณาการด้านเศรษฐกิจ ที่กำหนดมาตรการและกรอบเวลาในการดำเนินงานที่ชัดเจนธรรม รวมไปถึงการเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ซึ่งมีมายาวนานและเหนียวแน่นที่สุด

ด้านระดับการเปิดเสรี ไทยมีการเปิดเสรีในอาเซียนในเชิงลึกและกว้างมากกว่ากลุ่มหนึ่งเมื่อเทียบกับประเทศหรือกลุ่มประเทศอื่นที่ไทยมีความตกลงเขตการค้าเสรีด้วย และด้วยเป้าหมายในการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งครอบคลุมมากกว่าเขตการค้าเสรี จะส่งผลให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวที่แข็งแกร่ง และดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาในภูมิภาค รวมทั้งไทย

ด้วยกระแสการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ รวมถึงบทบาทและศักยภาพของจีนและอินเดียในภูมิภาคที่เพิ่มขึ้น ผู้นำอาเซียนได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการสร้างความเข้มแข็งในการรวมกลุ่มของอาเซียน ในปี 2546 ผู้นำอาเซียนได้ประกาศเจตนารมณ์ให้มีการจัดตั้งประชาคมอาเซียน ภายในปี 2563 (ค.ศ. 2020) ตามปฏิญญาบาหลี (Bali Concord II) ประกอบด้วย 3 เสาหลัก คือ ประชาคมการเมืองและความมั่นคง (ASEAN Political-Security Community) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) และประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Council) ซึ่งต่อมา ได้เห็นชอบให้เร่งรัดเป้าหมายดังกล่าวเป็นปี 2558 (ค.ศ. 2015) แทน

การเคลื่อนย้ายบริการเสรี เป้าหมาย คือ การลดอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดในด้านต่างๆ และเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นให้กับบุคคล/นิติบุคคลสัญชาติอาเซียน สำหรับทุกสาขาบริการ และทุกรูปแบบ (mode) ของการให้บริการ โดยกำหนดให้สมาชิกอาเซียนทยอยเปิดตลาดบริการให้แก่กันเป็นระยะๆ และเปิดตลาดในระดับที่สูงขึ้น จากการเจรจาจัดทำข้อผูกพันการเปิดตลาดเป็นรอบๆ โดยมีเป้าหมายให้เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในสาขาบริการสำคัญ (Priority Integration Sectors: PIS) ได้แก่ ICT สุขภาพ ท่องเที่ยว การบิน ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ภายในปี 2553 (ค.ศ. 2010) สาขาโลจิสติกส์ ภายในปี 2556 (ค.ศ. 2013) และ

สาขาอื่นๆ ภายในปี 2558 (ค.ศ. 2015) ด้วยสาขาบริการเป็นองค์ประกอบหลักของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของประเทศสมาชิกอาเซียน โดยมีสัดส่วนร้อยละ 40-60 ของ GDP ของประเทศอาเซียน ขณะเดียวกัน การค้าบริการของอาเซียนยังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งในแง่มูลค่าและสัดส่วนของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ

ด้านการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้า การลงทุน ซึ่งเป็นการเปลี่ยนตัวเชื่อมต่อระหว่างประเทศจากการใช้ชายแดนในอดีตมาลงทุนมาเป็นการใช้เส้นทางการคมนาคมขนส่งแทนกรอบโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค 2 กรอบ คือ ความร่วมมือในอนุภาคแม่โขง (GMS) และยุทธศาสตร์การร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี แม่โขง (ACMECS) นอกจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีมาอย่างต่อเนื่อง แนวคิดที่จะนำ Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาและไทย ด้วยการขอวีซ่าจากประเทศเดียว ที่ผ่านมาได้มีการประชุมเสนอแนวทางในการจัดทำ Single Visa กับประเทศเพื่อนบ้าน ในกรอบของการร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี แม่โขง เจ้าพระยา (ACMECS) เพื่อหาแนวทางในการจัดทำ ซึ่งการดำเนินการเรื่องนี้ยังคงต้องใช้เวลาในการพิจารณา

เนื่องจากการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐฯ ภาคเอกชน ภาคนักวิชาการ และภาคประชาชนของประเทศสองประเทศ การติดต่อประสานงานที่เกิดขึ้นจะสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน ผลประโยชน์ที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมจะตามมา สุดท้ายจะมีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมผ่านการท่องเที่ยว ความเข้าใจในความแตกต่างของเชื้อชาติรวมถึงประเพณีและวิถีชีวิตอยู่ร่วมกันในพื้นที่อย่างสงบสุข การท่องเที่ยวเชื่อมโยงจึงเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญหามลพิษและความรุนแรงและสภาพลักษณะที่ไม่ดีในพื้นที่เขตชายแดนด้วย ตลอดจนความร่วมมือในระดับท้องถิ่น เพื่อให้เกิดกลไกสำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดมิติการพัฒนาต่าง ๆ โดยเฉพาะภาคการผลิต การค้า และการลงทุน ประกอบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวให้ “ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวแห่งเอเชียทั้งทางบกและทางทะเล” อย่างแท้จริง

ความตกลงในกรอบการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งกรอบในประเทศ และกรอบการตกลงด้านความร่วมมือระหว่างภูมิภาคในกรอบการร่วมพัฒนาของกรอบอาเซียน 20 ปี รวมถึงนโยบายต่าง ๆ ที่ทางรัฐบาลให้การสนับสนุน และในส่วนของนโยบายของ จีนที่มีนโยบายขยายการคมนาคมด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางทะเล ตามนโยบาย “จีนลงใต้” ผ่านเส้นทางสายไหมเดิม และขยายความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งด้านการคมนาคมทางบก ซึ่งให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงทั้งทางระบบถนน และให้ความสำคัญกับระบบรางคือรถไฟความเร็วสูง และเน้นการเชื่อมโยงในทุกมิติ จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 13 ของจีนผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative : BRI” เป็นโครงการที่มีบทบาทสำคัญ ประกอบกับโครงการวิจัยครั้งนี้เป็นศึกษาด้าน “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” มีความจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญในของด้านนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องทั้งในกรอบของอาเซียน กรอบความร่วมมือต่าง ๆ และกรอบของนโยบายที่เกี่ยวข้องในประเทศ เพื่อจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ให้มีความเข้มแข็ง มั่นคงและยั่งยืน จากการค้นคว้าเอกสารสำคัญสามารถสรุปความเกี่ยวเนื่องกันทั้งหมด 7 นโยบายสำคัญ ดังนี้

1) นโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของไทย ฉบับที่ 12 ที่เกี่ยวกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

2) ด้านนโยบายร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา รวมถึงการเตรียมการด้านโครงสร้างพื้นฐาน

3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งมั่นพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และที่สำคัญเพื่อการเตรียมพร้อมรองรับการเปิด ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4) ด้านนโยบาย โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC (East Economics Corridor)

5) แผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งจะพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา และในส่วนของให้ความสำคัญด้านการท่องเที่ยวเมืองรองตามกลุ่ม 9 คลัสเตอร์

จากแผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (2560 - 2564) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ

- ส่งเสริมการกำกับดูแลการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ

- ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว
- สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชน และการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว

- ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยความร่วมมือกับนานาประเทศในการส่งเสริมการพัฒนาท่องเที่ยวและการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศระดับต่าง ๆ เช่น APEC ASEAN GMS ACMECS IMT - GT ส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และส่งเสริมการตลาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในภาพรวมของกลุ่มประเทศตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ

6) แผนแม่บทด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ค.ศ. 2025 โดยเจาะลึกในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กลุ่ม GMS และ AMEC

วิสัยทัศน์ประชาคมอาเซียน ค.ศ. 2025 ด้านการท่องเที่ยว คือ การเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ โดยนำเสนอประสบการณ์เกี่ยวกับอาเซียนที่มีความหลากหลายมีเอกลักษณ์และยึดมั่นต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบ ยั่งยืน และมีการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม การกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนที่สมดุลยิ่งขึ้น การลดข้อกีดขวางต่อคามปลอดภัยและความมั่นคงการทำให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกมากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายลดลง ตลอดจนการลดความแออัดของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง การดำเนินการเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน เน้นมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ 2 ด้าน ดังนี้

1. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวกัน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ 1) เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดอาเซียนผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวเดียวกัน 2) สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวอาเซียน 3) ดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 4) เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว 5) ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก

สะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่าง ๆ 6) ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง และเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

2. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ 1) สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวในระดับจุดหมายปลายทาง สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ มีการตอบสนองเพิ่มขึ้นในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559-2568) ได้มุ่งเน้นการผลักดันการบูรณาการของอาเซียนในทุกมิติอย่างสมบูรณ์ โดยมุ่งพัฒนาการตลาด มาตรฐานคุณภาพ ทรัพยากรมนุษย์ ความเชื่อต่อการลงทุนและการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมระหว่างประเทศในภูมิภาค เพื่อพัฒนาอาเซียนให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน เสริมสร้างความยั่งยืนและการกระจายรายได้สู่ทุกภาคส่วนของการท่องเที่ยว

ตารางที่ 2.7 แนวโน้มสำคัญของโลกและประเด็นใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยว

แนวโน้มสำคัญของโลก ประเด็นใหม่ๆ	รายละเอียด
1. การท่องเที่ยว	การกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ลดข้อกีดกันด้านความปลอดภัย และความมั่นคงการทำให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกมากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายลดลง ลดความแออัดของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง
2. การท่องเที่ยว ดำเนินการเพื่อให้บรรลุ วิสัยทัศน์ด้านการ ท่องเที่ยวของอาเซียน เน้น มาตรการเชิงยุทธศาสตร์ 2 ด้านคือ	1. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว กัน โดยมีมาตรการสำคัญ 1.1 เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดอาเซียนผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 1.2 สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวอาเซียน 1.3 ดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 1.4 เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว 1.5 ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก 1.6 ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง 1.7 เพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 2. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ 2.1 สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวในระดับจุดหมายปลายทาง 2.2 สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ 2.3 มีการตอบสนองเพิ่มขึ้นในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ
3. การขนส่งทางบก	มาตรการยุทธศาสตร์ 1. มุ่งสู่การรวมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบก (ถนนและรถไฟ) และการเชื่อมโยงระหว่างกันหลายรูปแบบด้วยท่าอากาศยานหลัก ท่าเรือ การเชื่อมต่อเส้นทางการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและเรือเฟอร์รี่

แนวโน้มสำคัญของโลก ประเด็นใหม่ๆ	รายละเอียด
	2. ส่งเสริมความพยายามในการประสานและร่วมมือทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ เพื่อพัฒนาระเบียงการค้าโดยการขนส่งทางบกของอาเซียน
4. การขนส่งทางอากาศ	1. เพิ่มความปลอดภัยและความมั่นคงของน่านฟ้าอาเซียนให้มากขึ้น 2. ยกระดับการจัดการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพและขีดความสามารถเพิ่มขึ้นโดยการเป็นน่านฟ้าอาเซียนที่ไร้รอยต่อ 3. ส่งเสริมความเชื่อมโยงที่มากยิ่งขึ้น จัดทำความตกลงด้านการเงินกับคู่เจรจา
5. . การขนส่งทางน้ำ	1. ดำเนินการต่อเนื่องเพื่อเสริมสร้างความเชื่อมโยงทางทะเลภายในอาเซียน ด้วยการจัดตั้งความร่วมมือการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคสู่การเป็นตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมของอาเซียน และการปฏิบัติตามสนธิสัญญาภายใต้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ซึ่งมุ่งสู่การขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยงกัน มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางทะเลภายในอาเซียน 2. พัฒนาระเบียงโลจิสติกส์ทางทะเลเชิงยุทธศาสตร์
6. การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง	1. การมีผลในทางปฏิบัติของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามพรมแดน (Cross-Border Transportation Passengers by Road Vehicles: CBTP) 2. การเพิ่มขีดความสามารถและการพัฒนาทักษะเพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่งของภูมิภาคให้มีความก้าวหน้ายิ่งขึ้น
7. การลดช่องว่างการพัฒนา การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา สปป. ลาว เมียนมา และเวียดนาม (CLMV) เพื่อเพิ่มความสามารถในการดำเนินการตามความตกลงต่าง ๆ ของภูมิภาค	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ 1. รักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน 2. เสริมสร้างศักยภาพของประเทศสมาชิกใหม่ให้เข้มแข็งเพื่อดำเนินการตามพันธกิจการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน 3. ลดภาระที่เกิดขึ้นอันเป็นผลจากกฎระเบียบทางธุรกิจในการจัดตั้งและการดำเนินการของบริษัทต่างๆ 4. เสริมสร้างโอกาสทางธุรกิจเพื่อสร้างการเติบโตและการจ้างงาน และขยายการเข้าถึงบริการด้านการเงิน 5. เพิ่มผลิตภาพและความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น โดยเฉพาะกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่อาเซียน 6. มุ่งเน้นการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม และรายย่อย 7. ระบุผู้ให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาในการสนับสนุนด้านเทคนิคและการเงินแก่วิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม และรายย่อย โดยมุ่งเน้นสาขาที่มีศักยภาพซึ่งจะช่วยให้วิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม และรายย่อย เข้าไปมีส่วนร่วมในห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ที่มา: สรุปจาก: จากแผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2025 รวบรวมโดยคณะวิจัย

7) โครงการ Belt Road Initiative : BRI หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 ของจีน ผ่านแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 12-13 ช่วงปี ค.ศ. 2012-2020 เป็นโครงการที่ต้องจับตาและมีบทบาทต่อกลุ่มประเทศ CLMV คือ โครงการ “จีนลงใต้” ตามนโยบายการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจแห่งชาติจีน ฉบับที่ 13 (2016-2020) ภายใต้การนำของ ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง Belt and Road Initiatives

(BRI) หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 เป็นยุทธศาสตร์หลักในการเดินทางเปิดประเทศและขยายอิทธิพลของจีนในเวทีโลก BRI จะเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งและเศรษฐกิจจีนกับ 65 ประเทศ ใน 3 ทวีป ซึ่งจะครอบคลุมราว 1 ใน 3 ของเศรษฐกิจโลกและส่งเสริมการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการราวร้อยละ 25.0 ของการค้าโลกทั้งหมด โดยในระยะแรกของโครงการจะเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมทางบก Silk Road Economic Belt และทางน้ำ Maritime Silk Road และการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษบนเส้นทาง BRI การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแผนยุทธศาสตร์ BRI อาจต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากถึง 5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งจีนเป็นผู้นำในการระดมทุนผ่านธนาคารของรัฐ ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia's Infrastructure Investment Bank: AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) รวมมูลค่าราว 2.92 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2016 และอีก 1.13 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต



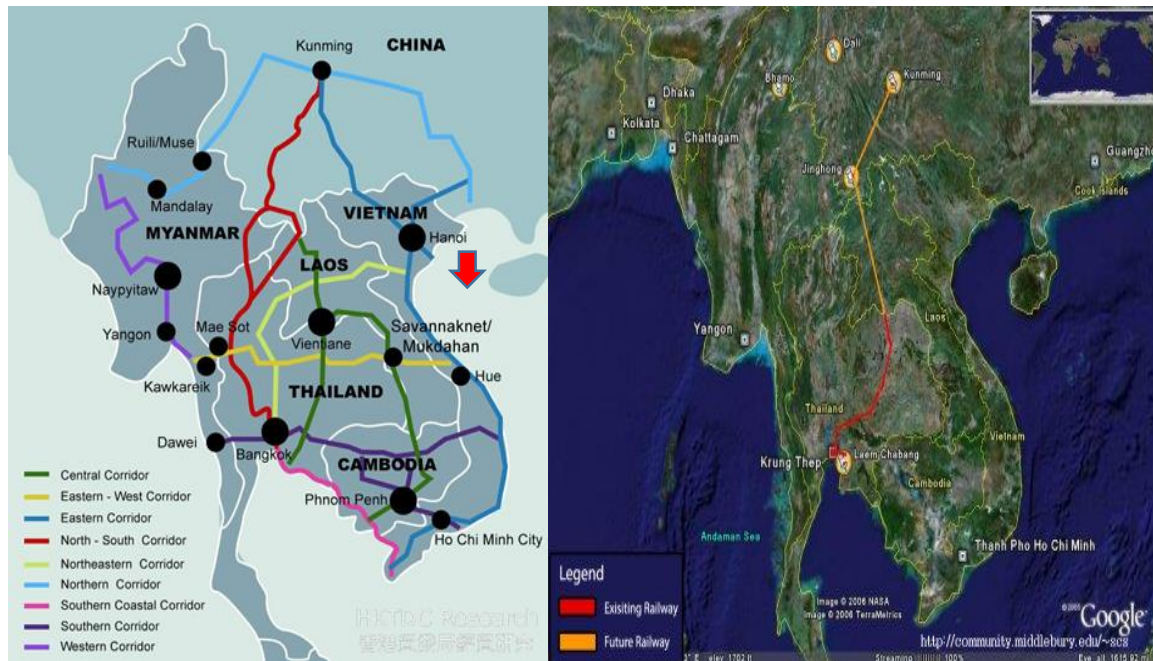
ภาพที่ 2.3 การเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านด้วย “Belt and Road Initiative”
ที่มา: Jamphel Shonu, 2018

การดำเนินนโยบาย “มุ่งลงใต้” เน้นด้านการเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน โดยการสร้างสาธารณูปโภคด้านการขนส่งโลจิสติกส์ เพื่อสร้างโอกาสและช่องทางการขยายความสัมพันธ์และความร่วมมือทางการค้า การลงทุน รวมถึงความสัมพันธ์ในระดับเมืองและประชาชน เพื่การดำเนินนโยบายที่มีความเป็นรูปธรรมมากขึ้น

เนื่องจากไทยและจีนมีความสัมพันธ์อันดีอย่างยาวนาน และไทยยังมีที่ตั้งอยู่ใจกลางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการกระจายสินค้าจากจีนสู่อาเซียนได้ ทำให้จีนให้ความสำคัญกับไทยมากยิ่งขึ้น ซึ่งสามารถเชื่อมประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคอาเซียนทั้งด้านการค้าและโลจิสติกส์ และนโยบายขยายเศรษฐกิจ “มุ่งลงใต้” ของมณฑลเสฉวน ก็สอดคล้องกับข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางอีกด้วย

ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดไชนา (China-Indochina Peninsula Economic Corridor) เริ่มจากคุนหมิง (Kunming) ในจีน แบ่งออกเป็น 3 เส้นทางที่จีนวางแผนไว้ เพื่อบริการ “จีนลงใต้” จากคุนหมิง-ช่องแคบมะละกา สิงคโปร์ ประกอบด้วย 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางจากคุนหมิง-สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ 2) เส้นทางที่ 2 จากคุนหมิง-เมียนมา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ และ 3) เส้นทางที่ 3

จากคุนหมิง-เวียดนาม-กัมพูชา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ ในภาพรวมทุกเส้นทางจะต้องผ่านประเทศไทย ซึ่งเห็นได้ชัดว่า ไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ของเส้นทาง ระเบียงเศรษฐกิจ จีน- อินโดจีน (China-Indochina Peninsular Economic Corridor)



ภาพที่ 2.4 ความเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟความเร็วสูง Trans-ASIAN Railway และเส้นทางรถไฟไทย-จีน เชื่อมจากคุนหมิง-สปป.ลาว-หนองคาย-นครราชสีมา-กรุงเทพฯ
ที่มา: Derrick Chan, 2013.

กลยุทธ์ของประเทศหลักที่อยู่ภาคพื้นดินของกลุ่มอาเซียน (Main Land) ที่เชื่อมโยงภายใต้นโยบาย ระเบียงเศรษฐกิจ จีน- อินโดจีน (China-Indochina Peninsular Economic Corridor) โดย 1) ใช้การเชื่อมโยงโดยใช้รถไฟ (Pan-Asia Railway Network) ซึ่งจะตอบสนองกับเส้นทาง Belt and Road Initiative: BRI ระหว่างอาเซียนกับตอนใต้ของจีน จีนลงทุนและให้การสนับสนุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการรถไฟเป็นเงินมหาศาล รวมถึงให้ความสำคัญด้านท่าเรือ (Ports) ด้วย และ 2) ปัจจัยที่ต้องพิจารณาคือรัฐบาลไทย ปี 2017 ขยายการพัฒนาเศรษฐกิจผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยเชื่อมโยงกับการลงทุนของ BRI โดยที่จีนริเริ่มโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ทางด้านการรถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยานและท่าเรือ จีนให้ความสำคัญ “จีนก้าวออกไป” ไทยควรเป็นส่วนหนึ่งในโครงการ BRI และอาศัยความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของประเทศกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน CLMV การเชื่อมโยง EEC ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของจีนผ่านนโยบาย BRI พบว่าไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจทั้งในอาเซียน (ASEAN) เอเชีย (Asia) และโลก ไทยเป็นตำแหน่งศูนย์กลางการลงทุนที่ดีที่สุดเพื่อเชื่อมเอเชียและภูมิภาคโลก EEC จะเป็นมหานครแห่งอนาคต หรือ “Gateway to Asia” ซึ่งมีความพร้อมและทันสมัยมากที่สุด เพื่อให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เป็นที่ตั้งของสำนักงานระดับภูมิภาคของสำนักงานระดับโลก เป็นศูนย์กลางการพัฒนาการค้า การลงทุน การขนส่งและพัฒนาเมืองใหม่ รวมถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวครบวงจร และยกระดับไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของเอเชีย ดังนี้

1. การพัฒนาสนามบินอุตะเถา ยกกระดับให้เป็นสนามบินนานาชาติ ด้วย Run Way ที่ทันสมัย รวมถึงการพัฒนาการขนส่งสินค้า และโลจิสติกส์ได้ครบวงจร รวมถึงการพัฒนาให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานที่ทันสมัย รวมถึงอุตสาหกรรมด้านการบิน ประสานกับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ จะส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคเอเชีย

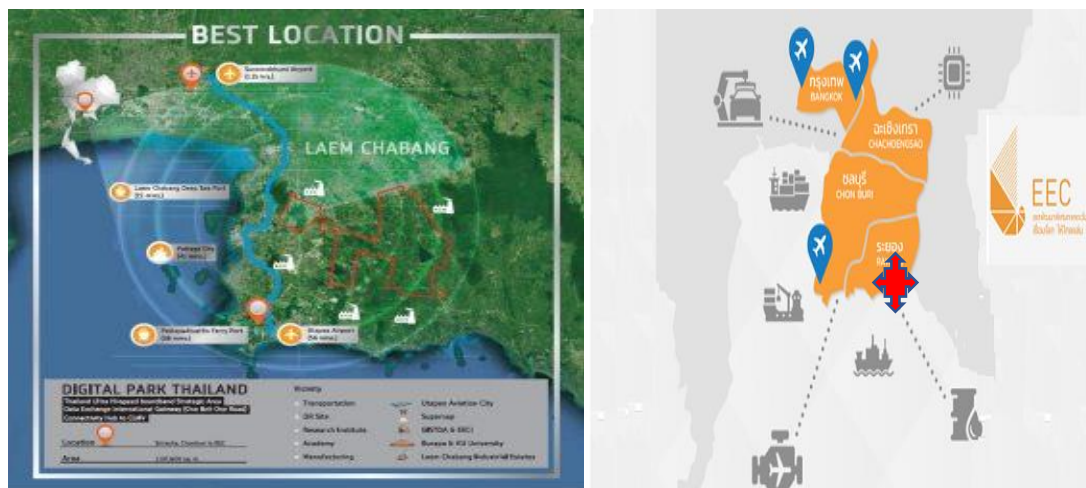
2. ท่าเรือแหลมฉบัง จะพัฒนาให้ติดอันดับท่าเรือ อันดับที่ 1 ใน 15 ของโลก

3. ท่าเรือมาบตาพุด Phase III เน้นการให้บริการ ด้วยรูปแบบที่ทันสมัยเปิดเสรีจ ครอบคลุมรองรับ เรือสินค้าเหลว ก๊าซธรรมชาติ และปิโตรเคมีของประเทศ

4. ส่งเสริมท่าเรือ “สตีบ” ให้เป็นท่าเรือ สำหรับจอดเรือสำราญที่ทันสมัยได้ มาตรฐานของโลก รองรับการขายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือ และรองรับการประกอบแท่นขุดเจาะน้ำมัน

5. พร้อมพัฒนาท่าเรือ Ferry หลักที่เชื่อมต่อจุดท่องเที่ยวหลัก ระหว่างสองทะเล ผัง “อ่าวไทย ครั้งแรก รวมถึงการจัดตั้งเขตปลอดอากร บริเวณท่าเรือและสนามบิน

การพัฒนาทางบก 1) การเชื่อมโยงด้วย “รถไฟความเร็วสูง” ที่เชื่อมโยงสนามบินทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินอุตะเถา สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง เพิ่มความสะดวกสบาย ลด ระยะเวลา ลดต้นทุนการเดินทาง 2) รถไฟฟ้ารางคู่ จากอุตสาหกรรมทั่วประเทศเชื่อมต่อเข้าสู่ อุตสาหกรรมแหลม ฉบังและมาบตาพุด และ 3) ขยายมอเตอร์เวย์ ระหว่างกรุงเทพฯ-ระยอง สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น



ภาพที่ 2.5 โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

ที่มา: <http://greennetworkthailand.com/wp-content/uploads/2018/06/Untitled1-300x296.jpg> และ

<https://www.hoonsmart.com/wp-content/uploads/2018/10/EEC-PIC.png>

การศึกษา “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” มีความเกี่ยวข้องกับ 7 นโยบาย ดังนี้

1) นโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ร่วมกันพัฒนาและสร้างความเข้มแข็งให้กับภูมิภาค เพื่อสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขัน

2) นโยบายร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศไทยกับกัมพูชา รวมถึงการเตรียมการด้านโครงสร้างพื้นฐานรองรับกับการเติบโตด้านเศรษฐกิจ ที่ได้รับแรงกระตุ้นจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน

3) นโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งมั่นพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และที่สำคัญเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับภูมิภาค โดยเชื่อมโยงนโยบายให้เกิด One Stop Service

4) นโยบาย โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เป็นนโยบายสำคัญที่จะต้องผลักดันให้ประเทศไทย หลุดจาก “กักตักรายได้ปานกลาง” มุ่งสู่รายได้ต่อหัวของประชาชนเพิ่มมากขึ้น และเพิ่มการเติบโตของ GDP ให้กับประเทศ รวมถึงการมีภูมิศาสตร์ประเทศที่เป็นศูนย์กลางของกลุ่มอาเซียน และเป็นเส้นทางที่จีนในนโยบาย “จีนลงใต้” มีความสำคัญมากโดยเฉพาะด้าน การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางระบบรางของจีน ที่จีนมีความคาดหวังว่าจะเชื่อมต่อ จากจีนยูนนาน-สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ ซึ่งถือว่าเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ของจีน ใน Main Land ที่จะเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานให้ครบวงจร เพื่อเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจ สังคม ประชาชน และสร้างความสงบในภูมิภาค

5) แผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งจะพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา และในส่วนการให้ความสำคัญด้านการท่องเที่ยวเมืองรองตามกลุ่ม 9 คลัสเตอร์

6) แผนแม่บทด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ค.ศ. 2025 โดยเจาะลึกในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กลุ่ม GMS และ AMEC รวมถึงการรวมอาเซียนให้เป็นแผ่นดินเดียวกันด้วยนโยบาย “จะไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง” ดังนั้นต้องมีความเชื่อมโยงในทุกมิติ เพื่อให้เกิดความเสถียรภาพของภูมิภาค

7) โครงการ BRI (One Belt One Road/Belt Road Initiative) ของจีน ผ่านแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 12-13 ช่วงปี ค.ศ. 2012-2020 รวมถึงภาคการลงทุนทุก ๆ ด้านของจีน ทางระบบราง ท่าเรือ การขยายถนน จีนลงทุนสูงมากในอาเซียน โดยเฉพาะกลุ่ม CLMV ซึ่งถือว่าเป็นแหล่งทรัพยากรของจีน ด้วยแรงงานราคาต่ำ และสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงาม

สถานการณ์ แนวโน้มการท่องเที่ยวของประเทศไทย

1. อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่เพิ่มสูงขึ้นติดอันดับที่ 11 ของโลก สะท้อนให้เห็นจากแนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง โดยในระยะที่ผ่านมาจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 14 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2552 มาเป็น 29.8 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งมากเป็นอันดับที่ 11 ของโลก ประเทศที่เดินทางมาท่องเที่ยวประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ จีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น เกาหลี และลาว ตามลำดับ สำหรับแนวโน้มนักท่องเที่ยวภายในประเทศ (ไทยเที่ยวไทย) พบว่าในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 มีการเติบโตกว่าร้อยละ 9 ต่อปี โดยปี พ.ศ. 2557 นักท่องเที่ยวไทยเดินทางคิดเป็น 136.2 ล้านคน/ครั้ง เพิ่มสูงขึ้นในปี พ.ศ. 2558 ที่ 138.8 ล้านคน/ครั้ง

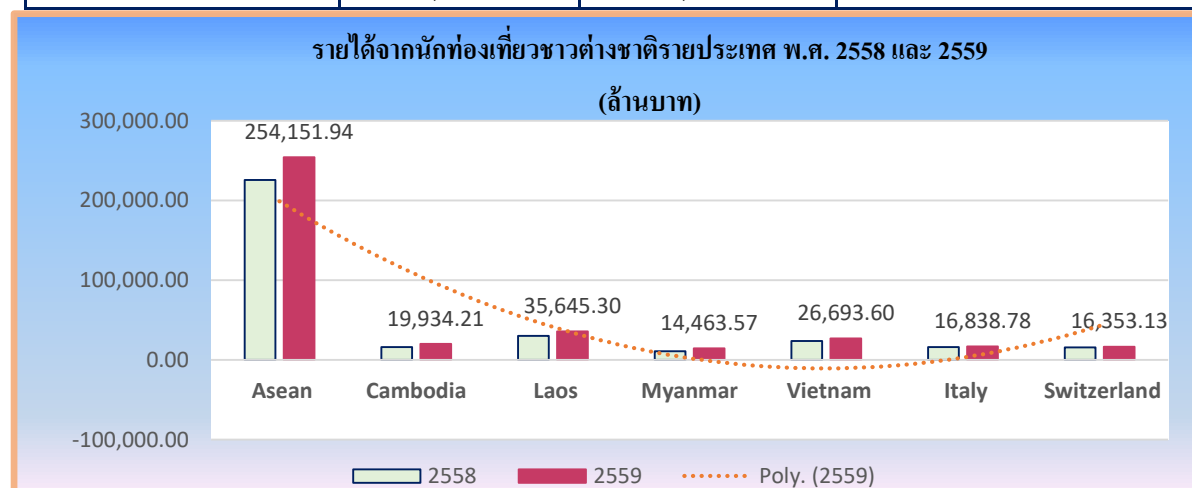
2. รายได้จากการท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามจำนวนนักท่องเที่ยว โดยในปี พ.ศ. 2556 ประเทศไทย มีรายได้จากการท่องเที่ยวอยู่ที่ 1.2 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.08 จากปีที่ผ่านมา แม้ว่าในปี พ.ศ. 2557 จะมีเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมือง ซึ่งส่งผลให้รายได้จากการท่องเที่ยวลดลงเหลือจำนวน 1.17 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 4.93 แต่รายได้ก็สามารถปรับตัวขึ้นสูงกว่าระดับเดิมมาอยู่ที่ 2.23 ล้านล้านบาท ในปี

พ.ศ. 2558 ซึ่งในจำนวนนี้แบ่งเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำนวน 1.44 ล้านล้านบาท และรายได้จากนักท่องเที่ยวไทย จำนวน 0.79 ล้านล้านบาท นอกจากนั้น จากการเก็บสถิติของ UNWTO ประเทศไทยมีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติสูงถึง 44.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือสูงเป็นอันดับที่ 6 ของโลก ทั้งนี้ คาดการณ์ว่ารายได้จากการท่องเที่ยวทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ในปี พ.ศ. 2559 จะมีรายได้รวม 2.4 ล้านล้านบาท และในปี พ.ศ. 2560 จะมีรายได้สูงถึง 2.5 ล้านล้านบาท

3. การใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่อครั้งสูงขึ้นถึงแม้วันพักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวจะลดลง โดยในปี พ.ศ. 2558 นักท่องเที่ยวต่างชาติมีการใช้จ่ายเป็นจำนวน 5,072.69 บาทต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้ากว่าร้อยละ 6.23 ในทางตรงกันข้าม จำนวนวันพักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวลดลงมาอยู่ที่เฉลี่ย 9.55 วัน ซึ่งลดลงร้อยละ 3.5 จากปีที่ผ่านมา ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวในระยะใกล้ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนและมาเลเซีย รวมทั้งประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน อนึ่ง ปัจจัยโดยรวมยังส่งเสริมการพัฒนาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ อาทิ สถานการณ์ภายในประเทศที่เริ่มดีขึ้นทำให้การท่องเที่ยวไทยฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวจีน และค่าโดยสารสายการบินระหว่างประเทศที่ลดลง

ตารางที่ 2.8 รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรายประเทศ ปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559 (ล้านบาท)

Country of Nationality	2558	2559	2016(+/-%)
1. ASEAN	225,668.26	254,151.94	+12.83
2. กัมพูชา	15,817.68	19,934.21	+26.02
3. สปป.ลาว	30,160.50	35,645.30	+18.19
4. เมียนมา	10,725.36	14,463.57	+34.85
5. เวียดนาม	23,466.85	26,693.60	+13.75
6. อิตาลี	15,873.61	16,838.78	+6.08
7. สวิตเซอร์แลนด์	15,411.54	16,353.13	+6.11



ที่มา: กรมการท่องเที่ยว

เข้าถึงโดย: www.mots.go.th/ewt_news.php?nid=232&filename=index

จากตารางเมื่อเปรียบเทียบรายได้จากการท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

- กลุ่มประเทศ ASEAN พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 กลุ่มประเทศ ASEAN มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 225,668.26 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 254,151.94 ล้านบาท ซึ่งเพิ่ม

รายได้ขึ้นมาก็คือเป็นร้อยละ 12.83 สำหรับกลุ่มประเทศ ASEAN มีรายได้จากการท่องเที่ยวจากชาวต่างชาติพบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558

- **กัมพูชา** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 15,817.68 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 กัมพูชามีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเป็นจำนวน 19,934.21 ล้านบาท เห็นได้ชัดว่า กัมพูชามีการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มาเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

- **สปป.ลาว** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 30,160.50 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้น เป็น ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาก็คือเป็นร้อยละ 18.19 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเป็นจำนวนเงิน 35,645.30 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2559 สปป.ลาว ถือเป็นรายได้หลักของประเทศ และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

เห็นได้ชัดว่า กลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN) ถือเป็นรายได้หลักเช่นกัน จากการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ สิ่งที่ชัดเจนคือการที่มีตัวเลขเพิ่มขึ้นและไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพ เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ CLMV อาจกล่าวได้ว่าไทยจะเป็นจุดเชื่อมโยงและเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญด้านการท่องเที่ยวในอนาคตที่จะต้องเน้นการร่วมมือกันร่วมเชื่อมโยงให้เกิดความเข้มแข็งในระดับภูมิภาคและระดับอาเซียน นอกจากนี้ข้อมูลสำคัญด้านความสามารถในการแข่งขัน ด้านระดับการพัฒนา ด้านความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวโดย World Economic Forum แล้ว ยังมีข้อมูลประกอบทางด้านรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตรายประเทศ ปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559 (ล้านบาท) ที่ทางกรมการท่องเที่ยวจัดนำเสนอไว้เปรียบเทียบกับ รายได้ 2 ประเทศท่องเที่ยวหลักของยุโรป คือ ประเทศอิตาลีและสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวที่นั่นสร้างรายได้ไม่แตกต่างกับประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งแข่งขันไปเรียบร้อยแล้ว ส่วนเมียนมา กำลังจะเขยิบขึ้นมาคาดว่าจะ เท่าหรือแซงหน้าภายในระยะเวลาอันใกล้เมื่อเมียนมาเปิดประเทศอย่างเต็มที่และส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างครบวงจร ไทยยังมีที่ตั้งอยู่ใจกลางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการกระจายสินค้าจากจีนสู่อาเซียนได้ ทำให้จีนให้ความสำคัญกับไทยมากยิ่งขึ้น ซึ่งสามารถเชื่อมประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคอาเซียนทั้งด้านการค้าและโลจิสติกส์ และนโยบายขยายเศรษฐกิจ “มุ่งลงใต้” ของมณฑลเสฉวน ก็สอดคล้องกับข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางอีกด้วย

ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดไชนา (China-Indochina Peninsula Economic Corridor) เริ่มจากคุนหมิง (Kunming) ในจีน แบ่งออกเป็น 3 เส้นทางที่จีนวางแผนไว้ เพื่อยุทธศาสตร์ “จีนลงใต้” จากคุนหมิง-ช่องแคบมะละกา สิงคโปร์ ประกอบด้วย 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางจากคุนหมิง-สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์, 2) เส้นทางที่ 2 จากคุนหมิง-เมียนมา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ และ 3) เส้นทางที่ 3 จากคุนหมิง-เวียดนาม-กัมพูชา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ ในภาพรวมทุกเส้นทางจะต้องผ่านประเทศไทย ซึ่งเห็นได้ชัดว่า ไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดไชนา (China-Indochina Peninsular Economic Corridor)

กลยุทธ์ของประเทศหลักที่อยู่ภาคพื้นดินของกลุ่มอาเซียน (Main Land) ที่เชื่อมโยงภายใต้นโยบายระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดไชนา (China-Indochina Peninsular Economic Corridor) โดย 1) ใช้การเชื่อมโยงโดยรถไฟ (Pan-Asia Railway Network) ซึ่งจะตอบสนองกับเส้นทาง Belt and Road Initiative: BRI ระหว่างอาเซียนกับตอนใต้ของจีน จีนลงทุนและให้การสนับสนุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการรถไฟเป็นเงินมหาศาล รวมถึงให้ความสำคัญด้านท่าเรือ (Ports) ด้วย และ 2) ปัจจัยที่ต้องพิจารณาคือรัฐบาลไทย ปี 2017 ขยายการพัฒนาเศรษฐกิจผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยเชื่อมโยงกับการลงทุนของ BRI โดยที่จีนริเริ่มโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ทางด้านการ

รถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยานและท่าเรือ จีนให้ความสำคัญ “จีนก้าวออกไป” ไทยควรเป็นส่วนหนึ่งในโครงการ BRI และอาศัยความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของประเทศกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน CLMV การเชื่อมโยง EEC ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของจีนผ่านนโยบาย BRI พบว่าไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจทั้งในอาเซียน (ASEAN) เอเชีย (Asia) และโลก ไทยเป็นตำแหน่งศูนย์กลางการลงทุนที่ดีที่สุดเพื่อเชื่อมเอเชียและภูมิภาคโลก EEC จะเป็นมหานครแห่งอนาคต หรือ “Gateway to Asia” มีความพร้อมและทันสมัยมากที่สุด เพื่อให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เป็นที่ตั้งของสำนักงานระดับภูมิภาคของสำนักงานระดับโลก เป็นศูนย์กลางการพัฒนาการค้า การลงทุน การขนส่งและพัฒนาเมืองใหม่ การพัฒนาการท่องเที่ยวครบวงจร และยกระดับไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของเอเชีย ดังนี้

1. **การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา** ยกกระดับให้เป็นสนามบินนานาชาติ ด้วย Run Way ที่ทันสมัย รวมถึงการพัฒนาการขนส่งสินค้า และโลจิสติกส์ได้ครบวงจร รวมถึงการพัฒนาให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานที่ทันสมัย รวมถึงอุตสาหกรรมด้านการบิน ประสานกับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ จะส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคเอเชีย

2. **ท่าเรือแหลมฉบัง** จะพัฒนาให้ติดอันดับท่าเรือ อันดับที่ 1 ใน 15 ของโลก

3. **ท่าเรือมาบตาพุด Phase III** เน้นการให้บริการ ด้วยรูปแบบที่ทันสมัยเบ็ดเสร็จครบวงจรรองรับเรือสินค้าเหลว ก๊าซธรรมชาติ และปิโตรเคมีของประเทศ

4. **ส่งเสริมท่าเรือสตงา** ให้เป็นท่าเรือ สำหรับจอดเรือสำราญที่ทันสมัยได้มาตรฐานของโลก รองรับ การขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือ และรองรับการประกอบแท่นขุดเจาะน้ำมัน

5. **พร้อมพัฒนาท่าเรือ Ferry** หลักที่เชื่อมต่อจุดท่องเที่ยวหลัก ระหว่างสองทะเลฝั่ง “อ่าวไทย” ครั้งแรก รวมถึงการจัดตั้งเขตปลอดอากร บริเวณท่าเรือและสนามบิน

การพัฒนาทางบก 1) การเชื่อมโยงด้วย “รถไฟความเร็วสูง” ที่เชื่อมโยงสนามบินทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินอู่ตะเภา สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง เพิ่มความสะดวกสบาย ลดระยะเวลา ลดต้นทุนการเดินทาง 2) รถไฟทางคู่ จากอุตสาหกรรมทั่วประเทศเชื่อมต่อเข้าสู่ อุตสาหกรรมแหลมฉบังและมาบตาพุด และ 3) ขยายมอเตอร์เวย์ ระหว่าง กรุงเทพฯ - ระยอง สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น

โอกาสของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่ม CLMV และ ไทย

ตารางที่ 2.9 ความสามารถในการแข่งขัน World Economic Forum ปี พ.ศ. 2558, 2560

Country of Nationality	2015 (Rank 141)	2017 (Rank 136)	2015 (Score)	2017 (Score)	% Change
1. กัมพูชา	105	101	3.24	3.32	4
2. สปป.ลาว	96	94	3.33	3.40	2
3. เมียนมา	134	ไม่แข่งขัน	2.72	ไม่แข่งขัน	วัดไม่ได้
4. เวียดนาม	75	67	3.60	3.78	8
5. ไทย	35	34	4.26	4.38	1

ที่มา: The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017

เข้าถึงโดย: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2017_web_0401.pdf และ

http://www3.weforum.org/docs/TT15/WEF_Global_Travel&Tourism_Report_2015.pdf

ความสามารถในการแข่งขันจาก WEF (The Travel & Tourism Competitiveness Index 2017 Ranking) ของกลุ่ม CLMV+T ในปี ค.ศ. 2017 พบว่า

- ไทยมีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 34 ในปี พ.ศ. 2560 (มีประเทศที่เข้าแข่งขัน 136 ประเทศ) และอันดับที่ 35 ในปี พ.ศ. 2559 (มีประเทศที่เข้าแข่งขัน 141 ประเทศ) ในปี พ.ศ. 2560 ในปี พ.ศ. 2559 ซึ่งพบว่า ไทยมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมา 1 อันดับจากการจัดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว ของ World Economic Forum

- กัมพูชา มีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 101 ในปี พ.ศ. 2560 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 136 ประเทศ และพบว่า มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมา 4 อันดับจาก เดิมกัมพูชาอยู่ในอันดับที่ 105 ในปี พ.ศ. 2558

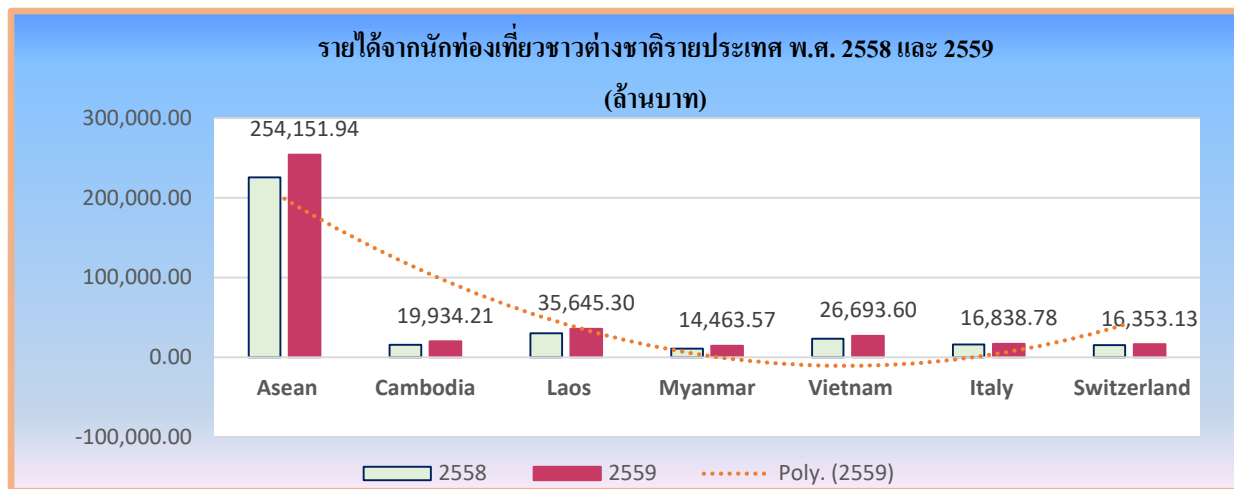
- สปป.ลาว มีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 94 ในปี พ.ศ. 2560 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 136 ประเทศ และมีคะแนน 3.40 ปี พ.ศ. 2560 และมีคะแนน 3.40 ในปี พ.ศ. 2558 เต็ม 5 คะแนน และพบว่า มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมา 2 อันดับจาก เดิม สปป. ลาว อยู่ในอันดับที่ 96 ในปี 2558

- เมียนมา ในปี 2560 เมียนมาไม่เข้ารับการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน อาจเนื่องมาจากปัญหาความไม่สงบภายในประเทศช่วง ปี พ.ศ. 2559-2560 ปัญหาโรฮิงญา จึงดูได้เฉพาะปี พ.ศ. 2558 ความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 134 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 141 ประเทศ

- เวียดนาม มีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 67 ในปี พ.ศ. 2560 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 136 ประเทศ และพบว่า มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมาถึง 8 อันดับจาก เดิม เวียดนามอยู่ในอันดับที่ 75 ในปี พ.ศ. 2558 พบว่าแนวโน้มด้านความสามารถในการแข่งขันของเวียดนามน่าจับตามาก ในอนาคต เห็นได้ชัดจากการจัดอันดับที่เพิ่มความสามารถในการแข่งขันขึ้นมาอย่างชัดเจน ถึง 8 อันดับ จากที่ 75 เขียวมาเป็นอันดับที่ 67 ของโลก

ตารางที่ 2.10 รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรายประเทศ ปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559 (ล้านบาท)

Country of Nationality	2558	2559	2016(+/-%)
1. ASEAN	225,668.26	254,151.94	+12.83
2. กัมพูชา	15,817.68	19,934.21	+26.02
3. สปป.ลาว	30,160.50	35,645.30	+18.19
4. เมียนมา	10,725.36	14,463.57	+34.85
5. เวียดนาม	23,466.85	26,693.60	+13.75
6. อิตาลี	15,873.61	16,838.78	+6.08
7. สวิตเซอร์แลนด์	15,411.54	16,353.13	+6.11



ที่มา: กรมการท่องเที่ยว

เข้าถึงโดย: www.mots.go.th/ewt_news.php?nid=232&filename=index

จากตารางเมื่อเปรียบเทียบรายได้จากการท่องเที่ยวชาวต่างชาติของ

- **กลุ่มประเทศ ASEAN** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 กลุ่มประเทศ ASEAN มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 225,668.26 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 19,934.21 ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 12.83 สำหรับกลุ่มประเทศ ASEAN มีรายได้จากการท่องเที่ยวจากชาวต่างชาติพบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558

- **กัมพูชา** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 15,817.68 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 กัมพูชามีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นจำนวน 19,934.21 ล้านบาท เห็นได้ว่า มีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

- **สปป.ลาว** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 30,160.50 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้น เป็น ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 18.19 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเป็นจำนวนเงิน 35,645.30 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2559 สปป.ลาว ถือเป็นรายได้หลักของประเทศ และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

- **เมียนมา** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 10,725.36 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้น เป็น 14,463.57 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 34.85 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ถือเป็นรายได้หลักของเมียนมา และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี เนื่องจากความสมบูรณ์ของทรัพยากร และนโยบายเปิดประเทศ

- **เวียดนาม** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 23,466.85 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 26,693.60 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 13.75 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ถือเป็นรายได้หลักของประเทศเวียดนาม และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี เนื่องจากความสมบูรณ์ของทรัพยากร และนโยบายเปิดประเทศ รวมถึงการทำการตลาดอย่างต่อเนื่องด้านการท่องเที่ยวของเวียดนาม

จากตาราง นำมาเปรียบเทียบประเทศด้านการท่องเที่ยวที่ชาวต่างชาตินิยมเดินทางไปท่องเที่ยว เช่น อิตาลี และสวิตเซอร์แลนด์ ทั้ง 2 ประเทศได้รับความนิยมมาในเรื่องของการท่องเที่ยว ตัวเลขประมาณรายได้ของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้าอิตาลี คิดเป็น 15,873.61 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2558 และในปี พ.ศ. 2559 คิด

เป็น 16,838.78 ล้านบาท ส่วนสวิตเซอร์แลนด์รายได้จากการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ มีรายได้ในปี พ.ศ. 2558 จำนวน 15,411.54 ล้านบาท และปี พ.ศ. 2559 มีรายได้จากการท่องเที่ยวชาวต่างชาติเป็นจำนวนเงิน 16,353.13 ล้านบาท ซึ่งกล่าวได้ว่าประเทศในกลุ่มยุโรปที่ได้รับความนิยมมากในอดีต ปัจจุบัน กลุ่มประเทศ CLMV แข่งหน้าอย่างรวดเร็ว อีกเพียงตัวเลขเล็กน้อยในส่วนของเมียนมา หากเปิดรับการท่องเที่ยวอย่างเต็มที่ของเมียนมาในอนาคต ซึ่งเป็นประเทศที่ได้รับความสนใจจากทั่วโลก

เห็นได้ชัดว่ากลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN) ถือว่ารายได้หลักเช่นกัน จากการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ สิ่งที่ต้องจับตามองคือการที่มีตัวเลขเพิ่มขึ้นและไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพ เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ CLMV อาจกล่าวได้ว่าไทยจะเป็นจุดเชื่อมโยงและเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญด้านการท่องเที่ยวในอนาคตที่จะต้องเน้นการร่วมมือกันร่วมเชื่อมโยงให้เกิดความเข้มแข็งในระดับภูมิภาคและระดับอาเซียน นอกจากนี้ข้อมูลสำคัญด้านความสามารถในการแข่งขัน ด้านระดับการพัฒนา ด้านความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวโดย World Economic Forum แล้ว ยังมีข้อมูลประกอบทางด้านรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรายประเทศ ปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559 (ล้านบาท) ที่ทางกรมการท่องเที่ยวจัดนำเสนอไว้เปรียบเทียบกับ รายได้ 2 ประเทศท่องเที่ยวหลักของยุโรป คือ ประเทศอิตาลีและสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวที่นั่นสร้างรายได้ไม่แตกต่างกับประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งแข่งขันไปเรียบร้อยแล้ว ส่วนเมียนมา กำลังจะเขยิบขึ้นมาคาดว่าจะ เท่าหรือแข่งขันภายในระยะเวลาอันใกล้เมื่อเมียนมาเปิดประเทศอย่างเต็มที่และส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างครบวงจร

ข้อมูลสำคัญที่ร่วมสนับสนุนว่า “ทำไมต้องการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน” ได้แก่ ด้านของขนาดและการเติบโตทางเศรษฐกิจ รายได้ต่อหัว ศักยภาพด้านแรงงาน ความได้เปรียบด้านการส่งออกในฐานะเป็นกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาจะมีความได้เปรียบด้านอัตราภาษีที่ส่งออก ดังข้อมูลต่อไปนี้

- ขนาดและการเติบโตของเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2560 มี GDP หรือการเติบโตของเศรษฐกิจไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.00

- ประเทศที่มี GPP สูงสุดในกลุ่ม CLMV คือ เวียดนาม เมียนมา กัมพูชา และสปป.ลาว

- รายได้และจำนวนแรงงาน กลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559

ตารางที่ 2.11 แสดงรายได้และจำนวนแรงงาน กลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559

รายได้ต่อหัวและจำนวนแรงงาน	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม
1. รายได้ต่อหัว (US\$)	1,140	2,150	1,190	2,000
2. จำนวนแรงงาน (ล้านคน)	25.4	3.6	9.3	56.4

ที่มา: World Bank Database

จากข้อมูลด้านรายได้ต่อหัวและจำนวนแรงงาน พบว่ากัมพูชามีรายได้ต่อหัว 1,140 เหรียญสหรัฐ และมีจำนวนแรงงานจำนวนร้อยละ 25.4 ล้านคน สปป.ลาว มีรายได้ต่อหัว 2,150 เหรียญสหรัฐ และมีจำนวนแรงงาน 3.6 ล้านคน เมียนมามีรายได้ต่อ 1,190 เหรียญสหรัฐ มีแรงงาน 9.3 ล้านคน และเวียดนาม มีรายได้ต่อหัว 2,000 เหรียญสหรัฐ และมีแรงงาน 56.4 ล้านคน

ด้านการส่งออก

ตารางที่ 2.12 แสดงการส่งออกของกลุ่ม CLMV ปี 2559 ข้อมูลจาก World Bank Database

กัมพูชา(%)	สปป.ลาว(%)	เมียนมา(%)	เวียดนาม (%)
USA. 21.3	จีน 36.1	จีน 40.8	USA. 20.7
อังกฤษ 9.5	ไทย 31.3	ไทย 19.2	จีน 10.2
เยอรมันนี 9.0	เวียดนาม 10.1	สิงคโปร์ 7.6	ญี่ปุ่น 8.7

ที่มา: World Bank Database

จากข้อมูลด้านการส่งออกในปี 2559 จาก World Bank Database พบว่ากัมพูชาส่งออกไปประเทศสหรัฐอเมริกามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 21.3 รองลงมาคืออังกฤษร้อยละ 9.50 สปป.ลาว ส่งออกไปจีนมากที่สุดเป็นร้อยละ 36.0 รองลงมาคือไทยคิดเป็นร้อยละ 31.30 และเวียดนามร้อยละ 10.0 เมียนมาส่งออกไปจีนร้อยละ 40.8 ส่งไปไทยร้อยละ 19.2 ส่งไปสิงคโปร์ ร้อยละ 7.6 เวียดนามส่งไปสหรัฐอเมริกาที่สุดร้อยละ 20.7 รองลงมาคือจีน ร้อยละ 10.2 และญี่ปุ่นร้อยละ 8.7 และจากข้อมูลด้านขนาดและการเติบโตของเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี 2553 - 2559 พบว่าประเทศกลุ่ม CLMV มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และเติบโตไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.00

ด้านรายได้ต่อหัวเป็นสิ่งที่น่าจับตามอง เนื่องจากจะส่งผลกับไทยในเรื่องค่าแรงงาน ปัจจุบันอุตสาหกรรม และภาคบริการในบางส่วน เช่น บริษัทด้านการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ ประเทศไทยยังขาดแรงงาน ซึ่งผลมาจากแรงงานไทยไม่ทำงาน 3 D ประกอบด้วย งานที่ยุ้งยาก (Difficult) งานสกปรก (Dirty) และงานที่อันตราย (Dangerous) ดังนั้นจะเห็นชัดว่า ประเทศไทยยังต้องอาศัยแรงงานในกลุ่ม CLM ส่วน V ยังไม่เข้ามาผ่านภาคแรงงาน ที่ชัดเจนด้านการนำเข้าภาคแรงงานของไทย ในกลุ่มงาน 3D

สรุปข้อคิดเห็นสำคัญ

- การเปลี่ยนแปลงทั่วโลกมีผลต่อการท่องเที่ยว
- กรอบและนโยบายต่าง ๆ ทั้งระดับภูมิภาคและระดับประเทศ ส่งผลต่อ “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา”
- ประเทศไทยยังคงติดกับดักการรายได้ปานกลาง
- ประเทศกลุ่ม CLMV เริ่มพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวได้มาเทียบเคียงกับประเทศไทย และมีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่อุดมสมบูรณ์และพร้อมพัฒนาได้เทียบเคียงกว่า
- ต้องมีการสำรวจเส้นทางท่องเที่ยวเส้นใหม่ที่สามารถใช้ประโยชน์จากกลุ่มประเทศที่มีชายแดนติดกับไทย
- ประชากรในกลุ่มอาเซียน (ASEAN) มีความสนใจท่องเที่ยวในกลุ่ม CLMV เพิ่มมากขึ้นรวมทั้งไทย
- เพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวไทยให้สามารถรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ๆ ได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพทางการแข่งขันมากขึ้น

การประเมินศักยภาพอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย

- อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

- การท่องเที่ยวของประเทศไทยได้รับการคัดเลือกให้เป็นที่สุดของโลกในการจัดอันดับระดับนานาชาติหลายอันดับ

- อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย ยังคงมีทั้งจุดแข็ง จุดอ่อน และศักยภาพในการพัฒนาตามวงจรการท่องเที่ยว ดังนี้

1) การวางแผนและตัดสินใจเที่ยว ที่ผ่านมามีประเทศไทยมีการจัดการและการทำการตลาดได้เป็นอย่างดี จากการจัดอันดับของ WEF ทางด้านประสิทธิภาพของการตลาดประเทศในการดึงดูดนักท่องเที่ยว ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยได้รับคะแนน 5.4 จาก 7.0 หรือเป็นอันดับที่ 23 จาก 141 ประเทศ ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม พบว่ายังมีโอกาสที่จะพัฒนาต่อยอดและสร้างมูลค่าเพิ่มทางการตลาดได้ อาทิ การอำนวยความสะดวกในขั้นตอนการดำเนินการขอวีซ่า การพัฒนาระบบวางแผนท่องเที่ยวและระบบจองบัตรโดยสาร รวมทั้งการปรับใช้เทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างครบวงจร

2) การเดินทางเข้าสู่ประเทศไทย ความครอบคลุมของเครือข่ายเที่ยวบินระหว่างประเทศและการเป็นศูนย์กลางในการท่องเที่ยวเชื่อมโยงประเทศอื่นในภูมิภาค ถือเป็นจุดแข็งของประเทศไทย จากการจัดอันดับของ International Air Transport Association ในด้านอัตราส่วนที่นั่งต่อกิโลเมตร บินต่อสัปดาห์ (Available International Seat-Km per Week) ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยมีอัตราส่วนดังกล่าวสูงถึง 2,206 ที่นั่ง ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 13 จาก 141 ประเทศทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังมีข้อจำกัดในด้านความเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชนระหว่างสนามบินและตัวเมือง ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ปัญหาขีดความสามารถในการรองรับของสนามบิน และปัญหาขาดแคลนบุคลากร เป็นต้น

3) การพักอาศัยในประเทศไทย จากการสำรวจข้อมูลโรงแรมและสถานที่พักแรมในประเทศไทย พบว่ามีจำนวนที่เพียงพอ มีความหลากหลาย และอยู่ในระดับราคาที่เหมาะสม จากผลสำรวจ ห้องพักโดย Euro monitor และธนาคารแห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2558 พบว่าประเทศไทยมีจำนวนห้องพักมากกว่า 632,000 ห้อง โดยมีการเติบโตกว่าร้อยละ 3 ต่อปี ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2558 และยังได้รับคะแนนจาก Trip Advisor ในปี พ.ศ. 2558 ด้านคุณภาพของโรงแรมสูงถึง 4.8 จาก 5.0 อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อจำกัดในด้านมาตรฐานและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพัฒนาต่อยอดเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์โลก

4) การเดินทางภายในประเทศไทย ระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีความพร้อมในระดับหนึ่ง โดยมีเส้นทางการคมนาคมทางอากาศเชื่อมโยงสู่เมืองหลักและเมืองรองอย่างครอบคลุมทั้งประเทศ มีเส้นทางการคมนาคมทางถนนที่ได้มาตรฐาน แต่ยังมีปัญหาในด้านการบริหารจัดการ และการเชื่อมโยงของระบบขนส่งมวลชน ปัญหาในด้านคุณภาพและมาตรฐานของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวรอง ตลอดจนการขาดระบบข้อมูลและสารสนเทศที่นำมาใช้พัฒนาและสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ

5) ความพึงพอใจในการท่องเที่ยว ประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีชื่อเสียงจำนวนมาก ซึ่งกระจายไปทั่วทุกภูมิภาค อีกทั้งบุคลากรไทยมีความโดดเด่นด้านการบริการ แต่ยังมีปัญหาในเรื่องความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยว การกระจุกตัวของแหล่งท่องเที่ยวหลักในบางพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาด้านขีดความสามารถในการรองรับ ปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อม ปัญหาด้านความสามารถทางภาษา ส่งผลต่อศักยภาพของการท่องเที่ยวไทยในอนาคต หากยังไม่มีมาตรการด้านการบริหารจัดการอย่างเร่งด่วน เพื่อรักษาระดับความสามารถในการแข่งขันและพัฒนาอย่างยั่งยืน

6) ความสะดวกสบายและความปลอดภัยในการท่องเที่ยว แม้ว่าอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยได้รับการยอมรับในด้านคุณภาพการบริการและมีเครือข่ายอำนวยความสะดวกด้านการสื่อสารที่ค่อนข้างครอบคลุม แต่ในด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยยังมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

โดยเฉพาะในเรื่องมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของประเทศไทยยังอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ เกิดอาชญากรรม อุบัติเหตุ และการหลอกลวงนักท่องเที่ยวบ่อยครั้ง ซึ่งจากการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 89 ของโลก ในด้านสุขอนามัย อันดับที่ 116 ในด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม และอันดับที่ 132 ในด้านความปลอดภัย โดยทั้งสามมิตินี้เป็นจุดที่ประเทศไทยต้องเร่งพัฒนา เพื่อส่งเสริมขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยว พร้อมทั้งจะรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวในอนาคตได้อย่างยั่งยืน

7) การทบทวนประสบการณ์การท่องเที่ยวหลังจากเดินทางกลับ สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทยได้รับคะแนนความพึงพอใจที่สูงเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่งในภูมิภาค โดยมีระดับคะแนนเฉลี่ยโดย Trip Advisor ในปี พ.ศ. 2558 ที่สูงถึง 4.6 จาก 5.0 คะแนน อย่างไรก็ตาม จำนวนข้อความแสดงความคิดเห็นเชิงบวกผ่านสื่อออนไลน์ยังอยู่ในระดับต่ำ เมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวขาเข้า พบว่ามีเพียง 120 ข้อความต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ 1,000 คน เมื่อเทียบกับประเทศออสเตรเลียซึ่งเป็นประเทศชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่ประสบความสำเร็จ ในด้านการได้รับความคิดเห็นเชิงบวก จากนักท่องเที่ยวกว่า 718 ข้อความต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ 1,000 คนบน Trip Advisor ในปีเดียวกัน

จากการประเมินศักยภาพการท่องเที่ยวของไทยตามวงจรการท่องเที่ยว พบว่าประเทศไทยมีความโดดเด่นเรื่องสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถสร้างความพึงพอใจได้สูง แต่ยังขาดการรักษาแหล่งท่องเที่ยวความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยว ยังต้องปรับปรุงและภาพลักษณ์ด้านลบต่อเนื่องที่ต้องเร่งแก้ไข ความสะอาดและสุขอนามัยของสถานที่ท่องเที่ยวเป็นอีกประเด็นที่ประเทศไทยต้องให้ความสนใจในการพัฒนา เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานสูงขึ้นและดึงดูดนักท่องเที่ยวตลาดคุณภาพ

- อาเซียน: กัมพูชาได้เข้าเป็นสมาชิกอาเซียน เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2542 โดยปัจจุบันอาเซียนได้ตั้งก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community-AEC) อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

- กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation: GMS-EC) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 ประกอบด้วย ประเทศสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม ไทย และจีนตอนใต้ มีความก้าวหน้าที่สำคัญ คือ การพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic Corridors) เชื่อมโยงระหว่างกัน และการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน (Cross Border Transport Agreement: CBTA) สำหรับกรอบความร่วมมือ GMS ไทยกับกัมพูชาได้ดำเนินโครงการร่วมกัน ได้แก่ การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย กัมพูชา และเวียดนาม การอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของคนและสินค้าระหว่างไทย-กัมพูชา ส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบ Package Tour โดยจะเน้นตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ ตลอดจนการดำเนินการ GMS Single Visa เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว

- ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady - Cho Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2546 ประกอบด้วย ประเทศสมาชิก 5 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย โดยได้ร่วมกันออกปฏิญญาพูกาม (Pagan Declaration) และแผนปฏิบัติการ (Plan of Action) ครอบคลุมความร่วมมือ 5 สาขา ได้แก่ การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน ความร่วมมือด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ นอกจากนี้ ยังมีแผนปฏิบัติการอื่นๆ ได้แก่ โครงการ Contract Farming โดยจังหวัดน่านร่วมในการจัดทำ Contract Farming ได้แก่ จันทบุรี-พระตะบอง, ไพลิน และยังมีโครงการเมืองคู่แฝด (Sister Cities) ซึ่งเป็นการดำเนินงานเพื่อพัฒนาพื้นที่ระหว่างไทยกับ

เพื่อนบ้านให้เป็นเมืองเชื่อมโยงระหว่างกัน เป็นรากฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรม การค้า การท่องเที่ยว สนับสนุน การย้ายฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมจากไทยไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตามจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for The Facilitation of Inter-State Transport) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement) ทำให้ภาครัฐ ทั้งไทยและกัมพูชาได้ประสานงานและความร่วมมือในการลดอุปสรรคต่างๆ และลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ผ่านเส้นทางผ่านแดน และให้ความสำคัญอย่างจริงจังในการทำงานร่วมกับสมาคมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน แก้ไขปัญหาเรื่องรถวิ่งเที่ยวเปล่าเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า

2) ข้อมูลการค้าภาคเอกชน

- บันทึกความเข้าใจเพื่อจัดตั้งคณะกรรมการร่วมฯ ระหว่างคณะกรรมการร่วมสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมไทยและสมาคมธนาคารแห่งประเทศไทยกับหอการค้ากัมพูชา (MOU on Establishing Thai-Cambodia Joint Standing Committee between Commerce, Industry and Banking of Thailand and the Cambodia Chamber of Commerce) ภายใต้กรอบ ACMECS

- ประธานสภาธุรกิจไทย-กัมพูชา ได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างสภาธุรกิจไทย-กัมพูชา กับสภาธุรกิจกัมพูชา-ไทย เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2558 โดยมีนายกรัฐมนตรีทั้งสองประเทศเป็นสักขีพยาน ซึ่งบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฉบับนี้มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการสานสัมพันธ์ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการค้า การลงทุนการค้าชายแดน การบริการ อุตสาหกรรมและความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกัมพูชาและประเทศไทย การจัดโครงการต่างๆ ในการส่งเสริมเศรษฐกิจการค้า การรักษาความสัมพันธ์กับรัฐบาลทั้งสองประเทศ การอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมโยงระหว่างกัน โดยจัดให้มีการหารือร่วมกันอย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี

2.4.2 กฎหมาย ระเบียบ และกติกากการส่งเสริมการค้าการลงทุนของกัมพูชา

ในด้านการอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนจากต่างประเทศ กัมพูชาได้มีปรับปรุงด้านกฎหมาย ระเบียบและกติกาต่างๆ ที่เอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของนักลงทุนต่างชาติค่อนข้างมาก ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวของกัมพูชามีการเน้นให้เกิดความรวดเร็วของกระบวนการดำเนินงาน การขออนุมัติดำเนินการธุรกิจ และการกำหนดนโยบายที่ดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาทำธุรกิจในกัมพูชามากยิ่งขึ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. ม.ป.ป.)

1) กฎหมายและนโยบายส่งเสริมการลงทุนในกัมพูชา

รัฐบาลกัมพูชาให้ความสำคัญกับการลงทุนในประเทศอย่างมาก จึงมีนโยบายส่งเสริมและปรับปรุงแก้ไขระเบียบการลงทุนที่เอื้อต่อนักลงทุนต่างชาติ เช่น การอำนวยความสะดวกและการให้สิทธิต่าง ๆ แก่โครงการที่ได้รับการส่งเสริมอนุญาตให้นักลงทุนโอนเงินตราต่างประเทศได้อย่างเสรีเพื่อจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนอันจะส่งผลต่อการสร้างงานที่ก่อให้เกิดรายได้กับประชาชนและเร่งรัดการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยให้สิทธิเป็นเจ้าของสินทรัพย์ทุกอย่างยกเว้นที่ดิน แต่ก็สามารถเช่าได้นานถึง 99 ปี และอนุญาตให้นักลงทุนเป็นเจ้าของกิจการบางประเภทได้ร้อยละ 100 และให้การรับประกันนักลงทุนในการกำหนดราคาสินค้าที่ผลิตขึ้น การให้สิทธิในการส่งออกเงินทุน ผลกำไรของกิจการ และยังสามารถลงทุนด้วยเงินทุนของตนเองทั้งหมด นอกจากนี้ในกรณีที่ขาดแรงงานที่มีฝีมือภายในประเทศ ก็สามารถจ้างแรงงานต่างชาติที่มีฝีมือมาทำงานได้ รวมทั้งได้เร่งปรับปรุงกฎระเบียบ ให้มีความโปร่งใสและลดขั้นตอนการขอใบอนุญาตประกอบการลงทุนมากขึ้น

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 สภาแห่งชาติ (The National Assembly) กัมพูชาได้อนุมัติกฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ ที่แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายการลงทุนฉบับวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2537 (Law on the Amendment to the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia) โดยมีสาระสำคัญที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนี้ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, ม.ป.ป.)

1) ขอบเขตของกฎหมายครอบคลุมการลงทุนเฉพาะโครงการที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด (Qualified Investment Project: QIP) หรือเป็นโครงการ QIP ที่สามารถยื่นขอรับใบอนุญาตลงทุนที่เรียกว่า “Final Registration Project” จาก CDC ได้

2) ระยะเวลาในการอนุมัติโครงการ แบ่งเป็น 2 ช่วงเวลา คือช่วงแรกภายใน 30 วันทำการ นับจากวันที่ได้รับคำขออนุมัติการลงทุนและยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้องครบถ้วน โดย CDC จะออกใบรับรองการจดทะเบียนที่มีเงื่อนไขให้แก่โครงการลงทุนที่เข้าข่ายได้อนุมัติลงทุนตามที่กฎหมายย่อยด้านการลงทุน (Investment Sub-decree) กำหนดไว้ เช่น

(1) โครงการลงทุนที่สามารถขอรับสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนตามที่กำหนด เช่น การเพาะปลูกพืชไร่ ปศุสัตว์ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารที่มีมูลค่าเงินลงทุนสูงกว่า 0.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อุตสาหกรรมอื่นๆ ที่มีมูลค่าเงินลงทุนสูงกว่า 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เช่น สิ่งทอ เพอร์นิเจอร์ กระดาษ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรและอุปกรณ์ ฯลฯ

(2) โครงการลงทุนที่มีเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ เช่น อุตสาหกรรมบุหรี่ยที่มีการผลิตเพื่อส่งออกร้อยละ 100 การผลิตแอลกอฮอล์และการผลิตภาพยนตร์ที่ต้องขออนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อน การสำรวจแหล่งแร่ธรณีมีค่า และโรงสีข้าวที่มีนักลงทุนท้องถิ่นร่วมทุน เป็นต้น

(3) โครงการลงทุนที่ห้ามลงทุน เช่น การผลิตยาเสพติดและการตัดไม้ (ไม่ออกใบอนุญาตใหม่ให้) เป็นต้น ทั้งนี้ Conditional Registration Certificate จะมีรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับขั้นตอนการอนุมัติโครงการลงทุน รวมทั้งสิทธิประโยชน์ที่ได้รับตามกฎหมายการลงทุนที่ไม่เข้าข่ายที่จะได้รับการอนุมัติการลงทุน CDC จะออก Letter of Non-Compliance ให้แก่นักลงทุน พร้อมชี้แจงเหตุผลและจะระบุสิ่งที่ CDC ต้องการเพิ่มเติมเพื่อใช้ในการพิจารณาออก Conditional Registration Certificate ให้แก่นักลงทุนได้รับทราบ ทั้งนี้เมื่อได้รับข้อมูลแล้วหาก CDC ไม่ออก Conditional Registration Certificate หรือ Letter of Non-compliance ให้แก่นักลงทุนภายใน 3 วันทำการ จะถือว่าโครงการนั้นได้รับ Conditional Registration Certificate โดยอัตโนมัติ

ช่วงที่สอง ภายใน 28 วันทำการ นับจากวันที่ออก Conditional Registration Certificate โดย CDC จะออกใบรับรองการจดทะเบียนขั้นสุดท้าย (Final Registration Certificate) ให้แก่โครงการลงทุนที่ได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ โครงการลงทุนที่ได้รับ Final Registration Certificate สามารถเริ่มดำเนินการลงทุนนั้นได้ทันที

3) สิทธิประโยชน์ด้านภาษี สาระสำคัญที่เปลี่ยนแปลงไป คือ ช่วงเวลาในการยกเว้นภาษี (Tax Holiday) สำหรับภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporation Income Tax) หรือภาษีกำไร (Profit Tax) กล่าวคือ โครงการ QIP ยังคงได้รับสิทธิยกเว้นและลดหย่อนทางภาษีอยู่ แต่ระยะเวลาในการได้รับสิทธิดังกล่าวมีข้อจำกัดมากขึ้น โดยให้คำนวณจาก Tiger Period (ระยะเวลาที่ได้รับการยกเว้นภาษี) + 3 ปี + Priority Period จะกำหนดไว้ใน Financial Management Law (เป็นกฎหมายงบประมาณประจำปีของกัมพูชา ซึ่งกำหนดช่วงเวลาการใช้สิทธิประโยชน์โครงการลงทุนแต่ละประเภทต่างกัน) อย่างไรก็ตาม หลังจากสิ้นสุดช่วงเวลาที่ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีแล้วนักลงทุนต้องเสียภาษีในอัตราร้อยละ 20 สำหรับโครงการลงทุนทั่วไป และร้อยละ 30 สำหรับโครงการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ รวมทั้งการสำรวจทรัพยากรธรรมชาติ

เช่น ป่าไม้ ทองคำ อัญมณีมีค่า ฯลฯ ตามที่กฎหมายภาษีฉบับใหม่ (Law on the Amendment to the Taxation of the Kingdom of Cambodia, as of 6 February 2003) กำหนดไว้ ยกเว้นโครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติก่อนวันที่กฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ประกาศไว้ ยังคงได้รับการลดหย่อนภาษีเหลือร้อยละ 9 ต่อไปเป็นระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี นับจากวันที่กฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ประกาศใช้

4) การเช่าที่ดิน แบ่งเป็น *สัญญาเช่าระยะยาว* ไม่มีข้อจำกัดระยะเวลาในการเช่า *สัญญาเช่าระยะสั้น* มีการกำหนดระยะเวลาในการเช่าไว้ และสามารถต่ออายุใหม่ได้ นอกจากนี้ กฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ยังอนุญาตให้นักลงทุนสามารถใช้ที่ดินเป็นหลักประกันในการจดจำนองรวมทั้งสามารถโอนสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินส่วนบุคคลที่ปลูกสร้างบนที่ดินได้อีกด้วย แต่ต้องไม่เกินกำหนดเวลาในสัญญาเช่าที่ดิน

นอกจากนี้แล้ว กัมพูชายังได้ให้ความเห็นชอบกฎหมายเพื่อการแก้ไขกฎหมายการลงทุน ในราชอาณาจักรกัมพูชา ฉบับปี พ.ศ. 2537 เมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2546 (Law on Investment of the Kingdom of Cambodia 1994 as amended in 2003) ซึ่งกำกับดูแลโครงการการลงทุนที่ผ่านเกณฑ์ทั้งหมด (Qualified Investment Projects : QIP) และกำหนดกระบวนการสำหรับผู้ที่ยื่นขอโครงการการลงทุน ที่ผ่านเกณฑ์ QIP โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กฎฎีกาย่อย (sub-decree) เพื่อบังคับใช้กฎหมายการลงทุน (Law on Investment) ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2548 กฎฎีกาย่อยว่าด้วยการจัดตั้งและบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones) เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548 กฎหมายการสัมปทาน (Law on Concession) เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2550 นอกจากนี้ ยังมี การออกกฎหมายเกี่ยวกับการเวนคืน (Law on Expropriation) เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2510 และกฎหมายและกฎเกณฑ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน

รัฐบาลกัมพูชาสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน โดยกำหนดมาตรการลดต้นทุนให้แก่ภาคธุรกิจทั้งที่เป็นการลงทุนเพิ่ม การขยายตลาด การลดต้นทุน การขนส่ง และการปรับปรุงความปลอดภัย การเดินทางโดยปรับปรุงโครงข่ายคมนาคม ซึ่งจะช่วยบูรณาการเศรษฐกิจชนบทและเศรษฐกิจเมือง รัฐบาลได้พัฒนารอบกฎหมายสำหรับภาคเอกชน และสร้างความเข้มแข็งให้กับ “เวทีระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน” (Government-Private Sector Forum) เพื่อเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นและเป็นกลไกระงับข้อพิพาทต่างๆ ได้มี การลดข้อกำหนดที่เกี่ยวกับเอกสารเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและ ประกอบธุรกิจ โดยเฉพาะการใช้ระบบ “Single Administrative Document (SAD)” และ “Single Window” รัฐบาลยังคงดำเนินการในด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น การสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมายเพื่อสนับสนุน การดำเนินงานของภาคเอกชน ซึ่งรวมถึง การปรับปรุงกฎหมายและกฎเกณฑ์ต่างๆ และการพัฒนาระบบการจัดการและพัฒนาผลผลิต โดยจัดให้มี การฝึกอบรมให้แก่ลูกจ้าง ช่างเทคนิค และแรงงานฝีมือ การส่งเสริมการแข่งขัน ที่เป็นธรรม การอำนวยความสะดวกทางการค้า การบังคับใช้กฎหมายแรงงาน และการสร้างความเข้มแข็งเกี่ยวกับกลไกการระงับข้อพิพาท สำหรับนโยบาย กระจายฐานเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศการลงทุน ที่ดีเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรและภาคการผลิต ซึ่งรวมถึงอุตสาหกรรมประกอบอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องจักร นอกจากนี้ รัฐบาล ได้พัฒนากฎหมายต่างๆ ที่จำเป็น โดยเฉพาะกฎหมายสำหรับการบริหาร เขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างมีประสิทธิภาพ รัฐบาลจะส่งเสริมความร่วมมือระหว่าง ภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อการลงทุน โดยเฉพาะในโครงการสาธารณูปโภค

รัฐบาลได้ผ่อนปรนข้อกำหนดเกี่ยวกับการจดทะเบียนสำหรับบริษัท ขนาดกลางและเล็ก (SMEs) และค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนธุรกิจ และปรับปรุงระบบการบัญชีและกลไกรายงานทางการเงิน

ให้ง่ายขึ้น เงินกู้ สถาบันการเงินที่ให้กับ SMEs เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก รัฐบาลได้สร้างบรรยากาศ ที่ดีสำหรับการพัฒนา SMEs โดยให้ความสำคัญ 4 ด้าน ดังนี้ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2557)

1) การจดทะเบียนทางอินเทอร์เน็ตเพื่ออำนวยความสะดวกด้านกฎหมายและกฎเกณฑ์ การกำหนดกระบวนการและหลักการสำหรับ การตรวจสอบและการให้ใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้านำเข้าและส่งออก และการออกกฎศุลกาภย่อสำหรับการอำนวยความสะดวกทางการค้า

2) การพัฒนาแหล่งเงินทุนสำหรับบริษัทให้กู้ การสร้างหลักธรรมาภิบาลและการรายงานทางการเงิน

3) การให้การสนับสนุน SMEs ที่ส่งเสริมนวัตกรรมและเทคโนโลยี รวมถึงการให้การสนับสนุนด้านการเงินและขยายบริการสนับสนุน อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

4) การบูรณาการ SMEs เข้าสู่ห่วงโซ่มูลค่าโลก (Global Value Chain) และป้องกันการลักลอบนำเข้าสินค้าทุกชนิด

ทั้งนี้รัฐบาลจะสนับสนุนการใช้มาตรการต่างๆ ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ผลผลิตแห่งชาติ (National Productivity Centre) เพื่อเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนการผลิต การจัดตั้งสถาบันมาตรฐานแห่งชาติ (National Standard Institute) เพื่อควบคุมคุณภาพของผลิตภัณฑ์ให้สอดคล้องกับมาตรฐานระดับภูมิภาคและนานาชาติ การจัดตั้งศูนย์ทดสอบทางฟิสิกส์ เคมี จุลชีววิทยา และกลศาสตร์แห่งชาติ เพื่อประเมินคุณภาพและตั้งกฎเกณฑ์สำหรับผลิตภัณฑ์ การให้ความสำคัญต่อกลไกการคุ้มครองสิทธิทรัพย์สินทางปัญญา การฝึกอบรมเพื่อพัฒนาคุณภาพ แรงงานและการสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมาย รัฐบาลให้การส่งเสริมโครงการ “หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์” อย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนการสร้างสิ่งประดิษฐ์ การเป็นเจ้าของกิจการ และความมั่นใจ ในการประกอบธุรกิจในชนบท ซึ่งนับเป็นการสร้างโครงข่ายที่เชื่อมโยงการผลิต กับตลาด การรักษาเอกลักษณ์ของภูมิภาค และการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ รัฐบาลจะส่งเสริมการฝึกอบรมทางเทคนิคสำหรับผลิตภัณฑ์พิเศษในบางท้องถิ่น เพื่อพัฒนาคุณภาพและขยายตลาด เพื่อส่งเสริมนโยบายนี้ต่อไป รัฐบาลได้อนุมัติการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones : SEZs) ตามชายแดนที่ติดกับประเทศไทยและเวียดนาม ซึ่งรวมเกาะกง (Koh Kong) ปอยเปต (Poipet) พนมเด่น (Phnom Den) พเวต (Bavet) บริเวณรอบกรุงพนมเปญ และเขตพระสีหนุ (Preah Sihanouk) โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อดึงดูดการลงทุนเข้าสู่กัมพูชา นอกจากนี้ เนื่องจากความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ รัฐบาลได้มีการใช้ Single Window ในเขตเศรษฐกิจพิเศษแต่ละเขต เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกและประหยัดเวลา ยิ่งไปกว่านั้น เขตเศรษฐกิจ พิเศษมีสาธารณูปโภคที่ทันสมัย เช่น โครงข่ายถนน อาคารโรงงาน ระบบไฟฟ้า ระบบชลประทาน ระบบบำบัดน้ำเสีย การฝึกอบรม บริการทางธนาคาร บริการไปรษณีย์ และโทรคมนาคม ฯลฯ

รัฐบาลกัมพูชาได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเป็นอยู่ของประชาชน โดยสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการท่องเที่ยวและสร้างโครงข่ายเชื่อมโยง ระหว่างการท่องเที่ยวกับภาคการเกษตร หนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของภาครัฐ คือการสร้างเขตสีเขียวหรือเขตพัฒนาการเกษตร (Green Belt Zone or Agricultural Development Zone) ล้อมรอบสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงพัฒนา ในการนี้ รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนา โครงข่ายถนนและท่าอากาศยานในพนมเปญ เสียมราฐ สีหนุวิลล์ เกาะกง และจังหวัดอื่นๆ ทั้งนี้รัฐบาลได้ระดมเงินทุนเพื่อสร้างระบบสาธารณูปโภค ทางภาคเกษตรและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอื่นๆ ให้แก่เขตสีเขียวที่ล้อมรอบ แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

สำหรับกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุนที่ถูกปรับปรุงใหม่เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการลงทุนภายในประเทศกัมพูชา มี 4 หมวดสำคัญ ดังนี้ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2557)

1) หมวดกฎหมายการลงทุน (Investment Law)

- กฎหมายการลงทุนแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา เลขที่ 03/NS ลงวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2537 (Law on Investment of the Kingdom of Cambodia No. 03/NS, 4 August 1994)

- กฎหมายการลงทุนแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ลงวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2546 (The Amendment to the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia, 24 March 2003)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 111 ANK/BK ว่าด้วยการบังคับใช้การแก้ไข กฎหมายการลงทุนแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 111 ANK/BK on the Implementation of the Amendment to the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia, 2005)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 34 ANK/BK ว่าด้วยการแก้ไขส่วน 1 ในภาคผนวก 1 ของกฎฎีกาย่อย เลขที่ 111 ANK/BK ว่าด้วย การบังคับใช้กฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายการลงทุนแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา ปี พ.ศ. 2550 (Sub-Decree No. 34 ANK/BK on the Amendment of the section 1 in the Annex I of the Sub-decree No. 111 ANK/ BK on the Implementation of the Law on the Amendment to the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia, 2007)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 149 ANK/BK ว่าด้วยโครงสร้างองค์กรและ ขอบเขตหน้าที่ของสภา เพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชา ปี พ.ศ. 2551 (Sub-Decree No. 149 ANK/BK on the Organization and Functioning of the Council for the Development of Cambodia, 2008)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 148 ANK/BK ว่าด้วยการจัดตั้งและบริหาร เขตเศรษฐกิจพิเศษ ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 148 ANK/BK on the Establishment and Management of the Special Economic Zone, 2005)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 28 ANK/BK ว่าด้วยการแก้ไขมาตรา 4 ประเด็น 4.1 ของกฎฎีกาย่อย ว่าด้วยการจัดตั้งและบริหาร เขตเศรษฐกิจพิเศษ ปี พ.ศ. 2549 (Sub-decree No. 28 ANK/BK on the Amendment of Article 4 Point (4.1) of Sub-Decree on the Establishment and Management of the Special Economic Zone, 2006)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 18 ANK/BK ว่าด้วยการแก้ไขมาตรา 4 ประเด็น 4.1 และ 4.3 ของ กฎฎีกาย่อยว่าด้วยการจัดตั้งและบริหาร เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Sub-Decree No. 18 ANK/BK on Amendment on Article 4 Point 4.1 and Point 4.3 of the Establishment and Management of the Special Economic Zone)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 17 ANK/BK ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการ สำหรับการลงทุนใน เขตจังหวัด

- เทศบาลของราชอาณาจักรกัมพูชา ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 17 ANK/BK on the Establishment of the Sub-Committee on Investment of the Provinces - Municipalities of the Kingdom of Cambodia, 2005)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 146 ANK/BK ว่าด้วยการสัมปทานที่ดิน เศรษฐกิจ ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 146 ANK/BK on Economic Land Concession, 2005)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 144 ANK/BK ว่าด้วยการจำนองและ การโอนสิทธิ์การเช่าระยะยาว หรือการสัมปทานที่ดินเศรษฐกิจ ปี พ.ศ. 2550 (Sub-Decree No. 114 ANK/BK on the Mortgage and Transfer of the Rights over a Long-Term Lease or an Economic Land Concession, 2007)

- กฎหมายสัมปทานปี พ.ศ. 2550 (Law on Concessions, 2007)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 126 (RGC) ว่าด้วยการบริหารและการใช้ อาคารที่ถือกรรมสิทธิ์ร่วม ปี พ.ศ. 2552 (Sub-Decree No. 126 (RGC) on Management and Use of Co-owned Buildings, 2009)

- กฎหมายเกี่ยวกับการเวนคืน ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553 (Law on Expropriation dated on 26 February 2010)

รายละเอียดของกฎหมายสามารถดูได้ที่ <http://www.cambodiainvestment.gov.kh>

2) หมวดกฎหมายบริษัท (Companies Law)

ธุรกิจที่ประกอบกิจการในกัมพูชาอาจอยู่ในหลายรูปแบบกิจการเจ้าของคนเดียว (Sole Proprietorship) นั้น เจ้าของเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินธุรกิจ ด้วยเงินทุนเองและไม่มีการแยกความเป็นนิติบุคคลระหว่างเจ้าของกิจการและตัวบริษัท ดังนั้นเจ้าของจะเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวโดยไม่จำกัดต่อหนี้สินของธุรกิจนั้นๆ

- **ห้างหุ้นส่วนสามัญ (General Partnerships)** สามารถเกิดขึ้นได้โดยไม่จำเป็นต้องมีเอกสารทางกฎหมายใดๆ เนื่องจาก สัญญาความเป็นหุ้นส่วนอาจอยู่ในรูปของวาจาหรือลายลักษณ์อักษรก็ได้ (Law on Concessions - LoCE, Jun 2005, Art.9) แต่หุ้นส่วน ต้องร่วมรับผิดชอบในธุรกิจของตน ทั้งนี้ ความเป็นหุ้นส่วนไม่มี สภาพทางนิติบุคคลแยกจากสมาชิก

- **ห้างหุ้นส่วนจำกัด (Limited Partnerships)** สามารถจัดตั้งได้โดยขอใบรับรองจากสำนักทะเบียนธุรกิจ (Business Registration Bureau) กระทรวงพาณิชย์ ภายใต้ความเป็นห้างหุ้นส่วน จำกัด หุ้นส่วนทั่วไปต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัด แต่หุ้นส่วนจำกัดต้อง รับผิดชอบเฉพาะในส่วนที่ลงทุนเท่านั้น กิจการเจ้าของคนเดียวและ ห้างหุ้นส่วนจะถือว่าสิ้นสุดลงหากสมาชิกทั่วไปเสียชีวิตหรือถอนตัว

- **บริษัทจำกัด (Limited Liability Companies)** สามารถจัดตั้งได้โดยยื่นขอจัดตั้งกับกระทรวงพาณิชย์ รวมทั้งยื่นเอกสาร และค่าธรรมเนียมกับนายทะเบียนบริษัทและธุรกิจ (Registrar of Companies and Businesses) ที่กรมทะเบียนพาณิชย์ (Commercial Registration Department) บริษัทจำกัดจะต้องมีหุ้นอย่างน้อย 1,000 หุ้น และมีมูลค่าหุ้นละไม่น้อยกว่า KHR 4,000 กล่าวคือ ต้องมีเงินทุน จดทะเบียนขั้นต่ำ 4,000,000 เรียล (หรือประมาณ 1,000 เหรียญสหรัฐ) โดยปกติไม่มีข้อจำกัดของการเข้ามาถือ หุ้นของคนต่างชาติ เว้นแต่จะมี การถือครองที่ดิน และบริษัทจะต้องมีที่อยู่ตามที่ลงทะเบียน ในราชอาณาจักร กัมพูชา กรรมการบริษัท (Director) อาจมีสัญชาติ มีที่อยู่ หรือพำนักที่ใดก็ได้ และกำไรทั้งหมดที่เกิดขึ้นใน กัมพูชาจะต้องนำมา เสียภาษี

- **บริษัทเอกชน จำกัด - Private Limited Companies** ไม่สามารถมีผู้ถือหุ้นได้เกินกว่า 30 คน และไม่สามารถขายหุ้นให้แก่สาธารณะได้ ทั้งนี้ข้อบริษัท ข้อบังคับบริษัท หนังสือบริคณห์สนธิ และ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งบริษัทจะต้องผ่านการอนุมัติจากกระทรวง พาณิชย์ (Ministry of Commerce) บริษัทเอกชน จำกัด ที่มีผู้ถือหุ้นเพียงคนเดียวจะต้องจดทะเบียนเป็น บริษัทเอกชน จำกัด ซึ่งมีผู้ถือหุ้นราย เดี่ยว (Single Member Private Limited Company) แต่อาจเปลี่ยนสถานะทางกฎหมายได้ หากมีการร้อง ขอ

- **บริษัทมหาชน จำกัด (Public Limited Companies)** ไม่มีข้อจำกัดในเรื่องจำนวนผู้ถือหุ้นหรือการโอนหุ้น รายละเอียดเพิ่มเติม ดูได้จาก LoCE มาตรา 88-89

ทั้งบริษัทกัมพูชาและบริษัทต่างชาติสามารถจัดตั้งสาขา (Branch) ในกัมพูชาได้ ภายใต้ กฎหมายว่าด้วยกฎระเบียบและการจดทะเบียนพาณิชย์ (Law on Commercial Rules and the Commercial Register) และ LoCE สาขาจะต้องจดทะเบียนกับนายทะเบียนกระทรวงพาณิชย์ โดยต้องยื่น เอกสาร และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทโฮลดิ้งของสาขาและของตัวสาขาเอง ซึ่งชื่อของสาขา ต้องเป็นชื่อของ

บริษัทแม่ สาขาของบริษัทต่างชาติจะถูกเก็บภาษีในลักษณะเดียวกับ บริษัทกัมพูชา บริษัทแม่ทั้งที่เป็นต่างชาติ และเป็นกัมพูชาจะต้องรับผิดชอบต่อหนี้สินของสาขาด้วย กฎหมายเกี่ยวกับสาขาได้จาก LoCE มาตรา 281-285 และบริษัทที่จดทะเบียนในต่างประเทศสามารถจัดตั้งสำนักงานผู้แทน (Representative Office) เพื่อที่จะประสานการบริหารจัดการและทำการตลาด ภายในกัมพูชา การจัดตั้งสำนักงานผู้แทนเป็นสิ่งที่ดีสำหรับบริษัทต่างชาติที่จะทำ การวิเคราะห์ตลาดกัมพูชาก่อนที่จะทำการลงทุน อย่างไรก็ตาม สำนักงานผู้แทนไม่สามารถทำธุรกิจใดๆ ได้นอกจากการบริหารจัดการและทำการตลาดเท่านั้น กล่าวคือ ต้องไม่ดำเนินกิจกรรมที่แสวงหากำไร อาทิ การซื้อขายสินค้า การให้บริการหรือ ผลิตภัณฑ์ การก่อสร้างใดๆ และชื่อของสำนักงานผู้แทนต้องเป็นชื่อเดียวกับ บริษัทแม่ รายละเอียดเพิ่มเติมดูได้จาก LoCE มาตรา 277-280

2.4.3 รูปแบบการค้าชายแดนและข้ามแดน

1. นำติดตัวไปบริโภค (Consumer Trade) เป็นการซื้อ-ขายกัน ระหว่างประชาชนในบริเวณแนวชายแดนของทั้งสองประเทศ ส่วนมากจะเป็นสินค้าประเภทอุปโภค บริโภค ซึ่งจะดำเนินการซื้อ-ขายกันทุกวัน และไม่สามารถเก็บเป็นสถิติข้อมูลปริมาณการค้าได้
2. การค้าแบบเงินสด (Cash) เป็นการซื้อ-ขายกันภายในบริเวณชายแดนที่ใช้เงินสด และมีการสำแดง และเสียภาษี ณ ด่านศุลกากรที่ควบคุมพื้นที่นั้นๆ ผู้ซื้อจะเป็นผู้สำแดงตามระเบียบศุลกากร และมีการเก็บสถิติข้อมูลทางการค้า
3. การค้าแบบขายฝาก (Sale on Consignment License) เป็นการค้าแบบการให้สินเชื่อซึ่งกันและกัน การค้ารูปแบบนี้ต้องอาศัยความเชื่อใจกัน ซึ่งพ่อค้าชายแดนมีความสามารถในการติดต่อกับพ่อค้าในประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นผู้ที่ต้องการจะไปลงทุนทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านจะต้องติดต่อกับพ่อค้าชายแดน เพราะเขาจะรู้ข้อมูลต่างๆ เป็นอย่างดี และสามารถให้สินเชื่อแก่กันได้

การค้าแบบต่างตอบแทน (Balance Trade)

1. Import License คือ กรณีที่พ่อค้าในประเทศต้องการซื้อสินค้า และนำสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านเข้ามา ก็จะต้องส่งสินค้าของในประเทศออกไปก่อน จากนั้นเมื่อมีการนำสินค้าเข้าและสินค้าออกในมูลค่าที่เท่ากันแล้ว ก็จะได้ License เมื่อพ่อค้าทำการค้าได้ License แล้ว ก็จะนำ License ที่ได้ไปส่งสินค้านำเข้าได้ในมูลค่าที่เท่ากับที่ส่งสินค้าออก ที่ทุกประเทศทำการค้าในรูปแบบนี้เพื่อความเสมอภาคทางการค้า และรักษาเงินตรา และเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในประเทศของตน ประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่นิยมใช้วิธีการค้ารูปแบบนี้ คือ สหภาพเมียนมาร์ นิยมใช้มากกว่าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศกัมพูชา
2. Border Trade Agreement เป็นรูปแบบการค้าที่ประเทศเพื่อนบ้านเสนอโดยกระทรวงพาณิชย์เข้าร่วมประชุม JTC (Joint Trade Committee) และกระทรวงต่างประเทศ เข้าร่วมประชุม JCC ทั้งสองหน่วยงานของไทย จะประชุมร่วมกับเพื่อนบ้านทุกปี เพื่อเจรจาเรื่องการค้าที่ค้าขายผ่านบริเวณชายแดน ให้เป็นการค้าที่ถูกต้อง และมีรูปแบบที่ตรงกัน แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากสหภาพเมียนมาร์ยังไม่ยอมแก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับการค้ารูปแบบนี้
3. การค้าแบบหักบัญชี (Account Trade หรือ Counter Trade) การค้ารูปแบบนี้เป็นนโยบายของรัฐบาลที่แล้ว เพื่อแก้ไขปัญหาการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านเรียกร้อง เพื่อให้การค้าชายแดนเป็นการค้าที่ถูกต้อง จึงคิดรูปแบบการค้า โดยการเปิดบัญชีขึ้นมาบัญชีหนึ่ง โดยรัฐบาล

ของแต่ละประเทศ หากผู้ค้าคนใดจะทำการค้าต้องมาลงทะเบียนเป็นผู้ค้า และดำเนินการสั่งของเข้ามาแล้วไปตัดหรือหักบัญชีภายหลัง แต่ไม่ประสบความสำเร็จ ปัจจุบันไม่ได้ใช้แล้ว

4. การค้าแบบสากล (Normal Trade) เป็นการค้าแบบมาตรฐานสากล โดยใช้วิธีการเปิด L/C เป็นรูปแบบการค้าที่นิยมใช้แพร่หลาย

ช่องทางการค้า

1. ช่องทางการค้าแบบธรรมชาติ (Natural Pass) เป็นช่องทางที่ประชาชนใช้เดินทางผ่านเข้าออกไปมาค้าขายกัน บางงานถือเอาช่องทางธรรมชาติมาเป็นจุดผ่อนปรน และจุดผ่านแดนถาวร

2. ช่องทางอนุมัติเฉพาะของศุลกากร ช่องทางนี้เป็นช่องทางที่อำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดนที่ทำให้ปริมาณการค้า และมูลค่าการค้าขายสูงขึ้น

3. จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Crossing Point) เป็นช่องทางที่ขออนุมัติการนำเข้าสินค้าเฉพาะอย่างเมื่อเสร็จแล้วก็จะปิดช่องทางการนำเข้า

4. จุดผ่อนปรนทางการค้า (Check Point Border Trade) เป็นจุดที่มีการนัดหมายกันตามเวลาเพื่อทำการค้า เป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัดที่จะอนุมัติให้เปิด โดยคำเสนอของกรมศุลกากรร่วมกับตำรวจตรวจคนเข้าเมือง จะมีเวลาการเปิด-ปิดเป็นเวลา

5. จุดผ่านแดนถาวร (Permanent Crossing Point) เป็นจุดผ่านที่เป็นทางการถูกต้องตามหลักสากล โดยมีด่านศุลกากรกำกับดูแลเช่นเดียวกับท่าเรือ

การชำระเงิน

1. การชำระเงินโดยแลกเปลี่ยนสิ่งของ (Counter Trade) เช่น คนของประเทศลาวนำผ้าทอเข้ามาขายแล้วก็มาซื้อของกลับไปเป็นการแลกเปลี่ยนกัน

2. การชำระเงินโดยใช้เงินสด โดยปกติตามแนวชายแดนจะยอมรับเงินสดของแต่ละประเทศ ซึ่งจะยอมรับเฉพาะแนวบริเวณชายแดนเท่านั้น และไม่มีอัตราแลกเปลี่ยนที่รับรองโดยธนาคารแห่งประเทศไทย จะแลกเปลี่ยนกันโดยพ่อค้าซึ่งตั้งตัวเป็นธนาคารท้องถิ่น และมีอัตราแลกเปลี่ยนวันต่อวัน ซึ่งจะมีความแตกต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย และธนาคารประเทศเพื่อนบ้านมาก

3. การชำระเงินนอกระบบ หรือ โฟยก๊วน เป็นระบบการชำระเงินที่จะไม่ถือเงิน เพียงแต่ไปแจ่งยังร้านโฟยก๊วนให้โอนเงิน การค้าลักษณะนี้พ่อค้าที่อื่นๆไม่สามารถทำการค้าๆได้ จะกระทำกันเฉพาะพ่อค้าในพื้นที่เท่านั้น ในอดีตชำระเงินนอกระบบใช้กันมาก แต่ในปัจจุบันเมื่อมีกฎหมาย ป.ป.ง. เข้ามาก็ไม่สามารถทำได้ เพราะถ้ามีการโอนเงิน 2,000,000 บาท จะต้องแจ้งการทำธุรกรรม จึงทำให้การชำระเงินนอกระบบหรือโฟยก๊วนลดน้อยลง

4. การชำระเงินโดยผ่านทางบุคคล ถ้าจะทำการค้ากับประเทศกัมพูชา จะต้องเป็นการส่งเงินผ่านบุคคล เนื่องจากไม่มีธนาคารจึงไม่มีการเปิด L/C ผากเงินสดกับบุคคลถือผ่านเข้า-ออกตามแนวชายแดน แต่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมเงินตราด้วย

5. การชำระเงินโดยผ่านธนาคาร การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านชายแดนลาว และกัมพูชา ธนาคารไทยจะมีธนาคารสาขาอยู่บริเวณแนวชายแดน

2.4.4 ปัจจัยภายในระบบการค้าชายแดนที่ช่วยสนับสนุนให้พัฒนาและขยายตัวอย่างยั่งยืน

1. ความเป็นชนเชื้อชาติเดียวกันของชุมชนตามแนวชายแดน ที่มีภาษาพูดที่สามารถสื่อสารกันเข้าใจได้ง่าย มีวัฒนธรรม ประเพณีที่เหมือนกันหรือคล้ายคลึงกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีเอกลักษณ์ในเรื่องความมีน้ำใจ อธิบายยไมตรี ที่ไม่แตกต่างกัน อันเป็นแต้มต่อที่ได้เปรียบประเทศอื่นซึ่งเป็นชนต่างเชื้อชาติ
2. การค้าแบบให้เครดิตสินเชื่อ ซึ่งถือเป็นเอกลักษณ์ของผู้ประกอบการค้าไทย ที่แตกต่างจากผู้ประกอบการค้าของประเทศอื่นๆ ที่ทำการค้าแบบเงินสดเท่านั้น
3. มีความเชื่อถือ และเชื่อใจกันระหว่างผู้ค้าของทั้งสองประเทศ เช่น การค้าพลอยในแถบชายแดนจังหวัดจันทบุรี หากมีผู้นำอัญมณีปลอมมาจำหน่าย จะโดนกลุ่มพ่อค้าต่อต้านและไม่ทำการค้าด้วย และในที่สุดจะทำการค้าไม่ได้อีกต่อไป

2.4.5 ปัจจัยภายนอกกระบวนการการค้าชายแดนที่ช่วยสนับสนุนให้พัฒนาและขยายตัวอย่างยั่งยืน

1. ความสะดวก โปร่งใส ประหยัด ที่เกิดจากพิธีการศุลกากร (แรงสนับสนุนจากศุลกากร) การค้าชายแดนส่วนใหญ่ทำพิธีการส่งออกสินค้าอย่างถูกกฎหมาย แต่ด้วยระบอบการปกครองภายในประเทศเพื่อนบ้านและระบบการค้า จะเป็นด้วยเหตุผลใดก็ตามแต่ การนำเข้าประเทศเพื่อนบ้านเป็นการนำเข้าที่ไม่ถูกต้อง เข้าลักษณะการลักลอบเข้าประเทศเพื่อนบ้าน มีคำจำกัดความคำหนึ่งว่า “การค้าลอดรัฐ” ซึ่งมีผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทยในเชิงลบ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นที่ทราบกันมายาวนานแล้ว ทำให้มองว่าไม่โปร่งใส ซึ่งศุลกากรพยายามแก้ไขปัญหาก็สิ่งเหล่านี้เกิดความชัดเจนและเป็นที่ยอมรับ
2. ความเป็นมาตรฐานของการปฏิบัติพิธีการศุลกากร นอกจากการสร้างกฎ ระเบียบแล้ว เราจะต้องสร้างมาตรฐานการปฏิบัติทางการค้าควบคู่กันไปในแต่ละท้องที่ จะสามารถช่วยทำให้การค้าชายแดนพัฒนาได้ ซึ่งการค้าชายแดนบางท้องที่ปัญหาและอุปสรรคเกิดจากหน่วยงานในท้องที่มักจะอ้างเรื่องนโยบายความมั่นคง จึงทำให้เกิดอุปสรรคทางการค้า ดังนั้น ศุลกากรจะต้องชูประเด็นเรื่องของการสนับสนุนการค้าชายแดนอย่างถูกต้องให้เป็นที่ยอมรับ

2.4.6 ปัญหาและอุปสรรคการค้าระหว่างไทย-กัมพูชา

การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวชายแดนมีปัญหาอุปสรรค เนื่องจากมีกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติ ประเพณี วัฒนธรรมที่แตกต่างกัน และนโยบายของแต่ละประเทศ สำหรับประเทศกัมพูชา พบปัญหาการค้าชายแดน ดังนี้

1. ขั้นตอนและระเบียบการส่งออกของไทย มีขั้นตอนที่ยุ่งยากซับซ้อน มีเอกสารประกอบมาก
2. ปัญหาเรื่องเงินเรียลซึ่งเป็นสกุลเงินหลักที่ใช้ในกัมพูชาขาดเสถียรภาพ
3. เส้นทางขนส่งจากชายแดนไทยไปยังกรุงเทพมหานคร มีกลุ่มอิทธิพลต่างๆ คุมเส้นทางอยู่
4. สินค้าที่นำเข้ากัมพูชาต้องผ่านการตรวจสอบจากบริษัท SGS ที่กระทรวงพาณิชย์ของกัมพูชา

2.4.7 ปัญหาและอุปสรรคทางการค้าของไทยในปี พ.ศ. 2559

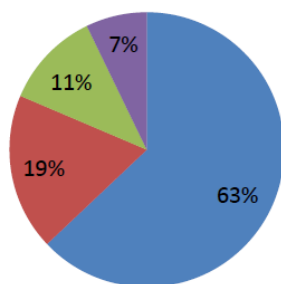
- 1) ขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ และต้องการความช่วยเหลือจากต่างประเทศเพื่อบูรณะ
- 2) ระบบการคมนาคมและสาธารณูปโภคไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้การติดต่อสื่อสารและคมนาคมล่าช้า
- 3) มีการลักลอบทำการค้าผิดกฎหมาย เช่น การนำเข้าอัญมณี ไม้ รถยนต์ที่ถูกลักขโมย และโดยเฉพาะสินค้าเกษตร ซึ่งมีการลักลอบส่งออกมายังไทยโดยตลอด

- 4) ภาวะเปียกการค้าไม้แน่นอน เปลี่ยนแปลงบ่อย เนื่องจากอยู่ในระยะการพัฒนาประเทศ
- 5) สินค้าที่ส่งออกไปยังกัมพูชา โดยเฉพาะที่ผ่านด่านชายแดน มีการเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมให้กับด่านต่างๆ ในลักษณะที่ผิดกฎหมายจำนวนมาก ทำให้ต้นทุนสินค้าเพิ่มขึ้น
- 6) การใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี อาทิ การตรวจสอบสินค้าก่อนการนำเข้า ฯลฯ ทำให้ต้นทุนการนำเข้าสินค้าไปยังกัมพูชาสูงขึ้น
- 7) ปัญหาหลักเขตตามแนวชายแดนในบางพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ เพื่อสนับสนุนการค้าผ่านทางชายแดน
- 8) กัมพูชายังมีการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีประสิทธิภาพ
- 9) มีการลอกเลียนและปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าและผลิตภัณฑ์
- 10) ระบบธนาคารพาณิชย์ยังไม่เป็นที่นิยม มีการใช้เงินสดในการค้าทั่วไปค่อนข้างมาก

2.4.8 สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

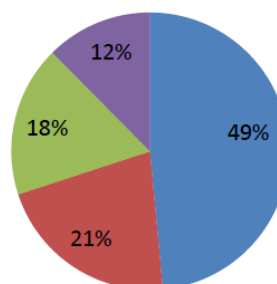
การค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชามีมูลค่าการค้าชายแดนน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านอื่น โดยปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าการค้ารวมประมาณ 124,313 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2554 เฉลี่ยร้อยละ 18.3 ต่อปี มีมูลค่าการส่งออกสูงประมาณ 104,504 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ร้อยละ 8.0 โดยเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์เป็นสินค้าส่งออกอันดับหนึ่ง คิดเป็นร้อยละ 6.5 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด รองลงมาได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ และเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ เนื่องจากสินค้าไทยมีภาพลักษณ์ที่ดีในตลาดกัมพูชา ดังนั้นชาวกัมพูชาจึงนิยมใช้สินค้าไทยและนำเข้าสินค้าไทยมากขึ้นอย่างต่อเนื่องตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกัมพูชา นอกจากนั้นกัมพูชามีความต้องการรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น จึงส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์จากประเทศไทยสูงขึ้นตามไปด้วย สำหรับการนำเข้ามายังประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าการนำเข้าประมาณ 19,809 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ประมาณร้อยละ 11.7 โดยผักและของปรุงแต่งจากผักเป็นสินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงที่สุด โดยมีมูลค่า 5,630 ล้านบาท คิดเป็นประมาณร้อยละ 28.4 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ร้อยละ 171.6 รองลงมา ได้แก่ เครื่องรับส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง (โทรศัพท์ วิทยุ โทรศัพท์ อุปกรณ์) ลวดและสายเคเบิลที่หุ้มฉนวน และอะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ มูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาเติบโตขึ้น เนื่องจากสภาพเส้นทางคมนาคมที่ดี และความสัมพันธ์ของประชาชนตามแนวชายแดนทั้ง 2 ประเทศยังเป็นไปด้วยดีแม้ว่าที่ผ่านมามีปัญหาทางการเมืองระหว่างประเทศอยู่บ้าง ในปี พ.ศ. 2558 ไทยได้เปรียบดุลการค้าชายแดนกับกัมพูชา 84,694 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ร้อยละ 7.2

แผนภูมิที่ 1 : สัดส่วนการค้าชายแดน ปี 2554



- มูลค่าการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ต่อมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด
- มูลค่าการค้าชายแดนไทย - เมียนมา ต่อมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด
- มูลค่าการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ต่อมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด
- มูลค่าการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ต่อมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด

แผนภูมิที่ 2 : สัดส่วนการค้าชายแดน ปี 2558



- มูลค่าการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ต่อมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด
- มูลค่าการค้าชายแดนไทย - เมียนมา ต่อมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด
- มูลค่าการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ต่อมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด
- มูลค่าการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ต่อมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด

ภาพที่ 2.6 สัดส่วนการค้าชายแดน ปี พ.ศ. 2554 และ ปี พ.ศ. 2558

ที่มา : สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ น.3

ตารางที่ 2.13 มูลค่าการค้าชายแดนไทยและอัตราการขยายตัว ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2558

ตารางที่ 2 : มูลค่าการค้าชายแดนไทยและอัตราการขยายตัว ตั้งแต่ปี 2554 – 2558

รายการ	ปี					อัตราการขยายตัว เฉลี่ยต่อปี (2554- 2558) (%)	อัตราการขยายตัว เฉลี่ยต่อปี (2557- 2558) (%)
	2554	2555	2556	2557	2558		
มูลค่าการค้ารวม	890,668	910,501	924,237	987,572	1,001,241	3.0	1.4
ส่งออก	580,153	556,976	560,192	589,662	588,105	0.4	-0.3
นำเข้า	310,515	353,525	364,045	397,910	413,135	7.5	3.8
ดุลการค้า	269,638	203,451	196,147	191,752	174,970	-9.8	-8.8
ไทย-กัมพูชา							
มูลค่าการค้ารวม	63,977	82,090	93,836	114,466	124,313	18.3	8.6
ส่งออก	59,065	74,922	84,088	96,726	104,504	15.5	8.0
นำเข้า	4,912	7,168	9,748	17,740	19,809	43.9	11.7
ดุลการค้า	54,153	67,754	74,339	78,986	84,694	12.1	7.2

ที่มา: สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ น.3

ไทย-กัมพูชา มีมูลค่าการค้าชายแดนเป็นอันดับสุดท้าย โดยปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าการค้ารวมประมาณ 124,313 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2554 (มีมูลค่า 63,977 ล้านบาท) เฉลี่ยร้อยละ 18.3 ต่อปี และเมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2557 มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6 โดยประเภทและมูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างปี พ.ศ. 2558 มีดังนี้

- การส่งออก ปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าการส่งออกประมาณ 104,504 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ร้อยละ 8 โดนครึ่งหนึ่งที่มีแอลกอฮอล์เป็นสินค้าส่งออกอันดับหนึ่ง โดยมีมูลค่า 6,770 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.5 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ร้อยละ 37.2 รองลงมา ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์

และส่วนประกอบ (5,216 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.5) ยานพาหนะอื่นๆและส่วนประกอบ (4,409 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 0.3) รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ (4,367 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31) และเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ (4,367 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31) และเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ (4,278 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9)

- เศรษฐกิจกัมพูชามีการเติบโตร้อยละ 6.9 ซึ่งใกล้เคียงกับปี พ.ศ. 2557 ที่เติบโตร้อยละ 7 ส่งผลให้เกือบทุกรายการสินค้าที่กัมพูชานำเข้าจากไทยยังมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นจากปี พ.ศ. 2557

- การนำเข้าในปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าการนำเข้าประมาณ 19,809 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ประมาณร้อยละ 11.7 โดยผักและของปรุงแต่งจากผักเป็นสินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงที่สุด โดยมีมูลค่า 5,630 ล้านบาท คิดเป็นประมาณร้อยละ 28.4 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด มูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ร้อยละ 171.6 รองลงมา ได้แก่ เครื่องรับส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง (โทรศัพท์ วิทยุ โทรศัพท์ อุปกรณ์) (5,565 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 9.8) ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน (2,964 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.7) อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ (1,056 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.3) และวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปอื่นๆ (825 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 53.8) และข้อมูลจากสำนักงานการค้าสถานเอกอัครราชทูตไทยในกรุงพนมเปญ ระบุว่า ไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2558 การส่งออกของกัมพูชาไปยังประเทศต่างๆ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 96 จากปี พ.ศ. 2557 และความสัมพันธ์ระหว่างไทย-กัมพูชาที่ดีขึ้น ส่งผลให้มูลค่าการส่งออกมายังไทยสูงขึ้น ซึ่งสินค้าส่งออกมายังไทยที่สำคัญคือ สินค้าเกษตรโดยไทยนำเข้าผักและของปรุงแต่งจากผักจากกัมพูชาเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 171.6 ไทยได้เปรียบดุลการค้าชายแดนกับกัมพูชา 84,694 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ร้อยละ 7.2

การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญ

เมื่อพิจารณาด้านศุลกากรที่มีมูลค่าการค้าชายแดนในปี พ.ศ. 2558 มากกว่า 1 หมื่นล้านบาทต่อปี พบว่ามีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่

อันดับที่ 1 จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรอรัญประเทศ มีมูลค่าการค้าสูงเป็นอันดับ 4 ของประเทศ ในปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าการค้า 71,990 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 0.8 สำหรับการส่งออกและนำเข้าในช่วงปี พ.ศ. 2558 มีดังนี้

1) การส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 โดยสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ เครื่องมือเกี่ยวกับการเกษตร รถยนต์ และเครื่องยนต์จักรยานยนต์

2) การนำเข้าลดลงร้อยละ 16.5 โดยสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ส่วนประกอบกล้องดิจิตอล อาหารสัตว์ และแท่งสำหรับบรรจุก๊าซ

ไทยได้เปรียบดุลการค้า 50,132 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8

อันดับที่ 2 จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรคลองใหญ่ ในช่วงปี พ.ศ. 2557-2558 มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 โดยในปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าการค้า 31,817 ล้านบาท สำหรับการส่งออกและนำเข้า มีดังนี้

1) การส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 โดยสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ นมและอาหารเสริมและน้ำตาลทราย

2) การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.8 โดยสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ชุดสายไฟรถยนต์สำเร็จรูป ยางในลูกฟุตบอล และอาหารแห้ง

ไทยได้เปรียบดุลการค้า 26,329 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 3.4

ตารางที่ 2.14 แสดงมูลค่าการค้าขายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือและอัตราการขยายตัว

รายการ	ปี					อัตราการขยายตัวเฉลี่ยต่อปี (54-58) (%)	อัตราการขยายตัวเฉลี่ยต่อปี (57-58)(%)
	2554	2555	2556	2557	2558		
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-กัมพูชา							
มูลค่าการค้า	1,185	2,196	2,424	3,182	3,187	31.8	0.1
ส่งออก	1,158	2,056	2,277	2,912	2,307	23.9	-20.8
นำเข้า	27	140	147	270	879	183.3	226.2
ดุลการค้า	1,131	1,917	2,130	2,643	1,428	14.7	-46.0

ที่มา: สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ น.3

ตารางที่ 2.15 แสดงการค้าขายแดนผ่านด่านสำคัญ

ประเทศ	ด่าน	มูลค่า (ล้านบาท)	ปี 2557	ปี 2558	อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ปี 2557/
กัมพูชา	อรัญประเทศ	มูลค่ารวม	72,601	71,990	-0.8
		ส่งออก	59,509	61,061	2.6
		นำเข้า	13,092	10,929	-16.5
		ดุลการค้า	46,417	50,132	8.0
	คลองใหญ่	มูลค่ารวม	29,636	31,817	7.4
		ส่งออก	27,555	29,073	5.5
		นำเข้า	2,081	2,744	31.8
		ดุลการค้า	25,474	26,329	3.4

ที่มา : สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ภาคผนวก

ตารางที่ 2.16 แสดงรายการสินค้าส่งออกไปยังกัมพูชา 5 อันดับแรก

ลำดับ	รายการสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)		อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)
		ม.ค.-ธ.ค. 57	ม.ค.-ธ.ค. 58	
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	4,933	6,770	37.2
2	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3,968	5,216	31.5
3	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	4,424	4,409	-0.3
4	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	3,335	4,367	31.0
5	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ	4,158	4,278	2.9
6	อื่นๆ	75,908	79,463	4.7
รวม		96,726	104,504	8.0

ที่มา : สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ภาคผนวก

ตารางที่ 2.17 แสดงรายการสินค้านำเข้าจากกัมพูชา 5 อันดับแรก

ลำดับ	รายการสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)		อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)
		ม.ค.-ธ.ค. 57	ม.ค.-ธ.ค. 58	
1	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	2073	5630	171.6
2	เครื่องรับส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง (โทรศัพท์ วิทยุ โทรศัพท์ อุปกรณ์)	6173	5565	-9.8
3	ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน	2201	2964	34.7
4	อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์	1070	1056	-1.3
5	วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปอื่นๆ	536	825	53.8
6	อื่นๆ	5686	3769	-33.7
รวม		17740	19809	11.7

ที่มา : สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 2.18 มูลค่าการค้าชายแดนจังหวัดภาคใต้-ประเทศเพื่อนบ้าน ปี พ.ศ. 2554-2558

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-กัมพูชา								
สุรินทร์	มูลค่ารวม	832	1669	1,997	2,712	2,848	40.3	5.0
	ส่งออก	805	1529	1,852	2,442	1,968	30.9	-19.4
	นำเข้า	27	140	145	270	879	183.6	226.2
	ดุลการค้า	778	1389	1,707	2,173	1,089	19.7	-49.9
อุบลราชธานี	มูลค่ารวม	353	527	425	470	339	3.2	-27.9
	ส่งออก	353	527	425	470	339	3.2	-27.9
	นำเข้า	0	0	0	0	0	*	*
	ดุลการค้า	353	527	425	470	339	3.2	-27.9
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - กัมพูชา	มูลค่ารวม	1,185	2,196	2,424	3,182	3,187	31.8	0.1
	ส่งออก	1,158	2,056	2,277	2,912	2,307	23.9	-20.8
	นำเข้า	27	140	147	270	879	183.3	226.2
	ดุลการค้า	1,131	1,917	2,130	2,643	1,428	14.7	-46.0
รวมตะวันออกเฉียงเหนือ	มูลค่ารวม	92,668	119,954	118,866	135,269	152,529	13.8	12.8
	ส่งออก	72,882	97,604	95,780	108,046	110,889	11.9	2.6
	นำเข้า	19,786	22,350	23,087	27,224	41,640	21.8	53.0
	ดุลการค้า	53,096	75,254	72,693	80,822	69,249	8.8	-14.3

ที่มา : ประมวลจากข้อมูลของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ โดยสำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ สศช.
(หมายเหตุ : * ข้อมูลไม่เพียงพอ)

ที่มา : สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ทฤษฎีส่วนประสมทางการตลาดของการบริการ (Service Marketing Mix) หรือ 7P's

ในการดำเนินการทางธุรกิจ ผู้ประกอบการจะต้องเตรียมความพร้อมในการแข่งขันด้วยการศึกษาข้อมูลสภาพแวดล้อมทั่วไป ภาวะเศรษฐกิจ การเลือกตลาดเป้าหมาย การศึกษาพฤติกรรมของผู้บริโภค รวมถึงการศึกษาส่วนประสมทางการตลาดเพื่อการพัฒนาตลาดที่ตอบสนองผู้บริโภคได้เหมาะสม การศึกษาส่วนประสมทางการตลาด ทำให้นักการตลาดวิจัยตลาดและศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภคในกลุ่มเฉพาะเจาะจงมากยิ่งขึ้น และจะทำให้การวางแผนทางการตลาดเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดอีกด้วย เนื่องจากส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix) หมายถึง ตัวแปรทางการตลาดที่ควบคุมได้ซึ่งหน่วยงานใช้ร่วมกันเพื่อสนองความพึงพอใจแก่กลุ่มเป้าหมาย ส่วนประสมทางการตลาดจึงจัดเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ทางการตลาด (Marketing Strategies) โดยพื้นฐานทั่วไปจะประกอบด้วย 4P's ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ (Product) ราคา (Price) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place) และการส่งเสริมการตลาด (Promotion) แต่ส่วนประสมทางการตลาดของการบริการ (Services Marketing Mix) จะแตกต่างจากส่วนประสมทางการตลาดโดยทั่วไป โดย Zeithaml และ Bitner (1996) ได้เสนอแนวคิดใหม่ในเรื่องส่วนประสมทางการตลาดสำหรับการบริการ ซึ่งประกอบด้วย ส่วนประสมทางการตลาดดั้งเดิม หรือ 4P's รวมกับส่วนประสมอีก 3 ส่วน ได้แก่ บุคลากรหรือพนักงาน (People) กระบวนการในการให้บริการ (Process) และสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Evidence) ดังนั้นส่วนประสมสำหรับการตลาดบริการจึงประกอบด้วย 7P's (ชัยสมพล ชาวประเสริฐ, 2549: 63-83) ดังนี้

- 1) ผลิตภัณฑ์ (Product)
- 2) ราคา (Price)
- 3) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place)
- 4) การส่งเสริมการตลาด (Promotion)
- 5) บุคลากรหรือพนักงาน (People)
- 6) กระบวนการในการให้บริการ (Process)
- 7) สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Evidence)

มีนักวิชาการหลายท่านได้อธิบายเกี่ยวกับส่วนประสมทางการตลาด (Services Marketing Mix) อาทิ เช่น ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2541: 35-36) อธิธิติ นวรัตน์ ณ อยู่ธยา (2544) และชัยสมพล ชาวประเสริฐ (2549: 74-79) ได้อธิบายส่วนประสมทางการตลาดไว้ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ผลิตภัณฑ์และการบริการ (Product) หมายถึง สิ่งที่น่าเสนอแก่ตลาดเพื่อสนองความต้องการของลูกค้าให้พึงพอใจผลิตภัณฑ์ที่เสนอขาย ลูกค้ามีความต้องการเป็นกรรมสิทธิ์ การใช้ การบริโภค ซึ่งอาจมีตัวตนหรือไม่มีตัวตนก็ได้ ผลิตภัณฑ์จึงประกอบด้วย สินค้า บริการ ความคิด สถานที่ องค์การบริหารบุคคล ผลิตภัณฑ์ต้องมีรรถประโยชน์มีมูลค่าในสายตาของลูกค้าจึงมีผลทำให้ผลิตภัณฑ์สามารถขายได้

2. ราคา (Price) หมายถึง คุณค่าผลิตภัณฑ์ในรูปแบบตัวเงิน จัดเป็นต้นทุนของลูกค้า ผู้บริโภคจะเปรียบเทียบระหว่างคุณค่าผลิตภัณฑ์กับราคาผลิตภัณฑ์ ดังนั้น กลยุทธ์ด้านราคาต้องคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้

- 2.1 คุณค่าที่รับรู้ (Product Value) ในสายตาของผู้บริโภคซึ่งต้องพิจารณาว่าผู้บริโภคยอมรับในคุณค่าของผลิตภัณฑ์ที่สูงกว่าราคาผลิตภัณฑ์นั้น
- 2.2 ต้นทุนสินค้าและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง
- 2.3 การแข่งขันของคู่แข่งในที่มีอยู่ในตลาด
- 2.4 ปัจจัยอื่นๆ

3. การจัดจำหน่าย (Place) หมายถึง ท่าเลที่ตั้ง การจัดสถานที่ให้บริการและโครงสร้างของช่องทางซึ่งประกอบด้วย สถาบันและกิจกรรมใช้เพื่อเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์และบริการจากองค์กรไปยังตลาด สถาบันที่นำ

ผลิตภัณฑ์ออกสู่ตลาดเป้าหมายคือ สถาบันการตลาด ส่วนกิจกรรมที่ช่วยในการกระจายสินค้าประกอบด้วย การขนส่ง การคลังสินค้า และการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง การจัดจำหน่าย ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

3.1 ช่องทางการจัดจำหน่าย (Channel of distribution) หมายถึง เส้นทางที่ผลิตภัณฑ์และกรรมสิทธิ์ถูกเปลี่ยนมือไปยังตลาดในระบบช่องทางการจัดจำหน่ายจึงประกอบด้วยผู้ผลิต คนกลาง ผู้บริโภค หรือผู้ใช้ทางอุตสาหกรรม

3.2 การสนับสนุนการกระจายตัวสินค้าสู่ตลาด (Market Logistics) หมายถึง กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายตัวผลิตภัณฑ์จากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภคหรือผู้ใช้ช่องทางอุตสาหกรรม การกระจายตัวสินค้าจึงประกอบด้วยงานที่สำคัญ ได้แก่ 1) การขนส่ง (Transportation) 2) การเก็บรักษาสินค้า (Storage) และการคลังสินค้า (Warehousing) และ 3) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory management)

4. การส่งเสริมการตลาด (Promotion) เป็นการติดต่อสื่อสารเกี่ยวข้องกับระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อเพื่อสร้างทัศนคติและพฤติกรรมการซื้อ การติดต่อสื่อสาร อาจใช้พนักงานทาการขาย (Personal Selling) และการติดต่อสื่อสารโดยไม่ใช้คน (No Personal Selling) เครื่องมือในการติดต่อสื่อสารหลายประการ ซึ่งอาจเลือกใช้หนึ่งหรือหลายเครื่องมือ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของลูกค้า ผลิตภัณฑ์ คู่แข่ง โดยบรรลุจุดมุ่งหมายร่วมกันได้ เครื่องมือสำคัญต่อไปนี้

4.1 การโฆษณา (Advertising) เป็นกิจกรรมในการเสนอข่าวสารเกี่ยวกับองค์กรหรือผลิตภัณฑ์ บริการ หรือความคิดที่ต้องมีการจ่ายเงินโดยผู้อุปถัมภ์รายการ กลยุทธ์ในการโฆษณาเกี่ยวข้องกับ (1) กลยุทธ์การสร้างสรรคการโฆษณา (Creative Strategy) และกลยุทธ์การโฆษณา (Advertising) และ (2) กลยุทธ์สื่อ (Media strategy)

4.2 การขายโดยใช้พนักงานขาย (Personal Selling) เป็นกิจกรรมการแจ้งข่าวสารและจูงใจตลาดโดยบุคคล ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับ (1) กลยุทธ์การขายโดยพนักงานขาย (Personal Selling Strategy) และ (2) การจัดการหน่วยขาย (Sale Force Management)

4.3 การส่งเสริมการขาย (Sale Promotion) หมายถึง กิจกรรมการส่งเสริมการขายที่นอกเหนือจากการโฆษณา โดยใช้พนักงานขาย การให้ข่าว และการประชาสัมพันธ์ สามารถกระตุ้นความสนใจทดลองใช้ หรือการซื้อโดยลูกค้าชั้นตอนสุดท้ายหรือบุคคลอื่น ในช่องทางการส่งเสริมการขายมี 3 รูปแบบ คือ

- 1) การกระตุ้นผู้บริโภค เรียกว่า การส่งเสริมการขายที่มุ่งสู่ผู้บริโภค
- 2) การกระตุ้นคนกลาง เรียกว่า การส่งเสริมการขายที่มุ่งสู่คนกลาง
- 3) กระตุ้นพนักงานขาย เรียกว่า การส่งเสริมการขายที่มุ่งสู่พนักงานขาย

4.4 การให้ข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ (Publicity and Public Relation) การข่าวสารเป็นการเสนอความคิดเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการที่ไม่ต้องมีการจ่ายเงิน ส่วนการประชาสัมพันธ์ หมายถึง แผนงานและความพยายามที่จะกระทำอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างและรักษาภาพลักษณ์และความเข้าใจอันดีระหว่างองค์กรและสาธารณชน โดยมีเครื่องมือสำคัญของการประชาสัมพันธ์ ได้แก่ สิ่งตีพิมพ์ (Publications) การสร้างกิจกรรมพิเศษ การใช้สัญลักษณ์หรือตราขององค์กร และการจัดนิทรรศการ

4.5 การเผยแพร่แบบปากต่อปาก (Word of Communication) เป็นแหล่งอ้างอิงที่มีความสำคัญ โดยเฉพาะธุรกิจบริการ ข้อมูลที่ได้เผยแพร่ออกไปด้วยวิธีการนี้เป็นได้ทั้งในแง่บวกและแง่ลบ

4.6 การตลาดทางตรง (Direct Marketing) และการตลาดเชื่อมต่อตรง (Online Marketing) ได้เข้ามามีบทบาทในวิถีชีวิตของผู้บริโภคมากขึ้น เนื่องจากการพัฒนาเทคโนโลยีทางคอมพิวเตอร์และโทรคมนาคม โดยเฉพาะการเกิดขึ้นของสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ เพื่อตอบสนองต่อวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้บริโภคยุคใหม่ที่มีเวลาน้อยลง เครื่องมือที่สำคัญของการตลาดทางตรง ประกอบด้วย

- 1) การโฆษณาทางไปรษณีย์ (Direct Mail)
- 2) การสั่งซื้อสินค้าทางไปรษณีย์ (Mail Order)
- 3) การโฆษณาที่กระตุ้นให้มีการตอบสนองทันที (Direct Responses Advertising)
- 4) การขายตรง (Direct Selling)
- 5) การตลาดทางโทรศัพท์ (Telemarketing) และ
- 6) การตลาดโดยใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Marketing)

5. บุคลากร (People) หรือพนักงาน (Employees) พนักงานประกอบด้วยบุคคลทั้งหมดในองค์กรที่ให้บริการ ซึ่งรวมถึงตั้งแต่เจ้าของร้าน ผู้บริหาร พนักงานในทุกระดับ ซึ่งบุคคลดังกล่าวทั้งหมดมีผลต่อคุณภาพของการให้บริการ คุณภาพการให้บริการต้องอาศัยการคัดเลือก การฝึกอบรม การจูงใจเพื่อให้สามารถสร้างความพึงพอใจแก่ผู้รับบริการได้ พนักงานต้องมีความสามารถ มีทัศนคติที่ดี สามารถตอบสนองต่อลูกค้าได้ มีความคิดริเริ่ม มีความสามารถในการแก้ไขปัญหา และสามารถสร้างค่านิยมให้กับองค์กร

6. กระบวนการให้บริการ (Process) กระบวนการให้บริการเป็นส่วนประสมทางการตลาดที่มีความสำคัญมาก ต้องอาศัยพนักงานที่มีประสิทธิภาพหรือเครื่องมือที่ทันสมัยในการทำให้เกิดกระบวนการที่สามารถส่งมอบบริการที่มีคุณภาพ เนื่องจากการให้บริการโดยทั่วไปมักจะประกอบด้วยหลายขั้นตอน ได้แก่ การต้อนรับ การสอบถามข้อมูลเบื้องต้น การให้บริการตามความต้องการ การชำระเงิน ซึ่งในแต่ละขั้นตอนต้องประสานเชื่อมโยงกันอย่างดี หากมีขั้นตอนใดไม่ดีย่อมทำให้การบริการไม่เป็นที่ประทับใจแก่ลูกค้า

7. การสร้างและนำเสนอลักษณะทางกายภาพ (Physical Evidence and Presentation) ได้แก่ สภาพแวดล้อมของสถานที่ให้บริการ การออกแบบตกแต่งและแบ่งส่วนหรือแผนกของพื้นที่ในอาคาร และลักษณะทางกายภาพอื่นๆ ที่สามารถดึงดูดใจลูกค้า ทำให้มองเห็นภาพลักษณ์ของการบริการได้อย่างชัดเจน

นอกจากส่วนประสมทางการตลาดแล้ว Kotler และ Armstrong (1997: 109) ได้กล่าวถึงการวิเคราะห์เกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ถือว่ามีความสำคัญ เพื่อให้ทราบถึงลักษณะความต้องการและพฤติกรรมการซื้อ การใช้ของผู้บริโภค ซึ่งจะทำให้ได้คำตอบที่ช่วยในการจัดกลยุทธ์การตลาดที่สามารถตอบสนองความพึงพอใจของผู้บริโภคได้อย่างเหมาะสม ดังนี้

- 1) ใครอยู่ในตลาดเป้าหมาย เป็นคำตอบเพื่อทราบถึงลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย
- 2) ผู้บริโภคซื้ออะไร เป็นคำถามเพื่อทราบถึงสิ่งที่ตลาดซื้อ
- 3) ทำไมผู้บริโภคจึงซื้อ เป็นคำถามเพื่อทราบวัตถุประสงค์ในการซื้อ
- 4) ใครมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ เป็นคำถามเพื่อทราบถึงบทบาทของกลุ่มต่างๆ ที่มีอิทธิพลหรือมีส่วนร่วมในการตัดสินใจซื้อ
- 5) ผู้บริโภคซื้ออย่างไร เป็นคำถามเพื่อทราบถึงขั้นตอนในการตัดสินใจซื้อ
- 6) ผู้บริโภคซื้อเมื่อใด เป็นคำถามเพื่อทราบโอกาสการซื้อ
- 7) ผู้บริโภคซื้อที่ไหน เป็นคำถามเพื่อทราบถึงโครงการสร้างช่องทางที่ผู้บริโภคจะไปซื้อในช่องทางการจัดจำหน่ายนั้นๆ

2.5 แบบจำลองเพชรแห่งความได้เปรียบของชาติ (Diamond Model of the National Advantage)

Porter ได้วิพากษ์แนวคิดเรื่องความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่เน้นเพียงอุปทานของปัจจัยในประเทศ และต้องการหาข้ออธิบายว่า ทำไมอุตสาหกรรมในบางประเทศจึงมีความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าประเทศอื่น เพื่อหาเหตุผลว่า ทำไมบางอุตสาหกรรมในบางประเทศจึงประสบความสำเร็จกว่าอุตสาหกรรมเดียวกันใน

ประเทศอื่น และพบว่า ข้อได้เปรียบทางการแข่งขัน ไม่ใช่สิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติแต่เป็นสิ่งที่สามารถสร้างขึ้นได้และเปลี่ยนแปลงได้ทั้งทางบวกและลบ โดยสามารถทำความเข้าใจแนวคิดดังกล่าวผ่านมุมมองของเศรษฐศาสตร์จุลภาค ส่วนปัจจัยมหภาค เช่น อัตราดอกเบี้ย ค่าจ้างแรงงาน และอัตราแลกเปลี่ยน แม้จะมีความสำคัญในการสร้างความได้เปรียบให้กับประเทศ แต่ Porter เชื่อว่า สิ่งสำคัญกว่าคือ เงื่อนไขและสภาพแวดล้อมภายในประเทศที่เอื้อต่ออุตสาหกรรมของประเทศนั้น Porter จึงได้สร้างแบบจำลอง Diamond Model ในการวิเคราะห์ โดยมีปัจจัยหรือตัวบ่งชี้ ข้อได้เปรียบในการแข่งขันที่สำคัญรวม 4 กลุ่มตัวแปร ดังนี้ (การประเมินขีดความสามารถของอุตสาหกรรมงานขึ้นรูปความเที่ยงตรงสูง, ม.ป.ป.: 2-8)

1. เงื่อนไขทางด้านปัจจัยการผลิต (Factor Conditions)

ปัจจัยการผลิตในประเทศจะเป็นตัวกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ โดยปัจจัยการผลิตในที่นี้มีความหมายอย่างกว้าง ประกอบด้วย แรงงาน (Labor) ที่ดิน (Arable Land) ทรัพยากรธรรมชาติ (Natural Resources) ทุน (Capital) และสาธารณูปโภค (Infrastructure) ในที่นี้ เทคโนโลยีในการผลิตถือว่าเป็นปัจจัยการผลิตเช่นเดียวกัน ดังนั้นสภาพปัจจัยการผลิตในความหมายของ Porter จะหมายถึงทุกสิ่งทุกอย่างที่ประเทศมี (Factor Endowment) และเกี่ยวข้องกับการผลิตของผู้ผลิตภายในประเทศ และมีผลกระทบต่อความได้เปรียบและเสียเปรียบในการแข่งขัน กล่าวโดยสรุปสภาพปัจจัยการผลิตในที่นี้จะครอบคลุมทรัพยากร (Resources) ต่างๆ ในประเทศที่มีอยู่ ซึ่งจะประกอบไปด้วย

1.1 ทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources) หมายถึงปริมาณแรงงานคุณภาพและทักษะของแรงงาน ต้นทุนทางด้านแรงงาน (ค่าจ้าง) และการจัดการทางด้านทรัพยากรมนุษย์

1.2 ทรัพยากรทางกายภาพ (Physical Resources) หมายถึง ความอุดมสมบูรณ์ และคุณภาพของทรัพยากร รวมถึงต้นทุนหรือมูลค่าของทรัพยากร ทรัพยากรกายภาพในที่นี้จะหมายถึงที่ดิน น้ำ แร่ธรรมชาติ (Mineral) และพลังงานธรรมชาติ (Power Sources) อื่นๆ นอกจากลักษณะคุณภาพของทรัพยากรกายภาพข้างต้นแล้ว ที่ตั้ง (Location) และขนาด (Geographic Size) ก็มีความสัมพันธ์กับผู้ผลิตในประเทศและในตลาด เพราะว่าที่ตั้งของแหล่งทรัพยากรจะเกี่ยวข้องต้นทุนทางการขนส่ง (Transportation Cost) และจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ผลิตได้

1.3 ทรัพยากรทางด้านความรู้ (Knowledge Resources) หมายถึง ทรัพยากรที่เกิดจากการสร้างสรรค์ พัฒนาและฝึกอบรม จะพบมากในปัจจัยด้านแรงงานที่มีทักษะเฉพาะ เช่น นักวิทยาศาสตร์ วิศวกร นักการตลาด และเจ้าหน้าที่เทคนิค เป็นต้น การพัฒนาทางด้านความรู้จะเกิดจากการสนับสนุนของทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชน โดยประเทศใดก็ตามที่ให้ความสำคัญกับทรัพยากรทางด้านนี้มาก มีนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน ประเทศนั้นจะมีศักยภาพในการพัฒนาและการแข่งขันกับประเทศต่างๆ ได้

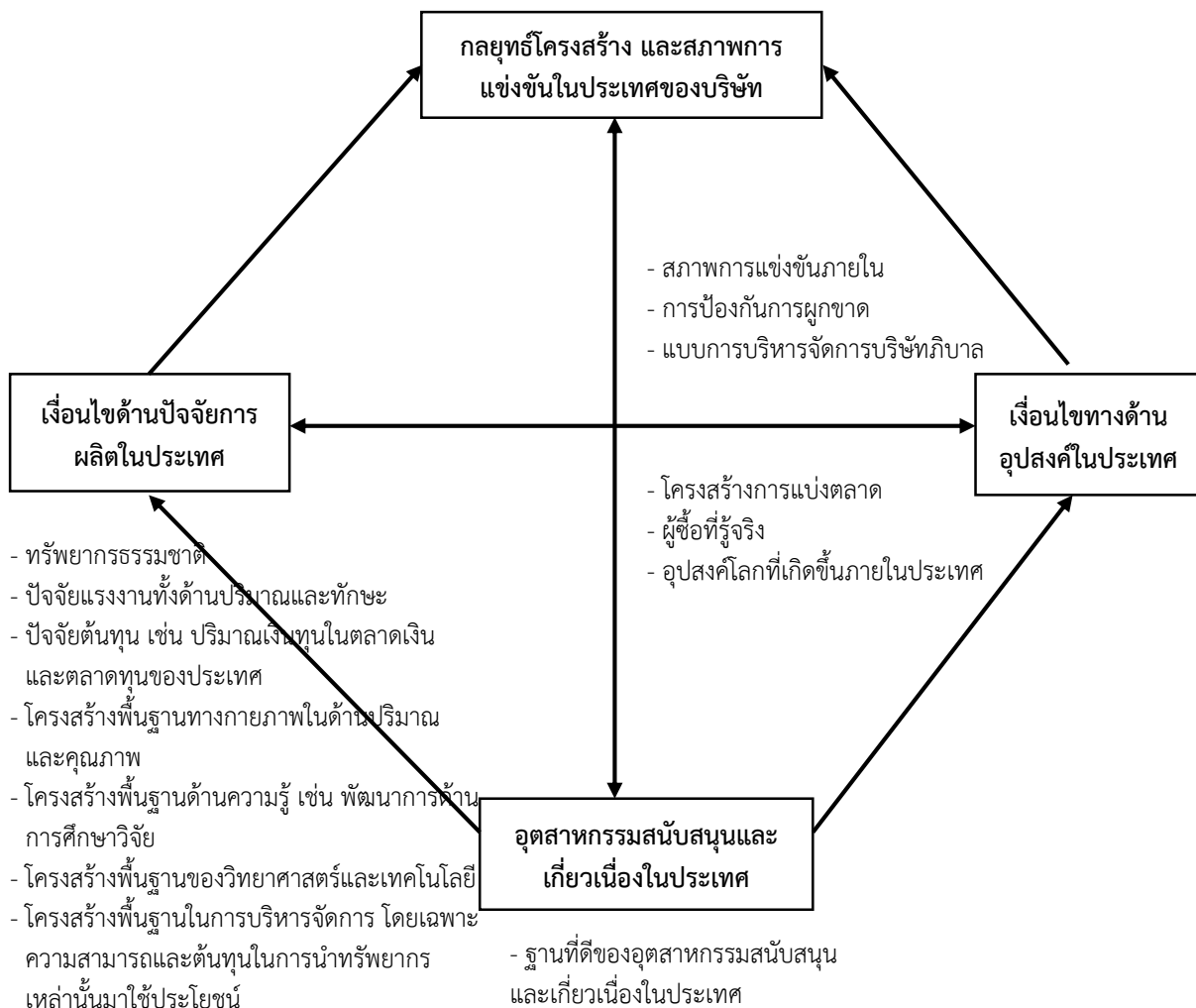
1.4 ทรัพยากรทางการเงินทุน (Capital Resources) หมายถึงจำนวนและต้นทุนในการจัดหาและได้มาซึ่งเงินทุนประเทศใดก็ตามที่มีแหล่งเงินทุนในประเทศที่มีต้นทุนต่ำ อัตราดอกเบี้ยต่ำและความมั่นคงของแหล่งเงินในประเทศ รวมถึงปริมาณเงินทุนที่เพียงพอในประเทศ จะทำให้ผู้ผลิตในประเทศนั้นมีความได้เปรียบเหนือกว่าประเทศที่มีข้อจำกัดทางด้านเงินทุน เนื่องมาจากการได้มาซึ่งเงินทุนจะรวมเป็นต้นทุนในการผลิตด้วย หากต้นทุนนี้มีราคาแพงจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตที่สูงตามไปด้วย

1.5 สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure) หมายถึง ปริมาณสาธารณูปโภคที่เพียงพอ และราคาไม่แพง ในที่นี้หมายถึงเครื่องสาธารณูปโภคต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการผลิต เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ การขนส่ง เป็นต้น เพราะประเทศใดก็ตามที่มีความพร้อมทางด้านสาธารณูปโภคนี้ จะสามารถรองรับการ

ขยายตัวของอุตสาหกรรมในประเทศ การพัฒนาการผลิตในประเทศ ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิต โดยแบ่งปัจจัยการผลิต 2 วิธี คือ

วิธีที่ 1 แบ่งปัจจัยการผลิตออกเป็นปัจจัยพื้นฐานและปัจจัยขั้นสูง ปัจจัยพื้นฐานหมายถึง ทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิอากาศ แรงงานที่มีความชำนาญและกึ่งชำนาญ รวมทั้งทุน ปัจจัยขั้นสูงหมายถึง โครงสร้างพื้นฐานทางโทรคมนาคมสมัยใหม่ บุคลากรที่ได้รับการศึกษาหรือฝึกอบรมในระดับสูง ซึ่งปัจจัยพื้นฐานเป็นบ่อเกิดแห่งความได้เปรียบด้านการแข่งขันที่ไม่ยั่งยืนแต่ปัจจัยขั้นสูงมีความสำคัญมากต่อการเสริมสร้างความได้เปรียบด้านการแข่งขันที่สูง เพราะการพัฒนาปัจจัยขั้นสูงจะต้องใช้เงินทุนสูงและต้องสะสมเป็นระยะเวลานาน

วิธีที่ 2 แบ่งปัจจัยการผลิตออกเป็นปัจจัยทั่วไปกับปัจจัยเฉพาะทาง ปัจจัยทั่วไปหมายถึง ถนน แหล่งเงินทุน ประเพณีนี้ บุคลากรระดับปริญญาตรีหรือต่ำกว่าที่ไม่จำกัดว่าต้องใช้กับอุตสาหกรรมใด ปัจจัยเฉพาะทาง หมายถึง บุคลากรที่ได้รับการศึกษาหรือฝึกอบรมเฉพาะทาง โดยทั่วไปแล้วปัจจัยเฉพาะทางเมื่อได้รับการพัฒนาสูงขึ้นก็จะมีลักษณะเฉพาะทางมากขึ้น เป็นบ่อเกิดแห่งความได้เปรียบด้านการแข่งขันสูงและก่อให้เกิดนวัตกรรมได้มากกว่าปัจจัยทั่วไปและปัจจัยพื้นฐาน



ภาพที่ 2.7 ตัวกำหนดข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันของประเทศ

ที่มา: การประเมินขีดความสามารถของอุตสาหกรรมงานขึ้นรูปความเที่ยงตรงสูง, ม.ป.ป.

Porter ให้ความสำคัญกับความสามารถของประเทศในการเปลี่ยนทรัพยากรพื้นฐาน ทรัพยากรธรรมชาติ และทรัพยากรอื่นๆ ให้เกิดความได้เปรียบ จึงเป็นการให้ความสำคัญกับปัจจัยที่ถูกสร้าง ทั้งหลายในการส่งเสริมข้อได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้ Porter ยังเชื่อว่า ข้อได้เปรียบในการแข่งขันอาจจะเกิดจากการที่ประเทศมี “ข้อเสียเปรียบของปัจจัยบางด้าน” เนื่องจากจะเป็นแรงผลักดันให้อุตสาหกรรมของประเทศต้องปรับตัวและพัฒนาเพื่อเอาชนะข้อเสียเปรียบเหล่านั้น

2. เงื่อนไขทางด้านการต้องการของตลาดหรืออุปสงค์ (Demand Condition)

อุปสงค์หรือความต้องการในที่นี้จะหมายถึงความต้องการภายในประเทศ ซึ่งจะทำให้เกิดความได้เปรียบด้านการแข่งขันในตลาดโลกได้ เนื่องจากอุปสงค์หรือความต้องการภายในประเทศจะเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนากิจการผลิตรสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นทั้งในด้านคุณภาพและปริมาณ ความต้องการภายในประเทศที่เพียงพอจะสามารถรองรับการผลิตปริมาณมากๆ ในประเทศ ซึ่งจะก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดเนื่องจากสามารถทำการผลิตในปริมาณมากๆ นอกจากนั้นปริมาณและความต้องการในประเทศที่เพียงพอจะก่อให้เกิดการพัฒนาและขยายตัวในการผลิตของผู้ผลิตในประเทศอีกด้วย ในแบบจำลองของ Porter จะเน้นสภาพความต้องการหรืออุปสงค์ในประเทศ ทั้งในรูปของปริมาณและคุณภาพของความต้องการ โดยให้ความสำคัญทางด้านคุณภาพเป็นหลัก คุณภาพของความต้องการในที่นี้หมายถึง การบริโภคที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดมีเหตุมีผล คำนึงถึงประโยชน์ของการใช้ ซึ่งจะช่วยประหยัดทรัพยากรที่ถูกนำมาใช้ในการผลิตที่ไม่จำเป็นหรือไม่เป็นที่ต้องการ ประเทศใดก็ตามที่ให้ความสำคัญกับคุณภาพของความต้องการในประเทศ จะก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนั้นแล้วการเน้นความต้องการภายในประเทศหรือตลาดในประเทศเป็นหลัก จะเป็นการลดการพึ่งพาผู้ซื้อในตลาดต่างประเทศ และความผันผวนอันเนื่องมาจากตลาดภายนอกประเทศเพราะมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อาจกระทบผู้ผลิตในประเทศได้หากไม่สามารถเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาได้ทันการเปลี่ยนแปลง ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของตนได้

กล่าวโดยสรุป ปัจจัยเกี่ยวกับเงื่อนไขความต้องการหรืออุปสงค์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขัน ได้แก่

2.1 โครงสร้างการแบ่งตลาดของอุปสงค์ในประเทศ (Segment Structure of Demand) บริษัทหรืออุตสาหกรรมมักจะมีข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันระหว่างประเทศถ้าบริษัทหรืออุตสาหกรรมนั้นมีอุปสงค์ในประเทศที่คล้ายคลึงกับอุปสงค์โลกและตลาดส่วนที่คล้ายคลึงกับอุปสงค์โลกเป็นตลาดส่วนที่สำคัญของบริษัทหรืออุตสาหกรรมนั้นมากกว่าตลาดส่วนเดียวกันของประเทศอื่น ในทางกลับกันตลาดส่วนที่มีความสำคัญน้อยในอุตสาหกรรมมักจะเสียเปรียบคู่แข่งจากต่างประเทศ ถ้าตลาดส่วนนั้นมีความคล้ายคลึงกับอุปสงค์โลก

2.2 ผู้ซื้อที่รู้จริง (Sophisticated and Demanding Buyers) ผู้ซื้อที่รู้จริงในสินค้าหรือบริการใดจะตั้งมาตรฐานไว้สูงเวลาเลือกซื้อสินค้าหรือบริการนั้น ซึ่งเท่ากับเป็นแรงกดดันให้บริษัทต้องพัฒนาข้อได้เปรียบด้านการแข่งขัน ดังนั้นประเทศจะมีข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันในอุตสาหกรรมที่มีผู้ซื้อในประเทศที่รู้จริงกว่าผู้ซื้อในต่างประเทศ

2.3 อุปสงค์ในประเทศเกิดขึ้นก่อนประเทศอื่น (Anticipatory Buyer Needs) อุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นเพื่อตอบสนองอุปสงค์ในประเทศจะได้เปรียบด้านการแข่งขันระหว่างประเทศถ้าอุปสงค์ต่อสินค้าหรือบริการนั้นเกิดขึ้นในประเทศนั้นก่อน แล้วจึงเกิดขึ้นในประเทศอื่นๆ ภายหลัง ในบางกรณีผู้ซื้อในประเทศอาจก่อให้เกิดอุปสงค์ที่ล่วงหน้าในประเทศและล้าหน้าอุปสงค์ในต่างประเทศ ในทางตรงกันข้ามถ้าอุปสงค์ในประเทศเกิดขึ้น แล้วเกิดขึ้นเฉพาะในประเทศนั้นโดยไม่กลายเป็นอุปสงค์สากล อุตสาหกรรมในประเทศสำหรับ

อุปสงค์นั้นก็จะเสียเปรียบด้านการแข่งขันระหว่างประเทศ หรือถ้าอุปสงค์ในประเทศตอบสนองอย่างล่าช้าต่อความต้องการใหม่ที่เป็นสากล ประเทศนั้นจะเสียเปรียบด้านการแข่งขันระหว่างประเทศในอุตสาหกรรมนั้น

3. อุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวเนื่อง (Supporting and Related Industries)

อุตสาหกรรมการผลิตสินค้าชนิดใดที่จะมีความได้เปรียบด้านการแข่งขันอุตสาหกรรมนั้นจะต้องมีอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวเนื่องที่สามารถส่งเสริมความสามารถหรือศักยภาพของอุตสาหกรรมนั้น เนื่องจากอุตสาหกรรมสนับสนุนฯ นี้จะทำให้มีการพัฒนาผลิตสินค้าให้ตรงกับความต้องการภายในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น โดยที่อุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวเนื่องจะมีความเชื่อมโยงกันในการที่จะทำให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุงการผลิตให้มีคุณภาพและปริมาณตรงกับความต้องการของผู้บริโภคมากขึ้น ทำให้การผลิตมีประสิทธิภาพ มีต้นทุนการผลิตต่ำ กล่าวโดยสรุปคือ การที่ประเทศใดที่มีอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องที่มีความได้เปรียบเชิงแข่งขันจะก่อให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขันระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมนั้นๆ ทั้งนี้มาจากสาเหตุ 3 ประการที่สำคัญ ได้แก่

3.1 ช่องทางการจัดหาที่รวดเร็วมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะก่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว สามารถลดต้นทุนการผลิต และขยายตลาดให้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หรืออาจได้รับสิทธิพิเศษมากกว่าผู้ผลิตรายอื่นในต่างประเทศในการมีวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนที่ดีที่สุด ซึ่งจะก่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศ และวัตถุดิบในประเทศยังถูกใช้เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด อีกทั้งยังเป็นการลดต้นทุนการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศได้อีกด้วย

3.2 ความร่วมมือกันอยู่ตลอดเวลาระหว่างผู้ผลิตที่ใช้วัตถุดิบกับผู้ผลิตวัตถุดิบ เช่น มีการพัฒนาและร่วมมือกันพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตให้มีประสิทธิภาพ จะก่อให้เกิดการพัฒนาาร่วมกันทั้งสองฝ่าย

4. กลยุทธ์ โครงสร้าง และสภาพการแข่งขันของผู้ผลิต (Firm Strategy, Structure & Rivalry)

การจัดการโครงสร้างและระบบการบริหารอย่างเหมาะสมของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมนั้นและการแข่งขันของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชนิดเดียวกันภายในประเทศ จะทำให้เกิดการปฏิบัติตามการบริหารและการผลิตที่มีประสิทธิภาพของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมมากขึ้น และเป็นแรงกดดันในการที่จะทำให้เกิดการพัฒนาสินค้าให้มีคุณภาพและรูปแบบที่ตรงกับความต้องการของผู้บริโภคมากขึ้น ซึ่งจะทำให้มีความได้เปรียบด้านการแข่งขันมากขึ้น

สภาพการแข่งขันในประเทศเป็นตัวกำหนดหนึ่งที่มีความสำคัญมากต่อการกำหนดความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศ การแข่งขันที่รุนแรงในประเทศสำหรับอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่ง จะทำให้อุตสาหกรรมนั้นประสบความสำเร็จในตลาดระหว่างประเทศในระดับที่สูงมาก เนื่องจากจะเกิดแรงกดดันต่อกันและกันให้มีการพัฒนามากขึ้น ซึ่งการแข่งขันในประเทศไม่ได้หมายถึงแต่เฉพาะการแข่งขันทางด้านราคาเท่านั้น การแข่งขันในด้านอื่นๆ ได้แก่ เทคโนโลยีอันจะนำไปสู่ความได้เปรียบเชิงแข่งขันที่ยั่งยืนกว่า และการแข่งขันในประเทศที่เข้มข้นมักจะกดดันให้เกิดการส่งออกเพื่อแสวงหาตลาดเพิ่มเติมเพื่อก่อให้เกิดความได้เปรียบด้านต้นทุนที่ลดลงเมื่อมีการผลิตครั้งละปริมาณมากๆ กระบวนการแข่งขันจะมีประโยชน์เพิ่มขึ้นอีกมากถ้าผู้แข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันไม่อยู่กระจุกกระจายไปทั่วประเทศ แต่กระจุกตัวอยู่ในอาณาเขตเดียวกันมีการติดต่อและทำธุรกรรมอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอตลอดเวลา และมีการเปิดตลาดโดยไม่กีดกันการนำเข้า เพื่อที่จะทดแทนการขาดแคลนสภาพการแข่งขันในประเทศที่เข้มข้นได้บ้างสำหรับประเทศเล็กๆ นอกจากนี้จำนวนผู้แข่งขันเพียงอย่างเดียวไม่ก่อให้เกิดประโยชน์หากขาดซึ่งคุณภาพ ดังนั้นจุดที่สำคัญคือ

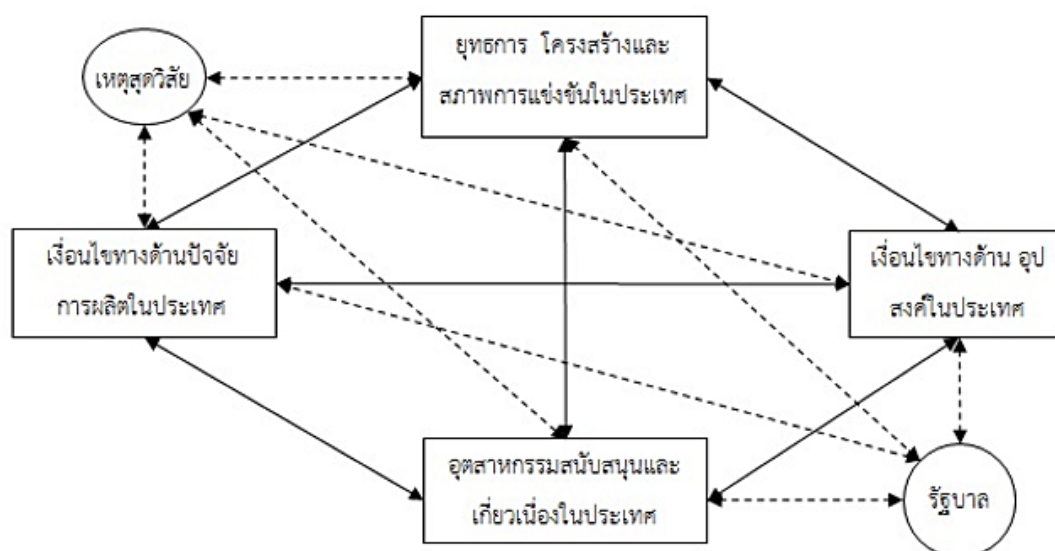
คุณภาพของการแข่งขันต้องเข้มข้นด้วย เพราะสภาพการแข่งขันในประเทศที่เข้มข้นจะทำให้ทรัพยากรที่สำคัญของประเทศถูกนำไปใช้เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

5. รัฐบาล (Government)

รัฐบาลส่งผลกระทบและพร้อมๆ กับได้รับผลกระทบจากตัวกำหนดทั้งสิ้น โดยในบางกรณีเป็นผลทางด้านบวก ในบางกรณีก็เป็นผลทางด้านลบ ปัจจัยการผลิตในประเทศได้รับผลกระทบจากนโยบายของรัฐบาลทางด้านตลาดหลักทรัพยากร ด้านการศึกษา ด้านเงินช่วยเหลือจากรัฐบาล เป็นต้น อุปสงค์ในประเทศได้รับผลกระทบจากนโยบายด้านมาตรฐานสินค้าและด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับความต้องการของผู้ซื้อผู้บริโภค รวมทั้งรัฐบาลยังเป็นผู้ซื้อรายใหญ่ของสินค้าและบริการหลายๆชนิด อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศได้รับผลกระทบจากนโยบายรัฐบาลด้านการโฆษณาและด้านอื่นๆ ยุทธการ โครงสร้างและสภาพการแข่งขันในประเทศของบริษัทได้รับผลกระทบจากนโยบายรัฐบาลด้านภาษี ด้านการป้องกันและผูกขาด เป็นต้น

6. เหตุสุตวิสัย หรือโอกาส (Chance)

การเปลี่ยนแปลงต่างๆ และความเป็นไปได้ที่อาจจะคาดการณ์ล่วงหน้าไม่ได้ ล้วนมีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น การมีนวัตกรรมใหม่เกิดขึ้น หรือความไม่ต่อเนื่องของเทคโนโลยีหลักที่เปิดช่องให้มีคู่แข่งรายใหม่เข้ามาได้ การเปลี่ยนแปลงอย่างมากของตลาดการเงินโลกหรืออัตราแลกเปลี่ยน ตลอดจนการเกิดสงคราม ตัวแปรเหล่านี้มีความสำคัญ เพราะทำให้เกิด “ความไม่ต่อเนื่อง” ที่เปิดช่องให้มีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งในการแข่งขัน หรือล้มล้างข้อได้เปรียบที่มีอยู่เดิมและเปิดช่องให้ธุรกิจใหม่ๆ ที่สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงนั้นจนเกิดความสามารถในการแข่งขัน ดังนั้นตัวแปรนี้มีบทบาทโดยการเข้าไปเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขใน Diamond โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นก็จะแตกต่างกัน เนื่องจากแต่ละประเทศก็จะมีตัวบ่งชี้ใน Diamond ที่แตกต่างกัน



ภาพที่ 2.8 แสดง Diamond Model ที่สมบูรณ์

ที่มา: ประยุกต์จาก Michael E.Porter, The Competitive Advantage of Nation, 1998

ทฤษฎี SWOT Analysis

SWOT Analysis เป็นการวิเคราะห์สภาพองค์การ หรือหน่วยงานในปัจจุบันเพื่อค้นหาจุดแข็ง จุดเด่น จุดด้อยหรือสิ่งที่อาจเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต SWOT เป็นตัวย่อของข้อความที่มีความหมาย (แนวคิด SWOT Analysis, ม.ป.ป.) ดังนี้

S = Strengths	หมายถึงจุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ
W = Weaknesses	หมายถึงจุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ
O = Opportunities	หมายถึงโอกาสที่จะดำเนินการได้
T = Threats	หมายถึงอุปสรรค ข้อจำกัด หรือปัจจัยที่คุกคามการดำเนินงานขององค์การ

1. หลักการสำคัญของ SWOT

ทฤษฎี SWOT ถูกคิดค้นโดย Albert Humphrey เพื่อนำไปแสดงในนิทรรศการงานสัมมนาที่มหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด ในช่วง ทศวรรษที่ 1960-1970 โดยหลักการสำคัญของ SWOT Analysis คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจสภาพแวดล้อม 2 ด้าน ได้แก่สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง (รู้เรา) รู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) ชัดเจน และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่จะมีผลต่อองค์กร และจุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถด้านต่างๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์และกิจกรรมดำเนินการขององค์กรที่เหมาะสมต่อไป (กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, ม.ป.ป)

2. ประโยชน์ของการวิเคราะห์ SWOT การวิเคราะห์ SWOT

SWOT เป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมต่างๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งปัจจัยเหล่านี้แต่ละอย่างจะช่วยให้เข้าใจได้ว่ามีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานขององค์กรอย่างไร จุดแข็งขององค์กรจะเป็นความสามารถภายในที่ถูกใช้ประโยชน์เพื่อการบรรลุเป้าหมาย ในขณะที่จุดอ่อนขององค์กรจะเป็นคุณลักษณะภายใน ที่อาจจะทำลายผลการดำเนินงาน โอกาสทางสภาพแวดล้อมจะเป็นสถานการณ์ที่ให้โอกาสเพื่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กรในทางกลับกันอุปสรรคทางสภาพแวดล้อมจะเป็นสถานการณ์ที่ขัดขวางการบรรลุเป้าหมายขององค์กร ผลจากการวิเคราะห์ SWOT นี้จะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์ เพื่อให้องค์กรเกิดการพัฒนาไปในทางที่เหมาะสม

3. ขั้นตอนวิธีการดำเนินการทำ SWOT Analysis

การวิเคราะห์ SWOT จะครอบคลุมขอบเขตของปัจจัยที่กว้าง ด้วยการระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคขององค์กร ทำให้มีข้อมูล ในการกำหนดทิศทางหรือเป้าหมายที่จะถูกสร้างขึ้นมาจากจุดแข็งขององค์กร และแสวงหาประโยชน์จากโอกาสทางสภาพแวดล้อม และสามารถ กำหนดกลยุทธ์ที่มุ่งเอาชนะอุปสรรคทางสภาพแวดล้อมหรือลดจุดอ่อนขององค์กรให้มัน้อยที่สุดได้ ภายใต้การวิเคราะห์ SWOT นั้นจะต้องวิเคราะห์ทั้งสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกองค์กร มีขั้นตอนดังนี้

3.1 การประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กร จะเกี่ยวกับการวิเคราะห์และพิจารณาทรัพยากรและความสามารถภายในองค์กรทุกๆ ด้าน เพื่อที่จะระบุจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กรแหล่งที่มาเบื้องต้นของข้อมูลเพื่อการประเมินสภาพแวดล้อมภายใน คือ ระบบข้อมูลเพื่อการบริหารที่ครอบคลุมทุกด้าน ทั้งในด้านโครงสร้าง ระบบ ระเบียบ วิธีปฏิบัติงาน บรรยากาศในการทำงาน และทรัพยากร (คน เงิน วัสดุ การจัดการ)

ค่านิยมองค์กร รวมถึงการพิจารณาผลการดำเนินงานที่ผ่านมาขององค์กร เพื่อที่จะเข้าใจสถานการณ์และผลของวิธีการดำเนินการก่อนหน้านี้ด้วย

1) จุดแข็งขององค์กร (S-Strengths) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ในองค์กรนั้นเองว่าปัจจัยใดภายในองค์กรที่เป็นข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นขององค์กรที่องค์กรควรนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรได้ และควรดำรงไว้เพื่อการเสริมสร้างความเข้มแข็งขององค์กร

2) จุดอ่อนขององค์กร (W-Weaknesses) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ในองค์กรนั้นๆ ว่าปัจจัยภายในองค์กรที่เป็นจุดด้อย ข้อเสียเปรียบขององค์กรที่ควรปรับปรุงให้ดีขึ้นหรือขจัดให้หมดไป อันจะเป็นประโยชน์ต่อองค์กร

การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอก โดยพิจารณาโอกาสและอุปสรรคทางการดำเนินงานขององค์กรที่จะได้รับผลกระทบจากสภาพแวดล้อมต่างๆ ได้แก่

(1) สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจทั้งในและระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการดำเนินงานขององค์กร เช่น อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ นโยบาย การเงิน การงบประมาณ

(2) สภาพแวดล้อมทางสังคม เช่น โครงสร้างประชากร ระดับการศึกษา อัตรารู้หนังสือ การตั้งถิ่นฐาน การอพยพและการย้ายถิ่น ลักษณะชุมชน ขนบธรรมเนียมประเพณี ค่านิยม ความเชื่อ และวัฒนธรรม

(3) สภาพแวดล้อมทางการเมือง เช่น พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา มติ คณะรัฐมนตรี

(4) สภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี หมายถึง กรรมวิธีใหม่ๆ และพัฒนาการทางด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและให้บริการ

(5) สถานะสุขภาพ อัตราการป่วย/ตายด้วยโรคและภัยสุขภาพของประชากร พฤติกรรมทางสุขภาพ รวมถึงระบบสุขภาพ

(6) สภาพแวดล้อมทางสิ่งแวดล้อม เช่น การเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิอากาศ ระบบนิเวศ ผลกระทบจากการเกษตร อุตสาหกรรม เป็นต้น

3) โอกาสทางสภาพแวดล้อม (O-Opportunities) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผล กระทบประโยชน์ ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการดำเนินการขององค์กรในระดับมหภาค และองค์กรสามารถฉกฉวยข้อดีเหล่านี้มาเสริมสร้างให้หน่วยงานเข้มแข็งขึ้นได้

4) อุปสรรคทางสภาพแวดล้อม (T-Threats) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผล กระทบในระดับมหภาคในทางที่จะก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งองค์กรจำต้องหลีกเลี่ยง หรือปรับสภาพองค์กรให้มี ความแข็งแกร่งพร้อมที่จะเผชิญแรงกระแทกดังกล่าวได้

3.2 ระบุสถานการณ์จากการประเมินสภาพแวดล้อมเมื่อได้ข้อมูลเกี่ยวกับ จุดแข็ง-จุดอ่อน โอกาส-อุปสรรค จากการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกด้วยการประเมินสภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกแล้ว ให้นำจุดแข็ง-จุดอ่อนภายในมาเปรียบเทียบกับ โอกาส-อุปสรรค จากภายนอก เพื่อดูว่าองค์กร กำลังเผชิญสถานการณ์เช่นใดและภายใต้สถานการณ์เช่นนั้น องค์กรควรจะทำอย่างไร ในการวิเคราะห์ SWOT องค์กรจะอยู่ในสถานการณ์ 4 รูปแบบ ดังนี้

สถานการณ์ที่ 1 (จุดแข็ง-โอกาส) สถานการณ์นี้เป็นสถานการณ์ที่พึงปรารถนาที่สุด เนื่องจากองค์กรค่อนข้างจะมีหลายอย่าง ดังนั้น ผู้บริหารขององค์กรควรกำหนดกลยุทธ์ในเชิงรุก (Aggressive - strategy) เพื่อดึงเอาจุดแข็งที่มีอยู่มาเสริมสร้างและปรับใช้และฉกฉวยโอกาสต่างๆ ที่เปิดมาหาประโยชน์อย่างเต็มที่

สถานการณ์ที่ 2 (จุดอ่อน-ภัยอุปสรรค) สถานการณ์นี้เป็นสถานการณ์ ที่เลวร้ายที่สุด เนื่องจากองค์กรกำลังเผชิญอยู่กับอุปสรรคจากภายนอกและมีปัญหาจุดอ่อนภายในหลายประการ ดังนั้น ทางเลือกที่ดีที่สุด คือกลยุทธ์ การตั้งรับหรือป้องกันตัว (Defensive strategy) เพื่อพยายามลดหรือหลบหลีก ภัยอุปสรรค ต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ตลอดจนหามาตรการที่จะทำให้องค์กรเกิดความสูญเสียที่น้อยที่สุด

สถานการณ์ที่ 3 (จุดอ่อน-โอกาส) สถานการณ์องค์กรมีโอกาเป็น ข้อได้เปรียบด้านการ แข่งขันอยู่หลายประการ แต่ติดขัดอยู่ตรงที่มีปัญหาอุปสรรคที่เป็นจุดอ่อนอยู่ หลายอย่างเช่นกัน ดังนั้น ทางออก คือ กลยุทธ์การพลิกตัว (Turnaround-oriented strategy) เพื่อจัดหรือแก้ไขจุดอ่อนภายในต่างๆ ให้ พร้อมที่จะฉกฉวยโอกาสต่างๆที่เปิดให้

สถานการณ์ที่ 4 (จุดแข็ง-อุปสรรค) สถานการณ์นี้เกิดขึ้นจากการที่สภาพแวดล้อมไม่ เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงาน แต่ตัวองค์กรมีข้อได้เปรียบที่เป็นจุดแข็งหลายประการ ดังนั้นแทนที่จะรอ จนกระทั่งสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ก็สามารถที่จะเลือกกลยุทธ์การแตกตัว หรือ ขยายขอบข่ายกิจการ (Diversification Strategy) เพื่อใช้ประโยชน์จากจุดแข็งที่มีสร้างโอกาสในระยะยาวด้านอื่นๆ แทน

3.3 ข้อพิจารณาในการวิเคราะห์ SWOT มีดังนี้

1) ควรวิเคราะห์แยกแยะควรทำอย่างลึกซึ้ง อยู่บนพื้นฐานของข้อมูลเชิงประจักษ์ เพื่อให้ได้ ปัจจัยที่มีความสำคัญจริง ๆ เป็นสาเหตุหลัก ๆ ของปัญหาที่แท้จริง กล่าวคือ เป็นปัจจัยที่มีประโยชน์ในการ นำไปกำหนดเป็นนโยบาย ตลอดจนสามารถนำไปกำหนดกลยุทธ์ ที่จะทำให้องค์กร/ชุมชนบรรลุเป้าหมายที่ เป็นผลลัพธ์ขั้นสุดท้าย (Result) ได้จริง

2) การกำหนดปัจจัยต่าง ๆ ไม่ควรกำหนดของเขตของความหมายของปัจจัยต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น เป็น จุดอ่อน (W) หรือ จุดแข็ง (S) หรือ โอกาส (O) หรือ อุปสรรค (T) ให้มีความหมายคาบเกี่ยวกัน จำเป็น อย่างยิ่งที่จะต้องตัดสินใจ และชี้ชัดว่าปัจจัยที่กำหนดขึ้นมานั้นเป็นปัจจัยในกลุ่มใด ทั้งนี้เพราะปัจจัยที่อยู่ต่าง กลุ่มกัน ก็ต้องสมควรที่จะนำไปกำหนดกลยุทธ์ที่ต่างกันออกไป

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จุตินันท์ ขวัญเนตร และเชษฐณรงค์ อรชุน (2556) ศึกษาเรื่อง ความร่วมมือทางการค้า ไทย- กัมพูชา กรณีศึกษา ตราด-เกาะกง มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาผลกระทบจากความร่วมมือทางการค้า และ เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาความร่วมมือทางการค้า ไทย-กัมพูชา โดยใช้วิธีการศึกษา คือ การวิจัยเชิง คุณภาพ (Qualitative Research) ผลการศึกษาพบว่า ความร่วมมือทางการค้าที่ได้รับการส่งเสริมภายใต้ กรอบความร่วมมือของ ACMECS: ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศกลุ่มแม่น้ำอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่ โขง (Aeyawadee-Chaopraya-Mekong Economic Cooperation) และนโยบายเมืองคูมิตร์นั้นก่อให้เกิด ผลกระทบ โดยผลการศึกษาแบ่งผลกระทบออกเป็น 2 ด้าน คือ ผลกระทบด้านบวก การพัฒนาความร่วมมือ ทางด้านการค้าทำให้ชุมชนระหว่าง 2 พื้นที่ไปมาหาสู่กันอย่างใกล้ชิด ทำให้เกิดเป็นความสัมพันธ์อันดีในการ สร้างความสัมพันธ์ในด้านอื่นๆ ผลกระทบด้านลบ คือ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ปัญหาเรื่องแรงงานต่างด้าว การก่ออาชญากรรม ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ และอื่นๆ

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาความร่วมมือทางการค้าไทย-กัมพูชา ผลการศึกษาพบว่า ควรให้ มี การปรับปรุงการขนส่งทางบกให้มีต้นทุนที่ถูกลง และผู้ประกอบการไทยควรมองหาโอกาสเจาะตลาด ผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ให้มีความสำคัญกับเรื่องที่ดิน เตรียมความพร้อมให้กับชุมชน คำนึงถึงด้านกฎหมายและความ มั่นคงระหว่างประเทศ ด้านงบประมาณ ควรสนับสนุนงบประมาณให้เหมาะสมและเพียงพอต่อความจำเป็น

ในการบริหารจัดการท้องถิ่น และด้านการประสานงานร่วมกันเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า ควรจะจัดตั้งคณะกรรมการที่ประกอบไปด้วย ตัวแทนจากรัฐบาลในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงตัวแทนจากภาคเอกชน ทั้งผู้ประกอบการและผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อออกแบบและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

สดใส สร้างสรรค์ และนนท์ พลาวัน (2557) ศึกษาเรื่อง บ่อนคาสีโน ช่องสงงำ-ช่องจรีอกเจียม อ.อัลลองเวง จ.อุดรธานี ประเทศกัมพูชาส่งผลให้วิถีพนันของชาวบ้านในพื้นที่ต่อแดนเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร วัตถุประสงค์ของการศึกษาคือ เพื่อศึกษาบ่อนคาสีโนช่องสงงำที่ส่งผลกระทบต่อวิถีพนันและทักษะของชาวบ้านในพื้นที่ต่อแดนเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร โดยเป็นการศึกษาข้ามพรมแดน (Cross Boundary Study) ผลการศึกษาพบว่า การเล่นเกมพนันของชาวบ้านก่อนมีบ่อนคาสีโนส่วนใหญ่เป็นการพนันพื้นบ้าน เช่น พนันไก่ชน พนันโบก และการพนันในลักษณะที่มีผู้นำเข้าชุมชนได้แก่ ไฮโล ไพ่ ห่วยใต้ดิน เป็นต้น และหลังจากมีบ่อนคาสีโนช่องสงงำ พบว่า ทักษะของชาวบ้านฝั่งไทยต่อการมีบ่อนคาสีโน มีทักษะทั้งบวกและลบ ในทางบวกเห็นว่า การพนันเป็นธุรกิจ คนที่เล่นทุกวันมีรายได้ และเป็นการแก้เครียด ในทางลบเห็นว่า การพนันเป็นอบายมุข เป็นยาเสพติดชนิดหนึ่ง ส่วนทักษะของชาวบ้านในฝั่งกัมพูชา ในทางบวกเห็นว่า บ่อนไม่ได้สร้างผลกระทบ แต่สร้างเศรษฐกิจให้กับชาวบ้านได้มีงานทำ มีเงินใช้จ่าย เหมือนเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชนที่อยู่รอบบ่อน ส่วนในทางลบเห็นว่า งานในบ่อนไม่มีประโยชน์ต่อการพัฒนาตนเอง และทำให้เกิดปัญหายาเสพติดและสังคมตามมา เป็นต้น

มนิรัตน์ การรักษ์ (2558) ศึกษาเรื่อง การพัฒนาตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชากรณีศึกษาตลาดการค้าชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ มีวัตถุประสงค์การวิจัยคือ 1) ศึกษาพฤติกรรมของผู้เดินทางไปยังตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ตลาดการค้าชายแดน ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ 2) ศึกษาศักยภาพและแนวทางในการพัฒนาตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ตลาดการค้าชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ ระเบียบวิธีวิจัยเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่างคือ ประชาชนชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เดินทางมายังตลาดการค้า ชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า 1) เหตุผลหลักที่เดินทางมายังตลาดการค้าชายแดนช่องจอมคือ สินค้าราคาถูก และทำเลที่ตั้งไม่ห่างไกลมากนักจากจังหวัดใกล้เคียง 2) ตลาดการค้าชายแดนช่องจอมมีจุดแข็ง คือ การมีทำเลที่ตั้งติดกับประเทศกัมพูชาทำให้มีประชาชนชาวไทยเดินทางมายังตลาด จุดอ่อน คือ จำนวนขอลานในตลาดมีมากเป็นเหตุให้อาจเป็นผลถึงความปลอดภัยในทรัพย์สิน โอกาส คือ ตลาดการค้าชายแดนช่องจอมอยู่ใกล้กับชายแดนประเทศกัมพูชาทำให้การติดต่อค้าขายระหว่างประเทศสะดวกมากขึ้น อีกทั้งรัฐบาลมีนโยบายที่สนับสนุนให้มีการค้าขายกับต่างชาติ การเปิดเสรีการค้าทำให้ได้รับประโยชน์ในด้านภาษี รัฐบาลสนับสนุนการพัฒนาจังหวัด ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่ม ASEAN และอุปสรรค คือ เกิดความขัดแย้งระหว่างประเทศทำให้ประเทศกัมพูชากีดกันการค้ากับไทย และระบบการชำระเงินที่ทั้งสองประเทศใช้เงินต่างสกุลกันในการซื้อขายแลกเปลี่ยน ซึ่งมีความไม่แน่นอนทางการเมืองของทั้งสองประเทศซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจ

สิริวงษ์ เอียสกุล (2557) ได้ศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถตู้และรถโดยสาร กรณีศึกษาจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย ซึ่งรถตู้และรถโดยสารเป็นช่องทางการคมนาคมขนส่งผู้คนหลักของเส้นทางหนองคาย – นครเวียงจันทน์ ที่นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศนิยมใช้บริการในการเดินทางข้ามแดน ผลการวิจัยพบว่า ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวโดยภาพรวมในระดับปานกลาง โดยนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในด้านคนขับรถและด้านการบริหารจัดการในระดับมาก ขณะที่ด้านการบริการของพนักงาน ด้านสภาพรถ ด้านสถานีรถตู้และรถโดยสาร นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ทั้งนี้ผู้รับบริการต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์เมื่อรถเทียบท่า มีพนักงานให้คำแนะนำผู้โดยสารหรือ

เอกสารตารางบริการที่ชัดเจน สภาพที่นั่งภายในรถให้สะดวกสบาย มีความสะอาดและกลิ่นที่ดี ที่สำคัญควรมีที่นั่งรอให้กับผู้โดยสารที่สะอาดและเพียงพอ

สุระพันธ์ จุลสุวรรณ (2557) ได้ศึกษาแนวทางการพัฒนาชายแดนสะเดา โดยศึกษาความสำคัญและบทบาทของชายแดนสะเดา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคในการพัฒนาสู่การเป็น National Single Window (NSW) ตลอดจนแนวทางในการพัฒนาสู่การเป็น NSW ผลการวิจัยพบว่าด่านสะเดาเป็นด่านที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจอย่างมาก มีมูลค่าการค้าข้ามแดนสูงที่สุดในประเทศไทย โดยด่านสะเดามีจุดแข็งด้านบุคลากร งบประมาณ และด้านกายภาพ มีโอกาสในเรื่องกรอบความร่วมมือและงบประมาณ อย่างไรก็ตาม ด่านสะเดามีจุดอ่อนในแง่ของผู้รับผิดชอบหลักไม่มีอำนาจในการตัดสินใจเด็ดขาดและมีอุปสรรคในแง่ของกระบวนการใช้ระบบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ระบบ โดยในงานวิจัยนี้ได้นำเสนอยุทธศาสตร์การพัฒนาทั้งสิ้น 4 ด้านและนำเสนอข้อเสนอแนะที่มีประโยชน์ต่อการพัฒนาชายแดนสะเดา

อภิรดี แซ่โฮ (2553) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-ลาว ปีพ.ศ. 2518 – 2548 โดยศึกษาถึงการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจ รูปแบบความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ และผลจากการดำเนินนโยบายทั้งรัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่ส่งผลต่อการปรับปรุงและส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจต่อกันในระดับรัฐบาลและระดับท้องถิ่น โดยเฉพาะในจังหวัดหนองคายกับจังหวัดกำแพงนครเวียงจันทน์ โดยในงานวิจัยนี้แสดงให้เห็นถึงช่วงระยะเวลาที่แตกต่างกันที่ทั้งสองประเทศมีการดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ตามสถานการณ์ที่แตกต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2518 – 2529 ปัญหาจากข้อพิพาทชายแดนไทยลาวทำให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินการนโยบายทางเศรษฐกิจ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการตามนโยบายผ่อนปรนเนื่องจากทั้งสองประเทศต้องพึ่งพาอาศัยกันต่อมาในปี พ.ศ. 2531 ทั้งสองประเทศเริ่มดำเนินการนโยบายทางเศรษฐกิจที่เปิดมากขึ้นทำให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้นและก่อให้เกิดการพัฒนาและขยายตัวทางเศรษฐกิจไปในด้านอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับด้านเดิม อาทิ การท่องเที่ยว การลงทุน ธนาคาร และการผลิตกระแสไฟฟ้า มีการขยายตัวในส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานด้านการบริการ ซึ่งก่อให้เกิดทั้งผลบวกต่อระบบเศรษฐกิจ และในขณะเดียวกันก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านอาชญากรรม หรือปัญหาโสเภณี เป็นต้น

กรกรณีย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และ จิตติชัย รุจนกนกนาฏ (2554) ได้ศึกษาผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดนโดยศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดนในด้านศุลกากรทั้งหมด 6 แห่งครอบคลุมที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ของไทย ได้แก่ 1) ด่านบ้านคลองลึก อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว 2) ด่านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร 3) ด่านนครพนม จังหวัดนครพนม 4) ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย 5) ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา และ 6) ด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา งานวิจัยนี้เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอน ประสิทธิภาพ และการให้บริการของจุดผ่านแดน สถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดน ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ และแผนการพัฒนาด้านในอนาคต แล้วจึงทำแบบจำลองเพื่อประเมินผลกระทบของการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่มีต่อมูลค่าการค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทยตามจุดผ่านแดนต่าง ๆ 10 ด่าน ตามกรอบข้อตกลงของ AEC จากนั้นจึงทำการสรุปผลและเสนอแนะนโยบายและแนวทางการสนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้เกิดประสิทธิภาพ

มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคณะ (2549: 225-258) ได้ศึกษาการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงโบราณคดีที่ยั่งยืนในลุ่มแม่น้ำโขง 2 ผลการศึกษาในส่วนของนักท่องเที่ยววัฒนธรรม: กรณีศึกษาจังหวัดเชียงใหม่ สรุปได้ว่านักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติส่วนใหญ่ (ร้อยละ 80) เลือกมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่โดยมี

วัตถุประสงค์หลักเพื่อมาท่องเที่ยววัฒนธรรม การท่องเที่ยววัฒนธรรมที่เป็นที่นิยมมากที่สุด ได้แก่ การท่องเที่ยวทางเทศกาลประเพณี และวัด/โบราณสถาน สำหรับสิ่งดึงดูดใจทางวัฒนธรรมของจังหวัดเชียงใหม่ที่สำคัญที่สุดสำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทยคือ เอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม และสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติคือ ประวัติศาสตร์และความเป็นมาของวัฒนธรรม ด้านการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวนั้น นักท่องเที่ยวมีการใช้จ่ายเพื่อซื้อของที่ระลึกทางวัฒนธรรมมากที่สุด ประมาณ 1,162 บาทต่อคนต่อครั้งสำหรับชาวไทย ส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติมีค่าใช้จ่ายซื้อของที่ระลึกประเภทหัตถกรรมมากที่สุดเฉลี่ยประมาณ 2,700 บาท โดยถนนคนเดิน ท่าแพเป็นแหล่งขายของที่ระลึกทางวัฒนธรรมที่ได้รับความนิยมมากที่สุด นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวมีข้อเสนอแนะให้มีการปรับปรุงห้องน้ำสาธารณะให้เพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

ปริญญ์ อภิวงศ์วาร (2548: 47) ได้ศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยววัฒนธรรมในจังหวัดเชียงใหม่ของนักท่องเที่ยวชาวไทย ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการท่องเที่ยวแหล่งวัฒนธรรมต่างๆ ของนักท่องเที่ยวได้เที่ยวชมวัดพระธาตุดอยสุเทพมากที่สุด ซึ่งส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นการมาเที่ยวชมเป็นครั้งแรกและให้คะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยสูงกว่าค่าความคาดหวัง ในด้านการท่องเที่ยวพิพิธภัณฑ์พบว่า ได้เที่ยวชมหอศิลปวัฒนธรรมจังหวัดเชียงใหม่มากที่สุด ซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ระบุว่าเป็นการมาเที่ยวชมเป็นครั้งแรกและให้คะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยต่ำกว่าค่าความคาดหวัง ในส่วนของการท่องเที่ยวแหล่งชุมชนทางวัฒนธรรม นักท่องเที่ยวได้เที่ยวชมชุมชนชนเผ่าที่สูงมากที่สุด ส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นการมาเที่ยวชมครั้งแรก และได้ให้คะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยต่ำกว่าค่าความคาดหวัง ในส่วนของการทำกิจกรรมเชิงศาสนา นักท่องเที่ยวได้ทำบุญตักบาตรมากที่สุด โดยระบุไม่ได้ทำกิจกรรมนี้เป็นครั้งแรก และได้ให้คะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยสูงกว่าค่าความคาดหวัง ในการท่องเที่ยวสถานที่จำหน่ายสินค้าและของที่ระลึกทางวัฒนธรรมนักท่องเที่ยวได้เที่ยวชมถนนคนเดินมากที่สุด โดยไม่ได้เป็นการมาเที่ยวชมครั้งแรก และให้คะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยน้อยกว่าค่าความคาดหวัง สิ่งที่นักท่องเที่ยวเห็นว่าควรปรับปรุง ได้แก่ การปรับปรุงห้องน้ำ โดยเฉพาะในวัด โบราณสถาน และพิพิธภัณฑ์ ควรเพิ่มจำนวนห้องน้ำให้เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ปัญหาที่เจอตรงไม่เพียงพอ นอกจากนี้ ควรเพิ่มการบริการข้อมูลการเข้าถึงอีกแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงข้อมูลข้อมูลด้านประวัติศาสตร์ ความเป็นมาของวัฒนธรรม และวัน เวลาของการจัดงานเทศกาลหรือประเพณีต่างๆ ด้วย

ฉลองศรี พิมลสมพงศ์ และ เรณูมาศ มาอุ่น (2553: 1-2) ได้ศึกษาการประเมินประสิทธิผลด้านการบริการนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในภาคเหนือของประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของไทยมีจุดแข็งในการเป็นทรัพยากรการท่องเที่ยวที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี และมีการบริการในระดับสากล ส่วนจุดอ่อนของแหล่งท่องเที่ยวคือ จุดบกพร่องของการให้บริการ บางส่วนที่สามารถปรับปรุงแก้ไขได้ เช่น จุดพักรถไม่เพียงพอ เป็นต้น และประสิทธิผลของการบริการนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่นักท่องเที่ยวได้รับแบ่งเป็นประสิทธิผลตาม 8 มาตรฐานการบริการ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับดีมากที่สุดทุกมาตรฐาน ส่วนระดับของประสิทธิผลของการบริการในภาพรวมที่นักท่องเที่ยวได้รับ ได้แก่ ค่าบริการในแหล่งท่องเที่ยว การบริหารงานภายในแหล่งท่องเที่ยว และการเพิ่มคุณค่าของแหล่งท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับดีมากที่สุดเช่นเดียวกัน

อิราวัฒน์ ชมระกา (2554) ได้ศึกษาแนวทางการส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตตำบลฝายหลวง อำเภอลี้แล จังหวัดอุดรธานี เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยว ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวในเขตตำบลฝายหลวง อำเภอลี้แล จังหวัดอุดรธานี เป็นการวิจัยแบบผสมระหว่างเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณเข้าด้วยกัน เครื่องมือที่ใช้คือแบบสัมภาษณ์และแบบสอบถาม พบว่าในเขตตำบลฝายหลวงมีสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์โบราณสถาน โบราณวัตถุที่จะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวจำนวน 7 แห่ง ส่วนใหญ่มีศักยภาพอยู่ในระดับปานกลาง โดยความสำคัญของ

โบราณสถานมีความสำคัญมาก ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวและการประชาสัมพันธ์ ศักยภาพค่อนข้างน้อย แสดงให้เห็นว่าความสำคัญของตัวโบราณสถาน รวมทั้งประเพณีวัฒนธรรม หรือวันสำคัญในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับโบราณสถานนั้น สามารถที่จะนำมาใช้เป็นจุดขายสำหรับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้ ในขณะที่ศักยภาพการตลาดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตตำบลฝายหลวง พบว่าทรัพยากรการท่องเที่ยวทางด้านวัตถุ ศิลปวัฒนธรรมจัดว่ามีคุณค่าและมีศักยภาพ แต่ยังขาดการเชื่อมโยงคุณค่าเหล่านี้กับกิจกรรมส่วนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง แนวทางการส่งเสริมการตลาดที่นำมาใช้ คือ การรวมกลุ่มแบบภาคีมีการร่วมมือกับองค์กรทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง การเข้าถึงลูกค้าเป็นรายบุคคลโดยตรง และการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ซึ่งจะต้องอาศัยการจัดการโดยท้องถิ่น และการจัดการเชิงธุรกิจอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ทศพล ว่องไวกลยุทธ์ และพิทักษ์ ศิริวงศ์ (2556) ได้ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนากลยุทธ์ทางการตลาดของพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติอุทอง อำเภ่อูทอง จังหวัดสุพรรณบุรี โดยมุ่งศึกษาถึงสภาพปัญหาด้านการตลาดของพิพิธภัณฑสถานฯ และวางแนวทางในการพัฒนากลยุทธ์ด้านการตลาดของพิพิธภัณฑสถานฯ โดยทำการสัมภาษณ์และสังเกตแบบมีส่วนร่วม พบว่าสภาพปัญหาด้านการตลาดของพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติอุทอง คือด้านผลิตภัณฑ์และบริการ พบว่ามีการให้บริการเพื่อการศึกษาค้นคว้า โดยการนำชมและบรรยายในแต่ละห้องเป็นหมู่คณะ แต่มีนิทรรศการกลางแจ้งบางส่วนที่อยู่ในสภาพเก่า ด้านราคา พบว่ามีการยกเว้นค่าเข้าชมแก่นักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุและนักบวชที่มาเป็นหมู่คณะ ทำให้พิพิธภัณฑสถานฯ มีรายได้ต่ำกว่าปกติจึงมีงบประมาณในการพัฒนาพิพิธภัณฑสถานฯ ไม่เพียงพอ ขณะที่ด้านทำเลที่ตั้งคือตัวอาคารไม่โดดเด่น และด้านการตลาดนั้น พิพิธภัณฑสถานฯ ขาดงบประมาณในการจัดทำเอกสาร เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยว และแนวทางในการพัฒนากลยุทธ์ด้านการตลาดของพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติอุทอง ด้านผลิตภัณฑ์และบริการควรมีการปรับปรุงซ่อมแซมอาคารสถานที่ให้ใหม่ สวยเด่นสง่างามอยู่อย่างสม่ำเสมอ หรือสร้างสัญลักษณ์ขึ้นมาเพื่อให้เกิดความชัดเจน ด้านราคา พิพิธภัณฑสถานฯ ได้จัดงบประมาณเพิ่มเติม เพื่อจ่ายให้เป็นสวัสดิการแก่บุคลากรในการทำงานล่วงเวลา โดยการจัดตั้งร้านขายสินค้าที่ระลึก และร้านค้าสวัสดิการจำหน่ายเครื่องดื่มและตั้งตู้รับบริจาค ขณะที่ด้านการตลาด ควรมีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ให้ทันสมัยและดึงดูดใจ

มนิรัตน์ การรักษ์ ได้ศึกษาเรื่องการพัฒนาตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา กรณีศึกษาตลาดการค้าชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ โดยมีวัตถุประสงค์ 1) ศึกษาพฤติกรรมของผู้เดินทางไปยังตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ตลาดการค้าชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ 2) ศึกษาศักยภาพและแนวทางในการพัฒนาตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ตลาดการค้าชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์

ผลการวิจัยพบว่า 1) เหตุผลหลักที่เดินทางมายังตลาดการค้าชายแดนช่องจอมคือ สินค้าราคาถูก และทำเลที่ตั้งไม่ห่างไกลมากนักจากจังหวัดใกล้เคียง 2) ตลาดการค้าชายแดนช่องจอมมีจุดแข็ง คือการมีทำเลที่ตั้งติดกับประเทศกัมพูชา ซึ่งทำให้มีประชาชนชาวไทยเดินทางมายังตลาด จุดอ่อน คือ จำนวนขอลาในในตลาดมีมากเป็นเหตุให้อาจเป็นผลถึงความปลอดภัยในทรัพย์สิน โอกาส คือ ตลาดการค้าชายแดนช่องจอมอยู่ใกล้กับชายแดนประเทศกัมพูชา ทำให้การติดต่อค้าขายระหว่างประเทศสะดวกมากขึ้น รัฐบาลมีนโยบายที่สนับสนุนให้มีการค้าขายกับต่างชาติ การเปิดเสรีการค้าทำให้ได้รับประโยชน์ในด้านภาษี รัฐบาลสนับสนุนการพัฒนาจังหวัด ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่ม ASEAN และอุปสรรค คือ เกิดความขัดแย้งระหว่างประเทศ ทำให้ประเทศกัมพูชากีดกันการค้ากับไทย ระบบการชำระเงินที่ทั้งสองประเทศใช้เงินต่างสกุลกันในการซื้อขายแลกเปลี่ยน ซึ่งมีความไม่แน่นอนทางการเมืองของทั้งสองประเทศซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจ

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยดำเนินการศึกษาการขนส่งสินค้าจากด่านชายแดนไทยเป็นหลัก โดยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการบันทึกปริมาณและประเภทของรถยนต์ที่ผ่านแดนและเวลาที่ใช้ในการผ่านแดนของรถยนต์ขนส่งประเภทต่าง ๆ ในช่วงที่มีปริมาณการขนส่งมากเป็นเวลา 3 ชั่วโมง และเก็บรวบรวมข้อมูลจากทุกภาคส่วนไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้บริการผ่านแดน เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยในส่วนของด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวและด่านศุลกากรหนองคายเป็นจุดที่มีความสำคัญมากที่สุดเพราะเป็นจุดที่มีการใช้บริการมากที่สุด อย่างไรก็ตามในจุดนี้มีปัญหาที่สำคัญคือ การขาดแคลนจุดพักรถให้กับผู้ขับรถได้พักผ่อนอย่างเต็มที่ ประกอบกับช่องจราจรในด่านพรมแดนมีช่องทางเดียวจึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งตำแหน่งเครื่องเอ็กซเรย์ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ไม่เหมาะสมกับการให้บริการจึงทำให้เกิดปัญหาการติดขัดในกระบวนการให้บริการ และส่งผลต่อระยะเวลาในการให้บริการที่เพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ด่านศุลกากรหนองคายจึงได้ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงระบบการบริหารจัดการในด้านต่างๆ ให้ดีขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกของการขนส่งสินค้าข้ามแดน

บทที่ 3

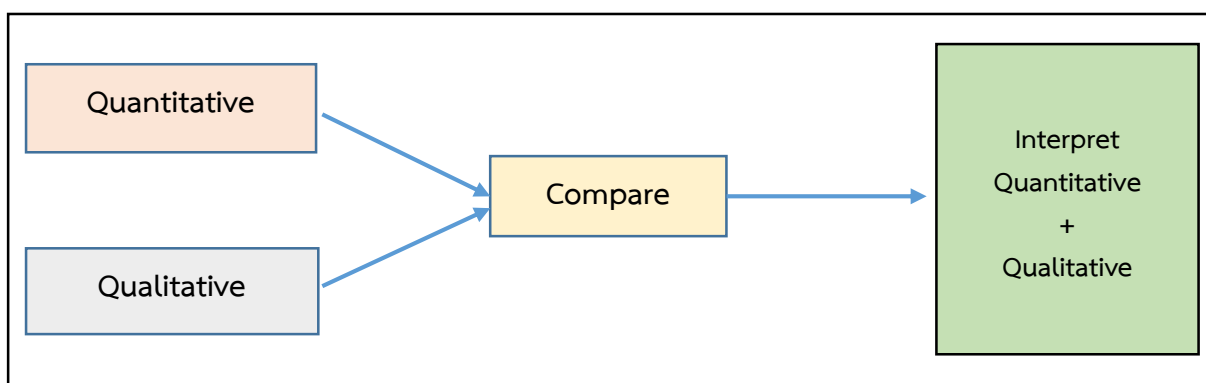
วิธีการดำเนินการวิจัย

โครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยแบบผสม (Mixed-method Research) ซึ่งเป็นการรวมวิธีการวิจัยเชิงปริมาณกับการวิจัยเชิงคุณภาพเข้าด้วยกัน เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในลักษณะของการบูรณาการรูปแบบการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยวิเคราะห์ Diamond Model และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview: IDI) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) จากเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ประชาชนท้องถิ่น และนักท่องเที่ยว โดยเลือกใช้วิธีวิจัยรูปแบบการศึกษาแบบสามเส้า (Triangulation) พร้อมทั้งจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมด้วย ส่งผลให้สามารถเก็บข้อมูลครอบคลุมรอบด้าน และได้คำตอบในประเด็นที่อยู่ภายใต้ปัญหาวิจัย

คณะวิจัยดำเนินการตรวจสอบเอกสารแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ทั้งด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในพื้นที่ชายแดน การวิเคราะห์ Diamond Model และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศจากห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ เว็บไซต์ Scholar.google.com การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ฐานข้อมูลงานวิจัยในสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

งานวิจัยชิ้นนี้จึงอาศัยระเบียบวิธีการวิจัยแบบผสม (Mixed-method Research) ซึ่งเป็นการรวมวิธีการวิจัยเชิงปริมาณกับการวิจัยเชิงคุณภาพเข้าด้วยกัน เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง โดยเลือกใช้วิธีวิจัยรูปแบบการศึกษาแบบสามเส้า (Triangulation) เชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ (Concurrent) ระยะเวลาดำเนินการพร้อมกันทั้งการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) การให้น้ำหนักความสำคัญเท่ากัน (Equal) ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยใช้สัญลักษณ์ QUAN + QUAL ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพเพื่อค้นหาคำตอบในเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยว

รวมถึงการค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบริการในพื้นที่ชายแดนไทยและประเทศกัมพูชา คู่ขนานกับการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้แบบสอบถามสำหรับประชาชนท้องถิ่น และนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จากแบบสอบถามเพื่อค้นหาคำตอบในวงกว้างเพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมรอบด้าน ศึกษาหาคำตอบในประเด็นที่ต่างกันแต่อยู่ภายใต้ปัญหาวิจัยเดียวกัน และนำผลการวิเคราะห์ข้อมูลมาสรุปตีความร่วมกันในลักษณะส่งเสริมเติมเต็มซึ่งกันและกัน



ภาพที่ 3.1 รูปแบบการวิจัยแบบสามเส้า (Triangulation design)

ที่มา: Creswell John. W. & Plano Clark Vicki L., 2007

คณะวิจัยจะดำเนินการจัดประชุมเพื่อชี้แจงโครงการวิจัยแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยว รวมถึงการค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่ชายแดนไทยและประเทศกัมพูชา ประกอบด้วย ตัวแทนจากกระทรวงทบวงกรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานภาคเอกชนในพื้นที่วิจัย เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลและประชุมกลุ่มย่อย โดยนำเสนอพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์องค์ประกอบด้านเศรษฐกิจ การลงทุน และการท่องเที่ยว

คณะวิจัยจะพัฒนาแนวทางการแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการบริหารจัดการการท่องเที่ยว รวมถึงการค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา โดยอาศัยการบูรณาการแนวคิดทางด้านยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวชายแดน การพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในพื้นที่ชายแดนการวิเคราะห์ Diamond Model และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศมาเป็นกรอบในการวิเคราะห์และพัฒนาแนวคิดการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน โดยดำเนินการสัมภาษณ์และประชุมกลุ่มย่อยกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยว รวมถึงการค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ประกอบด้วย ตัวแทนจากกระทรวง ทบวงกรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานภาคเอกชนในพื้นที่วิจัย

3.1 การวิจัยตามระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และเครื่องมือ

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ประชาชนท้องถิ่นเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ชายแดนไทยและประเทศกัมพูชา และนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวในบริเวณพื้นที่ชายแดนไทยและประเทศกัมพูชา โดยการเลือกกลุ่มตัวอย่างและแผนการสุ่มตัวอย่าง คือ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาจำนวน 7,988,455 คน จากข้อมูลการรายงาน สรุปรสถานการณ์ท่องเที่ยวภายในประเทศ เป็นรายจังหวัด พ.ศ. 2559 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, ม.ป.ป.) เพื่อกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง โดยคำนวณจากสูตรทายาเน (Yamane, 1973) ดังต่อไปนี้

$$\begin{array}{lll}
 N & = & N/(1+N(e)^2) \\
 \text{โดยที่ } n & = & \text{ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง} \\
 N & = & \text{จำนวนประชากรทั้งหมด} \\
 E & = & \text{ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง}
 \end{array}$$

$$\begin{aligned}\text{แทนค่า } n &= 7,988,455/(1+7,988,455(0.05^2)) \\ &= 399.982 \text{ หรือ } 400 \text{ ตัวอย่าง}\end{aligned}$$

จากสูตรของทาร์ยามาเน การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ จึงใช้กลุ่มตัวอย่างเป็นจำนวนทั้งสิ้น 400 คน การเลือกตัวอย่างสำหรับงานวิจัยนี้ คณะวิจัยได้ใช้วิธีการเลือกตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability sampling) ผ่านวิธีการเลือกตัวอย่างแบบตามสะดวก (Convenience sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) เป็นเครื่องมือในการวิจัย เนื่องจากงานวิจัยชิ้นนี้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยแบบผสม (Mixed-method Approach) โดยเลือกใช้วิธีวิจัยแบบทำตามลำดับก่อนหลัง (Sequential Design) ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ เพื่อค้นหาคำตอบในเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยว รวมถึงการค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบริการในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ก่อนแล้วทำการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้แบบสอบถามสำหรับประชาชนท้องถิ่น และนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้ประโยชน์จากผลการวิจัยเชิงปริมาณที่วิเคราะห์จากแบบสอบถามเพื่อค้นหาคำตอบในวงกว้างเพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมรอบด้าน

เมื่อได้แบบสอบถาม (Questionnaires) นำมาตรวจสอบคุณภาพในด้านความเที่ยงตรง ผู้สร้างแบบสอบถามทบทวนทุกส่วน และพิจารณาอย่างละเอียด และปรับปรุงแก้ไขให้สมบูรณ์ นำไปให้ผู้มีประสบการณ์หรือมีความเชี่ยวชาญในด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องตรวจสอบ ช่วยพิจารณาให้ข้อเสนอแนะว่า การสร้างแบบสอบถามของคณะวิจัยสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์/เนื้อหา (IOC: Index of Item Objective Congruence) หรือไม่? ปกติแล้วจะให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบ ตั้งแต่ 3 คน ขึ้นไปในการตรวจสอบ โดยให้เกณฑ์ในการตรวจพิจารณาข้อคำถาม ให้คะแนน +1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์ ให้คะแนน 0 ถ้าไม่แน่ใจว่าข้อคำถามวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์ และให้คะแนน -1 ถ้าแน่ใจว่าข้อคำถามวัดได้ไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ แล้วนำผลคะแนนที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญมาคำนวณหาค่า IOC ตามสูตรเกณฑ์ข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50-1.00 มีค่าความเที่ยงตรงใช้ได้ ข้อคำถามที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.50 ต้องปรับปรุง และถือว่ายังใช้ไม่ได้

การตรวจสอบคุณภาพโดยการหาค่าอำนาจแจก (Cronbach's alpha) และค่าความเชื่อมั่น (Validity) ในกรณีที่ต้องการข้อมูลไปใช้เพื่อการวิจัยที่ต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ จะต้องนำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงในระดับที่ 1 มาพิมพ์เป็นฉบับทดลอง แล้วนำไปทดลองกับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช่กลุ่มจริง จำนวน 30 ตัวอย่าง เพื่อนำผลมาพิจารณาหาจุดบกพร่อง และปรับปรุงแก้ไขเป็นครั้งสุดท้าย ซึ่งจะมีการนำข้อมูลมาคำนวณค่าอำนาจแจก และค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม การทดสอบความเชื่อมั่น (Cronbach's alpha) โดยใช้เกณฑ์ยอมรับที่ค่ามากกว่า 0.700. จากนั้นจึงพิมพ์เป็นฉบับที่ใช้จริงต่อไป

เมื่อรวบรวมข้อมูลและแจกแจงความถี่แล้ว จะนำจำนวนกลุ่มตัวอย่างมาพิจารณาระดับตามมาตรวัดของลิเคิร์ต (Likert Scale) ซึ่งใช้เกณฑ์ 5 ระดับ ดังนี้

- ระดับ 5 หมายความว่า มีระดับมากที่สุด
- ระดับ 4 หมายความว่า มีระดับมาก
- ระดับ 3 หมายความว่า มีระดับปานกลาง
- ระดับ 2 หมายความว่า มีระดับน้อย
- ระดับ 1 หมายความว่า มีระดับน้อยที่สุด

เกณฑ์การแปลความหมาย ใช้สมการอันตรภาคชั้นของค่าเฉลี่ย เท่ากับ 0.8 (กัลยา วาณิชยปัญญา, 2540; 27-28) โดยความกว้างของอันตรภาคชั้น = คะแนนสูงสุด-คะแนนต่ำสุด/จำนวนชั้น

$$= 5-1/5$$

$$= 0.80$$

สามารถแปลความหมายระดับค่าเฉลี่ยจากแบบสอบถาม ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.21-5.00 หมายความว่า มีระดับมากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20 หมายความว่า มีระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40 หมายความว่า มีระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.81-2.60 หมายความว่า มีระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80 หมายความว่า มีระดับน้อยที่สุด

3.2 การวิจัยตามระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเครื่องมือ

ในส่วนนี้ คณะวิจัยจะดำเนินการสัมภาษณ์ (In-depth Interview) และประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กับผู้ให้ข้อมูลที่เป็นองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยว รวมถึงการค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบริการในพื้นที่ชายแดนไทยและประเทศกัมพูชา โดยประเด็นในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยประยุกต์ตามแนวทางของ Diamond Model ได้แก่

- ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการพัฒนาการค้าการลงทุนต้องให้เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว เน้นประเด็นด้านพื้นที่ด้านโลจิสติกส์ (Logistics) และโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมถนน รถไฟ ท่าเรือ และการเดินทางโดยการบิน (ทางอากาศ)

- เงื่อนไขและความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวชายแดน
- อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน
- กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างและการแข่งขัน

3.2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

คณะวิจัยใช้แบบสัมภาษณ์ (Interview form) เป็นเครื่องมือที่ใช้ประกอบการสัมภาษณ์ ร่วมกับบันทึกคำให้สัมภาษณ์ซึ่งผู้สัมภาษณ์สร้างขึ้นมาเพื่ออำนวยความสะดวกในการรวบรวมข้อมูล ใช้เครื่องบันทึกเสียง ช่วยอำนวยความสะดวกในการบันทึกรายละเอียดของข้อมูล ช่วยให้ผู้สัมภาษณ์พิจารณาย้อนทวนข้อมูลได้ และสามารถสรุปข้อมูลได้อย่างถูกต้องชัดเจน การสร้างแบบสัมภาษณ์ประเด็นในการสัมภาษณ์จะถูกสร้างขึ้นจากกรอบแนวคิดทฤษฎีของตัวแปรที่ต้องการศึกษา

แบบสัมภาษณ์ใช้แบบมีโครงสร้าง โดยร่างข้อคำถามที่จะสัมภาษณ์ ถ้าเป็นแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างให้เรียงลำดับคำถามให้เกิดความราบรื่น ตรวจสอบแบบสัมภาษณ์ด้านความเที่ยงตรงด้วยตนเองและผู้เชี่ยวชาญ และนำผลที่ได้มาปรับปรุงและแก้ไข และทดลองใช้เพื่อหาความเชื่อมั่น ก่อนที่จะนำแบบสัมภาษณ์ไปทดลองใช้กับบุคคลที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง หรือกลุ่มที่จะนำแบบสัมภาษณ์ไปใช้จริงและนำผลที่ได้มาคำนวณหาความเชื่อมั่น ปรับปรุงแก้ไขพิมพ์แบบสัมภาษณ์ฉบับจริง แล้วนำไปเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

3.2.2 คำโครงแบบสัมภาษณ์

ใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ผู้ให้ข้อมูล (Key Informant) กลุ่มผู้ที่มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง และผู้รับผิดชอบบริหารจัดการชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ชุมชนท้องถิ่น

ผู้ประกอบการธุรกิจ นักท่องเที่ยว และหน่วยงานที่รับผิดชอบบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนในทุกระดับตั้งแต่ระดับนโยบายไปจนถึงหน่วยงานภาคปฏิบัติ

3.2.3 แนวคำถาม

1) ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชาคืออะไรบ้าง

2) ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการพัฒนาการค้าการลงทุนที่เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว

- ด้านพื้นที่

- ด้านโลจิสติกส์ และโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม การเดินทางถนน การเดินทางด้วยรถไฟ การเดินทางโดยการบิน (ทางอากาศ)

- เงื่อนไขและความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวชายแดน

- อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน

- กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างและการแข่งขัน

3) ปัญหา อุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกัมพูชา

4) ปัญหา อุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

5) แนวทางการสร้างความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

6) ข้อเสนอแนะอื่นๆ

7) จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา เพื่อร่วมสังเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการด้านเศรษฐกิจ การลงทุนและการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค และการดำเนินการพัฒนาแนวทางการบริหารจัดการด้วยวิธีการ TOWS Matrix เพื่อใช้ประโยชน์จากจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการกำหนดแนวทางการบริหารจัดการเบื้องต้น

การพัฒนาแนวทางการแก้ไขปัญหาลดอุปสรรคในการบริหารจัดการการท่องเที่ยว รวมถึงการค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา โดยอาศัยการบูรณาการแนวคิดทางด้านยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวชายแดน การพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในพื้นที่ชายแดนการวิเคราะห์ Diamond Model และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศมาเป็นกรอบในการวิเคราะห์และพัฒนาแนวคิดการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน โดยการสัมภาษณ์และประชุมกลุ่มย่อยกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยว รวมถึงการค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ประกอบด้วย ตัวแทนจากกระทรวง ทบวง กรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานภาคเอกชนในพื้นที่วิจัย

8) จัดประชุมแลกเปลี่ยนระหว่างนักวิจัยในโครงการย่อยทั้ง 4 เพื่อแลกเปลี่ยนและถ่ายทอดองค์ความรู้ที่ได้จากการวิจัยระหว่างโครงการ ซึ่งเป็นการบูรณาการองค์ความรู้ในแต่ละโครงการ

9) ผลการวิเคราะห์ จะนำผลมาสังเคราะห์ร่วมกัน โดยเชิญกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวรวมไปถึงการค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการในพื้นที่ชายแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเสนอแนะ และแนวทางในการพัฒนาการบริหารจัดการการ

ท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และพิจารณาร่วมด้านข้อตกลงร่วมกัน พิมพ์เขียว GMS กลุ่มทวิภาคีระหว่างประเทศ

10) ระดมความคิดเห็นจากกลุ่มเฉพาะ ประกอบด้วยภาครัฐบาล ธุรกิจเอกชน แรงงาน องค์กรพัฒนาเอกชน และชุมชนท้องถิ่น ภายหลังสิ้นสุดการสังเคราะห์พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา แผนวิจัยมีแนวทางที่จะระดมความคิดเห็นจากกลุ่มเฉพาะ ประกอบด้วย ภาครัฐบาล ธุรกิจเอกชน แรงงาน องค์กรพัฒนาเอกชน และชุมชนท้องถิ่น เพื่อศึกษาแนวทางในการสร้างกลไกการขับเคลื่อนการบริหารจัดการการท่องเที่ยว รวมถึงการค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบริการในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา เพราะเป็นภาคส่วนที่สำคัญในการบริหารจัดการและดำเนินการในพื้นที่

สรุป กระบวนการวิจัย



ที่มา: สรุปโดยคณะวิจัย

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและผลการวิจัย

โครงการวิจัย เรื่อง การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย คือ 1) ศึกษาข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 2) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 3) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา และ 4) เสนอแนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

โดยคณะวิจัย ได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ตลอดจนการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง และเก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา สามารถสรุปผลการวิจัย ได้ดังนี้

4.1 ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

4.1.1 ข้อมูลด้านชายแดนกับประเทศกัมพูชา มีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องดังนี้

4.1.1.1 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับด้านชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

คณะวิจัยได้ดำเนินการศึกษาและลงพื้นที่การวิจัยภาคสนาม เพื่อสำรวจข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา โดยจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จากผู้แทนภาครัฐ ผู้ประกอบการ ในการวิจัยครั้งนี้ คณะวิจัยลงพื้นที่ รวมทั้งหมด 7 พื้นที่ แบ่งเป็นจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชาตอนบน (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์) กับจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชาตอนล่าง (จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด) มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.1 สรุปข้อมูลการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนบน จังหวัดอุบลราชธานี

จุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
1. อุบลราชธานี จุดผ่อนปรนช่อง อานม้า อำเภอ น้ำยืน จังหวัด อุบลราชธานี – บ้านเสียดียก วาง อำเภोजอม	<u>ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป</u> ช่องอานม้าอยู่บริเวณพิกัด VA 9690 อยู่ในพื้นที่บ้านน้ำยืน ตำบลโง้ง อำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ในเทือกเขาพนมดงรัก ประมาณ 11 กิโลเมตร ติดต่อกับประเทศกัมพูชาในพื้นที่อำเภอคลองกระสาน จังหวัดพระวิหาร ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้ประกาศเป็นจุดผ่อนปรนทางการค้า เมื่อ 11 พฤษภาคม 2542 ปัจจุบันได้รับการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว และได้เปิดเป็นจุดผ่อนปรนช่องอานม้า

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
กระสาน จังหวัด พระวิหาร	เพื่อให้ประชาชน ทั้งสองประเทศได้ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งกันและกันโดยเปิดให้ประชาชน เข้าออกระหว่างประเทศทุกวันโดยไม่ต้องทำหนังสือผ่านแดน <u>ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว และสถานการณ์ของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา</u> 1. ที่ตั้งและอาณาเขตทิศเหนือ ติดต่อกับ บ้านศรีบุญเรืองและบ้านน้ำเย็น อำเภอน้ำเย็น จังหวัดอุบลราชธานี ทิศใต้ ติดต่อกับ บ้านเรอเตียลบก อำเภोजอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร ทิศตะวันออก ติดต่อกับ บ้านนาสามัคคี อำเภอน้ำเย็น จังหวัดอุบลราชธานี และทิศตะวันตก ติดต่อกับ บ้านด่าน อำเภอรณลักษณ์ จังหวัดศรีสะเกษ 2. สถานภาพชายแดนลักษณะเส้นทางประเทศไทยไปช่องอานม้า เป็นถนนลาดยางกว้างประมาณ 5 เมตร มีความลาดชันเป็นบางช่วง ยานพาหนะสามารถใช้ได้ดีในช่วงฤดูแล้ง สำหรับฤดูฝนใช้การได้แต่ค่อนข้างลำบากเพราะถนนลื่น พื้นที่โดยทั่วไปเป็นป่าดิบสลับทึบป่าโปร่ง ลักษณะเส้นทางด้านประเทศกัมพูชาไปช่องอานม้า ตั้งแต่จุดผ่อนปรนช่องอานม้า-ห้วยโศดา เป็นเส้นทางเดินเท้า และเส้นทางเกวียน มีรถจักรยานยนต์ และรถยนต์วิ่งผ่านไปมาค่อนข้างสะดวก แต่เนื่องจากมีความลาดชันของเทือกเขาพนมดงรัก สภาพถนนในฤดูฝนถูกน้ำเซาะพังทลาย สำหรับเส้นทางตั้งแต่จุดผ่อนปรนช่องอานม้า ถึงบ้านเรอเตียลบก อำเภोजอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร รวมระยะทางประมาณ 24 กิโลเมตร ภูมิประเทศที่สำคัญ บริเวณช่องอานม้าที่สามารถใช้ตรวจการณ์และควบคุมพื้นที่บริเวณช่องอานม้า ได้แก่ เนิน 500 เนิน 677 เนิน 664 เนิน 600 และเนิน 527 ปัจจุบันเนินสำคัญต่างๆอยู่ในความควบคุมของฝ่ายไทย คือ ร้อย.ทพ.23q5 และฝ่ายกัมพูชาควบคุมโดย พัน.ปชด.401 และ ตชด.493 พื้นที่บริเวณช่องอานม้ายังคงมีทุนระเบิดและกับระเบิดหลงเหลืออยู่จำนวนหนึ่ง ดังนั้นพื้นที่นอกเส้นทางจึงเป็นพื้นที่ที่ยังคงอันตรายอยู่เช่นกันเพราะมีลักษณะสูงต่ำและทางน้ำไหล เนื่องจากช่องอานม้าอยู่ระหว่างช่องบกและเป็นที่สูงจึงลาดลง ซึ่งมีลำห้วยที่เกิดจากเนิน 500 เนิน 677 และเนิน 600 ไหลมารวมกันเป็นลำห้วยเล็กๆจากทิศใต้ ลงมาทิศเหนือ ห้วยมีความลึกประมาณ 3 เมตร จะมีน้ำเฉพาะในฤดูฝน ขนานเส้นทางอำเภอน้ำเย็น-ช่องอานม้า 3. ประชากรและการตั้งถิ่นฐานระหว่างชายแดนเนื่องจากช่องอานม้ามีลักษณะเป็นเนินสูงอยู่ระหว่างช่องเขา และห่างไกลความเจริญบริเวณชายแดน จึงไม่มีสถานที่สำคัญของทางราชการ ส่วนที่ตั้งชุมชนจะมีเฉพาะชุมชนของฝ่ายกัมพูชา ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากปากช่อง ประมาณ 200 เมตร มีประชากรอาศัยประมาณ 100 คน สร้างบ้านเรือนอยู่รอบบริเวณตลาดฝั่กัมพูชา บริเวณนี้เป็นบริเวณที่ยังไม่มีการปักปันเขตแดน เช่นเดียวกับพื้นที่อื่นๆ จึงยังไม่มี ความชัดเจนที่ชี้ชัดเป็นหลักฐานว่า ชุมชนตลาดของกัมพูชาอยู่ในเขตแดนของประเทศใด 4. ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมชายแดนประชาชนมีฐานะยากจน ประกอบด้วยประชาชนหลายเชื้อชาติ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา ประมาณ 8,000 คน มีอาชีพ

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป																														
	การเกษตรเพื่อเลี้ยงครอบครัว มีชีวิตแบบเรียบง่ายเหมือนชาวชนบททั่วไป ประกอบด้วย 6 ตำบล ได้แก่ ตำบลจอมกระสาน ตำบลตริกตรอหมอม ตำบลกันตรวล ตำบลเยียง ตำบลปริงชม ตำบลดอกสะแร 5. ลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจตลาดไทย และตลาดกัมพูชา ตั้งอยู่ในเขตไทยห่างจากรั้วลดหนาม ประมาณ 100-200 เมตร มีลักษณะของร้านค้าเป็นอาคารพาณิชย์ และเพิงพักชั่วคราว เปิดให้ประชาชนทั้งสองประเทศนำสินค้าพื้นบ้าน ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร วัสดุก่อสร้าง ของป่า อาหาร เสื้อผ้า ขนม ผลไม้ เครื่องอุปโภค บริโภค มาขายแลกเปลี่ยน ซึ่งเดิมจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เปิดให้บริการเฉพาะวันอังคารและพฤหัสบดี เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2554 ผู้ว่าราชการจังหวัดอุบลราชธานีได้อนุญาตให้เปิดจุดผ่อนปรนช่องอานม้าทุกวัน ตั้งแต่เวลา 09.00-15.00 น. ส่วนตลาดกัมพูชาตั้งอยู่ในเขตกัมพูชา ห่างจากรวดหนาม ประมาณ 100-200 เมตร มีลักษณะเป็นร้านค้ากึ่งถาวรหลังคามุงด้วยสังกะสีเป็นส่วนใหญ่ รวมกันอยู่เป็นกลุ่มก้อนเป็นชุมชน ประชาชนนำสินค้ามาค้าขายเป็นประจำ สินค้าที่นำมาค้าขายประกอบด้วย เหล้า บุหรี่ สัตว์ป่า หมู กบ ปลาต่างๆ เนื้อสัตว์สัตว์ตากแห้ง และเครื่องประดับ 6. ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานระหว่างชายแดนและเมืองเชื่อมโยง 1) ไฟฟ้า: อำเภอสำโรง มีหน่วยบริการไฟฟ้า สังกัดการไฟฟ้าภูมิภาค จำนวน 1 แห่ง สามารถบริการไฟฟ้า ได้ทั้งหมด 101 หมู่บ้าน 2) น้ำประปา : อำเภอสำโรง มีข้อมูลดังนี้ <table><tr><td>การประปาส่วนภูมิภาค</td><td>จำนวน 1</td><td>แห่ง</td></tr><tr><td>การประปาหมู่บ้าน</td><td>จำนวน 45</td><td>แห่ง</td></tr><tr><td>บ่อน้ำตื้น</td><td>จำนวน 1,500</td><td>แห่ง</td></tr><tr><td>บ่อบาดาล</td><td>จำนวน 400</td><td>แห่ง</td></tr><tr><td>ฝาย</td><td>จำนวน 19</td><td>แห่ง</td></tr><tr><td>อ่างเก็บน้ำ</td><td>จำนวน 2</td><td>แห่ง</td></tr></table> 3) โทรศัพท์ : <table><tr><td>คู่สายโทรศัพท์</td><td>จำนวน 342</td><td>คู่สาย</td></tr><tr><td>ชุมสายโทรศัพท์</td><td>จำนวน 1</td><td>แห่ง</td></tr><tr><td>ตู้โทรศัพท์สาธารณะ</td><td>จำนวน 10</td><td>แห่ง</td></tr><tr><td>สถานีวิทยุชุมชน</td><td>จำนวน 6</td><td>แห่ง</td></tr></table> 7. เวลาปิด - เปิด ชายแดน ช่องอานม้า อำเภอสำโรง เป็นเขตติดต่อกับบ้านสะเดียลกวาง อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร เปิดทำการทุกวันตั้งแต่เวลา 9.00-15.00 น. 8. สกุลเงินที่ใช้ระหว่างชายแดน บาท/เรียลกัมพูชา/ดอลลาร์สหรัฐฯ 9. นโยบายต่อการบริหารจัดการชายแดนช่องอานม้า	การประปาส่วนภูมิภาค	จำนวน 1	แห่ง	การประปาหมู่บ้าน	จำนวน 45	แห่ง	บ่อน้ำตื้น	จำนวน 1,500	แห่ง	บ่อบาดาล	จำนวน 400	แห่ง	ฝาย	จำนวน 19	แห่ง	อ่างเก็บน้ำ	จำนวน 2	แห่ง	คู่สายโทรศัพท์	จำนวน 342	คู่สาย	ชุมสายโทรศัพท์	จำนวน 1	แห่ง	ตู้โทรศัพท์สาธารณะ	จำนวน 10	แห่ง	สถานีวิทยุชุมชน	จำนวน 6	แห่ง
การประปาส่วนภูมิภาค	จำนวน 1	แห่ง																													
การประปาหมู่บ้าน	จำนวน 45	แห่ง																													
บ่อน้ำตื้น	จำนวน 1,500	แห่ง																													
บ่อบาดาล	จำนวน 400	แห่ง																													
ฝาย	จำนวน 19	แห่ง																													
อ่างเก็บน้ำ	จำนวน 2	แห่ง																													
คู่สายโทรศัพท์	จำนวน 342	คู่สาย																													
ชุมสายโทรศัพท์	จำนวน 1	แห่ง																													
ตู้โทรศัพท์สาธารณะ	จำนวน 10	แห่ง																													
สถานีวิทยุชุมชน	จำนวน 6	แห่ง																													

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2560 ที่โรงแรมดุสิตปรีนเซส อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา กองทัพอากาศที่ 2 ได้จัดการประชุมคณะกรรมการชายแดนภูมิภาคไทย-กัมพูชา หรือ RBC (Regional Border Committee) ประจำปี 2560 ขึ้น โดยทั้งสองฝ่ายได้มีการหารือเพื่อประสานความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาความมั่นคงต่างๆในพื้นที่ชายแดน เช่น การรักษาทรัพยากรป่าไม้ การสกัดกั้นยาเสพติดตามแนวชายแดน การเก็บกู้ระเบิดตามแนวชายแดน ตลอดจนการจัดระเบียบจุดผ่านแดน เศรษฐกิจ การศึกษา การสาธารณสุข และการส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนทั้งสองประเทศ <u>ส่วนที่ 3 องค์ประกอบภารกิจที่เกี่ยวข้องของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา</u> <u>ทรัพยากรการท่องเที่ยว</u> 1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวชายแดนที่สำคัญ 1.1 ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ 1) สามเหลี่ยมมรกต ตั้งอยู่ที่บึง บริเวณเทือกเขาที่มีแนวเขตระหว่าง 3 ประเทศติดต่อกัน ได้แก่ ไทย ลาว และกัมพูชา 2) พลาญเสือ ตั้งอยู่บ้านโนนสูง ต.โดมประดิษฐ์ ห่างจากหมู่บ้านประมาณ 12 กิโลเมตร เป็นพลาญหินขนาดใหญ่ 3) แก่งลำดวน (กึ่งเดือนขบวนช่วงเดือน ก.ย.-ต.ค. ของทุกปี) ตั้งอยู่ที่บ้านหนองซอน ต.โดมประดิษฐ์ ห่างจากอำเภอน้ำยืน 12 กิโลเมตร 4) พลาญตาพรหม ตั้งอยู่บนเทือกเขาพนมดงรักตอรอยตะเข็บชายแดนไทย-กัมพูชา ก่อนวกกลับมาถึงน้ำตกปลาคาบสามทวนมีทางขึ้นทางเดียว 5) พลาญขี้สีก ตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันออก บนเทือกเขาพนมดงรัก 6) ถ้ำห้วยบอน ตั้งอยู่ที่บ้านแปดอุม ต.โดมประดิษฐ์ 7) ภูปลวก ห่างจากบ้านศรีเมืองใหม่ ต.โชน ประมาณ 6 กิโลเมตร ใกล้ภูเพ็ก 8) น้ำตกดินดำ ห่างจากเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าอดโดม ประมาณ 20 กิโลเมตร อยู่บนเทือกเขาพนมดงรัก 9) น้ำตกปลาคาบสามทวน ห่างจากเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าอดโดม ประมาณ 25 กิโลเมตร 10) น้ำตกแก่งส้มพันธุ ตั้งอยู่ชายเทือกเขาพนมดงรัก บริเวณห้วยบอน ห่างจากบ้านน้ำยืน ต.โชน ประมาณ 5 กิโลเมตร 1.2 ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ 1) แหล่งโบราณคดีภาพสลักรายบรรทมสินธุ์ ตั้งอยู่ในเวียงน้ำของลำโดมใหญ่ และจมอยู่ใต้น้ำบนเทือกเขาพนมดงรัก ด้านทิศใต้ของบ้านเข้ด่อน หมู่ที่ 1 ต.โดมประดิษฐ์ อ.น้ำยืน 2) ภาพสลักภูอ่าง อยู่บริเวณกลางผิงผา ส่วนภาพเขียนเสืออยู่ก่อนไปทางตะวันออก

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	3) ถ้าโยนี อยู่ระหว่างเส้นทางไปนารายณ์บรรทมสินธุ์ บ้านเข้ด่อน ต.โดมประดิษฐ์ อยู่ห่างจากอำเภอ 22 กิโลเมตร 4) ปราสาทภูประสาธ ตั้งอยู่เชิงเทือกเขาพนมดงรัก ก่อนถึงช่องอานม้า ห่างจากบ้านน้ำเย็น ต.โฆง ประมาณ 8 กิโลเมตร 5) แหล่งโบราณคดีบ้านสวายน้อย ตั้งอยู่บ้านสวายน้อย ต.ยางใหญ่ ห่างจากอำเภอน้ำเย็น 17 กิโลเมตร 6) กำแพงโคกหินใหญ่ ตั้งอยู่บนยอดเขาโคกหินใหญ่ ห่างจากช่องทางเดินที่เรียกว่า ช่องไฮ ออกไปทางทิศเหนือ 1 กิโลเมตร ห่างจากช่องอานม้า 10 กิโลเมตร 7) วัดป่าศรีบรรพพร (วัดภูน้อย) ตั้งอยู่ที่บ้านเกษตรสมบูรณ์ ต.บุเปือย ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ภูน้อย ห่างจากอำเภอน้ำเย็น 6 กิโลเมตร 8) สลุปเจติย์บ้านเข้ด่อน (วัดโดมประดิษฐ์นาราม) ตั้งอยู่บริเวณวัดโดมประดิษฐ์นาราม ต.โดมประดิษฐ์ ห่างจากตัวอำเภอน้ำเย็น 19 กิโลเมตร 1.3 ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรมและประเพณี : ความเชื่อและประเพณีที่สำคัญของอำเภอน้ำเย็น คือ งานประเพณีบุญบั้งไฟ ช่วงเดือนพฤษภาคม งานประเพณีแห่เทียนเข้าพรรษา ช่วงเดือนกรกฎาคม และงานประเพณีลอยกระทง ช่วง เดือนพฤศจิกายน และการจัดงานสมโภชศาลเจ้าพ่อหลักเมือง ระหว่างวันที่ 16-20 มีนาคม ของทุกปี เพื่ออนุรักษ์และส่งเสริมขนบธรรมเนียมประเพณีอันดีงามของท้องถิ่น 2. องค์ประกอบการท่องเที่ยวช่องอานม้า 2.1 สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว (Attraction) <u>เทศกาลและงานประเพณี</u> ประเพณีแห่เทียนพรรษา (The Candle Festival) งานบุญที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของจังหวัดอุบลราชธานีที่จัดขึ้นในวันอาสาฬหบูชาและวันเข้าพรรษาของทุกปี ในงานจะมีการประกวดเทียนแกะสลัก และมีการแห่เทียนอย่างยิ่งใหญ่, เทศกาลไม้ดอกไม้ประดับ (Flower Festival), งานประเพณีมหาสงกรานต์แก่งสะพือ (Kaeng Saphue Songkran Festival), งานประเพณีไหลเรือไฟ (Illuminated Boat Procession) งานแข่งขันเรือยาวประเพณี (Traditional Boat Races) <u>สถานที่ท่องเที่ยว</u> อุบลราชธานี มีสถานที่ท่องเที่ยวประจำจังหวัดมากมาย เช่น อุทยานแห่งชาติผาแต้ม หน้าผาสูงที่มีความสวยงามตามธรรมชาติ ที่บริเวณด้านหน้าหน้าผาจะมีภาพเขียนสีก่อนประวัติศาสตร์ที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสามพันถึงสี่พันปี, น้ำตกห้วยทรายใหญ่ น้ำตกที่สวยงามแห่งหนึ่งของอีสาน, ปราสาทบ้านเบ็ญ ศาสนสถานขอมขนาดย่อม ประกอบด้วย ปราสาทอิฐ 3 หลัง ตั้งอยู่บนฐานศิลาแลงที่สร้างแยกกัน 1) โบราณสถานและประวัติศาสตร์ ได้แก่ ปราสาทบ้านเบ็ญ ศาสนสถานขอมขนาดย่อม ประกอบด้วยปราสาทอิฐ 3 หลัง ตั้งอยู่บนฐานศิลาแลงที่สร้างแยกกัน

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป						
	2) ศาสนสถาน ได้แก่ วัดบูรพาราม วัดสุปฏิหารามวรวิหาร วัดศรีอุบลรัตนาราม วัดบ้านนาเมือง วัดมหาวนาราม วัดแจ้ง วัดหนองบัว วัดหนองป่าพง วัดป่านานาชาติ วัดภูเขาแก้ว สำนักงฆ์ภูหล่น 3) แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ ได้แก่ หาดคูเต่า หาดวัดใต้ แก่งสะพือ เขื่อนสิรินธร บ่อน้ำพุร้อน น้ำตกห้วยทรายใหญ่ สามพันโบก 4) สวนสาธารณะและอุทยาน ได้แก่ อุทยานแห่งชาติแก่งตะนะ สวนสาธารณะทุ่งศรีเมือง อุทยานแห่งชาติภูจองนายอย อุทยานแห่งชาติผาแต้ม หน้าผาสูงที่มีความสวยงามตามธรรมชาติ ที่บริเวณด้านหน้าหน้าผาจะมีภาพเขียนสีก่อนประวัติศาสตร์ที่มีอายุไม่ต่ำกว่าสามพันถึงสี่พันปี น้ำตกห้วยทรายใหญ่ น้ำตกที่สวยงามแห่งหนึ่งของอีสาน <u>สินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก</u> ผ้าฝ้ายทอมือ หมอนขิด ผ้าขาวม้า ผ้าไหม เครื่องทองเหลือง หมูยอ กุนเชียง ไส้กรอกอีสาน อาหารหล่นต่างๆ 3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) ธนาคาร มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ <table><tr><td>ธนาคารกรุงเทพ จำกัด</td><td>จำนวน</td><td>1 แห่ง</td></tr><tr><td>ธนาคาร ธ.ก.ส.</td><td>จำนวน</td><td>54 แห่ง</td></tr></table> 4. นโยบายส่งเสริมผู้ลงทุนจากต่างประเทศ การค้าชายชายแดนไทย-กัมพูชา ด้านจังหวัดอุบลราชธานี ขณะนี้อยู่ในช่วงการเตรียมความพร้อมยกระดับจุดผ่อนปรนช่องอานม้าขึ้นเป็นด่านถาวร โดยปัจจุบันเปิดทำการเฉพาะวันอังคารและพฤหัสบดี เมื่อยกระดับขึ้นเป็นด่านถาวรแล้ว จะทำให้การค้าชาย ขนส่งสินค้าทำได้สะดวกขึ้น ผู้บริโภคชาวกัมพูชานิยมสินค้าไทยมากเนื่องจากเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ โดยสินค้าที่นิยมซื้อขายกัน ได้แก่ สินค้าอุปโภค บริโภค ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต เช่น สบู่ ยาสีฟัน เสื้อผ้า วัสดุก่อสร้าง และวัสดุทางการเกษตร เป็นต้น <u>ส่วนที่ 4 โอกาสในการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาในเขตจังหวัดอุบลราชธานี</u> ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานีเป็นสนามบินขนาดใหญ่ที่ครอบคลุมการเดินทางอากาศของจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร อำนาจเจริญ และมุกดาหารบางส่วน ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 2 โดยอันดับที่ 1 คือสนามบินนานาชาติกระบี่ และอันดับที่ 2 คือสนามบินอุดรธานี ซึ่งเป็นการวัดตามปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินต่อวันของแต่ละสนามบิน ซึ่งปัจจุบันทางกรมการบินพลเรือนพยายามพัฒนาระบบการเดินทางและการบริหารจัดการยิ่งขึ้นเพื่อสร้างขีดความสามารถในแข่งขันของธุรกิจการบินและกรมการบินเอง ด้านการขนส่งและเดินทางเข้าสู่จังหวัดศรีสะเกษ “ด้านอากาศ” พบว่า ในปัจจุบันนักท่องเที่ยวยังต้องพึ่งพาท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานีอยู่ ด้วยระยะห่างจากตัวจังหวัดใกล้เคียง คือประมาณ 50 กิโลเมตรเท่านั้น ทางกระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายเร่งด่วนเพื่อการบูรณาการการเดินทางของทั้งสองจังหวัดให้เชื่อมโยงกันทุก	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด	จำนวน	1 แห่ง	ธนาคาร ธ.ก.ส.	จำนวน	54 แห่ง
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด	จำนวน	1 แห่ง					
ธนาคาร ธ.ก.ส.	จำนวน	54 แห่ง					

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	เส้นทาง โดยให้มีรถตู้โดยสารรับส่งระหว่างสองจังหวัดมากขึ้น มีรถบัสโดยสารประจำทางรับผู้โดยสารจากสนามบินและ บขส. จังหวัดอุบลราชธานีไปสถานีรถไฟเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวของจังหวัดศรีสะเกษ อีกทั้งยังมีการพัฒนาถนนที่เชื่อมระหว่างจังหวัดให้เป็นถนน 4 เลนส์ เพื่อความสะดวกในการเดินทางของรถยนต์อีกด้วย นอกจากนี้ พบว่า ช่องอานม้า เป็นด่านข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชาแห่งเดียวของจังหวัดอุบลราชธานี ที่มีการค้าขายระหว่างกัน เพราะด่านอื่นๆ มีภาพเป็นด่านข้ามแดนแบบช่องธรรมชาติ อาทิ ช่องข้ามแดนอำเภอน้ำขุ่น ซึ่งเป็นเพียงช่องข้ามแดนสำหรับประชาชนใช้เพื่อหาของป่าเท่านั้น และปัจจุบันเจ้าหน้าที่ทหารได้เข้าดูแลพื้นที่บริเวณดังกล่าวหลังมีเหตุข้อพิพาทกรณีเขาพระวิหารกับกัมพูชา <u>ประเด็นการค้า</u> สภาพชายแดนในปัจจุบันเป็นเพียงด่านข้ามแดนชั่วคราวที่มีการค้าระหว่างกันไม่มากนักเหมือนด่านชายแดนอื่นๆ ใกล้เคียงเช่น ด่านช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ และ ด่านช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ โดยสินค้าส่วนใหญ่ ที่ค้าขายในด่านชายแดนนี้ เป็นสินค้าประเภทการเกษตร เช่น ผัก ผลไม้ และสัตว์ปีก (ไก่, เป็ด) ซึ่งมีการขนย้ายสินค้าเข้า-ออก ได้โดยสะดวก ซึ่งมีข้อสังเกต ดังนี้ 1. การขนสินค้าจากฝั่งไทยเข้าไปสู่ตลาดฝั่งกัมพูชา โดยชาวกัมพูชาสามารถกระทำได้โดยไม่จำกัดจำนวน โดยมีการขนส่งด้วยรถเข็น และการถือหิ้วเข้าไปได้โดยสะดวก 2. การนำสินค้าจากตลาดฝั่งกัมพูชาข้ามมาฝั่งไทยโดยคนไทยและคนกัมพูชา จะมีกติกาในการนำเข้าสินค้าตามประกาศของกรมศุลกากรเหมือนด่านอื่นๆ โดยทั่วไป 3. สภาพอาคารของตลาด ฝั่งไทยแยกเป็นสองส่วน คือ ส่วนที่หนึ่งเป็นอาคารร้านค้า ค่อนข้างถาวรและแข็งแรง ซึ่งเป็นอาคารโครงเหล็กมุงกระเบื้องและเทพื้นคอนกรีต ส่วนนี้เป็นที่สำหรับขายอาหารและเครื่องดื่มเป็นสำคัญ ส่วนที่สองเป็นตลาดที่อยู่ฝั่งตรงข้ามถนน โดยเป็นพื้นที่โล่งเป็นที่สำหรับค้าขายสินค้าประเภทการเกษตร ผัก ผลไม้ และสัตว์ปีก ส่วนฝั่งกัมพูชาเพียงเพิงพักมุงและกันโดยสังกะสีและพื้นยังเป็นพื้นดินอยู่ <u>ประเด็นการท่องเที่ยว</u> ช่องอานม้า มีการสัญจรเข้าออกของประชาชนเฉลี่ยประมาณวันละ 500-1,000 โดยเฉพาะวันหยุดอาจจะมีจำนวนที่ค่อนข้างสูง แต่ส่วนใหญ่เป็นคนไทยในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี ส่วนนักท่องเที่ยวต่างประเทศไม่ค่อยนิยมมา เพราะยังเป็นเพียงด่านข้ามแดนชั่วคราวไม่สามารถข้ามผ่านไปยังประเทศกัมพูชาได้ อีกทั้งจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวหลายส่วนยังไม่พร้อมต่อการให้บริการ เช่น 1) บ่อนคาสิโน ของฝั่งกัมพูชา ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างและยังไม่เปิดให้นักเสี่ยงโชคเข้าเล่น แต่ทางฝั่งกัมพูชาได้เตรียมปรับพื้นที่และสร้างถนนคอนกรีตเพื่อที่จะเชื่อมระหว่างตัวด่านไปถึงบ่อนคาสิโนแล้ว

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	2) บ่อนไก่ชน แม้จะอยู่ใกล้ตลาดฝั่งกัมพูชาแต่การเข้าออก ยังต้องมีคนของกัมพูชาเป็นผู้พาเข้าไป และคนส่วนใหญ่ก็เป็นคนในพื้นที่เท่านั้น แต่บ่อนไก่แห่งนี้อาจจะเป็นตัวช่วยในการพัฒนาพันธุ์ไก่ชน และเศรษฐกิจในชุมชนฝั่งไทยเกี่ยวกับการเลี้ยงไก่เพื่อตีในบ่อนและส่งขายในบ่อน ซึ่งจากการสัมภาษณ์พบว่า มีนายหน้าส่งไก่ชนจากฝั่งไทยวันหนึ่งหลายสิบตัวเพื่อเข้าไปตีในบ่อนฝั่งกัมพูชา และราคาของไก่ขึ้นอยู่สีตาและฝีมือในการตีในแต่ละครั้ง ซึ่งมีราคาต่อตัวอาจจะมีตั้งแต่ หลักพันถึงหลักหมื่น ซึ่งคนกัมพูชานิยมส่งไก่ชนจากประเทศไทยมาก ส่วนเงินเดิมพันมีตั้งแต่หลักหมื่นถึงหลักแสนบาท 3) จุดแวะพักชมวิว ตามเส้นทางเข้าจาก อำเภอไยยันถึงตัวด่านยังไม่มีการพัฒนาแต่อย่างใด ซึ่งจากการสังเกตพบว่า มีจุดที่เหมาะสมสำหรับแวะพักชมวิวทิวทัศน์หลายจุด และจุดแวะถ่ายรูปธรรมชาติที่สวยงามหลายจุดเช่นเดียวกัน

ตารางที่ 4.2 สรุปข้อมูลผู้บริหารภาครัฐ ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนบน จังหวัดศรีสะเกษ

จุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
2. ศรีสะเกษ จุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำ อำเภอกุสิงห์-ช่องจอม อำเภอลองเวง จังหวัดอุดรธานี ของกัมพูชา และจุดผ่อนปรนช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร (ช่องตาเฒ่า) อำเภอกันทรลักษ์ - ปราสาทเขาพระวิหาร อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป จุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำ เป็นจุดผ่านแดนถาวรของประเทศไทย ตั้งอยู่บริเวณช่องสะงำ ตำบลไพรพัฒนา อำเภอกุสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ เชื่อมต่อกับช่องจอม อำเภอลองเวง จังหวัดอุดรธานี ประเทศไทยกัมพูชา จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 เส้นทางช่องสะงำ เป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางไปมายังนครวัด-นครธม ด้วยระยะทาง 135 กิโลเมตร เดินทางได้สะดวกและไปกลับได้ในวันเดียว ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว และสถานการณ์ของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา 1. ที่ตั้งและอาณาเขต อยู่บริเวณชายแดนแนวเขตของไทยกับกัมพูชา ซึ่งเป็นพื้นที่คอดกัของเทือกเขาพนมดงรักที่สามารถเดินไปมาหาสู่กันได้ทั้งสองประเทศ ด้านพรมแดนช่องสะงำตั้งอยู่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำ ตรงข้ามกับด้านศุลกากรช่องจอม อำเภอลองเวง จังหวัดอุดรธานี ประเทศไทยกัมพูชา 2. เวลาเปิด - ปิด ชายแดน ช่องสะงำ อำเภอกุสิงห์ เป็นเขตติดต่อกับช่องจอม อำเภอลองเวง จังหวัดอุดรธานีของกัมพูชา เปิดตั้งแต่ 7.00-20.00น.ของทุกวัน 3. สกุลเงินที่ใช้ระหว่างชายแดน บาท/เรียลกัมพูชา/ดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนที่ 3 องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ทรัพยากรการท่องเที่ยว 1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวชายแดนจุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำ และจุดผ่อนปรนช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร (ช่องตาเฒ่า) จุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่จะผ่านจากช่องสะงำไปยังด้านพรมแดนช่องจอมของกัมพูชาและต่อไปยังเมืองเสียมราฐที่ตั้งของนครวัด นครธม ระยะทาง 135 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางนี้สามารถเที่ยวชมอารยธรรมขอมโบราณและสิ่งมหัศจรรย์ 1 ใน 7 ของโลก (นครวัด นครธม บันทายศรี ฯลฯ) รวมทั้งวิถีชีวิตและวิถีชีวิตของชาวกัมพูชาแดนยุคสุดท้าย ณ อัลลองเวง บุคคลที่มีพาสปอร์ตสามารถเดินทางเข้าออกได้สะดวก สภาพเส้นทางเป็นถนนลาดยางบางส่วนและลูกยางบดอัดแน่นใช้ได้ตลอดปี ถือว่าเป็นเส้นทางที่นักท่องเที่ยวควรเลือกใช้ เพราะประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 1.1 ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ

จุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	น้ำตกสำโรงเกียรติ (น้ำตกปีศาจ) น้ำตกห้วยจันทร์ (น้ำตกกันทรอม) อุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร เส้นทางเดินป่าศึกษาธรรมชาติที่น้ำตกถูลอ 1.2 ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ อำเภออุทุมพรพิสัย ได้แก่ ปราสาทสระกำแพงน้อย ปราสาทสระกำแพงใหญ่ อำเภอห้วยทับทัน ได้แก่ ปราสาทห้วยทับทัน อำเภอปรางค์ ได้แก่ ปราสาทปรางค์กู๋ ปราสาทบ้านสมอ อำเภอขุขันธ์ ได้แก่ ปราสาทตาเล็ง อำเภอขุนหาญ ได้แก่ ปราสาทตำหนักไทร (ปราสาททามจาน) อำเภอกันทรลักษ์ ได้แก่ ปราสาทเขาพระวิหาร 1.3 ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรมและประเพณี งานเทศกาลดอกล่ำดวน งานเทศกาลเงาะทุเรียนศรีสะเกษ การแข่งขันวิ่งฮาล์ฟและควอเตอร์มาราธอนสู่ผามออีแดง กิจกรรมการลงช่วงวัฒนธรรมศรีสะเกษ และ Mini Light & Sound ปราสาทขอมวัดสระกำแพงใหญ่ 1.4 ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทมนุษย์สร้างขึ้น วัดมหาพุทธาราม สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ ตึกขุนอำไพพาณิชย์ พระธาตุเรืองรอง วัดป่ามหาเจดีย์แก้ว (วัดล้านขวด) เส้นทางเที่ยวชมสวนชิมผลไม้ศรีสะเกษ 2. องค์ประกอบการท่องเที่ยวจุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำ และจุดผ่อนปรน ช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร (ช่องตาเฒ่า) 2.1 ที่พัก (Accommodation) สถานที่พัก ได้แก่ อำเภอเมืองศรีสะเกษ 5 แห่งอำเภอกันทรลักษ์ 4 แห่ง 2.2 สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว (Attraction) สินค้าที่ระลึกของจังหวัดศรีสะเกษ ได้แก่ ผ้าไหม และผ้าฝ้ายลายขิด ทอกันมากที่อำเภอบึงบูรพ์และอุทุมพรพิสัย สินค้าหัตถกรรม เช่น ครุฑน้อย เกรียนน้อย รวมทั้งตะกร้าและกระเป๋ากสาน ซึ่งทำด้วยฝีมืออันประณีต หาซื้อได้ตามถนนราชการรถไฟ นอกจากนี้ยังมีสินค้าประเภทอาหาร เช่น ไข่เค็มอำเภอไพรบึง หอมแดงกระเทียม และกระเทียมโทนดองน้ำผึ้งคุณภาพดี 3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) ร้านอาหาร ได้แก่ อำเภอเมืองศรีสะเกษ 9 แห่ง, อำเภออุทุมพรพิสัย 2 แห่ง, อำเภอกันทรลักษ์ 1 แห่ง 4. กิจกรรมการท่องเที่ยว (Activity) 4.1 ตามรอยอารยธรรมขอม 4.2 เที่ยวตามเส้นทางสู่เขาพระวิหาร 4.3 เที่ยวรอบเมืองศรีสะเกษ 4.4 เที่ยวเชื่อมประสานเมืองสุรินทร์-ศรีสะเกษ 4.5 เที่ยวเชื่อมประสานเมืองศรีสะเกษ-ยโสธร 5. นโยบายส่งเสริม/คุ้มครองผู้ลงทุนจากต่างประเทศ

จุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	5.1 โครงการเมืองใหม่ช่องสะงำ มีเป้าหมายเป็นศูนย์กลางการบริการแบบครบวงจร 5.2 โครงการสร้างสามเหลี่ยมมรกต เชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัด/แขวง ได้แก่ จ.อุบลราชธานี และศรีสะเกษ กับ จ.พระวิหาร, อุดรมีชัย และสตึงแตรัง (กัมพูชา) แขวงสาละวันและจำปาสัก (ลาว) เน้นความร่วมมือด้านท่องเที่ยว 5.3 การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติเชื่อมโยงลาวตอนใต้ ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-จำปาสัก 5.4 สินค้าบางประเภทที่มีค่าถูกทางฝั่งกัมพูชาสามารถนำมาเพิ่มมูลค่าได้หากข้ามเข้ามาขายทางฝั่งประเทศไทย เช่น สมุนไพร เป็นต้น 5.5 ความสัมพันธ์ทางการค้า การลงทุน ระหว่างไทยกับกัมพูชาเป็นไปในทิศทางที่ดี มีการประชุมและร่วมมือกันทั้งสองฝ่าย มีการขยายการท่องเที่ยวจากทางฝั่งกัมพูชาเข้ามายังประเทศไทยมากขึ้น <u>ส่วนที่ 4 โอกาสในการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาในเขตจังหวัดศรีสะเกษ</u> 1. โครงการเมืองใหม่ช่องสะงำ มีเป้าหมาย พัฒนาเป็นศูนย์กลางการบริการแบบครบวงจร 2. โครงการสร้างสามเหลี่ยมมรกต เชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัด/แขวง ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี และจังหวัดศรีสะเกษ กับจังหวัดพระวิหาร, จังหวัดอุดรมีชัยและจังหวัดสตึงแตรัง (กัมพูชา) แขวงสาละวันและจำปาสัก (สปป.ลาว) เน้นความร่วมมือด้านท่องเที่ยว 3. การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชื่อมโยงลาวตอนใต้ ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-จำปาสัก 4. สินค้าบางประเภทที่มีค่าถูกทางฝั่งกัมพูชาสามารถนำมาเพิ่มมูลค่าได้หากข้ามเข้ามาขายทางฝั่งประเทศไทย เช่น สมุนไพร เป็นต้น 5. ความสัมพันธ์ทางการค้า การลงทุน ระหว่างไทยกับกัมพูชาเป็นไปในทิศทางที่ดี มีการประชุมและร่วมมือกันทั้งสองฝ่าย 6. มีการขยายการท่องเที่ยวจากทางฝั่งกัมพูชาเข้ามายังประเทศไทยมากขึ้น 7. มีสถานพยาบาลเอกชน เป็นที่ต้องการของชาวกัมพูชา ซึ่งเมื่อผู้ป่วยเข้ามาได้รับการรักษามักมีผู้ติดตามเข้ามาเพื่อดูแล รวมทั้งมีการใช้จ่ายสินค้าภายในพื้นที่ 8. นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษเป็นชาวญี่ปุ่น ซึ่งส่วนมากมีความสนใจในเครื่องจักรสานพื้นบ้านของจังหวัดศรีสะเกษ 9. การท่องเที่ยวภายในจังหวัดศรีสะเกษส่วนใหญ่เน้นให้นักท่องเที่ยวชิมอาหารพื้นบ้านและซื้อสินค้าทางเกษตรกรรมจำพวก หอมแดง กระเทียม ทุเรียน เป็นต้น 10. เส้นทางคมนาคมสามารถส่งออกสินค้าทางการเกษตรผ่านกัมพูชาไปยังเวียดนามตอนล่างขึ้นสู่ประเทศจีนได้ 11. การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เนื่องจากพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษธรรมชาติส่วนใหญ่ยังคงสภาพเดิม เพราะยังไม่ค่อยมีนักท่องเที่ยวรู้จักกันมากเท่าไร ทำให้สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติมีความสมบูรณ์พร้อมต้อนรับนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

ตารางที่ 4.3 สรุปข้อมูลผู้บริหารภาครัฐ ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนบน จังหวัดสุรินทร์

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
3. สุรินทร์ จุดผ่านแดน ถาวรช่องจอม อำเภออาเภอบึง -ไธสง อำเภอสำโรง จังหวัดอุดร ชัย	ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป จุดผ่านแดนถาวรช่องจอม อำเภออาเภอบึง จังหวัดสุรินทร์ ซึ่งได้รับการยกฐานะจากจุดผ่อนปรนการค้าบริเวณชายแดนช่องจอมเป็นจุดผ่านแดนถาวรช่องจอม-ไธสงเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2545 ช่องจอมเป็นแนวช่องเขาของเทือกเขาพนมดงรัก ซึ่งเป็นเส้นกั้นเขตแดนไทย-กัมพูชา ที่สามารถเดินทางข้ามติดต่อกับบ้านไธสง อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรชัยและเดินทางต่อไปยังเมืองเสียมราฐของกัมพูชาได้ ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว และสถานการณ์ของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา 1. สภาพชายแดน ตลาดสินค้าในเขตไทย อยู่ห่างจากจุดผ่านแดนประมาณ 500 เมตร จำหน่ายสินค้าให้แก่คนไทยในพื้นที่และที่ไปท่องเที่ยว รวมทั้งชาวกัมพูชาที่ผ่านแดนเข้ามาเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคไปใช้ 2. ลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจ การค้าระหว่างไทย-กัมพูชา ด้านด่านช่องจอม-ไธสง จังหวัดสุรินทร์ เป็นการค้าระดับท้องถิ่น การเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรทำให้ประชาชนทั้ง 2 ประเทศ สามารถเดินทางเข้า-ออกเพื่อติดต่อซื้อขายสินค้าอุปโภคบริโภคที่จำเป็นต่อการครองชีพประจำวัน สภาพการค้าบริเวณชายแดนของทั้ง 2 ประเทศ มีการซื้อขายสินค้ากันอย่างคึกคัก และนับวันจะมีมูลค่าการค้าสูงขึ้นเรื่อยๆ เส้นทางค้ายังแจ่มใส โดยฝ่ายประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้าตลอดมา ภาวะการค้าชายแดน เดือนสิงหาคม มีมูลค่าการค้ารวมทั้งสิ้น 110.55 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนกรกฎาคม 2559 มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้น 15.00 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.70 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน มูลค่าการค้าลดลง 12.23 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.96 สินค้าส่งออกที่สำคัญ เรียงตามมูลค่าการส่งออก ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง เม็ดพลาสติก พลังงานไฟฟ้า เครื่องดื่มน้ำผลไม้ ยิปซัมบุผนัง เป็นต้น 3. เวลาปิด - เปิด ชายแดน ช่องจอม อำเภออาเภอบึง เป็นเขตติดต่อกับไธสง อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรชัยของกัมพูชา เปิดตั้งแต่ 6.00 – 22.00น.ของทุกวัน 4. สกุลเงินที่ใช้ระหว่างชายแดน บาท/เรียลกัมพูชา/ดอลลาร์สหรัฐฯ

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	<u>ส่วนที่ 3 องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา</u> <u>ทรัพยากรการท่องเที่ยว</u> การท่องเที่ยวของจังหวัดสุรินทร์ มีจุดเด่นในเรื่องของศิลปวัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณี วิถีชีวิตที่แตกต่างจากจังหวัดอื่นๆ และกรมมีมติอนุมัติให้จังหวัดสุรินทร์เป็นจังหวัดท่องเที่ยวตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2557 ความมีชื่อเสียงเกี่ยวกับข้าวหอมมะลิ ผ้าไหม และช้าง อาทิเช่น การมีช้างเลี้ยงมากที่สุดในประเทศไทย เป็นเมืองช้าง การเป็นเมืองเกษตรอินทรีย์ การมีผลิตภัณฑ์ข้าวหอมมะลิอินทรีย์ที่ได้รับรองมาตรฐานและส่งออกขายไปทั่วโลก การได้รับคัดเลือกให้ออกแบบและทอผ้าไหมสำหรับตัดเสื้อให้ผู้นำเขตเศรษฐกิจ APEC นอกจากนี้ยังธุรกิจต่างชาติไปลงทุนทำธุรกิจในโรงแรมในเขตกัมพูชา จึงทำให้สภาพการค้าบริเวณจุดผ่านแดนคึกคักมากขึ้น เพราะเขตกัมพูชาอยู่ในช่วงการพัฒนาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจากฝั่งประเทศไทยที่เดินทางผ่านจุดผ่านแดนช่องจอมไปท่องเที่ยว นอกจากนี้การท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น อันเนื่องมาจากการที่มูลค่าทรัพย์สินภายในจังหวัดในการปรับตัวสูงขึ้น เช่น ที่ดิน จังหวัดสุรินทร์มีแผนรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยจะเป็นการเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวที่เน้นอาหารการกิน ของที่ระลึก และการสร้างอัตลักษณ์จุดขายให้แก่สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดให้นักท่องเที่ยวสนใจมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะโครงการโลกของช้าง Elephant World เนื่องจากสถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์เป็นที่นิยมของคนกัมพูชา เข้ามาใช้บริการการรักษาจึงจะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วย ซึ่งผู้ติดตามเหล่านั้นก็จะเข้ามาใช้จ่ายใช้สอยตามแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์ <u>ส่วนที่ 4 โอกาสในการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาในเขตจังหวัดสุรินทร์</u> 1. มีโครงข่ายสนามบินที่เข้มแข็งกว่าประเทศกัมพูชาและจังหวัดใกล้เคียง ทำให้สะดวกต่อการเดินทางท่องเที่ยวและกระจายสินค้าและบริการทางด้านต่างๆ 2. มีสถานพยาบาลที่เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชา อันเป็นผลมาจากการที่บุคลากรในสถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์สามารถที่จะสื่อสารเป็นภาษากัมพูชาได้ และความก้าวหน้าทางการแพทย์ที่ดีกว่ากัมพูชา ทำให้เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชาในการเข้ารับบริการรักษาพยาบาล 3. จังหวัดสุรินทร์มีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่หลากหลาย แต่ยังไม่เป็นที่รู้จักสำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไป จึงยังคงความงดงามอยู่ 4. การท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น อันเนื่องมาจากการที่มูลค่าทรัพย์สินภายในจังหวัดในการปรับตัวสูงขึ้น เช่น ที่ดิน เป็นต้น

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	5. เนื่องจากสถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์เป็นที่นิยมของคนกัมพูชา เข้ามารับบริการการรักษาก็จะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วย ซึ่งผู้ติดตามเหล่านั้นก็จะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยตามแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์ 6. จังหวัดสุรินทร์มีแผนรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวที่เน้นอาหารการกิน ของที่ระลึก และสร้างอัตลักษณ์จุดขายให้แก่สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดให้นักท่องเที่ยวสนใจมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะโครงการโลกของช้าง Elephant World 7. เส้นทางคมนาคมของจังหวัดสุรินทร์ โครงการโลกของช้าง Elephant World อยู่ใกล้สนามบินและเปิดบริการทุกวัน ต่างกับโครงการ Chang International Circuit (CIC) หรือสนามฟุตบอลช้างสเตเดียมของจังหวัดบุรีรัมย์ ที่เปิดเป็นช่วงเวลา เป็นฤดูกาล ทำให้เม็ดเงินจากการท่องเที่ยวมีแนวโน้มที่จะได้รับสูงกว่า

ตารางที่ 4.4 สรุปข้อมูลผู้บริหารภาครัฐ ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนบน จังหวัดบุรีรัมย์

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
1. บุรีรัมย์ ช่องสายตะกู อำเภอบ้านกรวด-ช่องจูปโกก อำเภอบันเตียอำปิล จังหวัดอุดรธานี	ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ช่องสายตะกู ตั้งอยู่ ณ บ้านสายโท 6 ตำบลจันทบเพชร อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ ติดกับช่องจูปโกก อำเภอบันเตียอำปิล จังหวัดอุดรธานี ประเทศกัมพูชา ระยะทางจากช่องสายตะกูไปอำเภอบันเตียอำปิล ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร สภาพถนนเป็นทางลาดยางประมาณ 20 กิโลเมตร และเป็นทางลูกรังประมาณ 10 กิโลเมตร (สภาพผิวจราจรดี) ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว และสถานการณ์ของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา 1. สภาพชายแดน พื้นที่ช่องสายตะกูตั้งอยู่บนพื้นที่อุทยานแห่งชาติตาพระยา ซึ่งได้ขึ้นเป็นมรดกโลกด้วย ทำให้เป็นปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาจุดผ่านแดน ซึ่งจังหวัดไม่สามารถเข้าไปทำอะไรได้ ในปี พ.ศ.2557 ได้มีการทำเรื่องขออนุญาตใช้พื้นที่เรื่อยมา จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2559 เราได้ส่งรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปยังกรมอุทยานแห่งชาติ และเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560 ท่านผู้ว่าฯได้มอบภารกิจให้รองผู้ว่าฯไปประชุมที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีปลัดกระทรวงเป็นประธานการประชุม ซึ่งได้รับการเห็นชอบในการประชุมคราวนั้น เมื่อผ่านความเห็นชอบทางจังหวัดก็กลับมาทำข้อมูลต่างๆเพื่อบริหารพื้นที่ประมาณ 200 ไร่ ซึ่งตอนนี้กำลังอยู่ในขั้นตอนส่งเรื่องไปยังกระทรวงมหาดไทยเพื่อขออนุญาตเปิดเป็นจุดผ่านแดน เพื่อให้สภาพความมั่นคงแห่งชาติส่งไปยัง กรม. เพื่อประกาศเป็นจุดผ่านแดนถาวร จังหวัดพยายามทำให้เร็วที่สุดเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่จะตามมา 2. ลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจ การค้าชายแดน ประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้า สินค้าที่เราส่งไป เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง ส่วนสินค้าที่ทางประเทศกัมพูชาส่งเข้ามาส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตร ส่วนปริมาณคนเข้าประเทศ คนไทยเข้าไปยังกัมพูชามากกว่าคนกัมพูชาเข้ามายังไทย แต่ด้วยข้อจำกัดของจุดผ่อนปรนทางการค้าทำให้เข้ามาได้เพียงอำเภอที่อยู่ติดต่อกัน และยังไม่เปิดให้คนทั่วไปผ่านเข้าออกชายแดนได้ ประเภทสินค้า สินค้าอุปโภคบริโภค ของป่า เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้ามือสอง และสินค้าเบ็ดเตล็ด มูลค่าการค้า ในปี 2555 ประมาณ 15 ล้านบาท และปี 2556 ประมาณ 18 ล้านบาท 3. ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานระหว่างชายแดนและเมืองเชื่อมโยง 1) เส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศ

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	จุดผ่านแดนช่องสายตะกูมีความสะดวกและใกล้กว่าจุดอื่น เส้นทางก็ไม่ลำบาก ส่วนฝั่งกัมพูชาก็มีการทำถนนอยู่ เมื่อถนนเชื่อมต่อกันจะทำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น หากช่องสายตะกูได้เปิดเป็นจุดผ่านแดนแล้ว จะทำให้ผู้คนหลั่งไหลเข้ามา โอกาสการพัฒนาการค้าการลงทุนก็จะตามมา รวมทั้งการเดินทางไปยังประเทศที่สามก็จะสะดวกยิ่งขึ้น 1.1 จากอำเภอบันเตียอำปิล ไปจังหวัดอุดรธานี ระยะทาง 48 กิโลเมตร เป็นทางลาดยาง 1.2 จากจังหวัดอุดรธานี ไปจังหวัดเสียมเรียบ ระยะทาง 130 กิโลเมตร เป็นทางลาดยาง 1.3 จากจังหวัดเสียมเรียบ ไปกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 328 กิโลเมตร 1.4 รวมระยะทางจากช่องสายตะกู ไปจังหวัดเสียมเรียบ (นครวัด-นครธม) ราชอาณาจักรกัมพูชา 193 กิโลเมตร (บ้านสายโท 6 ใต้ มีระยะทางห่างจากด่านฯ 4 กิโลเมตร และบ้านจูปโกก มีระยะทางห่างจากด่านฯ 5 กิโลเมตร) 2) ไฟฟ้า การวางระบบไฟฟ้า สภาเทศบาลตำบลจันทบเพชรได้พิจารณาอนุมัติงบประมาณ 1,200,000 บาท เพื่อขยายเขตบริการไฟฟ้าในพื้นที่ตลาดจุดผ่อนปรนการค้าช่องสายตะกู ซึ่งการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอนางรองได้เข้าสำรวจพื้นที่และเตรียมการปักเสาไฟฟ้าแล้ว การดำเนินการ 30 เปอร์เซ็นต์ ปัจจุบัน การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคได้ทำการขยายเขตไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าประโคนชัยไปถึงด่านช่องสายตะกู มีกำลังไฟฟ้า 22,000 โวลต์ ระยะทางไปถึงด่านช่องสายตะกู 30 กิโลเมตร ซึ่งมีค่าใช้จ่ายประมาณ 10,000,000 โดยค่าใช้จ่ายทางประเทศกัมพูชาเป็นคนออกให้เพื่อที่จะขายไฟฟ้าไปยังฝั่งกัมพูชาด้วย 3) เวลาปิด – เปิด ชายแดน ช่องสายตะกู เปิดวันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ ตั้งแต่เวลา 08.00 – 15.00 น. 4) สกุลเงินที่ใช้ระหว่างชายแดน บาท/เรียลกัมพูชา/ดอลลาร์สหรัฐฯ 5) ระบบการให้บริการด้านศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองระหว่างชายแดน จุดผ่านแดนถาวรเกิดจากประกาศจากกระทรวงมหาดไทยโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เมื่อประกาศเป็นจุดผ่านแดนตามพระราชบัญญัติตรวจคนเข้าเมืองแล้วตามมาตรา 11 ก็จะมีเรื่องที่เกี่ยวข้อง 2 เรื่องคือ คนและยานพาหนะ ซึ่งในบันทึกข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลกัมพูชาว่าด้วยการสัญจรข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง ที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2518 ซึ่งมีสาระสำคัญว่า ในส่วนของคนที่มีการข้ามแดน ณ จุดผ่านแดนถาวรจะมีเอกสารข้ามแดนได้ 2 ประเภท คือ หนังสือเดินทางซึ่งสามารถใช้เดินทางเข้าออกทั้งสองประเทศได้ตลอด และบัตรผ่านแดนซึ่งจำกัดการเดินทางเข้าออกเพียงจังหวัดชายแดนเท่านั้น ฉะนั้นเมื่อจังหวัดบุรีรัมย์ไม่สามารถประกาศเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ส่งผลให้การเข้าออกของคนจึงมีอุปสรรคตามเงื่อนไขดังกล่าว หากได้เป็นจุดผ่านแดนถาวรจะทำให้ประเทศไทยได้เปรียบในทางเศรษฐกิจ เพราะชาวกัมพูชาที่เข้ามา เขาจะมาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคได้ คนกัมพูชาเข้ามาไทยเฉลี่ยวันละ 700-800 คน

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	นอกจากนี้ยังเข้ามาเพื่อรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเอกชน ถ้าช่องสายตะกูเปิดได้เมื่อไรรับรองว่าช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ได้รับผลกระทบอย่างแน่นอน 6) ความปลอดภัยในเขตช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์ ตอนนี้มีการเร่งรัดให้ช่องสายตะกูเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร แต่ยังติดขัดตรงที่ว่าพื้นที่อำเภอบ้านกรวดใช้คำว่าพื้นที่ชายแดน ซึ่งทำให้มีข้อจำกัดในการเดินทางไปยังประเทศอื่นๆต่อไปได้ การผ่านแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาต่างจากพื้นที่อื่นตรงที่คนไทยเข้าไปยังกัมพูชาจะเกิดความหวาดระแวง ขาดความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัย ตรงกันข้ามกับชาวกัมพูชาที่เข้ามาประเทศไทยแล้วรู้สึกปลอดภัย ทำให้เกิดปัญหาแรงงานต่างด้าว <u>ส่วนที่ 3 องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา</u> <u>ทรัพยากรการท่องเที่ยว</u> 1. สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว (Attraction) บุรีรัมย์มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพหลายแห่งและสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาได้ เช่น ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้แล้วยังมีแมทซ์การแข่งขันกันเป็นประจำ คนจะมาชมฟุตบอลกันมาก ถัดไปก็เป็นสนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนลซึ่งใช้งบประมาณ 2,000 ล้านบาท ซึ่งในแต่ละเดือนจะมีการจัดการแข่งขันเป็นประจำทั้งในระดับภายในประเทศ ระดับอาเซียน และระดับโลก การแข่งขันมีการถ่ายทอดสดทั่วโลก ทำให้ชาวต่างชาติรู้จักบุรีรัมย์และประเทศไทย Motor GP เป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวอย่างมากของจังหวัดบุรีรัมย์ เพราะMotor GP เป็นรายการการแข่งขันมอเตอร์ไซค์อันดับหนึ่งของโลก ฉะนั้นจึงเป็นโอกาสที่บุรีรัมย์จะต้องรองรับการแข่งขัน Motor GP นอกจากนี้บุรีรัมย์ยังให้สื่อจีนที่มีชื่อเสียงมาประชาสัมพันธ์ให้บุรีรัมย์เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น 2. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาบุรีรัมย์มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นแบบก้าวกระโดด ซึ่งได้เตรียมการรองรับนักท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น สนามบินที่กำลังเตรียมขยายอาคารรองรับผู้โดยสาร และในปีต่อไปจะทำเรื่องขยายรันเวย์ เพื่อให้เครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่สามารถลงได้ ปัจจุบันสนามบินบุรีรัมย์ได้รับอนุมัติเป็นสนามบินศุลกากรเรียบร้อยแล้ว ถนนก็ได้ขยายเป็นสี่เลนส์เพื่อจะเชื่อมต่อจุดต่างๆ <u>ส่วนที่ 4 โอกาสในการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาในเขตจังหวัดบุรีรัมย์</u> 1. จังหวัดบุรีรัมย์มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพหลายแห่งและสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาได้ เช่น ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้แล้วยังมีแมทซ์การแข่งขันกันเป็นประจำ นักท่องเที่ยวจะมาชมฟุตบอลกันมาก ถัดไปก็เป็นสนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนลซึ่งใช้งบประมาณ 2,000 ล้านบาท ซึ่งในแต่ละเดือนจะมีการจัดการแข่งขัน

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	เป็นประจำ ทั้งระดับภายในประเทศ ระดับอาเซียน และระดับโลก การแข่งขันมีการถ่ายทอดสดทั่วโลก ทำให้ชาวต่างประเทศรู้จักจังหวัดบุรีรัมย์และประเทศไทย 2. จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาบุรีรัมย์มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นแบบก้าวกระโดด ซึ่งได้เตรียมการรองรับนักท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น สนามบินที่กำลังเตรียมขยายอาคารรองรับผู้โดยสาร และในปีต่อไปจะทำเรื่องขยายรันเวย์ เพื่อให้เครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่สามารถลงได้ ปัจจุบันสนามบินบุรีรัมย์ได้รับอนุมัติเป็นสนามบินศุลกากรเรียบร้อยแล้ว ถนนก็ได้ขยายเป็นสี่เลนเพื่อจะเชื่อมต่อจุดต่างๆ 3. ช่องสายตะกู มีการพยายามเดินหน้าเต็มที่เพื่อเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งในอดีตคนไทยกับกัมพูชาเดินทางไปมาหาสู่กันเหมือนกับพี่น้อง ภายหลังเกิดการค้าขายระหว่างกันที่เรียกว่า “การค้าเพื่อมนุษยธรรม” มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 ต่อมาปี พ.ศ. 2557 ได้เป็นจุดผ่อนปรนทางการค้า 4. ประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้า สินค้าที่ส่งไป อาทิ สินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง ส่วนสินค้าที่ทางประเทศกัมพูชาส่งเข้ามาส่วนใหญ่เป็นสินค้าการเกษตร ส่วนปริมาณคนเข้าประเทศ คนไทยเข้าไปยังกัมพูชามากกว่าคนกัมพูชาเข้ามายังไทย แต่ด้วยข้อจำกัดของจุดผ่อนปรนทางการค้าทำให้เข้ามาได้เพียงอำเภอที่อยู่ติดต่อกัน และยังไม่เปิดให้คนทั่วไปผ่านเข้าออกชายแดนได้ 5. จุดผ่านแดนช่องสายตะกูมีความสะดวกและใกล้กว่าจุดอื่น เส้นทางก็ไม่ลำบาก ส่วนฝั่งกัมพูชาก็มีการทำถนนอยู่ เมื่อถนนเชื่อมต่อกันจะทำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น หากช่องสายตะกูเปิดเป็นจุดผ่านแดนแล้ว จะทำให้ผู้คนหลังไหลเข้ามา ฉะนั้นโอกาสการพัฒนาการค้าการลงทุนก็จะตามมา รวมทั้งการเดินทางไปยังประเทศที่สามก็จะสะดวกยิ่งขึ้น 6. ถนนฝั่งประเทศไทยสะดวกสบายกว่าประเทศกัมพูชามาก จังหวัดบุรีรัมย์มีความพร้อมมากในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน 7. การพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์ค่อนข้างจะเร็ว เพราะได้มีการทำร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน จังหวัดบุรีรัมย์ได้พัฒนาจังหวัดของตนเองโดยที่ภาครัฐเองไม่ได้มาช่วยอย่างเต็มที่เท่าไร ภาครัฐไม่ได้ลงมาขับเคลื่อนจังหวัดบุรีรัมย์สักเท่าไร มีความร่วมมือกันในระดับจังหวัดกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างจังหวัดอุดรธานี มีการทำ MOU ร่วมกันหลายจังหวัด 8. Motor GP เป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวอย่างมากของจังหวัดบุรีรัมย์ เพราะ Motor GP เป็นรายการการแข่งขันมอเตอร์ไซค์อันดับหนึ่งของโลก ฉะนั้นจึงเป็นโอกาสที่บุรีรัมย์จะต้องรองรับการแข่งขัน 9. Motor GP รองรับการท่องเที่ยวตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้จังหวัดบุรีรัมย์ยังให้สื่อจีนที่มีชื่อเสียงมาประชาสัมพันธ์ให้กับจังหวัดบุรีรัมย์เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น เพราะตอนนี้ยังไม่ถึงจังหวัด รัฐบาลก็ไม่ได้ส่งเสริมและยังไม่ได้ตามเป้าหมายที่วางไว้

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	10. บุรีรัมย์มีศักยภาพในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางที่สามารถเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านได้สะดวก 11. นักท่องเที่ยวที่เข้ามาเขาจะเดินทางเป็นวงกลม ได้มีการจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวโดยเริ่มที่ด่านสายตะกู ไปโคราช กรุงเทพฯ สระแก้ว แล้ววนกลับ ซึ่งมีการสำรวจเส้นทางมาแล้ว พบว่าเส้นทางจากสระแก้วไปปอยเปตเข้าไปเมืองพระตะบอง ไปเสียมเรียบ แล้ววนมาที่บุรีรัมย์ค่อนข้างที่จะสะดวกมาก หากเปิดด่านถาวรได้เมื่อไรทุกอย่างจะดำเนินต่อไปได้หมด 12. จังหวัดบุรีรัมย์ ได้ทำเรื่องเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงอารยธรรมขอมมาตลอด เพราะฉะนั้นจึงไม่มีปัญหา เนื่องจากมีข้อมูลในเรื่องนี้แล้ว 13. จังหวัดบุรีรัมย์มีความพยายามทำให้การท่องเที่ยวเป็นการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี เนื่องจากไม่มีต้นทุนการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ในอดีตมีแค่เพียงปราสาทพนมรุ้ง ปัจจุบันมีปราสาทสายฟ้า สนามแข่งรถ จึงทำให้กลายเป็นเมืองปราสาทสองยุค 14. ด้วยนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวที่สนับสนุนเรื่องการท่องเที่ยวเมืองรอง ทำให้บุรีรัมย์พยายามจัดกิจกรรมเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นจึงมีปฏิทินการท่องเที่ยวเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงกีฬา หรือแม้กระทั่งการท่องเที่ยวชุมชน เพื่อกระจายรายได้ออกไป 15. การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคได้ทำการขยายเขตไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าประโคนชัยไปถึงด่านช่องสายตะกู มีกำลังไฟฟ้า 22,000 โวลต์ ระยะทางไปถึงด่านช่องสายตะกู 30 กิโลเมตร ซึ่งมีค่าใช้จ่ายประมาณ 10,000,000 บาท โดยค่าใช้จ่ายทางประเทศกัมพูชาเป็นคนออกให้เพื่อที่จะขายไฟฟ้าไปยังฝั่งกัมพูชาด้วย 16. โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งมีความพร้อมมากกว่าหลายๆด้าน เรามีเส้นทางเรียบชายแดน มีถนนโครงสร้างสายโท 1-5 ซึ่งสามารถรองรับการพัฒนาในอนาคตได้ 17. สำหรับการขนส่งได้มีการจัดทำข้อตกลงร่วมกัน จึงไม่มีปัญหา มีการขนส่งสินค้าเกษตรต่างๆ รวมทั้งวัสดุก่อสร้างต่างๆ

ตารางที่ 4.5 สรุปข้อมูลผู้บริหารภาครัฐ ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนล่าง จังหวัดสระแก้ว

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
1. สระแก้ว จุดผ่านแดน ถาวรบ้าน คลองลึก อำเภออรัญ ประเทศ-ปอย เปต อำเภอโอ โจรว จังหวัด บันเตียเมียน เจย	ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ เป็นจุดผ่านแดนถาวรเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2541 มีสถานที่ราชการสำคัญ ได้แก่ ด่านตรวจคนเข้าเมือง ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกมีมูลค่าการค้ามากที่สุดเมื่อเทียบกับช่องทางการค้ากับประเทศกัมพูชาช่องทางอื่นๆ โดยมีสัดส่วนมูลค่าร้อยละ 50.0 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาทั้งหมด ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว และสถานการณ์ของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา 1. ที่ตั้งและอาณาเขต จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ อยู่ห่างจากปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย 2 กิโลเมตร 2. ลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจ <u>การค้าชายแดน</u> ปัจจุบันการค้าบริเวณชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชาที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก (บริเวณตลาดโรงเกลือ) มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีมูลค่าการค้าที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้จุดผ่านแดนดังกล่าวเกิดความหนาแน่นและไม่มีความสะดวก เนื่องจากมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังเกิดการติดขัดของการจราจร บริเวณด่านพรมแดนจากรถที่มาจากขนส่งสินค้า รวมถึงนักท่องเที่ยวที่มาซื้อสินค้าที่ตลาดโรงเกลือ ดังนั้นประเทศไทยและประเทศกัมพูชาจึงมีความเห็นร่วมกันว่า ควรดำเนินการเปิดจุดผ่านแดนถาวรใหม่ “ภายใต้แนวคิดแยกคนและสินค้า” ออกจากกัน โดยด่านบ้านคลองลึกเป็นด่านสำหรับนักท่องเที่ยวและการค้าชายแดนของคนในพื้นที่ 3. ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานระหว่างชายแดนและเมืองเชื่อมโยง กรุงเทพฯ-กรุงเทพมหานคร (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ – บันเตีย เมียนเจย – พระตะบอง – โพธิ์สัตว์ -กัมปงชะนัน-กรุงพนมเปญ) จากกรุงเทพฯ ไปตามทางหลวงหมายเลข 33 เข้าสู่ฉะเชิงเทรา – กบินทร์บุรี -อรัญประเทศระยะทางประมาณ 310 กิโลเมตร ในส่วนของกัมพูชาคือจากจุดผ่านแดนถาวรคลองลึก-ปอยเปต เข้าสู่เขตแดนกัมพูชา (เส้นทางระเปียงด้านใต้สามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 5 ของกัมพูชา ผ่านจังหวัดบันเตียเมียนเจย พระตะบองโพธิ์สัตว์ กัมปงชะนัน เข้าสู่กรุงพนมเปญ ระยะทางประมาณ 420 กิโลเมตร (เส้นทางระเปียงด้านใต้สามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 6 จากบันเตียเมียนเจย – เสียมเรียบ-กัมปงธม-กรุงพนมเปญ รวมระยะทาง 430 กิโลเมตร 4. เวลาปิด – เปิด ชายแดน

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	บ้านคลองลึก อำเภอรัญประเทศ เป็นเขตติดต่อกับปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย เปิด 7.00 – 20.00น.ของทุกวัน 5. สกุลเงินที่ใช้ระหว่างชายแดน บาท/เรียล/ดอลลาร์สหรัฐ <u>ส่วนที่ 3 องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา</u> <u>ทรัพยากรการท่องเที่ยว</u> 1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวชายแดนที่สำคัญมีอะไรบ้าง 1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ 1.1 อุทยานแห่งชาติปางสีดา 1.2 อุทยานแห่งชาติตาพระยา 1.3 ละลุ 1.4 วัดถ้ำเขาฉกรรจ์ 1.5 ถ้ำเพชรโพธิ์ทอง 2. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ 2.1 ปราสาทสด๊กก๊อกธม 2.2 สระแก้ว สระขวัญ 2.3 ศาลหลักเมือง 2.4 พระสยามเทวาธิราชจำลอง 2.5 ปราสาทเขาน้อย 4. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทมนุษย์สร้างขึ้น 4.1 ตลาดโรงเกลือ 4.2 วัดนครธรรม <u>ส่วนที่ 4 โอกาสในการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาในเขตจังหวัดสระแก้ว</u> 1. จังหวัดสระแก้วมีปราสาทเขาน้อยสีชมพู ซึ่งห่างจากตัวอำเภอรัญประเทศประมาณเพียง 10 กิโลเมตร เป็นปราสาทเล็กๆ ซึ่งเก่ากว่าทับหลังนารายณ์บรรทมสินธุ์ และมีปราสาทสด๊กก๊อกธมที่นักท่องเที่ยวนิยมไปกัน 2. มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ที่แสดงวิถีชีวิตของผู้อพยพ 5 ชนเผ่า 3. มีโรงแรม และที่พักประเภทรีสอร์ทเพียงพอต่อปริมาณนักท่องเที่ยว 4. ชาวกัมพูชานิยมมารักษาพยาบาลในฝั่งไทย เนื่องจากเชื่อมั่นในมาตรฐานและได้รับความสะดวกสบาย 5. ชาวกัมพูชานิยมสินค้าไทย และมักเข้ามาซื้อสินค้าจากห้างสรรพสินค้าในฝั่งไทยไปเพื่อการค้าและบริโภค

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	6. เนื่องจากไม่มีการเก็บภาษีสินค้าที่走私ขึ้นเป็นพาหนะ ทำให้เกิดแรงจูงใจในการเข้ามาซื้อสินค้าในฝั่งไทยเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้มีรายได้เข้าสู่ประเทศเพิ่มขึ้น 7. มีการสร้างเส้นทางบายพาสไปยังด่านหนองเอี่ยน อันเป็นประโยชน์ในอนาคตสำหรับการลดความคับคั่งของรถขนส่งสินค้าที่จะเข้ามาด่านอรัญประเทศ 8. แรงงานชาวไทยที่ไปทำงานในฝั่งกัมพูชานิยมกลับมาพักที่ฝั่งไทย เนื่องจากรู้สึกว่าปลอดภัยกว่าฝั่งกัมพูชา 9. เนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในฝั่งกัมพูชา ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลง และมีการเปลี่ยนแปลงของส่วนผสมทางการเกษตร ทำให้สินค้าเกษตรของไทยเป็นที่ต้องการของชาวกัมพูชามากขึ้น

ตารางที่ 4.6 สรุปข้อมูลผู้บริหารภาครัฐ ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนล่าง จังหวัดตราด

จุดผ่านแดนไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
1. ตราด จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก อำเภอลองใหญ่-จามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง	ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ด้านชายแดนด้านตะวันออกของประเทศไทยที่อยู่ตรงกันข้ามกับ อ.มณฑลสีมา จ.เกาะกง ของกัมพูชา ถูกประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรเมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ.2541 นับเป็นช่องทางบกสำคัญที่จะเชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชาและสามารถเดินทางเข้าสู่ประเทศเวียดนามตอนใต้ได้อย่างสะดวก ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว และสถานการณ์ของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา 2.1 ลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ปัจจุบันมูลค่าการค้าชายแดนที่นี้อยู่ระหว่าง 26,000 - 27,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งมูลค่าการค้าเหล่านี้มีแนวโน้มทะลุ 30,000 ล้านบาท ในอีก 1 - 2 ปีนี้ นี้เองที่ทำให้ช่องทางการค้าชายแดนบ้านหาดเล็กมีมูลค่าการค้าระหว่างไทยและกัมพูชาสูงเป็นอันดับสองรองจากด่านชายแดนจังหวัดสระแก้ว ในช่วง 4 - 5 ปี มานี้ เส้นทางคมนาคมในประเทศกัมพูชาได้รับการพัฒนาขึ้นมากทำให้การขนส่งสินค้าทางบกได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องการให้ไปถึงมือผู้บริโภคอย่างรวดเร็ว เช่น พืชผัก ผลไม้ต่าง ๆ ขณะที่การขนส่งสินค้าทางเรือยังเป็นช่องทางหลักนับจากอดีตจนถึงปัจจุบัน 2.2 ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานระหว่างชายแดนและเมืองเชื่อมโยง - เส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศ สภาพเส้นทางจากอำเภอมือง จังหวัดตราด ไปด่านบ้านหาดเล็ก เป็นถนนผิวทางดี และกำลังอยู่ระหว่างการปรับปรุงเป็น 4 ช่องทางตลอดเส้นทาง มีบริการเชื้อเพลิงและสถานีซ่อมบำรุงรถห่างจากด่านประมาณ 10 กิโลเมตร รถบรรทุกส่วนใหญ่มาส่งสินค้าที่ทำเรือ มีส่วนน้อย (3-5%) ที่เดินทางผ่านด่าน สภาพด่านอยู่ในเกณฑ์พอใช้ การดำเนินพิธีการศุลกากรเป็นมาตรฐาน บริเวณหน้าด่านแคบเป็นเขตชุมชน มีกิจกรรมเชิงพาณิชย์ มีแค่ 2 ช่องทาง ไม่มีการแยกถนนักท่องเที่ยวและรถบรรทุกสินค้า รถบรรทุกไม่มีพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะ ต้องทำการเปลี่ยนถ่านสินค้าบริเวณข้างทางไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน ส่วนจุดผ่านแดนเกาะกง กัมพูชา สภาพถนนระหว่างด่าน 100 เมตร เป็นหลุมบ่อชำรุด ขาดการปรับปรุง เนื่องจากยังมีปัญหาข้อพิพาทเขตแดนหลักหมุดที่ 73 ทำให้ไม่สามารถดำเนินการใดๆได้

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	พิธีการผ่านแดนที่ด่านเกาะกง มีค่าใช้จ่ายสูง ต้องใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัวช่วย และรถบรรทุกไทยไปได้แค่ 2-3 กิโลเมตร ถึงคลังสินค้าเพื่อไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น (รถไทยไปได้เพียง 9 กิโลเมตรจากพรมแดน หรือ จ.เกาะกง เท่านั้น) อาคารด่านเกาะกงมีขนาดเล็ก ไม่มีการจัดการพื้นที่หรือจัดระเบียบ มีเต็นท์พักสำหรับพนักงานขับรถและยังมีร้านค้าขนาดเล็ก สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ สถานีเชื้อเพลิง สถานีซ่อมบำรุงรถ ทั้งหมดอยู่ในตัวเมืองเกาะกง ห่างจากด่านประมาณ 8 กิโลเมตร เนื่องจากมีต้นทุนในการขนส่งที่ถูกกว่าโดยสามารถมองตัวอย่างการขนส่งสินค้าผ่านท่าเทียบเรือชลาลัย ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือเอกชนขนาดใหญ่ของบ้านหาดเล็กที่เปิดให้บริการมานานกว่า 20 ปีแล้ว ที่นี้เป็นท่าเรือรองรับการขนถ่ายสินค้าอุปโภคบริโภคที่ขนส่งทางรถยนต์มาจากแหล่งต่าง ๆ ในประเทศไทย ก่อนทำการขนลงเรือเพื่อเดินทางไปยังประเทศกัมพูชา ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่จะถูกขนส่งไปที่ท่าเรือสีหนุวิลล์และกระจายต่อไปยังแหล่งต่าง ๆ ในประเทศ รวมถึงการขนส่งต่อไปยังประเทศเวียดนามบางส่วน <u>ส่วนที่ 3 องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา</u> <u>ทรัพยากรการท่องเที่ยว</u> <u>สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว (Attraction)</u> จังหวัดตราด เป็นจังหวัดท่องเที่ยวหนึ่งที่มีชื่อเสียงของประเทศไทย ด้วยทรัพยากรการท่องเที่ยวทางทะเลที่โดดเด่น มีนักท่องเที่ยวเดินทางไปเยือนจังหวัดตราดปีละนับล้านคน การพัฒนาการท่องเที่ยวจึงเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะช่วยสร้างความหลากหลายและมูลค่าเพิ่มของการท่องเที่ยวจังหวัดตราดให้เพิ่มมากขึ้น จังหวัดตราดมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง จำนวน 12 แห่ง ศักยภาพปานกลาง 9 แห่ง และศักยภาพต่ำ 12 แห่ง สามารถออกแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ได้ 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เพื่อเรียนรู้ประวัติศาสตร์ที่น่าสนใจของจังหวัดตราด 2) การเข้าร่วมกิจกรรมเรียนรู้วิถีชีวิตชุมชนที่มีความหลากหลายของจังหวัดตราด 3) การเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตชาวสวนผลไม้ และอาหารพื้นบ้านตำรับเมืองตราด <u>ส่วนที่ 4 โอกาสในการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาในเขตจังหวัดตราด</u> 1. ด้านสินค้าอุปโภคและบริโภค ชาวกัมพูชายังคงนิยมให้ความสนใจ 2. กัมพูชามีพื้นที่ที่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำเหมาะกับการเพาะปลูก และมีสินค้าเกษตรที่คล้ายคลึงกับไทย ใช้โอกาสจากการเข้าไปตั้งโรงงานแปรรูปผลไม้ส่งออกจากกัมพูชา

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	3. แรงงานกัมพูชายังมีค่าแรงถูก ผู้ประกอบการควรหาโอกาสในด้านการเปิดโรงงานในกัมพูชา 4. ซัยภูมิของจังหวัดตราด ติดทะเลและภูเขา สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาจากกัมพูชาได้ ทั้งนี้ต้องส่งเสริมให้เปิดด่านถาวรให้สำเร็จ 5. ชาวกัมพูชานิยมมาเที่ยวทะเล สามารถเดินทางลงมาผ่านทางพระตะบอง มาจังหวัดตราดเพียง 166 กิโลเมตร และสามารถเดินทางจาก โพธิ์สัวมาจังหวัดตราดเพียง 210 กิโลเมตร 6. ค่าใช้จ่ายในการมาเที่ยวทะเลไทย ที่จังหวัดตราดของกัมพูชา ถูกกว่าราคาที่ไปเที่ยวที่ สีนุวิลล์ 7. จังหวัดตราดมีถนน R10 ที่เชื่อมจาก ตราด-กัมพูชา-เกาะกง-เวียดนาม สะดวกส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงเวียดนามได้ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่านักท่องเที่ยวสามารถใช้เวลา 1 วัน เพื่อเดินทางไป 3 ประเทศได้ คือไทย กัมพูชา และเวียดนาม ข้อได้เปรียบของไทยคือด้านความปลอดภัย อาหาร และค่าใช้จ่ายไม่สูงมาก 8. ปัจจุบัน คนกัมพูชามีการเดินทางเข้ามาเมืองไทยเพื่อมารักษาหรือตรวจสุขภาพที่โรงพยาบาลในประเทศไทย ประมาณวันละ 1,000 คน จากการบันทึกของด่านศุลกากร 9. เอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของ ภาคเอกชนขับเคลื่อน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐฯ และเอกชน เป็นผลดีต่อโครงการทำให้มีทุนทรัพย์เพิ่มมากขึ้น จึงสามารถปฏิบัติงานได้ง่ายและคล่องตัวกว่าระบบราชการ 10. ศักยภาพของจังหวัดตราดมีครบทุกอย่างเหมือนทางภาคใต้ มีทั้งทะเลและภูเขา คือกระบี่ ภูเก็ต และพังงา แต่จังหวัดตราดขาดการส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง หากได้รับการส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง จังหวัดตราดจะเป็นที่น่าสนใจ และการที่จังหวัดตราดประกาศเรื่องของ “Green City” ควรใช้ศักยภาพการเป็นเมือง Green City ในการนำเสนอให้ต่างชาติได้รับทราบข้อมูล 11. จังหวัดตราด มีโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากนโยบายภาครัฐฯ ประกาศให้จังหวัดตราดเป็นจังหวัด “Green City” และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปลอดอุตสาหกรรมหนัก ประกอบกับการมีชายหาดที่สวยงาม และมีเกาะที่ได้รับความนิยม เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก 12. สิงคโปร์ ยุโรป มีการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ Cruise เส้นทาง สิงคโปร์-กระบี่ (สมุย)-เกาะช้าง(ตราด) 13. เมื่อเปรียบเทียบกับกัมพูชา จังหวัดตราดในประเทศไทยมีความสะอาดและปลอดภัยกว่ากัมพูชา 14. มีความร่วมมือกันระหว่าง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)-กลุ่มผู้ประกอบการ นำร่องโครงการ สุขภาพ “โซเดียม Thailand” ทั้งนี้ ททท. จังหวัดตราด ทำหน้าที่ในการฝึกอบรมและให้ความรู้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบริการ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก ฯลฯ

ตารางที่ 4.7 ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา
ตอนล่าง จังหวัดจันทบุรี

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
1. จันทบุรี จุดผ่านแดน ถาวรบ้าน แหลม-บ้าน นกร้อมเรียง อำเภอกร้อม เรียง จังหวัด พระตะบอง	ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป จังหวัดจันทบุรีมีพื้นที่แนวชายแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชา โดยมีจุดผ่านแดนบ้านแหลมและบ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดจันทบุรีจึงมีศักยภาพในการพัฒนาการค้าการลงทุนและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือ อีรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (ACMECS) รวมทั้งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อการดำเนินการค้าชายแดน ให้เป็นไปอย่างราบรื่นจำเป็นต้องดำเนินการส่งเสริมความสัมพันธ์ความร่วมมือด้านต่าง ๆ ร่วมกัน ซึ่งเส้นทางหลักเข้าสู่พื้นที่ชายแดนที่ผู้ประกอบการต้องดำเนินการรวมวิธี ในศูนย์บริหารราชการชายแดนยังมีสภาพที่ไม่เหมาะสม จำเป็นต้องได้รับการพัฒนา พร้อมทั้งเส้นทางผ่านแดนจุดต่าง ๆ เพื่อกระจายสินค้าได้อย่างรวดเร็ว ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว และสถานการณ์ของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา จังหวัดจันทบุรีมีพื้นที่แนวชายแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชา โดยมีจุดผ่านแดนบ้านแหลมและบ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดจันทบุรีจึงมีศักยภาพในการพัฒนาการค้าการลงทุนและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือ อีรวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (ACMECS) รวมทั้งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อการดำเนินการค้าชายแดน ให้เป็นไปอย่างราบรื่นจำเป็นต้องดำเนินการส่งเสริมความสัมพันธ์ความร่วมมือด้านต่าง ๆ ร่วมกัน ซึ่งเส้นทางหลักเข้าสู่พื้นที่ชายแดนที่ผู้ประกอบการต้องดำเนินการรวมวิธี ในศูนย์บริหารราชการชายแดนยังมีสภาพที่ไม่เหมาะสม จำเป็นต้องได้รับการพัฒนา พร้อมทั้งเส้นทางผ่านแดนจุดต่าง ๆ เพื่อกระจายสินค้าได้อย่างรวดเร็ว ขณะเดียวกันจะต้องพัฒนาระบบข้อมูลการค้าชายแดน และพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ ส่วนที่ 3 องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ทรัพยากรการท่องเที่ยว ทรัพยากรการท่องเที่ยวชายแดนที่สำคัญ จันทบุรี เป็นเมืองที่อุดมสมบูรณ์ ดินฟ้าอากาศเอื้ออำนวยต่อการปลูกผลไม้หลายชนิด เป็นศูนย์กลางธุรกิจด้านอัญมณี และมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจมากมาย ทั้งภูเขา ป่าไม้ น้ำตก ชายทะเล อีกทั้งยังเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์สำคัญๆ ของไทย ผลไม้ จันทบุรี เป็นเมืองที่มีผลไม้ตลอดทั้งปี เช่น เงาะ ทุเรียน มังคุด ระกำ สละ กระท้อน ลำไย ฯลฯ อัญมณี บริเวณถนนศรีจันทร์ และตรอกกระจำง ถือได้ว่าเป็นถนนเศรษฐกิจของจังหวัด เพราะเป็นที่ตั้งของตลาดค้าพลอยเจียรไน และร้านค้าอัญมณีต่างๆที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ตั้งอยู่บนถนนท่าหลวงบริเวณหน้าค่ายตากสิน เป็นอาคารรูปทรงเก้าเหลี่ยม หลังคาเป็นรูปพระมาลาหรือหมวกยอดแหลม ภายในประดิษฐานพระบรมรูปของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช คุกขี้ไก่ ตั้งอยู่ที่ตำบลปากน้ำแหลมสิงห์ สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ.2436 เมื่อครั้งฝรั่งเศสได้เข้ายึดเมืองจันทบุรี และได้สร้างขึ้นเพื่อใช้กักขังคนไทยที่ต่อต้านฝรั่งเศส ตึกแดง ตั้งอยู่ที่ตำบลปากน้ำแหลมสิงห์ สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ.2436 พร้อมกับคุกขี้ไก่ เดิมเป็นที่ตั้งของป้อมพิฆาตปัจจามิตร ซึ่งสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 3 ต่อมาเมื่อฝรั่งเศสเข้ายึดเมืองจันทบุรี ก็ได้รื้อป้อมแห่งนี้ลง และสร้างตึกแดงขึ้นเพื่อใช้เป็นที่พักและกองบัญชาการทหารฝรั่งเศส วัดคาทอลิกจันทบุรี ตั้งอยู่ในบริเวณโรงเรียนสตรีมารดาพิทักษ์ ตำบลจันทนิมิต เป็นวัดคาทอลิกขนาดใหญ่ที่มีประวัติการก่อสร้างยาวนานถึง 275 ปี สภาพตัวอาคารในปัจจุบันมีลักษณะเป็นสถาปัตยกรรมตะวันตกแบบโกธิค ภายในตกแต่งด้วยกระจกที่เรียกว่า สแตนกลาส เป็นภาพนักบุญองค์ต่างๆ ซึ่งมีความงดงามและมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์เป็นอย่างยิ่ง น้ำตกพลิว ตั้งอยู่ในอุทยานแห่งชาติเขตอำเภอลแหลมสิงห์ บนเทือกเขาสระบาป ห่างจากตัวเมืองประมาณ 19 กิโลเมตร เป็นน้ำตกขนาดกลางมีน้ำใสไหลตลอดทั้งปี เหมาะแก่การลงเล่นน้ำ หาดเจ้าหลาว อยู่ห่างจากอำเภอน้ำใหม่ 19 กิโลเมตร เป็นหาดทรายที่สวยงามอีกแห่งหนึ่งในจังหวัดจันทบุรี มีบรรยากาศที่เงียบสงบรื่นรมย์ด้วยทิวมะพร้าว มีบริการที่พักและร้านอาหาร นอกจากนี้ยังมีเรือท่องเที่ยวและเรือเร็วบริการนักท่องเที่ยว สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว (Attraction) จังหวัดจันทบุรีเป็นจังหวัดที่มีสภาพภูมิประเทศและที่ตั้งได้เปรียบจังหวัดอื่น ๆ กล่าวคือ ตั้งอยู่ในแนวเขตรอยต่อที่สามารถติดต่อได้ทั้งภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงไปถึงกลุ่มประเทศอินโดจีน โดยผ่านประเทศกัมพูชา สภาพภูมิประเทศมีทั้งภูเขาและทะเล จึงมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายทั้งภูเขาและชายฝั่งทะเล พื้นที่ที่สามารถเพาะปลูกไม้ผล จนสร้างชื่อเสียงให้กับจังหวัดจันทบุรีเป็นอันมาก คือ ทุเรียน เงาะ มังคุด สละ และพริกไทย เป็นต้น ตลอดจนการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เช่น กุ้งกุลาดำ เป็นต้น นอกจากนี้ จังหวัดจันทบุรียังเป็นแหล่งอัญมณี ที่มีชื่อเสียง โดยเฉพาะพลอยชนิดต่าง ๆ ที่มีชื่อเสียงไปทั่วโลก และยังมีศิลปวัฒนธรรม ตลอดจนสถานที่ที่สำคัญทางประวัติศาสตร์อีกจำนวนมาก มีชายทะเล ท่าเทียบเรือสามารถพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศได้เป็นอย่างดี จังหวัดจันทบุรีได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการค้าอัญมณีและเครื่องประดับ โดยกำหนดเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ “การสร้างมูลค่าเพิ่มแก่อัญมณี” กำหนดแผนงาน/โครงการเพิ่มสมรรถนะด้านการบริหารจัดการและการตลาดให้แก่ผู้ประกอบการดังนี้ 1. การส่งเสริมให้มีการเพิ่มมูลค่าพลอยด้วยการนำพลอยเม็ดมาขึ้นรูปทำเป็นเครื่องประดับจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภคสุดท้าย

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	2. จัดประกวดการออกแบบ 3. ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเห็นความสำคัญของการมีใบรับรองสินค้า ซึ่งจังหวัดฯ ได้อำนวยความสะดวก โดยจัดซื้อเครื่องมือและจัดทำห้องปฏิบัติการที่ทันสมัย พร้อมทั้งให้ทุนสร้างนักอัญมณีศาสตร์ ปฏิบัติงานประจำห้องปฏิบัติการ ควบคุมการดำเนินงานโดยคณะอัญมณี มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตจันทบุรี 4. การจัดงานแสดงสินค้าในจังหวัดต่าง ๆ โดยใช้ชื่องานว่า “จันทบุรีเจมส์แอนด์จิวเวลรี่แฟร์ (Chanthaburi Gems & Jewelry Fair)” พร้อมทั้งสร้างความเชื่อมั่นความเป็นพลอยแท้ โดยมีคลินิกตรวจสอบความแท้-ไม่แท้ของพลอย และจัดนิทรรศการ/ให้คำปรึกษาแนะนำในการเลือกซื้อพลอย 5. ขยายตลาดต่างประเทศ โดยการนำผู้ประกอบการเข้าร่วมงานแสดงสินค้านานาชาติ ได้แก่ งานบางกอกเจมส์แอนด์จิวเวลรี่แฟร์ และงานแสดงสินค้าในต่างประเทศ 6. พัฒนาแหล่งจำหน่ายภายในจังหวัด โดยการจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมอัญมณีและเครื่องประดับจันทบุรี ซึ่งจะมีบริการอย่างครบวงจร เช่น ห้องจำหน่ายอัญมณี สินค้า OTOP ห้องปฏิบัติการ พิพิธภัณฑสถานอัญมณี ศูนย์อาหาร เป็นต้น โดยเปิดดำเนินการในปีงบประมาณ 2556 และได้จัดงานเปิดโลกอัญมณี และของดีเมืองจันทน์ ครั้งที่ 9 เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2555 โดยมีรองผู้ว่าเมืองอุ้งเงี้ยว สาธารณรัฐประชาชนจีน ร่วมเป็นประธานในพิธีเปิดงาน 7. ส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ จังหวัดฯ ได้มีการส่งเสริมให้สมาคมผู้ค้าอัญมณีและเครื่องประดับจันทบุรีจัดทำตราสัญลักษณ์พลอยจันทน์ (Ploy Chan) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการสร้างแบรนด์สินค้าอัญมณีและเครื่องประดับของจังหวัดจันทบุรี และจังหวัดฯ ได้จัดทำตราสัญลักษณ์รับประกันคุณภาพสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับจังหวัดจันทบุรี (Chanthaburi Gems & Jewelry Guarantee) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สินค้าและสร้างจริยธรรมทางการค้าให้แก่ผู้ประกอบการ <u>ส่วนที่ 4 โอกาสในการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชาในเขตจังหวัดจันทบุรี</u> 1. จังหวัดจันทบุรีมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ อีกทั้งมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างเต็มที่ 2. ในงบประมาณทุกปี จังหวัดจันทบุรีได้ดำเนินการของงบประมาณเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดจันทบุรีเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการกำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เช่น ในปีงบประมาณ 2561 จังหวัดได้งบประมาณของจังหวัด 200 ล้านบาท ซึ่งยุทธศาสตร์ในการส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และโลจิสติกส์คิดเป็น 1 ใน 3 ของงบประมาณที่ได้รับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าจังหวัดไม่ได้มุ่งเน้นการเกษตรเพียงอย่างเดียว แต่ได้บูรณาการระหว่างเกษตรกับการท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน 3. ปัจจุบันเป็นยุคทองของชาวสวนผลไม้ ซึ่งชาวสวนผลไม้ปลูกผลไม้เพื่อการส่งออก นักท่องเที่ยวสนใจมาเที่ยวชมสวนผลไม้และชิมรสชาติผลไม้ นอกจากนี้การปลูกผลไม้เพื่อ

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	การส่งออกสามารถสร้างรายได้ให้กับชาวสวนเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม เมื่อสองสามปีก่อนเคยมีการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงผลไม้ ทำให้นักท่องเที่ยวแห่แหนกันมา แต่ก็จัดได้เพียงปีเดียว เพราะเจ้าของสวนไม่ค่อยสนใจเข้าร่วมกิจกรรมนี้มากนัก เนื่องจากนักท่องเที่ยวมักสร้างความเสียหายให้กับสวนผลไม้ จึงทำให้กระแสนั้นหมดไปอย่างรวดเร็ว 4. ภาคเอกชนมองว่าจังหวัดจันทบุรีเป็นเมืองตากอากาศ ประกอบกับชาวจังหวัดจันทบุรีไม่ต้องการโรงงานเพราะมีผลกระทบจากจังหวัดอื่นๆ เพราะฉะนั้นอุตสาหกรรมจึงเติบโตได้ยาก จึงเป็นข้อดีที่กลายเป็นจุดเด่นของจังหวัดจันทบุรี ซึ่งเป็นเมืองสงบเงียบ ความเป็นธรรมชาติ มีภูเขา ทะเล น้ำตก ที่สำคัญคือ มีชายแดนร่วม ทำให้นักท่องเที่ยวหลั่งไหลเข้ามาเที่ยวแนวธรรมชาติมากขึ้น 5. จังหวัดจันทบุรีไม่ได้อยู่ในพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษเหมือนกับอีกหลายจังหวัด เช่น ตราด ชลบุรี ระยอง สระแก้ว ทำให้จังหวัดจันทบุรีคงความเป็นธรรมชาติ ผู้คนเข้ามาท่องเที่ยวโดยแทบไม่ต้องส่งเสริมการท่องเที่ยวมากนัก โดยสังเกตเห็นได้ว่าการก่อสร้างที่พัก โรงแรมมากขึ้น นักท่องเที่ยวมักเข้ามาเที่ยวงานผลไม้นานาชาติ ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ 6. การที่อยู่ติดบริเวณชายแดน ทำให้มีกิจกรรมของตำบลโป่งน้ำร้อน อำเภอสอยดาว ซึ่งได้จัดการแข่งขันปั่นจักรยาน ที่เรียกว่า “ปั่นจักรยานสองแผ่นดิน” มีความร่วมมือกันระหว่างทหาร ตำรวจ เจ้าหน้าที่และชาวบ้าน แม้ว่าไม่มีเมกะโปรเจกต์เข้ามา จังหวัดจันทบุรีสามารถดำเนินกิจกรรมต่อไปได้ เพราะมีนักท่องเที่ยวที่นิยมความเรียบง่าย ไม่พลุกพล่านอยู่มาก 7. อำเภอโป่งน้ำร้อนมีจุดผ่านแดน 2 แห่ง คือ ด่านบ้านแหลม และด่านบ้านผักกาด และมีจุดผ่อนปรนอีกหนึ่งแห่งคือ บ้านบึงชนิ่งล่าง ในอำเภอสอยดาวมีพื้นที่ติดกับชายแดนกัมพูชาถึง 69 กิโลเมตร ซึ่งจุดผ่านแดนเป็นเส้นทางหลักของแรงงานที่จะเข้ามาทำในประเทศไทย ในส่วนของโครงสร้างโลจิสติกส์ปัจจุบันนี้ได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง มีการจัดทำผังเมืองรวมของจังหวัดเพื่อให้รถขนส่งสินค้าสามารถเข้าออกได้สะดวก 8. จุดผ่านแดนบ้านแหลมอยู่ในพื้นที่ตำบลเทพนิมิต ปัจจุบันตลาดการค้าชายแดนบ้านแหลมมีศักยภาพในเรื่องการนำเข้าส่งออกสินค้า มีผู้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยว ค่าขายเป็นจำนวนมาก ในขณะเดียวกันก็เป็นตลาดแรงงานด้วย จึงกลายเป็นจุดแข็งของตำบลเทพนิมิต อำเภอโป่งน้ำร้อน ปัจจุบันพื้นที่ค่อนข้างเจริญขึ้น ทำให้พื้นที่ค่อนข้างคับแคบ จึงได้มีการขยายพื้นที่เพิ่มขึ้น โดยกรมโยธาธิการและผังเมืองได้มีการออกแบบผังเมืองชุมชนชายแดนเพื่อรองรับเกี่ยวกับเรื่องโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตามปัจจุบันยังประสบปัญหาพื้นที่ความมั่นคง พื้นที่หวงห้าม พื้นที่ป่าไม้ เป็นต้น ทำให้การพัฒนาที่มีข้อจำกัดในเรื่องของพื้นที่ 9. ประชาชนชนบริเวณชายแดนส่วนใหญ่มีญาติพี่น้องอยู่ทางฝั่งกัมพูชา จึงเป็นจุดเด่นของพื้นที่ที่เชื่อมโยงกัน ทำให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวด้วย

จุดผ่านแดน ไทย-กัมพูชา	ข้อมูลทั่วไป
	10. ช่วงเทศกาลตรุษจีน วันพระใหญ่ ชาวกัมพูชาจำนวนมากเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งมีจำนวนมากกว่าวันปกติถึง 10 เท่า 11. ปัจจุบันมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงผลไม้และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในการปั่นจักรยาน ซึ่งมีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกๆปี ก่อให้เกิดรายได้เข้าสู่จังหวัดจันทบุรีและประเทศ

4.1.1.2 สถิตินักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าและออกด่านชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

สถิติการท่องเที่ยวตามแนวชายแดนไทยกับกัมพูชา

ในปี 2559 ข้อมูลจากกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ณ วันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2560 จากข้อมูลสถิติระบุว่า มีนักท่องเที่ยวกัมพูชาเข้าเือนประเทศไทยในระหว่างปี พ.ศ. 2558 จำนวน 537,950 และในปี พ.ศ. 2559 จำนวน 686,682 ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.65 (กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560)

ข้อมูลจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองในสถิติการเดินทางเข้าออก ปี พ.ศ. 2559 ระบุว่า มีคนกัมพูชาเดินทางเข้ามาในประเทศไทย จำนวน 576,123 และเดินทางออก จำนวน 517,863 คน และสถิติการเดินทางเข้าออกจำแนกตามด่านตรวจคนเข้าเมือง (โดยไม่แยกสัญชาติ) จากข้อมูลสถิติการเดินทางเข้า-ออกราชอาณาจักร จำแนกตามหน่วยงานประเภทการตรวจลงตราระบุว่า (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง, 2559)

ตารางที่ 4.8 สถิติการเดินทางเข้า-ออก ราชอาณาจักรไทย เดือนมกราคม-ธันวาคม พ.ศ. 2559

จังหวัด	การเดินทางเข้า/คน	การเดินทางออก/คน
1. ศรีสะเกษ จุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำ	61,576	61,114
2. สุรินทร์ จุดตรวจช่องจอม	229,323	234,596
3. สระแก้ว จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก	1,360,786	1,313,498
4. จันทบุรี		
- จุดผ่านแดนถาวรบ้านฝักกาด	132,145	132,859
- จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม	180,867	163,026
5. ตราด ด่านตรวจคนเข้าเมืองคลองใหญ่	87,587	78,447
6. อุบลราชธานี จุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก	190,480	169,177
รวม	2,242,764	2,152,717

4.1.1.3 การเข้าถึง เส้นทางเชื่อมโยง

(1) ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี - บ้านสะเดียบาง อำเภอยางชุมน้อย จังหวัดพระวิหาร กัมพูชา



ภาพที่ 4.1 แผนที่จังหวัดพระวิหาร ประเทศกัมพูชา
ที่มา: วิกิพีเดีย, ม.ป.ป.

สภาพทั่วไปของด่านด้านข้ามแดนชั่วคราวช่องอานม้า อำเภอน้ำเย็น จังหวัดอุบลราชธานี เป็นด่านข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา แห่งเดียวของจังหวัดอุบลราชธานี ที่มีการค้าขายระหว่างกัน เพราะด่านอื่นๆ มีภาพเป็นด่านข้ามแดนแบบช่องธรรมชาติ อาทิ ช่องข้ามแดนอำเภอน้ำขุ่น ซึ่งเป็นเพียงช่องข้ามแดนสำหรับประชาชนใช้เพื่อหาของป่าเท่านั้น และปัจจุบันเจ้าหน้าที่ทหารได้เข้าดูแลพื้นที่บริเวณดังกล่าว หลังมีเหตุข้อพิพาทกรณีเขาพระวิหารกับกัมพูชา

เส้นทางในการเข้าออกเป็นถนนลาดยาง 2 เลน สวนตลอดเส้นทางประมาณ 12 กิโลเมตร จากอำเภอย้ายขึ้น ถึงตัวด่าน แต่สภาพของเส้นทางค่อนข้างแคบและลาดชันในบางช่วง ซึ่งไม่เหมาะแก่การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนยังอยู่ในเขตพื้นที่ของกรมอุทยาน ซึ่งต่อไปจะมีการเก็บค่าผ่านทางของผู้สัญจรเข้าออก (เริ่ม 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561)

(2) ช่องสง่า จังหวัดศรีสะเกษ อำเภอกุสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ อลลองเวง จังหวัดอุดรธานี



ภาพที่ 4.2 แผนที่จังหวัดอุดรธานี ประเทศกัมพูชา
ที่มา: วิกิพีเดีย, ม.ป.ป.

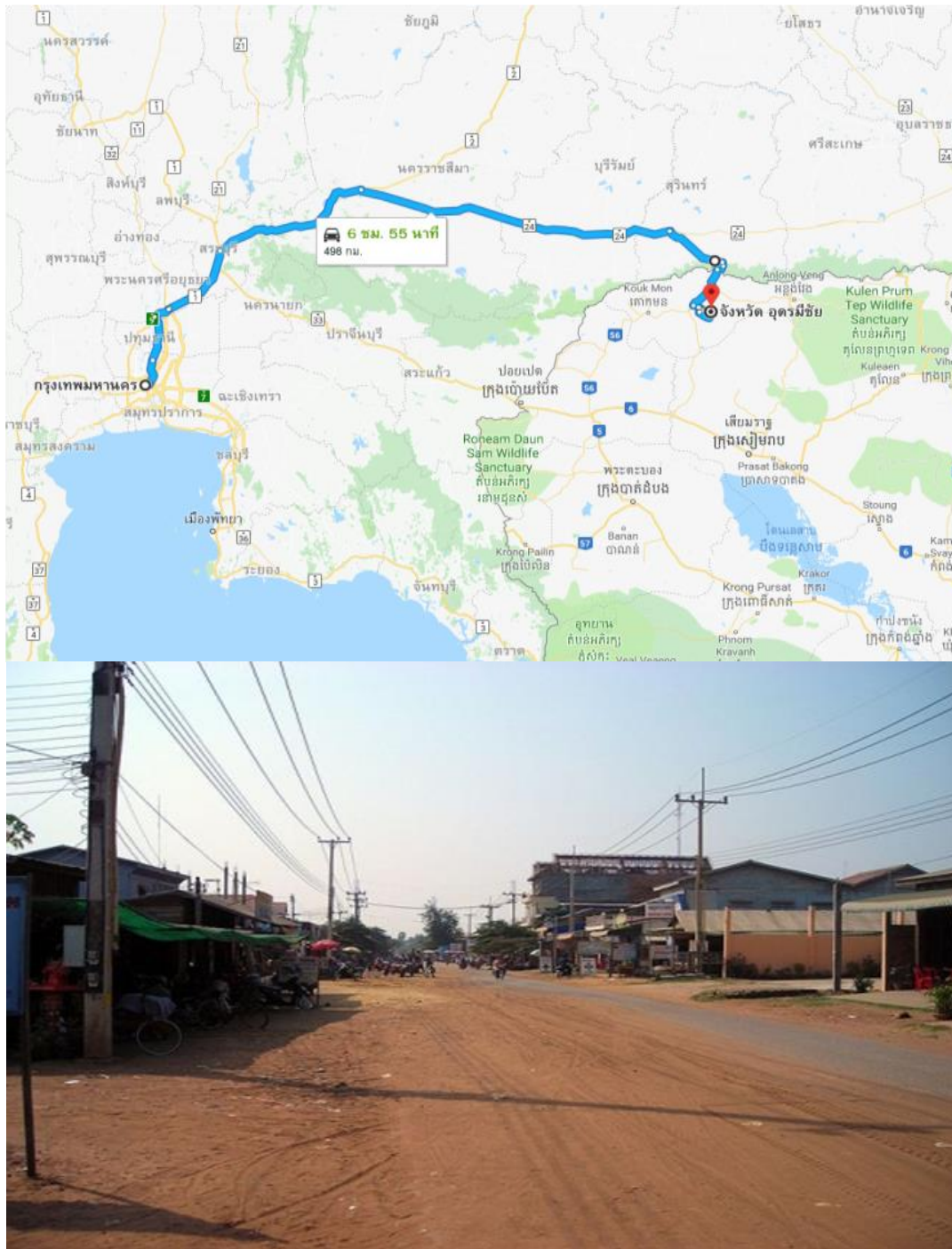
เนื่องจากจังหวัดอยู่ทางเหนือของกัมพูชามีพรมแดนติดกับจังหวัดสุรินทร์ ทิศใต้ติดเสียมเรียบ เมืองหลวงของจังหวัดอุดรมีชัยคือ เมืองสำโรง (Samrong) อยู่ห่างจากด่านชายแดนช่องจอม-สุรินทร์ / โอสมัด-อุดรมีชัย (O'Smach/Chong Chom border) 40 กิโลเมตร ที่จังหวัดอุดรมีชัยยังมีด่านผ่านแดนถาวรระหว่างไทย-กัมพูชาอีกหนึ่งแห่งคือจุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำ (chong sa ngam thailand/anlong veng Cambodia) ตั้งอยู่บริเวณช่องสะงำ ตำบลไพรพัฒนา อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ เชื่อมต่อกับช่องจอม อำเภออัลลองเวง จังหวัดอุดรมีชัย (ช่องจอมของเขมรและช่องจอมที่สุรินทร์ชื่อใกล้เคียงแต่คนละช่องทาง)

สำหรับการเดินทางไปยังนครวัด – นครธม ในประเทศกัมพูชา หากใช้เส้นทางด่านช่องสะงำ มีระยะทางประมาณ 135 กิโลเมตร ซึ่งสามารถเดินทางได้สะดวกและเดินทางไปกลับได้ในวันเดียว เช่นเดียวกับด่านช่องจอม-โอสมัด นอกจากนี้ด่านช่องสะงำฝั่งไทยห่างเข้าไปในฝั่งไทยประมาณ 2 กิโลเมตร มีเมืองใหม่ช่องสะงำ ซึ่งประกอบด้วย อาคารส่วนราชการ อาคารพาณิชย์ และสถานีขนส่งผู้โดยสาร เป็นต้น ปัจจุบันทางจังหวัดกำลังเตรียมขอเงินทุนสนับสนุนจากส่วนกลางเพื่อเร่งพัฒนาพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีมูลนิธิของวัดไพรพัฒนาเข้ามาช่วยเหลืออีกทาง

จังหวัดอุดรมีชัยเป็นจังหวัดที่ได้รับการพัฒนาไม่มาก ยังไม่มีถนนเข้าถึง ไม่มีไฟฟ้าใช้ มีเกวียนแต่ข้อมูลที่มีกำลังเร่งสร้างถนนให้ทั่วถึงทั้งประเทศกัมพูชา จังหวัดนี้เป็นจังหวัดที่ทำให้คนไทย แสบภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หรือคนอีสานไปเที่ยวนครวัดได้ไกลกว่า โดยไม่ต้องย้อนมาเข้าที่ปอยเปต ซึ่งอยู่ใกล้กับ จ.สระแก้ว ซึ่งค่อนข้างไกลและใช้ระยะเวลาในการเดินทางค่อนข้างนาน ปัจจุบันด่านช่องสะงำมีการสร้างด่านถาวร ถนนเชื่อมจากด่านไปจังหวัดเสียมเรียบแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว เส้นทางดีมาก มีคาสิโนบริการนักท่องเที่ยว ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวไทย

อำเภออัลลองเวง จังหวัดอุดรมีชัย ประเทศกัมพูชา เป็นอำเภอที่อยู่ติดภูสิงห์ ระยะทางจากอำเภอภูสิงห์ ไปอำเภออัลลองเวง 60 กิโลเมตร เส้นทางที่ตัดผ่านเทือกเขาพนมดงรัก อันเป็นพรมแดนธรรมชาติ ขวางกั้นประเทศกัมพูชาและประเทศไทยออกจากกัน

ระยะทางจากอำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ ถึงช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์ 105 กิโลเมตร สำหรับเอกสารที่ใช้ในการผ่านแดนเข้าไปเมืองอัลลองเวง มีหนังสือเดินทางกับค่าวีซ่ากัมพูชา 30 USD ยังไม่อนุญาตให้นำรถข้ามแดนไปวิ่งในฝั่งกัมพูชา แต่สามารถใช้บริการเหมารถแท็กซี่หรือรถตู้ของกัมพูชาเท่านั้น



ภาพที่ 4.3 ภาพแผนที่ ถนน ระบบไฟฟ้า ในจังหวัดอุดรธานี กัมพูชา
ที่มา : คณะวิจัย และภาพแผนที่จาก: <https://i.imgur.com/UzgutN5.png>

(3) ช่องสายตะกู อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์-บ้านจู้บโกก อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี จังหวัดบุรีรัมย์ มีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอุดรธานี ตั้งแต่อดีตช่องสายตะกู – จู้บโกก เป็นช่องทางติดต่อการเดินทางไปมาระหว่างแนวเทือกเขาพนมดงรัก เกิดความสัมพันธ์สองฝ่ายประจัญดาติพี่น้อง มีการแลกเปลี่ยนสินค้า วัฒนธรรมมาจนถึงปัจจุบัน ได้ใช้ช่องสายตะกู – จู้บโกก เป็นช่องเขาธรรมชาติ และในวันที่ 14 กันยายน 2557 ได้มีการเปิดจุดแลกเปลี่ยนสินค้าและความมั่นคงด้านมนุษยธรรม โดยเปิดทำการ

สัปดาห์ละ 2 วัน คือ วันศุกร์ และวันเสาร์ โดยอยู่ในความดูแลของฝ่ายความมั่นคง ณ วันที่ 25 กันยายน 2555 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อคราวประชุมนอกสถานที่จังหวัดสุรินทร์ เห็นชอบให้ยกระดับจุดผ่อนปรนและให้พัฒนาเป็นจุดผ่านแดนถาวร

ความได้เปรียบของช่องสายตะกูเชิงยุทธศาสตร์ ด้านการค้า การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมโยงที่สั้นที่สุด จาก กรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา – บุรีรัมย์ – อุดรธานี – เสียมเรียบ ด้วยระยะทางเพียง 610 กิโลเมตร

ระยะทางจากสายตะกูไปอำเภอบัลเตียอำปิล ระยะทาง 30 กิโลเมตร สภาพเป็นถนนลาดยาง 20 กิโลเมตร ลูกรัง 10 กิโลเมตร จากอำเภอบันเตียอำปิลไปจังหวัดอุดรธานี ระยะทาง 48 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง จากจังหวัดอุดรธานีไปจังหวัดเสียมเรียบ ระยะทาง 130 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง รวมระยะทางจากช่องสายตะกูไปจังหวัดเสียมเรียบ (นครวัด – นครธม) ประมาณ 193 กิโลเมตร

จุดแลกเปลี่ยนสินค้าห่าง 2 กิโลเมตร บ่อนคาสีโนใหญ่ที่สุดตามแนวชายแดนไทย – กัมพูชา (อยู่ระหว่างการสร้าง) ประเภทสินค้าที่นำมาจำหน่ายประกอบด้วย สินค้าอุปโภคบริโภค ของป่า เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้ามือสอง ผลไม้ และสินค้าเบ็ดเตล็ด

หลังจากเปิดจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนสายตะกู – จุกโกก มีแนวโน้มที่ดีขึ้น และจังหวัดบุรีรัมย์น่าจะเป็นที่ขนส่งสินค้าและกระจายสินค้าเพื่อรองรับการขับเคลื่อนของประชาคมอาเซียน

ความคืบหน้าของฝั่งไทย ช่องสายตะกูบ้านสายโท 6 ได้ ต่าบลจันทเพชร อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ – จุกโกก จังหวัดอุดรธานี วันที่ 28 มกราคม 2557 อนุญาตให้เปิดเป็นจุดผ่อนปรน ทางบุรีรัมย์มีการเตรียมความพร้อม โดยได้ตั้งคณะทำงานจัดทำแผนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งปรึกษาและกำหนดมาตรการในการป้องกันปัญหาด้านความมั่นคง สร้างอาคารตลาดจำนวน 140 ห้อง ดำเนินการเรียบร้อย สร้างห้องน้ำจำนวน 9 ห้อง สร้างรั้วเสาคอนกรีตเสริมเหล็ก ติดตั้งหลอดสนาม ก่อสร้างประตูและช่องทางเดิน การวางตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานที่ด่าน ของเจ้าหน้าที่ศุลกากร วางระบบไฟฟ้าในภาพรวมความสัมพันธ์ทั้งสองฝั่ง รวมถึงผู้บริหารมีความพร้อม

ปัจจุบันได้ผลักดันให้เป็นด่านถาวร คาดว่าสามารถเปลี่ยนเป็นด่านถาวรได้ในเร็วๆ นี้ ประกอบกับ บุรีรัมย์เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพ และได้รับการส่งเสริมให้เป็นจังหวัดด้านกีฬา ดังนั้นจึงเป็นที่สนใจของชาวต่างชาติ

ด้านภูมิประเทศ เหมาะสมเนื่องจากเป็นพื้นที่ค่อนข้างเรียบ และมีการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ไว้พร้อม ประกอบกับ การคมนาคมในฝั่งกัมพูชาเองก็มีความพร้อม แรงจูงใจในการเติบโตอย่างก้าวกระโดดจากผู้บริหารหรือผู้ว่าราชการจังหวัด ทั้งสองประเทศมีความพร้อมที่จะร่วมกันพัฒนา

(4) ช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ - โอร์เสม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี

ช่องจอม คือด่านผ่านแดนไทย-กัมพูชาที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัดสุรินทร์ อยู่ติดรอยต่อของอำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ ฝั่งตรงข้ามด้านกัมพูชานั้น เป็นชุมชนโอร์เสม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานีหรือดาเมียนเจย ในภาษาเขมร เนื่องจากเป็นช่องผ่านแดนที่ใหญ่มากอีกจุดหนึ่งของไทยและกัมพูชา จึงทำให้จุดผ่านแดนมีการค้าขายติดต่อกันมาอย่างยาวนาน และยังพบว่าตามสองข้างทางมีร้านขายของป่าหายากจำนวนมาก

ช่องจอม เป็นเส้นทางข้ามแดนที่ใหญ่และสะดวกที่สุดของจังหวัดสุรินทร์ที่จะไปยังกัมพูชา (ฝั่งตรงข้ามด้านกัมพูชาเป็นชุมชนโอร์เสม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี) ทำให้มีการติดต่อสัญจรไปมาและซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้านี้ระหว่างชาวไทยและกัมพูชา จึงเป็นที่มาในการเปิดจุดผ่านแดนเพื่อประโยชน์ของประชาชนทั้ง

สองประเทศ โดยตลาดแห่งนี้เปิดทำการค้าขายและสัญจรไปมาทุกวัน ระหว่างเวลา 08.00-16.00 น. การเดินทางใช้เส้นทางสุรินทร์-ช่องจอม ห่างจากตัวเมืองสุรินทร์ 69 กิโลเมตร และห่างจากตัวอำเภอกาบเชิง 13 กิโลเมตร

ระยะทางจากสำโรง-เสียมเรียบ 150 กิโลเมตร หากรวมจากสำโรง-ช่องจอม 40 ระยะทางจากช่องจอม-เสียมเรียบ 190 กิโลเมตร เส้นทางนี้ใกล้เคียงเส้นทางช่องสงจา-เสียมเรียบ 50 กิโลเมตร เพราะเส้นทางช่องสงจา-เสียมเรียบ 135 กิโลเมตร จากช่องสงจา-เสียมเรียบ โดยสามารถอานั่งมอเตอร์ไซค์จากด่านไปเมืองอลองเวงห่าง 14 กิโลเมตร แล้วต่อรถโดยสารจากเมืองไปเสียมเรียบ หรือนั่งรถแท็กซี่จากด่านช่องสงจาไปเสียมเรียบ



ภาพที่ 4.4 ด่านช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ และด่านช่องสงจา จังหวัดศรีสะเกษ
ที่มา: oknation, 2552 และ 2200408Soojuttmai, ม.ป.ป.

(5) ตำบลบ้านคลองลึก อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว - ปอยเปต อำเภอโอโจรว
จังหวัดบันเตียเมียนเจย

ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานยกระดับที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เพื่อลดผลกระทบกับประชาชนให้มากที่สุด ใช้งบประมาณก่อสร้างกว่า 329 ล้านบาท แบ่งเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่ 1.

สะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33 เป็นทางเชื่อมเข้าสู่ถนนของโครงการถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 33-ด่านผ่านแดนบ้านคลองลึก มุ่งสู่ด่านผ่านแดนบ้านคลองลึก และ 2.สะพานยกระดับข้ามทางหลวงหมายเลข 33 เป็นทางเชื่อมออกจากถนนโครงการ สู่ทางหลวงหมายเลข 33 สำหรับเข้า-ออก ถนนเลี่ยงเมืองกับถนนทางหลวงหมายเลข 33-ด่านผ่านแดนบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว เพื่อเชื่อมโครงข่ายให้สมบูรณ์มากขึ้น

รูปแบบของโครงการก่อสร้างสะพานยกระดับมีขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมเชิงลาดความยาว 560 เมตร ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณใต้สะพาน ระบบระบายน้ำ ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องหมายจราจร เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยลดความแออัดของปริมาณการจราจรในบริเวณทางแยกในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนสนับสนุนโลจิสติกส์รองรับการขนส่งสินค้าตลอดจนอำนวยความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี



ภาพที่ 4.5 แผนที่จังหวัดบันทายมีชัย ประเทศกัมพูชา
ที่มา: วิกิพีเดีย, ม.ป.ป.

พื้นที่ชายแดน - จังหวัดบันเตียเมียนเจย มีชายแดนติดกับประเทศไทยที่จังหวัดสระแก้วเป็นระยะทาง 153 กม. มีจุดผ่านแดนถาวร 1 จุด ตั้งอยู่ที่ด่านบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว กับปอยเปต อำเภอโอโฉรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย เปิดทุกวัน 06.00-22.00 น. และมีจุดผ่อนปรนอีก 2 จุด คือด่านตาพระยาและหนองปรือ และยังมีจุดผ่านแดนที่ไม่เป็นทางการอีกประมาณ 60 จุด ตลอดแนวชายแดนระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร ซึ่งไม่มีการสร้างสิ่งกีดขวางเพื่อให้การข้ามแดนทำได้ยาก

(6) บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี - บ้านคลองจะกร้อม อำเภอโพนิน

จังหวัดพระตะบอง

พื้นที่ชายแดนจังหวัดพระตะบองมีชายแดนติดกับประเทศไทยที่จังหวัดจันทบุรีและตราด มีจุดผ่านแดนถาวร 1 จุด ตั้งอยู่ที่ ตำบลบ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี ซึ่งตรงกับบ้านกร้อมเรียง อำเภอกร้อมเรียง จังหวัดพระตะบอง เปิดทุกวัน 06.00-22.00 น. และมีจุดผ่อนปรน 1 จุด คือ ด่านบ้านมะม่วง อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด ซึ่งปัจจุบันได้ขยายเวลาเปิดจาก 2 วัน/สัปดาห์ เป็น 5 วันต่อสัปดาห์

จังหวัดจันทบุรีมีแผนจะขยายถนนสายหลักจาก 2 เลน เป็น 4 เลน รวมถึงสร้างถนนลาดยางให้เข้าถึงทุกเขตชุมชน ภายในปี 2017 และยังมีแผนในการขยายการให้บริการไฟฟ้าให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของจังหวัดภายในปี 2018



ภาพที่ 4.6 แผนที่จังหวัดพระตะบอง ประเทศกัมพูชา
ที่มา: วิกิพีเดีย. ม.ป.ป.

นอกจากนี้ยังผลักดันให้ยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วงเป็นจุดผ่านแดนถาวร รวมถึงจุดผ่อนปรนบ้านเขาติน อ.คลองหาด จ.สระแก้ว ซึ่งอยู่นอกเขตจังหวัดพระตะบองขึ้นไปทางเหนือ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเข้ามาในพระตะบอง

โดยภาพรวมแล้ว เส้นทางคมนาคมไม่มีประสิทธิภาพจึงส่งผลให้ต้นทุนในการขนส่งสูง อัตราค่าไฟฟ้าที่สูงซึ่งส่งผลต่อต้นทุนการผลิต อย่างไรก็ตาม จากนโยบายในการพัฒนาของทั้งสองจังหวัด ที่ต้องการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้ประโยชน์จากการเป็นเส้นทางหลักของการเดินทางทางบกไปยังจังหวัดเสียมเรียบ และกรุงพนมเปญ จึงเป็นโอกาสที่ดีสำหรับนักลงทุนไทยที่มีความสนใจ

(7) **ด้านบ้านหาดเล็ก** อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด-จามเยียม อำเภอมนทลสีมา จังหวัดเกาะกง

จังหวัดเกาะกง ปัจจุบันเปิดเป็นพื้นที่ด้านการท่องเที่ยวทำให้การท่องเที่ยวเติบโตเพิ่มมากขึ้น นอกจากนั้น เส้นทางเดินทางสะดวกขึ้น เนื่องจากมีสะพานสามารถเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด และเขตตัวเมืองต่างๆ ทำให้ประชาชน และนักท่องเที่ยวแห่มาท่องเที่ยวและเรียนรู้ นอกจากนั้น ด้านการติดต่อสื่อสารดีกว่าเก่ามาก

สำหรับด้านสาธารณูปโภคที่จะรองรับด้านการท่องเที่ยวนั้น ถือว่าเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลที่จะพัฒนาเส้นทางในการเดินทาง ด้านระบบไฟฟ้า และระบบน้ำ ซึ่งขณะนี้จังหวัดเกาะกงกำลังส่งเสริมระบบไฟฟ้า โดยการสร้างเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้า มารองรับการเจริญเติบโตของจังหวัดเกาะกง ด้านโรงแรม อุตสาหกรรม ซึ่งคาดว่าจะอีก 2 ปี น่าจะมีไฟฟ้าใช้สมบูรณ์แบบ



ภาพที่ 4.7 แผนที่จังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา
ที่มา: วิกิพีเดีย, ม.ป.ป.

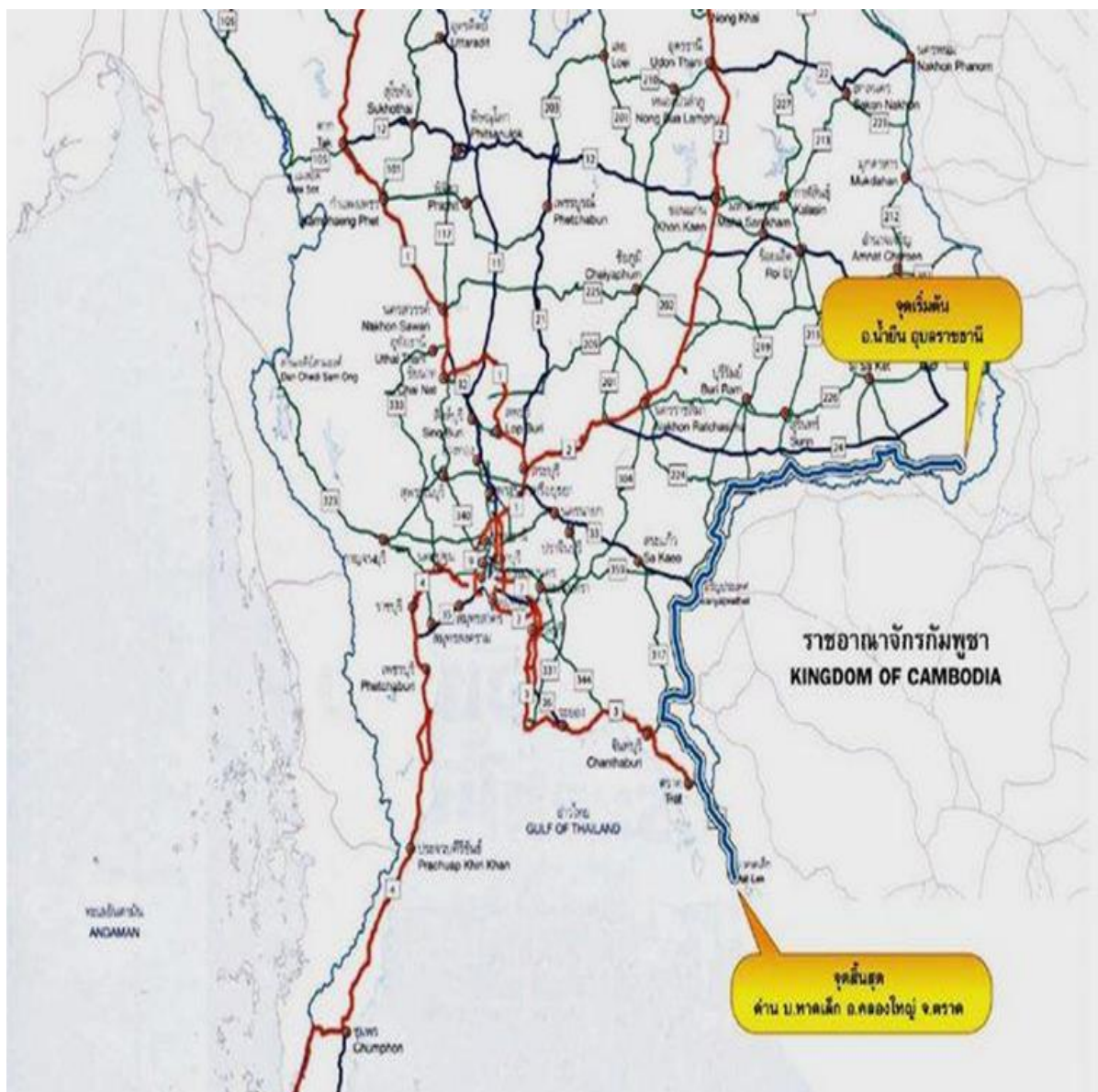
นอกจากนั้น ทางจังหวัดยังมีโครงการก่อสร้างสนามบิน ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ว่าจะเริ่มดำเนินการในช่วงเวลาใดถึงจะเหมาะสม เพราะขณะนี้ ทางจังหวัดได้เตรียมพื้นที่ไว้พร้อมแล้ว ส่วนด้านการขนส่ง และการจราจรนั้น ในช่วงนี้กำลังเคลียร์ปัญหา เนื่องจากพื้นที่จังหวัดเกาะกงส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ภูเขา และเนินเขา เส้นทางเดิมแคบ โดยจะต้องพัฒนาเพื่อขยายเส้นทางเดิมให้กว้างขึ้น

จังหวัดเกาะกงเป็นพื้นที่ที่นักท่องเที่ยว ใช้เป็นทางผ่านไปสู่อื่นๆ หรือแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ แต่ขณะนี้ กำลังเร่งพัฒนาและส่งเสริมเพื่อเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และในอนาคตจะเป็นจังหวัดที่ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น

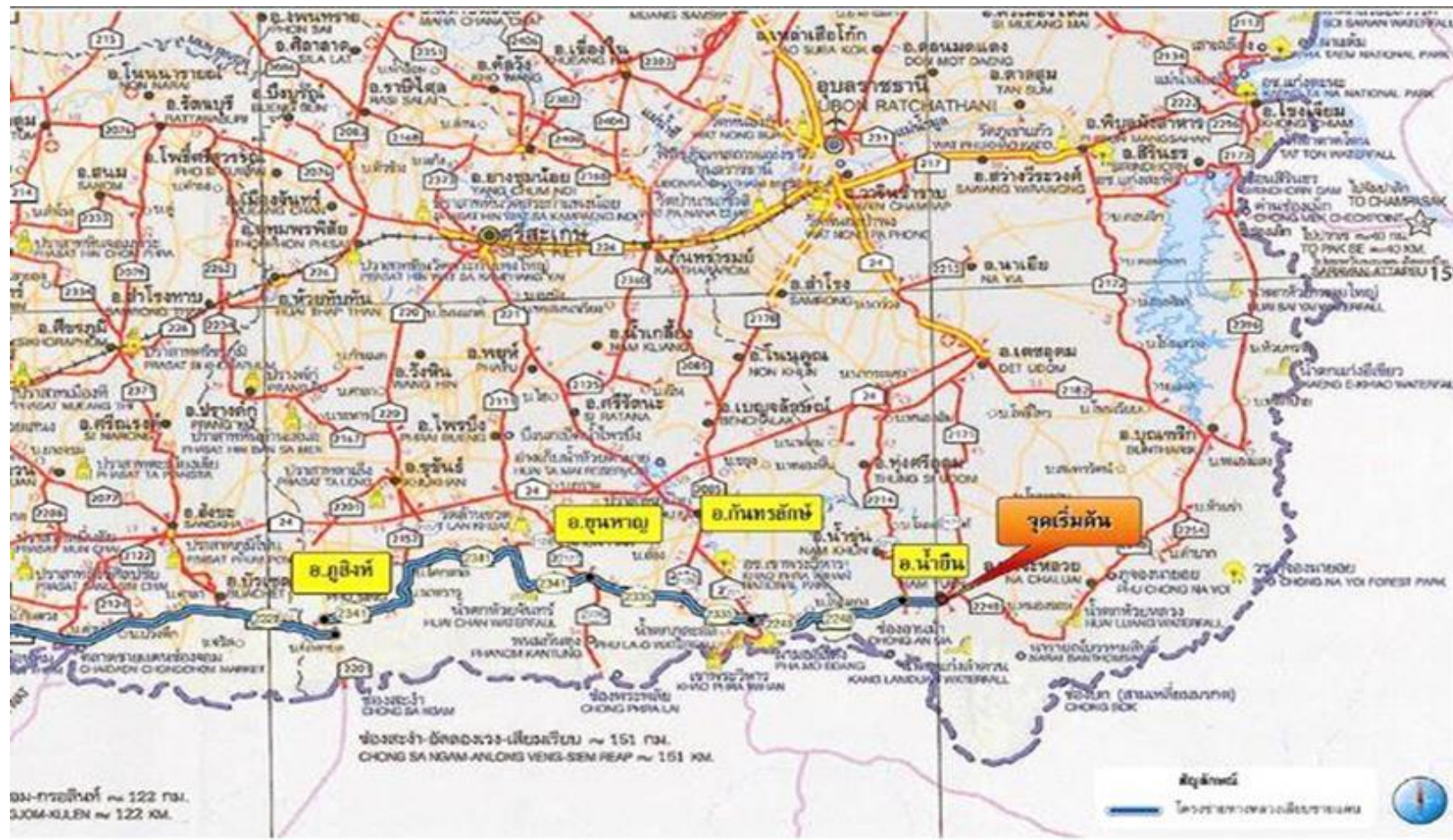
ส่วนเส้นทางการเชื่อมโยงระหว่างประเทศเวียดนาม-กัมพูชา-ไทย นั้น ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการศึกษา เนื่องจากเป็นการข้ามแดน และการผ่านทาง ซึ่งจะต้องขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลในการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้าน โดยจังหวัดเกาะกงยังไม่สามารถกำหนดรูปแบบ หรือนโยบายอะไรได้ชัดเจน แต่อย่างไรก็ตาม ทางจังหวัดเกาะกงได้มีการเจรจาพูดคุยกับจังหวัดตราด และเวียดนามบ้างแล้ว

ด้านศุลกากรคลองใหญ่ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ได้เปิดจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก ตำบลหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ 21 กันยายน 2540 ซึ่งพื้นที่ตรงข้ามด้านกัมพูชา คือ บ้านจามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง สำหรับการเดินทางเข้า-ออก บริเวณจุดผ่านแดนถาวรยังใช้แนวทางการปฏิบัติแบบเดิม โดยมีเส้นทางการขนส่งสินค้าทั้งทางบก (เข้าสู่จังหวัดเกาะกง กัมพูชา ส่วนมากเป็นรถบรรทุกสิบล้อ และทางทะเลโดยใช้เรือประมงดัดแปลงที่มีระวางน้ำหนักเรือไม่เกิน 5 ตัน ซึ่งสามารถขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือขนาดเล็กใกล้กรุงสีหนุวิลล์ (กัมปงโสม) ได้ ในปัจจุบันมีท่าเทียบเรือเอกชน 4 ท่า คือ ท่าเรือกลังหา ท่าเรือชลาสัย ท่าเรือเกษมศิริ และท่าเรือเกษมศิริ คลองสน ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้ท่าเทียบเรือกลังหา และท่าเทียบเรือชลาสัยเป็นหลักในการขนส่งสินค้าไปกัมพูชา

โครงข่ายทางหลวงเลียบบายแดนด้านราชอาณาจักรกัมพูชา เป็นโครงข่ายทางหลวงส่วนหนึ่งอยู่ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือลงไปถึงเขตภาคตะวันออกของประเทศ ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ลาดเชิงเขาและที่ราบลุ่มระหว่างหุบเขาเกือบทั้งหมด ยกเว้นพื้นที่แถบลุ่มน้ำโดนเลสาบ บริเวณจังหวัดสระแก้วซึ่งเป็นพื้นที่ราบลุ่ม

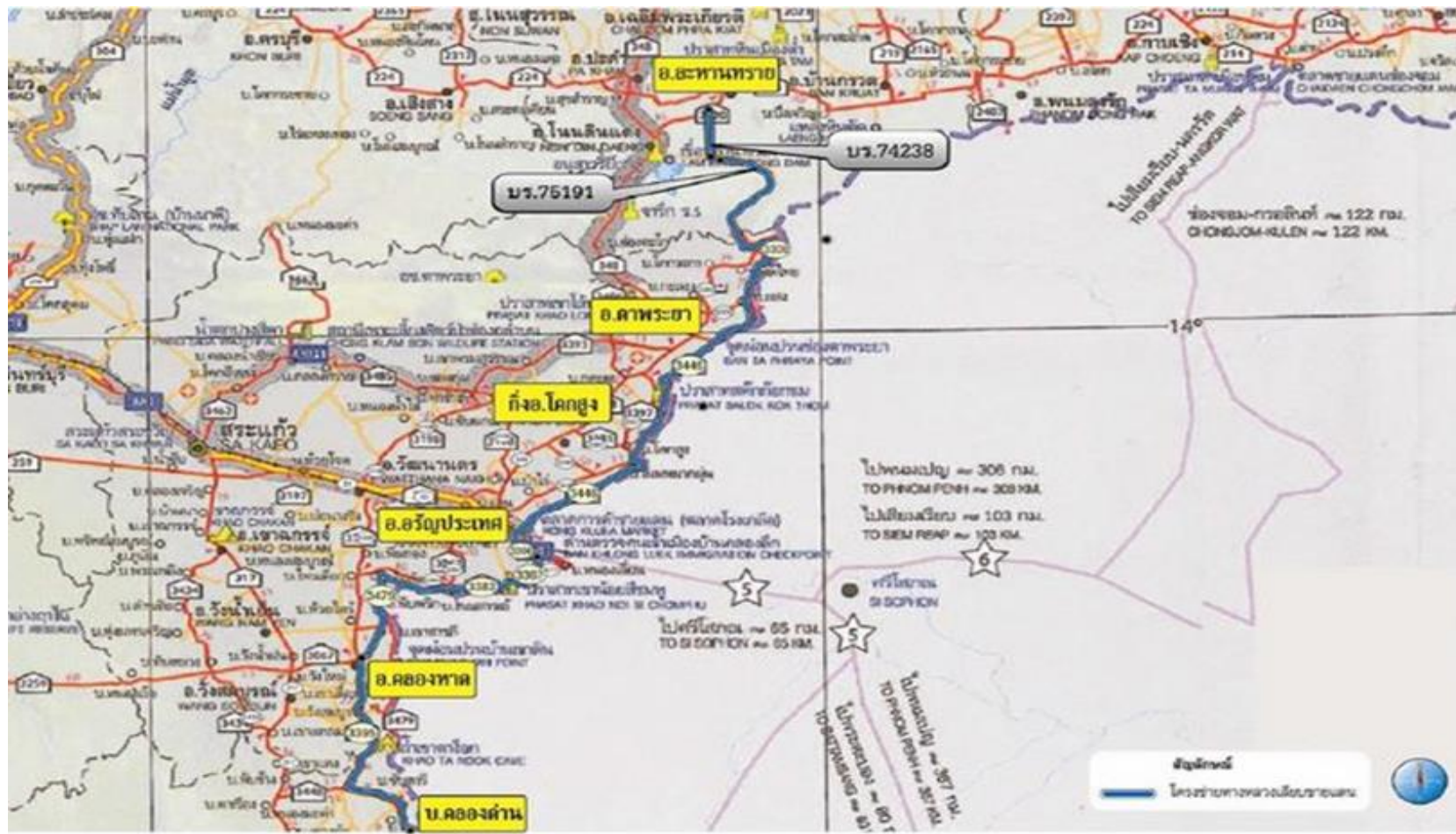


ภาพที่ 4.8 เส้นทางการคมนาคมทางถนนจาก อ.น้ำยืน จ.อุบลราชธานีถึงตำบลบ้านหาดเล็ก จ.ตราด
ที่มา: oknation, ม.ป.ป.



เส้นทาง : อ.น้ำยั้ง - อ.กันทรลักษ์ - อ.ขุนหาญ - อ.ภูสิงห์

ภาพที่ 4.9 แผนที่การคมนาคมทางถนนจาก อ.น้ำยั้ง-อ.กันทรลักษ์-อ.ขุนหาญ-อ.ภูสิงห์
ที่มา: oknation, ม.ป.ป.



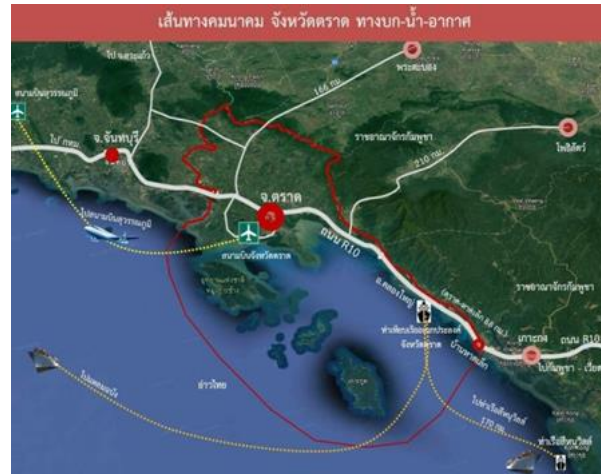
เส้นทาง : อ.สะพานทราย - อ.ตาพระยา - กิ่งอ.โคกสูง - อ.ศรีวิบูลย์ - อ.คลองหาด - บ.คลองด่าน

ภาพที่ 4.10 แผนที่การคมนาคมทางถนน
ที่มา: oknation, ม.ป.ป.

ภาพรวมถนนหมายเลข 55 ที่กำลังก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จมีความยาว 182.16 กม. เชื่อมต่อจากทางหลวงหมายเลข 5 ยาวตลอดถึงชายแดนกัมพูชา-ไทย ตำบลทะมอตา อำเภอเวียงเวง เป็นถนนยุทธศาสตร์ ที่ใช้สำหรับป้องกันประเทศในพื้นที่เส้นทางชายแดนกัมพูชา-ไทย และในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกัมพูชากับประเทศไทย เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2015 สมเด็จพระอัครมหาราชนาบดี เดโช ฮุน เซน นายกรัฐมนตรีของกัมพูชา เป็นประธานในพิธีเปิดการก่อสร้าง ในปัจจุบันการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 90.0 ภารกิจในพื้นที่ชายแดนตำบลทะมอตา อำเภอเวียงเวง ภายใต้การผลักดันของรัฐบาลกัมพูชา ท่านดร.เมมา เธิยะนิน ผู้ว่าราชการจังหวัดโพธิสัตว์ ได้มอบหมายให้ท่านโคย ริดดา รองผู้ว่าราชการจังหวัดโพธิสัตว์ เดินทางมาพร้อมท่านเฮง โสเกียณา นายอำเภอเวียงเวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องลงตรวจและสำรวจที่ตั้งสำนักงานในพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทะมอตา อำเภอเวียงเวง เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการเปิด “ด่านถาวรชายแดนทะมอตา” ในอนาคตอันใกล้

ทางหลวง 1 เส้นทางที่เชื่อมต่อกันระหว่างจังหวัดเกาะกงกับจังหวัดโพธิสัตว์ รายงานของกระทรวงคมนาคมให้ข้อมูลว่า ทางหลวงหมายเลข 55 มีความยาวประมาณ 182 กม. เป็นทาง Highway ระดับ 3 และได้ถูกกำหนดความเร็วของการขับขี่บนถนนในพื้นที่ธรรมดา คือ 60 กม./ชม. ส่วนถนนบนพื้นที่ภูเขา คือ 30 กม./ชม. ทางหลวงหมายเลข 55 เป็นถนนสำคัญอีกเส้นหนึ่งของการขนส่งที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 5 จังหวัดโพธิสัตว์มาพรมแดนกัมพูชา-ไทย เป็นส่วนหนึ่งอันสำคัญที่สุดของเครือข่ายถนนในภาคตะวันตกของประเทศกัมพูชา เริ่มจากจุดเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 48 ตัว จังหวัดเกาะกง ถนนตัดผ่าน อำเภอมนทลสีมา อำเภอทะมอบัง ตลอดมาถึง สี่แยกวงเวียน ตำบลปรมอย อำเภอเวียงเวง จังหวัดโพธิสัตว์ ความยาวกว่า 100 กิโลเมตร กระทรวงคมนาคมกำลังดำเนินโครงการ

นอกจากนี้ ถนนเส้นนี้จะเป็นเครือข่ายถนนในพื้นที่ภาคตะวันตกของประเทศกัมพูชา และช่วยให้ประชาชนมีชีวิตความเป็นอยู่ดีขึ้น เพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยว และปรับปรุงระดับการขนส่งในจังหวัดโพธิสัตว์ให้ดียิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามเมื่อจบโครงการนี้ประชาชนในบางจังหวัด เช่น จังหวัดไพลิน บันเตียนเมียนเจีย อุดรมิชัย และเสียมเรียบ สามารถเลือกการเดินทางไปจังหวัดเกาะกง หรือไปเที่ยวชายทะเลทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ โดยไม่จำเป็นต้องผ่านทางกรุงพนมเปญเหมือนที่ผ่านมา (สำนักงานอำเภอเวียงเวง จังหวัดโพธิสัตว์, 2018)



ภาพที่ 4.11 เส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดเกาะกงกับจังหวัดโพธิสัตว์
ที่มา: สำนักงานอำเภอเวียงเวง จังหวัดโพธิสัตว์, 2018

4.1.2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

การเก็บรวบรวมแบบสอบถามในครั้งนี้ คณะวิจัยได้เก็บตัวอย่างนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ช่างจอม อำเภอคาบเชิง จังหวัดสุรินทร์-โอรเสม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี จำนวน 52 คน
2. ช่างสง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ-อัลลองเวง จังหวัดอุดรธานี จำนวน 55 คน
3. บ้านคลองลึก อำเภอราษฎร์ประเทศ จังหวัดสระแก้ว-ปอยเปต อำเภอโอโฉรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย จำนวน 57 คน
4. บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี-บ้านคลองจระก้อม อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง จำนวน 55 คน
5. บ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี-บ้านกัมเรียง อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง จำนวน 56 คน
6. บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด-จามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง จำนวน 49 คน
7. ช่างอานม้า อำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี-บ้านสะเดียบาง อำเภोजอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร จำนวน 21 คน

8. ช่องตาเฒ่า อำเภอกันทรลักษณ์ จังหวัดศรีสะเกษ-จังหวัดพระวิหาร จำนวน 5 คน

9. ช่องสายตะกู อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์-บ้านจู้โกก อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี จำนวน 50 คน

ตารางที่ 4.9 พฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา (n=400)

พฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของ นักท่องเที่ยวชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. จำนวนผู้ร่วมเดินทาง		
- 1 คน	22	5.50
- 2 คน	132	33.0
- 3-5 คน	200	50.0
- ตั้งแต่ 6 คนขึ้นไป	46	11.5
2. ประเภทของกลุ่มในการเดินทางท่องเที่ยว		
- เดินทางคนเดียว	22	5.50
- แฟน/คู่หมั้น/คู่แต่งงาน	86	21.5
- ครอบครัว	124	31.0
- เพื่อน	156	39.0
- อื่นๆ	12	3.00
3. จำนวนครั้งที่เคยเดินทางมายังชายแดนไทย-กัมพูชา		
- ครั้งแรก	94	23.50
- 2-4 ครั้ง	197	49.25
- ตั้งแต่ 5 ครั้งขึ้นไป	109	27.25
4. ระยะเวลาพำนักในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา		
- 1 วัน/ไปกลับ	288	72.0
- 1 คืน	50	12.5
- 3 คืน	48	12.0
- 4-7 คืน	11	2.75
- ตั้งแต่ 8 คืนขึ้นไป	3	0.75
5. วิธีการท่องเที่ยวในครั้งนี้		
- ท่องเที่ยวด้วยตนเอง (FIT)	357	89.25
- ใช้บริการบริษัททัวร์	33	8.25
- ท่องเที่ยวโดยไกด์ส่วนตัว	4	1.00
- อื่นๆ	6	1.50
6. ยานพาหนะที่ใช้เดินทางมายังพื้นที่ชายแดน		
- รถยนต์ส่วนตัว	292	73.0
- รถโดยสารสาธารณะ	84	21.0
- เครื่องบิน	6	1.50

พฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของ นักท่องเที่ยวชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
- ยานพาหนะของบริษัทนำเที่ยว	18	4.50
7. วิธีการเดินทางหลักของท่านในการท่องเที่ยวภายในพื้นที่		
- รถประจำทาง	65	16.25
- รถยนต์เช่า	26	6.50
- รถยนต์ส่วนตัว	158	39.5
- เดินเท้า	127	31.75
- อื่นๆ	24	6.00
8. การเดินทางไปยังพื้นที่อื่น		
- ไม่มี	387	96.75
- ประเทศเวียดนาม	9	2.25
- จังหวัดสุรินทร์	2	0.50
- สปป.ลาว	2	0.50
9. ประเภทที่พักในเขตพื้นที่ชายแดนที่ใช้บริการ		
- โรงแรม	69	17.25
- บ้านเพื่อน/ญาติ/คนรู้จัก	102	25.5
- โฮมสเตย์	53	13.25
- B&B/ห้องพักในบ้านส่วนบุคคล	9	2.25
- อื่นๆ	167	41.75
10. ช่องทางที่ใช้หาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในครั้งนี้		
- โทรศัพท์/วิทยุ	28	4.61
- หนังสือพิมพ์	13	2.16
- นิตยสาร	7	1.00
- โปสเตอร์/ป้ายโฆษณา/บิลบอร์ด	6	1.00
- สื่อสังคมออนไลน์ (Social Network)	128	21.10
- เว็บไซต์	117	19.27
- คนใกล้ชิด (เพื่อน/สมาชิกในครอบครัว)	256	42.12
- ยูทูบ (You Tube) หรือแพลตฟอร์มวิดีโอออนไลน์อื่นๆ	53	8.74
11. วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดน		
- เพื่อความสนุกสนานและความบันเทิง	252	38.83
- เพื่อพักผ่อน	197	30.35
- การพักผ่อนหลังจากเจ็บป่วย	5	0.77
- เพื่อศึกษาวัฒนธรรมและหาความรู้	46	7.09
- เพื่อทางธุรกิจ	21	3.24
- เพื่อเรียนรู้ประสบการณ์การท่องเที่ยวชายแดน	68	10.48
- เพื่อต่อวีซ่า	3	0.46

พฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของ นักท่องเที่ยวชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
- เพื่อเดินทางไปยังชายแดนอีกประเทศหนึ่ง	11	1.69
- เพื่อธุรกิจ การประชุม และสัมมนา	6	0.92
11. วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดน		
- เพื่อศึกษาดูงาน วิจัย หรือแลกเปลี่ยนระหว่างสถานศึกษา	26	4.01
- เพื่อเยี่ยมเยียนญาติพี่น้องหรือเพื่อนต่างแดน	9	1.39
- เพื่อกิจกรรมทางศาสนา	5	0.77
12. ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	$\bar{x}$	
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินทางต่อคน : บาท	4,117	

จากการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จำนวน 400 คน พบว่า
1) จำนวนผู้ร่วมเดินทาง พบว่าส่วนมากเดินทาง 3-5 คน คิดเป็นร้อยละ 50.0 และเดินทาง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 33.0

2) ประเภทของกลุ่มในการเดินทางท่องเที่ยว พบว่า ส่วนมากเดินทางท่องเที่ยวไปกับเพื่อนคิดเป็นร้อยละ 39.0 และเดินทางท่องเที่ยวไปกับครอบครัวคิดเป็นร้อยละ 31.0

3) จำนวนครั้งที่เคยเดินทางมายังชายแดนไทย-กัมพูชา พบว่าการเดินทางมาท่องเที่ยวเคยมาประมาณ 2-4 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 49.25 และเดินทางมาท่องเที่ยวตั้งแต่ 5 ครั้งขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 27.25

4) ระยะเวลาพำนักรในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา พบว่านักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไป-กลับ คิดเป็นร้อยละ 72.0 และเดินทางมาพักรแรม 1 คืน คิดเป็นร้อยละ 12.5

5) วิธีการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว พบว่าส่วนใหญ่ท่องเที่ยวด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 89.25 ส่วนการท่องเที่ยวโดยใช้บริการบริษัททัวร์ร้อยละ 8.25 และท่องเที่ยวโดยไกด์ส่วนตัวน้อยมาก คิดเป็นร้อยละ 1.00

6) ยานพาหนะที่ใช้เดินทางมายังพื้นที่ชายแดน พบว่าส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 73.0 และรถโดยสารสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 21.0

7) วิธีการเดินทางหลักในการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา พบว่านักท่องเที่ยวใช้รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 39.5 และใช้วิธีเดินเท้า คิดเป็นร้อยละ 31.75

8) การเดินทางไปยังพื้นที่อื่น พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่ได้เดินทางไปยังพื้นที่อื่น คิดเป็นร้อยละ 96.75 และเดินทางไปยังประเทศเวียดนาม คิดเป็นร้อยละ 2.25

9) ประเภทที่พักในเขตพื้นที่ชายแดนที่ใช้บริการ พบว่าที่พักประเภทอื่นๆ ร้อยละ 41.75 นักท่องเที่ยวนิยมพักบ้านเพื่อน ญาติ หรือคนรู้จัก คิดเป็นร้อยละ 25.5 และพักโรงแรม คิดเป็นร้อยละ 17.25

10) ช่องทางที่ใช้หาข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในครั้งนี้ พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะหาข้อมูลจากคนใกล้ชิด (เพื่อน/สมาชิกในครอบครัว) คิดเป็นร้อยละ 42.12 รองลงมาเป็นสื่อสังคมออนไลน์ (Social Network) คิดเป็นร้อยละ 21.10

11) วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดน พบว่า ส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา เพื่อความสนุกสนานและความบันเทิง คิดเป็นร้อยละ 38.83 รองลงมาเพื่อพักผ่อน คิดเป็นร้อยละ 30.35

12) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา พบว่า นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคน จำนวน 4,117 บาท

ตารางที่ 4.10 ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่

องค์ประกอบการท่องเที่ยว ของพื้นที่ชายแดน	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{x}$	S.D.
สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวชายแดน							
1. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	31 (7.75)	102 (25.5)	121 (30.25)	90 (22.5)	56 (14.0)	2.91	1.16
2. แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม	63 (15.75)	136 (34.0)	73 (18.25)	79 (19.75)	49 (12.25)	3.21	1.27
3. แหล่งท่องเที่ยวทางการเกษตร	63 (15.75)	107 (26.75)	101 (25.25)	82 (20.5)	47 (11.75)	3.14	1.25
4. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น	139 (34.75)	130 (32.5)	102 (25.5)	26 (6.5)	3 (0.75)	3.94	0.96
รวม						3.30	1.16
เส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวชายแดน							
1. การคมนาคมขนส่งโดยรถยนต์	65 (16.25)	136 (34.0)	151 (37.75)	44 (11.0)	4 (1.0)	3.54	0.93
2. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยทางรถไฟ	14 (3.5)	66 (16.5)	141 (35.25)	110 (27.5)	69 (17.25)	2.62	1.06
3. คุณภาพของเส้นทางที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	54 (13.5)	105 (26.25)	169 (42.25)	69 (17.25)	3 (0.75)	3.35	0.94
4. ความปลอดภัยในการเดินทาง	60 (15.0)	101 (25.25)	180 (45.0)	57 (14.25)	2 (0.5)	3.40	0.93
5. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวทุกฤดูกาล	69 (17.25)	121 (30.25)	119 (29.75)	89 (22.25)	2 (0.5)	3.42	1.03
รวม						3.27	0.98
สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวชายแดน							
1. บริการตรวจคนเข้าเมือง	76 (19.0)	105 (26.25)	192 (48.0)	21 (5.25)	6 (1.5)	3.56	0.91
2. ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว	25 (6.25)	79 (19.75)	147 (36.75)	135 (33.75)	14 (3.5)	2.92	0.96
3. ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายบอกทางและสถานที่ท่องเที่ยว	37 (9.25)	91 (22.75)	145 (36.25)	123 (30.75)	4 (1.0)	3.09	0.97

องค์ประกอบกาารท่องเที่ยว ของพื้นที่ชายแดน	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{x}$	S.D.
4. บริการรถโดยสารประจำ ทาง ยานพาหนะในพื้นที่	35 (8.75)	93 (23.25)	143 (35.75)	126 (31.5)	3 (0.75)	3.08	0.96
5. การสื่อความหมายและ สัญลักษณ์	32 (8.0)	93 (23.25)	162 (40.5)	108 (27.0)	5 (1.25)	3.10	0.93
6. บริการร้านอาหาร และ เครื่องดื่ม	64 (16.0)	95 (23.75)	192 (48.0)	48 (12.0)	1 (0.25)	3.43	0.91
7. บริการห้องน้ำ หรือห้อง สุขา	27 (6.75)	66 (16.5)	198 (49.5)	102 (25.5)	7 (1.75)	3.01	0.87
8. จุดชมทัศนียภาพชายแดน	59 (14.75)	97 (24.25)	110 (27.5)	18 (4.5)	3 (0.75)	3.16	1.13
9. โรงพยาบาลหรือ สาธารณสุข	27 (6.75)	71 (17.75)	142 (35.5)	137 (34.25)	23 (5.75)	2.86	1.00
รวม						3.13	0.96
การบริหารจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยวชายแดน							
1. บริการแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	31 (7.75)	102 (25.5)	121 (30.25)	90 (22.5)	56 (14.0)	2.98	1.09
2. บริการเบิก-ถอนเงินATM	63 (15.8)	136 (34.0)	73 (18.3)	79 (19.8)	49 (12.3)	3.19	1.12
3. รับชำระเงินด้วยบัตร เครดิต	63 (15.75)	107 (26.75)	101 (25.25)	82 (20.5)	47 (11.75)	2.67	1.17
4. การลดค่าบริการด้าน ตรวจคนเข้าเมือง	139 (34.75)	130 (32.5)	102 (25.5)	26 (6.5)	3 (0.75)	2.82	1.08
5. บริการกรอกข้อมูลข้าม แดน	139 (34.75)	130 (32.5)	102 (25.5)	26 (6.5)	3 (0.75)	2.76	1.07
รวม						2.88	1.11
การบริการที่พักในแหล่งท่องเที่ยวชายแดน							
1. ความสะดวกสบายของที่ พัก	42 (10.5)	101 (25.25)	198 (49.5)	51 (12.75)	8 (2.0)	3.30	0.89
2. ความสะอาดและถูก สุขลักษณะของที่พัก	39 (9.75)	97 (24.25)	210 (52.5)	51 (12.75)	3 (0.75)	3.30	0.84
3. การดูแลรักษาความ ปลอดภัย	33 (8.25)	102 (25.5)	203 (50.75)	59 (14.75)	3 (0.75)	3.26	0.84
4. ความเหมาะสมของราคา ที่พัก	33 (8.25)	110 (27.5)	217 (54.25)	38 (9.5)	2 (0.5)	3.34	0.78

องค์ประกอบกาท่องเที่ยว ของพื้นที่ชายแดน	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{x}$	S.D.
5. มาตรฐานการให้บริการ และการต้อนรับที่ประทับใจ	48 (12.0)	79 (19.75)	198 (49.5)	64 (16.0)	11 (2.75)	3.22	0.95
รวม						3.28	0.86
กิจกรรมการท่องเที่ยวชายแดน							
1. ปั่นจักรยานหรือ จักรยานยนต์	70 (17.5)	104 (26.0)	113 (28.25)	82 (20.5)	31 (7.75)	3.25	1.19
2. ชมทิวทัศน์ชายแดน	86 (21.5)	101 (25.25)	89 (22.25)	91 (22.75)	33 (8.25)	3.29	1.26
3. ตลาดชายแดน	9 (2.25)	22 (5.5)	135 (33.75)	140 (35.0)	93 (23.25)	3.84	2.55
4. ถนนคนเดิน	15 (3.75)	67 (16.75)	172 (43.0)	108 (27.0)	38 (9.5)	3.22	0.96
5. วิถีชีวิตชายแดน	85 (21.25)	118 (29.5)	153 (38.25)	37 (9.25)	7 (1.75)	3.59	0.98
รวม						3.44	1.39
การอำนวยความสะดวกในด้านชายแดน							
1. พืชการเดินทางเข้าออก (บุคคล)	31 (7.75)	67 (16.75)	224 (56.0)	70 (17.5)	8 (2.0)	3.11	0.85
2. พืชการเดินทางเข้าออก (ยานพาหนะ)	26 (6.5)	67 (16.75)	220 (55.0)	76 (19.0)	11 (2.75)	3.05	0.85
3. ความรวดเร็วในการตรวจ สัมภาระ	22 (5.5)	89 (22.25)	180 (45.0)	91 (22.75)	18 (4.5)	3.02	0.92
4. ความเหมาะสมของ ค่าใช้จ่ายในการผ่านแดน (บุคคล)	17 (4.25)	83 (20.75)	166 (41.5)	124 (31.0)	10 (2.5)	2.93	0.89
5. ความเหมาะสมของ ค่าใช้จ่ายในการผ่านแดน (ยานพาหนะ)	19 (4.75)	71 (17.75)	177 (44.25)	129 (32.25)	4 (1.0)	2.93	0.85
6. การบริการของบุคคลที่ดู แลการเข้า-ออกประเทศ	23 (5.75)	65 (16.25)	165 (41.25)	127 (31.75)	20 (5.0)	2.86	0.94
7. ความพร้อมของเอกสาร สำหรับการผ่านแดน	31 (7.75)	55 (13.75)	161 (40.25)	112 (28.0)	41 (10.25)	2.81	1.05
รวม						2.96	0.91

ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีดังต่อไปนี้

1. องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวชายแดน โดยภาพรวมพบว่า นักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง (3.30) เมื่อพิจารณาสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวชายแดนจำแนกเป็นรายชื่อ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมากคือ แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น (3.94) รองลงมาคือมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (3.21) แหล่งท่องเที่ยวทางการเกษตร (3.14) และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (2.91) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวชายแดน จำแนกเป็นรายชื่อ มีรายละเอียด ดังนี้

1) แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก (3.94) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 34.75 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.50 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

2) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง (3.21) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจมาก จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 รองลงมาคือมีความพึงพอใจน้อย จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 19.75 มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 18.25 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.75 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25 ตามลำดับ

3) แหล่งท่องเที่ยวทางการเกษตร พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง (3.14) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจมาก จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.75 รองลงมาคือมีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.25 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.75 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 ตามลำดับ

4) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง (2.91) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 30.25 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 มีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 และมีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 7.75 ตามลำดับ

2. องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านเส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวชายแดน โดยภาพรวมพบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.27) เมื่อพิจารณาด้านเส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวชายแดนจำแนกเป็นรายชื่อ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมากคือ การคมนาคมขนส่งโดยรถยนต์ ($\bar{x}$ 3.54) รองลงมาคือมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวทุกฤดูกาล ($\bar{x}$ 3.42) ความปลอดภัยในการเดินทาง ($\bar{x}$ 3.40) คุณภาพของเส้นทางที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ($\bar{x}$ 3.35) และการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยทางรถไฟ ($\bar{x}$ 2.62) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านเส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวชายแดน จำแนกเป็นรายชื่อ มีรายละเอียด ดังนี้

1) การคมนาคมขนส่งโดยรถยนต์ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}$ 3.54) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 37.75 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 16.25 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

2) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวทุกฤดูกาล พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.42) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจมาก จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 30.25 รองลงมาคือมีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 29.75 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 22.75 มีความพึงพอใจมาก จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 17.25 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

3) ความปลอดภัยในการเดินทาง พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.40) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.25 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.25 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

4) คุณภาพของเส้นทางที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.35) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.25 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.25 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 17.25 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

5) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยทางรถไฟ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.62) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 35.25 รองลงมาคือมีความพึงพอใจน้อย จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5 มีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 17.25 มีความพึงพอใจมาก จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.5 และมีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.5 ตามลำดับ

3. องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวชายแดนโดยภาพรวมพบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.13) เมื่อพิจารณาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวชายแดนจำแนกเป็นรายชื่อ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก คือบริการตรวจคนเข้าเมือง ($\bar{x}$ 3.56) รองลงมาคือมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ บริการร้านอาหารและเครื่องดื่ม ($\bar{x}$ 3.43) จุดชมทัศนียภาพชายแดน ($\bar{x}$ 3.16) การสื่อความหมายและสัญลักษณ์ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายบอกทางและสถานที่ท่องเที่ยว ($\bar{x}$ 3.09) บริการรถโดยสารประจำทางยานพาหนะในพื้นที่ ($\bar{x}$ 3.08) บริการห้องน้ำหรือห้องสุขา ($\bar{x}$ 3.01) ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว ($\bar{x}$ 2.92) และโรงพยาบาลหรือสาธารณสุข ($\bar{x}$ 2.86) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวชายแดน จำแนกเป็นรายชื่อ มีรายละเอียด ดังนี้

1) บริการตรวจคนเข้าเมือง พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}$ 3.56) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจมาก จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 48.0 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.25 มีความพึงพอใจ

9) โรงพยาบาลหรือสาธารณสุข พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.86) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 รองลงมาคือมีความพึงพอใจน้อย จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.25 มีความพึงพอใจมาก จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 17.75 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.75 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.75 ตามลำดับ

4. องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านการบริหารจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยวชายแดนโดยภาพรวมพบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.88) เมื่อพิจารณาด้านการบริหารจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยวชายแดนจำแนกเป็นรายชื่อ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ บริการเบิก-ถอนเงินATM ($\bar{x}$ 3.19) บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ($\bar{x}$ 2.98) การลดค่าบริการด่านตรวจคนเข้าเมือง ($\bar{x}$ 2.82) บริการกรอกข้อมูลข้ามแดน ($\bar{x}$ 2.76) และการรับชำระด้วยบัตรเครดิต ($\bar{x}$ 2.67) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านการบริหารจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยวชายแดน จำแนกเป็นรายชื่อ มีรายละเอียด ดังนี้

1) บริการเบิก-ถอนเงินATM พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.19) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจมาก จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 รองลงมาคือมีความพึงพอใจน้อย จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 19.75 มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 18.25 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.75 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25 ตามลำดับ

2) บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.98) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 30.25 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 มีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 และมีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 7.75 ตามลำดับ

3) การลดค่าบริการด่านตรวจคนเข้าเมือง พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.82) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 34.75 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

4) บริการกรอกข้อมูลข้ามแดน พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.76) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 34.75 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

5) การรับชำระด้วยบัตรเครดิต พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.67) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจมาก จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.75 รองลงมาคือมีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.25 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.75 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 ตามลำดับ

5. องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านการบริการที่พักในแหล่งท่องเที่ยวชายแดนโดยภาพรวมพบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.28) เมื่อพิจารณาด้านการบริการที่พักในแหล่งท่องเที่ยวชายแดนจำแนกเป็นรายข้อ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ความเหมาะสมของราคาที่พัก ($\bar{x}$ 3.34) ความสะดวกสบายของที่พัก ($\bar{x}$ 3.30) ความสะอาดและถูกสุขลักษณะของที่พัก ($\bar{x}$ 3.30) การดูแลรักษาความปลอดภัย ($\bar{x}$ 3.26) และมาตรฐานการให้บริการและการต้อนรับที่ประทับใจ ($\bar{x}$ 3.22) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านการบริการที่พักในแหล่งท่องเที่ยวชายแดน จำแนกเป็นรายข้อ มีรายละเอียด ดังนี้

1) ความเหมาะสมของราคาที่พัก พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.34) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 54.25 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

2) ความสะดวกสบายของที่พัก พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.30) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.25 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 12.75 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.5 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

3) ความสะอาดและถูกสุขลักษณะของที่พัก พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.30) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 52.5 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 24.25 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 12.75 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.75 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

4) การดูแลรักษาความปลอดภัย พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.26) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 203 คน คิดเป็นร้อยละ 50.75 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.75 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

5) มาตรฐานการให้บริการและการต้อนรับที่ประทับใจ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.22) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 19.75 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 12.0 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.75 ตามลำดับ

6. องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยวชายแดนโดยภาพรวมพบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.44) เมื่อพิจารณาด้านกิจกรรมการท่องเที่ยวชายแดนจำแนกเป็นรายข้อ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ได้แก่ การท่องเที่ยวตลาดชายแดน ($\bar{x}$ 3.84) วิถีชีวิตชายแดน ($\bar{x}$ 3.59) รองลงมาคือมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ การชมทิวทัศน์ชายแดน ($\bar{x}$ 3.29) การปั่นจักรยานหรือจักรยานยนต์ ($\bar{x}$ 3.25) และถนนคนเดิน ($\bar{x}$ 3.22)

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านกิจกรรมการท่องเที่ยวชายแดน จำแนกเป็นรายชื่อ มีรายละเอียด ดังนี้

1) การท่องเที่ยวตลาดชายแดน พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}$ 3.84) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 รองลงมาคือมีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 33.75 มีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 23.25 มีความพึงพอใจมาก จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5 และมีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.25 ตามลำดับ

2) วิถีชีวิตชายแดน พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}$ 3.59) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 38.25 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 21.25 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 9.25 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.75 ตามลำดับ

3) การชมทิวทัศน์ชายแดน พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.29) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจมาก จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.25 รองลงมาคือมีความพึงพอใจน้อย จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 22.75 มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 22.25 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 21.5 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 ตามลำดับ

4) การปั่นจักรยานหรือจักรยานยนต์ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.25) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 28.25 รองลงมาคือมีความพึงพอใจมาก จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 26.0 มีความพึงพอใจน้อย จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 มีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 17.5 และมีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 7.75 ตามลำดับ

5) ถนนคนเดิน พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.22) โดยภาพรวมพบว่า ส่วนมากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 43.0 รองลงมาคือมีความพึงพอใจน้อย จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 มีความพึงพอใจมาก จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 16.75 มีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 และมีความพึงพอใจมากที่สุด จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.75 ตามลำดับ

7. องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านการอำนวยความสะดวกในด้านชายแดนโดยภาพรวมพบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.96) เมื่อพิจารณาด้านการอำนวยความสะดวกในด้านชายแดนจำแนกเป็นรายชื่อ พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ พิธีการเดินทางเข้าออกของบุคคล ($\bar{x}$ 3.11) พิธีการเดินทางเข้าออกของยานพาหนะ ($\bar{x}$ 3.05) ความรวดเร็วในการตรวจสอบสัมภาระ ($\bar{x}$ 3.02) ส่วนความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการผ่านแดนในการผ่านแดนของบุคคล กับความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการผ่านแดนของยานพาหนะนั้นมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในระดับเดียวกัน ($\bar{x}$ 2.93) ถัดลงมาเป็นบริการของบุคคลที่ดูแลการเข้าออกประเทศ ($\bar{x}$ 2.86) และความพร้อมของเอกสารสำหรับการผ่านแดน ($\bar{x}$ 2.81) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน ด้านการอำนวยความสะดวกในด้านชายแดน จำแนกเป็นรายชื่อ มีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 4.11 พฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในพื้นที่

พฤติกรรมการใช้จ่ายของ นักท่องเที่ยวในพื้นที่	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปาน กลาง (3)	น้อย (2)	น้อย ที่สุด (1)	ไม่ได้ ใช้จ่าย (0)	$\bar{x}$	S.D.
1. เครื่องประดับ	56 (14.0)	70 (17.5)	57 (14.25)	43 (10.75)	37 (9.25)	137 (34.25)	2.14	1.89
2. เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย	91 (22.75)	106 (26.5)	79 (19.75)	12 (3.0)	20 (5.0)	92 (23.0)	2.90	1.86
3. ใช้บริการร้านอาหาร	85 (21.25)	86 (21.5)	110 (27.5)	75 (18.75)	32 (8.0)	10 (2.5)	3.37	2.49
4. ที่พัก/โรงแรม	23 (5.75)	67 (16.75)	90 (22.5)	72 (18.0)	14 (3.5)	134 (33.5)	2.03	1.67
5. ยานพาหนะในการ เดินทาง	49 (12.25)	62 (15.5)	116 (29.0)	73 (18.25)	53 (13.25)	47 (11.75)	2.60	1.50
6. กิจกรรมท่องเที่ยวทาง วัฒนธรรม	46 (11.5)	68 (17.0)	66 (16.5)	39 (9.75)	52 (13.0)	129 (32.25)	2.08	1.82
7. กิจกรรมท่องเที่ยวทาง ธรรมชาติ	47 (11.75)	71 (17.75)	68 (17.0)	36 (9.0)	59 (14.75)	119 (29.75)	2.14	1.81
8. สปา นวด กิจกรรมผ่อนคลาย	23 (5.75)	49 (12.25)	81 (20.25)	81 (20.25)	44 (11.0)	122 (30.5)	1.90	1.59
9. สินค้าที่ระลึกของ ประเทศเพื่อนบ้าน	88 (22.0)	53 (13.25)	63 (15.75)	46 (11.5)	106 (26.5)	44 (11.0)	2.60	1.74
10. ของฝากจำพวกอาหาร ขนม ผลไม้	85 (21.25)	90 (22.5)	91 (22.75)	43 (10.75)	87 (21.75)	4 (1.0)	3.08	1.46
รวม							2.48	1.78

พฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชาโดยภาพรวมพบว่า สินค้าและบริการที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวในระดับปานกลาง ได้แก่ บริการร้านอาหาร ($\bar{x}$ 3.37) ของฝากจำพวกอาหาร ขนม ผลไม้ ($\bar{x}$ 3.08) เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย ($\bar{x}$ 2.90) ยานพาหนะในการเดินทาง ($\bar{x}$ 2.60) สินค้าที่ระลึกของประเทศเพื่อนบ้าน ($\bar{x}$ 2.60) รองลงมาคือนิยมใช้จ่ายในระดับน้อย ได้แก่ เครื่องประดับ ($\bar{x}$ 2.14) กิจกรรมท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ($\bar{x}$ 2.14) กิจกรรมท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ($\bar{x}$ 2.08) ที่พัก/โรงแรม ($\bar{x}$ 2.03) และสปา นวด กิจกรรมผ่อนคลาย ($\bar{x}$ 1.90) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาพฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จำแนกเป็นรายข้อ มีรายละเอียด ดังนี้

1) บริการร้านอาหาร พบว่า ได้รับการใช้บริการจากนักท่องเที่ยวในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.37) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมการใช้จ่ายปานกลาง จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5 รองลงมาคือใช้จ่ายมาก จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 21.5 ใช้จ่ายมากที่สุด จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 21.25 ใช้จ่าย

น้อย จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 18.75 ใช้จ่าน้อยที่สุด จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 8.0 และไม่ได้ใช้จ่าน จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 ตามลำดับ

2) ของฝากจำพวกอาหาร ขนม ผลไม้ พบว่า ได้รับการเลือกซื้อจากนักท่องเที่ยวในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 3.08) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมการใช้จ่านปานกลาง จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 22.75 รองลงมาคือใช้จ่านมาก จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 ใช้จ่าน้อยที่สุด จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 21.75 ใช้จ่านมากที่สุด จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 21.25 ใช้จ่าน้อย จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 10.75 และไม่ได้ใช้จ่าน จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

3) เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย พบว่า ได้รับการเลือกซื้อจากนักท่องเที่ยวในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.90) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมการใช้จ่านมาก จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5 รองลงมาคือไม่ได้ใช้จ่าน จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 23.0 ใช้จ่านมากที่สุด จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 22.75 ใช้จ่านปานกลาง จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 19.75 ใช้จ่าน้อยที่สุด จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 และใช้จ่าน้อย จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 ตามลำดับ

4) ยานพาหนะในการเดินทาง พบว่า ได้รับการใช้บริการจากนักท่องเที่ยวในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.60) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมการใช้จ่านปานกลาง จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0 รองลงมาคือใช้จ่าน้อย จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 18.25 ใช้จ่านมาก จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 ใช้จ่าน้อยที่สุด จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 13.25 ใช้จ่านมากที่สุด จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25 และไม่ได้ใช้จ่าน จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 ตามลำดับ

5) สินค้าที่ระลึกของประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า ได้รับการเลือกซื้อจากนักท่องเที่ยวในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ 2.60) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมการใช้จ่าน้อยที่สุด จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5 รองลงมาคือใช้จ่านมากที่สุด จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0 ใช้จ่านปานกลาง จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.75 ใช้จ่านมาก จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 13.25 ใช้จ่าน้อย จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 และไม่ได้ใช้จ่าน จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 ตามลำดับ

6) เครื่องประดับ พบว่า ได้รับการเลือกซื้อจากนักท่องเที่ยวในระดับน้อย ($\bar{x}$ 2.14) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวไม่ได้ใช้จ่าน จำนวน 137 คน คิดเป็นร้อยละ 34.25 รองลงมาคือใช้จ่านมาก จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 17.5 ใช้จ่านปานกลาง จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.25 ใช้จ่านมากที่สุด จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ใช้จ่าน้อย จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 10.75 และใช้จ่าน้อยที่สุด จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 9.25 ตามลำดับ

7) กิจกรรมท่องเที่ยวทางธรรมชาติ พบว่า ได้รับการใช้บริการจากนักท่องเที่ยวในระดับน้อย ($\bar{x}$ 2.14) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวไม่ได้ใช้จ่าน จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 29.75 รองลงมาคือใช้จ่านมาก จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 17.75 ใช้จ่านปานกลาง จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 ใช้จ่าน้อยที่สุด จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.75 ใช้จ่านมากที่สุด จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 และใช้จ่าน้อย จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0 ตามลำดับ

8) กิจกรรมท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม พบว่า ได้รับการใช้บริการจากนักท่องเที่ยวในระดับน้อย ($\bar{x}$ 2.08) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวไม่ได้ใช้จ่าน จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 32.25 รองลงมาคือใช้จ่านมาก จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 ใช้จ่านปานกลาง จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.5 ใช้จ่าน้อยที่สุด จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 13.0 ใช้จ่านมากที่สุด จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 และใช้จ่าน้อย จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.75 ตามลำดับ

9) ที่พัก/โรงแรม พบว่า ได้รับการใช้บริการจากนักท่องเที่ยวในระดับน้อย ($\bar{x}$ 2.03) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวไม่ได้ใช้จ่าย จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 รองลงมาคือใช้จ่ายปานกลาง จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 ใช้น้อย จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18.0 ใช้จ่ายมาก จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 16.75 ใช้จ่ายมากที่สุด จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.75 และใช้น้อยที่สุด จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.5 ตามลำดับ

10) สปา นวด กิจกรรมผ่อนคลาย พบว่า ได้รับการใช้บริการจากนักท่องเที่ยวในระดับน้อย ($\bar{x}$ 1.90) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวไม่ได้ใช้จ่าย จำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 30.5 รองลงมาคือใช้จ่ายปานกลาง จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 20.25 ใช้น้อย จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 20.25 ใช้จ่ายมาก จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25 ใช้น้อยที่สุด จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 และใช้จ่ายมากที่สุด จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.75 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.12 ปัจจัยในการเลือกประเทศเพื่อเดินทางท่องเที่ยว

ปัจจัยในการเลือกประเทศเพื่อเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. แหล่งท่องเที่ยว	300	75.0
2. ความคุ้มค่า	230	57.5
3. ความสะอาด	209	52.3
4. สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ	99	24.8
5 .ความสะดวกในการเดินทางภายในประเทศ	140	35.0
6. กิจกรรมทางการท่องเที่ยว	85	21.3
7. ความปลอดภัย	242	60.5
8. ความเป็นมิตรของคนท้องถิ่น	116	29.0

ด้านปัจจัยในการเลือกประเทศเพื่อเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีดังต่อไปนี้

ปัจจัยในการเลือกประเทศเพื่อเดินทางท่องเที่ยว พบว่าส่วนมากนักท่องเที่ยวให้ความสำคัญปัจจัยด้านแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 300 คน คิดเป็นร้อยละ 75.0 รองลงมาคือปัจจัยด้านความปลอดภัย จำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5, ปัจจัยด้านความคุ้มค่า จำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 57.5, ปัจจัยด้านความสะอาด จำนวน 209 คน คิดเป็นร้อยละ 52.3, ปัจจัยด้านความสะดวกในการเดินทางภายในประเทศ จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0, ปัจจัยด้านความเป็นมิตรของคนท้องถิ่น จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0, ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.8 และปัจจัยด้านกิจกรรมทางการท่องเที่ยว จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 21.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.13 ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดน

ปัญหาและอุปสรรค ในการท่องเที่ยว	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปาน กลาง (3)	น้อย (2)	น้อย ที่สุด (1)	ไม่สามารถ ตอบได้ (0)	$\bar{X}$	S.D.
1. การคมนาคม	26 (6.5)	85 (21.25)	150 (37.5)	59 (14.75)	65 (16.25)	15 (3.75)	2.74	1.28
2. โครงสร้างพื้นฐาน	20 (5.0)	91 (22.75)	150 (37.5)	47 (11.75)	41 (10.25)	51 (12.75)	2.62	1.40
3. ความปลอดภัย	28 (7.0)	90 (22.5)	141 (35.25)	80 (20.0)	58 (14.5)	3 (0.75)	2.85	1.16
4. ความไม่ สะดวกสบาย	27 (6.75)	87 (21.75)	151 (37.75)	71 (17.75)	62 (15.5)	2 (0.5)	2.85	1.15
5. เทคโนโลยี สารสนเทศ	38 (9.5)	72 (18.0)	136 (34.0)	78 (19.5)	59 (14.75)	17 (4.25)	2.75	1.30
รวม							2.76	1.26

ด้านปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา มีดังต่อไปนี้

ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชาโดยภาพรวมพบว่า นักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง ได้แก่ ความปลอดภัย ($\bar{X}$ 2.85) ความไม่สะดวกสบายมากที่สุด ($\bar{X}$ 2.85) เทคโนโลยีสารสนเทศ ($\bar{X}$ 2.15) การคมนาคม ($\bar{X}$ 2.74) และโครงสร้างพื้นฐาน ($\bar{X}$ 2.62) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จำแนกเป็นรายข้อ มีรายละเอียด ดังนี้

1) ด้านความปลอดภัย พบว่า นักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคด้านความปลอดภัยในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ 2.85) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 35.25 รองลงมาคือระดับมาก จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 22.5 ระดับน้อย จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 ระดับน้อยที่สุด จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5 ระดับมากที่สุด จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0 และไม่สามารถตอบได้ จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75 ตามลำดับ

2) ด้านความไม่สะดวกสบาย พบว่า นักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคด้านความไม่สะดวกสบายในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ 2.85) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 37.75 รองลงมาคือระดับมาก จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 21.75 ระดับน้อย จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 17.75 ระดับน้อยที่สุด จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 ระดับมากที่สุด จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.75 และไม่สามารถตอบได้ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

3) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ พบว่า นักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ 2.75) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 รองลงมาคือระดับน้อย จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 ระดับมาก

จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18.0 ระดับน้อยที่สุด จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.75 ระดับมากที่สุด จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 9.5 และไม่สามารถตอบได้ จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.25 ตามลำดับ

4) ด้านการคมนาคม พบว่า นักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคด้านการคมนาคมในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ 2.74) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 รองลงมาคือระดับมาก จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 21.25 ระดับน้อยที่สุด จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 16.25 ระดับน้อย จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.75 ระดับมากที่สุด จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5 และไม่สามารถตอบได้ จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.75 ตามลำดับ

5) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า นักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคด้านโครงสร้างพื้นฐานในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ 2.62) โดยส่วนมากนักท่องเที่ยวมีปัญหาและอุปสรรคอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 รองลงมาคือระดับมาก จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 22.75 ไม่สามารถตอบได้ จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 12.75 ระดับน้อย จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 ระดับน้อยที่สุด จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 10.25 และระดับมากที่สุด จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.14 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว (n=400)

ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
- ชาย	177	44.25
- หญิง	223	55.75
2. อายุ		
- ต่ำกว่า 25 ปี	121	30.25
- 26-34 ปี	113	28.25
- 35-44 ปี	97	24.25
- 45-54 ปี	57	14.25
- ตั้งแต่ 55 ปี ขึ้นไป	12	3.00
3. สถานภาพสมรส		
- โสด	203	50.75
- สมรส	162	40.5
- หม้าย/หย่า/แยกกันอยู่	35	8.75
4. ระดับการศึกษา		
- ต่ำกว่ามัธยมปลาย	70	17.50
- มัธยมปลาย	106	26.50
- ปริญญาตรี	179	44.75
- สูงกว่าปริญญาตรี	45	11.25
5. รายได้		
- ยังไม่มีรายได้	86	21.50
- ต่ำกว่า 15,000บาทต่อเดือน	147	36.75
- 15,000-25,000 บาทต่อเดือน	119	29.75

ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
- 25,001-35,000 บาทต่อเดือน	33	8.25
- ตั้งแต่ 35,001 บาทต่อเดือน ขึ้นไป	15	3.75
6. อาชีพ		
- รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	78	19.5
- ทำธุรกิจส่วนตัว	62	15.5
- นักลงทุน	5	1.25
- นักศึกษา	99	24.75
- พนักงานบริษัทเอกชน/หน่วยงานเอกชน	53	13.25
- อาชีพอิสระ (Freelance)	72	18.0
- ว่างาน/เกษียณอายุ	6	1.50
- พนักงานมหาวิทยาลัย	8	2.00
- เกษตรกร	17	4.25
7. ที่พำนักปัจจุบัน		
- กรุงเทพมหานคร	55	13.75
- จันทบุรี	78	19.5
- บุรีรัมย์	35	8.75
- ชลบุรี	3	0.75
- สุรินทร์	94	23.5
- กาญจนบุรี	1	0.25
- ร้อยเอ็ด	1	0.25
- ศรีสะเกษ	18	4.50
- นครราชสีมา	1	0.25
- สระแก้ว	49	12.25
- อุตรธานี	4	1.00
- ขอนแก่น	2	0.50
- ปราจีนบุรี	2	0.50
- อุบลราชธานี	34	8.50
- ตราด	10	2.50
- ประเทศกัมพูชา	13	3.25

จากการเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ปรากฏข้อมูลดังต่อไปนี้

1) เพศ พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 223 คน คิดเป็นร้อยละ 55.75 และเป็นเพศชาย จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 44.25

2) อายุ พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีอายุต่ำกว่า 25 ปี จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 30.25 รองลงมาคือ มีอายุระหว่าง 26-34 ปี จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 28.25 อายุระหว่าง 35-44 ปี

จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 24.25 มีอายุระหว่าง 45-54 ปี คิดเป็นร้อยละ 14.25 และอายุตั้งแต่ 55 ปี ขึ้นไป จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.00 ตามลำดับ

3) สถานภาพสมรส พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสโสด จำนวน 203 คน คิดเป็นร้อยละ 50.75 รองลงมาคือ สถานภาพสมรสสมรส จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 40.5 และสถานภาพสมรสหม้าย/หย่า/แยกกันอยู่ จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 8.75 ตามลำดับ

4) ระดับการศึกษา พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จบชั้นระดับปริญญาตรี จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 44.75 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 26.50 ระดับต่ำกว่ามัธยมปลาย จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 17.50 และระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 11.25 ตามลำดับ

5) รายได้ พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีรายได้ ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 36.75 รองลงมาคือ มีรายได้ ระหว่าง 15,000-25,000 บาทต่อเดือน จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 29.75 มีรายได้ (ยังไม่มีรายได้) จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 21.50 มีรายได้ ระหว่าง 25,001-35,000 บาทต่อเดือน จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.25 และมีรายได้ ตั้งแต่ 35,001 บาทต่อเดือน ขึ้นไป จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.75 ตามลำดับ

6) อาชีพ พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีอาชีพนักศึกษา จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.75 รองลงมาคือ มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 มีอาชีพอิสระ (Freelance) จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18.0 มีอาชีพทำธุรกิจส่วนตัว จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน/หน่วยงานเอกชน จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 13.25 เกษตรกร จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.25 พนักงานมหาวิทยาลัย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.00 มีอาชีพว่างงาน/เกษียณอายุ จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.50 และมีอาชีพพนักงานลงทุน จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.25 ตามลำดับ

7) ที่พำนักปัจจุบัน พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่พำนักอยู่ในจังหวัดสุรินทร์ จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 รองลงมาคือพำนักอยู่ในจังหวัดจันทบุรี จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5, พำนักอยู่ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 13.75, พำนักอยู่ในจังหวัดสระแก้ว จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25, พำนักอยู่ในจังหวัดบุรีรัมย์ จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 8.75, พำนักอยู่ในจังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50, พำนักอยู่ในจังหวัดศรีสะเกษ จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50, พำนักอยู่ในประเทศกัมพูชา จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 3.25, พำนักอยู่ในจังหวัดตราด จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.50, พำนักอยู่ในจังหวัดอุดรธานี จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.00, พำนักอยู่ในจังหวัดชลบุรี จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.75, พำนักอยู่ในจังหวัดขอนแก่น จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.50, พำนักอยู่ในจังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.50, พำนักอยู่ในจังหวัดร้อยเอ็ด จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25, พำนักอยู่ในจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25 และพำนักอยู่ในจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.25 ตามลำดับ

4.2 ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

4.2.1 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องอานม้า และด่านเขาพระวิหาร จังหวัดอุบลราชธานี

ตารางที่ 4.15 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องอานม้าและด่านเขาพระวิหาร จังหวัดอุบลราชธานี (ปัจจัยภายนอก)

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. นโยบาย กฎหมาย	กระทรวงพาณิชย์ของกัมพูชา กำลังพัฒนากฎหมายลงทุนในประเทศกัมพูชาให้เป็นสากล	ยังคงมีอุปสรรคเกี่ยวกับกฎระเบียบที่กีดกันการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน	1) ภาครัฐทั้งสองประเทศควรเร่งสร้างผลประโยชน์ร่วมในทางเศรษฐกิจ โดยการลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจทั้งสองประเทศ 2) ควรพัฒนาความสัมพันธ์ให้ไปในทิศทางที่ดีขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ 2. กระทรวงการต่างประเทศ 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงกลาโหม 5. กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง 6. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
2. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบายระหว่างประเทศ	ปัจจัยด้านการเมือง	ควรกระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนวชายแดนไทย-กัมพูชาอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ 2. กระทรวงการต่างประเทศ 3. กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
3. การคมนาคมขนส่ง	รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ	รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังคงขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา Economic Corridor ในกรอบ GMS โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้มากขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงคมนาคม และ 2. กระทรวงการต่างประเทศ
4. ความปลอดภัย	ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดนและความมั่นคงของทั้งสองประเทศ	1) ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม 2) การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต 3) ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน	ควรเก็บกู้ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน และสกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงมหาดไทย 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงแรงงาน

ตารางที่ 4.16 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาขององค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี และด่านตาเต่า เขาพระวิหาร จังหวัดศรีสะเกษ

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐาน ในการบริหารจัดการ ด้านการท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. แหล่งท่องเที่ยว และทรัพยากรการ ท่องเที่ยว	ช่องอานม้า มีการสัญจรเข้าออกของประชาชน วันละ 500-1,000 คน ยกเว้นในช่วงวันหยุดมีจำนวนค่อนข้างสูง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนไทยในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี ส่วนนักท่องเที่ยวต่างประเทศและต่างจังหวัดไม่ค่อยนิยมมา เพราะยังเป็นเพียงด่านข้ามแดนชั่วคราว ไม่สามารถข้ามผ่านไปยังกัมพูชาได้ และจุดบริการ สถานที่ท่องเที่ยวยังไม่พร้อมให้บริการ เช่น 1) บ่อนคาซิโนในฝั่งกัมพูชา อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และยังไม่เปิดให้บริการ แต่ทางฝั่งกัมพูชามีการเตรียมปรับพื้นที่และสร้างถนนคอนกรีตเพื่อที่จะเชื่อมระหว่างตัวด่านไปถึงบ่อนคาซิโนแล้ว 2) บ่อนไก่ชน แม้จะอยู่ใกล้ตลาดฝั่งกัมพูชาแต่การเข้าออก ยังต้องอาศัยชาวกัมพูชาเป็นผู้พาเข้าไป ส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ ที่มียุทธศาสตร์มองว่าในอนาคต บ่อนไก่แห่งนี้จะเป็นตัวช่วยในการพัฒนาพันธุ์ไก่ชน และเศรษฐกิจในชุมชนฝั่งไทยเกี่ยวกับการเลี้ยงไก่เพื่อแข่งขันในบ่อนและจำหน่าย จากการสัมภาษณ์พบว่ามีนายหน้าส่งไก่ชนจากฝั่งไทยวันหนึ่งหลายสิบตัวเพื่อเข้าไปตีในบ่อนฝั่งกัมพูชา และราคาของไก่ขึ้นอยู่กับลีลาและฝีมือในการตีในแต่ละครั้ง ซึ่งมีราคาต่อตัวอาจจะมีตั้งแต่ หลักพันถึงหลักหมื่น	1) ชาวไทยที่ข้ามไปยังตลาดกัมพูชา ส่วนหนึ่งไม่ให้ความร่วมมือในการลงชื่อเข้าออกด่าน ทำให้ระบบการดูแลความปลอดภัยและระบบข้อมูลทางสถิติของหน่วยงานรัฐคลาดเคลื่อน ซึ่งทางเจ้าหน้าที่ (อส.) ได้อธิบายทำความเข้าใจกับประชาชนให้ทราบถึงความสำคัญของการลงชื่อข้ามผ่านด่านดังกล่าวเป็นประจำ 2) ชาวไทยบางส่วนที่ข้ามไปซื้อของที่ตลาดกัมพูชา ไม่สนใจในการปฏิบัติตามกฎ กติกาการนำสินค้าเข้ามายังประเทศไทยตามประกาศกรมศุลกากร ทำให้ต้องถูกยึดสินค้าและบางครั้งอาจถึงขั้นมีปากเสียงกับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบสินค้าบริเวณหน้าด่าน 3) มีเจ้าหน้าที่ของรัฐบางคนบางกลุ่มกระทำความผิด เช่น การขับรถฝ่าด่านเข้าไปยังตลาดกัมพูชาซึ่งถือเป็นความผิดร้ายแรง จนต้องมีคำสั่งให้ทหารพรานในพื้นที่เข้าควบคุมตัวและรถกลับมายังฝั่งไทย และยังมีการใช้	1) ควรมีการพัฒนาจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวในการเชื่อมต่อ 3 ประเทศ คือ กัมพูชา ไทย สปป.ลาว ผ่านทางช่องอานม้า ซึ่งเป็นเส้นทางที่น่าสนใจ ฉะนั้นจึงควรเตรียมความพร้อมด้านเจ้าหน้าที่และ พนักงานบริการ 2) ควรพิจารณาด้านความสะดวก โดยสนับสนุนให้เป็นด่านให้นักท่องเที่ยวสามารถผ่านเข้าออกกัมพูชาได้ เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีมีพื้นที่ชายแดนติดกับกัมพูชาและสปป.ลาว และมีธรรมชาติที่สวยงาม จึงสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างประเทศได้ รวมทั้งมีสนามบินรองรับ 3) ควรพิจารณาเรื่องเส้นทางบก (ถนน) ให้มีการขยายเส้นทางเป็น 4 เลนส์ เพื่อรองรับการผ่านทางเข้า-ออก โดยขออนุญาตกับทางอุทยานแห่งชาติ เนื่องจากปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนอยู่ในเขตพื้นที่ของกรมอุทยานแห่งชาติ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ - สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง - กระทรวงคมนาคม

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐาน ในการบริหารจัดการ ด้านการท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	ซึ่งคนกัมพูชานิยมสั่งไก่ชนจากประเทศไทย ส่วนเงิน เดิมพันมีตั้งแต่หลักหมื่นถึงหลักแสนบาท 3) จุดแวะพักชมวิว ตามเส้นทางเข้าจาก อำเภอ น้ำ ยินถึงตัวด่านยังไม่มีการพัฒนา จากการสังเกตพบว่า มีจุดที่เหมาะสมสำหรับแวะพักชมวิวทิวทัศน์และ สถานที่ธรรมชาติที่สวยงามหลายจุด	อำนาจตำแหน่งชมขูเจ้าหน้าที่ที่ ปฏิบัติงานอยู่บริเวณด่าน และยังมีการ ขนส่งสินค้าผิดกฎหมายตามประกาศ ของกรมศุลกากรเข้ามายังประเทศไทย ทำให้เกิดความลำบากใจแก่เจ้าหน้าที่ที่ ปฏิบัติงาน อย่างไรก็ตาม หากพบว่า เจ้าหน้าที่ละเลยการปฏิบัติหน้าที่ อาจจะถูกสอบสวนอย่างร้ายแรง เพราะ มีกล้องวงจรปิดติดอยู่บริเวณจุดผ่าน แดน มากกว่า 6 ตัว	5. กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 6. กรมการปกครอง และกรมการปกครองส่วน ท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย
2. การพัฒนาสิ่ง อำนวยความสะดวก	เส้นทางเข้าออกเป็นถนนลาดยาง 2 เลนส์สวน ตลอดเส้นทางประมาณ 12 กิโลเมตร จากอำเภอน้ำ ยินถึงตัวด่าน แต่สภาพของเส้นทางค่อนข้างแคบแคบ และลาดชันในบางช่วง ซึ่งไม่เหมาะแก่การขนส่ง สินค้าที่มีน้ำหนักมาก และปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัด ผ่านของถนนยังอยู่ในเขตพื้นที่ของกรมอุทยานฯ และมีการเก็บค่าผ่านทางของผู้สัญจรเข้าออก (เริ่ม 1 กุมภาพันธ์ 2561)	ด้านอาคารสถานที่ของหน่วยงาน ราชการให้บริการประชาชนและ นักท่องเที่ยวยังไม่มีความเหมาะสม เท่าที่ควร เพราะยังใช้อาคารบ้านพัก เป็นที่ทำการแทน ในด้านสาธารณูปโภค พบว่าตัวด่านและตลาดมีการใช้ไฟฟ้า อยู่บ้าง แต่มีข้อสังเกตว่าตามเส้นทาง สองข้างทางไม่พบเสาไฟฟ้าเลย และการบริโภคน้ำเพื่ออุปโภคส่วนใหญ่ ยังมีการขุดเจาะน้ำบาดาลขึ้นมาใช้ เนื่องจากไม่มีระบบประปา	ควรขยายอาคารของสถานที่ราชการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนและนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ควรพัฒนาสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการ เติบโตของการท่องเที่ยวในอนาคต หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2. การประปาส่วนภูมิภาค การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค กระทรวงมหาดไทย
3. การเข้าถึงเส้นทาง เชื่อมโยง	1) ท่าอากาศยานนานาชาติอู่บลราชธานีเป็น สนามบินขนาดใหญ่ที่ครอบคลุมการเดินทางทาง อากาศของจังหวัดอู่บลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร	1) ลานบินมีขนาดเล็กต้องได้รับการ ขยาย	1) ควรมีการกำหนดนโยบายและตั้งเป้าหมายในการ ขยายพื้นที่ลานบินให้กว้างมากขึ้น ปัจจุบันท่าอากาศยาน นานาชาติอู่บลราชธานีอยู่ภายใต้การบังคับ

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐาน ในการบริหารจัดการ ด้านการท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	อำนาจเจริญ และจังหวัดมุกดาหารบางส่วน โดยถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่ 2 โดยอันดับที่ 1 คือสนามบินนานาชาติกระบี่ และอันดับที่ 2 คือสนามบินอุดรธานี ซึ่งเป็นการวัดตามปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินต่อวันของแต่ละสนามบิน ในปัจจุบันกรมการบินพลเรือนพยายามพัฒนาระบบการเดินทางและการบริหารจัดการที่ดีขึ้นเพื่อสร้างขีดความสามารถในแข่งขันของธุรกิจการบินและกรมการบิน 2) ด้านการขนส่งและเดินทางเข้าสู่จังหวัดศรีสะเกษด้านอากาศพบว่าปัจจุบันนักท่องเที่ยวต้องพึ่งพาท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ด้วยระยะห่างจากตัวจังหวัดใกล้เคียง คือประมาณ 50 กิโลเมตร เท่านั้น ทางกระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายเร่งด่วนเพื่อการบูรณาการการเดินทางของทั้งสองจังหวัดให้เชื่อมโยงกันทุกเส้นทาง โดยให้มีรถตู้โดยสารรับส่งระหว่างสองจังหวัดเพิ่มขึ้น มีรถบัสโดยสารประจำทางรับผู้โดยสารจากสนามบินและบขส.จังหวัดอุบลราชธานีไปสถานีรถไฟเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวของจังหวัดศรีสะเกษ อีกทั้งยังมีการพัฒนาถนนที่เชื่อมระหว่างจังหวัดให้เป็นถนน 4 เลนส์ เพื่อความสะดวกในการเดินทางของรถยนต์อีกด้วย	2) ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานียังอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของกรมการบินพลเรือน และส่วนพื้นที่สนามบินเป็นของกองบินทหาร ทำให้การพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่อยู่ในความรับผิดชอบของกองบินทหาร ซึ่งปัจจุบันต้องผ่านขบวนการและขั้นตอนของทหารค่อนข้างมาก	ปัญหาของกรมการบินพลเรือน และส่วนพื้นที่สนามบินยังเป็นของกองบินทหาร ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการบิน 2) ควรเร่งให้มีการขยายอาคารที่พักผู้โดยสารให้กว้างขวางมากขึ้น เพื่อจะได้มีการเปิดร้านค้าขายของที่ระลึกและสินค้าพื้นที่เมืองภายในตัวอาคาร 3) ควรมีนโยบายเร่งขยายเที่ยวบินต่อวันให้มากขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีการดำเนินการแล้วบางสายการบิน เช่น การเปิดเที่ยวบินระยะสั้นแบบใหม่เชิงใหม่-อุบลราชธานี และอุดรธานี-อุบลราชธานี (บินเที่ยวแรกวันที่ 17 มกราคม 2561) เป็นต้น 4) กระทรวงคมนาคมควรเร่งให้มีนโยบายเพื่อสร้างความเชื่อมโยงการเดินทางแบบครบวงจรในจังหวัด โดยภายในสนามบินจะมีรถรับส่งแบบครบวงจร 5) ควรสนับสนุนสนามบินนานาชาติอุบลราชธานีให้ได้รับการถ่ายโอนอำนาจเกี่ยวกับการบริหารงานบางส่วน เพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงานแบบทางราชการเหมือนในอดีต ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย 4.0 ของรัฐบาลในปัจจุบัน เช่น งบประมาณการบูรณะซ่อมแซมอาคารที่พักผู้โดยสารที่ถูกไฟไหม้ เมื่อปี พ.ศ. 2557 โดยให้เป็นอำนาจจัดการของสนามบินและจังหวัดเป็นผู้ดำเนินงาน โดยไม่ต้องผ่านส่วนกลาง หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงคมนาคม

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐาน ในการบริหารจัดการ ด้านการท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
4. วิถีชีวิตประชาชน	ประชาชนมีฐานะค่อนข้างยากจน และหลากหลาย เชื้อชาติ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา ประมาณ 8,000 คนมีอาชีพการเกษตรเพื่อเลี้ยงครอบครัวมีวิถีแบบ เรียบง่ายเหมือนชาวชนบททั่วไปประกอบด้วย 6 ตำบลได้แก่ ตำบลจอมกระสาน ตำบลศรีภักดี ตำบลกันทรวิชัย ตำบลเปี้ย ตำบลปรางค์ สระ	-	<u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ:</u> 1. กระทรวงแรงงาน 2. กระทรวงมหาดไทย 3. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

4.2.2 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ

ตารางที่ 4.17 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ (ปัจจัยภายนอก)

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. นโยบาย กฎหมาย	กระทรวงพาณิชย์ของกัมพูชา กำลังพัฒนา กฎหมายลงทุนในประเทศกัมพูชาให้เป็น สากล	มีกฎระเบียบที่กีดกันการค้า และการ เคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน	1) ภาครัฐทั้งสองประเทศ ควรเร่งสร้างความ ร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน เช่น การลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่ เอื้อประโยชน์ในการทำธุรกิจของทั้งสอง ประเทศ 2) ควรส่งเสริมและพัฒนาความสัมพันธ์ ระหว่างประเทศให้ไปในทิศทางที่ดีขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ 2. กระทรวงการต่างประเทศ 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงกลาโหม 5. กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง 6. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
2. ความสัมพันธ์ระหว่าง ประเทศ	ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือด้าน ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบาย ระหว่างประเทศ	ปัจจัยด้านการเมือง	ควรกระชับความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ตาม แนวชายแดนไทย-กัมพูชา หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการต่างประเทศ 2. กระทรวงมหาดไทย 3. กระทรวงกลาโหม

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
3. การคมนาคมขนส่ง	1) รัฐบาลกัมพูชามีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ 2) เส้นทางคมนาคมสามารถส่งออกสินค้าทางการเกษตรผ่านทางกัมพูชาไปยังเวียดนามตอนล่างและขึ้นสู่จีนได้	รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่นกัน แต่ยังคงขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา Economic Corridor ในกรอบ GMS โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวให้มากขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - กระทรวงคมนาคม - กระทรวงการต่างประเทศ - กระทรวงมหาดไทย - กระทรวงกลาโหม
4. ความปลอดภัย	1) ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความมั่นคงของทั้งสองประเทศ 2) ประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษไม่นิยมไปยังด่านชายแดนช่องสงฆำเนื่องจากเส้นทางคมนาคมที่ไม่ปลอดภัยในบางช่วง	1) ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม 2) การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต 3) ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน	1) ควรเก็บกู้ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน และสกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน 2) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่และประชาชนต้องการให้มีกองกำลังทหารเข้ามาในพื้นที่ อันเนื่องมาจากการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ชายแดนช่องสงฆำไม่เพียงพอต่อความต้องการ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.18 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาขององค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานใน การบริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. แหล่งท่องเที่ยวและ ทรัพยากรการท่องเที่ยว	1) โครงการสร้างสามเหลี่ยมมรกต เชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัด/แขวง ได้แก่ ฝั่งไทย มีจังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ ฝั่งกัมพูชามีจังหวัดพระวิหาร จังหวัดอุดรธานี และ จังหวัดสตึงแตรัง และฝั่งสปป.ลาว มีแขวงสาละวันและแขวงจำปาสัก เน้นความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว 2) มีการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชื่อมโยง ลาวตอนใต้ ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-จำปาสัก 3) มีการขยายการท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามายังฝั่งไทยมากขึ้น 5) นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นชาวญี่ปุ่น ซึ่งความสนใจในเครื่องจักรสานพื้นบ้านของจังหวัดศรีสะเกษ 6) การท่องเที่ยวภายในจังหวัดศรีสะเกษเน้นการให้นักท่องเที่ยวชิมอาหารพื้นบ้าน และซื้อสินค้าทางเกษตรกรรม เช่น หอมแดง กระเทียม ทุเรียน เป็นต้น 7) การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เนื่องจากพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษ ยังคงเป็นธรรมชาติที่สมบูรณ์ และยังไม่ค่อยมีนักท่องเที่ยวรู้จักกันมากนัก	1) ปัญหาการเปิด-ปิดด่าน ไม่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว 2) ปัญหาทัวร์เถื่อน-ไกด์เถื่อน 3) ฝั่งไทยไม่มีค่าเหยียบแผ่นดิน ทำให้สูญเสียรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาจากฝั่งกัมพูชา 4) ขาดการสร้างอัตลักษณ์ จุดสนใจ หรือจุดขายหรือแลนด์มาร์กของพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษให้เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว 4) การขาดโรงแรมที่พักในระดับที่มีมาตรฐาน	1) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาแก้ปัญหา โดยมีเป้าหมายในการรักษาผลประโยชน์ของประเทศร่วมกัน เช่น การกำหนดเวลาเปิด-ปิดด่านเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว การจัดการปัญหาไกด์เถื่อน-ทัวร์เถื่อน เป็นต้น 2) ควรสร้างโรงแรมที่พักในระดับ 5 ดาว 3) ควรสร้างแลนด์มาร์กให้กับพื้นที่ด่านช่องสะงำ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
2. การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	การขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่กันเป็นประจำ ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และการพัฒนาการท่องเที่ยว ในพื้นที่	การดำเนินการบางอย่างของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ติดขัด ไม่สะดวก อันเป็นผลมาจากระเบียบ กฎหมายและคำสั่งของทางราชการ	ควรจัดทำแผนปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงาน และปรับปรุงระเบียบกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติหน้าที่ โดยคำนึงถึงเป้าหมาย และความต่อเนื่องในการดำเนินงานตามนโยบาย

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานใน การบริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
			หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 3. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง 4. กระทรวงคมนาคม 5. กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และ พันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 6. กรมการปกครอง และกรมการ ปกครองส่วนท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย 7. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. การเข้าถึงเส้นทาง เชื่อมโยง		เส้นทางคมนาคมยังไม่เอื้ออำนวยต่อ การท่องเที่ยวและการเดินทางเข้ามารับ การรักษาพยาบาล	ควรสนับสนุนโครงข่ายคมนาคมที่ จังหวัดศรีสะเกษ เช่น สนามบิน นานาชาติ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงคมนาคม

4.2.3 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์

ตารางที่ 4.19 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ (ปัจจัยภายนอก)

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. นโยบาย กฎหมาย	กระทรวงพาณิชย์ของกัมพูชา กำลังพัฒนากฎหมายลงทุนในประเทศกัมพูชาให้เป็นสากล	1) มีกฎระเบียบการกีดกันทางการค้า และการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน 2) นโยบายและกฎหมายยังไม่เอื้อต่อการลงทุน เนื่องจากยังไม่การลงนามในข้อตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับกัมพูชา	1) ภาครัฐทั้งสองประเทศควรเร่งสร้างผลประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจ โดยการลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจของทั้งสองประเทศ 2) ควรพัฒนาความสัมพันธ์ให้ไปในทิศทางที่ดีขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงพาณิชย์ 2. กระทรวงการต่างประเทศ
2. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบายระหว่างประเทศ	ปัจจัยด้านการเมือง	ควรกระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนวชายแดนไทย-กัมพูชาอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงกลาโหม 2. กระทรวงการต่างประเทศ 3. กระทรวงมหาดไทย
3. การคมนาคมขนส่ง	1) รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ 2) สำหรับประเทศไทยมีโครงข่ายสนามบินที่เข้มแข็งกว่าประเทศกัมพูชาและจังหวัดใกล้เคียง ทำให้สะดวกต่อการเดินทางท่องเที่ยวและกระจายสินค้าและบริการทางด้านต่างๆ	รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแต่ยังขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา Economic Corridor ในกรอบ GMS ควรมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวให้มากขึ้น

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
			หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2. กระทรวงคมนาคม
4. ความปลอดภัย	ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดนและความมั่นคงของทั้งสองประเทศ	1) ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม 2) การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต 3) ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน 4) ปัญหาเรื่องความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว เนื่องจากจำนวนเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยไม่เพียงพอกับปริมาณนักท่องเที่ยว	ควรเก็บกู้ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน และสกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.20 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาขององค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากร การท่องเที่ยว	1) จังหวัดสุรินทร์มีแผนรองรับการ ท่องเที่ยวในอนาคต โดยเน้นการ ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวที่ เน้นอาหาร ของที่ระลึก และสร้างอัต ลักษณ์จุดขายให้แก่สถานที่ท่องเที่ยวใน จังหวัดให้นักท่องเที่ยวสนใจมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะโครงการโลกของช้าง Elephant World (EW) 2) โครงการโลกของช้าง Elephant World อยู่ใกล้สนามบินและเปิดบริการ ทุกวัน ต่างกับโครงการ Chang International Circuit (CIC) หรือ สนามฟุตบอลช้างสเตเดียมของจังหวัด บุรีรัมย์ ที่เปิดเป็นช่วงเวลา เป็นฤดูกาล ทำให้เม็ดเงินจากการท่องเที่ยวมี แนวโน้มที่จะได้รับสูงกว่า 3) เนื่องจากสถานพยาบาลในจังหวัด สุรินทร์เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชาใน การเข้ามารับบริการรักษาพยาบาลและ มักจะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วย ซึ่งผู้ติดตาม เหล่านั้นก็จะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยตาม แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์	1) การสร้างรูปแบบอัตลักษณ์หรือแบรนด์หรือ จุดสนใจหรือจุดขายของพื้นที่ด่านช่องจอม ยัง ขาดการสนับสนุนและการมีที่ปรึกษาที่ดีในการ วางแผนพัฒนา เพื่อสร้างรูปแบบอัตลักษณ์ใน พื้นที่ของตนเอง 2) การใช้พื้นที่ของกรมอุทยานฯ เพื่อเป็น สถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากปัญหากฎระเบียบ 3) ปัญหาเรื่องการจัดการขยะและสิ่งแวดล้อม ภายในตัวจังหวัด หากมีการเติบโตของการ ท่องเที่ยวเร็วเกินไป อาจทำให้มีขยะล้นเมือง ส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมภายในจังหวัด	1) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้ามา แก้ปัญหาด้านบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ของ กรมอุทยานฯ และแก้ไขกฎระเบียบที่เป็น อุปสรรคต่อการท่องเที่ยว เพื่อเป้าหมายในการ รักษาผลประโยชน์ของประเทศร่วมกัน 2) ควรสร้างแลนด์มาร์กให้กับพื้นที่ด่านช่องจอม เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น 3) ควรมีการจัดโซนนิ่งการท่องเที่ยว และจัดทำ แผนงานด้านสิ่งแวดล้อม การกำจัดขยะ เพื่อ รองรับการเติบโตของการท่องเที่ยวของจังหวัด สุรินทร์ในอนาคต หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและ ปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 5. กระทรวงสาธารณสุข 6. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก	-	1) ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว 2) ปัญหาอาคารสำนักงานของด่านชายแดนช่องจอมยังไม่มีความพร้อมเหมือนด่านชายแดนอื่นๆ เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับข้อพิพาทเรื่องดินแดนของสองประเทศ	ควรสนับสนุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดสุรินทร์ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - กรมการปกครองส่วนท้องถิ่น - กระทรวงมหาดไทย
3. การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง		1) ขาดการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นระบบ 2) แผนยุทธศาสตร์ในระดับท้องถิ่นและจังหวัดไม่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เนื่องจากการรับรู้และการปฏิบัติเป็นไปตามความเข้าใจของบุคคล ทำให้ผลการปฏิบัติงานไม่มีประสิทธิภาพ 3) การขาดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่การท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการโยกย้ายตามระบบราชการ ทำให้การพัฒนาขาดความต่อเนื่อง 4) กฎระเบียบบางอย่างไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่	1) ควรจัดทำแผนปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงานและปรับปรุงระเบียบ กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติหน้าที่ โดยคำนึงถึงเป้าหมายและความต่อเนื่องในการดำเนินงานตามนโยบาย 2) ควรมีการประเมินพิธีการตรวจคนเข้าเมืองเพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น และปรับปรุงเงื่อนไขข้อกำหนดเกี่ยวกับ Boarding Pass โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ประเทศไทยพึงจะได้รับให้มากที่สุด หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง - กรมการปกครองส่วนท้องถิ่น - กระทรวงมหาดไทย

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
		5) ข้อจำกัดในการใช้ Boarding Pass ไม่ ตอบสนองต่อนักท่องเที่ยวและชาวักมพูชาที่ เข้ามารักษาพยาบาลมากนัก ซึ่งพบว่าแต่ละ ครั้งการรักษาจำเป็นต้องใช้ระยะเวลานาน จึง ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเข้า-ออกด่าน ช่องจอมภายในระยะเวลาที่กำหนด	
4. ประเด็นที่เกี่ยวข้องเฉพาะ พื้นที่	-	มีปัญหาในเรื่องสิ่งผิดกฎหมาย เช่น ยาเสพติด การลักลอบตัดไม้ในเขตป่าสงวน สินค้าละเมิด ลิขสิทธิ์ และแรงงานต่างด้าว	หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบควรเข้ามา ปราบปรามการกระทำความผิด เพื่อส่งเสริม ภาพลักษณ์ที่ดีของการท่องเที่ยวข้ามแดน อีกทั้ง เป็นการสร้างความเชื่อมั่นในการตัดสินใจลงทุน ของผู้ประกอบการด้วย หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและ ปราบปรามยาเสพติด 2. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 3. กรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์ 4. กระทรวงแรงงาน

4.2.4 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

ตารางที่ 4.21 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์(ปัจจัยภายนอก)

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. นโยบาย กฎหมาย	กระทรวงพาณิชย์ กัมพูชา กำลังพัฒนา กฎหมายลงทุนในประเทศกัมพูชาให้เป็น สากล 2) ด้วยนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ สนับสนุนเรื่องการท่องเที่ยวเมืองรอง ทำให้ บุรีรัมย์พยายามจัดกิจกรรมเพื่อให้เกิดการ ท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง	มีอุปสรรคเกี่ยวกับกฎระเบียบที่กีดกันการค้า และการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน	1) ภาครัฐทั้งสองประเทศควรเร่งสร้าง ผลประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจ โดยการ ลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้อ ประโยชน์ในการทำธุรกิจของทั้งสองประเทศ 2) ควรพัฒนาความสัมพันธ์ให้ไปในทิศทางที่ ดีขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงพาณิชย์ 2. กระทรวงการต่างประเทศ 3. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) 4. กระทรวงกลาโหม 5. กระทรวงมหาดไทย
2. ความสัมพันธ์ระหว่าง ประเทศ	1) ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือ ด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบาย ระหว่างประเทศ 2) มีความร่วมมือกันในระดับจังหวัดกับ ประเทศเพื่อนบ้าน อย่างจังหวัดอุดรธานี มี การทำ MOU ร่วมกันหลายจังหวัด	ปัจจัยด้านการเมือง	ควรกระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนว ชายแดนไทย-กัมพูชาอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการต่างประเทศ 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย
3. การคมนาคมขนส่ง	รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่าง ต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจาก ต่างประเทศ	รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่นกัน แต่ยังขาดการบูรณาการจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการ คมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
			Economic Corridor ในกรอบ GMS ควร มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้มากขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2. กระทรวงคมนาคม 3. กระทรวงการต่างประเทศ 4. กระทรวงพาณิชย์
4. ความปลอดภัย	ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความมั่นคงของทั้งสองประเทศ	1) ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม 2) การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต 3) ทู่นระเบิดตามแนวชายแดน	ควรเก็บกู่ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน และสกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.22 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหา ขององค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. แหล่งท่องเที่ยวและ ทรัพยากรการท่องเที่ยว	1) บุรีรัมย์มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพหลายแห่งและสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาได้ เช่น ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้มีแมทซ์การแข่งขันกันเป็นประจำทำให้นักท่องเที่ยวเข้าชมฟุตบอลกันมาก ส่วนสนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนล ในแต่ละเดือนจะจัดการแข่งขันเป็นประจำทั้งระดับประเทศ อาเซียนและระดับโลก การแข่งขันมีการถ่ายทอดสดทั่วโลก ทำให้ชาวต่างชาติรู้จักจังหวัดบุรีรัมย์และประเทศไทย 2) Motor GP เป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวอย่างมากของจังหวัดบุรีรัมย์ เพราะMotor GP เป็นรายการการแข่งขันมอเตอร์ไซด์อันดับหนึ่งของโลก ฉะนั้นจึงเป็นโอกาสที่บุรีรัมย์จะต้องเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการแข่งขัน Motor GP นอกจากนี้บุรีรัมย์ยังให้สื่อจีนที่มีชื่อเสียงมาประชาสัมพันธ์ให้จังหวัดเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มากขึ้น 3) จังหวัดบุรีรัมย์มีความพยายามให้มีการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี เนื่องจากไม่มีต้นทุนการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เพราะในอดีตมีเพียง	1) พื้นที่ช่องสายตะกูตั้งอยู่บนพื้นที่อุทยานแห่งชาติตาพระยา ซึ่งได้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกด้วย ทำให้เป็นปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาจุดผ่านแดน ซึ่งจังหวัดไม่สามารถเข้าไปทำอะไรได้ ในปี พ.ศ. 2557 ได้มีการทำเรื่องขออนุญาตใช้พื้นที่เรื่อยมาจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2559 ทางจังหวัดได้ส่งรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปยังกรมอุทยานฯ และเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2560 ท่านผู้ว่าฯ ได้มอบภารกิจให้รองผู้ว่าฯ ไปประชุมที่กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีปลัดกระทรวงเป็นประธานในการประชุม ซึ่งมีมติเห็นชอบในการประชุมคราวนั้น เมื่อผ่านความเห็นชอบทางจังหวัดก็กลับมาทำข้อมูลต่างๆ เพื่อบริหารพื้นที่ประมาณ 200 ไร่ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนส่งเรื่องไปยังกระทรวงมหาดไทยเพื่อขออนุญาตเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อให้สภาพความมั่นคงแห่งชาติส่งไปยัง ครม. เพื่อประกาศเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งจังหวัดบุรีรัมย์พยายามทำให้เร็วที่สุดเพื่อรองรับการท่องเที่ยว	1) ควรเปิดช่องสายตะกูเป็นจุดผ่านแดนถาวร 2) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาแก้ปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ของกรมอุทยานฯ แกไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยวเพื่อเป้าหมายในการรักษาผลประโยชน์ของประเทศร่วมกัน หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - กระทรวงการต่างประเทศ - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงมหาดไทย - กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง - กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	ปราสาทพนมรุ้งเท่านั้น แต่ปัจจุบันมีปราสาท สายฟ้า สนามแข่งรถ จึงทำให้กลายเป็นเมือง ปราสาทสองยุค 4) จังหวัดบุรีรัมย์ มีการท่องเที่ยวเชิงอารย ธรรมขอมอย่างต่อเนื่อง	2) โรงแรมบุรีรัมย์ยังคงเป็นโรงแรมขนาด เล็ก แต่ก็มีกาเพิ่มจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่ง สามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่ม มากขึ้นในอนาคตได้	
2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก	1) จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาบุรีรัมย์มี ปริมาณเพิ่มมากขึ้นแบบก้าวกระโดด 2) ปัจจุบันสนามบินบุรีรัมย์ได้รับอนุมัติเป็น สนามบินศุลกากรเรียบร้อยแล้ว และมีการ ขยายถนนเป็น 4 เลนส์ ในการเชื่อมต่อจุด ต่างๆ	อาคารรองรับผู้โดยสาร และรันเวย์ของ สนามบินมีขนาดเล็ก ไม่สามารถรองรับ นักท่องเที่ยวได้หมด	ควรเตรียมการขยายอาคารรองรับผู้โดยสาร และขยายรันเวย์ของสนามบิน เพื่อให้ เครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่สามารถลงจอด ได้ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงคมนาคม
3. การบริหารจัดการหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง	1) การพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์ มี ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน 2) ในปี พ.ศ. 2554 จังหวัดบุรีรัมย์ได้เปิดจุด ผ่านแดนเพื่อมนุษยธรรม ทำให้มีการค้าขาย ค่อนข้างดีมาก พอมีการยกระดับมาเป็นจุด ผ่อนปรน ส่งผลให้ชาวบ้านในพื้นที่อำเภอ บ้านกรวดได้รับผลประโยชน์มากมาย ไม่ว่า จะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ตลอดจน ราคาที่ดินที่สูงขึ้น ถึงแม้ว่าการเปิดช่องสาย ตะกูเป็นจุดผ่านแดนถาวร แต่มีปัญหาในเรื่อง ระเบียบ ข้อกฎหมาย ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นที่ของ อุทยาน ทำให้มีปัญหาเรื่องการขอใช้พื้นที่ ประกอบกับกระบวนการต่างๆ ค่อนข้างล่าช้า	กัมพูชามีความรวดเร็วในการพัฒนาเป็นอย่าง มาก เพราะไม่มีกฎระเบียบ ขั้นตอนที่เปกิด กันมาก ทำให้สามารถพัฒนาได้อย่างรวดเร็ว ตรงข้ามกับไทยที่มีกฎระเบียบหรือหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องต่างๆ มากมาย ทำให้การพัฒนา เป็นไปได้อย่างยาก เช่น ความต้องการเปิดช่องสาย ตะกูเป็นจุดผ่านแดนถาวร จังหวัดบุรีรัมย์ทำ ได้เพียงเสนอเรื่องไปยังส่วนกลาง ซึ่งอำนาจ ในการเปิดอนุญาตจุดผ่านแดนถาวรไม่ได้อยู่ ที่จังหวัด เพราะต้องผ่านความเห็นชอบจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็น เรื่องของพื้นที่ที่จะต้องจัดทำข้อมูลต่างๆ เพื่อ เสนอไปยังกระทรวงมหาดไทย นอกจากนี้ยัง	ควรผลักดันช่องสายตะกูให้เป็นจุดผ่านแดน ถาวร เพราะจะได้มีการพัฒนาในด้านต่างๆ อย่าง เช่น การเชื่อมโยงจุดท่องเที่ยวเชิงอารย ธรรมระหว่างไทยและกัมพูชา หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการต่างประเทศ 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม 5. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง 6. กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง 7. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	ซึ่งหน่วยงานต้องการที่จะผลักดันแต่ก็ยังไม่ ประสบความสำเร็จ	ต้องพิจารณาถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ความมั่นคงของเขตแดน เป็นต้น	
4. การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง	1) บุรีรัมย์มีศักยภาพในทุกด้าน โดยเฉพาะ การเดินทางที่สามารถเชื่อมกับประเทศเพื่อน บ้านได้สะดวก 2) จุดผ่านแดนช่องสายตะกูมีความสะดวก และใกล้กว่าจุดอื่น เส้นทางก็ไม่ลำบาก ส่วน ฝั่งกัมพูชาก็มีการทำถนนอยู่ เมื่อถนน เชื่อมต่อกันจะทำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น หาก ช่องสายตะกูได้เปิดเป็นจุดผ่านแดนแล้ว จะ ทำให้ผู้คนหลังไหลเข้ามา โอกาสการ พัฒนาการค้าการลงทุนก็จะตามมา รวมทั้ง การเดินทางไปยังประเทศที่สามก็จะสะดวก ยิ่งขึ้น	-	1) ควรเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อให้การ เดินทางไปยังจังหวัดต่างๆ ของแต่ละประเทศ สะดวกมากยิ่งขึ้น 2) การเดินทางมายังบุรีรัมย์สามารถเดินทาง ได้ทั้งทางบกและทางอากาศ และมีสนามบิน รองรับ ฉะนั้นควรยกระดับให้เป็นสนามบิน นานาชาติ เพื่อที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยว <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ:</u> - กระทรวงการต่างประเทศ - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงมหาดไทย - กระทรวงคมนาคม

4.2.5 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว

ตารางที่ 4.23 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกจังหวัดสระแก้ว (ปัจจัยภายนอก)

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. นโยบาย กฎหมาย	กระทรวงพาณิชย์ฝั่งกัมพูชา กำลังพัฒนา กฎหมายลงทุนในประเทศกัมพูชาให้เป็น สากล	ยังคงมีอุปสรรคเกี่ยวกับกฎระเบียบที่กีดกัน การค้า และการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน	1) ภาครัฐทั้งสองประเทศควรเร่งสร้าง ผลประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจ โดยการ ลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่ เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจของทั้งสอง ประเทศ 2) ควรพัฒนาความสัมพันธ์ให้ไปในทิศทางที่ ดีขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการต่างประเทศ 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงพาณิชย์ 5. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง 6. กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
2. ความสัมพันธ์ระหว่าง ประเทศ	1) ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือ ด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบาย ระหว่างประเทศ 2) มีความร่วมมือกันในระดับจังหวัดกับ ประเทศเพื่อนบ้าน อย่างจังหวัดอุดรธานี มี การทำ MOU ร่วมกันหลายจังหวัด	ปัจจัยด้านการเมือง	ควรกระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนว ชายแดนไทย-กัมพูชาอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการต่างประเทศ 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
3. การคมนาคมขนส่ง	รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ	รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่นกัน แต่ยังขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา Economic Corridor ในกรอบ GMS โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2. กระทรวงคมนาคม 3. กระทรวงการต่างประเทศ 4. กระทรวงพาณิชย์
4. ความปลอดภัย	1) ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความมั่นคงของทั้งสองประเทศ 2) แรงงานชาวไทยที่ไปทำงานในฝั่งกัมพูชา นิยมกลับมาพักที่ฝั่งไทย เนื่องจากรู้สึกว่าการปลอดภัยกว่าฝั่งกัมพูชา	1) ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม 2) การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต 3) ทู่นระเบิดตามแนวชายแดน	ควรเก็บกักทู่นระเบิดตามแนวชายแดน และสกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.24 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาขององค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว ชายแดนไทย-กัมพูชาจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกจังหวัดสระแก้ว

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. แหล่งท่องเที่ยวและ ทรัพยากรการท่องเที่ยว	1) จังหวัดสระแก้วมีปราสาทเขาน้อยสีชมพู ซึ่งห่างจากตัวอำเภออรัญประเทศเพียง 10 กิโลเมตร เป็นปราสาทเล็กๆ ซึ่งสันนิษฐานว่า เก่าแก่กว่าปราสาทหินพนมรุ้ง และมีปราสาท สติกกือกอมที่นักท่องเที่ยวนิยมไปกัน 2) มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ที่แสดงวิถี ชีวิตของผู้อพยพ 5 ชนเผ่า	1) นักท่องเที่ยวส่วนมากจะมาเป็นทัวร์ และ เข้าไปยังกัมพูชาโดยตรง ไม่ได้พักที่ฝั่งไทย ส่วนมากจะมีการนัดหมายกันเพื่อมาเจอกันที่ บริเวณหน้าด่านอรัญประเทศ และสามารถ ซื้อทัวร์เข้าไปในฝั่งกัมพูชาได้ทันที เพราะว่ การคมนาคมค่อนข้างสะดวก ทำให้ดึงดูด นักท่องเที่ยวได้ 2) ราคาที่พัก อาหารฝั่งกัมพูชาถูกกว่าฝั่งไทย นักท่องเที่ยวจึงนิยมพักค้างคืนในฝั่งกัมพูชา 3) นักท่องเที่ยวชาวไทยนิยมไปบ่อนคาสิโน	1) ควรเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงกัน เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามา ท่องเที่ยวในฝั่งไทย 2) ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบมีส่วนร่วม โดยชุมชนเพื่อให้ชุมชนเข้ามามีบทบาทด้าน การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน 3) ควรมีแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิง วัฒนธรรม เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม 5. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก	1) บริเวณใกล้เคียงจุดผ่านแดนมีโรงแรม และ ที่พักประเภทรีสอร์ทเพียงพอต่อปริมาณ นักท่องเที่ยว 2) ชาวกัมพูชานิยมมารักษาพยาบาลในไทย เนื่องจากเชื่อมั่นในมาตรฐานและได้รับความ สะดวกสบาย	บริเวณด้านชายแดนอรัญประเทศมีความ แออัดไปด้วยรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ก่อให้เกิดความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้า ปัจจุบันได้มีการสร้างด่านหนองเอี่ยนเพื่อ รองรับการขยายตัวของสินค้าและ นักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง	1) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรบูรณาการ ร่วมกันและจัดสรรงบประมาณในการพัฒนา ด่าน เพื่อรองรับการขยายตัวของสินค้าและ นักท่องเที่ยว 2) ควรมีการกำหนดราคาที่พักอย่างชัดเจน และเป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อป้องกันการ เอาเปรียบนักท่องเที่ยวในอนาคต

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
			หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 5. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง 6. กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
3. การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	1) พิธีการตรวจคนเข้าเมืองค่อนข้างมีความล่าช้า 2) จุดบริการนักท่องเที่ยวขาดความทันสมัย	-	1) ควรปรับปรุงพิธีการตรวจคนเข้าเมืองให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น 2) ควรพัฒนาจุดบริการนักท่องเที่ยวให้ทันสมัยและสามารถติดต่อได้ในเวลาปกติ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง 3. กระทรวงการต่างประเทศ

ตารางที่ 4.25 สรุปสถานการณ์ขยะมูลฝอย ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว

สถานการณ์ขยะมูลฝอย	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกมีจำนวนมาก , ขยะมูลฝอยตกค้างจากการจัดเก็บ	1. จังหวัดสระแก้วไม่มีที่ดินสำหรับใช้เป็นสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย 2. การดำเนินการและดูแลรักษาระบบกำจัดไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร 3. การนำขยะมูลฝอยมารีไซเคิลยังอยู่ในวงจำกัด 4. การกำจัดขยะมูลฝอยไม่มีประสิทธิภาพ 5. ขาดระบบการจัดการรองรับขยะของเสียที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดน 6. ขาดการส่งเสริมอย่างจริงจังให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการจัดการขยะมูลฝอย 7. ประชาชนในท้องถิ่นขาดจิตสำนึกความเข้าใจ และทัศนคติที่มีต่อการจัดการขยะมูลฝอย	1. จังหวัดสระแก้วถูกกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่จังหวัดสีเขียว (Economic Green Zone) ทำให้การใช้พื้นที่ในการจัดการขยะมูลฝอยมีข้อจำกัด 2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายแต่ไม่ให้ความสำคัญในการจัดการและแก้ไขปัญหาขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ 3. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีขีดจำกัดในการบริหารจัดการ 4. หน่วยงานส่วนกลางไม่สามารถควบคุมและกำกับให้ท้องถิ่นดำเนินการจัดการขยะมูลฝอยให้มีประสิทธิภาพ 5. แผนการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกยังไม่มีมีการพิจารณาดำเนินการในลักษณะศูนย์การกำจัดขยะมูลฝอยร่วมกัน 6. กฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่เอื้ออำนวยต่อการจัดการ เช่น ระเบียบให้ท้องถิ่นลงทุนและดำเนินการจัดการขยะมูลฝอยร่วมกัน 7. ขาดการบูรณาการระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในการจัดการปัญหาขยะร่วมกัน 8. ไม่มีการนำแผนการจัดการขยะลงไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ 9. ต้นทุนในการกำจัดขยะมูลฝอยค่อนข้างสูง 10. ข้อจำกัดด้านงบประมาณ	ท้องถิ่น/เทศบาล 1) รณรงค์ให้นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการคัดแยกขยะในบริเวณจุดที่เตรียมไว้ โดยให้นักท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในการจัดการขยะเพื่อลดปริมาณขยะมูลฝอยที่แหล่งกำเนิด 2) ควรกำหนดมาตรการสร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจการจัดการขยะมูลฝอย และนำขยะมูลฝอยมาใช้ประโยชน์ 3) ท้องถิ่นควรจัดให้มีระบบการจัดการขยะมูลฝอยโดยพิจารณาจัดหาสถานที่ พร้อมทั้งกำหนดอัตราค่าบริการในการจัดการขยะมูลฝอยโดยใช้หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายอย่างยุติธรรมและเสมอภาค 4) ควรฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบและส่งเสริมความรู้ให้กับนักท่องเที่ยว และผู้ประกอบการ 5) ควรสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการค้าของเก่าที่มีอยู่ในพื้นที่หรือพื้นที่ใกล้เคียงในการรับซื้อขยะรีไซเคิล 6) จัดตั้งศูนย์จัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก 7) ควรจัดทำระบบฐานข้อมูลและเอกสารควบคุมขยะมูลฝอยตั้งแต่แหล่งกำเนิดของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว (โรงแรม ภัตตาคาร ร้านอาหาร ฯลฯ) 8) สนับสนุนการศึกษา วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการจัดการขยะมูลฝอยอย่างเป็นระบบ ผู้ประกอบการ

สถานการณ์ขยะมูลฝอย	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
			1) ผู้ประกอบการควรเข้าร่วมดำเนินการส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือทั้งระบบการจัดการขยะมูลฝอย 2) ผู้ประกอบการควรเข้ามาร่วมดำเนินการในรูปแบบการลงทุนและดำเนินการของศูนย์จัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก รัฐบาล 1) ควรกำหนดมาตรการผ่อนปรนให้กับจังหวัดสระแก้วในการใช้พื้นที่เพื่อจัดการขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ 2) ประกันปริมาณขยะมูลฝอยหรือรายได้ขั้นต่ำ 3) สนับสนุนงบประมาณในระยะแรก 4) กำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมกับความสมารถและการยินยอมจ่ายของผู้ประกอบการ 5) ผลักดันให้เกิดศูนย์จัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก พร้อมทั้งกำหนดพันธกิจและตัวชี้วัดความสำเร็จของศูนย์อย่างชัดเจน หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลหรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น 2. NGOs 3. สถาบันระดับอุดมศึกษา 4. สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด 5. หอการค้าจังหวัด และผู้ประกอบการในพื้นที่

4.2.6 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี

ตารางที่ 4.26 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี (ปัจจัยภายนอก)

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. นโยบาย กฎหมาย	กระทรวงพาณิชย์ของกัมพูชา กำลังพัฒนา กฎหมายลงทุนในประเทศกัมพูชาให้เป็น สากล	ยังคงมีอุปสรรคเกี่ยวกับกฎระเบียบที่กีดกัน การค้า และการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน	1) ภาครัฐทั้งสองประเทศควรเร่งสร้าง ผลประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจ โดยการ ลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่ เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจของทั้งสองประเทศ 2) ควรพัฒนาความสัมพันธ์ให้ไปในทิศทางที่ดี ขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงพาณิชย์ 2. กระทรวงคมนาคม 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงการต่างประเทศ 5. กระทรวงกลาโหม
2. ความสัมพันธ์ระหว่าง ประเทศ	ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือด้าน ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบาย ระหว่างประเทศ	ปัจจัยด้านการเมือง	ควรกระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนว ชายแดนไทย-กัมพูชาอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการต่างประเทศ 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย
3. การคมนาคมขนส่ง	รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่าง ต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจาก ต่างประเทศ	รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่นกัน แต่ยังขาดการบูรณาการจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการ คมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
			Economic Corridor ในกรอบ GMS ควรมีโอกาสเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้มากขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงคมนาคม - กระทรวงมหาดไทย - กระทรวงการต่างประเทศ - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
4. ความปลอดภัย	ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความมั่นคงของทั้งสองประเทศ	1) ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม 2) การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต 3) พุน้ระเบิดตามแนวชายแดน	ควรเก็บกู้พุน้ระเบิดตามแนวชายแดน และสกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.27 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาขององค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว ชายแดนไทย-กัมพูชาจุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. แหล่งท่องเที่ยวและ ทรัพยากรการท่องเที่ยว	1) จังหวัดจันทบุรีมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ อีกทั้งมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างมาก 2) ปัจจุบันเป็นยุคทองของชาวสวนผลไม้ ซึ่งชาวสวนผลไม้ปลูกผลไม้เพื่อการส่งออก นักท่องเที่ยวสนใจมาเที่ยวชมสวนผลไม้และชิมรสชาติผลไม้ นอกจากนี้การปลูกผลไม้เพื่อการส่งออกสามารถสร้างรายได้ให้กับชาวสวนเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม เมื่อสองสามปีก่อนเคยมีการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงผลไม้ ทำให้นักท่องเที่ยวแห่กันมา แต่ก็จัดได้เพียงปีเดียว เพราะเจ้าของสวนไม่ค่อยสนใจเข้าร่วมกิจกรรมนี้มากนัก เนื่องจากนักท่องเที่ยวมักสร้างความเสียหายให้กับสวนผลไม้ จึงทำให้กระแสนอนั้นหมดไปอย่างรวดเร็ว 3) ภาคเอกชนมองว่าจังหวัดจันทบุรีเป็นเมืองตากอากาศ ประกอบกับชาวจังหวัดจันทบุรีไม่ต้องการโรงงานเพราะมีประสบการณ์จากจังหวัดอื่นๆ เพราะฉะนั้นอุตสาหกรรมจึงเติบโตได้ยาก จึงเป็นข้อดีที่กลายเป็นจุดเด่นของจังหวัดจันทบุรี ซึ่งเป็นเมืองสงบเงียบ มี	1) ยังไม่มีการท่องเที่ยวเชิงทะเล เนื่องจากไม่มีเกาะเหมือนจังหวัดใกล้เคียงที่นักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมไป ทำให้จันทบุรีขาดรายได้ส่วนนี้ นักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจันทบุรีส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เข้ามาเที่ยวหาดเจ้าหลาว ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นไม่นาน ยังคงความเป็นธรรมชาติอยู่ นอกจากนี้บริเวณพื้นที่บางซันมีโฮมสเตย์ที่รองรับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศป่าชายเลน ซึ่งผู้ประกอบการโฮมสเตย์เป็นชาวประมง ปัจจุบันมีเพียง 9 ราย 2) บริเวณตลาดการค้าชายแดนยังไม่มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยว 3) ปัญหาอุปสรรคในการทำโครงการด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกับระหว่างไทยและกัมพูชาคือ จังหวัดไม่สามารถนำงบประมาณไปจัดทำโครงการร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านได้ เนื่องจากเป็นข้อจำกัดในการใช้งบประมาณ เมื่อไม่สามารถตั้งงบประมาณในการจัดทำโครงการความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านได้ จึงส่งผลให้การพัฒนาความร่วมมือเหล่านั้นหยุดชะงักลง จังหวัดทำได้	1) การท่องเที่ยวจังหวัดจันทบุรีไม่ควรเติบโตแบบจังหวัดอื่นๆ ที่การท่องเที่ยวเติบโตอย่างรวดเร็วแล้วหมดสภาพในไม่นาน 2) เนื่องจากจังหวัดจันทบุรีมีรอยพระพุทธบาท เขาคิชฌกูฏ ซึ่งเป็นจุดดึงดูดการท่องเที่ยวแห่งหนึ่งของจังหวัดจันทบุรี ปัจจุบันนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย ฉะนั้นจึงควรประชาสัมพันธ์ไปยังนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้เข้ามาท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวกัมพูชา เวียดนาม และจีน ซึ่งนับถือพุทธศาสนาเช่นกัน 3) ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอารยธรรม ขอม โดยใช้นาฏศิลป์เป็นสื่อกลาง เนื่องจากไทยและกัมพูชามีลักษณะประเพณี วัฒนธรรมร่วมกันหลายประการ หรือมีการจัดทริปท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมร่วมกัน หรือจัดอีเวนต์การท่องเที่ยวเชิงอารยธรรมระหว่างไทยกับกัมพูชา 4) รัฐบาลควรสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงภูมิทัศน์โดยการนำสายไฟฟ้าลงใต้ดิน เพื่อไม่ให้บดบังทัศนียภาพที่สวยงาม

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	ความเป็นธรรมชาติ มีภูเขา ทะเล น้ำตก ที่สำคัญคือ มีชายแดนร่วมทำให้นักท่องเที่ยว หลังไหลเข้ามาเที่ยวแนวธรรมชาติมากขึ้น 4) จังหวัดจันทบุรีไม่ได้อยู่ในพื้นที่การพัฒนา เศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือเขตพื้นที่ เศรษฐกิจพิเศษเหมือนกับอีกหลายจังหวัด เช่น ตราราด ชลบุรี ระยอง สระแก้ว ทำให้ จังหวัดจันทบุรีคงความเป็นธรรมชาติ ผู้คน เข้ามาท่องเที่ยวโดยไม่ต้องส่งเสริมการ ท่องเที่ยวมากนัก ซึ่งสังเกตเห็นได้ว่าการ ก่อสร้างที่พัก โรงแรมมากขึ้น นักท่องเที่ยว เข้ามาเที่ยวงานผลไม้มานานาชาติ ท่องเที่ยวเชิง ประวัติศาสตร์ 5) ช่วงเทศกาลตรุษจีน วันพระใหญ่ ชาว กัมพูชาจำนวนมากเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว โดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งมีจำนวนมากกว่า วันปกติถึง 10 เท่า 6) ปัจจุบันมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิง ผลไม้และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ มีการปั่น จักรยาน ซึ่งมีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกๆ ปี ก่อให้เกิด รายได้เข้าสู่จังหวัดจันทบุรีและประเทศ	เฉพาะในส่วนในประเทศไทย เช่น หากจะ จัดงานแสดงสินค้าก็ทำได้เพียงบริเวณ ชายแดน ถ้าจะไปจัดในกัมพูชาเราต้องมี ข้อตกลงระหว่างประเทศ (MOU) ร่วมกัน เสียก่อน 4) ปัญหาด้านภูมิทัศน์ 5) ปัญหาเรื่องช้างป่าบุกรุก	5) ปัญหาเรื่องช้างป่าบุกรุก ควรแก้ปัญหาโดย การนำดินข้างถนนมาทำเป็นแนวกัน นอกจากสามารถกันช้างป่าไม่ให้เข้ามา รบกวนนักท่องเที่ยวที่สัญจรไปมาแล้ว ยังเป็น ประโยชน์ต่อการพัฒนาเป็นเส้นทางจักรยาน ในอนาคตได้อีกด้วย 6) การพัฒนาการเกษตรสามารถเชื่อมโยง ไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ หรือการท่องเที่ยวเชิงนิเวศได้ เนื่องจาก อำเภโป่งน้ำร้อน และอำเภอสอยดาวมี ทัศนียภาพที่สวยงาม ฉะนั้นควรส่งเสริม ความรู้ให้กับชาวบ้านในเรื่องโฮมสเตย์ การ ท่องเที่ยวเชิงสวนผลไม้ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2. กระทรวงกลาโหม 3. กรมการปกครองส่วนท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 5. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม
2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก	อำเภโป่งน้ำร้อนมีจุดผ่านแดน 2 แห่ง คือ ด่านบ้านแหลมและด่านบ้านผักกาด และมีจุด ผ่านปรน คือ บ้านบึงขันธ์ล่าง ในอำเภอ	ไทยมีข้อตกลงกับกัมพูชาว่าด้วยการข้ามแดน พ.ศ. 2558 มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเอกสารการ ข้ามแดน (Border Pass) ซึ่งเอกสารฉบับนี้มี	ส่วนราชการควรให้ความช่วยเหลือเบื้องต้น กล่าวคือ ตรวจคนเข้าเมืองจันทบุรีควร ร่วมมือกับหน่วยงานทหารในการอำนวยความสะดวก

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	เดียวกัน มีพื้นที่ติดกับชายแดนกัมพูชาถึง 69 กิโลเมตร ซึ่งจุดผ่านแดนเป็นเส้นทางหลักของแรงงานที่จะเข้ามาทำในไทย ส่วนโครงสร้างโลจิสติกส์ปัจจุบันได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง มีการจัดทำผังเมืองรวมของจังหวัดเพื่อให้รถขนส่งสินค้าสามารถเข้าออกได้สะดวก	ข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่และระยะเวลาในการเข้ามาในประเทศไทย กล่าวคือชาวกัมพูชาที่เข้ามาโดยใช้ Border Pass ต้องอยู่ภายในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี ระยะเวลาไม่เกิน 7 วัน จึงเป็นอุปสรรคของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาฝั่งไทย ซึ่งขณะนี้ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดจันทบุรีและหน่วยงานความมั่นคงยังไม่ได้ข้อสรุปในการใช้ Border Pass แม้ว่าจะมีข้อตกลงฉบับนี้ใช้แล้วก็ตาม เนื่องจากความชัดเจนของบุคคลที่ใช้ Border Pass ระหว่างกลุ่มแรงงานและกลุ่มนักท่องเที่ยว ซึ่งตอนนี้พิสูจน์ได้ยากว่ากลุ่มไหนเข้ามาท่องเที่ยว กลุ่มไหนเข้ามาทำงาน ดังนั้นข้อตกลงฉบับนี้จึงไม่ได้บังคับใช้เท่าที่ควร	ความสะดวกให้ชาวต่างชาติในการเดินทางเข้าไปยังพื้นที่ต่างๆ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง 2. กระทรวงกลาโหม 3. กรมการปกครองส่วนท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย
3. การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ในงบประมาณทุกปี จังหวัดจันทบุรีได้ดำเนินการของงบประมาณเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดจันทบุรีเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการกำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เช่น ในปีงบประมาณ 2561 จังหวัดได้งบประมาณของจังหวัด 200 ล้านบาท ซึ่งยุทธศาสตร์ในการส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และโลจิสติกส์คิดเป็น 1 ใน 3 ของงบประมาณที่ได้รับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าจังหวัดไม่ได้มุ่งเน้นการเกษตรเพียงอย่าง	-	-

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	เดียว แต่ได้บูรณาการระหว่างเกษตรกับการ ท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน		
4. การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง	การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไปยังกัมพูชายังไม่ ดีเท่าที่ควร ปัจจุบันพบว่ามีพัฒนาระบบ ประปา ไฟฟ้า ในพื้นที่ตลอดมา	ด้านบ้านแหลมมีบริการรถขนส่งที่สามารถ เชื่อมโยงจุดท่องเที่ยวได้ แต่ก็ยังประสบ ปัญหาในการเดินทาง กล่าวคือ ผู้ประกอบการ ขนส่งต้องเดินทางเปล่าออกจากด้านบ้าน แหลม เพราะมีแต่ลูกค้าขาเข้า ส่วนลูกค้าขา ออกมีจำนวนน้อยมาก	1) ควรพัฒนาถนน ทางรถไฟเพื่อรองรับความ เจริญและเชื่อมโยงไปยังกัมพูชาในระยะยาว 2) เส้นทางที่เชื่อมต่อสนามบินอุตะเภา สามารถเดินทางเข้าชลบุรี จันทบุรี และตราด ได้ ดังนั้นจึงมีศักยภาพในการเชื่อมโยงเป็น เครือข่ายคมนาคมได้ต่อไปในอนาคต หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงคมนาคม 2. กระทรวงการต่างประเทศ
5. ประเด็นที่เกี่ยวข้องเฉพาะ พื้นที่	1) จุดผ่านแดนบ้านแหลมอยู่ในพื้นที่ตำบล เทพนิมิต ปัจจุบันตลาดการค้าชายแดนบ้าน แหลมมีศักยภาพในเรื่องการนำเข้าส่งออก สินค้า มีผู้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และ ค้าขายเป็นจำนวนมาก ในขณะเดียวกันก็เป็น ตลาดแรงงานด้วย จึงกลายเป็นจุดแข็งของ ตำบลเทพนิมิต อำเภอโป่งน้ำร้อน ปัจจุบัน พื้นที่ค่อนข้างเจริญขึ้นทำให้พื้นที่ค่อนข้างคับ แคบ จึงมีการขยายพื้นที่เพิ่มขึ้น โดยกรม โยธาธิการและผังเมืองได้มีการออกแบบผัง เมืองชุมชนชายแดนเพื่อรองรับเกี่ยวกับ เรื่องโลจิสติกส์	ปัจจุบันยังประสบปัญหาพื้นที่ความมั่นคง พื้นที่หวงห้าม พื้นที่ป่าไม้ ทำให้การพัฒนามี ข้อจำกัดในเรื่องของพื้นที่	ควรส่งเสริมกิจกรรมเพื่อให้เกิดความร่วมมือ กันระหว่างทหาร ตำรวจ เจ้าหน้าที่และ ชาวบ้าน เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์อันดี ระหว่างประเทศ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการต่างประเทศ 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการ บริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	2) ประชาชนบริเวณชายแดนส่วนใหญ่มีญาติ พี่น้องอยู่ทางฝั่งกัมพูชา จึงเป็นจุดเด่นของ พื้นที่ที่เชื่อมโยงกัน ทำให้เกิดการพัฒนา เส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า และการ ท่องเที่ยวด้วย		

4.2.7 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด

ตารางที่ 4.28 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหา ของปัจจัยภายนอกในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด (ปัจจัยภายนอก)

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. นโยบาย กฎหมาย	กระทรวงพาณิชย์ของกัมพูชา กำลังพัฒนา กฎหมายลงทุนในประเทศกัมพูชาให้เป็น สากล	ยังคงมีอุปสรรคเกี่ยวกับกฎระเบียบที่กีดกัน การค้า และการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน	1) ภาครัฐทั้งสองประเทศควรเร่งสร้าง ผลประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจ โดยการลด กฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้อ ประโยชน์ในการทำธุรกิจทั้งสองประเทศ 2) ควรพัฒนาความสัมพันธ์ให้ไปในทิศทางที่ดี ขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงพาณิชย์ 2. กระทรวงคมนาคม 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงการต่างประเทศ 5. กระทรวงกลาโหม
2. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือ ด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบาย ระหว่างประเทศ	ปัจจัยด้านการเมือง	ควรกระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนว ชายแดนไทย-กัมพูชาอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการต่างประเทศ 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย
3. การคมนาคมขนส่ง	รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่าง ต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจาก ต่างประเทศ	รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่นกัน แต่ยังคงขาดการบูรณาการจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการ คมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา Economic Corridor ในกรอบ GMS ควรมี

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
			เป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้มากขึ้น <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ:</u> 1. กระทรวงพาณิชย์ 2. กระทรวงคมนาคม 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงการต่างประเทศ 5. กระทรวงกลาโหม 6. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
4. ความปลอดภัย	ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความ มั่นคงของทั้งสองประเทศ	1) ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม 2) การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต 3) ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน	ควรเก็บกู้ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน และ สกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัย ของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับ การขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ:</u> 1. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและ ปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.29 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหา ขององค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว ชายแดนไทย-กัมพูชาจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว	1) จังหวัดตราด มีโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากนโยบายภาครัฐฯ ประกาศให้ จังหวัดตราดเป็นจังหวัด “Green City” และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปลอดอุตสาหกรรมหนัก ประกอบกับการมี ชายหาดที่สวยงาม และมีเกาะที่ได้รับความนิยม เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก 2) ศักยภาพของจังหวัดตราดมีครบทุก อย่างเหมือนทางภาคใต้ มีทั้งทะเลและภูเขา แต่จังหวัดตราดขาดการส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง หากได้รับการส่งเสริม จังหวัดตราดจะเป็นที่น่าสนใจ 3) ชัยภูมิของจังหวัดตราด ดิตทะเลและภูเขา สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่มาจาก กัมพูชาได้ 4) ชาวกัมพูชานิยมมาเที่ยวทะเล เนื่องจากสามารถเดินทางลงมาผ่านทาง พระตะบอง มาจังหวัดตราดเพียง 166 กิโลเมตร และสามารถเดินทางจาก โพธิ์สัตว์มาจังหวัดตราดเพียง 210 กิโลเมตร	1) ตราดมีเส้นทางท่องเที่ยวมากมาย แต่ไม่ได้รับการพัฒนา 2) ด้านยังขาดการพัฒนา เนื่องจากติดปัญหาเรื่องข้อพิพาททางเขตแดน ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้ในพื้นที่ และบริเวณด้านยังขาดเอกลักษณ์เฉพาะตัว เช่น การก่อสร้างชุมทางเข้าออก เป็นต้น 3) หาดบางหาด เช่น “หาดบางซิ่น” ปัจจุบันเสื่อมโทรมขาดการพัฒนา	1) การที่จังหวัดตราดประกาศเรื่องของ “Green City” ควรใช้ศักยภาพการเป็นเมือง Green City ในการนำเสนอให้ต่างชาติได้รับทราบข้อมูล 2) ด้วยศักยภาพของชาวกัมพูชาและจีน ซึ่งปัจจุบันอาศัยในกัมพูชา โดยการเช่าที่เป็นเวลา 99 ปี ศักยภาพของนักท่องเที่ยวชาวจีนมีมาก หากไทยเตรียมความพร้อมและสร้างแหล่งท่องเที่ยว และสนับสนุน ส่วนชาวกัมพูชาและจีนจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านการท่องเที่ยว ทั้งนี้ชาวตราดต้องมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามา 3) ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ โดยมีการศึกษาร่วมกันไว้แล้ว และควรผลักดันให้เป็นรูปธรรม 4) ควรพัฒนาเส้นทาง “เขาวง” ซึ่งห่างจากที่ทำการอำเภอเพียง 1 กิโลเมตร เนื่องจากบริเวณเขาวงมีทั้งน้ำตก ป่าเขาที่สวยงาม สามารถพัฒนาพื้นที่ให้เป็นการท่องเที่ยวแบบ Unseen ได้ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2. กระทรวงกลาโหม

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานใน การบริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	5) ค่าใช้จ่ายในการมาเที่ยวทะเลไทย ที่จังหวัดตราดถูกกว่าราคาที่ไปเที่ยวที่สันทวิสิทธิ์ 6) มีความร่วมมือกันระหว่าง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)-กลุ่มผู้ประกอบการ นำร่องโครงการ สุขภาพ “โซเดียม Thailand” ทั้งนี้ ททท. จังหวัดตราดทำหน้าที่ในการฝึกอบรมและให้ความรู้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบริการ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก ฯลฯ 7) เมื่อเปรียบเทียบกับกัมพูชา จังหวัดตราดมีความสะอาดและปลอดภัยกว่า		3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงพาณิชย์ 5. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 6. กระทรวงคมนาคม
2. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก	สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ สถานีเชื้อเพลิง สถานีซ่อมบำรุงรถ ทั้งหมดอยู่ในตัวเมืองเกาะกง ห่างจากด่านประมาณ 8 กิโลเมตร	อาคารด่านขนาดเล็กมีขนาดเล็ก ไม่มีการจัดการพื้นที่หรือจัดระเบียบ มีเดินที่พักรสำหรับพนักงานขับรถและยังมีร้านค้าขนาดเล็กจำนวนไม่มาก	ควรขยายพื้นที่ด้านหาดเล็กให้กว้างมากขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงพาณิชย์ 5. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 6. กระทรวงคมนาคม
3. การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	1) สภาพด่านอยู่ในเกณฑ์พอใช้ การดำเนินพิธีการศุลกากรเป็นมาตรฐาน บริเวณหน้า	1) การทำเอกสารผ่านด่าน (Border Pass) ทั้งสองประเทศมีการจำกัดในเรื่องของ “การ	1) ควรส่งเสริมให้ “ด่านท่าเส้น” และ “ด่านสี่แยก” ยกระดับเป็นด่านถาวร

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานใน การบริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	ด้านแคบเป็นเขตชุมชน มีกิจกรรมเชิงพาณิชย์ มีแค่ 2 ช่องทาง ไม่มีการแยกรถนักท่องเที่ยวและรถบรรทุกสินค้า 2) รถบรรทุกไม่มีพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะ ต้องทำการเปลี่ยนถ่านสินค้าบริเวณข้างทาง ไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน 3) พิธีการผ่านแดนที่ด่านเกาะกง มีค่าใช้จ่ายสูง ต้องใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัวช่วย และรถบรรทุกไทยไปได้แค่ 2-3 กิโลเมตร ถึงคลังสินค้าเพื่อไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น (รถไทยไปได้เพียง 9 กิโลเมตรจากพรมแดน หรือ จ.เกาะกงเท่านั้น) 4) เอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐฯ และเอกชนเป็นผลดีต่อโครงการทำให้มีทุนทรัพย์เพิ่มมากขึ้น จึงสามารถปฏิบัติงานได้ง่ายและคล่องตัวกว่าระบบราชการ	จำกัดพื้นที่” สามารถเข้าออกได้ทางเดียวและต้องเป็นจังหวัดที่ติดกับชายแดนไทยที่อยู่ในข้อตกลงร่วมกัน 2) พิธีการข้ามแดน ยังพบปัญหาในเรื่องของชาวกัมพูชาส่วนใหญ่ไม่ได้ทำ Passport ดังนั้นต้องดำเนินการทำ Border Pass ซึ่งมีข้อจำกัดในเรื่องของการเดินทางไปยังจังหวัดใกล้เคียง 3) ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งเป็นประจำ ทำให้ขาดความต่อเนื่องในการพัฒนา 4) ขาดการบูรณาการด้านความเชื่อมโยงการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ ที่ผ่านมามีงบประมาณค่อนข้างน้อย	2) ในส่วนของพิธีศุลกากร ให้ทางนายด่านส่งพนักงานไปให้บริการถึงเรือ Cruise 3) ควรบริหารจัดการด้าน ด้านการแบ่งแยกการขนส่ง คน และการขนส่งผลิตภัณฑ์อาหารต่างๆ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง 2. กรมศุลกากร
4. การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง	1) จุดผ่านแดนเกาะกง กัมพูชา สภาพถนนระหว่างด่าน 100 เมตร เป็นหลุมบ่อชำรุดขาดการปรับปรุง เนื่องจากมีปัญหาข้อ	1) ราคาตัวเครื่องบินค่อนข้างแพง เนื่องจากเป็นลักษณะการเปิดให้เพียงสายการบินแห่งเดียว ฉะนั้นควรกระตุ้นสายการบินต้นทุนต่ำมาร่วมลงทุน	1) นโยบายการท่องเที่ยว ควรมี 1.1 เส้นทางน้ำ ควรดำเนินการจัดการปัญหาเส้นทางของทหารเรือ ขอความร่วมมือเพื่อส่งเสริม

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานใน การบริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	พิกาศเขตแดนหลักหมุดที่ 73 ทำให้ไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้ 2) จังหวัดตราดมีถนน R10 ที่เชื่อมจากตราด-กัมพูชา-เกาะกง-เวียดนาม สะดวกส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงเวียดนามได้ ซึ่งกล่าวได้ว่านักท่องเที่ยวสามารถใช้เวลา 1 วัน เพื่อเดินทางไป 3 ประเทศ คือไทย กัมพูชา และเวียดนาม ข้อได้เปรียบของไทยคือด้านความปลอดภัย อาหาร และค่าใช้จ่ายไม่สูงมาก 3) สิงคโปร์ ยุโรป มีการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ Cruise เส้นทาง สิงคโปร์-กระบี่ (สมุย)-เกาะช้าง (ตราด) 4) เนื่องจากมีต้นทุนในการขนส่งที่ถูกกว่า โดยสามารถมองตัวอย่างการขนส่งสินค้าผ่านท่าเทียบเรือชลาลัย ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือเอกชนขนาดใหญ่ของบ้านหาดเล็กที่เปิดให้บริการมานานกว่า 20 ปีแล้ว ที่นี่เป็นท่าเรือรองรับการขนถ่ายสินค้าอุปโภคบริโภคที่ขนส่งทางรถยนต์มาจากแหล่งต่างๆ ในประเทศไทย ก่อนทำการขนลงเรือเพื่อเดินทางไปยังประเทศกัมพูชา ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่จะถูกขนส่งไปที่ท่าเรือสีหนุวิลล์และกระจายต่อไปยังแหล่งต่างๆ ใน	2) จีนขยายการลงทุนด้วยการให้การช่วยเหลือสนับสนุนกัมพูชาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้กัมพูชา มีการขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สะดวกรวดเร็วขึ้น เช่น สนามบิน ท่าเรือน้ำลึก ถนนและระบบราง (รถไฟความเร็วสูง) เนื่องจากภาครัฐสามารถตัดสินใจได้อย่างรวดเร็ว 3) การกระตุ้นจากจีน ในด้านการดำเนินนโยบาย Belt Road Initiative (จีนลงใต้) กระตุ้นให้เกิดการเติบโตอย่างรวดเร็วด้านการคมนาคม ด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทั้งระบบรางและถนน ไทยมีความล่าช้าเนื่องจากความไม่เสถียรภาพของทางรัฐบาลไทย เกิดการแตกแยกภายในประเทศ 4) จังหวัดตราดยังไม่มีท่าจอดเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ รวมถึงประเทศไทยยังไม่มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ระดับสากล	การดำเนินงานร่วมกัน ควรเปิดให้เป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเชิงสร้างสรรค์ระหว่าง 2 ประเทศ 1.2 เส้นทางถนน R10 ควรศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวให้มีเพิ่มขึ้น 2) สร้างความร่วมมือการท่องเที่ยวไทย-กัมพูชา-เวียดนาม โดยดึงนักท่องเที่ยวพักในไทยนานที่สุด 3) ควรกระตุ้นให้เกิดการเจรจา พุดคุยในระดับผู้กำหนดนโยบายประเทศ เพื่อเปิดพื้นที่ผ่านและเชื่อมต่อให้สำเร็จ เนื่องจากเส้นเรียบชายแดนไทยในฝั่งกัมพูชาของจังหวัดพระตะบอง โพธิ์สัตว์ และสีหนุวิลล์ ทางจีนได้ให้การสนับสนุนงบประมาณกับรัฐบาลกัมพูชาและสร้างเรียบริยอย เหลือเพียงทางประเทศไทย 4) ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมต่อระบบราง (รถไฟ) จากระยอง-จันทบุรี-ตราด-สีหนุวิลล์-เวียดนาม 5) ควรบูรณาการเรื่องการเชื่อมโยงเข้าด้วยกัน เช่น รถยนต์ เครื่องบิน และการเดินทางในทางน้ำเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน 6) ควรส่งเสริมโดยการจอดเรือ Cruise ไว้ที่กลางทะเล และส่งเรือเล็กไปรับนักท่องเที่ยวมาเที่ยวที่เกาะช้าง ร่วมกับการกระตุ้นให้ใช้บริการด้านต่างๆ เช่น บริการห้องพักชั่วคราว บริการนวดแผนไทย และสนับสนุนการขายของที่ระลึก 7) เส้นทางจาก ตราด-โพธิ์สัตว์ เรืองเกษตรกรรม ควรได้รับการสนับสนุน ส่วนเส้นทางตราด-เกาะกง-สี

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานใน การบริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
	ประเทศ รวมถึงการขนส่งต่อไปยังประเทศ เวียดนามบางส่วนด้วย		หนุวิลล์-กัมปอด-เวียดนาม เป็นเส้นทางที่ นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมาท่องเที่ยว เนื่องจาก เส้นทางสัญจรสะดวกและสวยงามติดทะเล เมื่อ เปรียบเทียบกับเมืองไทยเป็นที่สุดท้ายที่นักท่องเที่ยว ต้องการพักผ่อน เนื่องจากค่าใช้จ่ายต่ำ เมื่อ เปรียบเทียบกับสีหนุวิลล์ มีความปลอดภัยสูง อาหารสมบูรณ์ การคมนาคมสะดวก และ สาธารณูปโภคที่ครบสะดวกสบาย 8) ในส่วนของการบินมาท่องเที่ยว พบว่ากลุ่มคน ไทยมีเพียงร้อยละ 30 ที่มาท่องเที่ยวจังหวัดตราด และมีนักท่องเที่ยวร้อยละ 70 เป็นชาวต่างชาติ ได้แก่ เยอรมนี อันดับ 1 ฝรั่งเศส อันดับ 2 และ รัสเซีย อันดับ 3 แต่ปัจจุบันกลุ่มนักท่องเที่ยวชาว จีนมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นและมีแนวโน้มว่า จีนลงทุน โดยตรงเพื่อพัฒนาพื้นที่สีหนุวิลล์ และกำลังสร้าง สนามบินขนาดใหญ่ รวมถึงท่าเรือน้ำลึก ปัจจุบันใน กรุงเทพมหานคร มี Flight บินตรงจากรัสเซีย จีน ฝรั่งเศส กำลังมีการบินตรงเช่นเดียวกัน ดังนั้นการ จัดเส้นทางท่องเที่ยวทำได้หลายเส้นทาง เช่น ตราด-เสียมเรียบ-อโยธยา-ตราด-เกาะกง-สีหนุวิลล์ และเส้นทางกรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-สีหนุวิลล์-กัม ปอด-เวียดนาม-เกาะปูเก้อ เป็นวงกลม ซึ่งเป็น เส้นทางที่แนะนำ เนื่องจากได้บรรยากาศทั้งภูเขา และทะเล

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานใน การบริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
			9) เส้นทางไทย-เกาะกง ที่เป็นเส้นทาง “สันติคีรี” หากได้เปิดช่องทางพัฒนา จะเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญเนื่องจากมทรัพยากรธรรมชาติที่สวยงามสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างสองประเทศได้ 10) การเคลื่อนย้ายคน สินค้าให้สะดวกต้องได้รับการเชื่อมต่อด้านโครงสร้างพื้นฐาน จากสุขุมวิท 318 ต่อขยายคาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2562 เข้าสู่พระตะบอง 11) ควรมีการยกระดับเชื่อมโยงการเดินทาง ต้องมีการทำข้อตกลงร่วมระหว่างสนามบิน-ขนส่งจังหวัด-ระบบขนส่งอื่นๆ และต้องยกมาตรฐานให้เป็นระดับสากล ด้านรถขนส่งภายในตัวเมืองตราด ปัจจุบันเป็นรถ 2 แถว ซึ่งไม่สะดวก บรรทุกได้น้อย ควรต้องมีการปรับเปลี่ยนให้ทันสมัย และเหมาะสม เพิ่มระบบรถ Taxi เพิ่มบริการรถ Mini-bus เข้ามาร่วม 12) ควรผลักดันร่วมกับภาครัฐฯ ให้มีรถไฟเชื่อมต่อจาก ระยอง-จันทบุรี-ตราด-เกาะกง-สีหนุวิลล์-เวียตนาม 13) ควรพัฒนาเส้นทางรอบเกาะช้าง ซึ่งปัจจุบันพบว่ายังขาดอีก 10 กิโลเมตรที่จะรอบเกาะช้าง <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ:</u> - กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงมหาดไทย

สถานการณ์ (องค์ประกอบพื้นฐานใน การบริหารจัดการด้านการ ท่องเที่ยว)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
			4. กระทรวงพาณิชย์ 5. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 6. กระทรวงคมนาคม 7. กรมศุลกากร 8. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
5. ประเด็นที่เกี่ยวข้อง เฉพาะพื้นที่	ปัจจุบันชาวกัมพูชาเดินทางเข้ามาประเทศไทย เพื่อมารักษาหรือตรวจสุขภาพที่ โรงพยาบาลในประเทศไทย ประมาณวัน ละ 1,000 คน จากการบันทึกของด่าน ศุลกากร	ชาวกัมพูชาที่เดินทางเข้ามารักษหรือตรวจ สุขภาพยังมีข้อจำกัดในเรื่องพิธีการตรวจคน เข้าเมือง	1) ควรส่งเสริมในเรื่องของสุขภาพ โดยให้ Package ชาวกัมพูชามาตรวจสุขภาพประจำปี ขยายโปรแกรม การท่องเที่ยว 3 วัน 2 คืน พหุติกรรมส่วนใหญ่ของ ชาวกัมพูชาคือการขับรถเข้ามาในไทยประมาณ 10- 12 คัน ดังนั้นการจัดให้มี Package สุขภาพ 3 วัน 2 คืน กัมพูชา-ตราด (Healthcare and Shopping)- เกาะช้าง โดยร่วมมือกับโรงพยาบาลเอกชน สนับสนุนให้มีโปรแกรมการแบ่งจ่าย เพื่อกระตุ้นให้ ชาวกัมพูชาเดินทางเข้ามาเที่ยวจังหวัดตราด 2) ควรดำเนินการจัดทำข้อตกลงด้านกฎหมาย เกี่ยวกับการข้ามแดนและขนส่งเกี่ยวกับป้าย ทะเบียน ประกันภัย ซึ่งที่ผ่านมาบ้านหาดเล็ก ตราด-เกาะกง ยังไม่มีข้อตกลงในเรื่องนี้ <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ:</u> 1. กระทรวงสาธารณสุข 2. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม 3. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

4.2.8. สรุปปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยและกัมพูชาในมุมมองของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.30 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหา ในการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยและกัมพูชาในมุมมองของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. แนวโน้มด้านการพัฒนาการท่องเที่ยว	1) ทิศทางการท่องเที่ยวในอนาคตของประเทศกัมพูชามีศักยภาพที่จะแข่งขันนักท่องเที่ยวจากไทยสูงมาก มีความน่าสนใจ และเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตามกัมพูชาไม่ใช่คู่แข่งเพียงอย่างเดียวแต่เป็นมิตรด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วย 2) อีก 2 ปี ประเทศกัมพูชาจะมีการสร้างรถไฟความเร็วสูง การขยายท่าเรือน้ำลึกเพื่อการท่องเที่ยวออกจากการขนถ่ายสินค้า มีความพยายามเรียนรู้เกี่ยวกับการท่องเที่ยววิถีชุมชน (home stay) จากประเทศไทย 3) การพัฒนาแบบไร้ทิศทางของประเทศกัมพูชาอาจกลายเป็นจุดอ่อนและสร้างความเสียหายต่อภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในอนาคตได้ 4) ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติตลอดจนแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ของกัมพูชาเกื้อหนุนบทบาททางการท่องเที่ยวและสามารถสร้างรายได้หลักให้แก่กัมพูชา	1) ข้อตกลงของอาเซียนไม่สามารถนำมาใช้ได้เต็มที่ ต้องอาศัยข้อตกลงระหว่างประเทศ เช่น พิธีการตรวจคนเข้าเมือง การขนส่งระหว่างประเทศ 2) โครงสร้างพื้นฐานยังไม่เพียงพอ 3) ขาดความพร้อมของหน่วยงานราชการ ได้แก่ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร ทางหลวงชนบท 4) ยังขาดคู่ค้า หรือผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว 5) ทรัพยากรประเภทโบราณสถานอยู่ในการรับผิดชอบของกรมศิลปากร ทำให้การเข้าไปบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวโดยเอกชนค่อนข้างเป็นไปได้ยาก 6) บุคลากรด้านการท่องเที่ยวยังคงมีน้อยผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวยังขาดการรวมตัวกัน - ประชาชนยังขาดการตื่นตัวในเรื่องของการพัฒนาการท่องเที่ยว ส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญด้านการเกษตรมากกว่า 7) ปัญหาด้านการท่องเที่ยวของประเทศกัมพูชาความคล้ายคลึงกับประเทศไทยในบางส่วน เช่น	1) จังหวัดควรรวบรวมปัญหาและอุปสรรคของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอไปยังผู้กำหนดนโยบาย 2) ควรยกระดับจุดผ่านแดนชั่วคราวเป็นจุดผ่านแดนถาวร 3) นโยบายการท่องเที่ยวมีความชัดเจนแต่มีปัญหาในการนำไปปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆ ดังนั้นควรทำความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชนในการบรรลุเป้าหมายด้านการท่องเที่ยวตามที่กำหนดไว้ในแผนงานต่างๆ ร่วมกัน

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
		ปัญหานักท่องเที่ยวชาวจีนมีปริมาณมาก ปัญหาเรื่องคนและบริการ ปัญหาด้านความปลอดภัย ปัญหาเรื่องที่พักไม่เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว	
2. การคมนาคม	1) ขณะนี้มีนโยบายเชื่อมเมืองสำคัญ ได้แก่ กรุงเทพฯ เสียมเรียบ พระตะบอง กัมปงจาม เข้าด้วยกัน 2) ปัจจุบันมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในกัมพูชา ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวค่อนข้างสะดวก	1) ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากประเทศกัมพูชาอยู่ในช่วงการพัฒนา ถนนในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวจึงมีข้อจำกัด ระบบขนส่งสาธารณะยังมีน้อย 2) ขนส่งมวลชนยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ฉะนั้นนักท่องเที่ยวต้องใช้การคมนาคมแบบพึ่งพาตนเอง คือ รถยนต์ส่วนตัวในการท่องเที่ยว 3) เส้นทางการบินเชื่อมโยงระหว่างไทยกับกัมพูชายังคงมีน้อย	1) ภาครัฐควรร่วมมือกับภาคเอกชนในการสร้างขนส่งมวลชน โดยให้อำเภอเมืองเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของการคมนาคม พร้อมทั้งสร้างเครือข่ายขนส่งมวลชนไปยังพื้นที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อให้เหมาะสมกับรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวประเภทต่างๆ 2) ควรขุดร่องน้ำเพื่อรองรับการท่องเที่ยวทางน้ำ (เรือ Cruise)
3. สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว	3) นักท่องเที่ยวนิยมไปพักในฝั่งประเทศกัมพูชามากกว่า เนื่องจากค่าเช่า ค่าที่พักถูกกว่า ฝั่งประเทศไทยนอกจากนี้ยังมีคาสิโนที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวด้วย 4) นักท่องเที่ยวไทยนิยมไปเที่ยวกัมพูชา น้อยลง เนื่องจากคิดว่าราคาทัวร์นำเที่ยวไม่คุ้มค่า ปัจจุบันนักท่องเที่ยวที่มากัมพูชาจะเป็น นักวิชาการ ผู้มาติดต่องาน และผู้สูงอายุ	1) สถานที่ท่องเที่ยวแต่ละแห่งอยู่ห่างไกลกัน ประกอบกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวค่อนข้างมีน้อย จึงเป็นอุปสรรคในการเดินทางของนักท่องเที่ยว 2) เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประเทศกัมพูชาค่อนข้างสูง ทำให้เป็นปัจจัยหนึ่งในการตัดสินใจเลือกมาท่องเที่ยว	1) ภาครัฐควรร่วมมือกับภาคเอกชนในการสร้างขนส่งมวลชน โดยให้อำเภอเมืองเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของการคมนาคม พร้อมทั้งสร้างเครือข่ายขนส่งมวลชนไปยังพื้นที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อให้เหมาะสมกับรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวประเภทต่างๆ 2) ควรขุดร่องน้ำเพื่อรองรับการท่องเที่ยวทางน้ำ (เรือ Cruise) 3) ควรเชื่อมโยงเรื่องราวตำนาน ประวัติศาสตร์ของไทยกับกัมพูชาเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดหรือภูมิภาคเข้าด้วยกัน

สถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
			4) ควรกำหนดเส้นทางเชื่อมโยงการท่องเที่ยวให้ชัดเจน 5) ประเทศไทยมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวชายทะเล ฉะนั้นจึงเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวจากกัมพูชาเข้ามายังไทยได้
4. ความปลอดภัย	- ปัจจุบัน ชาวกัมพูชาเข้ามาประเทศไทยจำนวนมาก ชาวกัมพูชาเหล่านี้สามารถใช้ภาษาไทยได้เก่งเนื่องจากเคยมาเป็นแรงงานในไทย นอกจากนี้ยังใช้รถตู้ที่เป็นเครือข่ายของกลุ่มตนในการเดินทางท่องเที่ยว มีลักษณะการใช้ทัวร์เถื่อนไกด์เถื่อน	- ปัญหาเรื่องทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรม ความสะอาด และขยะบริเวณจุดท่องเที่ยวต่างๆ	6) ควรพัฒนาด้านภาษาและการสื่อสารให้กับแรงงานภาคบริการ 7) ควรมีการบริหารจัดการขยะ และกระบวนการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ยั่งยืน
5. นโยบายและการสนับสนุนจากภาครัฐ	1) นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามายังประเทศไทยมากขึ้น เกิดสินค้าทางการท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวเชิงวิถีชุมชน เป็นต้น 2) หน่วยงานภาครัฐได้จัดสรรงบประมาณด้านการท่องเที่ยวให้กับจังหวัดชายแดนกัมพูชา เนื่องจากมีความเชื่อมั่นในศักยภาพ ซึ่งเป็นโอกาสในการพัฒนาด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพต่อไป 3) มีการเพิ่มอัตราค่าลงเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ได้แก่ ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด ตำรวจท่องเที่ยว ศาลากรองการปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เพียงพอต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว	1) ขาดมาตรฐานการเชื่อมโยงธุรกิจการท่องเที่ยวของทั้งสองประเทศ 2) ผู้ประกอบการมีความพร้อมในเรื่องการลงทุนด้านการท่องเที่ยว แต่ระบบราชการยังคงล่าช้า 3) ภาครัฐยังขาดความต่อเนื่องในการดำเนินนโยบายด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากมีการเปลี่ยนผู้นำกันเป็นประจำตามตำแหน่งวาระ 4) ด้วยปริมาณนักท่องเที่ยวจากกัมพูชาที่หลั่งไหลเข้ามาประเทศไทยมากขึ้น ส่งผลให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในบริเวณจุดผ่านแดนไม่สามารถรองรับได้อย่างเต็มที่	ทั้งสองประเทศควรจัดทำมาตรฐานการเชื่อมโยงธุรกิจการท่องเที่ยวร่วมกัน โดยกำหนดเป็นตัวชี้วัดขึ้นมา หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2. กระทรวงต่างประเทศ 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงกลาโหม 5. กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง 6. กระทรวงคมนาคม 7. กระทรวงวัฒนธรรม 8. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

4.3 ปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

4.3.1 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องอานม้า และด่านเขาพระวิหาร จังหวัดอุบลราชธานี

ตารางที่ 4.31 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้านการค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา (ช่องอานม้า และด่านเขาพระวิหาร)

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. ด้านการค้าการลงทุน-มูลค่าทางการค้า	1) ปัจจุบันได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว และได้เปิดเป็นจุดผ่อนปรนช่องอานม้าเพื่อให้ประชาชน ทั้งสองประเทศได้ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน เปิดให้ประชาชนเข้า-ออกระหว่างประเทศทุกวัน โดยไม่ต้องทำหนังสือผ่านแดน 2) ตลาดไทยและตลาดกัมพูชาตั้งอยู่ในฝั่งไทย ซึ่งห่างจากรั้วลดหนามประมาณ 100-200 เมตร มีร้านค้าเป็นอาคารพาณิชย์และเพิงพักชั่วคราว โดยเปิดให้ประชาชนทั้งสองประเทศนำสินค้าพื้นบ้าน ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร วัสดุก่อสร้าง ของป่า อาหาร เสื้อผ้า ขนมผลไม้ เครื่องอุปโภคบริโภคมาจำหน่าย	เนื่องจากช่องอานม้ามีลักษณะเป็นเนินสูงอยู่ระหว่างช่องเขาและทางไกลความเจริญ ดังนั้นบริเวณพื้นที่ชายแดนจึงไม่มีสถานที่สำคัญของทางราชการ ส่วนที่ตั้งชุมชนจะมีเฉพาะชุมชนฝั่งกัมพูชา อยู่ห่างจากปากช่องประมาณ 200 เมตรมีประชากรอาศัยประมาณ 100 คน และสร้างบ้านเรือนอยู่รอบบริเวณตลาดฝั่งกัมพูชา ซึ่งบริเวณดังกล่าวยังไม่มี การปักปันเขตแดน เช่นเดียวกับพื้นที่อื่นๆ ซึ่งยังไม่มีหลักฐานที่ชัดเจนว่าชุมชนตลาดของกัมพูชา อาศัยอยู่ในเขตแดนของประเทศใด	1) พื้นที่ที่มีความขัดแย้งระหว่างไทยกับกัมพูชา ควรเปิดให้มีการค้าเสรี โดยจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดอุบลราชธานี หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - กระทรวงการต่างประเทศ - กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงกลาโหม

4.3.2 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ

ตารางที่ 4.32 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้านการค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
1. ด้านการค้าการลงทุน-มูลค่าทางการค้า (ต่อ)	1) โครงการเมืองใหม่ช่องสะงำ มีเป้าหมายการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการบริการแบบครบวงจร 2) สินค้าบางประเภทที่มีมูลค่าต่ำของกัมพูชาสามารถนำมาเพิ่มมูลค่าได้ หากข้ามเข้ามาขายทางในฝั่งไทย เช่น สมุนไพร เป็นต้น 3) ความสัมพันธ์ทางการค้า การลงทุนระหว่างไทยกับกัมพูชาเป็นไปในทิศทางที่ดี มีการประชุมและร่วมมือกันทั้งสองฝ่าย -ประเทศไทยมีสถานพยาบาลเอกชน ซึ่งเป็นที่ต้องการของชาวกัมพูชา เมื่อผู้ป่วยชาวกัมพูชาเข้ามาได้รับการรักษามักจะมีผู้ติดตามเข้ามาเพื่อดูแลด้วย ทำให้มีการใช้จ่ายใช้สอยสินค้าภายในพื้นที่เป็นจำนวนมาก	1) แนวเส้นเขตแดนไทย-กัมพูชายังไม่ชัดเจน มีปัญหาการลักลอบนำเข้ามันสำปะหลัง 2) มีสัดส่วนคนยากจนสูงเป็นอันดับ 2 ของภาคอีสาน เกษตรกรว่างงานหลังฤดูเก็บเกี่ยว ราคาผลผลิตไม่แน่นอน ปัจจัยการผลิตมีต้นทุนสูง ระบบบริหารจัดการแหล่งน้ำไม่มีประสิทธิภาพ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลาย มีความแห้งแล้งแรงงานอพยพออกนอกพื้นที่ 3) นักลงทุนทั้งชาวไทยและต่างประเทศยังไม่กล้าลงทุนภายในพื้นที่ เนื่องจากยังไม่มั่นใจในเรื่องทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ เพราะไม่คุ้มค่าแก่การลงทุน 4) ปัญหาเอกสารสิทธิ์ในที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดิน สปก. ทำให้นักลงทุนไม่สามารถเข้ามาลงทุนได้เนื่องจากติดเรื่องเอกสารสิทธิ์ที่ดิน และการสร้างโครงสร้างพื้นฐานบางอย่าง เช่น ระบบไฟฟ้าก็ติดขัดในเรื่องเอกสารสิทธิ์ที่ดิน นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่เมืองใหม่ช่องสะงำติดปัญหาพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 5) มีสินค้าละเมิดลิขสิทธิ์อยู่มาก	1) พื้นที่ที่มีความขัดแย้งระหว่างไทยกับกัมพูชา ควรเปิดให้มีการค้าเสรี โดยจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดศรีสะเกษ 2) ภาครัฐควรเข้ามาดูแลสถานพยาบาลทั้งของรัฐและเอกชนให้มีคุณภาพมากขึ้น รวมทั้งอุปกรณ์เครื่องมือทางการแพทย์และบุคลากรทางการแพทย์ หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - กระทรวงการต่างประเทศ - กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงมหาดไทย - กระทรวงสาธารณสุข

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
		6) การจัดเก็บภาษีฝั้กัมพูชาไม่มีมาตรฐาน ทำให้สินค้าที่จะผ่านช่องสงำ ไม่เป็นที่นิยม ของพ่อค้าแม่ค้า และพบปัญหาการเก็บภาษี ซับซ้อนและแพงเกินมาตรฐานจากทางฝั้ก ัมพูชา	

4.3.3 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์

ตารางที่ 4.33 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้านการค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
ด้านการค้าการลงทุน -มูลค่าทางการค้า	1) ตลาดสินค้าในเขตไทย อยู่ห่างจากจุดผ่านแดนประมาณ 500 เมตร จำหน่ายสินค้าให้แก่คนไทยในพื้นที่และนักท่องเที่ยว รวมทั้งชาวกัมพูชาที่เข้ามาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคไปใช้ 2) การค้าระหว่างไทย-กัมพูชา ณ ด้านช่องจอม-โอรสเม็ต จังหวัดสุรินทร์ เป็นการการค้าระดับท้องถิ่น การเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรทำให้ประชาชนทั้ง 2 ประเทศ สามารถเดินทางเข้า-ออกเพื่อติดต่อซื้อขายสินค้าอุปโภคบริโภคที่จำเป็นต่อการครองชีพประจำวัน สภาพการค้าบริเวณชายแดนทั้ง 2 ประเทศ มีการซื้อขายสินค้ากันอย่างคึกคัก และมีมูลค่าการค้าสูงขึ้นเรื่อยๆ เส้นทางการค้ายังแจ่มใส โดยฝ่ายไทยได้เปรียบดุลการค้าตลอดมา 3) เนื่องจากสถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชา เข้ามารับบริการการรักษา ก็จะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วย ซึ่งผู้ติดตามเหล่านั้นก็จะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยตามแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์	1) พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่หน่วยงานภาครัฐกำหนดขึ้น ยังขาดความชัดเจนและยังไม่เป็นรูปธรรมเท่าที่ควร 2) ปัญหาในเรื่องของเอกสารสิทธิ์ในพื้นที่ที่จะลงทุนพัฒนามักประสบกับปัญหาที่ดินราคาแพง และที่ดินไม่มีโฉนด ทำให้นักลงทุนไม่กล้าที่จะลงทุน อีกทั้งหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่มีความล่าช้าในการจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในเรื่องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นอาคารสถานที่ปฏิบัติงาน เนื่องจากติดปัญหาพื้นที่ที่จะก่อสร้าง 3) ปัญหาการไม่ได้ความร่วมมือจากหน่วยงานทางราชการในการอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจ 4) การขาดนักลงทุนในภาคเอกชนที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์	1) ควรมีการทำข้อตกลงด้านความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวกับประเทศกัมพูชา 2) พื้นที่ที่มีความขัดแย้งระหว่างไทยกับกัมพูชา ควรเปิดให้มีการค้าเสรี โดยจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสุรินทร์ เพื่อสร้างความมั่นใจในการตัดสินใจลงทุนของผู้ประกอบการในพื้นที่บริเวณชายแดน หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงการต่างประเทศ - สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงมหาดไทย

4.3.4 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

ตารางที่ 4.34 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้านการค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชาช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
ด้านการค้าการลงทุน- มูลค่าทางการค้า	1) ไทยได้เปรียบดุลการค้า สินค้าที่ส่งออก เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง ส่วนสินค้าที่ทางกัมพูชาส่งเข้ามา ส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตร ส่วนปริมาณคนเข้าประเทศ ชาวไทยเข้าไปยังกัมพูชามากกว่าชาวกัมพูชาเข้ามาฝั่งไทย แต่ด้วยข้อจำกัดของจุดผ่อนปรนทางการค้าทำให้เข้ามาได้เพียงอำเภอที่อยู่ติดต่อกัน และยังไม่เปิดให้คนทั่วไปผ่านเข้าออกชายแดนได้ 2) ช่องสายตะกู มีการพยายามเดินหน้าเพื่อเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งในอดีตคนไทยกับกัมพูชาเดินทางไปมาหาสู่กันเหมือนกับพี่น้อง ภายหลังเกิดการค้าขายระหว่าง “การค้าเพื่อนุชยธรรม” ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 ต่อมาปี พ.ศ. 2557 ได้เป็นจุดผ่อนปรนทางการค้า 3) จุดผ่านแดนช่องสายตะกูมีความสะดวกและใกล้กว่าจุดอื่นเส้นทางก็ไม่ลำบาก ส่วนฝั่งกัมพูชาก็มีการทำถนนอยู่ เมื่อถนนเชื่อมต่อกันจะทำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น หากช่องสายตะกูเปิดเป็นจุดผ่านแดนแล้ว จะทำให้ผู้คนหลั่งไหลเข้ามา ฉะนั้นโอกาสการพัฒนาการค้าการลงทุนก็จะตามมา รวมทั้งการเดินทางไปยังประเทศที่สามก็จะสะดวกยิ่งขึ้น	จุดผ่านแดนถาวรเกิดจากประกาศกระทรวงมหาดไทย โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เมื่อประกาศเป็นจุดผ่านแดนตามพระราชบัญญัติตรวจคนเข้าเมืองแล้ว ตามมาตรา 11 ก็จะมีเรื่องที่เกี่ยวข้อง 2 เรื่อง คือคนและยานพาหนะ ซึ่งในบันทึกข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลกัมพูชาว่าด้วยการสัญจรข้ามแดนระหว่างประเทศ ลงนามเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2518 ซึ่งมีสาระสำคัญว่า ในส่วนของคนที่มีการข้ามแดน ณ จุดผ่านแดนถาวรจะต้องมีเอกสารข้ามแดนได้ 2 ประเภท คือหนังสือเดินทาง ซึ่งสามารถใช้เดินทางเข้าออกทั้งสองประเทศได้ตลอดเวลา และบัตรผ่านแดนซึ่งจำกัดการเดินทางเข้าออกเพียงจังหวัดชายแดนเท่านั้น ฉะนั้นเมื่อจังหวัดบุรีรัมย์ไม่สามารถประกาศเป็นจุดผ่านแดนถาวร ส่งผลให้การเข้าออกของประชาชนจึงมีอุปสรรคตามเงื่อนไขดังกล่าว หากได้เป็นจุดผ่านแดนถาวร จะทำให้ประเทศไทยได้เปรียบในทางเศรษฐกิจ เพราะชาวกัมพูชาจะสามารถเข้ามาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคได้ มีชาวกัมพูชาเข้ามาไทยเฉลี่ยวันละ 700-800 คน นอกจากนี้ยังเข้ามาเพื่อรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเอกชน	ควรเร่งรัดการเปิดจุดผ่านแดนช่องสายตะกูเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อสร้างความได้เปรียบด้านการค้าการลงทุนให้กับประเทศไทย หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - กระทรวงการต่างประเทศ - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงมหาดไทย - กระทรวงพาณิชย์

4.3.5 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว

ตารางที่ 4.35 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้านการค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
ด้านการค้าการลงทุน- มูลค่าทางการค้า	1) ปัจจุบันการค้าบริเวณชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา บริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก (บริเวณตลาดโรงเกลือ) มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีมูลค่าการค้าที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้จุดผ่านแดนดังกล่าวเกิดความหนาแน่นและไม่มีความสะดวก เนื่องจากมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังเกิดการติดขัดของการจราจรบริเวณด้านพรมแดนจากรถที่มาขนส่งสินค้า รวมถึงนักท่องเที่ยวที่มาซื้อสินค้าที่ตลาดโรงเกลือ ดังนั้นประเทศไทยและประเทศกัมพูชา จึงมีความเห็นร่วมกันว่าควรดำเนินการเปิดจุดผ่านแดนถาวรใหม่ “ภายใต้แนวคิดแยกคนและสินค้า” ออกจากกัน โดยด่านบ้านคลองลึกเป็นด่านสำหรับนักท่องเที่ยวและการค้าชายแดนของคนในพื้นที่ 2) ชาวกัมพูชานิยมสินค้าไทย และมักเข้ามาซื้อสินค้าจากห้างสรรพสินค้าในฝั่งไทยเพื่อการค้าและบริโภค 3) เนื่องจากไม่มีการเก็บภาษีสินค้าที่走私ขึ้นเป็นพาหนะ ทำให้เกิดแรงจูงใจในการเข้ามาซื้อสินค้าในฝั่งไทยเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีรายได้เข้าสู่ประเทศเพิ่มขึ้น 4) มีการสร้างเส้นทางบายพาสไปยังด่านหนองเอี่ยน อันเป็นประโยชน์ในอนาคตสำหรับการลดความคับคั่งของรถขนส่งสินค้าที่จะเข้ามาด่านอรัญประเทศ 5) เนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในฝั่งกัมพูชา ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลง และมีการเปลี่ยนแปลงของส่วนผสมทางการเกษตร ทำให้สินค้าเกษตรของไทยเป็นที่ต้องการของชาวกัมพูชามากขึ้น	1) จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาลงทุนด้านอุตสาหกรรม ในจังหวัดสระแก้วยังมีจำนวนน้อย 2) ปัญหาเรื่องเขตแดนเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดน 3) จังหวัดสระแก้วไม่มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นกิจการประเภทซื้อมาขายไป	1) พื้นที่ที่มีความขัดแย้ง ควรเปลี่ยนเป็นพื้นที่ที่ทั้งสองประเทศใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยผลักดันให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ 2) ควรส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง เนื่องจากอุตสาหกรรม warehouse กำลังขยายตัว 3) เนื่องจากมีการกำหนดโควตาจำนวนรถที่ใช้ขนส่งสินค้าของประเทศกัมพูชา ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณด่าน ส่งผลให้สินค้าได้รับความเสียหายเป็นอย่างมาก ดังนั้นควรแก้ไขโดยการให้นำรถขนส่งสินค้าเข้ามาในฝั่งไทยได้ แล้วให้ศุลกากรเข้าไปตรวจในรูปแบบบริการ One Stop Service หน่วยงานที่รับผิดชอบ: - กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงคมนาคม - กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง - กระทรวงการต่างประเทศ

4.3.6 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี

ตารางที่ 4.36 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้านการค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา/ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
ด้านการค้าการลงทุน-มูลค่า ทางการค้า	จังหวัดจันทบุรีได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการค้าอัญมณีและเครื่องประดับ โดยกำหนดเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ “การสร้างมูลค่าเพิ่มแก่อัญมณี” กำหนดแผนงาน/โครงการเพิ่มสมรรถนะด้านการบริหารจัดการและการตลาดให้แก่ผู้ประกอบการ	นักลงทุนไม่กล้ามาลงทุน เนื่องจากมีปัญหาเรื่องเอกสารสิทธิ์ ซึ่งที่ดินส่วนใหญ่เป็น สปก. และที่ดินของรัฐ ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่เกษตรอันเป็นจุดแข็งในการพัฒนาการท่องเที่ยวในอำเภอโป่งน้ำร้อน ถ้าหากออกเอกสารสิทธิ์ได้หรือให้เช่าก็จะเป็นประโยชน์อย่างมาก เพราะจะเกิดการค้าขาย และเกิดชุมชนขึ้น	ภาครัฐควรเร่งรัดในการออกเอกสารสิทธิ์หรือเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่ในที่ดินของรัฐ เพื่อสร้างความมั่นใจในการค้าการลงทุน อีกทั้งเป็นประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ <u>หน่วยงานที่รับผิดชอบ:</u> 1. กรมที่ดิน 2. กระทรวงพาณิชย์ 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงการคลัง

4.3.7 พื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด

ตารางที่ 4.37 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้านการค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชาจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา
ด้านการค้าการลงทุน-มูลค่าทางการค้า	1) ปัจจุบันมูลค่าการค้าชายแดน อยู่ระหว่าง 26,000 - 27,000 ล้านบาท/ปี ซึ่งมีแนวโน้มทะลุ 30,000 ล้านบาท ใน 1-2 ปี ทำให้ช่องทางการค้าชายแดนบ้านหาดเล็กมีมูลค่าการค้าระหว่างไทยและกัมพูชาสูงเป็นอันดับสอง รองจากด่านชายแดนจังหวัดสระแก้ว ในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากเส้นทางการคมนาคมในกัมพูชาได้รับการพัฒนาขึ้นมาก ทำให้การขนส่งสินค้าทางบกได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องการให้ไปถึงมือผู้บริโภคอย่างรวดเร็ว เช่น พืชผัก ผลไม้ต่างๆ ขณะที่การขนส่งสินค้าทางเรือยังเป็นช่องทางหลักนับจากอดีตจนถึงปัจจุบัน 2) ด้านสินค้าอุปโภคและบริโภคของไทยยังเป็นที่นิยมของชาวกัมพูชา 3) กัมพูชามีพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำเหมาะกับการเพาะปลูก และมีสินค้าเกษตรที่คล้ายคลึงกับไทย จึงเป็นโอกาสในการเข้าไปตั้งโรงงานแปรรูปผลไม้ส่งออกจากกัมพูชา 4) แรงงานกัมพูชายังมีค่าแรงถูก ผู้ประกอบการควรหาโอกาสในการเปิดโรงงานในกัมพูชา	1) จีนมีการเจรจากับฝรั่งเศส เรื่องของการขอพื้นที่คืนที่เมืองเสียมเรียบ และสามารถเจรจาได้สำเร็จ หากสนามบินเมืองเสียมเรียบเปิดจะมีทั้งผู้มีส่วนได้และเสีย กลุ่มได้คือกลุ่มคนจีนและคนไทยที่เข้าไปลงทุนในกัมพูชา ผู้เสียผลประโยชน์ในภาพรวมคือประเทศไทย เนื่องจากไม่สามารถเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ได้ 2) ปัจจุบันท่าเรือคลองใหญ่สร้างแล้วเสร็จ แต่ไม่มีนักลงทุนหรือผู้ประกอบการเข้าไปลงทุน 3) ปัจจุบันชาวกัมพูชา ลาว เมียนมา ยังไม่นิยมรับเงินคืนภาษี (Refund Tax) เนื่องจากมีความเชื่อว่าประเทศไทยผลิตสินค้าคุณภาพแต่ในระยะ 5 ปี อาจมีการเปลี่ยนแปลง ฉะนั้นต้องเตรียมความพร้อมในการรับคืนเงินภาษี	1) กรณีการส่งออก เนื่องจากชาวไทยไปลงทุนที่กัมพูชาเป็นจำนวนมาก และส่งสินค้าที่ผลิตที่กัมพูชากลับเข้ามาในไทย ดังนั้นการเปิดด่านควรเปิดครอบคลุมให้ทุกด่านในจังหวัดตราดที่ติดกับชายแดนกัมพูชาคือ โพธิ์สัตว์ พระตะบอง เกาะกง เปิดเป็นด่านถาวร และเจรจาข้อตกลงเรื่องเขตแดนให้ชัดเจน โดยให้มีการบริหารจัดการพื้นที่ร่วมกันให้เกิดประโยชน์กับทั้งสองประเทศ 2) ควรเปลี่ยนความขัดแย้งเรื่องเส้นเขตแดนมาเป็นการสร้างโมเดลต้นแบบของการใช้พื้นที่ร่วมกัน แล้วทำความตกลงร่วมเปิดเขตการค้าและชาวกัมพูชา-ชาวไทยเข้าไปใช้พื้นที่ร่วมกันได้ 3) ด้านระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ปัจจุบันไทยส่งขายให้กับกัมพูชา ในจังหวัดเกาะกง กำลังผลิตได้ถึง 100 เมกะวัตต์ ส่งขาย 20 เมกะวัตต์รายได้เข้าไทย 15 ล้านบาทต่อเดือน ปัจจุบันเขตอุตสาหกรรมเกาะกงใช้ไฟฟ้าที่ไทยส่งไป 100% ปัจจุบันกัมพูชากำลังเร่งสร้างเขื่อนเพื่อให้สามารถผลิตไฟฟ้าเองได้ โดยร่วมทุนกับประเทศเกาหลีใต้ คือเขื่อนสกิมงา คาดว่า 6-7 ปี จะแล้วเสร็จ ดังนั้นการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคควรเตรียมวางยุทธศาสตร์เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา
			หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กรมศุลกากร 2. กระทรวงกลาโหม 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงพาณิชย์ 5. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 6. กระทรวงคมนาคม 7. กระทรวงการคลัง

4.3.8 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้านการค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทย-กัมพูชาในมุมมองของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.38 สรุปด้านสถานการณ์ ข้อค้นพบ ปัญหา/อุปสรรค และแนวทางแก้ปัญหาของด้านการค้าการลงทุนในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชาในมุมมองของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา
1. แนวโน้มด้านการค้าการลงทุน	1) เศรษฐกิจของกัมพูชาเติบโตอย่างต่อเนื่อง 2) การลงทุนด้านอุตสาหกรรมค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจนำเข้า ส่งออก 3) ความมั่นคงทางการเมืองของไทยที่สูงกว่า กัมพูชา ทำให้นักลงทุนมั่นใจที่จะมาลงทุนในประเทศไทย 4) รัฐบาลจีนส่งเสริมให้ประชาชนมาลงทุนที่ประเทศกัมพูชา โดยกำหนดให้สามารถกู้เงินเพื่อการลงทุนปลอดดอกเบี้ย 5 ปี เป็นมาตรการจูงใจให้กับนักลงทุนชาวจีน 5) ประเทศจีนได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่ในกัมพูชาระยะยาว ทำให้ชาวจีนมาลงทุนกันมาก โดยเฉพาะด้านอสังหาริมทรัพย์ ผลกำไรจากการลงทุนกลับคืนประเทศจีน อุปกรณ์ก่อสร้างทุกอย่างมาจากประเทศจีนโดยขนส่งทางเรือ ยกเว้นหิน ทราย ซีเมนต์ และแรงงานที่ใช้ของประเทศกัมพูชา	1) ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา ส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุนของผู้ประกอบการ 2) ปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน การออกโฉนดที่ดินให้กับผู้ประกอบการ 3) ปัญหาที่ดินราคาสูงทำให้ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวขาดแรงจูงใจในการลงทุน 4) แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษยังไม่ชัดเจน ทำให้ผู้ประกอบการตัดสินใจลงทุนยาก	1) กรณีการส่งออกเนื่องจากชาวไทยไปลงทุนที่กัมพูชาเป็นจำนวนมาก และส่งสินค้าที่ผลิตที่กัมพูชากลับเข้ามาในไทย ดังนั้นการเปิดด่านควรเปิดครอบคลุมให้ทุกด่านในจังหวัดตราดที่ติดกับชายแดนกัมพูชาคือ โพธิ์สัตว์ พระตะบอง เกาะกง เปิดเป็นด่านถาวร และเจรจาข้อตกลงเรื่องเขตแดนให้ชัดเจน โดยให้มีการบริหารจัดการพื้นที่ร่วมกันให้เกิดประโยชน์กับทั้งสองประเทศ 2) ควรเปลี่ยนความขัดแย้งเรื่องเส้นเขตแดนมาเป็นการสร้างโมเดลต้นแบบของการใช้พื้นที่ร่วมกัน แล้วทำความเข้าใจร่วมเปิดเขตการค้า และชาวกัมพูชา-ชาวไทยเข้าไปใช้พื้นที่ส่วนนี้ร่วมกันได้ 3) ด้านระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ปัจจุบันไทยส่งขายให้กับกัมพูชา ในจังหวัดเกาะกง กำลังผลิตได้ถึง 100 เมกะวัตต์ ส่ง-ภาครัฐควรสนับสนุนการค้าการลงทุนในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา 4) การสนับสนุนให้พื้นที่ที่มีปัญหาข้อพิพาทเป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ทำให้เกิดการ

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา
			ขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการลงทุนด้านการท่องเที่ยวด้วย
2. สภาพการลงทุน	1) พบปัญหาด้านวัฒนธรรม มลพิษ ของเสีย ขยะ ที่เกิดจากนักลงทุนชาวจีน 2) การนำเข้า ส่งออกสินค้าแบบไม่สำแดงเอกสาร หรือประเภทหอบหิ้วรถเข็นค่อนข้างมาก 3) ในประเทศกัมพูชา พื้นที่เกษตรเปลี่ยนเป็นเกษตรอุตสาหกรรมมากขึ้น ทำให้ส่วนผสมทางการเกษตรเปลี่ยนไป 4) ชาวกัมพูชานิยมสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทย 5) สินค้าพื้นบ้านเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวยุโรป 6) ห้างขนาดใหญ่ที่ค้าส่งในประเทศไทย เมื่อมาตั้งกิจการในประเทศกัมพูชาสามารถขายสินค้าปลีกได้โดยถูกต้องตามกฎหมาย		ควรยกระดับผลิตภัณฑ์ชุมชน และพัฒนาไปสู่สากล
3. การขนส่งสินค้า	1) การเปิดจุดผ่านแดนถาวรมิได้เป็นประโยชน์ต่อภาคการท่องเที่ยวเพียงเท่านั้น แต่จะเป็นประโยชน์ต่อภาคธุรกิจอื่นด้วย 2) กัมพูชาเป็นผู้ประกอบการขนส่งค่อนข้างมาก เนื่องจากมีความได้เปรียบในการขนส่งทางเรือ		ควรมีการตรวจนับสินค้า หรือพิธีการตรวจสินค้า แบบ One stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ

สถานการณ์ (ด้านการค้าการลงทุน)	ข้อค้นพบ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ปัญหา
	3) หากถนนเส้นทางโพธิสัตว์เปิดจะเป็นช่องทางโอกาสการค้าการลงทุนของผู้ประกอบการไทย		
4.แรงงาน	ในส่วนของภาคบริการบริเวณชายแดนแรงงานส่วนใหญ่เป็นชาวไทย เช่น โรงแรม พนักงานต้อนรับจะเป็นชาวกัมพูча ส่วนพนักงานทั่วไปจะเป็นชาวไทย	กลุ่มแรงงานชาวกัมพูชาไม่สามารถเดินทางมาทำงานในประเทศไทยได้ เนื่องจากติดปัญหาเรื่องหนังสือเดินทาง ทำให้เกิดปัญหาการลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย	ควรกำหนดโควตาอัตราแรงงานชาวกัมพูชาที่เข้ามาทำงานในประเทศไทยให้ชัดเจน ตลอดจนระบบการควบคุม และการอำนวยความสะดวก เพื่อให้แรงงานเข้าสู่ระบบตามกฎหมาย หน่วยงานที่รับผิดชอบ: 1. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ 2. กระทรวงการต่างประเทศ 3. กระทรวงมหาดไทย 4. กระทรวงกลาโหม 5. กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง 6. กระทรวงคมนาคม 7. กระทรวงวัฒนธรรม 8. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

ระดับนโยบาย

คณะกรรมการนโยบายการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ

คณะรัฐมนตรี

คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ

คณะอนุกรรมการรายสาขาที่สำคัญ อาทิ สุขภาพ กีฬา ฯลฯ

กก. (กทท.) อก. สธ. ทส. มท. วธ. พณ. ศธ. กษ. สสพ.น. อพท.

ย.๑ การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน

คค. กก. (กทท.) มท. ตท. กท. กต. บก.ทท. สดช.

ย.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

แผนฯ จ. ๒

ย.๓ การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

กก. (กทท.) รง. ศธ. วธ. อพท.

ย.๔ การสร้างความสมดุลให้การท่องเที่ยวไทยผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่ม การส่งเสริมวิถีไทย และการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว

กก. (กทท. / ททท.) กต. สดช. บก.ทท. อพท.

ย.๕ การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ

กก. (สป.กก.) อพท. และ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริหารกลุ่มจังหวัด

คณะกรรมการการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขต

กระทรวง/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ระดับภูมิภาค

ระดับจังหวัด

ระดับพื้นที่

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

สมาคม/สมาพันธ์ธุรกิจท่องเที่ยว

เอกชน/สถาบันการศึกษา

องค์กรระหว่างประเทศด้านการท่องเที่ยว

ระดับชุมชน

เครือข่ายภาคประชาชน/ชุมชน

แนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน คณะวิจัยได้จัดทำแผนภาพเพื่อแสดงให้เห็นถึงองค์ประกอบสำคัญในการบูรณาการของหน่วยที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้แก่

ระดับนโยบาย โดยมีทำหน้าที่ผู้กำหนดนโยบายสำคัญเพื่อรองรับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยว คณะรัฐมนตรี คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ คณะกรรมการนโยบายการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ คณะอนุกรรมการรายสาขาที่สำคัญ อาทิ สุขภาพ กีฬา ฯลฯ และแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560–2564) และยุทธศาสตร์ที่สำคัญ 5 ยุทธศาสตร์ โดยในแต่ละยุทธศาสตร์จะมีการกำหนดขอบเขตการดำเนินงานและหน่วยงานที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้อง

ระดับพื้นที่ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คณะกรรมการพัฒนาการท่องเที่ยวประจำเขต กระทรวง/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ระดับภูมิภาคและระดับจังหวัด) คณะกรรมการบริหารกลุ่มจังหวัด คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ รวมทั้งหน่วยงานเฉพาะที่ส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินงานทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว สมาคม/สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว เอกชน/สถาบันการศึกษา และองค์กรระหว่างประเทศด้านการท่องเที่ยว

ระดับชุมชน ประกอบด้วย เครือข่ายภาคประชาชน/ชุมชน

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

โครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” ได้กำหนดวัตถุประสงค์การวิจัยไว้ 4 ข้อ คือ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 3) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา และ 4) เสนอแนวทางการสร้างความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา การวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยแบบผสม (Mixed-method Research) ซึ่งเป็นการรวมวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ กับเชิงคุณภาพเข้าด้วยกันเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ในลักษณะของการบูรณาการรูปแบบการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยวิเคราะห์ Diamond Model และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview: IDI) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ที่เป็นทั้งเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ประชาชนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว โดยเลือกใช้วิธีวิจัยรูปแบบการศึกษาแบบสามเส้า (Triangulation) พร้อมทั้งจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) อีกด้วย ซึ่งผลการศึกษาจะทำให้ได้ข้อมูลครอบคลุมรอบด้าน และได้คำตอบในประเด็นที่อยู่ภายใต้ปัญหาวิจัยเดียวกัน จากการวิจัยสามารถสรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

ในโครงการวิจัยเรื่องการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา คณะวิจัยได้ตอบคำถามของการวิจัย ดังนี้

1) ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา คณะคณะวิจัยได้ดำเนินการศึกษาและลงพื้นที่การวิจัยภาคสนาม เพื่อสำรวจข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา โดยจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จากผู้แทนภาครัฐ ผู้ประกอบการ ในการวิจัยครั้งนี้ คณะคณะวิจัยลงพื้นที่ทั้งหมด 7 พื้นที่ แบ่งเป็นจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชาตอนบน (ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์) กับจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชาตอนล่าง (ประกอบด้วย สระแก้ว จันทบุรี และตราด) พบว่า

1.1 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องอานม้า และด่านเขาพระวิหาร จังหวัดอุบลราชธานี

1.1.1 แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว ช่องอานม้า มีการสัญจรเข้าออกของประชาชน วันละ 500-1,000 คน ยกเว้นในช่วงวันหยุดมีจำนวนค่อนข้างสูง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนไทยในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี ส่วนนักท่องเที่ยวต่างประเทศและต่างจังหวัดไม่ค่อยนิยมมา **เพราะยังเป็นเพียงด่านข้ามแดนชั่วคราว ไม่สามารถข้ามผ่านไปยังกัมพูชาได้** และจุดบริการ สถานที่ท่องเที่ยวยังไม่พร้อมให้บริการ เช่น บ่อนคา

ชีโนในฝั่งกัมพูชา อยู่ระหว่างการก่อสร้างและยังไม่เปิดให้บริการ แต่ทางฝั่งกัมพูชา มีการเตรียมปรับพื้นที่และสร้างถนนคอนกรีตเพื่อที่จะเชื่อมระหว่างตัวด่านไปถึงบ่อนคาชีโนแล้ว , บ่อนโกเชน แม้จะอยู่ใกล้ตลาดฝั่งกัมพูชาแต่การเข้าออก ยังต้องอาศัยชาวกัมพูชาเป็นผู้พาเข้าไป ส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ ซึ่งทีมวิจัยมองว่าในอนาคตบ่อนโกแห่งนี้ อาจจะเป็นตัวช่วยในการพัฒนาพื้นที่โกเชน และเศรษฐกิจของประเทศได้ , จุดแวะพักขมิ้ว ตามเส้นทางเข้าจาก อำเภอน้ำยืนถึงตัวด่านยังไม่มีการพัฒนา

1.1.2 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เส้นทางเข้าออกเป็นถนนลาดยาง 2 เลนส์ สวนตลอดเส้นทางประมาณ 12 กิโลเมตร จากอำเภอน้ำยืนถึงตัวด่าน แต่สภาพของเส้นทางค่อนข้างแคบและลาดชันในบางช่วง ซึ่งไม่เหมาะแก่การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนยังอยู่ในเขตพื้นที่ของกรมอุทยานฯ และมีการเก็บค่าผ่านทางของผู้สัญจรเข้าออก

1.1.3 การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง ปัจจุบันนักท่องเที่ยวยังต้องพึ่งพาท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ด้วยระยะห่างจากตัวจังหวัดใกล้เคียง คือประมาณ 50 กิโลเมตรเท่านั้น ทางกระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายเร่งด่วนเพื่อการบูรณาการการเดินทางของทั้งสองจังหวัดให้เชื่อมโยงกันทุกเส้นทาง โดยให้มีรถตู้โดยสารรับส่งระหว่างสองจังหวัดเพิ่มขึ้น มีรถโดยสารประจำทางรับผู้โดยสารจากสนามบินและบขส.จังหวัดอุบลราชธานีไปสถานีรถไฟเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว

1.1.4 วิถีชีวิตประชาชน ประชาชนมีฐานะค่อนข้างยากจน และในพื้นที่มีประชาชนหลายเชื้อชาติ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา ประมาณ 8,000 คนมีอาชีพการเกษตรเพื่อเลี้ยงครอบครัวมีวิถีแบบเรียบง่ายเหมือนชาวชนบททั่วไป

1.2 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสง่า จังหวัดศรีสะเกษ

1.2.1 แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว โครงการสร้างสามเหลี่ยมมรกตเชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัดทำให้ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมีการขยายการท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามายังฝั่งไทยมากขึ้น เหมาะกับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เนื่องจากพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษ ยังคงเป็นธรรมชาติที่สมบูรณ์ และยังไม่ค่อยมีนักท่องเที่ยวรู้จักกันมากนัก การท่องเที่ยวภายในจังหวัดศรีสะเกษเน้นการให้นักท่องเที่ยวชิมอาหารพื้นบ้าน และซื้อสินค้าทางเกษตรกรรม นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นชาวญี่ปุ่น ซึ่งความสนใจในเครื่องจักสานพื้นบ้านของจังหวัดศรีสะเกษ

1.2.2 การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่กันเป็นประจำ ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และการพัฒนาการท่องเที่ยว ในพื้นที่ที่ทำให้การดำเนินการบางอย่างของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ติดขัด ไม่สะดวก อันเป็นผลมาจากระเบียบ กฎหมายและคำสั่งของทางราชการ ดังนั้นภาครัฐควรจัดทำแผนปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงาน และปรับปรุงระเบียบ กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติหน้าที่ โดยคำนึงถึงเป้าหมาย และความต่อเนื่องในการดำเนินงานตามนโยบาย

1.3 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์

1.3.1 แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสุรินทร์มีแผนรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวที่เน้นอาหาร ของที่ระลึก และสร้างอัตลักษณ์จุดขายให้แก่สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดให้นักท่องเที่ยวสนใจมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะโครงการโลกของช้าง Elephant World (EW) นอกจากนี้พบว่า สถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชาในการเข้ามารับบริการ

รักษาพยาบาล และมักจะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วยซึ่งผู้ติดตามเหล่านั้นก็จะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยตามแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์

1.3.2 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น อาคารสำนักงานของด่านชายแดนช่องจอมยังไม่มีความพร้อมเหมือนด่านชายแดนอื่นๆ เนื่องจากมีปัญหากับข้อพิพาทเรื่องดินแดนของสองประเทศ ดังนั้นควรสนับสนุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดสุรินทร์

1.3.3 การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นระบบนอกจากนี้พบว่า ยังขาดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่การท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการโยกย้ายตามระบบราชการ ทำให้การพัฒนาขาดความต่อเนื่อง กฎระเบียบบางอย่างไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ส่วนแผนยุทธศาสตร์ในระดับท้องถิ่นและจังหวัด ไม่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เนื่องจากการรับรู้และการปฏิบัติเป็นไปตามความเข้าใจของบุคคล ทำให้ผลการปฏิบัติงานไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น ควรจัดทำแผนปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงาน และปรับปรุงระเบียบ กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติหน้าที่ โดยคำนึงถึงเป้าหมายและความต่อเนื่องในการดำเนินงานตามนโยบาย

1.4 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

1.4.1 แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวบุรีรัมย์มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพหลายแห่งและสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาได้ เช่น ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้มีแมตซ์การแข่งขันกันเป็นประจำ ทำให้นักท่องเที่ยวเข้าชมฟุตบอลกันมาก ส่วนสนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนล ในแต่ละเดือนจะจัดการแข่งขันเป็นประจำทั้งระดับประเทศ อาเซียนและระดับโลก การแข่งขันมีการถ่ายทอดสดทั่วโลก ทำให้ชาวต่างชาติรู้จักจังหวัดบุรีรัมย์และประเทศไทยนอกจากนี้ Motor GP ยังเป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวเป็นอย่างมากอีกด้วย จังหวัดบุรีรัมย์มีความพยายามให้มีการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี เนื่องจากไม่มีต้นทุนการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เพราะในอดีตมีเพียงปราสาทพนมรุ้งเท่านั้น แต่ปัจจุบันมีปราสาทสายฟ้า สนามแข่งรถ จึงทำให้กลายเป็นเมืองปราสาทสองยุค และมีการท่องเที่ยวเชิงอารยธรรมขอมอย่างต่อเนื่อง

1.4.2 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาบุรีรัมย์มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นแบบก้าวกระโดด ปัจจุบันสนามบินบุรีรัมย์ได้รับอนุมัติเป็นสนามบินศุลกากรเรียบร้อยแล้ว และมีการขยายถนนเป็น 4 เลนส์ ในการเชื่อมต่อจุดต่างๆ อย่างไรก็ตาม อาคารรองรับผู้โดยสาร และรันเวย์ของสนามบินมีขนาดเล็ก ไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้หมด ดังนั้นควรเตรียมการขยายอาคารรองรับผู้โดยสาร และขยายรันเวย์ของสนามบิน เพื่อให้เครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่สามารถลงจอดได้

1.4.3 การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์มีความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยในปี พ.ศ. 2554 จังหวัดบุรีรัมย์ได้เปิดจุดผ่านแดนเพื่อนุชยุทธรม ทำให้มีการค้าขายค่อนข้างดีมาก พอมีการยกระดับมาเป็นจุดผ่อนปรน ส่งผลให้ชาวบ้านในพื้นที่อำเภอบ้านกรวดได้รับผลประโยชน์มากมาย ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ตลอดจนราคาที่ดินที่สูงขึ้น ถึงแม้ว่าการเปิดช่องสายตะกูเป็นจุดผ่านแดนถาวร แต่มีปัญหาในเรื่องระเบียบ ข้อกฎหมาย ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นที่ของอุทยาน ทำให้มีปัญหาเรื่องการขอใช้พื้นที่ ประกอบกับกระบวนการต่างๆ ค่อนข้างล่าช้า ซึ่งหน่วยงานต้องการที่จะผลักดัน แต่ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จ

1.4.4 การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง บุรีรัมย์มีศักยภาพในทุกด้าน โดยเฉพาะการเดินทางที่สามารถเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านได้สะดวก จุดผ่านแดนช่องสายตะกูมีความสะดวกและใกล้กว่าจุดอื่น เส้นทางก็ไม่ลำบาก ส่วนฝั่งกัมพูชาก็มีการทำถนนอยู่ เมื่อถนนเชื่อมต่อกันจะทำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น หากช่องสายตะกูได้เปิดเป็นจุดผ่านแดนแล้ว จะทำให้ผู้คนหลังไหลเข้ามา โอกาสการพัฒนาการค้าการลงทุนก็จะตามมา รวมทั้งการเดินทางไปยังประเทศที่สามก็จะสะดวกยิ่งขึ้น ด้วยที่การเดินทางมายังบุรีรัมย์สามารถเดินทางได้ทั้งทางบกและทางอากาศ และมีสนามบินรองรับ ฉะนั้นควรยกระดับให้เป็นสนามบินนานาชาติ เพื่อที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยว และควรเปิดช่องสายตะกูเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อให้การเดินทางไปยังจังหวัดต่างๆ ของแต่ละประเทศสะดวกมากยิ่งขึ้น

1.5 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกจังหวัดสระแก้ว

1.5.1 แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสระแก้วสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีปราสาทเขาน้อยสีชมพู ซึ่งห่างจากตัวอำเภออรัญประเทศเพียง 10 กิโลเมตร เป็นปราสาทเล็กๆ ซึ่งสันนิษฐานว่าเก่าแก่กว่าปราสาทหินพนมรุ้ง และมีปราสาทศักดิ์สิทธิ์ที่นักท่องเที่ยวนิยมไปกัน มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่แสดงวิถีชีวิตของผู้อพยพ 5 ชนเผ่า

1.5.2 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณใกล้เคียงจุดผ่านแดนมีโรงแรม และที่พักประเภทรีสอร์ทเพียงพอต่อปริมาณนักท่องเที่ยว นอกจากนี้พบว่าชาวกัมพูชานิยมมารักษาพยาบาลในไทย เนื่องจากเชื่อมั่นในมาตรฐานและได้รับความสะดวกสบาย

1.5.3 การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิธีการตรวจคนเข้าเมืองค่อนข้างมีความล่าช้า จุดบริการนักท่องเที่ยวขาดความทันสมัย ฉะนั้นควรปรับปรุงพิธีการตรวจคนเข้าเมืองให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น และพัฒนาจุดบริการนักท่องเที่ยวให้ทันสมัยและสามารถติดต่อได้ในช่วงเวลาปกติ

1.6 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลมจังหวัดจันทบุรี

1.6.1 แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดจันทบุรีมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ อีกทั้งมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมาเที่ยวชมสวนผลไม้ นอกจากนี้การปลูกผลไม้เพื่อการส่งออกสามารถสร้างรายได้ให้กับชาวสวนเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ จันทบุรีเหมาะสำหรับเป็นเมืองตากอากาศ ชาวจังหวัดจันทบุรีไม่ต้องการโรงงาน เพราะมีประสบการณ์จากจังหวัดอื่นๆ ฉะนั้นแล้วอุตสาหกรรมจึงเติบโตได้ยาก จึงเป็นข้อดีที่กลายเป็นจุดเด่นของจังหวัดจันทบุรี ซึ่งเป็นเมืองสงบเงียบ มีความเป็นธรรมชาติ มีภูเขา ทะเล น้ำตก ที่สำคัญคือ มีชายแดนร่วมทำให้นักท่องเที่ยวหลังไหลเข้ามาเที่ยวแนวธรรมชาติมากขึ้น ปัจจุบันมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงผลไม้และการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ มีการปั่นจักรยาน ซึ่งมีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกๆ ปี ก่อให้เกิดรายได้เข้าสู่จังหวัดจันทบุรีและประเทศ

1.6.2 การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก อำเภอโป่งน้ำร้อนมีจุดผ่านแดน 2 แห่ง คือ ด่านบ้านแหลมและด่านบ้านผักกาด และมีจุดผ่อนปรน คือ บ้านบึงขังล่าง ในอำเภอดียวกัน มีพื้นที่ติดกับชายแดนกัมพูชาถึง 69 กิโลเมตร ซึ่งจุดผ่านแดนเป็นเส้นทางหลักของแรงงานที่จะเข้ามาทำในไทย ส่วนโครงสร้างโลจิสติกส์ปัจจุบันได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง มีการจัดทำผังเมืองรวมของจังหวัดเพื่อให้รถขนส่งสินค้าสามารถเข้าออกได้สะดวก

1.6.3 การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในงบประมาณทุกปี จังหวัดจันทบุรีได้ดำเนินการของงบประมาณเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดจันทบุรีเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการกำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

1.6.4 การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไปยังกัมพูชายังไม่ดีเท่าที่ควร แต่พบว่ามี การพัฒนาระบบประปา ไฟฟ้า ในพื้นที่ตลอดมา

1.7 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กจังหวัดตราด

1.7.1 แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดตราด มีโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากนโยบายภาครัฐฯ ประกาศให้จังหวัดตราดเป็นจังหวัด “Green City” และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปลอดอุตสาหกรรมหนัก ประกอบกับการมีชายหาดที่สวยงาม และมีเกาะที่ได้รับความนิยม เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก นอกจากนี้ศักยภาพของจังหวัดตราดมีครบทุกอย่างเหมือนทางภาคใต้ มีทั้งทะเลและภูเขา แต่จังหวัดตราดขาดการส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง หากได้รับการส่งเสริม จังหวัดตราดจะเป็นที่น่าสนใจ ด้วยชัยภูมิของจังหวัดตราด ติดทะเลและภูเขา และค่าใช้จ่ายในการมาเที่ยวทะเลไทย ที่จังหวัดตราดถูกกว่าราคาทั่วไปเที่ยวที่สันทวิบูล์ ทำให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่มาจากกัมพูชาได้

1.7.2 การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐฯ และเอกชน เป็นผลดีต่อโครงการทำให้มีทุนทรัพย์เพิ่มมากขึ้น จึงสามารถปฏิบัติงานได้ง่ายและคล่องตัวกว่าระบบราชการ อย่างไรก็ตามส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งเป็นประจำ ทำให้ขาดความต่อเนื่องในการพัฒนา นอกจากนี้ยังขาดการบูรณาการด้านความเชื่อมโยงการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ ที่ผ่านมามีงบประมาณค่อนข้างน้อย

1.7.3 การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง จังหวัดตราดมีถนน R10 ที่เชื่อมจาก ตราด-กัมพูชา-เกาะกง-เวียดนาม สะดวกส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงเวียดนามได้ ซึ่งกล่าวได้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เวลา 1 วัน เพื่อเดินทางไป 3 ประเทศ คือไทย กัมพูชา และเวียดนาม นอกจากนี้ตราดยังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เป็นเส้นทางท่องเที่ยวทางเรือของสิงคโปร์ และยุโรป เช่น การเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ Cruise เส้นทางสิงคโปร์-กระบี่ (สมุย)-เกาะช้าง (ตราด)

1.8 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุต่ำกว่า 25 ปี สมรสแล้ว ระดับการศึกษาปริญญาตรี รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาตามลำดับ ที่พำนักรส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดสุรินทร์ จันทบุรี กรุงเทพมหานคร และสระแก้ว ตามลำดับ

1.8.1 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมากับกลุ่มเพื่อน ประมาณ 3-5 คน ซึ่งเคยเดินทางมายังชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 2-4 ครั้งมาแล้วระยะเวลาพำนักรในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชาเพียง 1 วัน หรือเดินทางไปกลับ วิธีการท่องเที่ยวจะเป็นแบบท่องเที่ยวด้วยตนเอง (FIT) ยานพาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่คือ รถยนต์ส่วนตัว ส่วนวิธีการเดินทางหลักในการท่องเที่ยวภายในพื้นที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวเช่นกัน นักท่องเที่ยวที่มายังชายแดนส่วนใหญ่ไม่ได้เดินทางไปยังพื้นที่อื่น นอกจากนี้นักท่องเที่ยวนิยมพักค้างคืนที่บ้านเพื่อนญาติ หรือคนรู้จัก สำหรับช่องทางที่ใช้หาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะได้ข้อมูลจากคนใกล้ชิด รองลงมาเป็นสื่อสังคมออนไลน์และเว็บไซต์ โดยวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดนเพื่อความสุขและความบันเทิงสำหรับค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินทาง ประมาณ 4,000 บาทต่อคน

1.8.2 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีความพึงพอใจกิจกรรมการท่องเที่ยวชายแดนมากที่สุด รองลงมาเป็นสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว และเส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวชายแดน ส่วนการบริหารจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยวชายแดนนั้น นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจน้อยที่สุด

1.8.3 สำหรับพฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้บริการร้านอาหารมากที่สุด รองลงมาเป็นของฝากจำพวกอาหาร ขนม ผลไม้ และเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย ส่วนสพานวด กิจกรรมผ่อนคลาย นักท่องเที่ยวจะให้ความสนใจน้อยที่สุด

1.8.4 ปัจจัยในการเลือกประเทศเพื่อเดินทางท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวจะให้ความสำคัญกับแหล่งท่องเที่ยว ความปลอดภัย และความคุ้มค่า มากที่สุดตามลำดับ ส่วนกิจกรรมทางการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญน้อยที่สุด สำหรับปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดนส่วนใหญ่จะเป็นด้านความปลอดภัย ความไม่สะดวกสบาย การคมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศ ตามลำดับ ส่วนปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานน้อยที่สุด

2) ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา พบว่า

2.1 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องอานม้า และด่านเขาพระวิหาร จังหวัดอุบลราชธานี

2.1.1 ด้านอาคารสถานที่ของหน่วยงานราชการให้บริการประชาชนและนักท่องเที่ยว ยังไม่มีความเหมาะสมเท่าที่ควร เพราะยังใช้อาคารบ้านพักเป็นที่ทำการแทน ในด้านสาธารณูปโภค พบว่าตัวด่านและตลาดมีการใช้ไฟฟ้าอยู่บ้าง เส้นทางสองข้างทางไม่พบเสนาส่งไฟฟ้า และการบริโภคน้ำเพื่ออุปโภคส่วนใหญ่ยังมีการขุดเจาะน้ำบาดาลขึ้นมาใช้ เนื่องจากไม่มีระบบประปาฉะนั้นควรขยายอาคารของสถานที่ราชการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนและนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ควรพัฒนาสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการเติบโตของการท่องเที่ยวในอนาคต

2.1.2 นักท่องเที่ยวที่ข้ามไปยังตลาดกัมพูชาส่วนหนึ่งไม่ให้ความร่วมมือในการลงชื่อเข้าออกด่าน ทำให้ระบบการดูแลความปลอดภัยและระบบข้อมูลทางสถิติของหน่วยงานรัฐคลาดเคลื่อน

2.1.3 นักท่องเที่ยวบางส่วนที่ข้ามไปซื้อของที่ตลาดกัมพูชา ไม่สนใจในการปฏิบัติตามกฎ กติกาการนำสินค้าเข้ามายังประเทศไทยตามประกาศกรมศุลกากร ทำให้ต้องถูกยึดสินค้าและบางครั้งอาจถึงขั้นมีปากเสียงกับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบสินค้าบริเวณหน้าด่าน

2.1.4 ลานบินมีขนาดเล็ก ต้องได้รับการขยายควรมีการกำหนดนโยบายและตั้งเป้าหมายในการขยายพื้นที่ลานบินให้กว้างมากขึ้น ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานีอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของกรมการบินพลเรือน และส่วนพื้นที่สนามบินยังเป็นของกองบินทหาร ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาลานบินนอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมควรเร่งให้มีนโยบายเพื่อสร้างความเชื่อมโยงการเดินทางแบบครบวงจรในจังหวัด โดยภายในสนามบินจะมีรถรับส่งแบบครบวงจร

2.2 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ

2.2.1 ปัญหาการเปิด-ปิดด่าน ไม่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว และปัญหาทัวร์เถื่อน-ไกด์เถื่อน หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาแก้ปัญหา โดยมีเป้าหมายในการรักษาผลประโยชน์ของประเทศร่วมกันเช่น การกำหนดเวลาเปิด-ปิดด่านเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว การจัดการปัญหาไกด์เถื่อน-ทัวร์เถื่อน เป็นต้น

2.2.2 ขาดการสร้างอัตลักษณ์ จุดสนใจหรือจุดขายหรือแลนด์มาร์กของพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษให้เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว จึงควรสร้างแลนด์มาร์กเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว

2.2.3 การขาดโรงแรมที่พักในระดับที่มีมาตรฐาน

2.2.4 เส้นทางคมนาคมยังไม่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว ควรสนับสนุนโครงข่ายคมนาคมที่จังหวัดศรีสะเกษ เช่น สนามบินนานาชาติ

2.3 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์

2.3.1 การสร้างรูปแบบอัตลักษณ์หรือแบรนด์หรือจุดสนใจหรือจุดขายของพื้นที่ด่านช่องจอม ยังขาดการสนับสนุนและการมีที่ปรึกษาที่ดีในการวางแผนพัฒนา เพื่อสร้างรูปแบบอัตลักษณ์ในพื้นที่ของตนเอง ส่วนการใช้พื้นที่ของกรมอุทยานฯ เพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากปัญหากฎระเบียบ ดังนั้น ควรสร้างแลนด์มาร์กให้กับพื้นที่ด่านช่องจอม เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาแก้ปัญหาบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ของกรมอุทยานฯ และแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยว เพื่อเป้าหมายในการรักษาผลประโยชน์ของประเทศร่วมกัน

2.3.2 ปัญหาเรื่องการจัดการขยะและสิ่งแวดล้อมภายในตัวจังหวัด หากมีการเติบโตของการท่องเที่ยวเร็วเกินไป อาจทำให้มีขยะล้นเมืองส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมภายในจังหวัด ดังนั้น ควรมีการจัดโซนนิ่งการท่องเที่ยวและจัดทำแผนงานด้านสิ่งแวดล้อม การกำจัดขยะ เพื่รองรับการเติบโตของการท่องเที่ยวของจังหวัดสุรินทร์ในอนาคต

2.3.3 ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว และอาคารสำนักงานของด่านชายแดนช่องจอมยังไม่มีความพร้อมเหมือนด่านชายแดนอื่นๆ เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับข้อพิพาทเรื่องดินแดนของสองประเทศ จึงควรสนับสนุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดสุรินทร์

2.3.4 ข้อจำกัดในการใช้ Boarding Pass ไม่ตอบสนองต่อนักท่องเที่ยวและชาวกัมพูชาที่เข้ามารักษาพยาบาลมากนัก ซึ่งพบว่าแต่ละครั้งการรักษาจำเป็นต้องใช้ระยะเวลานาน จึงต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเข้า-ออกด่านช่องจอมภายในระยะเวลาที่กำหนด ฉะนั้นควรมีการประเมินพิธีการตรวจคนเข้าเมืองเพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น และปรับปรุงเงื่อนไขข้อกำหนดเกี่ยวกับ Boarding Pass โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ประเทศไทยพึงจะได้รับให้มากที่สุด

2.4 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

2.4.1 พื้นที่ช่องสายตะกูตั้งอยู่บนพื้นที่อุทยานแห่งชาติตาพระยา ซึ่งได้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกด้วย ทำให้เป็นปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาจุดผ่านแดน ซึ่งจังหวัดไม่สามารถเข้าไปทำอะไรได้ ฉะนั้นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาแก้ปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ของกรมอุทยานฯ แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยวเพื่อเป้าหมายในการรักษาผลประโยชน์ของประเทศร่วมกัน เพื่อผลักดันช่องสายตะกูเป็นจุดผ่านแดนถาวร

2.4.2 โรงแรมในบุรีรัมย์ยังคงเป็นโรงแรมขนาดเล็ก แต่ก็พบว่ามีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น ซึ่งสามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวในอนาคตได้

2.4.3 กัมพูชามีความรวดเร็วในการพัฒนาเป็นอย่างมาก เพราะไม่มีกฎระเบียบขั้นตอนที่เปกิดกันมาก ทำให้สามารถพัฒนาได้อย่างรวดเร็ว ตรงข้ามกับไทยที่มีกฎระเบียบหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ มากมาย ทำให้การพัฒนาเป็นไปได้ยาก เช่น ความต้องการเปิดช่องสายตะกูเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งหากผลักดันช่องสายตะกูให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาในด้านต่างๆ อย่าง เช่น การ

เชื่อมโยงจุดท่องเที่ยวเชิงอารยธรรมระหว่างไทยและกัมพูชาเป็นต้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ

2.5 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกจังหวัดสระแก้ว

2.5.1 นักท่องเที่ยวส่วนมากมาเป็นทัวร์ และเข้าไปยังกัมพูชาโดยตรง ไม่ได้พักที่ฝั่งไทย ส่วนมากจะมีการนัดหมายกันเพื่อมาเจอกันที่บริเวณหน้าด่านอรัญประเทศ และสามารถซื้อทัวร์เข้าไปในฝั่งกัมพูชาได้ทันที เพราะว่าการคมนาคมค่อนข้างสะดวก ทำให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ ดังนั้น ควรเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงกันเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามาท่องเที่ยวในฝั่งไทย

2.5.2 ราคาที่พัก อาหารฝั่งกัมพูชาถูกกว่าฝั่งไทย นักท่องเที่ยวจึงนิยมพักค้างคืนในฝั่งกัมพูชา ซึ่งไทยควรส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบมีส่วนร่วม โดยชุมชนเพื่อให้ชุมชนเข้ามามีบทบาทด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน และพัฒนาพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว

2.5.3 บริเวณด้านชายแดนอรัญประเทศมีความแออัดไปด้วยรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ก่อให้เกิดความล่าช้าในการผ่านแดน หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรบูรณาการร่วมกันและจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาด่าน เพื่อรองรับการขยายตัวของสินค้าและนักท่องเที่ยว

2.5.4 ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกมีจำนวนมาก, ขยะมูลฝอยตกค้างจากการจัดเก็บ ซึ่งจังหวัดสระแก้วไม่มีที่ดินสำหรับใช้เป็นสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย เนื่องจากถูกกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่จังหวัดสีเขียว (Economic Green Zone) ทำให้การใช้พื้นที่ในการจัดการขยะมูลฝอยมีข้อจำกัด ดังนั้นท้องถิ่นควรจัดให้มีระบบการจัดการขยะมูลฝอยที่มีประสิทธิภาพ โดยพิจารณาจัดหาสถานที่ พร้อมทั้งกำหนดอัตราค่าบริการในการจัดการขยะมูลฝอยโดยใช้หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายอย่างยุติธรรมและเสมอภาค และควรจัดตั้งศูนย์จัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก

2.6 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลมจังหวัดจันทบุรี

2.6.1 บริเวณตลาดการค้าชายแดนยังไม่มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยว

2.6.2 ปัญหาอุปสรรคในการทำโครงการด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวร่วมกันระหว่างไทยและกัมพูชา คือ จังหวัดไม่สามารถนำงบประมาณไปจัดทำโครงการร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านได้ เนื่องจากเป็นข้อจำกัดเกี่ยวกับระเบียบในการใช้งบประมาณ

2.6.3 ปัญหาด้านภูมิทัศน์ รัฐบาลควรสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงภูมิทัศน์โดยการนำสายไฟฟ้าลงใต้ดิน เพื่อไม่ให้บดบังทัศนียภาพที่สวยงาม

2.6.4 ปัญหาเรื่องช้างป่าบุกรุก ควรแก้ปัญหาโดยการนำดินข้างถนนมาทำเป็นแนวกัน นอกจากสามารถกันช้างป่าไม่ให้เข้ามาบริเวณนักท่องเที่ยวที่สัญจรไปมาแล้ว ยังเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเป็นเส้นทางจักรยานในอนาคตได้อีกด้วย

2.7 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กจังหวัดตราด

2.7.1 ราคาตัวเครื่องบินค่อนข้างแพง เนื่องจากเป็นลักษณะการเปิดให้เพียงสายการบินแห่งเดียว ฉะนั้นควรกระตุ้นสายการบินต้นทุนต่ำมาร่วมลงทุน

2.7.2 การกระตุ้นจากจีน ในด้านการดำเนินนโยบาย Belt Road Initiative (จีนลงใต้) กระตุ้นให้เกิดการเติบโตอย่างรวดเร็วด้านการคมนาคม ด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทั้งระบบรางและถนน ไทยมีความล่าช้าเนื่องจากความไม่เสถียรภาพของทางรัฐบาลไทย เกิดการแตกแยกภายในประเทศ ดังนั้น ไทยควร

กระตุ้นให้เกิดการเจรจา พุดคุยในระดับผู้กำหนดนโยบายประเทศ เพื่อเปิดพื้นที่ผ่านและเชื่อมต่อให้สำเร็จ เนื่องจากเส้นเรียบชายแดนไทยในฝั่งกัมพูชาของจังหวัดพระตะบอง โพธิสัตว์ และสีหนุวิลล์ ทางจีนได้ให้การสนับสนุนงบประมาณกับรัฐบาลกัมพูชาและสร้างเรียบร้อย เหลือเพียงทางประเทศไทย และควรส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมต่อระบบราง (รถไฟ) จากระยอง-จันทบุรี-ตราด-สีหนุวิลล์-เวียตนามด้วย เพื่อบูรณาการเรื่องการเชื่อมโยงเข้าด้วยกัน ทั้งรถยนต์ เครื่องบิน และการเดินทางในทางน้ำเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

2.7.3 จังหวัดตราดยังไม่มีท่าจอดเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ รวมถึงประเทศไทยยังไม่มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ระดับสากล จึงเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ ทั้งนี้ เส้นทางท่องเที่ยวเรือควรดำเนินการจัดการปัญหาเส้นทางของทหารเรือ ขอความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการดำเนินงานร่วมกัน ควรเปิดให้เป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเชิงสร้างสรรค์ระหว่าง 2 ประเทศ และควรส่งเสริมให้มีท่าจอดเรือ Cruise ไว้ที่กลางทะเล และส่งเรือเล็กไปรับนักท่องเที่ยวมาเที่ยวที่เกาะช้าง ร่วมกับการกระตุ้นให้ใช้บริการด้านต่างๆ เช่น บริการห้องพักชั่วคราว บริการนวดแผนไทย และสนับสนุนการขายของที่ระลึก

2.7.4 ด้านรถขนส่งภายในตัวเมืองตราด ปัจจุบันเป็นรถ 2 แถว ซึ่งไม่สะดวก บรรทุกได้น้อย ฉะนั้นควรมีการยกระดับเชื่อมโยงการเดินทาง ต้องมีการทำข้อตกลงร่วมระหว่างสนามบิน-ขนส่งจังหวัด - ระบบขนส่งอื่นๆ และต้องยกมาตรฐานให้เป็นระดับสากล ควรมีการปรับเปลี่ยนระบบขนส่งให้ทันสมัย โดยอาจเพิ่มระบบรถ Taxi เพิ่มบริการรถ Mini-bus เข้ามาร่วมด้วย

2.7.5 ชาวกัมพูชาที่เดินทางเข้ามารักษาหรือตรวจสุขภาพยังมีข้อจำกัดในเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง ควรดำเนินการจัดทำข้อตกลงด้านกฎหมายเกี่ยวกับการข้ามแดนและขนส่งเกี่ยวกับป้ายทะเบียน ประกันภัย ซึ่งที่ผ่านมาบ้านหาดเล็ก ตราด-เกาะกง ยังไม่มีข้อตกลงในเรื่องนี้ นอกจากนี้ควรสนับสนุนให้ผู้ประกอบการนำเที่ยวจัดให้มี Package ตรวจสุขภาพประจำปี กัมพูชา-ตราด (Healthcare and Shopping) โดยร่วมมือกับโรงพยาบาลเอกชน สนับสนุนให้มีโปรแกรมการแบ่งจ่าย เพื่อกระตุ้นให้ชาวกัมพูชาเดินทางเข้ามารักษาพยาบาลและท่องเที่ยวในจังหวัดตราดมากขึ้น

3) ปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา พบว่า

3.1 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องอานม้า และด่านเขาพระวิหาร จังหวัดอุบลราชธานี

เนื่องจากช่องอานม้ามีลักษณะเป็นเนินสูงอยู่ระหว่างช่องเขาและห่างไกลความเจริญ ดังนั้นบริเวณพื้นที่ชายแดนจึงไม่มีสถานที่สำคัญของทางราชการ ส่วนที่ตั้งชุมชนจะมีเฉพาะชุมชนฝั่งกัมพูชา อยู่ห่างจากปากช่องประมาณ 200 เมตรมีประชากรอาศัยประมาณ 100 คน และสร้างบ้านเรือนอยู่รอบบริเวณตลาดฝั่งกัมพูชา ซึ่งบริเวณดังกล่าวยังไม่มีการปักปันเขตแดนเช่นเดียวกับพื้นที่อื่นๆ ซึ่งยังไม่มีหลักฐานที่ชัดเจนว่าชุมชนตลาดของกัมพูชา อาศัยอยู่ในเขตแดนของประเทศใดพื้นที่ที่มีความขัดแย้งระหว่างไทยกับกัมพูชา ภาครัฐควรเปิดให้มีการค้าเสรี โดยจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดอุบลราชธานีปัจจุบันได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว และได้เปิดเป็นจุดผ่อนปรนช่องอานม้าเพื่อให้ประชาชน ทั้งสองประเทศได้ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า

3.2 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ

3.2.1 แนวเส้นเขตแดนไทย-กัมพูชายังไม่ชัดเจน มีปัญหาการลักลอบนำเข้ามันสำปะหลัง

3.2.2 นักลงทุนทั้งชาวไทยและต่างประเทศยังไม่กล้าลงทุนภายในพื้นที่ เนื่องจากยังไม่มั่นใจในเรื่องทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่

3.2.3 ปัญหาเอกสารสิทธิ์ในที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่ดิน สปก. ทำให้นักลงทุนไม่สามารถเข้ามาลงทุนได้เนื่องจากติดเรื่องเอกสารสิทธิ์ที่ดิน และการสร้างโครงสร้างพื้นฐานบางอย่าง เช่น ระบบไฟฟ้าก็ติดขัดในเรื่องเอกสารสิทธิ์ที่ดิน นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่เมืองใหม่ต้องส่งผลกระทบต่อพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

3.2.4 การจัดเก็บภาษีฝั่กัมพูชาไม่มีมาตรฐาน ทำให้สินค้าที่จะผ่านช่องสง่าไม่เป็นที่นิยมของพ่อค้าแม่ค้าและพบปัญหาการเก็บภาษีซับซ้อนและแพงเกินมาตรฐานจากทางฝั่กัมพูชา

3.2.5 มีสินค้าละเมิดลิขสิทธิ์อยู่จำนวนมาก

3.3 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์

3.3.1 พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่หน่วยงานภาครัฐกำหนดขึ้น ยังขาดความชัดเจนและยังไม่เป็นรูปธรรมเท่าที่ควร

3.3.2 ปัญหาในเรื่องของเอกสารสิทธิ์ในพื้นที่ที่จะลงทุนพัฒนามักประสบกับปัญหาที่ดินราคาแพงและที่ดินไม่มีโฉนด ทำให้นักลงทุนไม่กล้าที่จะลงทุน

3.3.3 ปัญหาการไม่ได้ความร่วมมือจากหน่วยงานทางราชการในการอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจ

3.3.4 การขาดนักลงทุนในภาคเอกชนที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์

3.4 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

ด้วยช่องสายตะกูยังเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราว การใช้บัตรผ่านแดนทำให้เกิดข้อจำกัดการเดินทางเข้าออกเพียงจังหวัดชายแดนเท่านั้น ฉะนั้นเมื่อจังหวัดบุรีรัมย์ไม่สามารถประกาศเป็นจุดผ่านแดนถาวร ส่งผลให้การเข้าออกของประชาชนมีอุปสรรคตามเงื่อนไขดังกล่าว หากได้เป็นจุดผ่านแดนถาวร จะทำให้ประเทศไทยได้เปรียบในทางเศรษฐกิจ เพราะชาวกัมพูชาจะสามารถเข้ามาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคได้ โดยพบว่ามีชาวกัมพูชาเข้ามาไทยเฉลี่ยวันละ 700-800 คน ซึ่งส่วนหนึ่งเข้ามาเพื่อรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเอกชนภาครัฐจึงควรเร่งรัดการเปิดจุดผ่านแดนช่องสายตะกูเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อสร้างความได้เปรียบด้านการค้าการลงทุนให้กับประเทศไทย จุดผ่านแดนช่องสายตะกูมีความสะดวกและใกล้กว่าจุดอื่น เนื่องจากเส้นทางไม่ลำบาก ส่วนฝั่กัมพูชาก็มีการทำถนนอยู่ เมื่อถนนเชื่อมต่อกันจะทำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น หากช่องสายตะกูเปิดเป็นจุดผ่านแดนแล้ว จะทำให้ผู้คนหลั่งไหลเข้ามา ฉะนั้นโอกาสการพัฒนาการค้าการลงทุนก็จะตามมา และการเดินทางไปยังประเทศที่สามก็จะสะดวกยิ่งขึ้น

3.5 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกจังหวัดสระแก้ว

3.5.1 จำนวนนักลงทุนที่เข้ามาลงทุนด้านอุตสาหกรรมในจังหวัดสระแก้วยังมีจำนวนน้อย จังหวัดสระแก้วไม่มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นกิจการประเภทซื้อมาขายไป

3.5.2 ปัญหาเรื่องเขตแดนเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดนซึ่งพื้นที่ที่มีความขัดแย้ง ควรเปลี่ยนเป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยผลักดันให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ

3.5.3 เนื่องจากมีการกำหนดโควตาจำนวนรถที่ใช้ขนส่งสินค้าของประเทศกัมพูชา ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณด่าน ส่งผลให้สินค้าได้รับความเสียหายเป็นอย่างมาก ดังนั้นควรแก้ไขโดยการให้นำรถขนส่งสินค้าเข้ามาในฝั่กัมพูชาได้ แล้วให้ศุลกากรเข้าไปตรวจ ในรูปแบบบริการ One Stop Service

3.6 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลมจังหวัดจันทบุรี

3.6.1 นักลงทุนไม่กล้ามาลงทุน เนื่องจากมีปัญหาเรื่องเอกสารสิทธิ์ ซึ่งที่ดินส่วนใหญ่เป็น สปก. และที่ดินของรัฐ ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่เกษตรอันเป็นจุดแข็งในการพัฒนาการท่องเที่ยวในอำเภอโป่งน้ำร้อน หากออกเอกสารสิทธิ์ได้หรือให้เข้าก็จะเป็นประโยชน์อย่างมาก เพราะจะเกิดการค้าขายและเกิดชุมชนขึ้น

3.6.2 ภาครัฐควรเร่งรัดในการออกเอกสารสิทธิ์ หรือเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่ในที่ดินของรัฐ เพื่อสร้างความมั่นใจในการค้าการลงทุน ซึ่งเป็นประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจทั้ง 2 ประเทศ

3.7 พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กจังหวัดตราด

3.7.1 จีนมีการเจรจากับฝรั่งเศส เรื่องของการขอพื้นที่คืนที่เมืองเสียมเรียบและสามารถเจรจาได้สำเร็จ หากสนามบินเมืองเสียมเรียบเปิดจะมีทั้งผู้มีส่วนได้และเสีย กลุ่มได้คือกลุ่มคนจีนและคนไทยที่เข้าไปลงทุนในกัมพูชา ผู้เสียผลประโยชน์ในภาพรวมคือไทย เนื่องจากไม่สามารถเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ได้

3.7.2 ทำเรือคลองใหญ่สร้างแล้วเสร็จ แต่ไม่มีนักลงทุนหรือผู้ประกอบการเข้าไปลงทุน

3.7.3 ชาวกัมพูชาไม่นิยมรับเงินคืนภาษี (Refund Tax) เนื่องจากมีความเชื่อว่าประเทศไทยผลิตสินค้าคุณภาพ ในระยะ 5 ปี อาจมีการเปลี่ยนแปลง ต้องเตรียมความพร้อมในการรับคืนเงินภาษี

3.7.4 ปัญหาเรื่องข้อพิพาทเรื่องเขตแดน ควรเปลี่ยนความขัดแย้งเรื่องเส้นเขตแดนมาเป็นการสร้างโมเดลต้นแบบของการใช้พื้นที่ร่วมกัน แล้วทำความตกลงร่วมเปิดเขตการค้า และชาวกัมพูชา-ชาวไทยเข้าไปใช้พื้นที่ส่วนนี้ร่วมกันได้

4) แนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา พบว่า

4.1 ด้านนโยบายและกฎหมาย กระทรวงพาณิชย์ของกัมพูชากำลังพัฒนากฎหมายลงทุนในประเทศกัมพูชาให้เป็นสากล แต่ก็ยังคงมีอุปสรรคเกี่ยวกับกฎระเบียบที่กีดกันการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนอยู่ ซึ่งภาครัฐทั้งสองประเทศควรเร่งสร้างผลประโยชน์ร่วมในทางเศรษฐกิจ โดยการลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจทั้งสองประเทศ

4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศนั้น ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบายระหว่างประเทศอยู่เป็นประจำ มีความร่วมมือกันในระดับจังหวัดกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างจังหวัดอุดรธานี มีการทำ MOU ร่วมกันหลายจังหวัด แต่ก็มีอุปสรรคเกี่ยวกับปัจจัยทางการเมือง ซึ่งประเทศไทยควรสร้างความสัมพันธ์ระหว่างแนวชายแดนไทย-กัมพูชาอย่างต่อเนื่อง

4.3 การคมนาคมขนส่ง รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศในขณะที่รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา Economic Corridor ในกรอบ GMS โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้มากขึ้นอย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังคงได้เปรียบ เนื่องจากมีโครงข่ายสนามบินที่เข้มแข็งกว่าประเทศกัมพูชา ทำให้สะดวกต่อการเดินทางท่องเที่ยวและกระจายสินค้าและบริการทางด้านต่างๆ

4.4 ความปลอดภัย ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดนและความมั่นคงของทั้งสองประเทศ ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม ปัญหาการลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต ปัญหาทุ่นระเบิดตามแนว

ชายแดน ยังคงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ดังนั้น เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ รัฐควรเก็บกู่ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน และสกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน และจัดปัญหาอาชญากรรมและการลักลอบเข้าเมือง เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน นอกจากนี้พบว่า แรงงานชาวไทยที่ไปทำงานในฝั่งกัมพูชานิยมกลับมาพักที่ฝั่งไทย เนื่องจากรู้สึกปลอดภัยกว่าฝั่งกัมพูชา

4.5 ขยะมูลฝอย ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดนมีจำนวนมาก ขยะมูลฝอยตกค้างจากการจัดเก็บการกำจัดขยะมูลฝอยไม่มีประสิทธิภาพ ขาดระบบการจัดการรองรับขยะของเสียที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดน เนื่องจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายแต่ไม่ให้ความสำคัญในการจัดการและแก้ไขปัญหาขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ หรือมีขีดจำกัดในการบริหารจัดการและข้อจำกัดด้านงบประมาณ ประกอบกับต้นทุนในการกำจัดขยะมูลฝอยค่อนข้างสูง ไม่มีการนำแผนการจัดการขยะลงไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ ที่สำคัญ คือ ประชาชนในท้องถิ่นขาดจิตสำนึก ความเข้าใจ และทัศนคติที่มีต่อการจัดการขยะมูลฝอย และขาดการบูรณาการระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในการจัดการปัญหาขยะร่วมกัน นอกจากนี้ พบว่า จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกมีขยะมูลฝอยตกค้างเป็นจำนวนมาก เนื่องจากจังหวัดสระแก้วไม่มีที่ดินสำหรับใช้เป็นสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย เพราะถูกกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่จังหวัดสีเขียว (Economic Green Zone) ทำให้การใช้พื้นที่ในการจัดการขยะมูลฝอยมีข้อจำกัด ดังนั้น แนวทางการแก้ปัญหาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรกำหนดมาตรการสร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจการจัดการขยะมูลฝอย และนำขยะมูลฝอยมาใช้ประโยชน์ จัดให้มีระบบการจัดการขยะมูลฝอย โดยพิจารณาจัดหาสถานที่ พร้อมทั้งกำหนดอัตราค่าบริการในการจัดการขยะมูลฝอยโดยใช้หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายอย่างยุติธรรมและเสมอภาค ส่วนผู้ประกอบการควรเข้าร่วมดำเนินการส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือทั้งระบบการจัดการขยะมูลฝอย ที่สำคัญคือ รัฐบาลควรกำหนดมาตรการผ่อนปรนให้กับจังหวัดสระแก้วในการใช้พื้นที่เพื่อจัดการขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ ผลักดันให้เกิดศูนย์จัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดน พร้อมทั้งกำหนดพันธกิจและตัวชี้วัดความสำเร็จของศูนย์อย่างชัดเจน โดยอาจจะสนับสนุนงบประมาณในระยะแรก รวมทั้งการประกันปริมาณขยะมูลฝอยหรือรายได้ขั้นต่ำ และกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมกับความสามารถและการยินยอมจ่ายของผู้ประกอบการ เพื่อเป็นการจูงใจผู้ประกอบการให้เพิ่มมากขึ้นด้วย

5.2 อภิปรายผล

ปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

- **ด้านการดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา** จากประวัติศาสตร์ด้านเขตแดนและด้านความมั่นคง มีความผิดพลาดในการนำเสนอข่าวสารในอดีตนำมาสู่การเข้าใจผิดต่าง ๆ ปัจจุบันทางรัฐบาลทั้งสองฝ่ายพยายามกระชับความสัมพันธ์ให้แน่นแฟ้น โดยการจัดกิจกรรมความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทั้งทางด้านความมั่นคง ด้านการเมือง ด้านเศรษฐกิจ ด้านการศึกษา ด้านวัฒนธรรม และด้านสาธารณสุข ที่สำคัญหากการดำเนินนโยบาย ผ่านการท่องเที่ยว กีฬา และงานเทศกาลที่สำคัญ ซึ่งกรอบความร่วมมือสำคัญของไทยกับกัมพูชา คือ ความร่วมมือในกรอบทวิภาคีและพหุภาคี เช่น โครงการสามเหลี่ยมมรกต ACMECS และ โครงการ GMS

- **ด้านการวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน** จะต้องให้ความสำคัญทั้งมิติภายนอกและภายใน สำหรับมิติภายนอกประเทศ ไทยต้องเสริมบรรยากาศในการดำเนินความสัมพันธ์กับกัมพูชา โดยเริ่มจากความร่วมมือระดับประชาชนพื้นฐานของความจริงใจและผลประโยชน์จะได้รับร่วมกันในระยะยาว ผ่านกลไกความร่วมมือของรัฐบาลและผู้นำท้องถิ่น ซึ่งในปัจจุบันจากรัฐบาลฯ ชุด คสช. ความสัมพันธ์ไทยกับกัมพูชาดีขึ้นเป็นลำดับ

- **ด้านการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา** เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้า การลงทุน ซึ่งเป็นการเปลี่ยนตัวเชื่อมต่อระหว่างประเทศ จากการใช้ชายแดนในอดีตมาลงทุนมาเป็นการใช้เส้นทางการคมนาคมขนส่งแทนกรอบโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค ในกรอบ คือ กรอบความร่วมมือ ASEAN กรอบความร่วมมือในอนุภาคแม่โขง (GMS) และยุทธศาสตร์การร่วมมือทางเศรษฐกิจจิรวดี แม่โขง (ACMECS)

- **ด้านการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยว** โดยการนำ Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินทางเพื่อติดต่อการค้าการลงทุน การเข้ามารับบริการด้านการรักษาพยาบาล และการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในภูมิภาค จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาและไทย ด้วยการขอวีซ่าจากประเทศเดียว ที่ผ่านมาได้มีการประชุมเสนอแนวทางในการจัดทำ Single Visa กับประเทศเพื่อนบ้าน ในกรอบของการร่วมมือทางเศรษฐกิจจิรวดี แม่โขง เจ้าพระยา (ACMECS) เพื่อหาแนวทางในการจัดทำ ซึ่งการดำเนินการเรื่องนี้ยังคงต้องใช้เวลาในการพิจารณา

เนื่องจากการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคนักวิชาการ และภาคประชาชนของประเทศทั้งสองประเทศ การติดต่อประสานงานที่เกิดขึ้นจะสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน ผลประโยชน์ที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม จะตามมา สุดท้ายมีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมผ่านการท่องเที่ยว ความเข้าใจในความแตกต่างของเชื้อชาติ รวมถึงประเพณีและวิถีชีวิตอยู่ร่วมกันในพื้นที่อย่างสงบสุข การท่องเที่ยวเชื่อมโยง จึงเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญหาคาใจและความรุนแรงและสภาพลักษณะที่ไม่ดีในพื้นที่เขตชายแดนด้วย ตลอดจนความร่วมมือในระดับท้องถิ่น เพื่อให้เกิดกลไกสำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดมิติการพัฒนาต่างๆ โดยเฉพาะภาคการผลิต การค้า และการลงทุน ประกอบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวให้ “ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวแห่งเอเชียทั้งทางบกและทางทะเล” อย่างแท้จริง ความตกลงในกรอบการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งกรอบในประเทศ และกรอบการตกลงด้านความร่วมมือระหว่างภูมิภาคในกรอบการร่วมพัฒนาของกรอบอาเซียน 20 ปี รวมถึงนโยบายต่าง ๆ ที่ทางรัฐบาลให้การสนับสนุน และในส่วนของนโยบายของ จีนที่มีนโยบายขยายการคมนาคม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางทะเล ตามนโยบาย “จีนลงใต้” ผ่านเส้นทางสายไหมเดิม และขยายความร่วมมือต่างๆ ทั้งด้านการคมนาคมทางบก ซึ่งให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงทั้งทางระบบถนน และให้ความสำคัญกับระบบราง คือ รถไฟความเร็วสูง และเน้นการเชื่อมโยงในทุกมิติ จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 13 ของจีนผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative : BRI” เป็นโครงการที่มีบทบาทสำคัญ ประกอบกับโครงการวิจัยครั้งนี้เป็นศึกษาด้าน “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” มีความจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญในของด้านนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องทั้งในกรอบของอาเซียน กรอบความร่วมมือต่างๆ และกรอบของนโยบายที่เกี่ยวข้องในประเทศ เพื่อจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการการ

ท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ให้มีความเข้มแข็ง มั่นคงและยั่งยืน จากการค้นคว้าเอกสารสำคัญ สามารถสรุปความเกี่ยวเนื่องกันทั้งหมด 7 นโยบายสำคัญ ดังนี้

1) นโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของไทย ฉบับที่ 12 ที่เกี่ยวกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

2) ด้านนโยบายร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา รวมถึงการเตรียมการด้านโครงสร้างพื้นฐาน

3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งมั่นพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และที่สำคัญเพื่อการเตรียมพร้อมรองรับการเปิด ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งมั่นพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และที่สำคัญเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับภูมิภาค โดยเชื่อมโยงนโยบายให้เกิด One Stop Service

4) ด้านนโยบาย โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC (East Economics Corridor) การเชื่อมโยง EEC ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของจีนผ่านนโยบาย BRI พบว่าไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจทั้งในอาเซียน (ASEAN) เอเชีย (Asia) และโลก ไทยเป็นตำแหน่งศูนย์กลางการลงทุนที่ดีที่สุดเพื่อเชื่อมโยงเอเชียและภูมิภาคโลก EEC จะเป็นมหานครแห่งอนาคต หรือ “Gateway to Asia” ซึ่งมีความพร้อมและทันสมัยมากที่สุด เพื่อให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เป็นที่ตั้งของสำนักงานระดับภูมิภาคของสำนักงานระดับโลก เป็นศูนย์กลางการพัฒนาการค้า การลงทุน การขนส่งและพัฒนาเมืองใหม่ รวมถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวครบวงจร และยกระดับไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของเอเชีย ดังนี้ 1. การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ยกระดับให้เป็นสนามบินนานาชาติ ด้วย Run Way ที่ทันสมัย รวมถึงการพัฒนาการขนส่งสินค้า และโลจิสติกส์ได้ครบวงจร รวมถึงการพัฒนาให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานที่ทันสมัย รวมถึงอุตสาหกรรมด้านการบิน ประสานกับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ จะส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคเอเชีย 2. ท่าเรือแหลมฉบัง จะพัฒนาให้ติดอันดับท่าเรือ อันดับที่ 1 ใน 15 ของโลก 3. ท่าเรือมาบตาพุด Phase III เน้นการให้บริการ ด้วยรูปแบบที่ทันสมัยเปิดเสรีครบวงจรรองรับ เรือสินค้าเหลว ก๊าซธรรมชาติ และปิโตรเคมีของประเทศ 4. ส่งเสริมท่าเรือ “สัตหีบ” ให้เป็นท่าเรือ สำหรับจอดเรือสำราญที่ทันสมัยได้มาตรฐานของโลก รองรับการแข่งขันของอุตสาหกรรมต่อเรือ และรองรับการประกอบแท่นขุดเจาะน้ำมัน และ 5. พร้อมพัฒนาท่าเรือ Ferry หลักที่เชื่อมต่อจุดท่องเที่ยวหลัก ระหว่างสองทะเลฝั่ง “อ่าวไทย ครั้งแรก รวมถึงการจัดตั้งเขตปลอดอากร บริเวณท่าเรือและสนามบิน

การพัฒนาทางบก 1) การเชื่อมโยงด้วย “รถไฟความเร็วสูง” ที่เชื่อมโยงสนามบินทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินอู่ตะเภา สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง เพิ่มความสะดวกสบาย ลดระยะเวลา ลดต้นทุนการเดินทาง 2) รถไฟทางคู่ จากอุตสาหกรรมทั่วประเทศเชื่อมต่อเข้าสู่ อุตสาหกรรมแหลมฉบังและมาบตาพุด และ 3) ขยายมอเตอร์เวย์ ระหว่าง กรุงเทพฯ - ระยอง สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น



ภาพที่ 5.1 โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

ที่มา: <http://greennetworkthailand.com/wp-content/uploads/2018/06/Untitled1-300x296.jpg> และ

<https://www.hoonsmart.com/wp-content/uploads/2018/10/EEC-PIC.png>

5) แผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564) ซึ่งจะพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา และในส่วนการให้ความสำคัญด้านการท่องเที่ยวเมืองรองตามกลุ่ม 9 คลัสเตอร์

จากแผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ

- ส่งเสริมการกำกับดูแลการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับ และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และจริงจัง

- สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชน และการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว
- ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยความร่วมมือกับนานาประเทศในการส่งเสริมการพัฒนาท่องเที่ยวและการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศระดับต่างๆ เช่น APEC ASEAN GMS ACMECS IMT-GT ส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และส่งเสริมการตลาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในภาพรวมของกลุ่มประเทศตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ

6) แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ค.ศ. 2025 โดยเจาะลึกในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กลุ่ม GMS และ AMEC **วิสัยทัศน์ประชาคมอาเซียน ค.ศ. 2025** ด้านการท่องเที่ยว คือ การเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ โดยนำเสนอประสบการณ์เกี่ยวกับอาเซียนที่มีความหลากหลายมีเอกลักษณ์และยึดมั่นต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบ ยั่งยืน และมีการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม การกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนที่สมดุลยิ่งขึ้น การลดข้อกีดขวางต่อความปลอดภัยและความมั่นคงการทำให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกมากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายลดลง ตลอดจนการลดความแออัดของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง การดำเนินการเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน เน้นมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ 2 ด้าน ดังนี้

1. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวกัน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ 1) เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดอาเซียนผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 2) สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวอาเซียน 3) ดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 4) เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว 5) ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่าง ๆ 6) รับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง

2. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ การมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวในระดับจุดหมายปลายทาง สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ มีการตอบสนองเพิ่มขึ้นในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559 – 2568) ได้มุ่งเน้นการผลักดันการบูรณาการของอาเซียนในทุกมิติอย่างสมบูรณ์ โดยมุ่งพัฒนาการตลาด มาตรฐานคุณภาพ ทรัพยากรมนุษย์ความเชื่อมโยงต่อการลงทุนและการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมระหว่างประเทศในภูมิภาค เพื่อพัฒนาอาเซียนให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน เสริมสร้างความยั่งยืนและการกระจายรายได้สู่ทุกภาคส่วนของการท่องเที่ยว

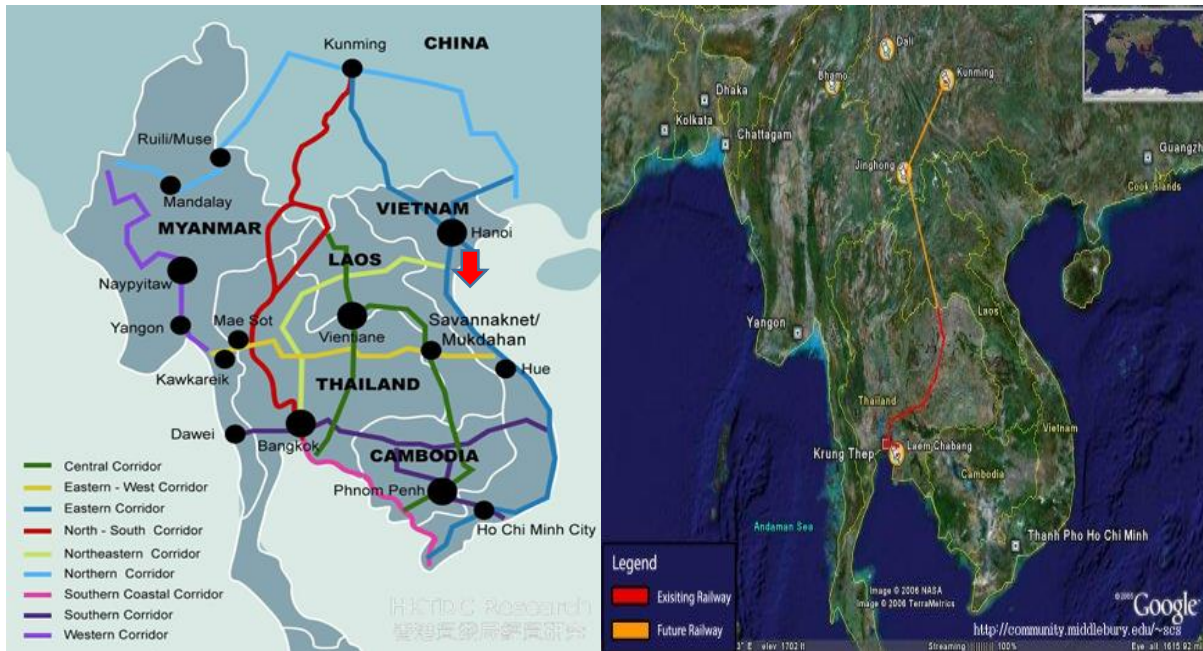
7) โครงการ Belt Road Initiative : BRI หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 ของจีน ผ่านแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 12-13 ช่วงปี ค.ศ. 2012-2020 เป็นโครงการที่ต้องจับตาและมีบทบาทต่อกลุ่มประเทศ CLMV คือ โครงการ “จีนลงใต้” ตามนโยบายการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจแห่งชาติจีน ฉบับที่ 13

(2016-2020) ภายใต้การนำของ ประธานาธิบดี สี จิ้นผิง Belt and Road Initiatives (BRI) หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 เป็นยุทธศาสตร์หลักในการเดินทางเปิดประเทศและขยายอิทธิพลของจีนในเวทีโลก BRI จะเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งและเศรษฐกิจจีนกับ 65 ประเทศ ใน 3 ทวีป ซึ่งจะครอบคลุมราว 1 ใน 3 ของเศรษฐกิจโลกและส่งเสริมการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการราวร้อยละ 25.0 ของการค้าโลกทั้งหมด โดยในระยะแรกของโครงการจะเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมทางบก Silk Road Economic Belt และทางน้ำ Maritime Silk Road และการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษบนเส้นทาง BRI การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแผนยุทธศาสตร์ BRI อาจต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากถึง 5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งจีนเป็นผู้นำในการระดมทุนผ่านธนาคารของรัฐ ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia's Infrastructure Investment Bank: AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) รวมมูลค่าราว 2.92 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี ค.ศ. 2016 และอีก 1.13 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต



ภาพที่ 5.2 การเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านด้วย “Belt and Road Initiative”
ที่มา: Jamphel Shonu, 2018

ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดไชนา (China-Indochina Peninsula Economic Corridor) เริ่มจากคุนหมิง (Kunming) ในจีน แบ่งออกเป็น 3 เส้นทางที่จีนวางแผนไว้ เพื่อยุทธศาสตร์ “จีนลงใต้” จากคุนหมิง-ช่องแคบมะละกา-สิงคโปร์ ประกอบด้วย 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางจากคุนหมิง-สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ 2) เส้นทางที่ 2 จากคุนหมิง-เมียนมา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ และ 3) เส้นทางที่ 3 จากคุนหมิง-เวียดนาม-กัมพูชา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ ในภาพรวมทุกเส้นทางจะต้องผ่านประเทศไทย ซึ่งเห็นได้ชัดว่า ไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ของเส้นทาง ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดไชนา (China-Indochina Peninsular Economic Corridor)



ภาพที่ 5.3 ความเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟความเร็วสูง Trans-ASIAN Railway และเส้นทางรถไฟไทย-จีน เชื่อมจากคุนหมิง-สปป.ลาว-หนองคาย-นครราชสีมา-กรุงเทพฯ
ที่มา: Derrick Chan, 2013.

กลยุทธ์ของประเทศหลักที่อยู่ภาคพื้นดินของกลุ่มอาเซียน (Main Land) ที่เชื่อมโยงภายใต้นโยบายระเบียงเศรษฐกิจ จีน- อินโดไชนา (China-Indochina Peninsular Economic Corridor) โดย 1) ใช้การเชื่อมโยงโดยใช้รถไฟ (Pan-Asia Railway Network) ซึ่งจะตอบสนองกับเส้นทาง Belt and Road Initiative: BRI ระหว่างอาเซียนกับตอนใต้ของจีน จีนลงทุนและให้การสนับสนุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการรถไฟเป็นเงินมหาศาล รวมถึงให้ความสำคัญด้านท่าเรือ (Ports) ด้วย และ 2) ปัจจัยที่ต้องพิจารณาคือรัฐบาลไทย ปี 2017 ขยายการพัฒนาเศรษฐกิจผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยเชื่อมโยงกับการลงทุนของ BRI โดยที่จีนริเริ่มโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ทางด้านการรถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยานและท่าเรือ จีนให้ความสำคัญ “จีนก้าวออกไป” ไทยควรเป็นส่วนหนึ่งในโครงการ BRI และอาศัยความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของประเทศกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน CLMV การเชื่อมโยง EEC ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของจีนผ่านนโยบาย BRI พบว่าไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจทั้งในอาเซียน (ASEAN) เอเชีย (Asia) และโลก

ข้อมูลสำคัญที่ร่วมสนับสนุนว่า “ทำไมต้องการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน” ได้แก่ ด้านของขนาดและการเติบโตทางเศรษฐกิจ รายได้ต่อหัว ศักยภาพด้านแรงงาน ความได้เปรียบด้านการส่งออกในฐานะเป็นกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาจะมีความได้เปรียบด้านอัตราภาษีที่ส่งออกดังนี้

- ขนาดและการเติบโตของเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2560 มี GDP หรือการเติบโตของเศรษฐกิจ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.00

- ประเทศที่มี GPP สูงสุดในกลุ่ม CLMV คือ เวียดนาม เมียนมา กัมพูชา และ สปป.ลาว
- รายได้และจำนวนแรงงาน กลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559

ตารางที่ 5.1 แสดงรายได้และจำนวนแรงงาน กลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559

รายได้ต่อหัวและจำนวนแรงงาน	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม
1. รายได้ต่อหัว (US\$)	1,140	2,150	1,190	2,000
2. จำนวนแรงงาน (ล้านคน)	25.4	3.6	9.3	56.4

ที่มา: World Bank Database

จากข้อมูลด้านรายได้ต่อหัวและจำนวนแรงงาน พบว่า กัมพูชามีรายได้ต่อหัว 1,140 เหรียญสหรัฐ และมีจำนวนแรงงานจำนวนร้อยละ 25.4 ล้านคน สปป.ลาว มีรายได้ต่อหัว 2,150 เหรียญสหรัฐ และมีจำนวนแรงงาน 3.6 ล้านคน เมียนมามีรายได้ต่อหัว 1,190 เหรียญสหรัฐ มีแรงงาน 9.3 ล้านคน และเวียดนาม มีรายได้ต่อหัว 2,000 เหรียญสหรัฐ และมีแรงงาน 56.4 ล้านคน

ด้านการส่งออก

ตารางที่ 5.2 แสดงการส่งออกของกลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559

กัมพูชา (%)	สปป.ลาว (%)	เมียนมา (%)	เวียดนาม (%)
USA. 21.3	จีน 36.1	จีน 40.8	USA. 20.7
อังกฤษ 9.5	ไทย 31.3	ไทย 19.2	จีน 10.2
อังกฤษ 9.5	ไทย 31.3	ไทย 19.2	จีน 10.2
เยอรมนี 9.0	เวียดนาม 10.1	สิงคโปร์ 7.6	ญี่ปุ่น 8.7

ที่มา: World Bank Database

จากข้อมูลด้านการส่งออกในปี พ.ศ. 2559 จาก World Bank Database พบว่ากัมพูชาส่งออกไปประเทศสหรัฐอเมริกามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 21.3 รองลงมาคืออังกฤษ คิดเป็นร้อยละ 9.50 สปป.ลาว ส่งออกไปจีนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.0 รองลงมาคือไทย คิดเป็นร้อยละ 31.30 และเวียดนาม คิดเป็นร้อยละ 10.0 เมียนมาส่งออกไปจีน คิดเป็นร้อยละ 40.8 ส่งไปไทย คิดเป็นร้อยละ 19.2 ส่งไปสิงคโปร์ คิดเป็นร้อยละ 7.6 เวียดนามส่งไปสหรัฐอเมริกามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 20.7 รองลงมาคือจีน คิดเป็นร้อยละ 10.2 และญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 8.7 และจากข้อมูลด้านขนาดและการเติบโตของเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2559 พบว่าประเทศกลุ่ม CLMV มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และเติบโตไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.00

ด้านรายได้ต่อหัวเป็นสิ่งที่น่าจับตามอง เนื่องจากจะส่งผลกับไทยในเรื่องค่าแรงงาน ปัจจุบันอุตสาหกรรมและภาคบริการในบางส่วน เช่น บริษัทด้านการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ ประเทศไทยยังขาดแรงงาน ซึ่งผลมาจากแรงงานไทยไม่ทำงาน 3 D ประกอบด้วย งานที่ยุงยาก (Difficult) งานสกปรก (Dirty) และงานที่อันตราย

(Dangerous) ดังนั้นจะเห็นชัดว่า ประเทศไทยยังต้องอาศัยแรงงานในกลุ่ม CLM ส่วน V ยังไม่เข้ามาผ่านภาคแรงงาน ที่ชัดเจนด้านการนำเข้าภาคแรงงานของไทย ในกลุ่มงาน 3D

ประเด็นสำคัญที่ต้องศึกษาเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา”

- การเปลี่ยนแปลงทั่วโลกมีผลต่อการท่องเที่ยว
- กรอบและนโยบายต่าง ๆ ทั้งระดับภูมิภาคและระดับประเทศ ส่งผลต่อ “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา”
- ประเทศไทยยังคงติดกับดักการรายได้ปานกลาง การท่องเที่ยวจะเป็นกลไกหลักในการแก้ปัญหาการติดกัก “รายได้ปานกลาง”
- ประเทศกลุ่ม CLMV เริ่มพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวได้มาเทียบเคียงกับประเทศไทย และมีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่อุดมสมบูรณ์และพร้อมพัฒนาได้เทียบเคียงกับไทย
- ต้องมีการสำรวจเส้นทางท่องเที่ยวเส้นใหม่ที่สามารถใช้ประโยชน์จากกลุ่มประเทศที่มีชายแดนติดกับไทย
- ประชากรในกลุ่มอาเซียน (ASEAN) มีความสนใจท่องเที่ยวในกลุ่ม CLMV+T เพิ่มมากขึ้น
- ต้องเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวไทยให้สามารถรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ๆ ได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพทางการแข่งขันมากขึ้น

ความสัมพันธ์ที่พัฒนาขึ้นของไทยกับกัมพูชาจากการประชุมคณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC) ทั้งสองประเทศที่มีพัฒนาการอย่างมากความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องของไทยกับกัมพูชา ทั้งภาครัฐบาลและกองทัพ โดยกำหนดให้มีการประชุม ผู้บัญชาการทหารสูงสุดร่วมกันในทุกปี พร้อมทั้งร่วมกันผลักดันพื้นที่ที่เคยเป็นสมรภูมิให้กลับมาเป็นพื้นที่พัฒนาร่วมกัน โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนจันทบุรีและตราด (ไทย) - โพธิ์สัต ไพลินและพระตะบอง (กัมพูชา) ซึ่งจะจัดตั้ง **คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC)** โดยเปิดกว้างให้มีการพูดคุยร่วมกันครอบคลุมทุกฝ่าย เพื่อนำไปสู่พรมแดนแห่งมิตรภาพ เสถียรภาพ และผลประโยชน์ร่วมกัน โดยทั้งสองฝ่ายต่างตระหนักและยึดมั่นความตกลงระหว่างกันในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมในพื้นที่ชายแดน เป็นเสมือนวิธีการหนึ่งในการส่งเสริมเสถียรภาพและความมั่นคงในพื้นที่ตามแนวชายแดน พร้อมทั้งยืนยันในเจตนารมณ์ที่จะไม่เอาปัญหาเขตแดนมากระทบความสัมพันธ์อันดีของทั้งสองประเทศ และงดเว้นการกระทำที่จะละเมิดเขตแดน หากมีปัญหาเกิดขึ้นจะร่วมกันยุติปัญหาระดับพื้นที่ด้วยสันติวิธี ด้วยความเข้าใจและเป็นไปตามหลักกฎหมาย ที่ประชุมเห็นชอบร่วมกันที่จะขยายความร่วมมือด้านความมั่นคงและการรักษาความสงบเรียบร้อยพื้นที่ชายแดน และพัฒนากลไกใหม่ร่วมกันทั้งทวิภาคี และพหุภาคี พร้อมทั้งสนับสนุนการเร่งรัดเชื่อมต่อทางรถไฟไทย-กัมพูชา และยกระดับจุดผ่านแดนที่ตกลงร่วมกัน 4 จุด ในพื้นที่ 1) **ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี** 2) **บ้านท่าเสา จังหวัดตราด** 3) **ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์** และ 4) **บ้านเขาดิน จังหวัดสระแก้ว** และร่วมผลักดันกลไกความร่วมมือต่าง ๆ ในการยกระดับความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการยุติแหล่งผลิตและทำลายเครือข่ายการค้ายาเสพติดระหว่างประเทศ การก่ออาชญากรรมรูปแบบต่าง ๆ และการจับกุมผู้กระทำความผิดที่หลบหนีของทั้งสองประเทศอย่างจริงจัง รวมทั้งเห็นชอบร่วมกันสนับสนุนการเชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณจังหวัดสระแก้ว(ไทย) – บันเตียเมียนเจย (กัมพูชา) และจังหวัดตราด(ไทย) – เกาะกง(กัมพูชา) และผลักดันมูลค่าการค้าชายแดน ควบคู่ไปกับการเพิ่มความ

ร่วมมือในการพัฒนาคุณภาพชีวิต ด้านสาธารณสุข การศึกษา ศาสนาและวัฒนธรรม ของประชาชนในพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศ นอกจากนี้ทั้งสองฝ่ายยังได้ลงนามรับรองบันทึกการประชุมร่วมกัน และยึดเป็นกรอบแนวทางการปฏิบัติร่วมกันต่อไป ทั้งสองฝ่ายได้หารือร่วมกันถึงแนวทางการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวร่วมกัน เพื่อหมุนเวียนและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจระหว่างกัน ซึ่งมีแนวโน้มเติบโตและต้องพึ่งพาอาศัยกันมากขึ้น โดยเห็นถึงความจำเป็นร่วมกัน ที่ต้องเพิ่มโอกาสและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการสนับสนุนการค้า การลงทุน และการไปมาหาสู่ระหว่างกันมากขึ้น โดยจำเป็นต้องจัดสร้างและเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมระหว่างกัน การขยายและเปิดจุดผ่านแดนร่วมกันมากขึ้น รวมทั้งการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวร่วมกัน

ในโครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” คณะวิจัยได้ทำการศึกษาในพื้นที่ชายแดนสำคัญของไทยกับกัมพูชาที่ติดกับจังหวัดทั้ง 7 จังหวัด ศึกษาข้อมูลด้านมูลค่าการส่งออกชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด่าน) ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด่าน) และจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย ดังข้อมูลในตารางด้านล่าง

ตารางที่ 5.3 ข้อมูลด้านมูลค่าการส่งออกชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด่าน) หน่วยล้านบาท

ด้านศุลกากร	สัดส่วน %	ม.ค.-ต.ค. 2560	ม.ค.-ต.ค. 2561	%YoY
1. ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	61.21	47,900.89	60,372.04	26.04
2. ด้านศุลกากรคลองใหญ่	26.84	24,108.30	26,470.11	9.80
3. ด้านศุลกากรจันทบุรี	8.82	9,626.06	8,695.30	-9.67
4. ด้านศุลกากรช่องจอม	2.62	518.80	2,583.86	398.05
5. ด้านศุลกากรช่องสะงา	0.52	385.41	509.56	32.21
6. ด้านศุลกากรช่องเม็ก	0.00	7.46	4.82	-35.39
7. อื่นๆ	0.00	0.00	0.00	0.00
มูลค่ารวม	100.00	82,546.91	98,635.68	19.49

ที่มา: รวบรวมโดยคณะวิจัย

ตารางที่ 5.4 ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด่าน) หน่วยล้านบาท

ด้านศุลกากร	สัดส่วน %	ม.ค.-ต.ค. 2560	ม.ค.-ต.ค. 2561	%YoY
1. ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	39.57	6,397.46	7,645.06	19.50
2. จุดผ่อนปรนบ้านเขาดิน	11.92	2,952.01	2,303.32	-21.19
3. จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา	7.07	2,008.41	1,366.74	-31.95
4. จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ	5.07	1,896.78	980.11	-48.35
5. ด้านศุลกากรคลองใหญ่	21.09	3,534.64	4,075.43	15.30
6. ด้านศุลกากรช่องจอม	8.43	1,995.50	1,628.23	-18.40
7. ด้านศุลกากรจันทบุรี	5.84	1,032.57	1,129.14	9.35

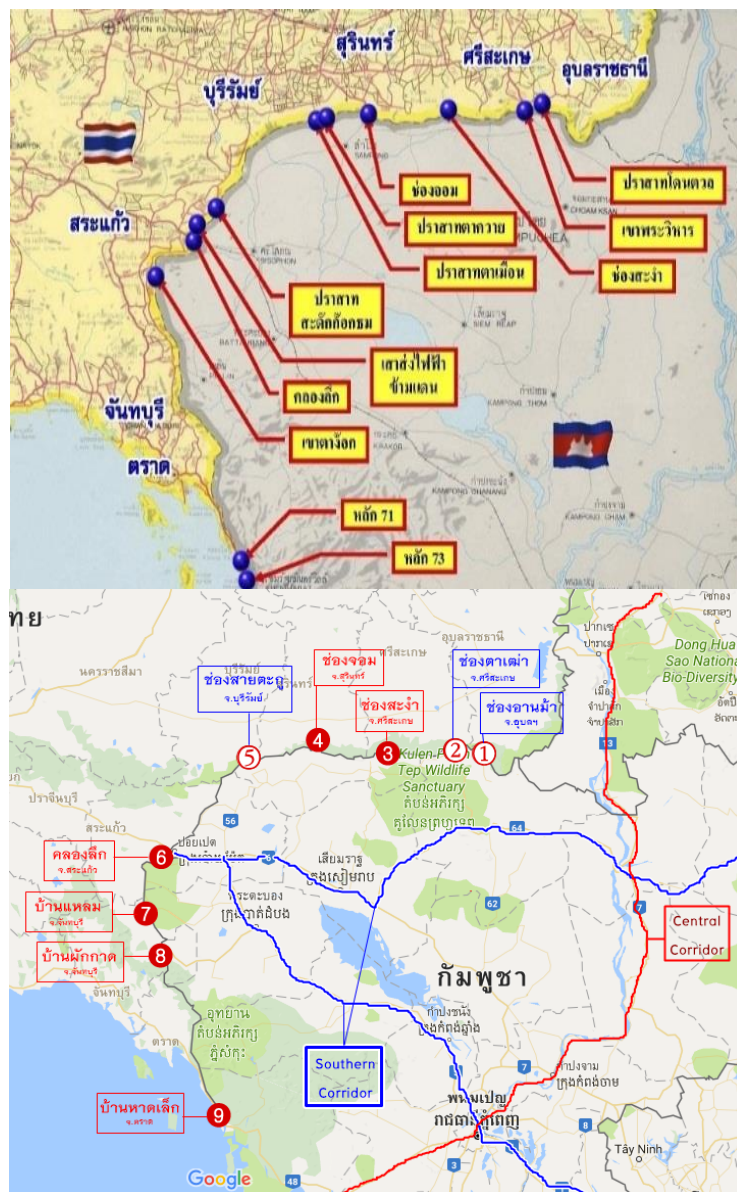
ด้านศุลกากร	สัดส่วน %	ม.ค-ต.ค. 2560	ม.ค-ต.ค. 2561	%YoY
8. ด้านศุลกากรช่องสงำ	1.00	326.49	193.90	-40.61
9. อื่นๆ	0.00	0.00	0.00	0.00
มูลค่ารวม	100.00	20,143.87	19,321.93	-4.08

ที่มา: รวบรวมโดยคณะวิจัย

จากข้อมูลด้านการส่งออกสินค้าจากไทยไปกัมพูชา พบว่าไทยได้ดุลการค้า ด้านศุลกากรอรัญประเทศ มีสัดส่วนทางการค้าสูงสุด ร้อยละ 62.21 รองลงมาคือ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ ร้อยละ 26.84 และด้านศุลกากรจันทบุรี ร้อยละ 8.82 ตามลำดับ ซึ่งด้านการค้าของทั้ง 3 ด้าน รวมกันมียอดทางการค้าเกือบร้อยละ 80.0 ทางด้านการนำเข้า ไทยนำเข้าผ่านด้านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วมากที่สุด ร้อยละ 39.57 รองลงมาคือ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด ร้อยละ 21.09 และจุดผ่อนปรนบ้านเขาดิน จังหวัดสระแก้ว ร้อยละ 11.92

I. ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

คณะวิจัยได้ดำเนินการศึกษาและลงพื้นที่การวิจัยภาคสนาม เพื่อสำรวจข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา โดยจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จากผู้แทนภาครัฐ ผู้ประกอบการ ในการวิจัยครั้งนี้ คณะวิจัยลงพื้นที่ทั้งหมด 7 พื้นที่ แบ่งเป็นจังหวัดชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนบน (ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์) กับจังหวัดชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนล่าง (ประกอบด้วย จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด) พบว่า



ภาพที่ 5.4 แผนที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ที่มา: Thai Military Talk (พูดคุย-ข่าวสาร วงการทหารไทย), 2554 ประยุกต์โดยคณะวิจัย

ตารางที่ 5.5 ข้อมูลด้านไทย-กัมพูชา เขตพื้นที่ที่ทำการศึกษาวิจัย

พื้นที่ศึกษา	ไทย – กัมพูชา	ด่านถาวร	จุดผ่อนปรน
1. ทิศเหนือของกัมพูชา	1. อุบลราชธานี (อำเภอสำโรง) - พระวิหาร (อำเภอจอมกระสาน)		ช่องอานม้า
	2. ศรีสะเกษ (อำเภอภูสิงห์) - อุดรมิชัย (อัลลองเวง)	ช่องสะง่า	
	3. ศรีสะเกษ (อำเภอกันทรลักษณ์) - อุดรมิชัย (อุดรมิชัย)		ช่องตาเฒ่า
	4. สุรินทร์ (อำเภอกาบเชิง) - อุดรมิชัย (โอรเสม็ด อำเภอสำโรง)	ช่องจอม	
	5. บุรีรัมย์ (อำเภอบ้านกรวด) - อุดรมิชัย (บ้านจู้โกก อำเภอสำโรง)		ช่องสายตะกู
2. ทิศตะวันตกของกัมพูชา	1. สระแก้ว (อำเภออรัญประเทศ) - บ้านเตี้ยเมียนเจย (ปอยเปต)	บ้านคลองลึก	
	2. สระแก้ว (บ้านหนองปรือ) - บ้านเตี้ยเมียนเจย (ปอยเปต)		บ้านมัลลย์ จังหวัดบ้านเตี้ยเมียนเจย
	3. จันทบุรี (อำเภอโป่งน้ำร้อน) - พระตะบอง (อำเภอไพลิน)	บ้านผักกาด	
	4. จันทบุรี (อำเภอโป่งน้ำร้อน) - พระตะบอง (อำเภอไพลิน)	บ้านแหลม	
	5. ตราด (อำเภอคลองใหญ่) - เกาะกง (จามเยียม อำเภอมณฑลสีมา)	บ้านหาดเล็ก	
	6. ตราด (ท่าเสา) - ทะมอตา (โพธิ์สัตย์)		ท่าเสา-ทะมอตา

ที่มา: คณะวิจัย

1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คณะวิจัยจะแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน เพื่อง่ายต่อการวิเคราะห์ ดังนี้ 1) ทิศเหนือของกัมพูชา ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และ บุรีรัมย์ 2) ทิศตะวันตกของกัมพูชา ประกอบด้วย 3 จังหวัด สระแก้ว จันทบุรี และตราด ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- ทิศเหนือของกัมพูชา จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์ มีด้านที่มีความสำคัญ 4 ด้าน ได้แก่ 1) ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี 2) ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ 3) ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ และ 4) ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

1) ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี ปัจจุบันเป็นจุดผ่อนปรน พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และชาวไทยที่อาศัยต่างจังหวัดไม่ค่อยนิยมมา เพราะยังเป็นเพียงด่านข้ามแดนชั่วคราว ไม่สามารถข้ามผ่านไปยังกัมพูชาได้ และจุดบริการ สถานที่ท่องเที่ยวยังไม่พร้อมให้บริการ ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เส้นทางเข้าออกเป็นถนนลาดยาง 2 เลนส์สวนตลอดเส้นทางประมาณ 12 กิโลเมตร จากอำเภอน้ำยืนถึงตัวด่าน มีสภาพของเส้นทางค่อนข้างคดเคี้ยวและลาดชันในบางช่วง ไม่เหมาะแก่การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนยังอยู่ในเขตพื้นที่ของกรมอุทยานฯ และมีการเก็บค่าผ่านทางของผู้สัญจรเข้าออก การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง ปัจจุบันนักท่องเที่ยวยังต้องพึ่งพาทำอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ด้วยระยะห่างจากตัวจังหวัดใกล้เคียงกัน ประมาณ 50 กิโลเมตรเท่านั้น ทางกระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายเร่งด่วนเพื่อการบูรณาการการเดินทางของทั้ง 2 จังหวัดให้เชื่อมโยงกันทุกเส้นทาง ด้านวิถีชีวิตประชาชน ประชาชนมีฐานะค่อนข้างยากจน และในพื้นที่มีประชาชนหลายเชื้อชาติ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว และกัมพูชา ประมาณ 8,000 คน มีอาชีพการเกษตรเพื่อเลี้ยงครอบครัว

2) **ช่องสง่า จังหวัดศรีสะเกษ** เป็นด้านถาวร แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวโครงการสร้างสามเหลี่ยมมรกต เชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัดทำให้ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมีการขยายการท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามายังฝั่งไทยมากขึ้น เหมาะกับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เนื่องจากพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษ ยังคงเป็นธรรมชาติที่สมบูรณ์ **การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** การขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่กันเป็นประจำ ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง

3) **ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์** เป็นด้านถาวร แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสุรินทร์มีแผนรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวที่เน้นอาหาร ของที่ระลึก และสร้างอัตลักษณ์จุดขายให้แก่สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดให้นักท่องเที่ยวสนใจมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะโครงการโขง ช้ำ Elephant World (EW) นอกจากนี้พบว่า สถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชาในการเข้ามาใช้บริการรักษาพยาบาลและมักจะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วยซึ่งผู้ติดตามเหล่านั้นก็จะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยตามแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์ **การพัฒนาสิ่งแวดล้อมความสะดวก** อาคารสำนักงานของด่านชายแดนช่องจอมยังไม่มีความพร้อมเหมือนด่านชายแดนอื่นๆ เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับข้อพิพาทเรื่องดินแดนของสองประเทศ ดังนั้นควรสนับสนุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดสุรินทร์ **การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** ขาดการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นระบบ

4) **ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์** แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพหลายแห่งและสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาได้ เช่น ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้มีแมทช์การแข่งขันกันเป็นประจำ ทำให้นักท่องเที่ยวเข้าชมฟุตบอลกันมาก ส่วนสนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนล ในแต่ละเดือนจะจัดการแข่งขันเป็นประจำทั้งระดับประเทศ อาเซียนและระดับโลก นอกจากนี้ Motor GP ยังเป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก จังหวัดบุรีรัมย์มีความพยายามให้มีการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี **การพัฒนาสิ่งแวดล้อมความสะดวก** จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาบุรีรัมย์มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นแบบก้าวกระโดด ปัจจุบันสนามบินบุรีรัมย์ได้รับอนุมัติเป็นสนามบินบุคลากรเรียบร้อยแล้ว และมีการขยายถนนเป็น 4 เลนส์ ในการเชื่อมต่อจุดต่างๆ **การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** **การพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์** มีความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยในปี พ.ศ. 2554 จังหวัดบุรีรัมย์ได้เปิดจุดผ่านแดนเพื่อนมนุษย์ธรรม ทำให้มีการค้าขายค่อนข้างดีมาก พอมีการยกระดับมาเป็นจุดผ่อนปรน ส่งผลให้ชาวบ้านในพื้นที่อำเภอบ้านกรวดได้รับผลประโยชน์มากมาย ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ตลอดจนราคาที่ดินที่สูงขึ้น**การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง** บุรีรัมย์มีศักยภาพในทุกด้าน โดยเฉพาะการเดินทางที่สามารถเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านได้สะดวก จุดผ่านแดนช่องสายตะกูมีความสะดวกและใกล้กว่าจุดอื่น เส้นทางก็ไม่ลำบาก ส่วนฝั่งกัมพูชาก็มีการทำถนนอยู่ เมื่อถนนเชื่อมต่อกันจะทำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น

ทิศตะวันตกของกัมพูชา จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด มีด้านที่มีความสำคัญ 4 ด้าน ดังนี้ 1) บ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว 2) จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี 3) จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด และ 4) ด่านท่าเสา - ทะมอตา จังหวัดตราด

1) **บ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว** เป็นจุดผ่านแดนถาวร ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสระแก้วสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีปราสาทเขาน้อยสิชมพู ซึ่งห่างจากตัวอำเภออรัญประเทศเพียง 10 กิโลเมตร เป็นปราสาทเล็กๆ ซึ่งสันนิษฐานว่าเก่าแก่กว่าปราสาทหินพนมรุ้ง และมีปราสาทศักดิ์สิทธิ์ที่

นักท่องเที่ยวนิยมไปกัน มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่แสดงวิถีชีวิตของผู้อพยพ 5 ชนเผ่า **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก** บริเวณใกล้เคียงจุดผ่านแดนมีโรงแรม และที่พักประเภทรีสอร์ทเพียงพอต่อปริมาณนักท่องเที่ยว นอกจากนี้พบว่าชาวกัมพูชานิยมมารักษาพยาบาลในไทย เนื่องจากเชื่อมั่นในมาตรฐานและได้รับความสะดวกสบาย **การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** พิจารณาตรวจคนเข้าเมืองค่อนข้างมีความล่าช้า จุดบริการนักท่องเที่ยวขาดความทันสมัย ฉะนั้นควรปรับปรุงพิจารณาตรวจคนเข้าเมืองให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น และพัฒนาจุดบริการนักท่องเที่ยวให้ทันสมัยและสามารถติดต่อได้ในช่วงเวลาปกติ

2) จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดจันทบุรีมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ อีกทั้งมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมาเที่ยวชมสวนผลไม้ **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก** อำเภอโป่งน้ำร้อนมีจุดผ่านแดน 2 แห่ง คือด่านบ้านแหลมและด่านบ้านผักกาด และมีจุดผ่อนปรน คือ บ้านบึงขังล่าง ในอำเภอเดียวกัน มีพื้นที่ติดกับชายแดนกัมพูชาถึง 69 กิโลเมตร ซึ่งจุดผ่านแดนเป็นเส้นทางหลักของแรงงานที่จะเข้ามาทำในไทย ส่วนโครงสร้างโลจิสติกส์ปัจจุบัน **การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** ในงบประมาณทุกปี จังหวัดจันทบุรีได้ดำเนินการของงบประมาณเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดจันทบุรีเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการกำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว **การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง** การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไปยังกัมพูชายังไม่ดีเท่าที่ควร แต่พบว่ามีพัฒนาระบบประปา ไฟฟ้า ในพื้นที่ตลอดมา

3) จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว มีโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากนโยบายภาครัฐฯ ประกาศให้จังหวัดตราดเป็นจังหวัด “Green City” และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปลอดอุตสาหกรรมหนัก ประกอบกับการมีชายหาดที่สวยงาม และมีเกาะที่ได้รับความนิยม เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก **การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** เอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐฯ และเอกชน **การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง** จังหวัดตราดมีถนน R10 ที่เชื่อมจากตราด-กัมพูชา-เกาะกง-เวียดนาม สะดวกส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงเวียดนามได้ ซึ่งกล่าวได้ว่านักท่องเที่ยวสามารถใช้เวลา 1 วัน เพื่อเดินทางไป 3 ประเทศ คือ ไทย กัมพูชา และเวียดนาม

4) ด่านท่าเส้น - ทะมอตา จังหวัดตราด ปัจจุบันเป็นด่านผ่อนปรน ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากนโยบายภาครัฐฯ เนื่องจากด่านท่าเส้น-ทะมอตา เป็นด่านที่ใกล้ที่สุดระหว่างชายแดนเมื่อเปรียบเทียบกับด่านอื่นๆ ของจังหวัดตราด ประกอบกับทางด้านกัมพูชา ทะมอตา จังหวัดโพธิสัตว์ มีการลงทุนด้านการท่องเที่ยว ผ่านทุนจีน มีการลงทุนสูงมาก และมีการพัฒนาผังเมืองอย่างรวดเร็ว ทางรัฐบาลกัมพูชา ผลักดันเต็มที่ กำลังผลักดันให้เปิดเป็นด่านถาวร เพื่อประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวกัมพูชา ชาวจีน และต่างชาติที่ต้องการเดินทางเชื่อมเข้าไทย ตราดเป็นจังหวัด “Green City” และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปลอดอุตสาหกรรมหนัก ประกอบกับการมีชายหาดที่สวยงาม และมีเกาะที่ได้รับความนิยม เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก **การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** เอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐฯ และเอกชน **การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง** กับเกาะกง ทางกัมพูชาซึ่งจะมีสนามบินนานาชาติ เขตเศรษฐกิจพิเศษ ส่วนทางไทยมีโครงการ EEC สามารถเชื่อมโยง และจังหวัดตราดเองเป็นจังหวัดที่มีความโดดเด่นด้านผลไม้ เชื่อมโยงการท่องเที่ยวต่อเนื่องได้

2. พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

- ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จบการศึกษาระดับการศึกษาชั้นปริญญาตรี มีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน มีอาชีพนักศึกษา โดยส่วนใหญ่พำนักอยู่ในจังหวัดสุรินทร์ จันทบุรี กรุงเทพมหานครและจังหวัดสระแก้ว ในด้านพฤติกรรมการเดินทางพฤติกรรมนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมากับกลุ่มเพื่อน ประมาณ 3-5 คน ซึ่งเคยเดินทางมายังชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา จำนวน 2-4 ครั้ง ระยะเวลาพำนักในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จำนวน 1 วัน หรือเดินทางไปกลับรูปแบบ/วิธีการท่องเที่ยวจะเป็นแบบท่องเที่ยวด้วยตนเอง (FIT) ยานพาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่ คือ รถยนต์ส่วนตัว ส่วนวิธีการเดินทางหลักในการท่องเที่ยวภายในพื้นที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวเช่นกัน และนักท่องเที่ยวที่มาชายแดนส่วนใหญ่ไม่ได้เดินทางไปยังพื้นที่อื่น นอกจากนี้นักท่องเที่ยวนิยมพักค้างคืนที่บ้านเพื่อน ญาติ หรือคนรู้จัก สำหรับช่องทางที่ใช้หาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะได้ข้อมูลจากคนใกล้ชิด รองลงมาคือสื่อสังคมออนไลน์ และเว็บไซต์ โดยวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดนเพื่อความสุขและความบันเทิง และมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินทาง ประมาณ 4,000 บาทต่อคน

- ด้านกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่มาเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีความพึงพอใจกิจกรรมการท่องเที่ยวชายแดนมากที่สุด รองลงมาคือสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว และเส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวชายแดน ส่วนการบริหารจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยวชายแดนนั้น นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจน้อยที่สุด

- ด้านพฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา สำหรับพฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ ส่วนใหญ่ใช้บริการร้านอาหารมากที่สุด รองลงมาคือ ของฝากจำพวกอาหาร ขนม ผลไม้ และเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย สปา นวด กิจกรรมผ่อนคลาย นักท่องเที่ยวจะให้ความสนใจน้อยที่สุด

- ปัจจัยในการเลือกประเทศเพื่อเดินทางท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา นักท่องเที่ยวจะให้ความสำคัญกับแหล่งท่องเที่ยว ความปลอดภัย และความคุ้มค่า มากที่สุดตามลำดับ ส่วนกิจกรรมทางการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญน้อยที่สุดสำหรับ

- ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา ส่วนใหญ่จะเป็นด้านความปลอดภัย ความไม่สะดวกสบาย การคมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศ และปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแบ่งเป็นสองระยะ ดังนี้ระยะแรก (ปี พ.ศ. 2557-2558) มี 6 พื้นที่ ได้แก่ อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดตราด ที่มีความเกี่ยวข้องเนื่องกับการการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ซึ่งเป็นโอกาสที่ดีของการพัฒนาด้านชายแดนไทยกับกัมพูชา



ภาพที่ 5.5 เขตเศรษฐกิจพื้นที่พิเศษ อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดตราด
ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558

ในโครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” จะให้ความสำคัญในสองจังหวัด คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด

1. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ประกอบด้วย ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลป่าไร่ อำเภออรัญประเทศ และตำบลผักขะ อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว มีด้านชายแดนอรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับจังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย-กัมพูชาสูงที่สุด เป็นพื้นที่ค้าส่งระหว่างประเทศและค้าปลีกที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากอรัญประเทศตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และกรุงเทพฯ (ประมาณ 260 กิโลเมตร) อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพม่าและเวียดนามตอนใต้ รวมทั้งสามารถร่วมดำเนินการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (Co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเฌียง (กัมพูชา) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากนักลงทุนไทย เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า กล่องใส่เครื่องประดับ ซึ่งใช้แรงงานเข้มข้น และได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไปที่ประเทศพัฒนาแล้วให้กับสินค้าที่ผลิตในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยลดหรือยกเว้นภาษีนำเข้าแก่สินค้าที่อยู่ในกลุ่มได้รับสิทธิ (Generalized System of Preferences: GSP)

2. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด ประกอบด้วย ตำบลคลองใหญ่ ตำบลไม้รูด และตำบลหาดเล็ก อำเภอกลองใหญ่ จังหวัดตราด เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด มีด่านชายแดนบ้านหาดเล็กเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมต่อกับจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา และตั้งอยู่บนแนวระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และมีฐานการท่องเที่ยวในพื้นที่ และสามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) ซึ่งมีการลงทุนจากต่างชาติ เช่น โรงงานรถยนต์เกาหลี่ (Hyundai) โรงงานผลิตลูกวอลเลย์ (Mikasa) และผลิตสายไฟในรถยนต์ (Yasaki) จากญี่ปุ่น

II. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

ตารางที่ 5.6 จุดอ่อน (Weakness) และจุดแข็ง (Strengths) ชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์)

จุดอ่อน (Weakness) ชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา	จุดแข็ง (Strengths) ชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา
1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว ภาคเหนือของกัมพูชา การมีแหล่งคาสิโนในฝั่งกัมพูชาทุกจังหวัด เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวไทยเชิงคาสิโน ทำให้ไทยเสียดุลการค้า 2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก - จังหวัดอุบลราชธานี(ช่องอานม้า) และ ศรีสะเกษ (ด่านตาเฒ่า เขาพระวิหาร) ทางขึ้นเป็นลักษณะของทางขึ้นเขา ซึ่งเป็นป่าสงวน ค่อนข้างยากต่อการพัฒนา - จังหวัดอุบลราชธานี(ช่องอานม้า) และ ศรีสะเกษ(ชายแดนช่องสง่า) จุดแวะพักชมวิว ตามเส้นทางเข้าจาก อำเภอโนนไยถึงตัวด่านยังไม่มีการพัฒนา จากการสังเกตพบว่ามีจุดที่เหมาะสมสำหรับแวะพักชมวิววิวทัศน์และสถานที่ธรรมชาติที่สวยงามหลายจุด สิ่งสำคัญที่พบ 1) ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก สภาพของเส้นทางค่อนข้างคดเคี้ยวและลาดชันในบางช่วง ซึ่งไม่เหมาะแก่การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนยังอยู่ในเขตพื้นที่ของกรมอุทยานฯ และมีการเก็บค่าผ่านทางของผู้สัญจรเข้าออก 2) มีการใช้อำนาจตำแหน่งข่มขู่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่บริเวณด่าน และยังมีการขนส่งสินค้าผิดกฎหมายตามประกาศของกรมศุลกากรเข้ามายังประเทศไทย ทำให้เกิดความลำบากใจแก่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน และ 3) วิถีชีวิตของประชาชนและพบว่ามีฐานะค่อนข้างยากจน และในพื้นที่มีประชาชนหลายเชื้อชาติ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา 3. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	1. ด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกัน ด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา East Economic Corridor (EEC) ร่วมกับกรอบ GMS และ AMECS 2. เส้นทางคมนาคม สามารถส่งออกสินค้าทางการเกษตรผ่านทางกัมพูชาไปยังเวียดนามตอนล่างและขึ้นสู่จีนได้ 3. ไทยมีโครงข่ายสนามบินที่เข้มแข็งกว่าประเทศกัมพูชาและจังหวัดใกล้เคียง ทำให้สะดวกต่อการเดินทางท่องเที่ยวและกระจายสินค้าและบริการทางด้านต่าง ๆ 4. มีการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชื่อมโยง กับสปป.ลาวตอนใต้ ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-จำปาสัก 5. การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ส่งผลให้มีการขยายการท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามายังฝั่งไทยมากขึ้น 6. การท่องเที่ยวและการเดินทางเข้ามารับการรักษาพยาบาล ของประชาชนที่มีความสามารถในการจ่าย หรือคนชนชั้นกลาง-บน ของกัมพูชา 7. จังหวัดสุรินทร์ มีแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว โครงการโลกของช้าง Elephant World อยู่ใกล้สนามบินและเปิดบริการทุกวัน เชื่อมกับสนามฟุตบอลช้างสเตเดียมของจังหวัดบุรีรัมย์ 8. การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี เป็นสนามบินขนาดใหญ่ที่ครอบคลุมการเดินทางทางอากาศของจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร อำนาจเจริญ และจังหวัดมุกดาหารบางส่วน 9. จังหวัดบุรีรัมย์มีแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้มี นักท่องเที่ยวเข้าชมฟุตบอลกันมาก สนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนล ในแต่ละเดือนจะจัดการแข่งขันเป็นประจำทั้งระดับประเทศ อาเซียนและ

จุดอ่อน (Weakness) ขยายแดนภาคเหนือของกัมพูชา	จุดแข็ง (Strengths) ขยายแดนภาคเหนือของกัมพูชา
4. ด้านความปลอดภัย ศรีสะเกษ(ขยายแดนช่องสะงำ) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่และประชาชนมีความกังวลด้านความปลอดภัย ต้องการให้มีกองกำลังทหารเข้ามาในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ชายแดนช่องสะงำ 5. จังหวัดบุรีรัมย์ ด้านที่พัก โรงแรมขนาดเล็ก แต่ก็มีเพิ่มจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้ ด้านคมนาคม สนามบิน อาคารรองรับผู้โดยสาร และรันเวย์ของสนามบินมีขนาดเล็ก ไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้หมด 6. สุรินทร์(ช่องจอม) ขยายแดนมีการค้าขายแบบท้องถิ่นในปริมาณมาก ภาพรวมผู้บริหารส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนให้ความสำคัญด้านการพัฒนาในส่วนอื่น ๆ มากกว่าเนื่องจากไม่ได้เป็นด่านที่รองรับนักท่องเที่ยว เป็นด่านและช่องทางทางการค้าพืช ผัก ผลไม้ และชาวไทยข้ามฝั่งไปเล่นคาสิโนในฝั่งกัมพูชามากกว่า ไทยเสียดุลด้านการข้ามฝั่งไปเล่นการพนัน	ระดับโลก การแข่งขันมีการถ่ายทอดสดทั่วโลก Motor GP เป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวอย่างมากของจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งมีมอเตอร์ไซด์อันดับหนึ่งของโลก และมีการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี 10. ประชาชนบริเวณชายแดนส่วนใหญ่มีญาติพี่น้องอยู่ทางฝั่งกัมพูชา จึงเป็นจุดเด่นของพื้นที่เชื่อมโยงกัน ทำให้เกิดการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.7 แสดงอุปสรรค (Threats) และโอกาส (Opportunities) ชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา (อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์)

อุปสรรค (Threats) ของชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา	โอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา
จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ มีความคล้ายกันดังนี้ 1. นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบที่ค่อนข้างมาก ยุ่งยาก สลับซับซ้อน มีการกีดกันการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนไม่สะดวก 2. การเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายบ่อยครั้งตามระดับนโยบายไม่มีแผนการพัฒนาระยะยาวรองรับในแต่ละพื้นที่ เปลี่ยนตามผู้กำหนดนโยบายใหม่ 3. ด้านการคมนาคม รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 4. ความปลอดภัย ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความมั่นคงของทั้งสองประเทศ ปัญหายาเสพติด อาชญากรรม การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต และ ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน 5. การพัฒนาทั้งสองประเทศค่อนข้างช้า เนื่องจากปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความมั่นคงของทั้งสองประเทศในอดีต โดยเฉพาะจังหวัดศรีสะเกษ เขาพระวิหาร 6. ปัญหาการเปิด-ปิดด่าน ไม่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว 7. ปัญหาทัวร์เถื่อน-ไกด์เถื่อน ส่งผลต่อการจัดระเบียบด้านการท่องเที่ยว 8. ฝั่งไทยไม่มีค่าเหยียบแผ่นดิน ทำให้สูญเสียรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาจากฝั่งกัมพูชา 9. การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีโยกย้ายเจ้าหน้าที่กันเป็นประจำ ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ ผู้บริหารระดับสูงจากภาครัฐไม่ใส่ใจพื้นที่ไม่เข้าใจมิติพื้นที่ 10. การใช้พื้นที่ของกรมอุทยานฯ เพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาการระเบียบ - จังหวัดศรีสะเกษ ขาดการสร้างอัตลักษณ์ จุดสนใจหรือจุดขายหรือแลนด์มาร์กของพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษให้เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว - จังหวัดบุรีรัมย์ 1) การขาดโรงแรมที่พักในระดับที่มีมาตรฐาน 2) การใช้พื้นที่ของกรมอุทยานฯ เพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาการระเบียบ 3) รูปแบบการค้าและการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไป การใช้เทคโนโลยีเข้ามาแทนที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน โดยมีการซื้อขายผ่านออนไลน์ (E-commerce) รวมถึงการใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวผ่าน Application ด้านการท่องเที่ยวซึ่งคนไทยไม่ได้เป็นเจ้าของ	1. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบายระหว่างประเทศ 2. การคมนาคมขนส่ง รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องโดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ เช่น จีนมาลงทุนสร้างท่าเรือ สนามบิน ถนน และเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative” 3. การขยายตัวอย่างรวดเร็วด้านอสังหาริมทรัพย์ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้าน ถนน รถไฟ และท่าเรือในชายแดนฝั่งกัมพูชา ส่งผลให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจให้คนกัมพูชามีรายได้สูงขึ้น สามารถเข้ามาท่องเที่ยวฝั่งชายแดนไทยได้เนื่องจากปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายและค่าครองชีพในกัมพูชาฝั่งชายแดนสูงขึ้น บางพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองไทยถูกกว่าฝั่งกัมพูชา เช่น ฝั่งเกาะกง จังหวัดตราด 3. สนับสนุนสนามบินนานาชาติอุบลราชธานีให้ได้รับการถ่ายโอนอำนาจเกี่ยวกับการบริหารงานบางส่วน ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย 4.0 ของรัฐบาลในปัจจุบัน 4. จังหวัดศรีสะเกษ และอุบลราชธานี แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวโครงการสร้างสามเหลี่ยมมรกต เชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัด/แขวง ได้แก่ ฝั่งไทย มีจังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ ฝั่งกัมพูชา มีจังหวัดพระวิหาร จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดสตึงแตร็ง และฝั่งสปป.ลาว มีแขวงสาละวัน และแขวงจำปาสัก เน้นความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว 5. จังหวัดสุรินทร์ - มีแผนรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวที่เน้นอาหาร ของที่ระลึก และสร้างอัตลักษณ์จุดขายให้แก่สถานที่ท่องเที่ยว คือโครงการโลกของช้าง Elephant World (EW) - สถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชาในการเข้ารับบริการรักษาพยาบาลและมักจะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วย ซึ่งผู้ติดตามเหล่านั้นก็จะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยตามแหล่งท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.8 จุดอ่อน (Weakness) และจุดแข็ง (Strengths) การศึกษาชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา (จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด)

จุดอ่อน (Weakness) ชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา	จุดแข็ง (Strengths) ชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา
1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว - จังหวัดสระแก้ว แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ชัดเจน นักท่องเที่ยวมาเพื่อผ่าน ด้านการค้าที่ตลาดโรงเกลืออดีตเป็นจุดสำคัญด้านการค้าไทยกับกัมพูชา แต่ปัจจุบันไม่ค่อยน่าสนใจเนื่องจาก คนนิยมไปซื้อสินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ แต่ปราบปรามและเคร่งครัด นักท่องเที่ยวหายไป และตลาดลักษณะโรงเกลือมีการกระจายไปทั่วประเทศ และมีการค้าขายผ่านระบบออนไลน์(E-commerce) การค้าอาจจะน้อยลงเรื่อย ๆ - จังหวัดจันทบุรี เป็นเมืองผ่านส่วนใหญ่มีนักท่องเที่ยวจากไทย เมืองผลไม้มีการโปรโมทหลายพื้นที่ - จังหวัดตราด มีทรัพยากรท่องเที่ยวมากแต่มีลักษณะภูมิประเทศที่คล้ายคลึงกับกัมพูชา ในเรื่องของชายหาด นักท่องเที่ยวมีทางเลือก ทั้งกัมพูชา เวียดนาม เจื่อนไซด้านด่านยังไม่รวดเร็ว และเจื่อนไซด้านการเข้ามาท่องเที่ยวของชาวกัมพูชาที่จะเชื่อมโยงไป พัทธยา ที่เป็นที่ยอมรับของชาวกัมพูชายังไม่สะดวก 2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก - จังหวัดสระแก้ว ด่านคลองลึก 1) บริเวณด่านแอ๊ด การท่องเที่ยวและด้านการค้า ยังไม่มีการแยกกันอย่างชัดเจน ส่งผลให้ช้า และต้องต่อคิวยาว 2) มีโกด์ และทัวร์เถื่อนปริมาณมาก เนื่องจากเป็นจุดที่ใกล้ในการเดินทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของกัมพูชา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีการจองล่วงหน้าไม่เกิดการใช้จ่าย 3) เป็นเพียงจังหวัดผ่าน ไม่มีแหล่งท่องเที่ยว หรือจุดดึงดูดที่สำคัญให้นักท่องเที่ยวแวะพัก 4) ภาพการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษยังเห็นไม่ชัด เนื่องการเปลี่ยนแปลงภาคนโยบายบ่อยครั้ง ความไม่เสถียรภาพด้านการเมืองส่งผลต่อความล่าช้าของการพัฒนา ทางฝั่งกัมพูชามีการลงทุนปริมาณมาก โดยทุนจีน มีการจัดตั้งแหล่งขนถ่ายสินค้าอย่างเป็นระบบ - จังหวัดตราด 1) ด่านคลองใหญ่-เกาะกง รถบรรทุกไม่มีพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะ ต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณข้างทาง ไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน 2) พิธีการผ่านแดนที่ด่านเกาะกง มีค่าใช้จ่ายสูง ต้องใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัวช่วย และรถบรรทุกไทยไปได้แค่ 2-3 กิโลเมตร ถึงคลังสินค้าเพื่อไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น (รถไทยไปได้เพียง 9 กิโลเมตรจาก	1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสระแก้ว - มีการค้าขายระหว่างไทยกับกัมพูชา มูลค่าการค้าสูงที่สุดในทุกด่านชายแดนของไทยกับกัมพูชา - มีการพัฒนาฝั่งปอยเปตของกัมพูชาอย่างรวดเร็ว ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นในฝั่งกัมพูชา - ชาวกัมพูชาปัจจุบันยังนิยมใช้สินค้าของไทย และนิยมมาเที่ยวเมืองไทย เช่น นิยมมาเที่ยว กรุงเทพฯ และพัทยา - ภาครัฐบริการ รถขนส่ง รถโดยสาร มีการขยายตัว จังหวัดจันทบุรี - เป็นเมืองอัญมณีที่ขึ้นชื่อมากของโลก กลุ่มธุรกิจอัญมณีเดินทางมาตลอด - เป็นเมืองผลไม้ที่เชื่อมโยงกับ EEC จันทบุรีมีผลไม้ขึ้นชื่อมากมาย - สามารถเป็นเมืองโลจิสติกส์ด้านผลไม้ให้กับภาคตะวันออก - เป็นจังหวัดที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางต่อจาก EEC เชื่อมโยงประเทศกัมพูชาและเวียดนาม ด้วยเส้นทางบก คือเส้น R10 จาก ระยอง- จันทบุรี – ตราด – เกาะกง – กัมปอต – สีหนุวิลล์ – เข้าเวียดนาม จังหวัดตราด - ชายหาดที่สวยงาม อาหารทะเลที่สมบูรณ์ แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ และค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวถูกกว่าการท่องเที่ยวในจังหวัดที่มีชายหาดที่กัมพูชา - มีความร่วมมือกันระหว่าง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)-กลุ่มผู้ประกอบการ นำร่องโครงการ สุขภาพ ทั้งนี้ ททท. จังหวัดตราดทำหน้าที่ในการฝึกอบรมและให้ความรู้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบริการ - ชาวกัมพูชานิยมเดินทางเข้ามารักษาหรือตรวจสุขภาพ และถือโอกาสพาครอบครัวมาท่องเที่ยวในจังหวัดตราด

จุดอ่อน (Weakness) ขยายแผนภาคตะวันตกของกัมพูชา	จุดแข็ง (Strengths) ขยายแผนภาคตะวันตกของกัมพูชา
พรมแดน หรือ จ.เกาะกง เท่านั้น) 3) ทรายด มีปัญหาข้อพิพาทเขตแดนหลักหมุดที่ 73 ทำให้ไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้ 3. ชาวกัมพูชาที่เดินทางเข้ามารักษาหรือตรวจสอบสุขภาพ ยังมีข้อจำกัดในเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง	

ที่มา: คณะวิจัย

ตารางที่ 5.9 แสดงอุปสรรค (Threats) และโอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา (สระแก้ว จันทบุรี และตราด)

อุปสรรค (Threats) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา	โอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา
จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด มีอุปสรรคที่คล้ายคลึงกัน 1) นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบที่กีดกันการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน ไม่สะดวก อันเป็นผลมาจากระเบียบ กฎหมายและคำสั่งของทางราชการ เปลี่ยนแปลงตามผู้กำหนดนโยบาย และเปลี่ยนแปลงบ่อย 2) ด้านการคมนาคม รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ยังไม่มีการกระจายอำนาจไปยังพื้นที่เดิมที่ พื้นที่ไม่สามารถจัดเก็บรายได้จากภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น โรงแรม รีสอร์ท ที่ดำเนินงานเนื่องจากเจ้าของธุรกิจหรือผู้ประกอบการเกี่ยวข้อง เป็นบุคคลที่อาศัยในกรุงเทพฯ ส่งผลให้ไม่สามารถเก็บผลประโยชน์เข้าในส่วนภูมิภาคได้ 4) งบประมาณที่ได้รับขึ้นอยู่กับภาคการเมือง หรือความสามารถของผู้นำที่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีอำนาจในการจัดสรรงบประมาณ ส่งผลให้เกิดการขาดความต่อเนื่อง 5) ระดับบริหารของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาที่ขึ้นมาในตำแหน่งบริหาร ส่วนใหญ่มาจากทางด้านการกีฬา ไม่ขึ้นมาตรฐานทางการท่องเที่ยวส่งผลให้มองภาพการพัฒนาไม่ชัดเจน นโยบายเฉไป ประกอบการเกิดการย้าย และเปลี่ยนแปลงบ่อย ไม่ใช่คนในพื้นที่ 1) จังหวัดสระแก้ว 1) การขาดโรงแรมที่พักในระดับที่มีมาตรฐาน 2) การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีก้าวยกย้ายเจ้าหน้าที่กันเป็นประจำ ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง ส่งผลต่อการค้าการลงทุน และการพัฒนาการท่องเที่ยว ในพื้นที่ 3) รูปแบบการค้าและการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไป การใช้เทคโนโลยีเข้ามาแทนที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน โดยมีการซื้อขายผ่านออนไลน์ (E-commerce) รวมถึงการใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวผ่าน Application ด้านการท่องเที่ยวซึ่งคนไทยไม่ได้เป็นเจ้าของ 3) จังหวัดตราด	จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด มีอุปสรรคที่คล้ายคลึงกัน 1) จีนขยายการลงทุน จากนโยบาย BRI ด้วยการให้การช่วยเหลือสนับสนุนกัมพูชา ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้กัมพูชา มีการขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ สะดวกรวดเร็วขึ้น เช่น สนามบิน ท่าเรือน้ำลึก ถนนและระบบราง (รถไฟความเร็วสูง) 2) จากโครงการ BRI ของจีน ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจกัมพูชาดีขึ้น คนชนชั้นกลางเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้คนกัมพูชา มีรายได้สูงขึ้น สามารถเข้ามาท่องเที่ยวฝั่งชายแดนไทยได้ เนื่องจากปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายและค่าครองชีพในกัมพูชาฝั่งชายแดนสูงขึ้น บางพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองไทยถูกกว่าฝั่งกัมพูชา 2) จาก โครงการ EEC ของไทยสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยว กระตุ้นมีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวมากขึ้น 3) จากกรอบความร่วมมือต่าง ๆ เช่น กรอบความร่วมมือ ASEAN, GMS, AMEC และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีผลต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว - จังหวัดตราด 1) ปัจจุบันชาวกัมพูชาเดินทางเข้ามาประเทศไทย เพื่อมารักษาหรือตรวจสุขภาพที่โรงพยาบาลในประเทศไทย และญาติคนไข้มาท่องเที่ยวและใช้จ่ายในจังหวัดตราด 3) ภาคเอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อนร่วมกับภาครัฐฯ 4) เขตเศรษฐกิจพิเศษ มีถนน R10 ที่เชื่อมจาก ตราด-กัมพูชา-เกาะกง-เวียดนาม ส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงเวียดนามได้ ข้อได้เปรียบของไทยคือ ด้านความปลอดภัย อาหาร และค่าใช้จ่ายไม่สูงมาก - จังหวัดจันทบุรี 1) โอกาสเชื่อมโยง กับจังหวัดพระตำบอง ของกัมพูชาด้านการท่องเที่ยว

อุปสรรค (Threats) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา	โอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา
- การใช้พื้นที่ การผ่านทาง เพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาการระบายของภาครัฐฯ ทั้งด้านความมั่นคง และที่ดินป่าไม้ (พื้นที่ อุทยานแห่งชาติ)	2) ความร่วมมือด้าน อุตสาหกรรมอัญมณีร่วมกับจังหวัดไพรินของกัมพูชา ซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบด้าน พลอยไพรินที่สวยงามส่งเสริมการเป็น “ศูนย์กลางอัญมณีโลก” ให้กับจังหวัดจันทบุรี

อภิปรายผล

1. **ด้านการบริหารจัดการนโยบาย กฎหมาย ส่วนงานภาครัฐของ ไทยกับกัมพูชา** ควรเสริมสร้างผลประโยชน์ร่วมกันในทางด้านพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ชายแดน โดยนำร่องเรื่องการลดกฎระเบียบทางการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจของทั้งสองประเทศ และเร่งสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน อาทิ เช่น การปรับลดกฎระเบียบเชิงการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้อประโยชน์ในการทำธุรกิจของทั้งสองประเทศ

2. **ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ** ควรพัฒนาความสัมพันธ์ไปในทิศทางที่ดีขึ้น เน้นกระชับความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชา ภายใต้กรอบความร่วมมือและแนวคิดที่เกี่ยวข้องในด้านอื่นๆ เพิ่มเติม อาทิ เช่น ACMECS (Aeyawadee-Chaopraya-Mekong Economic Cooperation) ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง และ GMS (Greater Mekong Sub-region) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยใช้โอกาสจากความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้นำ กระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนวชายแดนไทย-กัมพูชาอย่างต่อเนื่อง

3. **ด้านการคมนาคม** ทางส่วนงานของภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งตามกรอบแนวคิดการพัฒนา Economic Corridor ในเชิง GMS โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มศักยภาพและรายได้จากภาคส่วนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้มีการยกระดับพัฒนาไปในทางที่ดีขึ้น เป็นแนวร่วมกับทางรัฐบาลกัมพูชาที่พัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ อาทิ เช่น ประเทศจีนเข้ามาร่วมลงทุนสร้างท่าเรือ สนามบิน และเส้นทางการรถไฟ เชื่อมโยงผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative” ประเทศไทยควรใช้โอกาสนี้ในการเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญๆ และหาแนวทางสร้างความร่วมมือด้านการคมนาคม โดยใช้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการต่างประเทศ เป็นต้น

4. **ด้านความปลอดภัย** เป็นการร่วมมือกับภาคเอกชน ภาคธุรกิจ ภาคประชาชน และนักวิชาการ ในการให้ความรู้เรื่องความสำคัญของความร่วมมือระหว่างสองประเทศที่ส่งผลให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้วยประเด็นของความร่วมมือด้านความมั่นคง การสกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดนในอนาคต

5. **การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในเขตพื้นที่เหมาะสม** สำหรับการแวะพักชมวิทิวทัศน์และสถานที่ธรรมชาติที่สวยงามหลายจุด การพัฒนาฟื้นฟูเส้นทางขึ้นด้านเขาพระวิหาร และช่องตาเฒ่า เขาพระวิหาร จังหวัดศรีสะเกษ เพื่อเพิ่มโอกาสในการดึงดูดนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ที่เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวเชื่อมต่อกันทั้ง 3 ประเทศ คือ กัมพูชา ไทย สปป.ลาว โดยผ่านช่องทางอานม้า ซึ่งเป็นเส้นทางที่น่าสนใจ ในการเตรียมความพร้อมด้านเจ้าหน้าที่ และพนักงานบริการ ควรสนับสนุนให้เป็นด่านที่นักท่องเที่ยวสามารถผ่านเข้าออกกัมพูชาได้ เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีมีพื้นที่ชายแดนติดกับกัมพูชาและสปป.ลาว ซึ่งมีธรรมชาติที่สวยงาม จึงสามารถเป็นจุดที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างประเทศได้ รวมไปถึงการมีสนามบินรองรับ และการพิจารณาเรื่องเส้นทางบก (ถนน) ให้มีการต่อขยายเส้นทางเป็น 4 เลนส์ เพื่อรองรับการผ่านทางเข้า-ออก โดยขอความร่วมมือกับทางอุทยานแห่งชาติเนื่องมาจากปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนอยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกรมอุทยานแห่งชาติ

6. **ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก** การพัฒนาฟื้นฟูพื้นที่ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี และด่านตาเฒ่า เขาพระวิหาร จังหวัดศรีสะเกษ 1) ควรมีการพัฒนาเส้นทางที่เป็นจุดดึงดูดของนักท่องเที่ยวในการเชื่อมต่อ 3 ประเทศ คือ กัมพูชา ไทย สปป.ลาว ผ่านทางช่องอานม้า ซึ่งเป็นเส้นทางที่น่าสนใจ ฉะนั้นจึงควรมีการ

เตรียมความพร้อมด้านเจ้าหน้าที่และพนักงานบริการ รวมถึงบุคลากรด้านอื่นๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง 2) ควรพิจารณา ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โดยสนับสนุนให้เป็นด้านที่นักท่องเที่ยวสามารถผ่านเข้าออกกัมพูชาได้ เนื่องจาก จังหวัดอุบลราชธานีมีพื้นที่ชายแดนที่ติดกับกัมพูชาและสปป.ลาว และมีธรรมชาติที่สวยงาม จึงสามารถดึงดูด นักท่องเที่ยวต่างประเทศได้ และรวมไปถึงการมีสนามบินรองรับ และ 3) ควรพิจารณาเรื่องเส้นทางบก (ถนน) ให้มี การต่อขยายเส้นทางเป็น 4 เลนส์ เพื่อรองรับการผ่านทางเข้า-ออก โดยขอความร่วมมือกับทางกรมอุทยาน แห่งชาติ อันเนื่องจากปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนอยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกรมอุทยาน แห่งชาติ

7. การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานีซึ่งเป็นสนามบินขนาดใหญ่ ที่ ปัจจุบันยังอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของกรมการบินพลเรือน และส่วนพื้นที่สนามบินเป็นของกองบินทหาร ทำให้ การพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่อยู่ในความรับผิดชอบของกองบินทหาร โดยปัจจุบันต้องผ่านขบวนการและ ขั้นตอนของทหารค่อนข้างมากทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านบิน ดังนั้นควรหาแนวทางหรือความร่วมมือให้ เกิดความคล่องตัวเพิ่มขึ้นและควรสนับสนุนให้ได้รับการถ่ายโอนอำนาจเกี่ยวกับการบริหารงานบางส่วน เพื่อลด ขั้นตอนการดำเนินงานแบบทางราชการเหมือนในอดีต ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย 4.0 ของ รัฐบาลในปัจจุบัน ควรเร่งให้มีการขยายอาคารที่พักผู้โดยสารให้กว้างมากขึ้น เพื่อให้เกิดการรองรับนักท่องเที่ยว การเปิดร้านค้าขายของที่ระลึกและสินค้าพื้นที่เมืองภายในตัวอาคาร พร้อมทั้งควรมีนโยบายเร่งขยายเที่ยวบินต่อ วันให้มากขึ้น ปัจจุบันมีการดำเนินการไปแล้วบ้างของสายบางการบิน อาทิ เช่น การเปิดเที่ยวบินระยะสั้น (เชียงใหม่-อุบลราชธานี และอุดรธานี-อุบลราชธานี) รวมถึงควรเร่งให้มีนโยบายเพื่อสร้างความเชื่อมโยงการ เดินทางและการขนส่งแบบครบวงจรในจังหวัด

8. ประชาชนมีฐานะค่อนข้างยากจน และในพื้นที่มีประชาชนหลายเชื้อชาติ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา

9. สร้างโอกาสในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว โครงการสร้างสามเหลี่ยม มรกต เชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัด/แขวง ได้แก่ ฝั่งไทย มีจังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ ฝั่งกัมพูชามีจังหวัด พระวิหาร จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดสตูล และฝั่ง สปป.ลาว มีแขวงสาละวันและแขวงจำปาสัก โดยเน้น ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ส่งผลให้ได้ประโยชน์ของประเทศร่วมกัน เช่น การกำหนดเวลาเปิด-ปิดด่านเพื่อ อำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว การจัดการปัญหาไค้เถื่อน-ทัวร์เถื่อน และควรสร้างโรงแรมที่พักในระดับ 5 ดาว พร้อมทั้งสร้างแลนด์มาร์กให้กับพื้นที่ของด่านช่องสะงำ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว

10. ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาแก้ปัญหาบริหารจัดการการ ท่องเที่ยวในพื้นที่ของกรมอุทยานฯ และแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยว เพื่อเป้าหมายในการ รักษาผลประโยชน์ของประเทศร่วมกัน ควรสร้างแลนด์มาร์กให้กับพื้นที่ด่านช่องจอม เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เพิ่ม มากขึ้น พร้อมทั้งควรมีการจัดโซนนิ่งการท่องเที่ยว การจัดทำแผนงานด้านสิ่งแวดล้อม การกำจัดขยะ เพื่อรองรับ การเติบโตของการท่องเที่ยวจังหวัดสุรินทร์ในอนาคต และโครงการโลกของช้าง Elephant World อยู่ใกล้ สนามบินเปิดบริการทุกวัน ต่างกับโครงการ Chang International Circuit (CIC) หรือสนามฟุตบอลช้าง สเตเดียม ของจังหวัดบุรีรัมย์ ที่เปิดเป็นช่วงเวลา เป็นฤดูกาล ทำให้เม็ดเงินจากการท่องเที่ยวมีแนวโน้มที่จะได้รับสูงกว่า แต่ อย่างไรก็ตามก็ต้องให้ความสำคัญด้าน 1) ควรจัดทำแผนปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงาน และปรับปรุงระเบียบ กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติหน้าที่ โดยคำนึงถึงเป้าหมายและความต่อเนื่องในการดำเนินงานตามนโยบาย

และ 2) ควรมีการประเมินพิธีการตรวจคนเข้าเมืองเพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมทั้งปรับปรุงเงื่อนไขข้อกำหนดเกี่ยวกับ Boarding Pass โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ประเทศไทยพึงจะได้รับมากที่สุด

11. จังหวัดบุรีรัมย์ มีแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก ให้มาเที่ยวชม อาทิ เช่น ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้ยังมีแมทซ์การแข่งขันฟุตบอลเป็นประจำ ทำให้นักท่องเที่ยวเข้าชมกันมาก ส่วนสนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนล ในแต่ละเดือนจะจัดการแข่งขันเป็นประจำทั้งระดับประเทศ อาเซียนและระดับโลก การแข่งขันมีการถ่ายทอดสดทั่วโลก ทำให้ชาวต่างชาติรู้จักจังหวัดบุรีรัมย์และประเทศไทย ตัวอย่างเช่น การแข่งขัน Motor GP เป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวอย่างมากของจังหวัดบุรีรัมย์ เพราะ Motor GP เป็นรายการการแข่งขันมอเตอร์ไซค์อันดับหนึ่งของโลก ควรเร่งให้ความร่วมมือเรื่องการเปิดด่านสายตะกู เป็นด่านถาวร ควรพัฒนาการคมนาคมให้มีการขยายอาคารรองรับผู้โดยสาร และขยายรันเวย์ของสนามบิน เพื่อให้เครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่สามารถลงจอดได้ ในด้านการขยายห้องพักรวมจัดเตรียมให้เพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ต้องเตรียมรองรับในเรื่อง การอำนวยความสะดวกด้านจุดผ่านแดน ควรเร่งขออนุญาตเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อให้สภาพความมั่นคงแห่งชาติส่งไปยัง กรม. เพื่อประกาศเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งจังหวัดบุรีรัมย์มีพยายามทำให้เร็วที่สุดเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่จะตามมา ต้องมีการเพิ่มและพัฒนาโรงแรมในบุรีรัมย์เนื่องจากยังคงเป็นโรงแรมขนาดเล็ก แต่ก็มีเพิ่มจำนวนมากขึ้น ซึ่งสามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาบุรีรัมย์มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นแบบก้าวกระโดด อาคารรองรับผู้โดยสาร และรันเวย์ของสนามบินมีขนาดเล็ก ไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้หมด ควรเตรียมการขยายอาคารรองรับผู้โดยสาร และต่อขยายรันเวย์ของสนามบิน เพื่อให้เครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่สามารถลงจอดได้

การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ถึงแม้ว่าการเปิดช่องสายตะกูเป็นจุดผ่านแดนถาวร แต่ก็มีปัญหาในเรื่องระเบียบ ข้อกฎหมาย ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นที่ของอุทยาน ทำให้มีปัญหาเรื่องการขอใช้พื้นที่ ประกอบกับกระบวนการต่างๆ ค่อนข้างล่าช้า ซึ่งหน่วยงานต้องการร่วมผลักดันแต่ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จ ในส่วนกัมพูชา มีความรวดเร็วในการพัฒนาเป็นอย่างมาก เพราะไม่มีกฎระเบียบ และขั้นตอนที่ไปกีดกันมาก ทำให้สามารถพัฒนาได้อย่างรวดเร็ว ตรงข้ามกับไทยที่มีกฎระเบียบหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ มากมาย ส่งผลให้การพัฒนาเป็นไปได้ยาก ซึ่งอำนาจในการเปิดอนุญาตจุดผ่านแดนถาวรไม่ได้อยู่ที่จังหวัด เพราะต้องผ่านความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดและนอกจากนี้ยังต้องพิจารณาถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ความมั่นคงของเขตแดน อย่างไรก็ตาม ควรผลักดันช่องสายตะกูให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร เพราะจะได้มีการพัฒนาในด้านต่างๆ อย่าง เช่น การเชื่อมโยงจุดท่องเที่ยวเชิงอารยธรรมระหว่างไทยและกัมพูชา ประเด็นในการพิจารณา เนื่องจากจุดผ่านแดนช่องสายตะกูมีความสะดวกและใกล้กว่าจุดอื่น และเส้นทางไม่ลำบาก ส่วนฝั่งกัมพูชาก็มีการก่อสร้างถนน ซึ่งเมื่อถนนเชื่อมต่อกันจะทำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น ดังนั้นเมื่อช่องสายตะกูได้เปิดเป็นจุดผ่านแดนแล้ว จะทำให้ผู้คนหลั่งไหลเข้ามา พร้อมทั้งเพิ่มโอกาสทางการค้าและพัฒนาลงทุนตามมาเป็นลำดับ และรวมทั้งการเดินทางไปยังประเทศที่สามก็จะสะดวกยิ่งขึ้น

12. พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว

- **ด้านนโยบาย** กฎหมายยังคงมีอุปสรรคเกี่ยวข้องกฎระเบียบที่กีดกันทางการค้า และการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน ในส่วนงานภาครัฐทั้งสองประเทศควรเร่งสร้างผลประโยชน์ร่วมกันด้านเศรษฐกิจ โดยการลดกฎระเบียบทางการค้าและการลงทุนที่ไม่เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจของทั้งสองประเทศ

- **ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ** ทางผู้นำทั้งสองประเทศมีการเดินทางประชุมหารือด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบายระหว่างประเทศ และมีความร่วมมือกันในระดับจังหวัดกับทางส่วนประเทศเพื่อนบ้าน อย่างจังหวัดอุดรธานี มีการทำ MOU ร่วมกันหลายจังหวัด ควรกระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนวชายแดนไทย-กัมพูชาอย่างต่อเนื่อง

- **ด้านการคมนาคมขนส่ง** รัฐบาลกัมพูชามีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ เช่น จากประเทศจีน มาลงทุนผ่านการสนับสนุนของรัฐบาลกัมพูชา รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเช่นกัน แต่ยังขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในทางภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา Economic Corridor ในกรอบแนวคิดเชิง GMS โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

- **ด้านความปลอดภัย** ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความมั่นคงของทั้งสองประเทศและ แรงงานชาวไทยที่ไปทำงานในฝั่งกัมพูชานิยมกลับมาพักที่ฝั่งไทย เนื่องจากรู้สึกปลอดภัยกว่าฝั่งกัมพูชา และอย่างไรก็ตาม รัฐบาลไทยการนำของ ท่านฮุนเซน มีการกระตุ้นเรียกร้องให้แรงงานกัมพูชากลับไปทำงานยัง ประเทศกัมพูชา เนื่องจากค่าแรงขั้นต่ำของกัมพูชาในยุคปัจจุบันได้มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างค่าตอบแทนรายได้ขึ้นมาเทียบได้กับประเทศไทย ประมาณ 350 บาทต่อวัน ซึ่งอย่างไรก็ตามด้านค่าครองชีพของกัมพูชาก็มีการปรับขึ้นตามในเช่นเดียวกัน และในส่วนของ ปัญหายาเสพติด และอาชญากรรม รวมถึงการลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาตก็ยังคงต้องให้ความสำคัญเพราะเป็นประเทศทางผ่านเชื่อมโยงของยาเสพติด อาชญากรรมและการลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่งผลให้รัฐบาลทั้งสองฝั่งเกิดความไม่เชื่อใจซึ่งกันและกัน โดยยกตัวอย่างกรณีที่ชาวกัมพูชา ในกลุ่มประชาชนที่มีฐานะ เข้ามาท่องเที่ยว ใช้จ่ายซื้อสินค้าหรือมาเพื่อเข้ารับการรักษาพยาบาลในไทย ถึงแม้ได้ทำการส่งเรื่องขออนุญาตอย่างถูกต้อง ในเชิงทางปฏิบัติพบว่าเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยปฏิบัติเหมือนกัน แม้ทางประชาชนกัมพูชาจะขอใช้สิทธิผ่านแบบ VIP ก็ตาม ประกอบกับทางเจ้าหน้าที่ที่ดูแลฝั่งไทย จ้างชาวกัมพูชาประจำด่านที่ค่อนข้างใช้คนไม่ค่อยมีคุณภาพ เกิดการพูดจากระทบกระทั่ง ไม่ให้เกียรติคนในชาติเดียวกัน ใช้อำนาจฝั่งไทยในทางที่ไม่ถูกต้อง ส่งผลให้เกิดความเข้าใจผิดอย่างมาก ในด้านอธิปไตยประเทศ สิ่งสำคัญคือ ควรแยกให้ชัดเจน เพื่อเกิดความรวดเร็วในการบริหารจัดการ

- **แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว** จังหวัดสระแก้วมีปราสาทเขาน้อยสีชมพู ซึ่งห่างจากตัวอำเภออรัญประเทศเพียง 10 กิโลเมตร เป็นปราสาทเล็กๆ โดยสันนิษฐานว่าเก่าแก่กว่าปราสาทหินพนมรุ้ง และมีปราสาทศักดิ์สิทธิ์ที่นักท่องเที่ยวนิยมไปกัน เพราะมีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ที่แสดงถึงวิถีชีวิตของผู้อพยพ 5 ชนเผ่า และนักท่องเที่ยวส่วนมากจะมาปั่นจักรยาน และเข้าไปยังกัมพูชาโดยตรง ไม่ได้พักที่ฝั่งไทย ซึ่งส่วนมากจะใช้ด่านอรัญประเทศเป็นจุดนัดหมายจะมีการนัดหมาย และสามารถซื้อตั๋วเข้าไปในฝั่งกัมพูชาได้ทันที เพราะการคมนาคมค่อนข้างสะดวก ทำให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ ฉะนั้นจึงควรเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียงกันเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามาท่องเที่ยวในฝั่งไทย เนื่องจากปัจจุบันสภาพแวดล้อมและที่พัก โรงแรม คาสิโน ฝั่ง

กัมพูชา สะดวก กว่าฝั่งไทยมาก เมื่อเปรียบเทียบระหว่างจังหวัดสระแก้ว ของไทย กับปอยเปตของกัมพูชา ปัจจุบัน ไทยสู้ฝั่งกัมพูชาไม่ได้เลย เพราะมีโรงแรมขนาดใหญ่ การคมนาคมสะดวก ไทยผ่านด่านไปกัมพูชาสะดวกมาก ใช้เวลาข้ามไม่นาน เมื่อเทียบกับฝั่งกัมพูชาที่ข้ามมาฝั่งไทย ดังนั้น เห็นได้ชัดการเข้าไทย 1) ยุ่งยาก 2) เสียเวลา และ 3) ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเหมือนฝั่งกัมพูชา การเปลี่ยนแปลงเกิดมาจาก ทุนจีนที่เข้ามาลงทุนในกัมพูชา ตามพื้นที่ชายแดนทั้งหมด จากการเปิดให้สามารถเข้าพื้นที่เป็นระยะเวลา 99 ปีของรัฐบาลกัมพูชา ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่ชายแดนด้านกัมพูชาเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด ปัญหาขยะไม่ใช่ปัญหาที่จะมานั่งถกกันเหมือน เมื่อก่อน สิ่งสำคัญคือจะร่วมมือกับกัมพูชาอย่างไรให้เกิดความ สะดวก รวดเร็ว ของการเข้ามาในเมืองไทย เพื่อประโยชน์ในด้านการซื้อ สินค้าอุปโภคบริโภคของชาวกัมพูชาที่มีฐานะ การเข้ามารับการรักษาพยาบาลของครอบครัวที่ค่อนข้างมีฐานะ และการเข้ามาศึกษาต่อของบุตรหลาน ด้านมิติของชายแดน ไทย-กัมพูชา ในจังหวัดสระแก้วเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ต้องมาร่วมหาข้อเสนอละพิจารณาร่วมกัน ว่าจะต้องดูนักท่องเที่ยวกัมพูชาที่มีฐานะให้เข้ามาเที่ยวเมืองไทยได้อย่างไร เข้ามาจับจ่ายสินค้าไทยให้มากได้อย่างไร ก่อนที่ภายในเวลาไม่เกิน 2 ปี กัมพูชาจะมีทุกอย่างในประเทศ โดยไม่ต้องพึ่งพาสินค้าของไทย

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก** ชาวกัมพูชานิยมมารักษาพยาบาลในไทย เนื่องจากเชื่อมั่นในมาตรฐานและได้รับความสะดวกสบาย บริเวณด่านชายแดนอรัญประเทศมีความแออัดไปด้วยรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ก่อให้เกิดความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้า ปัจจุบันได้มีการสร้างด่านหนองเอี่ยนเพื่อรองรับการขยายตัวของสินค้าและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรมีส่วนร่วมในบูรณาการและจัดระบบประมาณการพัฒนาพื้นที่ด่าน เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าขายสินค้าและนักท่องเที่ยว

- **การบริหารจัดการ** หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 1) พิธีการตรวจคนเข้าเมืองค่อนข้างมีความล่าช้า 2) จุดบริการนักท่องเที่ยวขาดความทันสมัย เป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการแก้ไข เพื่อให้เห็นว่าประเทศไทยเป็น ยุค 4.0 จริง ไม่เป็นเพียงนโยบาย ควรปรับปรุงพิธีการตรวจคนเข้าเมืองให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น และมีการพัฒนาจุดบริการนักท่องเที่ยวให้ทันสมัยสามารถติดต่อได้ในเวลาปกติ รวมถึงไม่ควรลดพนักงานในช่วงที่มีประชาชนผ่านเข้าปริมาณมากเพียงหวังให้ นักท่องเที่ยวผ่านแบบ VIP เพื่อจะเก็บค่าบริการผ่านด่านเท่านั้น

- **กรณีขยะมูลฝอย** ประเด็นที่ต้องร่วมพิจารณาร่วมกัน และเอาจริงเอาจัง ดังนี้ โดยกรณีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกนั้นมีจำนวนมาก ,ขยะมูลฝอยตกค้างจากการจัดเก็บ 1) จังหวัดสระแก้วไม่มีที่ดินสำหรับใช้เป็นสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย 2) การดำเนินการและดูแลรักษาระบบกำจัดไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร 3) การนำขยะมูลฝอยมารีไซเคิลยังอยู่ในวงจำกัด 4) การกำจัดขยะมูลฝอยไม่มีประสิทธิภาพ 5) ขาดระบบการจัดการรองรับขยะของเสียที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดน 6) ขาดการส่งเสริมอย่างจริงจังให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการจัดการขยะมูลฝอย ภาคเอกชนไม่สามารถเข้ามาดำเนินการได้เนื่องจาก รัฐบาลประกาศให้จังหวัดสระแก้วถูกกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่จังหวัดสีเขียว (Economic Green Zone) ทำให้การใช้พื้นที่ในการจัดการขยะมูลฝอยมีข้อจำกัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก็มีขีดจำกัดในการบริหารจัดการ ซึ่งติดปัญหาตั้งแต่เริ่มคิด โดยไม่มีองค์กรใดสามารถเข้ามาช่วยแก้ปัญหาได้แน่นอน การแก้ที่ปลายเหตุคงเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้ ต้องแก้ที่ต้นเหตุ ใครเป็นผู้กำหนด ก็ต้องเข้ามารับผิดชอบและร่วมมือในการแก้ไข อนึ่งรายได้จากการเก็บค่าผ่านทางจากนักท่องเที่ยวและประชาชนชาวกัมพูชา หากพิจารณาค่าผ่านด่านที่ทางประชาชนชาวกัมพูชาต้องจ่ายเพิ่มผ่านระบบ VIP น่าจะไม่น้อยที่จะมาร่วมมือพัฒนาให้เกิดเป็นรูปธรรม ไม่ใช่มอบและผลักภาระให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หากมองว่า “ขยะเป็นปัญหาระดับชาติ” ต้องร่วมมือกันทุกฝ่าย เพราะจะเอาโมเดล

จากทางยุโรปมาตัดสินปัญหาขยะคงไม่ยุติธรรมกับคนในพื้นที่ เทศบาลไม่มีงบประมาณมาบริหารจัดการ ซึ่งเป็นปัญหาที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องให้ความร่วมมืออย่างจริงจัง ก่อนที่ทุนจีน จะมาตั้ง “โรงงานกำจัดขยะในฝั่งกัมพูชา” ผลลัพธ์จากขยะหากบริหารจัดการดีจะเกิดประโยชน์ไม่น้อย และ 7) ประชาชนในท้องถิ่นขาดจิตสำนึกความเข้าใจ และทัศนคติที่มีต่อการจัดการขยะมูลฝอย แนวทางควรมีแผนการบริหารจัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก ซึ่งยังไม่มีมีการพิจารณาดำเนินการในลักษณะศูนย์การกำจัดขยะมูลฝอยร่วมกัน กฎหมายที่เกี่ยวข้องต้อง อาจจะต้องเอื้ออำนวยต่อการจัดการ เช่น ระเบียบให้ท้องถิ่นลงทุนและดำเนินการจัดการขยะมูลฝอยร่วมกัน บูรณาการระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในการจัดการปัญหาขยะร่วมกัน และมีการนำแผนการจัดการขยะลงไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่

- **ด้านท้องถิ่น/เทศบาล** 1) การรณรงค์ให้นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการคัดแยกขยะในบริเวณจุดที่เตรียมไว้ โดยให้นักท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในการจัดการขยะเพื่อลดปริมาณขยะมูลฝอยที่แหล่งกำเนิด 2) ควรกำหนดมาตรการสร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจบริหารจัดการขยะมูลฝอย และนำขยะมูลฝอยมาใช้ประโยชน์ 3) ท้องถิ่นควรจัดให้มีระบบการจัดการขยะมูลฝอย โดยพิจารณาจัดหาสถานที่ พร้อมทั้งกำหนดอัตราค่าบริการในการจัดการขยะมูลฝอยโดยใช้หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายอย่างยุติธรรมและเสมอภาค 4) ควรฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบและส่งเสริมความรู้ให้กับนักท่องเที่ยว และผู้ประกอบการ 5) ควรสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการค้าของเก่าที่มีอยู่ในพื้นที่หรือพื้นที่ใกล้เคียงในการรับซื้อขยะรีไซเคิล 6) จัดตั้งศูนย์จัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก 7) ควรจัดทำระบบฐานข้อมูลและเอกสารควบคุมขยะมูลฝอยตั้งแต่แหล่งกำเนิดของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว (โรงแรม ภัตตาคาร ร้านค้า ฯลฯ) 8) สนับสนุนการศึกษา วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการจัดการขยะมูลฝอยอย่างเป็นระบบ

- **ผู้ประกอบการ** 1) ผู้ประกอบการควรเข้าร่วมดำเนินการส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือทั้งระบบการจัดการขยะมูลฝอย 2) ผู้ประกอบการควรมีส่วนร่วมดำเนินการในรูปแบบการลงทุนและดำเนินการของศูนย์จัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก

- **รัฐบาล** 1) ควรกำหนดมาตรการผ่อนปรนให้กับจังหวัดสระแก้วในการใช้พื้นที่เพื่อบริหารจัดการขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ 2) ประกันปริมาณขยะมูลฝอยหรือรายได้ขั้นต่ำ 3) สนับสนุนงบประมาณในระยะแรก 4) กำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมต่อความสามารถ รวมถึงการยินยอมในการจ่ายของผู้ประกอบการ และ 5) ผลักดันให้เกิดศูนย์บริหารจัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก พร้อมทั้งกำหนดพันธกิจและตัวชี้วัดความสำเร็จของศูนย์อย่างชัดเจน

- **หน่วยงานที่รับผิดชอบ** 1) องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลหรือองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น 2) NGOs 3) สถาบันระดับอุดมศึกษา 4) สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด และ 5) หอการค้าจังหวัด และผู้ประกอบการในพื้นที่

13. พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี 1) จังหวัดจันทบุรีมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ อีกทั้งมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างมาก 2) ปัจจุบันเป็นยุคทองของชาวสวนผลไม้ ซึ่งชาวสวนผลไม้มีการเพาะปลูกเพื่อการส่งออก ซึ่งนักท่องเที่ยวค่อนข้างมีความสนใจชิมรสผลไม้และชิมรสชาติผลไม้ 3) ภาคเอกชนมองว่าจังหวัดจันทบุรีเป็นเมืองตากอากาศ ประกอบกับชาวจังหวัดจันทบุรีไม่ต้องการโรงงานเพราะมีประสบการณ์จากจังหวัดอื่นๆ และ 4) ปัจจุบันมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงผลไม้และการ

ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ มีการปั่นจักรยาน ซึ่งมีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกๆ ปี ก่อให้เกิดรายได้เข้าสู่จังหวัดจันทบุรีและประเทศ

- จังหวัดไม่สามารถนำงบประมาณไปจัดทำโครงการร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านได้ เนื่องจากเป็ข้อจำกัดในการใช้งบประมาณ เมื่อไม่สามารถตั้งงบประมาณในการจัดทำโครงการความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านได้ จึงส่งผลให้การพัฒนาความร่วมมือเหล่านั้นหยุดชะงักลง แต่จังหวัดทำได้เฉพาะในส่วนของประเทศไทย เช่น หากจะจัดงานแสดงสินค้าก็ทำได้เพียงบริเวณชายแดน ถ้าจะไปจัดในกัมพูชาเราต้องมีข้อตกลงระหว่างประเทศ (MOU) ร่วมกันเสียก่อน การพัฒนาการเกษตรสามารถเชื่อมโยงไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ หรือการท่องเที่ยวเชิงนิเวศได้ เนื่องจากอำเภอโป่งน้ำร้อน และอำเภอสอยดาวมีอากาศค่อนข้างดีมาก ควรส่งเสริมความรู้ให้กับชาวบ้านในเรื่องโฮมสเตย์ การท่องเที่ยวเชิงสวนผลไม้

- การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่อำเภอโป่งน้ำร้อน โดยมีจุดผ่านแดน 2 แห่ง คือด่านบ้านแหลมและด่านบ้านผักกาด ซึ่งมีจุดผ่อนปรน คือ บ้านบึงขังล่าง ในอำเภอเดียวกัน มีพื้นที่ติดกับชายแดนกัมพูชาถึง 69 กิโลเมตร ซึ่งจุดผ่านแดนเป็นเส้นทางหลักของแรงงานที่จะเข้ามาทำในไทย ส่วนโครงสร้างโลจิสติกส์ปัจจุบันได้รับงบประมาณในการก่อสร้าง มีการจัดทำผังเมืองรวมของจังหวัดเพื่อให้รถขนส่งสินค้าสามารถเข้าออกได้สะดวก ไทยมีข้อตกลงกับกัมพูชาว่าด้วยการข้ามแดน พ.ศ. 2558 มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเอกสารการข้ามแดน (Border Pass) ซึ่งเอกสารฉบับนี้มีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่และระยะเวลาในการเข้ามาในประเทศไทย กล่าวคือชาวกัมพูชาที่เข้ามาโดยใช้ Border Pass ต้องอยู่ภายในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี ระยะเวลาไม่เกิน 7 วัน จึงเป็นอุปสรรคของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาฝั่งไทย ซึ่งขณะนี้ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดจันทบุรีและหน่วยงานความมั่นคงยังไม่ได้ข้อสรุปในการใช้ Border Pass แม้ว่าจะมีข้อตกลงฉบับนี้ใช้แล้วก็ตาม เนื่องจากความชัดเจนของบุคคลที่ใช้ Border Pass ระหว่างกลุ่มแรงงานและกลุ่มนักท่องเที่ยว ซึ่งตอนนี้พิสูจน์ได้ยากว่ากลุ่มไหนเข้ามาท่องเที่ยว กลุ่มไหนเข้ามาทำงาน ดังนั้นข้อตกลงฉบับนี้จึงไม่ได้บังคับใช้เท่าที่ควร

- การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง งบประมาณทุกปี จังหวัดจันทบุรีได้ดำเนินการของงบประมาณเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดจันทบุรีเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการกำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

- การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง ด่านบ้านแหลมมีบริการรถขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงจุดท่องเที่ยวได้ แต่ก็ยังประสบปัญหาในการเดินทาง กล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งต้องเดินทางเปล่าออกจากด่านบ้านแหลม เพราะมีแต่ลูกค้าขาเข้า ส่วนลูกค้าขาออกมีจำนวนน้อยมาก เส้นทางที่เชื่อมต่อสนามบินอุตะเถา สามารถเดินทางเข้าชลบุรี จันทบุรี และตราดได้ ดังนั้นจึงมีศักยภาพในการเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายคมนาคมได้ต่อไปในอนาคต

- ประเด็นที่เกี่ยวข้องเฉพาะพื้นที่ ประชาชนบริเวณชายแดนส่วนใหญ่มีญาติพี่น้องอยู่ทางฝั่งกัมพูชา จึงเป็นจุดเด่นของพื้นที่ที่เชื่อมโยงกัน ทำให้เกิดการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวด้วย ปัจจุบันยังประสบปัญหาพื้นที่ความมั่นคง พื้นที่หวงห้าม พื้นที่ป่าไม้ ทำให้การพัฒนาข้อจำกัดในเรื่องของพื้นที่ ควรส่งเสริมกิจกรรมเพื่อให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างทหาร ตำรวจ เจ้าหน้าที่และชาวบ้าน เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศจากการที่ประชาชนบริเวณชายแดนส่วนใหญ่เป็นญาติพี่น้องกัน ดังนั้นควรใช้ด้านความสัมพันธ์แบบ ประชาชน-ประชาชน เป็นหลักในการสร้างความเชื่อมโยงให้เกิดการพัฒนาาร่วมกัน

14. พื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด

- **กระทรวงพาณิชย์ของกัมพูชา** กำลังพัฒนากฎหมายลงทุนในประเทศกัมพูชาให้เป็นสากล ภาครัฐทั้งสองประเทศควรเร่งสร้างผลประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจ โดยการลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้อประโยชน์ในการทำธุรกิจทั้งสองประเทศ

- **ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ** กระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนวชายแดนไทย-กัมพูชาอย่างต่อเนื่อง

- **การคมนาคมขนส่ง** รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ อาทิ เช่น ประเทศจีน และประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในกัมพูชา

- **ความปลอดภัย** ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความมั่นคงของทั้งสองประเทศ 1) ปัญหายาเสพติดและอาชญากรรม 2) การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต 3) ทุ่นระเบิดตามแนวชายแดน สกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน ปัจจุบัน ประชาชนของทั้งสองประเทศผลักดันให้เกิดความเชื่อมโยงอย่างเป็นรูปธรรม ด้วยการท่องเที่ยว การค้าการลงทุนเป็นตัวเชื่อมโยง ผ่านความร่วมมือทั้งสองประเทศในรูปแบบ ประชาชนของทั้งสองประเทศส่วนใหญ่เป็นญาติและพี่น้องกัน ส่งผลให้เกิดการพัฒนาได้ง่ายขึ้น โดยรอการสนับสนุนจากภาครัฐฯ ภาคความมั่นคง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมพัฒนา

- **แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว** 1) จังหวัดตราด มีโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากนโยบายภาครัฐฯ ประกาศให้จังหวัดตราดเป็นจังหวัด “Green City” และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปลอดภัย อุตสาหกรรมหนัก ประกอบกับการมีชายหาดที่สวยงาม และมีเกาะที่ได้รับความนิยม เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก 2) ศักยภาพของจังหวัดตราดมีครบทุกอย่างเหมือนทางภาคใต้ มีทั้งทะเลและภูเขา แต่จังหวัดตราดขาดการส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง หากได้รับการส่งเสริม จังหวัดตราดจะเป็นที่น่าสนใจ 3) ชัยภูมิของจังหวัดตราด ติดทะเลและภูเขา สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวที่มาจากกัมพูชาได้ 4) ชาวกัมพูชานิยมมาเที่ยวทะเล เนื่องจากสามารถเดินทางลงมาผ่านทางพระตะบอง มาจังหวัดตราดเพียง 166 กิโลเมตร และสามารถเดินทางจาก โพธิ์สัตรีมาจังหวัดตราดเพียง 210 กิโลเมตร 5) ค่าใช้จ่ายในการมาท่องเที่ยวทะเลไทย ที่จังหวัดตราดถูกกว่าราคาไปท่องเที่ยวที่สันทูวิลล์ 6) มีความร่วมมือกันระหว่าง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)-กลุ่มผู้ประกอบการ นำร่องโครงการ สุขภาพ “โซเดียม Thailand” ทั้งนี้ ททท. จังหวัดตราดทำหน้าที่ในการฝึกอบรมและให้ความรู้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบริการ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก ฯลฯ 7) เมื่อเปรียบเทียบกับกัมพูชา จังหวัดตราดมีความสะอาดและปลอดภัยกว่า

- **การบริหารจัดการ** 1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สภาพด่านอยู่ในเกณฑ์พอใช้ การดำเนินพิธีการศุลกากรเป็นมาตรฐาน บริเวณหน้าด่านแคบเป็นเขตชุมชน มีกิจกรรมเชิงพาณิชย์ มีแค่ 2 ช่องทาง ไม่มีการแยกรถนักท่องเที่ยวและรถบรรทุกสินค้า 2) รถบรรทุกไม่มีพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะ ต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณข้างทาง ไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน 3) พิธีการผ่านแดนที่ด่านเกาะกง มีค่าใช้จ่ายสูง ต้องใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัวช่วย และรถบรรทุกไทยไปได้แค่ 2-3 กิโลเมตร ถึงคลังสินค้าเพื่อไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น (รถไทยไปได้เพียง 9 กิโลเมตรจากพรมแดน หรือ จ.เกาะกง เท่านั้น) เอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐฯ และเอกชน เป็นผลดีต่อโครงการทำให้มีทุนทรัพย์เพิ่มมากขึ้น จึงสามารถปฏิบัติงานได้ง่ายและคล่องตัวกว่าระบบราชการ

- **การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง** ปัญหาข้อพิพาทเขตแดนหลักหมุดที่ 73 ทำให้ไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้ จังหวัดตราดมีถนน R10 ที่เชื่อมจาก ตราด-กัมพูชา-เกาะกง-เวียดนาม สะดวกส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงเวียดนามได้ ซึ่งกล่าวได้ว่านักท่องเที่ยวสามารถใช้เวลา 1 วัน เพื่อเดินทางไป 3 ประเทศ คือไทย กัมพูชา และเวียดนาม ข้อได้เปรียบของไทยคือด้านความปลอดภัย อาหาร และเรื่องค่าใช้จ่ายไม่สูงมาก รวมทั้งระบบการขนส่งสินค้าผ่านท่าเทียบเรือชลาลัย ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือเอกชนขนาดใหญ่ของบ้านหาดเล็กที่เปิดให้บริการมานานกว่า 20 ปีแล้ว ที่นี้เป็นท่าเรือรองรับการขนถ่ายสินค้าอุปโภคบริโภคที่ขนส่งทางรถยนต์มาจากแหล่งต่างๆ ในประเทศไทย ก่อนทำการขนลงเรือเพื่อเดินทางไปยังประเทศกัมพูชา สินค้าส่วนใหญ่จะถูกขนส่งไปที่ท่าเรือสีหนุวิลล์และกระจายต่อไปยังแหล่งต่างๆ ในประเทศกัมพูชา รวมถึงการขนส่งต่อไปยังประเทศเวียดนามบางส่วนด้วย

- **การทำเอกสารผ่านด่าน (Border Pass)** ทั้งสองประเทศมีการจำกัดในเรื่องของ “การจำกัดพื้นที่” สามารถเข้าออกได้ทางเดียวและต้องเป็นจังหวัดที่ติดกับชายแดนไทยที่อยู่ในข้อตกลงร่วมกัน

- **ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งเป็นประจำ** ทำให้ขาดความต่อเนื่องในการพัฒนา ควรหาแนวทางกระตุ้นให้ได้คนในพื้นที่มาอยู่ในหน่วยงานราชการดังกล่าว

- **จูงจูงการลงทุนด้วยการให้การช่วยเหลือสนับสนุนกัมพูชาด้านโครงสร้างพื้นฐาน** ส่งผลให้กัมพูชา มีการขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สะดวกรวดเร็วขึ้น เช่น สนามบิน ท่าเรือน้ำลึก ถนนและระบบราง (รถไฟความเร็วสูง) เนื่องจากภาครัฐสามารถตัดสินใจได้อย่างรวดเร็ว

- **นโยบายการท่องเที่ยว** ควรมี

1. **เส้นทางน้ำ** ควรดำเนินการจัดการปัญหาเส้นทางของทหารเรือ ขอความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการดำเนินงานร่วมกัน ควรเปิดให้เป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเชิงสร้างสรรค์ระหว่าง 2 ประเทศ

2. **เส้นทางถนน R10** ดังนี้ 1) ควรศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวให้มีเพิ่มขึ้น 2) สร้างความร่วมมือการท่องเที่ยวไทย-กัมพูชา-เวียดนาม โดยดึงนักท่องเที่ยวพักในไทยนานที่สุด 3) ควรกระตุ้นให้เกิดการเจรจาพูดคุยในระดับผู้กำหนดนโยบายประเทศ เพื่อเปิดพื้นที่ผ่านและเชื่อมต่อให้สำเร็จ เนื่องจากเส้นเรียบชายแดนไทยในฝั่งกัมพูชาของจังหวัดพระตะบอง โพธิ์สัตว์ และสีหนุวิลล์ ทางจีนได้ให้การสนับสนุนงบประมาณกับรัฐบาลกัมพูชาและสร้างเรียบร้อย เหลือเพียงทางประเทศไทย 4) ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมต่อระบบราง (รถไฟ) จากระยอง-จันทบุรี-ตราด-สีหนุวิลล์-เวียดนาม 5) ควรบูรณาการเรื่องการเชื่อมโยงเข้าด้วยกัน เช่น รถยนต์ เครื่องบิน และการเดินทางในทางน้ำเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน 6) ควรส่งเสริมโดยการจัดเรือ Cruise ไว้ที่กลางทะเล และส่งเรือเล็กไปรับนักท่องเที่ยวมาเที่ยวที่เกาะช้าง ร่วมกับการกระตุ้นให้ใช้บริการด้านต่างๆ เช่น บริการห้องพักชั่วคราว บริการนวดแผนไทย และสนับสนุนการขายของที่ระลึก 7) เส้นทางจาก ตราด-โพธิ์สัตว์ เรืองเกษตรกรรม ควรได้รับการสนับสนุน ส่วนเส้นทางตราด-เกาะกง-สีหนุวิลล์-กัมปอต-เวียดนาม เป็นเส้นทางที่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมาท่องเที่ยว เนื่องจากเส้นทางสวยงามสะดวกและสวยงามติดทะเล เมื่อเปรียบเทียบกับเมืองไทยเป็นที่สุดท้ายที่นักท่องเที่ยวต้องการพักผ่อน เนื่องจากค่าใช้จ่ายต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับสีหนุวิลล์ มีความปลอดภัยสูง อาหารสมบูรณ์ การคมนาคมสะดวก และสาธารณูปโภคที่ครบสะดวกสบาย 8) ในส่วนของการบินมาท่องเที่ยว พบว่ากลุ่มคนไทยมีเพียงร้อยละ 30 ที่มาท่องเที่ยวจังหวัดตราด และมีนักท่องเที่ยวร้อยละ 70 เป็นชาวต่างชาติ ได้แก่ เยอรมนี อันดับ 1 ฝรั่งเศส อันดับ 2 และรัสเซีย อันดับ 3 แต่ปัจจุบันกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีนมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นและมีแนวโน้มว่า จีนลงทุนโดยตรงเพื่อพัฒนาพื้นที่สีหนุวิลล์ และกำลังสร้างสนามบินขนาดใหญ่

ใหญ่ รวมถึงท่าเรือน้ำลึก ปัจจุบันในกรุงเทพมหานคร มี Flight บินตรงจากรัสเซีย จีน ฝรั่งเศส กำลังมีการบินตรง เช่นเดียวกัน ดังนั้นการจัดเส้นทางทางท่องเที่ยวทำได้หลายเส้นทาง เช่น トラด-เสียมเรียบ-อโย-ตราด- เกาะกง-สีหนุวิลล์ และเส้นทางกรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-สีหนุวิลล์-กัมปอต-เวียดนาม-เกาะปูก็อก เป็นวงกลม ซึ่งเป็นเส้นทางที่แนะนำ เนื่องจากได้บรรยากาศทั้งภูเขาและทะเล 9) เส้นทางไทย-เกาะกง ที่เป็นเส้นทาง “สันติคีรี” หากได้เปิดช่องทางพัฒนา จะเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญ เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติที่สวยงาม สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างสองประเทศได้ 10) การเคลื่อนย้ายคน สินค้าให้สะดวกต้องได้รับการเชื่อมต่อด้านโครงสร้างพื้นฐาน จากสุขุมวิท 318 ต่อขยายคาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี พ.ศ. 2562 เข้าสู่พระตะบอง 11) ควรมีการยกระดับเชื่อมโยงการเดินทาง ต้องมีการทำข้อตกลงร่วมระหว่างสนามบิน-ขนส่งจังหวัด -ระบบขนส่งอื่นๆ และต้องยกมาตรฐานให้เป็นระดับสากล ด้านรถขนส่งภายในตัวเมืองตราด ปัจจุบันเป็นรถ 2 แถว ซึ่งไม่สะดวก บรรทุกได้น้อย ควรต้องมีการปรับเปลี่ยนให้ทันสมัย และเหมาะสม เพิ่มระบบรถ Taxi เพิ่มบริการรถ Mini-bus เข้ามาร่วม 12) ควรผลักดันร่วมกับภาครัฐฯ ให้มีรถไฟเชื่อมต่อจาก ระยอง-จันทบุรี-ตราด-เกาะกง-สีหนุวิลล์-เวียดนาม 13) ควรพัฒนาเส้นทางรอบเกาะช้าง ซึ่งปัจจุบันพบว่ายาวชาดอีก 10 กิโลเมตรที่จะรอบเกาะช้าง

- ประเด็นที่เกี่ยวข้องเฉพาะพื้นที่ ปัจจุบันชาวกัมพูชาเดินทางเข้ามาประเทศไทย เพื่อมารักษาหรือตรวจสุขภาพที่โรงพยาบาลในประเทศไทย ประมาณวันละ 1,000 คน จากการบันทึกของด่านศุลกากร ควรส่งเสริมในเรื่องของสุขภาพ โดยให้ Package ชาวกัมพูชามาตรวจสุขภาพประจำปี ขยายโปรแกรมการท่องเที่ยว 3 วัน 2 คืน พหุกิจกรรมส่วนใหญ่ของชาวกัมพูชาคือการขับรถเข้ามาในไทยประมาณ 10-12 คัน ดังนั้นการจัดให้มี Package สุขภาพ 3 วัน 2 คืน กัมพูชา-ตราด (Healthcare and Shopping)-เกาะช้าง โดยร่วมมือกับโรงพยาบาลเอกชน สนับสนุนให้มีโปรแกรมการแบ่งจ่าย เพื่อกระตุ้นให้ชาวกัมพูชาเดินทางเข้ามาเที่ยวจังหวัดตราด 2) ควรดำเนินการจัดทำข้อตกลงด้านกฎหมายเกี่ยวกับการข้ามแดนและขนส่งเกี่ยวกับป้ายทะเบียน ประกันภัย ซึ่งที่ผ่านมาบ้านหาดเล็ก ตราด-เกาะกง ยังไม่มีข้อตกลงในเรื่องนี้.

III. แนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ด้านปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แนวทางการสร้างความร่วมมือระดับนโยบายรัฐบาลกับรัฐบาล (G2G)

1) ลบภาพประวัติศาสตร์เปิดสู่ยุคความสัมพันธ์รูปแบบใหม่ภายใต้กรอบอาเซียน โดยการกระชับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของไทย-กัมพูชา เนื่องจากประวัติศาสตร์ด้านเขตแดน ด้านการเมือง ความผิดพลาดในการนำเสนอข่าวสารในอดีตนำมาสู่การเข้าใจผิดต่างๆ ซึ่งปัจจุบันทางรัฐบาลทั้งสองฝ่ายพยายามกระชับความสัมพันธ์ โดยการจัดกิจกรรมความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทั้งด้านการศึกษา วัฒนธรรม สาธารณสุข ที่สำคัญคือผ่านการท่องเที่ยว ซึ่งกรอบความร่วมมือสำคัญของไทย-กัมพูชา คือ ความร่วมมือในกรอบทวิภาคีและพหุภาคี คือ โครงการสามเหลี่ยมมรกต โครงการ ACMECS และ GMS

2) ร่วมมือกันด้านการวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน จะต้องให้ความสำคัญทั้งมิติภายนอกและภายใน สำหรับมิติภายนอกประเทศไทยต้องเสริมบรรยากาศในการดำเนินความสัมพันธ์ที่ดี โดยเริ่มจากความร่วมมือระดับประชาชนพื้นฐานของความจริงใจเนื่องจากประชาชนทั้งสองฝั่งชายแดนส่วนมากเป็นญาติ

และมีการไปมาหาสู่กันมายาวนาน ผ่านทุกมิติ ทั้งด้านการค้า การมาทำงาน ส่งบุตรหลานเข้ามาเรียน และเข้ามารักษาพยาบาล ต้องแสวงหาผลประโยชน์จะได้รับร่วมกันในระยะยาว ผ่านกลไกความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่ หน่วยงานรัฐบาลและผู้นำท้องถิ่น สำหรับมิติภายใน ไทยจะต้องมุ่งเน้นการพัฒนา และแก้ปัญหาความมั่นคงจังหวัดซึ่งติดอยู่กับกัมพูชาที่ยังคงมีปัญหาด้านพื้นที่และเขตแดน หาทางสร้างความร่วมมือ ใช้ประโยชน์จากดินแดนที่เป็นข้อพิพาท หาผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อให้เกิดดินแดนแห่งความมั่นคง ปลอดภัย และเป็นการปกป้องมิให้เกิดมีการละเมิดอธิปไตยและต้องรักษาอิสรภาพของดินแดนไว้ โดยมุ่งเน้นที่การพัฒนาและแก้ปัญหาเพื่อให้พื้นที่ชายแดนมีความมั่นคงและปลอดภัย เช่น กรณีเขาพระวิหาร หากนักท่องเที่ยวไปขึ้นทางฝั่งกัมพูชาการเดินทางเข้าไปด้านกัมพูชา มีความลำบากและถนน รวมถึงการบริการด้านรถโดยสารสาธารณะ ไม่สะดวก และยังต้องใช้เวลานานมาก หากนักท่องเที่ยวเดินทางมาทางฝั่งไทย จะได้รับความสะดวกมากกว่า หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งสองฝั่งควรพิจารณาแบ่งผลประโยชน์จากการเก็บค่าเข้าชมเขาพระวิหารร่วมกัน เขตแดนที่มีปัญหานำมาร่วมกันพัฒนาและแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน

3) ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้า การลงทุน เป็นกลไกขับเคลื่อนกรณีเขตแดนที่มีข้อพิพาท เปลี่ยนตัวเชื่อมต่อระหว่างประเทศจากการใช้ชายแดนในอดีตที่เกิดปัญหาข้อพิพาทของทั้งสองประเทศเปลี่ยนมาเป็นร่วมใช้พื้นที่เพื่อส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุนที่เกี่ยวข้อง และเปลี่ยนเขตแดนที่มีข้อพิพาทมาเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สามารถใช้ร่วมกันทั้งสองประเทศ และเกิดประโยชน์กับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งสินค้าและท่องเที่ยว ใช้กรอบโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค 2 กรอบ คือ ความร่วมมือในอนุภาคแม่โขง (GMS) และยุทธศาสตร์การร่วมมือทางเศรษฐกิจอีรวดี แม่โขง เจ้าพระยา (ACMECS) ภายใต้สโลแกน “เปลี่ยนเขตแดนพิพาทเป็นศูนย์รวมการคมนาคมขนส่งและสถานที่ท่องเที่ยว”

2. แนวทางการสร้างความร่วมมือในภาพกว้าง “ระดับภูมิภาค” ภายใต้กรอบนโยบายที่สำคัญ

1) แนวคิดที่จะนำ Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และไทย ในกรอบของการร่วมมือทางเศรษฐกิจอีรวดี แม่โขง เจ้าพระยา (ACMECS) และ GMS ผลประโยชน์ที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมจะตามมา สุดท้ายมีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมผ่านการท่องเที่ยว ความเข้าใจในความแตกต่างของเชื้อชาติรวมถึงประเพณีและวิถีชีวิตอยู่ร่วมกันในพื้นที่อย่างสงบสุข การท่องเที่ยวเชื่อมโยงจึงเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญหาคาใจและความรุนแรงและภาพลักษณ์ที่ไม่ดีในพื้นที่เขตชายแดนด้วย ทางคณะที่ปรึกษาได้จัดทำกรอบในมิติของการพัฒนาเชื่อมโยงให้เกิดความร่วมมือในทุก ๆ ด้านทั้งด้านการสื่อสาร ความต่อเนื่อง ด้านความการเรียนรู้ซึ่งกันและกันด้วยความรัก ด้านการบริหารร่วมกับการดำเนินการต้องอาศัยแรงขับเคลื่อนด้านการตลาดให้เป็นผลสัมฤทธิ์เป็นการสร้างผลบวกและผลด้านรายได้เข้ากลุ่มประเทศ CMV+T

2) มิติความร่วมมือระหว่างประเทศในแต่ละประเทศ ในกรอบของทวิภาคีและกรอบความร่วมมือที่สำคัญในระดับภูมิภาค เช่น การตกลงแบบทวิภาคีระหว่างไทยกับกัมพูชา ซึ่งในกรอบนี้ขึ้นอยู่กับรูปแบบและการดำเนินการความร่วมมือในเชิงลึก การเชื่อมโยงในกรอบระดับภูมิภาค ได้แก่การตกลงในกรอบการร่วมพัฒนา ได้แก่ กรอบของอาเซียน (ASEAN) ที่เป็นกรอบใหญ่มีทั้งหมด 10 ประเทศร่วมกัน นอกจากนั้นยังมีกรอบต่างๆ ที่มี ASEAN+3 ที่มีเพิ่มขึ้นมาอีก 3 ประเทศ คือ จีน เกาหลีใต้และญี่ปุ่น รวมถึงกรอบในระดับอนุภูมิภาค ได้แก่ กรอบ

ความร่วมมือ กรอบความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้าง (Mekong-Lancang Cooperation : MLC) กรอบความร่วมมือ
GMS (Greater Mekong Sub-region) หรืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-
เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทยและเวียดนาม (Ayeyawady-Chao Phraya- Mekong
Economic Cooperation Strategy: ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้ง
ขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่าง
สมดุล ดังนี้

1. ด้านนโยบายและกฎหมาย ภาครัฐทั้งสองประเทศ ไทย-กัมพูชา ควรเร่งสร้าง
ผลประโยชน์ร่วมในทางเศรษฐกิจ โดยการลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจทั้งสอง
ประเทศ เร่งสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน เช่น การลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่
เอื้อประโยชน์ในการทำธุรกิจของทั้งสองประเทศ

2. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ควรพัฒนาความสัมพันธ์ให้ไปในทิศทางที่ดีขึ้น ควร
กระชับความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชา ภายใต้กรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องในกรอบ
ด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น กรอบ ACMECS (Ayeyawadee-Chaopraya-Mekong Economic Cooperation)
ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง และ GMS (Greater Mekong Sub-
region) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ใช้โอกาสจากความสัมพันธ์อันดี
ระหว่างผู้นำ กระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนวชายแดนไทยกับกัมพูชาอย่างต่อเนื่อง ประชุมคณะกรรมการ
ชายแดนทั่วไป ไทย-กัมพูชา (General Border Committee: GBC) ทั้งสองต้องรักษาความสัมพันธ์อันดี ทั้ง
ภาครัฐบาล ภาคเอกชน และกองทัพ โดยกำหนดให้มีการประชุม ผู้บัญชาการทหารสูงสุดร่วมกันในทุกปี พร้อมทั้ง
ร่วมกันผลักดันทุกพื้นที่ที่เคยเป็นสมรภูมิให้กลับมาเป็นพื้นที่พัฒนาร่วมกัน โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนจันทบุรีและตราด
(ไทย)-โพธิ์สัตว์ ไพลินและพระตะบอง (กัมพูชา) เร่งจัดตั้งคณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder
Committee: RBC) โดยด่วน เปิดกว้างให้มีการพูดคุยร่วมกันครอบคลุมทุกฝ่าย เพื่อนำไปสู่พรมแดนแห่งมิตรภาพ
เสถียรภาพ และผลประโยชน์ร่วมกันของทั้งสองประเทศ เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน เน้น
มาตรการเชิงยุทธศาสตร์ 2 ด้าน คือ

- **เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทาง**
ทางการท่องเที่ยว โดยมีมาตรการสำคัญ คือ 1) เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดอาเซียนผ่านการ
ประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 2) สร้างความ
หลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวอาเซียน 3) ดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 4) เพิ่มขีดความสามารถและ
ศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว 5) ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก
บริการและจุดหมายปลายทางต่างๆ 6) ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมาย
ปลายทาง และเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

- **มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน** โดยมี
มาตรการสำคัญ คือ 1) สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการ
ท่องเที่ยวในระดับจุดหมายปลายทาง สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับ
ความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ มีการตอบสนองเพิ่มขึ้นในเรื่องการ
ปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559-2568) ได้มุ่งเน้นการผลักดัน การบูรณาการของอาเซียนในทุกมิติอย่างสมบูรณ์ โดยมุ่งพัฒนาการตลาด มาตรฐานคุณภาพ ทรัพยากรมนุษย์ ความเชื่อมต่อการลงทุนและการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมระหว่างประเทศในภูมิภาค เพื่อพัฒนาอาเซียนให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน เสริมสร้างความ ยั่งยืนและการกระจายรายได้สู่ทุกภาคส่วนของการท่องเที่ยว

3. การคมนาคมขนส่ง ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา East Economic Corridor หรือ EEC ในกรอบ ความร่วมมือ ASEAN กรอบความร่วมมือ GMS โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้า การลงทุน และ การท่องเที่ยวให้มากขึ้น ร่วมกับการที่ทางรัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความ ช่วยเหลือจากต่างประเทศ เช่น จีนมาลงทุนสร้างท่าเรือ สนามบิน และเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative” ประเทศไทยควรใช้โอกาสในการเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญๆ หาแนวทางสร้างความร่วมมือด้าน การคมนาคม ผ่านความสัมพันธ์ของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการต่างประเทศ

4. ความปลอดภัย ร่วมมือกับภาคเอกชน ภาคธุรกิจ ภาคประชาชน และนักวิชาการ ด้านการให้ความรู้ในความสำคัญของความร่วมมือระหว่างสองประเทศด้านความสัมพันธ์ที่ส่งผลให้เกิดการพัฒนา อย่างยั่งยืน ด้วยประเด็นความร่วมมือด้านความมั่นคง สกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชน ทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน

5. ด้านช่วยกันดูแลสิ่งแวดล้อมและสร้างทัศนียภาพให้สวยงามร่วมกัน โดยเฉพาะ ด้านขยะมูลฝอย ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดนมีจำนวนมาก ขยะมูลฝอยตกค้างจากการ จัดเก็บการกำจัดขยะมูลฝอยไม่มีประสิทธิภาพ ขาดระบบการจัดการรองรับขยะของเสียที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่าน แดน เนื่องจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายแต่ไม่ให้ความสำคัญในการจัดการและ แก้ไขปัญหาขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ หรือมีขีดจำกัดในการบริหารจัดการ และข้อจำกัดด้านงบประมาณ ประกอบกับต้นทุนในการกำจัดขยะมูลฝอยค่อนข้างสูง ไม่มีการนำแผนการจัดการขยะลงสู่การปฏิบัติในพื้นที่ ที่สำคัญ คือ ประชาชนในท้องถิ่นขาดจิตสำนึก ความเข้าใจ และทัศนคติที่มีต่อการจัดการขยะมูลฝอย และขาด การบูรณาการระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในการจัดการปัญหาขยะร่วมกัน นอกจากนี้ พบว่า จุดผ่านแดนถาวร บ้านคลองลึกมีขยะมูลฝอยตกค้างเป็นจำนวนมาก เนื่องจากจังหวัดสระแก้วไม่มีที่ดินสำหรับใช้เป็นสถานที่กำจัด ขยะมูลฝอย เพราะถูกกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่จังหวัดสีเขียว (Economic Green Zone) ทำให้การใช้พื้นที่ในการ จัดการขยะมูลฝอยมีข้อจำกัด ดังนั้น แนวทางการแก้ปัญหาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย คือ องค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นควรกำหนดมาตรการสร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจการจัดการขยะมูลฝอย และนำขยะมูล ฝอยมาใช้ประโยชน์ จัดให้มีระบบการจัดการขยะมูลฝอย โดยพิจารณาจัดหาสถานที่ พร้อมทั้งกำหนดอัตรา ค่าบริการในการจัดการขยะมูลฝอยโดยใช้หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายอย่างยุติธรรมและเสมอภาค ส่วน ผู้ประกอบการควรเข้าร่วมดำเนินการส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือทั้งระบบการจัดการขยะมูลฝอย ที่สำคัญคือ รัฐบาลควร กำหนดมาตรการผ่อนปรนให้กับจังหวัดสระแก้วในการใช้พื้นที่เพื่อจัดการขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ ผลักดัน ให้เกิดศูนย์จัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดน พร้อมทั้งกำหนดพันธกิจและตัวชี้วัดความสำเร็จของศูนย์อย่าง ชัดเจน โดยอาจจะสนับสนุนงบประมาณในระยะแรก รวมทั้งการประกันปริมาณขยะมูลฝอยหรือรายได้ขั้นต่ำ และ

กำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมกับความสามารถและการยินยอมจ่ายของผู้ประกอบการ เพื่อเป็นการจูงใจผู้ประกอบการให้เพิ่มมากขึ้นด้วย

6. ด้านบุคลากรที่ขึ้นมาเป็นผู้บริหารด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดชายแดนไทยกับกัมพูชา ควรเป็นคนในพื้นที่ เนื่องจากจะเข้าใจมิติพื้นที่ และไม่เกิดปัญหาการย้ายจังหวัดที่รับผิดชอบบ่อยๆ ไม่เกิดความต่อเนื่องในการพัฒนาและบริหารจัดการ

3. แนวทางการสร้างความร่วมมือระดับพื้นที่ชายแดน

1) อนาคตการค้าชายแดนของจังหวัดสระแก้ว มีปริมาณมากที่สุด จะเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากรูปแบบการค้าของนักลงทุนต่างชาติ จะเข้ามาเปิดโดยตรงในกัมพูชา ด้านศุลกากรที่มีการค้ามากที่สุดคือ อรัญประเทศ มูลค่าร้อยละ 61.21 อันดับ 1 ด้านศุลกากรคลองใหญ่ และด่านจันทบุรี ร้อยละ 26.84 อันดับ 2 และอันดับที่ 3 มีมูลค่าการค้าร้อยละ 8.82 ซึ่งต้องจับตาให้ดีเนื่องจาก มิติการค้าอาจจะมีการเปลี่ยนแปลง จะส่งผลต่ออาชีพ การค้า การลงทุน และรายได้ของประชาชนจะลดลง ควรเร่งพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัด ใช้ศักยภาพสำคัญด้านการที่จังหวัดสระแก้วเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ประกอบด้วย ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลป่าไร่ อำเภออรัญประเทศ และตำบลผักขะ อำเภอวัฒนานคร โดยมีด่านชายแดนอรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับจังหวัดบันเตียนเมียนเจยของกัมพูชา มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย-กัมพูชาสูงที่สุดเป็นพื้นที่ค้าส่งระหว่างประเทศและค้าปลีกที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากอรัญประเทศตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และกรุงเทพฯ (ประมาณ 260 กิโลเมตร) อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพม่าและเวียดนามตอนใต้ รวมทั้งสามารถร่วมดำเนินการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (Co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง (กัมพูชา) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากนักลงทุนไทย เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า กล่องใส่เครื่องประดับ ซึ่งใช้แรงงานเข้มข้น และได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไปที่ประเทศพัฒนาแล้วให้กับสินค้าที่ผลิตในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยลดหรือยกเว้นภาษีนำเข้าแก่สินค้าที่อยู่ในกลุ่มได้รับสิทธิ (Generalized System of Preferences: GSP) เร่งผลักดันให้เกิดการค้าการลงทุนให้เห็นเป็นรูปธรรม ด้านการท่องเที่ยวต้องสามารถเชื่อมโยงกับ เครือข่ายการพัฒนา EEC เครือข่ายการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ CLMV ให้เร็วที่สุด ทั้งนี้ต้องเร่งพัฒนาบุคลากร และกลุ่มผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง เพื่อรองรับปริมาณการค้าที่จะหายไป

2) ด้านการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมของจีน ด้านชายแดนไทย-กัมพูชาที่ เน้นด้านการกันปัญหาเขตแดน อาจมีการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมหนักจากจีนมาเขตชายแดนไทย-กัมพูชา เพื่อให้ได้ประโยชน์ด้านการส่งออกโดยใช้ FTA ของกัมพูชา สืบเนื่องมาจากจีนประสบปัญหาด้านสงครามทางการค้ากับสหรัฐอเมริกา การย้ายฐานการผลิตมาประเทศที่กำลังพัฒนาจะได้ประโยชน์ด้านการส่งออกสินค้า ซึ่งอาจจะเป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม ไทยต้องจับตา ผลที่ตามมาคือภาคแรงงานกัมพูชาที่เคยมาทำงานในกลุ่ม 3D ในเมืองไทยมีโอกาสมากมายที่แรงงานกัมพูชาในเมืองไทยในภาคอุตสาหกรรมจะหายไป ไทยต้องเตรียมตั้งรับเรื่องการขาดแคลนภาคแรงงานจากกัมพูชา

3) ด้านพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวไทยกับกัมพูชาและประเทศใกล้เคียง มีมิติด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ เช่น เส้นทาง R10 จากโครงการของจีน BRI

จะมีผลในภาพรวม กรณีที่เกาะกง ซึ่งใกล้กับ ด้านคลองใหญ่จังหวัดตราด ซึ่งจะเปิดสนามบินนานาชาติขนาดใหญ่ จะเป็นแหล่งโลจิสติกส์ที่ลงทุนโดยทุนจีน เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน ไทยอาจได้หรือเสียผลประโยชน์ ดังนั้นการเชื่อมโยง ทางถนนผ่านเส้นทาง R10 โดยเริ่มต้นจากอุตสาหกรรมใน EEC ของไทย-ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์ จะเป็นเส้นทาง โลจิสติกส์ สำหรับสิ่งสินค้าทางการเกษตรแปรรูปของไทย สินค้าทันสมัย และมีประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว ทั้งนี้ชาวกัมพูชาสามารถเข้ามาเที่ยวในเมืองไทยได้สะดวกมากขึ้น ผ่านเส้นทาง R10 ที่พัฒนาแล้ว รวมถึงต้องเน้นการเชื่อมต่อด้านรถไฟ (ความเร็วสูง) จากภาคตะวันออก (ของไทย)-ระยอง-จันทบุรี-ตราด-เกาะกง (สนามบินนานาชาติ)-กัมปอต-สีหนุวิลล์ (ท่าเรือขนาดใหญ่)-เวียดนาม กรณีของกัมพูชา การทำทางรถไฟความเร็วสูงไปภาคตะวันออกสำคัญที่สุดเช่นกัน และจะมีการต่อยอดรถไฟความเร็วสูงต่อไปกัมพูชา และมีการเชื่อมต่อไปเวียดนามให้เห็นภาพชัดจะสามารถต่อยอดได้และกรณีของกัมพูชา

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา จะคงยังมีปัญหาเรื่องเขตแดน ปัจจุบันรัฐบาลได้สร้างความสมานฉันท์ให้กับทั้งสองประเทศได้มาก จะนำไปสู่การพัฒนาาร่วมกัน ดังนี้

1. คลองใหญ่ (ตราด)-เกาะกง(กัมพูชา) ชายแดนที่จะเป็นอนาคตในด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้งทางน้ำ และทางบก เนื่องจากเป็นศูนย์กลางที่สามารถเดินทางท่องเที่ยวไปทั้งทางน้ำและทางบกโดยสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับกัมพูชาและเวียดนาม ผ่านเส้นทาง **R10** ซึ่งสามารถเดินทางโดยรถยนต์ จากกรุงเทพฯ-ตราด-บ้านหาดเล็ก-เกาะกง (กัมพูชา)-กัมปอต (กัมพูชา)-แกบ (กัมพูชา)-เกียนยาง (เวียดนาม)-เกิ่นเทอ (เวียดนาม)-โฮจิมินห์ (เวียดนาม)

โอกาสการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว

- เป็นเส้นทางเดียวกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ EEC เส้นทางที่แยกออกมาจากกรุงเทพ ผ่านภาคตะวันออกของไทยผ่านเมืองท่าสำคัญของกัมพูชาและเวียดนาม ซึ่งจะทำให้เกิดความเจริญทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่ง

- ปัจจุบันมีนโยบายเปิดประเทศของนายกรัฐมนตรีกัมพูชา เพื่อให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในกัมพูชา มากขึ้นจึงส่งผลให้เกิดการพัฒนาถนน และเส้นทางขนส่งประเภทต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- จากการพัฒนาด้านการค้าการลงทุนในเรื่องการเดินทางที่สะดวกสบาย ในอนาคตอาจจะเกิดการลงทุนด้านการขนส่งที่มีความหลากหลายที่ให้นักท่องเที่ยวได้เลือกมากมาย

รูปแบบการท่องเที่ยว

- การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติเส้นทางชมชายหาด ซึ่งมีหมู่บ้านชาวประมงเป็นระยะๆ และหมู่บ้านชาวเขาที่รัตนคีรี นักท่องเที่ยวสามารถชิมอาหารทะเล

- การท่องเที่ยวเชิงวิถีชุมชน วิถีเกษตร เป็นเส้นทางที่คาดว่าจะได้รับความนิยมจากบรรดานักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบการสัมผัสวิถีชีวิตของชาวบ้าน และเรียนรู้การเกษตรจากดินแดนแห่งนี้ ที่ขึ้นชื่อเกี่ยวกับวัตถุดิบในการปรุงอาหาร เช่น พริกไทยของเมืองกัมปอต

- การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล นักท่องเที่ยวสามารถชมพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางทะเล ปะการังและสัตว์น้ำหลากหลายสายพันธุ์ ชมหมู่เกาะที่มีชื่อเสียงและเป็นที่ยอดนิยมของบรรดานักท่องเที่ยวธรรมชาติ เหมาะกับนักท่องเที่ยวที่ชอบการดำน้ำ

- การท่องเที่ยวแบบคู่รักโรแมนติก อาคารอันโอ่อ่าหุหุราสไต้ฝรั่งเศสในสมัยอาณานิคม สัมผัสบรรยากาศที่แสนโรแมนติก โอบล้อมไปด้วยขุนเขา แมกไม้نانาพันธุ์อีกด้วย



ภาพที่ 5.6 เส้นทางท่องเที่ยว ถนน R10 คลองใหญ่ (ตราด)-เกาะกง (กัมพูชา) ชายแดนที่จะเป็นอนาคตในด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทางบก เชื่อมต่อกับโครงการ EEC ของไทย และ BRI ของจีน

เมืองสำคัญและสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

จังหวัดตราด เป็นจังหวัดชายแดนสุดฝั่งทะเลตะวันออก มีรูปร่างลักษณะคล้ายหัวช้าง อาณาเขตด้านชายแดนติดกับประเทศกัมพูชาทั้งทางบกและทางทะเล ยาว 330 กิโลเมตร โดยทางบกติดกับทางจังหวัดของประเทศกัมพูชา ได้แก่ จังหวัดพระตะบอง จังหวัดโพธิสัตว์ และจังหวัดเกาะกง

แหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

- **ชุมชนคลองบางพระ** ถือเป็นชุมชนการค้าเก่าแก่ของจังหวัดตราด เป็นที่พบปะแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าของคนหลายกลุ่ม เพราะทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้บริเวณปากแม่น้ำตราด ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในอดีต
- **อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง** เป็นหมู่เกาะตั้งอยู่ในเขตแหลมมอญ จังหวัดตราด นับว่าเป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 1 ในเขตทะเลอ่าวไทย และเป็นเกาะที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ในประเทศรองลงมาจากเกาะภูเก็ต
- **กัมพูชา จังหวัดเกาะกง** ตั้งอยู่บริเวณภาคตะวันตกเฉียงเหนือของราชอาณาจักรกัมพูชา ทิศเหนือติดกับจังหวัดโพธิสัตว์ ทิศตะวันออกติดกับจังหวัดกำปงสปีและจังหวัดกัมปอต ทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดกับจังหวัดพระสีหนุ และอ่าวไทย อำเภอเมืองชื่อ กรุงเขมรรัฐภูมินทร์ หรือ กรุงเกาะกง รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้พระราชทานนามเมืองแห่งนี้ว่า ปัจฉันตริเซตร ซึ่งมีความหมายว่า "ปลายเขตแดนที่ภูเขา" และตั้งนามเมืองให้คล้องกับเมืองประจวบคีรีขันธ์ (เดิมชื่อ บางนางรมย์) ซึ่งเมืองทั้งสองตั้งอยู่ในแนวรุ้งเดียวกัน

- **วัดปากคลอง เกาะกง** เป็นวัดเก่าแก่หนึ่งในจังหวัดเกาะกง วัดแห่งนี้ได้รับความเลื่อมใสศรัทธาจากทั้งประชาชนชาวไทยและชาวกัมพูชาโดยมีหลวงพ่อมหิเมกัจจายน์ชื่อดังเป็นอดีตเจ้าอาวาสของวัดแห่งนี้ ซึ่งถึงแม้ปัจจุบันท่านจะมรณภาพไปนานแล้ว แต่ก็ยังคงเป็นที่เคารพเลื่อมใสศรัทธาของทั้งชาวไทยและชาวกัมพูชามาจนถึงปัจจุบัน

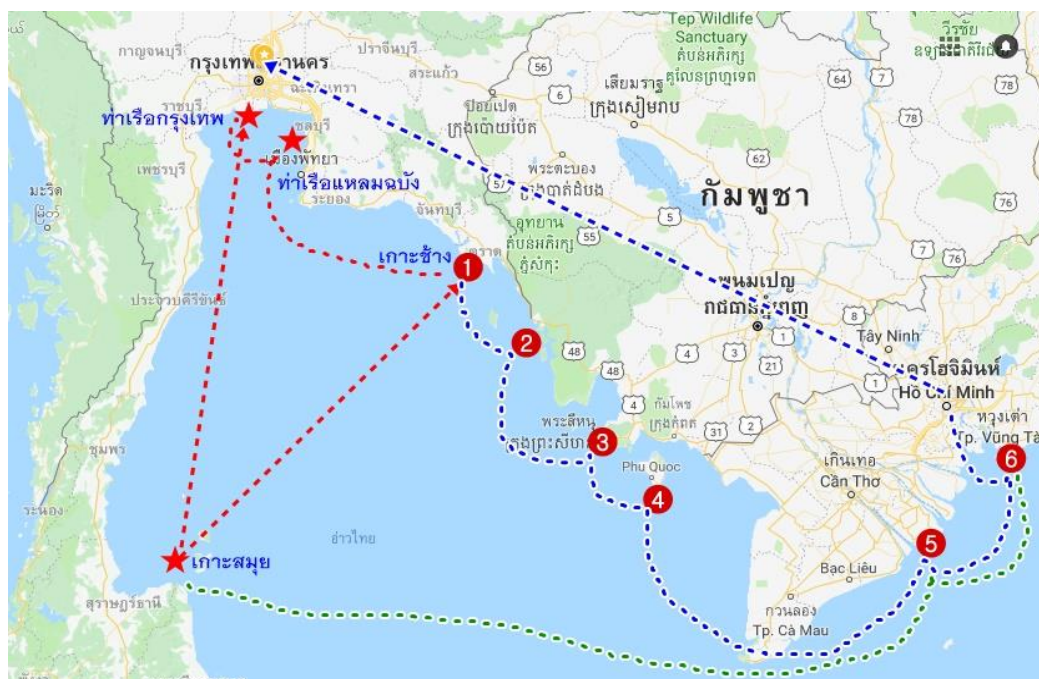
- **เกาะกง คาสโน** เป็นพื้นที่ติดทะเล และถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกัมพูชา มีชายแดนติดกับประเทศไทย บริเวณชายแดนบ้านหาดเล็ก อำเภอกลองใหญ่ จังหวัดตราด

- **จังหวัดกัมปอต** ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศกัมพูชา อยู่ห่างจากพนมเปญประมาณ 150 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 3 ชั่วโมง ทางรถยนต์ มีภูเขาสูง มีทะเลหมอก และอากาศหนาว นอกจากนี้ ยังมีแม่น้ำกัมปอต แม่น้ำสายสำคัญที่หล่อเลี้ยงชีวิตผู้คนที่นี่

- **ภูเขาโบโก** อุทยานแห่งชาติพระมณีนวศ์ อยู่ห่างจากใจกลางจังหวัดกัมปอต ประเทศกัมพูชาไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ 10 กิโลเมตรซึ่งปัจจุบัน ที่นี่เป็นอีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมเมื่อเดินทางไปเยือนกัมพูชา

- **จังหวัดแถบ** มีพื้นที่อยู่ติดกับจังหวัดกัมปอต ระยะทางห่างกันประมาณ 50 กิโลเมตร จังหวัดแถบเป็นเมืองติดทะเล พื้นที่จังหวัดแถบเป็นส่วนหนึ่งของบริเวณกัมปอตในสมัยที่เป็นอาณานิคมของฝรั่งเศส

เส้นทางท่องเที่ยว R10 นี้สามารถเชื่อมโยงกันทั้งด้านการท่องเที่ยวและด้านการค้า การลงทุนกับ EEC และเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดตราด



ภาพที่ 5.7 เส้นทางสายอนาคต (เกาะสมุย) - ท่าเรือกรุงเทพ - แหลมฉบัง - เกาะช้าง - เกาะกง - สีหนุวิลล์ - เกาะฟูกัก - เกิ่นเทอ - หวงเต่า - โฮจิมินห์ ด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทางน้ำเชื่อมต่อกับโครงการ EEC ของไทย และ BRI ของจีน มีท่าเรือที่สำคัญรองรับด้านการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุนที่เกี่ยวข้อง
ที่มา: คณะวิจัย

โอกาสการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว

- เป็นเส้นทางอนาคตที่กำลังมีการผลักดันทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพราะทุกฝ่ายต่างเล็งเห็นถึงศักยภาพและโอกาสในการสร้างธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่หลากหลาย

- จะเกิดประโยชน์และผลลัพธ์เชิงบวกในทุกมิติของทุกประเทศ จึงทำให้มีการพยายามเจรจากับหลายประเทศทั้งกัมพูชาและเวียดนาม เพื่อร่วมผลักดันให้สามารถเปิดการท่องเที่ยวเส้นทางทางน้ำนี้ได้จริง

รูปแบบการท่องเที่ยว

- การท่องเที่ยวทางเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) เรือข้ามฟาก เรือสมุทรการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ (Cruise) เป็นรูปแบบการให้บริการเดินทางที่รวมพาหนะเดินทางกับความบันเทิง มีกิจกรรมบนเรือและกิจกรรมบนฝั่งเมื่อเรือเทียบท่าตามเมืองต่างๆ เป็นเส้นทางที่เหมาะสมอย่างยิ่งในการเดินทางเป็นเส้นทางระหว่างเกาะในรูปแบบ Island Hopping (การเดินทางจากเกาะหนึ่งไปยังเกาะหนึ่ง) ซึ่งมีจุดประสงค์หลักเพื่อพักผ่อนตามชายหาด ชมธรรมชาติชายฝั่งทะเลที่สวยงาม ดำน้ำชมปะการัง ชมป่าชายเลน หรือกิจกรรมยามค่ำคืน

เมืองสำคัญและสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง หรือ เกาะช้าง ตั้งอยู่ในเขตแหลมงอบ จังหวัดตราด และเป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 1 ในทะเลอ่าวไทย

- หาดไถ่แก้ว เป็นสถานที่ยอดนิยมในการมาชมพระอาทิตย์ตกน้ำซึ่งจุดชมวิวงจะอยู่ทางทิศตะวันตก สามารถมองเห็นพระอาทิตย์ตกสีสนสวยงามได้อย่างชัดเจน

- อนุสรณ์ยุทธนาวี เป็นสถานที่เที่ยวชมเรื่องราวทางประวัติศาสตร์อันล้ำค่า ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของเกาะช้าง อนุสาวรีย์ถูกออกแบบให้มีลักษณะคล้ายกับเรือรบจำลอง เพื่อระลึกถึงเรื่องราวการสู้รบระหว่างกองทัพเรือไทยกับกองทัพเรือฝรั่งเศส

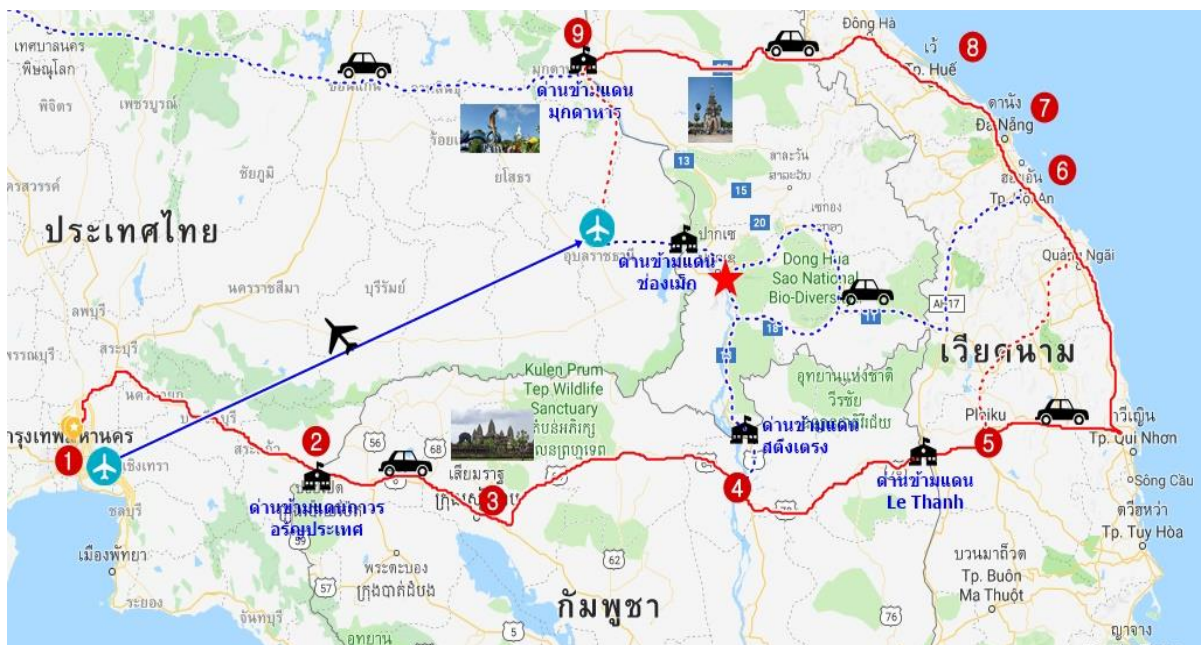
- บ้านช้างไทย เป็นอีกหนึ่งสถานที่ที่คนรักช้างจะต้องชื่นชอบ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้ามาสัมผัสประสบการณ์ใหม่กับการชมวิวนหลังช้าง

- จังหวัดพระสิหนุ หรือสิหนุวิลล์ หรือกปางโสม เป็นจังหวัดทางตะวันตกเฉียงใต้ของกัมพูชา ห่างจากเมืองหลวง 185 กิโลเมตร อยู่ติดกับอ่าวไทย เมืองหลักของจังหวัดมีชื่อว่าพระสิหนุ เป็นเมืองท่าเรือน้ำลึก เป็นสถานที่ท่องเที่ยวชั้นนำของประเทศ และเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

- ชายหาด Otres ถือเป็นหนึ่งในชายหาดที่สวยงามขึ้นชื่อของสิหนุวิลล์ ด้วยความสวยงามทางธรรมชาติ และอาหารทะเลที่สดใหม่ทำให้นักท่องเที่ยวจำนวนมากมายะเวียนมายังชายหาดแห่งนี้

2. จังหวัดสระแก้ว เน้นการท่องเที่ยว เพื่อศึกษาแหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม ทรัพยากรและแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ที่สมบูรณ์ รวมถึงต้องพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตลอดเวลา

เส้นทางท่องเที่ยว จังหวัดสระแก้ว (ไทย)-เสียมราฐ (กัมพูชา)-สตึงเตรง (กัมพูชา) สามารถไปเชื่อมเวียดนาม และกลับเข้าไทยทางด่านข้ามแดนมุกดาหารได้ สามารถเดินทางได้ทั้งทางรถยนต์ และทางการบิน



ภาพที่ 5.8 เส้นทางท่องเที่ยวจังหวัดสระแก้ว (ไทย)–เสียมราฐ (กัมพูชา)–สตึงตรง (กัมพูชา)
ที่มา: คณะวิจัย

ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว

เส้นทางท่องเที่ยวนี้มีเป้าหมายในการเดินทางเพื่อเที่ยวชมความสวยงามของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระหว่างเมืองต่างๆ เช่น ไทย กัมพูชา เวียดนามและสปป.ลาว แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของเส้นทางนี้จะเป็นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม เช่น เขตพื้นที่ตอนบนของกัมพูชา คือพื้นที่อารยธรรมของเขมรโบราณซึ่งเกี่ยวโยงความตำนานและความเชื่อของศาสนาฮินดูที่รุ่งเรืองในอดีต

โอกาสการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว

- เส้นทางนี้มีความเชื่อมโยงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งเส้นทาง R1 และเส้น R2 เข้าด้วยกัน
- ตลอดเส้นทางนักท่องเที่ยวจะได้รับชมความสวยงามทางวัฒนธรรม วิถีชีวิต ธรรมชาติ และแนวทางการพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐานและการค้าการลงทุนของแต่ละเมือง ตั้งแต่รัฐประเทศ ปอยเปต ศรีโสภณ เสียมราฐ สตึงตรง
- ในอนาคตการคมนาคมและการขนส่งทั้ง 2 เส้นทางจะมีความเจริญอย่างรวดเร็ว และคาดการณ์ว่าจะทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเจริญตามไปด้วย จึงกล่าวได้ว่าเป็นเส้นทางที่น่าสำรวจและจับตามองถึงโอกาสในการท่องเที่ยวและธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก

รูปแบบการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเชิงภูมิสถาปัตยกรรม เป็นเส้นทางที่เต็มไปด้วยประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมอันโดดเด่น มีสถาปัตยกรรมแบบขอมสมัยรุ่งเรืองตลอดเส้นทาง มีปราสาทนครวัดและภาพแกะสลักบนแผ่นหินอันสวยงามเกี่ยวกับพระราชกรณียกิจของพระเจ้าชัยวรมันที่ 2 พร้อมทั้งเรื่องราวในวรรณคดีรามายณะ นอกจากนี้ยังมีโตนเลสาบ อันเป็นทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยรอบของทะเลสาบเต็มไปด้วยพืช

พรรณต่างๆ มากมาย มีสัตว์ป่าและสัตว์น้ำจัดหลากหลายชนิด นอกจากนี้นักท่องเที่ยวยังได้สัมผัสวิถีชีวิตชาวบ้านในลุ่มน้ำแห่งนี้ได้อีกด้วย

เมืองสำคัญที่น่าสนใจ

อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เป็นอำเภอชายแดนทางด้านตะวันออกของไทย มีแนวชายแดนติดต่อกับกัมพูชา เดิมเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดกบินทร์บุรี ภายหลังถูกยุบรวมกับจังหวัดปราจีนบุรี ปัจจุบันเป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดสระแก้ว และได้จัดตั้งขึ้นเป็นจังหวัดมาใหม่ภายหลัง

แหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

- **ตลาดโรงเกลือ** หรือตลาดชายแดนบ้านคลองลึก เป็นตลาดการค้าชายแดนภาคตะวันออกที่ใหญ่ที่สุดของไทย ตั้งอยู่ใน อ.อรัญประเทศ ใกล้กับด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ-ปอยเปต จังหวัดบันเตียนเมียนเจย (กัมพูชา) ตลาดโรงเกลือมี 5 ตลาด คือตลาดโรงเกลือเก่า ตลาดเดชไทย ตลาดเทศบาล 2 (ตลาดโรงเกลือใหม่) ตลาดเทศบาล 3 (ตลาดโกลเดนเกต) และตลาดเบญจวรรณ มีร้านค้าประมาณ 3,000 ร้าน เป็นแหล่งจำหน่ายสินค้ามือสองที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ

- **ปราสาทสด๊กก๊อกธม** เป็นโบราณสถานขอมที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออก ตั้งอยู่ที่บ้านหนองเสม็ด ตำบลโคกสูง สันนิษฐานว่าสร้างขึ้นในพุทธศตวรรษที่ 14 เพื่อใช้ประดิษฐานรูปเคารพและใช้ประกอบพิธีกรรมตามคติความเชื่อ ในลัทธิศาสนาฮินดู คำว่า สด๊กก๊อกธม หมายถึงเมืองที่มีต้นกกขึ้นรกในหนองน้ำใหญ่ ปัจจุบันยังพอมองเห็น หนองน้ำใหญ่ในอดีตอยู่ใกล้ๆ ปราสาท

- **ปอยเปต** เป็นเมืองชายแดนไทย-กัมพูชา ตั้งอยู่ที่ตำบลปอยเปต อำเภออรัญชรา จังหวัดบันทายมีชัย อยู่ติดกับอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ตัวเมืองมีบ่อนกาสิโนเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยเป็นผู้ใช้บริการ เนื่องจากการพนันในประเทศไทยผิดกฎหมาย ปัจจุบันได้มีการประกาศจากด่านตรวจคนเข้าเมืองไทย ด้านอำเภออรัญประเทศ สำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางไทย สามารถเข้าถึงพนมเปญโดยไม่ต้องใช้วีซ่า โดยเดินทางประทับตราหนังสือเดินทางขาเข้าประเทศกัมพูชาได้

- **จังหวัดบันทายมีชัย** หรือ **บ็อนเตียมเมียนเจย** ที่แปลว่า "ปราการแห่งชัยชนะ" เป็นจังหวัดหนึ่งของประเทศกัมพูชา (ภาษาไทยเรียกว่า "จังหวัดบ้านไต้มีชัย", "บันทายมีชัย" หรือ "ศรีโสภณ") อยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ เมืองหลักคือศรีโสภณ เคยเป็นจังหวัดพิบูลสงครามของสยาม ในปี ค.ศ. 1907 สยามได้ยกพื้นที่นี้ให้แก่ฝรั่งเศสและรวมเข้าเป็นจังหวัดพระตะบอง

- **เสียมราฐ** หรือ **เสียมเรียบ** เป็นจังหวัดหนึ่งในประเทศกัมพูชา ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ อยู่ริมฝั่งทะเลสาบเขมร ห่างจากกรุงพนมเปญ 314 กิโลเมตร โดยใช้เวลาเดินทางด้วยรถยนต์ประมาณ 5 ชั่วโมง จังหวัดเสียมราฐเป็นที่ตั้งของนครวัดและกลุ่มปราสาทหินหลายแห่ง

- **นครวัด** เป็นหมู่ปราสาทและเป็นศาสนสถานที่ใหญ่ที่สุดในโลก แรกเริ่มสร้างขึ้นเป็นเทวาลัยในศาสนาฮินดูเพื่ออุทิศแด่พระวิษณุ ก่อนจะค่อยๆ เปลี่ยนแปลงกลายเป็นวัดในศาสนาพุทธในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 12 นครวัดเป็นปราสาทที่ได้รับการอนุรักษ์ดีที่สุดที่สุดในบริเวณที่ตั้งโดยรอบ นครวัดจึงเป็นปราสาทเพียงแห่งเดียวที่ยังคงมีความเป็นศูนย์กลางทางศาสนาที่มีความสำคัญมาตั้งแต่เริ่มก่อสร้าง ถือจุดสูงสุดของรูปแบบการสร้างสถาปัตยกรรมเขมรแบบดั้งเดิม และได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของกัมพูชา ซึ่งจะปรากฏอยู่บนธงชาติและตามสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสำคัญที่สุดในหมู่นักท่องเที่ยว

- โตนเลสาบหรือทะเลสาบเขมร เป็นทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพื้นที่ประมาณ 7,500 ตารางกิโลเมตร ความลึกโดยเฉลี่ย อยู่ที่ 10 เมตร เมื่อถึงฤดูน้ำหลาก น้ำจะท่วมพื้นที่บริเวณโดยรอบทำให้โตนเลสาบขยายตัวออกกว้างมากถึง 6 เท่า ทะเลสาบเขมรเกิดจากแม่น้ำโขง ซึ่งแม่น้ำโขงไหลผ่านมีความยาวถึง 500 กิโลเมตร

3. ยกระดับช่องทำเส้น-ทะมอดา ชายแดนระหว่างจังหวัดตราดกับจังหวัดโพธิ์สัตว์ เป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว เนื่องจากปัจจุบันชาวกัมพูชาจากจังหวัดพระตะบองมักจะเดินทางมาอำเภอเวียงเวง และออกทางช่องบ้านท่าเส้น ต.แหลมกลัด อ.เมืองตราด เพื่อเข้ามาจับจ่ายซื้อสิ่งของ และท่องเที่ยวในจังหวัดตราด ตลอดจนเดินทางไปจังหวัดเกาะกง จังหวัดพระสีหนุ ฯลฯ ของกัมพูชา หรือไปเกาะช้าง จันทบุรี ระยอง เมืองพัทยา ฯลฯ เส้นทางนี้ทำให้ชาวกัมพูชาบางส่วนเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กมายังด่านบ้านท่าเส้นเข้าไปยังจังหวัดโพธิ์สัตว์ จังหวัดพระตะบอง จังหวัดเสียมเรียบ (นครวัด) ของกัมพูชาได้อย่างประหยัด สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยกว่าเส้นทางอื่นๆ ปัจจุบันมีชาวเป็นการภายในว่า ที่ดินฝั่งทะมอดา กัมพูชา มีการบอกขายราคาประมาณไร่ละ 800,000-1,600,000 บาท ขึ้นอยู่กับทำเล มีชาวกัมพูชาจากกรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่นๆ เข้ามากว้านซื้อที่ดิน เตรียมก่อสร้างโรงแรมที่พัก ร้านค้า กันล่วงหน้าแล้ว บางรายได้ขายช่วงให้ชาวจีนไปแล้วด้วย นอกจากนี้ เส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงไปถึงกรุงไซ่งอน (โฮจิมินห์ซิตี้) ต่อไปถึง สปป.ลาวหรือจีนได้ การขนส่งผู้คนและสินค้าทำได้โดยไม่ต้องเสียเวลาผ่านอ่าวไทย เป็นเส้นทางขนานกับเส้น R10 โครงการสร้างถนนเชื่อมโยงพื้นฐานโครงการใหญ่ทั้ง 3 ในจังหวัดเกาะกง เป็นที่น่าสนใจดึงดูดหัวใจนักลงทุน คือ 1) การขยายถนนหมายเลข 48 เริ่มจากถนนหมายเลข 4 ถึงตัวจังหวัดเกาะกง 2) สนามบิน International มูลค่า 350 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมีพื้นที่ขนาด 750 เฮกตาและ 3) ถนนเชื่อมโยงระหว่างอำเภอสำราญ ตรงมาสู่จังหวัดเกาะกง โดยเริ่มจากอำเภอสำราญ จังหวัดพระตะบอง ตัดผ่านจังหวัดโพธิ์สัตว์ มาถึงจังหวัดเกาะกง และจะก่อสร้างในปี (บริษัท Union ได้ลงทุนประมาณ 1,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อก่อสร้างโครงการเมืองท่องเที่ยวในจังหวัดเกาะกง ซึ่งจะเริ่มก่อสร้างในต้นปี พ.ศ. 2562 เพื่อช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าและเศรษฐกิจของกัมพูชาให้เจริญก้าวหน้า ทั้งนี้ จังหวัดตราดได้เร่งทำถนนลาดยางไปเชื่อมเส้นทางที่รัฐบาลจีนสร้างให้กัมพูชาจากปอยเปต-พนมเปญ (จ.โพธิ์สัตว์) มาถึงด่านบ้านท่าเส้น-ทะมอดา ระยะ 2 กิโลเมตร บริเวณชายแดนมาบรรจบกับถนนชลประทานคลองสะพานหินลงมาถนนสี่เลนส์ (สุขุมวิท) ตรงวัดท่าเส้น จากนั้นก็จะแยกเดินทางไปเส้นทางคลองใหญ่หรือตัวเมืองตราดต่อไปแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ คาดว่าเส้นทางนี้ แล้วเสร็จตรงกับช่วงเวลาเปิดจุดผ่านแดนบ้านท่าเส้น และคาดว่าชาวกัมพูชาจากจังหวัดโพธิ์สัตว์ พระตะบอง บันเตียเมียนเจย เสียมเรียบ และจังหวัดกำปงชนัง ฯลฯ น่าจะลงมาเที่ยวเกาะช้าง หาดบานชื่น หาดเขาถ้ำ (ราชการุณย์) เป็นจำนวนมาก เพราะอยู่ใกล้และมีค่าใช้จ่ายถูกกว่าไปยังกรุงพระสีหนุ กัมปอต และแถบ

อย่างไรก็ตามพบว่า มีการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ กล่าวคือ บริษัทจีนกลุ่มหนึ่งลงทุนกว่า 100 ล้านดอลลาร์ ในโครงการ Dara Cove จังหวัดเกาะกง และโครงการพัฒนาเมืองใหม่มูลค่า 500 ล้านดอลลาร์ในเกาะกงซึ่งได้รับการอนุมัติจาก CDC (คริสตจักร) นอกจากนี้พบว่า สนามบินลำดับที่ 4 ของกัมพูชาเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2562 แล้วอยู่ในโครงการดาราซากิ จังหวัดเกาะกงด้วย สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกพบว่า กัมพูชาประกาศว่าได้สร้างเส้นทางหมายเลข 55 แล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว จากนั้นจะสร้างเส้นทางเชื่อมจากอำเภอสำราญ จังหวัดพระตะบอง มายังอำเภอเวียงเวง จังหวัดโพธิ์สัตว์ ต่อในทันที ส่วนมอเตอร์เวย์ พนมเปญ พระสีหนุ เริ่มก่อสร้างในวันที่ 22 มีนาคม

พ.ศ. 2562 ระยะทางเกือบ 200 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา 4 ปี โดยไป 2 เลน กลับ 2 เลน และพบว่าสถานีบริการ
น้ำมันใกล้โรงแรมคาสีโนหะมอตาเปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 ส่วนตลาดสมัยใหม่ จังหวัด
โพธิสัตว์ คาดว่าเสร็จกลางปี พ.ศ. 2562 เจ้าของตลาดชื่อ ออกญา ญูปุย เป็นอดีตประธานหอการค้าจังหวัดพระ
ตะบองเป็นเจ้าของตลาดญูปุย ที่จังหวัดพระตะบอง

ตารางที่ 5.10 แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะสั้น (เร่งด่วน)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. การดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา	- ปรับเปลี่ยนภาพปัญหาข้อพิพาทดินแดนในอดีต สร้างความร่วมมือ ภายใต้กรอบการพัฒนา ASEAN, GMS, AMECS และข้อตกลงแบบทวิภาคีระหว่างไทยกับกัมพูชา	- หน่วยงานด้านความมั่นคง (กระทรวงกลาโหม) - กระทรวงต่างประเทศ (กต.) - กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
2. การวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน แบบ Win-Win	1. ต้องให้ความสำคัญทั้งมิติภายนอกและภายใน สำหรับมิติภายนอกประเทศ ไทยต้องเสริมบรรยากาศในการดำเนินความสัมพันธ์กับกัมพูชา โดยเริ่มจากความร่วมมือระดับประชาชน 2. พื้นฐานของความจริงใจและผลประโยชน์จะได้รับร่วมกันในระยะยาว ผ่านกลไกความร่วมมือของรัฐบาลและผู้นำท้องถิ่นให้เกิดเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	- หน่วยงานด้านความมั่นคง (กระทรวงกลาโหม) - กระทรวงต่างประเทศ (กต.) - กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
3. การพัฒนาเครือข่ายการค้าคมนาคมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา	1. เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค คือ กรอบความร่วมมือ ASEAN กรอบความร่วมมือในอนุภาคแม่โขง (GMS) และยุทธศาสตร์การร่วมมือทางเศรษฐกิจอ่าวต๋าย แม่น้ำโขง (ACMECS)	- กระทรวงคมนาคม - กระทรวงต่างประเทศ - ตม. - ศุลกากร - การปกครองส่วนท้องถิ่น - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
4. นำ Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินเพื่อติดต่อการค้าการลงทุน บริการ	1. เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย สปป.ลาว เมียนมาและไทย ด้วยการขอวีซ่าจากประเทศเดียว ที่ผ่านมาได้	- กระทรวงต่างประเทศ - หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะสั้น (เร่งด่วน)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
ด้านการรักษาพยาบาล และท่องเที่ยว		
5. อำนวยความสะดวก ด้านพิธีการข้ามพรมแดน	1. การทำให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกมากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายลดลง ลดความแออัดของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง จัดกลุ่ม ชาวกัมพูชาที่เข้ามาทำงานรายวัน เข้ามาเรียน เข้ามาท่องเที่ยว ให้แยกกลุ่มให้ชัดเจน	-กระทรวงต่างประเทศ ศุลกากร -ภาครัฐฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
6. เตรียมความพร้อมคน	1.พัฒนาด้านภาษาอังกฤษ พัฒนาด้านทักษะของการเป็นเจ้าบ้านที่ดี เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยว 2.จัดกิจกรรมให้เกิดการรักษาวัฒนธรรมร่วมของทั้งสองประเทศไทยกับกัมพูชา 3.สร้างกิจกรรมด้านการดูแลสิ่งแวดล้อมร่วมกัน เน้นความสำคัญด้าน “ขยะทะเล และขยะชายแดน” 4. ร่วมกันพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ	-กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ - กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
7. แนวทางการสร้างความ ร่วมมือระดับนโยบาย รัฐบาลกับรัฐบาล (G2G)	1. ลบทาประวัติศาสตร์เปิดสู่ยุคความสัมพันธ์รูปแบบใหม่ภายใต้กรอบอาเซียน 2. ร่วมมือกันด้านการวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน 3.ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้า การลงทุน “เปลี่ยนเขตแดนพิพาทเป็นศูนย์รวมการค้ามาคมชนสงและสถานที่ท่องเที่ยว” 4. การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชา ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชน และจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว 5. จัดตั้งคณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาคไทยกับกัมพูชา	- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ร่วมจัดตั้งคณะกรรมการการท่องเที่ยวระดับประเทศ ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น - กระทรวงต่างประเทศ - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา - คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Border Committee : RBC)
8. แนวทางการสร้างความ ร่วมมือในภาพกว้าง “ระดับภูมิภาค”	1. Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา 2. มิติความร่วมมือระหว่างประเทศในแต่ละประเทศ ในกรอบของทวิภาคีและกรอบความร่วมมือที่สำคัญในระดับภูมิภาค	- กระทรวงต่างประเทศ - กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะสั้น (เร่งด่วน)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		- คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Border Committee : RBC)
9. พัฒนาและเปิดด่านที่มีศักยภาพ	1. จังหวัดตราด เปิด “ด่านท่าเส้น-ทะมอตา เป็นด่านถาวร” เน้นด้านการท่องเที่ยว เปิดรับชาว กัมพูชาระดับรายได้ปานกลางเข้ามาจับจ่ายในจังหวัดตราด 2. จังหวัดตราด โอกาสจากการเป็นแหล่งผลไม้ “การท่องเที่ยวแบบบุฟเฟ่สวนผลไม้” สามารถเก็บ รับประทานจากต้น อาศัยการเป็นศูนย์กลางผลไม้และการเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษร่วมกัน พัฒนาด้านการท่องเที่ยว จับเป็น Package ตามฤดูกาลให้กับนักท่องเที่ยว 3. จังหวัดจันทบุรี “อัญมณีโลก” เน้นดึงดูดนักท่องเที่ยวทั่วโลกโดยใช้การท่องเที่ยวแบบการค้างการลงทุน ด้านอัญมณีร่วมกับ จังหวัดไพริน ที่มีพลอยและอัญมณีที่มีชื่อเสียง 4. จังหวัดสระแก้ว เน้นการแสวงหาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ และเชื่อมโยงกับกัมพูชาด้าน เสียมเรียบ และ หาด Package และจัดกิจกรรมกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวมาค้างและพักที่สระแก้ว	- กระทรวงต่างประเทศ - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงคมนาคม - ภาครัฐฯ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับ กัมพูชา
10.สร้างโอกาสการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวจากจุดแข็งและโอกาสของไทยที่มี	1.ส่งเสริมด้าน “จัด Pack gage ด้านการดูแลสุขภาพ” โปรโมชันสำหรับตรวจร่างกายประจำปี ฯลฯ 2.ส่งเสริมให้มีการเปิด “โรงเรียน International School หรือ Bi-linguae บริเวณชายแดนไทยกับ กัมพูชา” จัดโปรแกรม Boarding Pass ด้านการศึกษาแบบสามารถผ่านด่านเข้ามาศึกษาในไทยได้ 3.เปิดโรงเรียนอบรม และจัดสอนด้านการท่องเที่ยวแบบมืออาชีพ ตามชายแดนไทย 4.จัดตั้งศูนย์ประชุม MICE ในบริเวณชายแดน เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจภาคบริการ 5.จังหวัดตราด พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงผ่าน R10 ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์ และ เส้นทางน้ำ เกาะช้าง-เกาะกง-สีหนุวิลล์ 6. เชื่อมโยงกลุ่มนักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศ ASEAN+6 ผ่านโครงการ BRI และ EEC จัดโปรแกรม การโปรโมทร่วมกันกับกลุ่มประเทศอาเซียน โดยไทยเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยว และการค้า การบริการที่เกี่ยวข้อง	- กระทรวงสาธารณสุข - กระทรวงศึกษาธิการ - กระทรวงต่างประเทศ - กระทรวงคมนาคม - หน่วยงานภาครัฐฯ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Border Committee : RBC)

ตารางที่ 5.11 แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ระยะกลาง

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะกลาง	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1.การท่องเที่ยว ดำเนินการเพื่อให้บรรลุ วิสัยทัศน์ด้านการท่องเที่ยว ของอาเซียน	1. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวกัน โดยมี มาตรการสำคัญร่วมกันระหว่างไทยกับกัมพูชา 2. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน การมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย และร่วมมือด้านการดูแลสิ่งแวดล้อม 3. . มีการพัฒนามาตรฐานใช้ระบบคิวอาร์โค้ด หรือบัตรประชาชน (ID Card) นำมาสแกนข้อมูล เพื่อ ความสะดวกรวดเร็ว	- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - กระทรวงต่างประเทศ - กระทรวงคมนาคม - ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง -กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับ กัมพูชา (General Border Committee: GBC)
2.การอำนวยความสะดวก ด้านการขนส่ง	1. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้าม พรมแดน (Cross-Border Transportation Passengers by Road Vehicles: CBTP) 2. การเพิ่มขีดความสามารถและการพัฒนาทักษะเพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวก ในการขนส่งของภูมิภาคให้มีความก้าวหน้ายิ่งขึ้น	- กระทรวงคมนาคม - กระทรวงต่างประเทศ - กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC)
3. แนวทางการสร้างความ ร่วมมือระดับพื้นที่	1.จังหวัดสุรินทร์ ส่งเสริมด้าน “จัด Pack gage ด้านการดูแลสุขภาพ” เช่น โปรโมชันสำหรับตรวจ ร่างกายประจำปี โปรแกรมคลอดเหมาจ่ายอื่นๆ กระตุ้นชาวกัมพูชาชนชั้นกลางเข้ามาใช้บริการ 2. เปิดด่าน “สายตะกู บุรีรัมย์” อย่างเป็นทางการดึงดูดกลุ่ม CLMV ที่มีความชอบด้านกีฬา 3. โอกาสของศรีสะเกษ ร่วมกับกัมพูชา ด้านการเปิดด่านฝั่งไทย เพื่อขึ้น “เขาพระวิหาร” ร่วมมือกับ การท่องเที่ยวกัมพูชา และแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน 3. วัดไพรพัฒนา จังหวัดศรีสะเกษ เป็นจุดดึงดูด พัฒนาการท่องเที่ยวไทยกับกัมพูชาจาก “สายใย ความศรัทธา เทวตาเดินดิน หลวงปู่สรวง วัดไพรพัฒนา” เน้นการท่องเที่ยวแบบวัฒนธรรม 4. จังหวัดตราด “ศูนย์กลางการค้าส่ง ขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ และศูนย์กลางให้บริการการ ท่องเที่ยวระดับภูมิภาค” ตราดตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 340 กิโลเมตร) รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และมีฐานการ	- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - กระทรวงต่างประเทศ - กระทรวงคมนาคม - จัดตั้ง Joint Committee Tourism ไทยและกัมพูชา - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับ กัมพูชา (General Border Committee: GBC) - คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC)

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะกลาง	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	ท่องเที่ยวในพื้นที่ และสามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) มีการลงทุนจากต่างชาติ 5. จันทบุรีและตราดสามารถเชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) โดยมีเป้าหมายใหญ่ในการให้ประเทศไทยเป็น “ชาติมหาอำนาจด้านการค้าผลไม้เมืองร้อนของโลก” ให้ภาคตะวันออกเป็นฐานตามโครงการจัดตั้งระเบียงผลไม้ภาคตะวันออก (Eastern Fruit Corridor) รัฐบาลต้น EEC เตรียมปั้นระเบียงเศรษฐกิจผลไม้ตะวันออก สู่ “มหาอำนาจผลไม้เมืองร้อน”	

ตารางที่ 5.12 แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ระยะยาว

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะยาว	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. การลดช่องว่างการพัฒนา การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา	1. รักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ และเสริมสร้างศักยภาพของประเทศไทยกับกัมพูชาให้เข้มแข็ง 2. ขยายการเข้าถึงภาคการเงินในส่วนของประเทศประชาชนและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของไทยกับกัมพูชา 3. เสริมสร้างโอกาสทางธุรกิจเพื่อสร้างการเติบโตและการจ้างงาน และขยายการเข้าถึงบริการด้านการเงินของประชาชนที่อยู่ชายแดนไทยกับกัมพูชา	- กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ - กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
2. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยว โดยมีความสำคัญ	1. เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดไทยกับกัมพูชาผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวเดียวกัน 2. สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวโดยบูรณาการร่วมระหว่างไทยกับกัมพูชาและดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว จาก ASEAN ให้มาเที่ยวเพิ่มมากขึ้น 3. เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยวไทยและกัมพูชา 4. ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ของไทยกับกัมพูชาผ่าน ภายใต้กรอบ GMS AMECS BRI และ ASEAN 5. ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง และเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างไทยกับกัมพูชาผ่านการเชื่อมโยงโครงการ BRI ของจีนที่เข้ามาลงทุนในกัมพูชา และ EEC ของไทยทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ	- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ - กระทรวงวัฒนธรรม - กระทรวงคมนาคม - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการท่องเที่ยวรายสาขาอื่นๆ - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
3. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วนโดยมีความสำคัญ	1. สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยว 2. สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการท่องเที่ยวให้ไทยกับกัมพูชา 3. จัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติของไทยกับกัมพูชา 4. ปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศของไทยกับกัมพูชา	- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม - หน่วยงานภาครัฐฯ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะยาว	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
4. ด้านการสร้าง ความสามารถในการ แข่งขัน	1. การพัฒนาสังคมผู้ประกอบการ เพื่อสร้างผู้ประกอบการทางธุรกิจของไทยกับกัมพูชา 2. การพัฒนาภาคการผลิตและบริการร่วมกันระหว่างไทยกับกัมพูชา 3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	- กระทรวงพาณิชย์ - องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)

การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศสมาชิก ในฐานะประเทศไทยเป็นประเทศศูนย์กลางทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยง และมีศักยภาพของกลุ่มในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการท่องเที่ยวโดยตรงดังนี้

1. ทบทุนและประสานความร่วมมือไทยกัมพูชา ในเรื่องบทบาทที่สำคัญของกลุ่มด้านทรัพยากรการท่องเที่ยว ด้านวัฒนธรรม ด้านมรดกทางวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ เพื่อชี้ให้เห็นความสำคัญ ร่วมมือสนับสนุน รวมตัวจริงทั้งภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงาน ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ภาคนักวิชาการ และผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมตัวและประสานความร่วมมือ แสดงวัตถุประสงค์ของความร่วมมือไทยกับกัมพูชาหรือร่วมกัน 1) ในด้านระเบียบข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ที่แต่ละประเทศยังไม่เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวเชื่อมโยง ร่วมหารือหาทางแก้ไข, 2) ด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ถนน ระบบราง ท่าเรือ และสนามบิน หาแนวทางร่วมเชื่อมต่อและดึงดูดเด่นของเส้นทางที่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมยังเข้าไม่ถึง ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทางเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง, 3) ร่วมกันส่งเสริมและการทำการตลาดไทยกับกัมพูชา ร่วมกันผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน, 4) ร่วมมือกันสร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว, 5) เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยวของไทยกับกัมพูชา เพื่อดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่างๆ, 6) ไทยกับกัมพูชา ร่วมกันเสนอรูปแบบการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น ภาครัฐฯ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งระดับประเทศ ภูมิภาค จังหวัดและระดับท้องถิ่น นักวิชาการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเอกชน ในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวทั้งระบบ และ 7) ไทยกับกัมพูชา ต้องให้ความสำคัญด้านการสร้างความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ และให้ความสำคัญร่วมกันในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

2. ควรจัดตั้งคณะกรรมการร่วมกันติดตามประเมินผล รวมทั้งหาแนวทางดำเนินการต่อยอดเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับภูมิภาค และเพื่อสามารถเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้ไทยกับกัมพูชา ทำทันทีและดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยติดตามตั้งแต่การเริ่มต้นแผนงานและระยะเวลาการพัฒนา **ไทย-กัมพูชา** มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และด้านความมั่นคงที่อาจส่งผลกระทบให้เกิดความหวาดระแวงต่อกัน เช่น เหตุการณ์เผาสถานทูตรัฐบาลทั้งสองประเทศต้องพยายามประณิประนอมให้ความช่วยเหลือทั้งด้านวัฒนธรรม การศึกษา การสาธารณสุข และการท่องเที่ยว เป็นต้น ปัจจุบันไทย-กัมพูชา มีกรอบความร่วมมือทั้งกรอบทวิภาคีและพหุภาคี โครงการ ACME Single VISA และโครงการพัฒนาปราสาทพระวิหาร กัมพูชามีพื้นฐานการจัดพื้นที่พัฒนาการท่องเที่ยวหลักในพนมเปญ เป็นประตูต้อนรับนักท่องเที่ยวที่มา และยังมีแหล่งท่องเที่ยวเมืองรองในหลายแห่งแต่เหมาะสำหรับการมาเพียง 1 วัน

- กัมพูชาต้องเพิ่มโอกาสด้านการท่องเที่ยวโดยให้ความสำคัญกับ พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกเฉียงใต้ และเกาะนอกชายฝั่งอีกหลายแห่ง รวมถึงศักยภาพในการพัฒนาชายหาด และรีสอร์ทเพื่อการท่องเที่ยวในระยะสั้น ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ (อุทยานแห่งชาติ) ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกเฉียงใต้ และเกาะนอกชายฝั่งต่างๆ เป็นต้น

- การท่องเที่ยวชาดหาดและการท่องเที่ยวทางทะเล ประกอบด้วย แหล่งธรรมชาติ เพิ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพักผ่อน แหล่งธรรมชาติ และพื้นที่ผจญภัย ส่วนพื้นที่ราบตอนกลางลักษณะเด่นของพื้นที่ คือ ทะเลสาบโตนเลสาบ (Tonle Sab) มีหมู่บ้านลอยน้ำ ความเป็นหนึ่งในระบบนิเวศ พื้นที่ตอนบน แม่น้ำโขงและบาสเซต เป็นแหล่งพักผ่อน พื้นที่ด้านตะวันออก มีพื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และแหล่งวัฒนธรรมชาวเขา ซึ่งมีศักยภาพสูงสำหรับนักท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ประกอบด้วย แหล่งธรรมชาติและรูปแบบวัฒนธรรม
- ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ อาศัยกรอบ GMS, ACMECS, กรอบยุทธศาสตร์ กัมพูชา-สปป.ลาว-เมียนมา ESC (Economic Cooperation Strategy) เน้นการพัฒนาพื้นที่ตามแนวชายแดนที่สอดคล้องกับแนวเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อมาเป็นกลุ่ม ACMECS
- การเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว พื้นที่ชายฝั่งทะเลไทย-กัมพูชา รัฐบาลทั้งสองประเทศได้ติดต่อตกลงเพื่อให้เกิดความร่วมมือและเชื่อมโยงการพัฒนา โดยนโยบายร่วมกัน คือ นโยบายพัฒนาด้านการท่องเที่ยว Two Kingdom One Destination
- ความร่วมมือในระดับรัฐบาลระหว่างไทยกับกัมพูชา ในระดับรัฐบาลและพื้นที่ระดับจังหวัด ชายแดนมีความร่วมมือ ได้แก่ โครงการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ความร่วมมือระดับจังหวัดชายแดน (ตราด (ไทย) และ จังหวัดโพธิสัตว์ พระตะบอง และเกาะกงของกัมพูชา
- ความร่วมมือระดับจังหวัด ประธานหอการค้าจังหวัดตราด ให้ความสำคัญด้านการเชื่อมโยงการค้าการลงทุน
- ด้านพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับ CLMV ให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุน ภายใต้กรอบ การเชื่อมโยงภูมิภาค 2 กรอบ คือ กรอบ GMS และกรอบ ACMECS ชายแดนไทย-กัมพูชามีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด เป็นช่องทางที่สามารถพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชายแดนได้ โครงการพัฒนาดนที่กำลังดำเนินการพัฒนาประกอบด้วย 2 สายหลัก คือ 1) ถนนหมายเลข 48 เข้าทางจุดผ่านแดนที่หาดเล็ก เกาะกง สเดอันเฟิน และ 2) ถนนหมายเลข 67 เข้าทางสนิม อลองเวง เสียมราฐ ถนนหมายเลข 68 ผ่านทางช่องจอม เข้าทางเสม็ด สำโรงรอฟัน อยู่ระหว่างการพิจารณา

5.3 ข้อเสนอแนะ

1. ด้านความสัมพันธ์ระดับผู้นำ ทั้งระดับประเทศ ระดับเขต ระดับท้องถิ่น และระดับชายแดนของไทยกับกัมพูชา จะต้องเป็นไปอย่างสร้างสรรค์ ต้องเรียนรู้และเข้าใจด้านการต่างประเทศอย่างถูกต้อง หลีกเลี่ยงผลกระทบทุกรูปแบบ และให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันอย่างจริงจังด้านความร่วมมือทั้งในกรอบทวิภาคี และพหุภาคี
2. ไทยกับกัมพูชา มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และด้านความมั่นคงที่ส่งผลให้เกิดความหวาดระแวงซึ่งกันและกัน เช่น เหตุการณ์เขาสถาปนทูต รัฐบาลทั้งสองประเทศต้องพยายามประนีประนอมให้ความช่วยเหลือซึ่งกันทั้งด้านวัฒนธรรม การศึกษา การสาธารณสุข และการท่องเที่ยว ปัจจุบันไทย-กัมพูชา มีกรอบความร่วมมือทั้งกรอบทวิภาคีและพหุภาคี โครงการ ACME Single VISA และโครงการพัฒนาปราสาทพระวิหาร กัมพูชามีพื้นฐานการจัดพื้นที่พัฒนาการท่องเที่ยวหลักในพนมเปญ เป็นประตูต้อนรับนักท่องเที่ยวที่มา รวมถึงมีแหล่งท่องเที่ยวเมืองรองในหลายแห่ง

3. **ด้านพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับ CLMV** ให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุน ภายใต้กรอบ การเชื่อมโยงภูมิภาค 2 กรอบ คือ กรอบ GMS และกรอบ ACMECS ชายแดนไทย-กัมพูชาที่มีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด เป็นช่องทางที่สามารถพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชายแดนได้ โครงการพัฒนาถนนที่กำลังดำเนินการพัฒนาประกอบด้วย 2 สายหลัก คือ 1) ถนนหมายเลข 48 เข้าทางจุดผ่านแดนที่หาดเล็ก เกาะกง สเดอันเฟิน และ 2) ถนนหมายเลข 67 เข้าทาง สันม อลองเวง เสียมราฐ ถนนหมายเลข 68 ผ่านทางช่องจอม เข้าทางเสม็ด สำโรงรอฟัน อยู่ระหว่างการพิจารณา

4. **รูปแบบการใช้ Single VISA ต้องเร่งผลักดัน 1 VISA สามารถเดินทางได้ทั้ง CLMV และไทย** มีการร่วมประชุมกำหนดท่าทีและแนวทางจัดทำที่กรมการกงสุล ซึ่งจะนำเสนอต่อประเทศต่อประเทศเพื่อนบ้านกลุ่ม CLMV ในกรอบ ACMECS ยังต้องมีการผลักดัน เนื่องจากยังมีในส่วนของข้อตกลง ทวิภาคีระหว่าง 2 ประเทศ

5. **ลดพิธีการตรวจคนเข้าเมืองตามแนวชายแดน** แม้ว่าปัจจุบันการเดินทางเข้าเมืองของประเทศมีความสะดวกเพิ่มขึ้นภายใต้การผ่อนผัน เช่น การใช้บัตรผ่านแดน (Boarding Pass) แต่ยังคงต้องผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองทั้ง 2 ประเทศ ด้วยเหตุนี้ภายใต้การปฏิรูปจึงควรมีการลดระยะเวลาในการตรวจเอกสารโดยอาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยสนับสนุน ภายใต้การยอมรับของทั้งสองประเทศ

6. **พิจารณาให้มีการทำการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ร่วม (Joint Economic Development Area: JEDA) ตามแนวชายแดน** โดยเน้นให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจตามเขตชายแดน การปฏิรูปจะจัดให้มีเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตามแนวเขตชายแดนตามด้านต่างๆ โดยพัฒนาเป็นพื้นที่เดียว มีระบบเดียวเพื่อการบริหารจัดการอย่างเบ็ดเสร็จ ภายใต้การเป็นหุ้นส่วนร่วมกันระหว่างสองประเทศ ซึ่งมีการจ้างผู้บริหารมืออาชีพเป็นผู้ดำเนินการบริหารพื้นที่พิเศษนี้ โดยให้มีการตรวจตราเข้าออกเพียงครั้งเดียว ซึ่งเป้าหมายระยะยาวในการดำเนินการปฏิรูปเพื่อเชื่อมต่อพรมแดนของประเทศแบบไร้รอยตะเข็บ

7. **การพัฒนาพื้นที่ชายแดนระยะยาวร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน** แม้ว่าในปัจจุบันในเขตพื้นที่ชายแดนสภาพเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะได้พัฒนาแผนระยะเวลา 5 ปีแล้วทำให้พื้นที่ชายแดนมีโครงสร้างพื้นฐานและงบประมาณในการดำเนินงานรองรับแผนนี้ และสามารถสนับสนุนประเทศเพื่อนบ้านให้มีความพร้อมในการพัฒนามากขึ้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่ชายแดนไม่สามารถดำเนินการได้เพียงฝ่ายเดียว การพัฒนาต้องเป็นไปอย่างสอดคล้องกันทั้งสองประเทศ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาร่วมกันระยะยาวร่วมกันตามจุดชายแดนเพื่อสร้างความร่วมมือร่วมใจและเข้าใจถึงขั้นตอนในการดำเนินงานร่วมกัน

8. **รูปแบบของเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทยในอนาคต** คือ รูปแบบเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดน (Cross Border Special Economic Zone) ที่เน้นการลดขั้นตอนกระบวนการที่เกี่ยวข้องให้เหลือเพียงจุดเดียวเพื่อเชื่อมพื้นที่รายรอบชายแดนของสองประเทศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพียงเขตเดียวภายใต้การบริหารจัดการแบบหุ้นส่วนของทั้งสองประเทศ ซึ่งประชาชนท้องถิ่นในแต่ละประเทศต้องมีส่วนร่วมในการดำเนินการ โดยมีการจ้างผู้บริหารมืออาชีพมาบริหารจัดการได้ ทั้งนี้ การบริหารจัดการในบางจุดอาจจะมี ความแตกต่างกันตามบริบทพื้นที่ได้ ซึ่งก่อนตัดสินใจดำเนินการในรูปแบบใดควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินการเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการ

9. **การปรับใช้มาตรการอาเซียนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ** โดยลดขั้นตอนศุลกากรตามข้อตกลง ASEAN Single Window ที่ทำให้พิธีการทางศุลกากรมีเพียงจุดเดียว ซึ่งต้องนำระบบของทั้งสองประเทศมาบริหารจัดการเป็นระบบเดียวภายใต้การมีส่วนร่วมของทั้งสองประเทศ แนวคิดสำคัญในระบบนี้คือ ต้องอำนวยความสะดวก

ให้กับสินค้าผ่านแดนภายใต้ข้อตกลงที่ให้นำนารถยนต์จากประเทศหนึ่งเข้าไปประเทศหนึ่งได้ รวมถึงมาตรการการได้รับสิทธิพิเศษจากการลงทุน ทั้งการให้สิทธิแก่นักลงทุนจากต่างประเทศ และการเจรจาให้สิทธิพิเศษแก่นักลงทุนชาวไทยในต่างประเทศด้วย นอกจากนี้ยังต้องมีการพิจารณาถึงมาตรการด้านภาษี มาตรการด้านการค้าบริการ มาตรการด้านแรงงาน ระบบเงินตรา เป็นต้น

10. การทำให้แนวคิดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพื้นที่ร่วมชายแดนเป็นโครงการของ ASEAN เพื่อให้การประสานความร่วมมือ การเจรจา หรือการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานเป็นมากกว่าการเจรจาแบบทวิภาคีที่อาจจะมีปัญหาในบางพื้นที่ หากการดำเนินงานเป็นโครงการของอาเซียนจะทำให้มีความเป็นไปได้และมีโอกาสประสบความสำเร็จมากกว่า

ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนา

1. ยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศกัมพูชา ส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมือกับกัมพูชาทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง 1) ให้ความสำคัญด้านการวางแผนการตลาด และการตลาดร่วมกัน เพื่อกระตุ้นความสนใจนักท่องเที่ยว 2) ความร่วมมือด้านการวางแผนบริหารจัดการใช้ทรัพยากรร่วมกัน อย่างคุ้มค่า 3) ร่วมมือวางแผนด้านเส้นทางท่องเที่ยว แบ่งเป็น การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเส้นทางธรรมชาติ การท่องเที่ยวทางน้ำ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ฯลฯ และ 4) ร่วมมือในด้านการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการผ่านด่านระหว่างสองประเทศ

2. ยุทธศาสตร์ความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้านการเดินทางในแต่ละจุด การอำนวยความสะดวกร่วมกันด้านการเชื่อมโยงการเดินทาง จากสนามบิน ไปสถานีรถไฟ ไปสถานีรถยนต์ และท่าเรือ รวมถึงการให้ความสำคัญในส่วนของการอำนวยความสะดวก ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ศูนย์ประสานงานด้านการท่องเที่ยว และร่วมกันจัดตั้งศูนย์ดูแลด้านความปลอดภัย

3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวทางน้ำเชื่อมโยง ส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ จากจุดเชื่อมต่อของโครงการ EEC สนามบินอู่ตะเภา หากมาทางสายการบิน และท่าเรือแหลมฉบัง เชื่อมต่ออย่างเป็นระบบ จัดทำไว้สำหรับเรือท่องเที่ยวเพื่ออำนวยความสะดวก เน้นความรวดเร็วและความปลอดภัย ส่งเสริมร่วมกันทั้งสามประเทศ คือ ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม การเดินทางจาก (มาบตาพุด-พัทยา-เกาะสมุย) แหลมฉบัง-เกาะช้าง/เกาะกูด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์-เกาะฟูกวีก (เวียดนาม) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวทางเรือร่วมกับนานาชาติ สามารถเชื่อมจาก เกาะฟูกวีก ขึ้นไปจีน จัดทำท่าเรือท่องเที่ยว ที่แหลมฉบังและที่ท่าเรือคลองใหญ่ ส่งเสริมให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางการท่องเที่ยว

4. ยุทธศาสตร์การจัดเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรด้านการท่องเที่ยว โดย มีคณะกรรมการประสานงานร่วมทั้งสามประเทศ คณะกรรมการการท่องเที่ยวระดับประเทศ จังหวัดและระดับท้องถิ่น ร่วมกันพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ ร่วมกันพิจารณาข้อกฎหมายที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวของทั้ง 3 ประเทศ (รวมเวียดนามด้วย) แก้ไขปัญหาร่วมกันด้านปัญหาความมั่นคงชายแดน รวมถึงร่วมมือส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน

5. ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือจังหวัดตราดให้เป็นศูนย์กลาง และเป็นฐานการท่องเที่ยวเชื่อมโยงชายฝั่งของ ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ทั้งนี้ทางจังหวัด ท้องถิ่นและชุมชนของไทยต้องให้ความร่วมมือ และต้องมีการพัฒนา สนับสนุนให้ครบวงจร ด้านการบริการ โดยเฉพาะในส่วนของการอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย

ดังนั้น ควรเน้นบทบาทในการเป็นท่าเรือน้ำลึกด้านการท่องเที่ยวแบบปลอดภัย เป็นจุดศูนย์กลางการ
ท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศ จากตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์-เกาะฟูก๊วก (เวียดนาม)

เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2558). ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2558–2560. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา.
- กรกรณ์ ชีวะตระกูลพงษ์ และจิตติชัย รุจนกนกนาฏ. (2554). โครงการผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ มกราคมถึงธันวาคม 2559. กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา.
- กรมโยธาธิการและผังเมือง. (2558). การวางผังเฉพาะพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เอกสารการบรรยาย โดยนายพิชัย อุทัยเจริญ. กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย 14 ตุลาคม พ.ศ. 2558.
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2558). คู่มือโอกาสและทิศทางการค้าการลงทุนในกัมพูชา. กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.
- กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงต่างประเทศ. (2560). ความสัมพันธ์ทวิภาคีระหว่างไทยกับกัมพูชา. สืบค้นเมื่อ 12 ตุลาคม 2560 จาก www.aseanhai.net/ewt_news.php?nid=3847&filename=index
- จตุรินทร์ ขวัญเนตร และเชษฐนิรัช อรชุน. (2556). ความร่วมมือทางการค้า ไทย-กัมพูชา กรณีศึกษาตราด-เกาะกง. คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี.
- ด้านศุลกากรแม่สอด. (2560). การค้าชายแดน. สืบค้นเมื่อ 18 กุมภาพันธ์ 2560 จาก http://danmaesot.com/25510529_การค้าชายแดน.html
- ด้านศุลกากรหนองคาย. (2559). การบรรยายข้อมูลด้านศุลกากร หนองคาย เอกสารการบรรยาย โดย ว่าที่พันตรี อมร ไชยสงค์. ด้านศุลกากร หนองคาย จังหวัดหนองคาย 22 เมษายน พ.ศ. 2559.
- เดลินิวส์ออนไลน์. (2559). พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2560 จาก www.dailynews.co.th/article/522797
- ไทยรัฐ. (2561). กรม.สัญญาซื้อขายคิปปหน้าอื้อซี "สมคิด" ปรับแผนรถไฟทางคู่วังทะเลลูตราด. สืบค้นเมื่อ 19 กุมภาพันธ์ 2561 จาก www.thairath.co.th/content/1189410
- พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525. (2538). พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: อักษรเจริญทัศน์.
- พินสุตา วงศ์อนันต์. (2556). ระบบการปกครองท้องถิ่นของราชอาณาจักรกัมพูชา. กรุงเทพฯ : สถาบันพระปกเกล้า.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548).อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ว.กรุงเทพฯ: เพรส แอนด์ ดีไซน์. สมาคม วิจัยการเดินทางและการท่องเที่ยว.
- ปกรณ์ ปรียากร. (2538). ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาในการบริหารการพัฒนา. หน้า 18–65.
- ปวริศร เลิศธรรมเทวี. (2557). ระบบการปกครองระบบกฎหมายและสภารัฐธรรมนูญแห่งกัมพูชารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา. สำนักงาน ก.พ. ระบบบริหารราชการของราชอาณาจักรกัมพูชา, กรุงเทพฯ.
- ประชาชาติธุรกิจ. (2557). เปิดแผนท่องเที่ยว "กัมพูชา" ดันยอดทะลุ 7.5 ล้านคนใน 5 ปี. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2560 จาก www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1438778787

- ประชาชาติธุรกิจ. (2560). โครงการ “สตึงมนั่ม” เรื่องที่กระทรวงพลังงานไม่ได้บอก. สืบค้นเมื่อ 19 กุมภาพันธ์ 2561 จาก www.prachachat.net/economy/news-25173
- ประชาชาติธุรกิจ. (2560). สตึงมนั่ม...ต้องคุ้มค่าลงทุน. สืบค้นเมื่อ 19 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://www.prachachat.net/columns/news-36562>
- ภาณุรังสี เดือนโง้ง. (2550). การศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหารให้เป็นเมืองท่องเที่ยวชายแดน. ปริญญาโท มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- มนัส สุวรรณ และคณะ. (2541). การจัดการการท่องเที่ยว. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- มณีรัตน์ การรักษ์. (2558). การพัฒนาตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา กรณีศึกษาตลาดการค้าชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์. คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย.
- รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา. สำนักงาน ก.พ. ระบบบริหารราชการของราชอาณาจักรกัมพูชา, กรุงเทพฯ. วิกีพีเดีย. (ม.ป.ป.). จังหวัดบันทายมีชัย. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/จังหวัดบันทายมีชัย>
- วิกิพีเดีย. (ม.ป.ป.). จังหวัดพระตะบอง. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/จังหวัดพระตะบอง>
- วิกิพีเดีย. (ม.ป.ป.). จังหวัดพระวิหาร. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/จังหวัดพระวิหาร>
- วิกิพีเดีย. (ม.ป.ป.). จังหวัดอุดรธานี. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/จังหวัดอุดรธานี>
- วิกิพีเดีย. (ม.ป.ป.). อนุสาวรีย์ตาตัมบอง ถิ่นพยานที่มีตะบองที่หายไป. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/จังหวัดพระตะบอง>
- วิกิพีเดีย. (ม.ป.ป.). จังหวัดเกาะกง. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/จังหวัดเกาะกง>
- ศิริวรรณ มนอัคระผดุง. (2557). การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับเข้าสู่ประชาคมอาเซียน. บทความวิชาการ สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. 4(19): 1-40.
- ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. (2558). จุดผ่านแดนบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2560 จาก www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=2570&filename=index
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และกองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ. (2559). สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยปี 2557-2559. กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ.
- สภาพัฒนาเศรษฐกิจ. (2558). วาระปฏิรูป 10 แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ร่วมชายแดน. กรุงเทพฯ: สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.
- สิริวงษ์ เอียสกุล. (2557). ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถตู้และรถโดยสาร กรณีศึกษาจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย. วารสารวิชาการ Veridian E-Journal ฉบับมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์. 7(1): 553-560.

สุระพันธ์ จุลสุวรรณ. (2557). แนวทางการพัฒนาด้านชายแดนสะเดา. รายงานการวิจัย. สงขลา: มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา.

สดไส สร้างไศร และนนท์ พลาวัน. (2557). รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์: บ่อนคาสีโน ช่องสงจำ-ช่องจรีอก เจื่อม อ.อัลลองเวง จ.อุดรมีชัย ประเทศกัมพูชาส่งผลให้วิถีพินนของชาวบ้านในพื้นที่ต่อแดนเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร. แผนงานสนับสนุนศูนย์วิจัยปัญหาการพนัน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.

สำนักข่าวโพสทูเดย์. (2559). บทวิเคราะห์อาเซียน: เขตศก.พิเศษตราด ศักยภาพพื้นที่เด่น-ดูดการลงทุน. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2560 จาก www.posttoday.com/biz/aec/scoop/465743

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2559). คู่มือการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ. สืบค้นเมื่อ 25 พฤษภาคม 2560 จาก www.boi.go.th

สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง. (2559). สถิติการเดินทางเข้า-ออก จำแนกตามสัญชาติและประเภทการตรวจลงตรา เดือน ม.ค.-ธ.ค. 2559. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง.

สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง. (2559). สถิติการเดินทางเข้า-ออก ราชอาณาจักร จำแนกตามหน่วยงาน ประเภทการตรวจลงตราประจำปี 2559 (ม.ค.-ธ.ค. 2559). สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง.

สำนักพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. (2555). การบูรณาการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวชายแดน. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2560 จาก www.jpp.moi.go.th/detail.php?section=7&id=110

สำนักอาเซียน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2551). ข้อมูลพื้นฐานราชอาณาจักรกัมพูชา. สืบค้นเมื่อ 14 สิงหาคม 2560 จาก www.asean-thailand.org/cambodia_Info.pdf

อภิรติ ไช้โส. (2553). ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-ลาว ปี พ.ศ. 2518-2548. วิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโท สาขาวิชาประวัติศาสตร์ศึกษา. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

สำนักงานอำเภอเวียงเจียง จังหวัดโพธิสัตว์. (2018). เส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดเกาะกงกับจังหวัดโพธิสัตว์.

สำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช. (ม.ป.ป.). อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง. สืบค้นเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <http://nps.dnp.go.th/newsdetail.php?id=22&name=อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง>

2200408Soojuttmai. (ม.ป.ป.). กาสีโน โอเสม็ด และตลาดช่องจอม. สืบค้นเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://sites.google.com/site/2200408soojuttmai/tour-cambodia>

Royal Government of Cambodia. (2010). National Strategic Development Plan Update 2009-2013

Royal Government of Cambodia. (2013). Rectangular Strategy for Growth, Employment Equity and Efficiency Phase III. from http://cnv.org.kh/en/wp-content/uploads/2013/10/26sep13_rectangular-strategy_phaselll.pdf

Thai Military Talk. (2554). ความเคลื่อนไหวสถานการณ์ไทยกัมพูชา. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2560 จาก www.thaiarmedforce.com/distribution/viewtopic.php?f=32&t=2290&start=2595

Imgur. (ม.ป.ป.). ภาพแผนที่ ถนน ระบบไฟฟ้า ในจังหวัดอุดรมีชัย กัมพูชา. สืบค้นเมื่อ 19 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://imgurinc.com/>

Museumthailand. (ม.ป.ป.). สุรินทร์มาจากไหน? พื้นม่านตำนานเมืองสุรินทร์จากพงสาวดารและบันทึกของนักสำรวจชาวฝรั่งเศสในคริสต์ศตวรรษที่ 19. สืบค้นเมื่อ 12 กุมภาพันธ์ 2561 จาก www.museumthailand.com/storytelling-detail.php?p=2264

oknation. (2552). Casino-OK: กัมพูชาสู่ศูนย์กลางคาสีโนลุ่มน้ำโขง. สืบค้นเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <http://oknation.nationtv.tv/blog/akom/2009/06/17/entry-1>

oknation. (ม.ป.ป.). เส้นทาง: อ.น้ำยืน-อ.กันทรลักษณ์-อ.ขุนหาญ-อ.ภูสิงห์. สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2561 จาก http://oknation.nationtv.tv/blog/home/blog_data/326/2326/images/Borderroad/borderroad004.jpg

oknation. (ม.ป.ป.). เส้นทาง: อ.ละหานทราย-อ.ตาพระยา-กิ่งอ.โคกสูง-อ.อรัญประเทศ-อ.คลองหาด-บ.คลองด่าน. สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2561 จาก http://oknation.nationtv.tv/blog/home/blog_data/326/2326/images/Borderroad/borderroad004.jpg

oknation. (ม.ป.ป.). เส้นทางการเดินทางจาก อ.น้ำยืน อุบลราชธานี-ตำบลบ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด. สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2561 จาก www.oknation.net/blog/home/blog_data/326/2326/images/Borderroad/borderroad003.jpg

PaiNaiDii. (2558). ที่เที่ยวบุรีรัมย์-10 ที่เที่ยวเมืองต้องห้ามพลาดบุรีรัมย์ เมืองปราสาทสองยุค. สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2561 จาก www.painaidii.com/diary/diary-detail/001678/lang/th/

Postjung. (ม.ป.ป.). จังหวัดตราดเตรียมเสนอขอรถไฟรางคู่และงบประมาณกว่า 1 หมื่นล้านบาท. สืบค้นเมื่อ 19 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <https://board.postjung.com/1066827.html>

surin108. (2015). จ.สุรินทร์ เร่งแก้ไขปัญหาการค้าชายแดน เตรียมพัฒนาบริเวณชายแดนช่องจอม เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2561 จาก <http://surin108.com/web/2015/02/จ.สุรินทร์-เร่งแก้ไขปัญหา/>

tnews. (2560). เสนอโครงการซื้อไฟฟ้าพลังน้ำสตึงมนัม จากกัมพูชา ให้กรม.รับทราบ 22 ส.ค. นี้. สืบค้นเมื่อ 19 กุมภาพันธ์ 2561 จาก www.tnews.co.th/contents/350142

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1

แนวคิดด้านการท่องเที่ยว

1. แนวคิดด้านการท่องเที่ยว

1.1 ความหมายของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นปรากฏการณ์เดินทางไปในพื้นที่ห่างไกลจากสังคมเมืองของกษัตริย์และขุนนางในราชสำนักมาเป็นเวลาช้านาน ซึ่งถือเป็นเป็นการท่องเที่ยวในยุคเก่า (เพชรศรี นนท์ศิริ, 2550) ต่อมาในช่วงต้นศตวรรษที่ 19 การท่องเที่ยวยุคใหม่จึงเกิดขึ้น โดยเป็นการเดินทางพักผ่อนหย่อนใจของชนชั้นกลาง และขยายกว้างขึ้นตามความก้าวหน้าของการคมนาคม (เพชรศรี นนท์ศิริ, 2550 และบุญยสฤษฎ์ อเนกสุข, 2549) ต่อมาองค์การสหประชาชาติ (เทิดชาย ช่วยบำรุง, 2552) ได้กำหนดความหมายของการท่องเที่ยวไว้ว่า การท่องเที่ยว (Tourism) หมายถึงกิจกรรมที่มีเงื่อนไข 3 ประการ คือ

- 1) เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังสถานที่อื่นเป็นการชั่วคราว
- 2) เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ และ
- 3) เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆ ก็ตามที่มีใช้เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้

สำหรับความหมายของนักวิชาการหลายๆ ท่านก็ไม่แตกต่างกันมากนัก กล่าวโดยสรุปได้ว่า การท่องเที่ยวเป็นการเดินทาง ที่มีใช้การประกอบอาชีพและไปอยู่เป็นประจำ แต่มีวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง ได้แก่ เพื่อการพักผ่อนในวันหยุด เพื่อวัฒนธรรมและศาสนา เพื่อการศึกษาเพื่อการกีฬาและบันเทิง เพื่อการศึกษาประวัติศาสตร์และความสนใจพิเศษ เพื่องานอดิเรก เพื่อเยี่ยมเยือนญาติมิตร เพื่อเข้าร่วมประชุมหรือสัมมนา เป็นต้น (เทิดชาย ช่วยบำรุง, 2552, วิไลลักษณ์ รัตนเพียรธัมมะ และคณะ, 2550)

กล่าวโดยสรุป การท่องเที่ยวเป็นการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ต่างๆ โดยมีได้มีเป้าประสงค์ในการทำงาน หรือ อยู่ประจำ เป็นการพักผ่อนในยามว่าง ศึกษาเรียนรู้ ประชุมสัมมนา เยี่ยมเยือนญาติมิตร ตลอดจนการทำงานอดิเรกต่างๆ เช่น การปั่นจักรยาน ถ่ายภาพ และ เยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่น เป็นต้น

1.2 วิวัฒนาการของการท่องเที่ยว

การจัดระบบการเดินทางท่องเที่ยวของชาวตะวันตกนั้นเกิดขึ้นประมาณสมัยอาณาจักรที่ยิ่งใหญ่ (The Great Empires) อันได้แก่ อาณาจักรเปอร์เซีย อาณาจักรเอสซีเรีย กรีก อียิปต์ และโรมัน การเดินทางได้ถูกนำมาใช้โดยกองทหารหรือกองทัพพวกพ่อค้า และผู้แทนรัฐบาลต่างๆในอดีตเป็นเหตุผลสำคัญรวมทั้งเพื่อการติดต่อคมนาคมระหว่างรัฐบาลกลางกับอาณานิคมต่างๆที่อยู่ห่างไกลออกไป นอกจากนี้การเดินทางยังมีความจำเป็นสำหรับพวกช่างศิลป์ และสถาปนิกที่ถูกเรียกมาใช้จากดินแดนห่างไกล เพื่อการออกแบบและก่อสร้างพระราชวังที่ยิ่งใหญ่งดงามหรือหลุมศพขนาดมหึมาของกษัตริย์ผู้ยิ่งใหญ่ ในขณะที่เดียวกันการเดินทางยังช่วยทำให้เกิดมีการ

ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ที่สำคัญๆเช่น ถนน ลำคลองผู้จัดบันทึกระยะทาง คนเฝ้ายามสถานีไปรษณีย์ หลักบอกระยะทางบ่อน้ำหรืออ่างน้ำดื่มพนักงาน ในสถานที่พักและร้านอาหารเป็นต้น ในยุคของอาณาจักรกรีกโบราณ มนุษย์เดินทางไปชมการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก (Olympic Games) ซึ่งเป็นการแข่งขันกีฬาที่ยิ่งใหญ่ที่สุดที่ต้องการใช้สถานที่พักและบริการอาหารอย่างดี เป็นจำนวนมากไว้อภัยบริการ ยุคนี้เริ่มมีการใช้เงินในการแลกเปลี่ยนสินค้าบ้างแล้ว ทำให้สะดวกในการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ

วิวัฒนาการของการท่องเที่ยวอาณาจักรบาบิโลน(Babylonian Kingdom) และอาณาจักรอียิปต์(Egyptian Kingdom)

- การจัดตั้งพิพิธภัณฑสถานโบราณวัตถุ 2600 ปีมาแล้วในอาณาจักรบาบิโลน
- มีการจัดงานเทศกาลทางด้านศาสนา มีการพบหลักฐานจากข้อความที่นักเดินทางเขียนไว้ที่ผนัง หรือสิ่งก่อสร้าง

วิธีที่ใช้ในการเดินทาง (Travel Methods)

ในการเดินทางทางบก นิยมใช้ลา ล่อหรืออูฐ แต่สำหรับทหารหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐนิยมใช้ม้า เป็นพาหนะในการเดินทางซึ่งอาจเป็นเกวียน (Wagons) หรือรถม้าสองล้อ (Chariots) จักรวรรดิกรีกและจักรวรรดิโรมันลักษณะการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวสมัยกรีก

- เป็นการปกครองแบบนครรัฐ (City State) ทำให้ไม่มีผู้นำสั่งการให้สร้างถนน จึงนิยมเดินทางทางเรือ
- สถานที่ที่เชื่อว่าเป็นที่สิงสถิตของเทพเจ้า
- เดินทางเพื่อแสวงหาความรู้ เนื่องจากสมัยกรีกนี้มีนักปราชญ์เป็นจำนวนมาก อาทิ อริสโตเติล พลาโต เพื่อการศึกษา โดยเฉพาะในกรุงเอเธนส์
- เมื่อมีการเดินทาง ทำให้เกิดการสร้างที่พักแรมระหว่างทาง เกิดขึ้น ซึ่งเป็นเพียงแค່ห้องนอนแคบๆเท่านั้น

ชาวโรมันยังได้นำเอาระบบกฎหมายออกเผยแพร่ไปยังอาณาจักรอื่นๆ ที่เป็นอาณานิคมของโรมันด้วย ชาวโรมันยังเป็นนักสร้างถนนที่ยิ่งใหญ่ ผลงานที่มีชื่อเสียงว่าเป็นถนนที่ก่อสร้างได้ดีที่สุดก็คือ Appian Way ซึ่งเป็นถนนหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อไปยังประเทศกรีกและดินแดนภาคตะวันออก ชาวโรมันสามารถเดินทางเป็นระยะทางยาวถึง 73 ไมล์ จากกำแพงเฮเดรียน (Hadrian Wall) ในอังกฤษไปจนถึงลุ่มแม่น้ำยูเฟรติส (Euphrates River) โดยปราศจากการข้ามเขตแนวพรมแดนของประเทศอื่นใด เส้นทางติดต่อสื่อสารนับได้ว่ายอดเยี่ยมและสถานที่พักนักเดินทางระหว่างการเดินทาง (Inns) ก็ได้สร้างไว้ระยะๆตลอดเส้นทางการเดินทางจึงกล่าวได้ว่าชาวโรมันเป็นนักสร้างสรรค์โครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวที่ดีที่สุดในโลกชาติหนึ่ง (ทั้งระบบการติดต่อขนส่งและการสื่อสาร) ถึงแม้จะเป็นความจริงว่าชาวโรมันมิใช่เป็นชาติแรกที่ได้เดินทางไปเยี่ยมชมสถานที่ต่าง ๆ เพื่อความเพลิดเพลินก็ตาม แต่ชาวโรมันก็เป็นชนชาติแรกที่แท้จริงที่สร้างวัฒนธรรมการท่องเที่ยวระบบมวลชนขึ้นเป็นครั้งแรกทั้งโดยตัวอักษรและจิตใจที่แท้จริงในศตวรรษที่ 2 แห่งคริสต์กาล

สมัยโรมัน ได้รวบรวมจักรวรรดิกรีก เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของอาณาจักร และได้นำเอาวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมความหรรษาต่างๆ ไปพัฒนาเป็นแบบโรมัน

- สมัยโรมันเป็นสมัยที่การท่องเที่ยวรุ่งเรืองที่สุดในยุคโบราณจนมีนักวิชาการปัจจุบัน กล่าวว่า “แม้ว่าชาวโรมันจะมีใช้ชาติแรกที่เดินทางไปเยี่ยมชมสถานที่ต่างๆ เพื่อความเพลิดเพลินก็ตามแต่ชาวโรมันก็เป็นชนชาติแรกที่แท้จริงที่สร้างวัฒนธรรมการท่องเที่ยวระบบมวลชนเป็นครั้งแรก” (Mass Tourism)

- ชาวโรมันนิยมเดินทางไปชมความสำเร็จของวิทยาการของกรีก อนุสาวรีย์ต่างๆ รูปแกะสลักตลอดจนงานเทศกาล
- โครงสร้างพื้นฐานถูกสร้างขึ้นอย่างเป็นระบบ ทั้งถนนหนทาง ที่พักแรม (Inns) ร้านอาหาร ตลอดจนการรักษาความปลอดภัย

กรีกซึ่งเป็นประเทศที่มั่งคั่งร่ำรวยในด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวตั้งอยู่ใกล้อิตาลีและเป็นเป้าหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่นิยมกันมากแต่ในอดีตยังไม่ปรากฏเรือขนส่งผู้โดยสาร จนกระทั่งภายหลังที่ได้มีการประดิษฐ์เรือกังหันไอน้ำ (Steamships) เกิดขึ้นในกลางศตวรรษที่ 19 จึงได้เริ่มเป็นที่รู้จักและนิยมกันอย่างกว้างขวางในช่วงแรก ๆ ของการเดินทางท่องเที่ยวทะเลหรือเดินทางท่องเที่ยวทางทะเลนั้น นักท่องเที่ยวจะเริ่มต้นที่การเดินทางไปสู่ท่าเรือที่ใกล้ที่สุดและรอจนกระทั่งมีเรือออกเดินทางไปยังทิศทางที่ต้องการทั้งนี้เพราะว่าเรือเหล่านี้ไม่มีห้องพักหรือสถานที่อำนวยความสะดวกใดๆ แก่ผู้โดยสารเมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยวที่ต้องการแล้ว พวกเขาจะต้องเตรียมที่พักแรมเอง

ยุคกลาง หรือ ยุคมืด ประมาณ ค.ศ. 500-1500 สิ่งที่เห็นได้ชัดในยุคนี้ ได้แก่

- เป็นช่วงที่เศรษฐกิจตกต่ำ ศาสนาเข้ามามีบทบาทในการกำหนดการดำเนินชีวิตของผู้คน
- วันหยุด (Holy Days) เริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้น
- คนชั้นกลางและชั้นสูงนิยมเดินทางเพื่อแสวงบุญ ในระยะทางไกลในเมืองต่างๆ ตามหลักฐานที่ปรากฏเป็นนิทานเรื่อง Canterbury's tales
- การเฟื่องฟูของอาชีพนักเทศน์

ยุคฟื้นฟูศิลปวิทยาการ (Renaissance) ลักษณะสำคัญของการท่องเที่ยวในยุคนี้คือ

- เกิดการพัฒนาทางการค้า
- ผู้คนเริ่มใฝ่รู้เกี่ยวกับเรื่องของยุโรปสมัยก่อน โดยเฉพาะชาวอังกฤษที่ร่ำรวย นิยมส่งบุตรชายออกเดินทางไปต่างประเทศพร้อมกับผู้สอนประจำตัว (Travelling Tutors) เป็นระยะเวลา 3 ปี เรียกว่าแกรนด์ทัวร์ (Grand Tour) โดยมีจุดหมายที่ประเทศ อิตาลี
- อาจเรียกแกรนด์ทัวร์ว่า เป็นการท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาได้

สมัยคริสต์ศตวรรษที่ 18-19

- สังคมเริ่มเปลี่ยนจากเกษตรกรรมมาเป็นอุตสาหกรรม เกิดการล่าอาณานิคมขึ้น
- ที่พักแรมได้รับการพัฒนามาตามลำดับ กลายเป็นโรงแรม แทนที่ inns ต่างๆ
- การโยกย้ายถิ่นฐาน ไปยังดินแดนใหม่ๆ นอกยุโรป อาทิ ไป อเมริกา

- มีการพัฒนาประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำ กับเรือกลไฟแบบกังหันข้างผสมใบ ทำให้เกิดการเดินทางได้เร็วขึ้น
- มีการพัฒนากิจการรถไฟ และในปี ค.ศ. 1841 โทมัส คูก (Thomas Cook) ได้จัดนำเที่ยวทางรถไฟแบบครบวงจรเป็นครั้งแรก ที่อังกฤษ ในขณะที่ เฮนรี เวลส์ ก็จัดกิจการนำเที่ยวขึ้นในอเมริกาเช่นกัน

ยุคศตวรรษที่ 20 การท่องเที่ยวยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ความสะดวกสบายมีมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการเดินทาง ที่พักรวม เงินตรา เอกสารการเดินทาง

- ผู้คนหันมานิยมการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟลดน้อยลง
- พัฒนาของอุตสาหกรรมการบิน ที่เริ่มขึ้นในยุโรป ปี ค.ศ. 1919 และเริ่มขนส่งผู้โดยสาร ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมา
- ช่วงหลังสงครามโลก ผู้คนออกเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมชมสถานที่สำคัญทางการสงคราม อาทิ หาดนอร์ม็องดีที่ฝรั่งเศส

ประวัติของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในทวีปยุโรป

ยุโรปเป็นภูมิภาคที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในฐานะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวของโลก ในระยะเริ่มต้น ย้อนไปยุคกรีกโบราณผู้คนมักเดินทางไปเยี่ยมชมกิจกรรมหรือเทศกาลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับศาสนา การเดินทางไปเยี่ยมชมมหกรรมกีฬา Olympic Games ซึ่งมีครั้งแรกในปี 776 ก่อนคริสตกาล และได้มีนักปรัชญาเมธีชาวกรีกชื่อ Herodotus ได้เดินทางโดยทะเลจากประเทศกรีกไปยังดินแดนต่างๆ จึงได้จุดประกายการเดินทางให้แก่ นักเดินทางรุ่นหลังๆ

ชาวโรมันเป็นพวกแรกที่ให้กำเนิดการเดินทางเพื่อความสำเร็จ ชาวโรมันได้สร้างรีสอร์ทหรือสถานที่ตากอากาศ และยังรวมเอากิจกรรมเพิ่มความสำเร็จเพิ่มเข้าไป นอกจากนี้ยังเป็นผู้พัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อชมทิวทัศน์อีกด้วย ในยุคนั้นถือเป็นกิจกรรมเฉพาะชนชั้นสูง เนื่องจากการเดินทางค่อนข้างจะไม่สะดวก พัฒนาการของการท่องเที่ยวในยุโรปได้หยุดชะงักลงในยุคมืด ซึ่งเป็นยุคที่มีการปกครองโดยพระนิกายโรมันคาทอลิก

ผู้เดินทางสมัยก่อนเรียกว่า “นักเดินทาง” ในราวศตวรรษที่ 19 เรียกว่า “นักท่องเที่ยว” การเดินทางได้กลับมาในยุค Renaissance (ศตวรรษที่ 14-16) ซึ่งมีนักวิชาการ นักศึกษา และศิลปินได้เดินทางไปยังเมืองต่างๆ ของยุโรป เพื่อศึกษาหาความรู้ในศิลปะวิทยาการต่างๆ ต่อมาช่วงศตวรรษที่ 17-18 ได้เกิดการเดินทางเพื่อแสวงหาความรู้ที่เรียกว่า The Grand Tour ซึ่งเป็นการเดินทางโดยกุลบุตรกุลธิดาจากชนชั้นสูงในอังกฤษ ในระยะเริ่มแรกจะใช้เวลาราว 4 ปี เพื่อศึกษาในสาขาวิชาต่างๆ จนกว่าจะจบหลักสูตร แต่ต่อมาได้ลดระยะเวลาลง

เมื่อประเทศต่างๆ ได้มีการติดต่อระหว่างกันมากขึ้น จึงเริ่มมีการเดินทางของนักการทูตและเหล่าผู้เผยแพร่ศาสนาไปประเทศต่างๆ เกิดขึ้น มีการเดินทางเพื่อสุขภาพ และการเดินทางจึงเป็นกิจกรรมของครอบครัว ในระยะเวลาต่อมา

ในช่วงศตวรรษที่ 19 การเดินทางได้เปลี่ยนไปจากเดิม คือ มีหมู่ชนชั้นกลางเดินทางมากขึ้นและได้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีหลายประการ ซึ่งมีผลต่อการเดินทางและการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการสร้างทางรถไฟและการเดินทางโดยรถไฟ ซึ่งถือเป็นจุดกำเนิดสำคัญของการท่องเที่ยวโดยคนจำนวนมาก ประมาณปี ค.ศ. 1841 โทมัส คูก ได้จัดทัศนจรทางรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรก ถือเป็นการจัดทัศนจรแบบเฉพาะกลุ่มขึ้นเป็นครั้งแรกใน

ประวัติศาสตร์การท่องเที่ยว ต่อมาโทมัส คูก ได้กลายเป็นนักธุรกิจที่เป็นผู้จัดทำนิตยสารเป็นบุคคลแรก และต่อมาธุรกิจของเขาได้พัฒนาสู่การเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางอันเป็นที่รู้จักกันทั่วโลก

ในศตวรรษที่ 20 ได้เปลี่ยนแปลงไปอีกโดยใช้เรือกลไฟมาเป็นเรือโดยสาร ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เครื่องบินได้ถูกนำมาใช้เพื่อการเดินทางในเชิงพาณิชย์มากขึ้น ในปี ค.ศ. 1958 ได้มีการให้บริการเครื่องบินพาณิชย์เดินทางข้ามทะเลแอตแลนติกเป็นครั้งแรก และในช่วงทศวรรษที่ 1970 ได้มีการปฏิบัติการขนส่งทางอากาศทำให้การเดินทางมีราคาถูกลง

เงื่อนไขสำคัญที่ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงเวลาที่ผ่านมาได้แก่ 1) การเพิ่มขึ้นในรายได้ของประชากร 2) ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีอากาศยาน 3) การที่ประชาชนมีรถยนต์เพิ่มขึ้น 4) การที่ประชาชนมีเวลาว่างมากขึ้น 5) การที่ประชาชนมีการศึกษาเพิ่มขึ้น และ 6) การเติบโตในธุรกิจการท่องเที่ยว

ประวัติของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในทวีปอื่นๆ

ประวัติศาสตร์ของการท่องเที่ยวในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา เริ่มขึ้นในศตวรรษที่ 19 ปัจจัยสำคัญที่เป็นตัวกระตุ้นการท่องเที่ยว ได้แก่ การพัฒนาของรถไฟ ต่อมาได้มีการเดินทางโดยรถยนต์อันนำไปสู่การสร้างที่พักหรือโรงแรมเล็กๆ สหรัฐอเมริกาเป็นต้นกำเนิดนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ได้แก่ สวนสนุก แหล่งจัดจำหน่ายซื้อของ พิพิธภัณฑ์กลางแจ้ง การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวบนเทิงบริเวณที่เคยเป็นท่าเรือมาก่อน

ลาตินอเมริกา เป็นภูมิภาคที่มีประวัติศาสตร์การท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและภายในภูมิภาคเป็นเวลาช้านาน

การท่องเที่ยวในแอฟริกา สามารถย้อนไปในทศวรรษที่ 1920 และ 1930 โดยประเทศที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว ได้แก่ ประเทศเคนยา ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ดึงดูดและได้รับความนิยมจากชาวตะวันตกในฐานะที่เป็นดินแดนแห่งการล่าสัตว์ ประเทศโมร็อกโกได้รับความนิยมจากชาวยุโรปโดยเฉพาะในช่วงฤดูหนาว ซึ่งชาวยุโรปมักจะหลบความหนาวมาพักผ่อนในประเทศนี้

ตะวันออกกลาง ถือเป็นภูมิภาคที่เป็นดินแดนแห่งการจาริกแสวงบุญที่มีความสำคัญที่สุดในโลก เพราะเป็นภูมิภาคของศาสนาที่สำคัญของโลก

สำหรับในเอเชีย ประเทศไทยได้รับการขนานนามจากนักท่องเที่ยวชาวยุโรปว่าเป็นแหล่งพักผ่อนเพื่อสัมผัสธรรมชาติ หาดทราย และแสงแดด โดยเฉพาะทางภาคใต้ของไทย แต่ประเทศไทยยังขาดการวางแผนที่ดีในแหล่งท่องเที่ยว

ประเทศจีน มีประวัติการท่องเที่ยวมาช้านาน เช่น ในราชวงศ์ซิงได้จัดให้มีพระราชวังและที่ประทับของจักรพรรดิเป็นเฉพาะสำหรับการเดินทางเพื่อพักผ่อนในช่วงฤดูร้อน ซึ่งการเดินทางท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมของชนชั้นสูงเท่านั้น หลังจากทศวรรษที่ 1980 ข้อจำกัดต่างๆ ได้ลดลง ทำให้การเดินทางภายในประเทศได้ขยายตัวและเติบโตอย่างเห็นได้ชัด

ประเทศอินเดีย การท่องเที่ยวภายในประเทศโดยเฉพาะการจาริกแสวงบุญหรือเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจได้มีประวัติอันยาวนานเช่นเดียวกัน อินเดียเป็นประเทศหนึ่งที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเห็นได้จากเครือข่ายการคมนาคม

ประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ประชาชนจะให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวแบบเดินทางไปต่างประเทศ

การท่องเที่ยวในเขตแปซิฟิก มีประเทศที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวและมีการพัฒนาการท่องเที่ยวมาเป็นเวลาหลายปี โดยประชาสัมพันธ์ประเทศว่าเป็น “สวรรค์แห่งแปซิฟิก”

ภูมิภาคแอนตาร์กติก มีลักษณะที่ท่องเที่ยวที่เป็นเอกลักษณ์ คือเป็นการท่องเที่ยวแบบเดินทางเข้าเท่านั้น กว่าร้อยละ 90 ของนักท่องเที่ยวเดินทางมาเยี่ยมชมภูมิภาคนี้โดยทางเรือ

การปรับแผนนโยบายการท่องเที่ยวของสหภาพยุโรป

สหภาพยุโรป (European Union: EU) เป็นสหภาพทางเศรษฐกิจและการเมือง (Politico-economic union) ประกอบไปด้วยประเทศสมาชิกในยุโรป 28 ประเทศมีประชากรประมาณ 510.1 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 7.30 ของประชากรโลกก่อตั้งมาตั้งแต่ปี 1993 โดยมีจุดประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมความร่วมมือ 3 เสาหลักภายใต้สนธิสัญญามาสทริชท์ (The Three Pillars of European Union) ซึ่งประกอบด้วย

เสาหลักที่ 1 เน้นการรวมตัวด้านเศรษฐกิจ (Economics Integration) ที่มองยุโรปเป็นตลาดเดียว (Single Market) มีนโยบายให้สามารถเคลื่อนย้ายแรงงาน สินค้า การบริการ และเงินทุนโดยเสรีการมีนโยบายร่วมกันในด้านการค้า การเกษตร พลังงานสิ่งแวดล้อม และด้านสังคม ผ่านกฎหมายบังคับใช้กับประเทศสมาชิก รวมถึงการเป็นสหภาพเศรษฐกิจและการเงิน ด้วยการใช้นโยบายทางการคลังและการใช้สกุลเงินยูโร (Euro) เป็นสกุลเงินร่วม โดยมีธนาคารกลางสหภาพยุโรป (ECB) เป็นผู้ควบคุม

เสาหลักที่ 2 การมีนโยบายร่วมด้านการต่างประเทศและความมั่นคง รวมถึงการป้องกันประเทศที่สอดคล้องกับกฎบัตรสหประชาชาติ

เสาหลักที่ 3 ความร่วมมือด้านกระบวนการยุติธรรมและการดำเนินการร่วมมือด้านความมั่นคงภายใน รวมถึงการตรวจคนเข้าเมืองการปราบปรามอาชญากรรมและยาเสพติดด้วยการจัดตั้งกองตำรวจร่วม (Europol) โดยโครงสร้างของสหภาพยุโรปเป็นการบูรณาการที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะในลักษณะเหนือรัฐ (Supranational Trait) ที่อยู่ภายใต้สนธิสัญญาซึ่งลงนามร่วมกันระหว่างสมาชิกและมีกระบวนการตัดสินใจทางการเมืองผ่านสถาบันต่าง ๆ ของสหภาพยุโรปทั้งหมด 7 สถาบัน ได้แก่ คณะกรรมาธิการยุโรป สภายุโรปรัฐสภายุโรป คณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรป ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป กองตำรวจร่วมและธนาคารกลางสหภาพยุโรป เป็นต้น

สหภาพยุโรป (EU) มีขนาดเศรษฐกิจเป็นอันดับที่ 2 ของโลก เพราะมีขนาด GDP ประมาณ 16,229.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 26.18 ของโลก มี GDP per Capita เฉลี่ยอยู่ที่ 31,918 ดอลลาร์สหรัฐ โดยเศรษฐกิจของ EU เป็นระบบเศรษฐกิจแบบเปิด ถูกขับเคลื่อนด้วยการบริโภคภายในประเทศ และภาคบริการ ทั้งทางด้านการท่องเที่ยวและการเป็นศูนย์กลางทางการเงินของโลกอย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจะมีการส่งออกสุทธิ แต่ EU ก็พึ่งพาการนำเข้าพลังงานสูงถึงร้อยละ 54.0 โดยเฉพาะเป็นการนำเข้าน้ำมันสูงถึงร้อยละ 82.0 และนำเข้าก๊าซธรรมชาติสูงถึงร้อยละ 57.0 โดยสามารถผลิตน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติได้เองเพียงร้อยละ 18.0 และ 43.0 ตามลำดับ และส่วนใหญ่ EU พึ่งพาแหล่งพลังงานจากประเทศรัสเซียมากที่สุด

ท่ามกลางความท้าทายใหม่ๆ และการแข่งขันที่สูงขึ้น สหภาพยุโรป (EU) ปรับยุทธศาสตร์ภาคการท่องเที่ยว เพื่อรักษาตำแหน่งแชมป์สถานที่ท่องเที่ยวอันดับหนึ่งของโลก โดยเน้นเพิ่มความสามารถในการแข่งขันควบคู่การพัฒนาที่ยั่งยืน พร้อมพุ่งเป้าไปที่ประเทศเศรษฐกิจใหม่ที่ประชากรมีกำลังซื้อและความต้องการท่องเที่ยวสูงขึ้น ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ท่องเที่ยวของไทยสามารถศึกษาเรียนรู้จากยุทธศาสตร์ EU ได้แม้ EU จะยังคงเป็นกลุ่มประเทศที่มีนักท่องเที่ยวมาเยือนมากที่สุดของโลกด้วยตัวเลข 370 ล้านคนในปี 2008 หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของ

นักท่องเที่ยวทั้งหมดทั่วโลก แต่ EU ก็มีได้นั่งนอนใจ โดยเฉพาะเมื่อยุโรปต้องเผชิญกับความท้าทายและพบโอกาสใหม่ๆ ดังนี้

1. วิกฤตการเงินและเศรษฐกิจ ไม่ได้ทำให้ยอดนักท่องเที่ยวตกลงเพียงอย่างเดียวเท่านั้น นักท่องเที่ยวเปลี่ยนไปเลือกสถานที่ท่องเที่ยวที่ใกล้ขึ้น ใช้ระยะเวลาท่องเที่ยวสั้นลง และเสียค่าใช้จ่ายน้อยลง ซึ่งแนวโน้มชะลอตัวนี้ ทำให้ตัวเลขกิจกรรมการท่องเที่ยวในภาพรวมของปี 2009 ตกลงร้อยละ 5.6

2. ประเทศกำลังพัฒนาและประเทศเศรษฐกิจใหม่ ได้รับความนิยมมากขึ้นจากนักท่องเที่ยว ซึ่งอาจทำให้ยุโรปสูญเสียส่วนแบ่งตลาด

3. การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากร เมื่อถึงปี 2020 สหภาพยุโรปจะมีจำนวนประชากรที่มีอายุเกิน 65 ปี คิดเป็นร้อยละ 20 ของประชากรทั้งหมด (หรือ 127 ล้านคน) ประชากรกลุ่มนี้มีกำลังซื้อและมีเวลาท่องเที่ยวมาก จึงเป็นกลุ่มผู้บริโภคที่มีศักยภาพมาก เพียงแต่ต้องมีบูรณาการความต้องการต่างๆ ของประชากรกลุ่มนี้ เข้าไปอยู่ในโครงสร้างการบริหาร

4. การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สร้างข้อจำกัดให้ภาคการท่องเที่ยว อาทิ ในแง่ การขาดแคลนแหล่งน้ำ การทำลายความหลากหลายทางชีวภาพ ผลกระทบที่โบราณสถานจะได้รับจากการรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ฤดูหนาวสั้นลง ทำให้ธุรกิจที่ผูกติดกับกิจกรรมในฤดูหนาวมีระยะเวลาประกอบการสั้นลงตามไป ด้วย

5. การพัฒนาเทคโนโลยีการสื่อสารสารสนเทศ เปลี่ยนแปลงรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้กับผู้รับบริการการท่องเที่ยว แต่กิจกรรมรายย่อยมักไม่มีเงินทุนเพียงพอที่จะพัฒนาศักยภาพของตนและลูกค้า เพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงนี้

6. ฤดูกาลและรูปแบบการบริโภค ที่กระจุยช่วงเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม ทำให้ภาคการท่องเที่ยวไม่สามารถใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ทั้งโครงสร้างพื้นฐาน และบุคลากรอย่างคุ้มค่าสูงสุดได้

เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในภาคธุรกิจการท่องเที่ยว เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2553 คณะกรรมาธิการยุโรปได้ออกแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวฉบับใหม่ เรียกว่า “Europe, the world’s No 1 tourist destination-a new political Framework for tourism in Europe” โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

1.1 เพิ่มมูลค่าทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีอยู่ โดยสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ที่เกิดจากการผสมผสานกันของสิ่ง ที่แต่ละประเทศสมาชิก EU มี อาทิ การสร้างเส้นทางแสวงบุญที่ครอบคลุมประเทศต่าง ๆ ใน EU ทั้งนี้ คณะกรรมาธิการยุโรปจะพิจารณาให้ตรา “Europe seal of legitimacy” แก่ผลิตภัณฑ์ที่มีลักษณะนี้ได้ และอุ่นใจในความคุ้มค่าของการเลือกใช้ผลิตภัณฑ์และบริการ

1.2 เพิ่มขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีการสื่อสารและสารสนเทศของภาคการท่องเที่ยว โดยจัดตั้งเวที “ICT กับการท่องเที่ยว” เพื่อให้ทั้งสองภาคทำงานประสานกันได้อย่างเกิดประโยชน์สูงสุด

1.3 เพิ่มศักยภาพของบุคลากรในอุตสาหกรรม โดยส่งเสริมให้มีการเข้าร่วมโครงการพัฒนาความรู้และทักษะที่เกี่ยวข้อง อาทิ โครงการ “อีรasmusสำหรับผู้ประกอบการรุ่นเยาว์” “โครงการ e-skills เพื่อนวัตกรรม”

1.4 ขยายระยะเวลาเทศกาลท่องเที่ยว ผนวกกับจัดโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบเฉพาะกลุ่ม อาทิ การท่องเที่ยวในหมู่เยาวชน หมู่คนสูงอายุ หรือผู้พิการ ฯลฯ เพื่อใช้โครงสร้างพื้นฐานและบุคลากรในภาคการท่องเที่ยวให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเพิ่มเม็ดเงิน แม้ใน Low-season

1.5 รวบรวมและจัดทำฐานข้อมูล เช่น การสำรวจความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในด้านต่าง ๆ เช่น บริการขนส่ง ที่พัก แพคเกจทัวร์ จัดให้มีการทำงานร่วมกันระหว่างสถาบัน มหาวิทยาลัย และหน่วยงานวัดมาตรฐานภาครัฐและเอกชน และสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งชาติ

2. ส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืน ด้วยสำนึกรับผิดชอบและยึดถือคุณภาพเป็นหลักความสามารถในการแข่งขันของภาคการท่องเที่ยวจะต้องมาคู่กับการพัฒนาที่ยั่งยืน เนื่องจากคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยวขึ้นอยู่กับคุณภาพของสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ/วัฒนธรรม ความเป็นหนึ่งเดียวกับชุมชน และคุณภาพและความยั่งยืนของตำแหน่งงานที่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวสร้างขึ้น

2.1 จัดให้มีระบบชี้วัดการจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน โดยคณะกรรมการการยุโรปจะจัดทำฉลากเพื่อสนับสนุนธุรกิจท่องเที่ยวที่ดำเนิน การบนพื้นฐานของสำนึกที่ดีของความยั่งยืน ทั้งนี้ เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถแยกแยะผลิตภัณฑ์ลักษณะนี้ได้ และอุ่มใจในการเลือกใช้ผลิตภัณฑ์และบริการ

2.2 รณรงค์ให้นักท่องเที่ยวยุโรปเลือกใช้บริการของธุรกิจท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับชุมชน และไม่ละเมิดสิทธิเด็กและสตรี

2.3 ประเมินความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อหลีกเลี่ยงการลงทุนในด้านนั้นๆ และสำรวจทางเลือกที่จะเป็นโอกาสในธุรกิจท่องเที่ยวต่อไป

2.4 เสนอกฎระเบียบให้ธุรกิจท่องเที่ยวต้องมีความยั่งยืนและรับผิดชอบต่อ ธรรมชาติ และสังคม พร้อมจัดตั้งรางวัลสำหรับธุรกิจและจุดท่องเที่ยวที่เคารพกติกาดังกล่าว

2.5 เสนอให้มีกลยุทธ์สำหรับการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่งที่ยั่งยืน

2.6 กระชับความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปและประเทศที่ส่งเสริมเศรษฐกิจใหม่ที่สำคัญ อาทิ จีน รัสเซีย อินเดีย และบราซิล รวมถึงประเทศในแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เพื่อแลกเปลี่ยน Best Practices ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

3. สร้างแบรนด์ “ยุโรป” ที่เป็นหนึ่งเดียว ในฐานะกลุ่มประเทศที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน และมีคุณภาพ เพื่อให้ยุโรปแตกต่างจากสถานที่อื่น ๆ ในโลก

3.1 ประชาสัมพันธ์อัตลักษณ์นี้ ผ่านเว็บไซต์ www.visiteurope.com

ภายใต้การบริหารของคณะกรรมการการท่องเที่ยวยุโรป (ETC - Europe Travel Commission) โดยเฉพาะในตลาดโลกและตลาดประเทศเศรษฐกิจใหม่ อาทิ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน รัสเซีย อินเดียและบราซิล

3.2 ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ “แบรนด์ยุโรป” ในงานส่งเสริมการท่องเที่ยวนานาชาติ

3.3 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของ EU ในคณะกรรมการการท่องเที่ยวนานาชาติ อาทิ องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization- WTO), องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Cooperation and Development-OECD), T20 และ EURO-MED (ความร่วมมือระหว่างสหภาพยุโรปกับประเทศรอบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน)

4. ใช้เครื่องมือและกรอบการลงทุนของ EU ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการ แข่งขัน โดยในปัจจุบัน EU มีโครงการสนับสนุนการท่องเที่ยวดังต่อไปนี้

4.1 European structural fund (ERDF, ESF)

4.2 European Agricultural fund (EAFDR)

4.3 European Fisheries fund (EFF)

4.4 The Competitive and Innovation Framework Programme (CIP)

5. เนื่องจากกำลังซื้อและความต้องการท่องเที่ยวในประเทศเศรษฐกิจใหม่กำลัง เติบโต EU

ควรพิจารณาปรับนโยบายการให้วีซ่าและการข้ามเขตแดน ให้มีบรรยากาศส่งเสริมการท่องเที่ยวมากขึ้น (หมายเหตุ: EU เห็นชอบที่จะยกเว้นวีซ่าเพิ่มเติมกับบางประเทศ และเขตการปกครองพิเศษ ที่ EU ให้ความสำคัญทั้งด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว คือ บราซิล และไต้หวัน ซึ่งกรณีไต้หวันนั้น ข้อเสนอได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภายุโรปเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2553 และความตกลงมีผลแล้วตั้งแต่วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2554 ซึ่ง EU คาดการณ์ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้เยี่ยมเยือนชาวไต้หวันที่จะเดินทางมายัง EU เพิ่มขึ้นอย่างน้อย ร้อยละ 30)

แม้ว่ายุทธศาสตร์ของสหภาพยุโรปมีหลายประเด็นที่ยุทธศาสตร์ท่องเที่ยวของไทย อาจพยายามทำอยู่แล้ว แต่เชื่อว่ายังคงมีอีกหลายประเด็นที่ไทยยังไม่สามารถเรียนรู้จาก EU ได้ เช่น จะสามารถร่วมมือกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคทั้งในระดับเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในการสร้างผลิตภัณฑ์ที่มีลักษณะ “ข้ามชาติ” เพื่อเพิ่มมูลค่าให้แก่ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีอยู่แล้ว นอกจากนี้ไทยยังคงต้องทำการตลาดให้เข้มแข็งขึ้นทั้งใน EU และกลุ่มประเทศเศรษฐกิจใหม่ โดยนอกจากจะต้องหาเอกลักษณ์ที่แตกต่างจากยุโรปและประเทศอื่นๆ แล้ว ยังควรพิจารณาเสนอภาพลักษณ์ของภูมิภาค/ภูมิภาค ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน เช่นเดียวกับยุโรป เพื่อรักษาคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยวไทยและภูมิภาคนี้ไว้อย่างยั่งยืน และไม่ให้เกิดกระแสด้วย

ปัจจุบันการขยายตัวของระบบเครือข่ายการสื่อสาร ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านการคมนาคม และการแข่งขันของประเทศต่างๆ เพื่อเป็นแบรนด์ระดับโลกาวิวัฒน์ (Global Brand) ล้วนส่งเสริมให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวทั่วโลก แม้ว่าตั้งแต่ พ.ศ. 2544 เป็นต้นมา โลกเผชิญปัญหาด้านการเมือง เศรษฐกิจและภัยพิบัติทางธรรมชาติเป็นอย่างมาก แต่ความเป็นโลกาภิวัตน์ยังคงส่งเสริมให้มนุษย์เดินทางท่องเที่ยวทั่วโลกในอัตราการเติบโตที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งองค์การการท่องเที่ยวโลก (UNWTO) ได้ยืนยันว่าการท่องเที่ยวยังคงเติบโตต่อไปและทำนายว่าใน พ.ศ. 2563 หรือ ค.ศ. 2020 จะมีการเดินทางทั่วโลกจำนวน 1.56 พันล้านครั้ง การเดินทางจำนวนมหาศาลนี้ก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมข้ามชาติทั้งในระดับท้องถิ่น ภูมิภาค และโลก (WTO: 2001) และวัฒนธรรมจะเป็นสิ่งดึงดูดใจที่สำคัญที่ให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปยังประเทศต่างๆ ทั่วโลก ในขณะเดียวกัน วัฒนธรรมของแต่ละประเทศจะมีการเคลื่อนไหวไปยังประเทศอื่นโดยผ่านการประชุมหรือสัมมนา การจัดงานแสดงสินค้า อาหาร ดนตรี ภาพยนตร์ และสื่อโฆษณาต่างๆ (Richards, 2007: 4) ซึ่งยิ่งทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปยังพื้นที่ที่มีวัฒนธรรมที่แตกต่างจากตนเพื่อเรียนรู้ เข้าใจ และเห็นคุณค่าสถาปัตยกรรม ศิลปะ ประเพณี เทศกาล วิถีชีวิตของคนในพื้นที่อื่นจากการที่นักท่องเที่ยวเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางเพื่อเรียนรู้วัฒนธรรมของชุมชน จึงมีผลให้มรดกทางวัฒนธรรมทั้งหมดของชุมชนใดชุมชนหนึ่งกลายเป็นทรัพยากรที่สำคัญที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว ในมุมมองของนักท่องเที่ยว วัฒนธรรมเกี่ยวข้องกับ “กลุ่มคนในชุมชน” และ “ลักษณะทางสังคมเฉพาะกลุ่ม” ได้แก่ พฤติกรรมทางสังคม ธรรมเนียมปฏิบัติ และวิถีการดำเนินชีวิตในแต่ละวันซึ่งมีอัตลักษณ์ที่แตกต่างจากชุมชนอื่น ไม่ว่าจะเป็นอัตลักษณ์นั้นเป็นของดั้งเดิม หรือเป็นอัตลักษณ์ที่ปรับเปลี่ยนไปตามการเคลื่อนไหวทางวัฒนธรรม (UNESCO, 2006: 18) มรดกทางวัฒนธรรมที่เป็นทรัพยากรการท่องเที่ยวจึงมีความหลากหลายเป็นทั้งสิ่งที่จับต้องได้ เช่น สถานที่สำคัญทางศาสนาและประวัติศาสตร์ ผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น ฯลฯ และสิ่งที่จับต้องไม่ได้ เช่น ค่านิยม วิถีการดำเนินชีวิต ฯลฯ นอกจากนี้ เป็นทั้งของดั้งเดิม เช่น งานแสดงพื้นบ้านอาหารท้องถิ่น ฯลฯ หรือ ของร่วมสมัย อย่างเช่น ศิลปะร่วมสมัย อาหารผสมผสาน ฯลฯ วัฒนธรรมจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการขยายตัวของการท่องเที่ยวนานาชาติหรือจากภูมิภาคหนึ่งไปยังภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลกอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง

ในทวีปยุโรป การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นหัวใจสำคัญของการท่องเที่ยวยุโรป เพราะวัฒนธรรมของประเทศต่างๆ ในยุโรปเป็นสิ่งดึงดูดที่สำคัญที่สุดที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งภายในและภายนอกภูมิภาค ซึ่งนารายได้มหาศาลให้กับประเทศต่างๆ ในทวีป (Smith, 2009: 39-43) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจึงเป็นผลิตภัณฑ์ในการสร้างรายได้ให้กับประเทศต่างๆ นอกจากนี้ยังมีบทบาทในการพัฒนาสังคมและวัฒนธรรมของประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวอีกด้วย

กระแสการอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่นเป็นเชิงบวกที่ชัดเจนที่สุดซึ่งเกิดจากการเติบโตของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เพราะหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนเห็นความสำคัญของวัฒนธรรมท้องถิ่นว่าเป็นผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่นำเสนอขายให้นักท่องเที่ยวได้ หน่วยงานต่างๆ จึงได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์และสร้างจิตสำนึกให้ชุมชนท้องถิ่นรู้พื้นประเพณีที่กำลังสูญหาย อนุรักษ์โบราณสถานต่างๆ รวมทั้งพัฒนางานหัตถกรรม ซึ่งล้วนเป็นสิ่งกระตุ้นให้คนท้องถิ่นมีความภาคภูมิใจต่อวัฒนธรรมของตน และมีความตื่นตัวที่จะอนุรักษ์และพัฒนาบรรพบุรุษวัฒนธรรมโดยร่วมมือกันเป็นหนึ่งเดียว

ประเด็นท้าทายในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2555 นับแต่บัดนี้ไปคงไม่เหมือนเดิมเพราะแม้เหตุการณ์ต่างๆ จะผ่านพ้นไปภาวะกดดันเริ่มคลี่คลาย แต่ประเด็นท้าทายไม่เคยหยุดนิ่งแปรเปลี่ยนไปสู่ประเด็นใหม่ๆ ในรูปแบบต่างๆ เป็นสิ่งที่เราต้องรู้เท่าทัน และปรับตัวเตรียมพร้อมเพื่อเผชิญหน้าตลอดจนร่วมสร้างโอกาสใหม่ๆ

วิบัติอันยิ่งใหญ่จากพิบัติภัยธรรมชาติ สัญญาณที่ปรากฏให้เห็นถึงวิบัติอันยิ่งใหญ่จากพิบัติภัยธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด รวมไปถึงอุทกภัยหรือพายุหมุนในซีกโลกต่างๆ ที่ปรากฏสัญญาณความถี่ และทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ทั้งที่เกิดขึ้นในประเทศไทย หรือเกิดขึ้นในประเทศที่เป็นตลาดต้นทาง ล้วนเป็นภัยคุกคามและเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งสิ้น การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศที่ส่งผลต่อการเสื่อมสภาพของทรัพยากรท่องเที่ยวในประเทศไทย เช่น ปรากฏการณ์ปะการังฟอกขาวชายฝั่งทะเลภูเก็ต ความหลากหลายทางชีวภาพในแหล่งท่องเที่ยวเริ่มหดหายเป็นประเด็นท้าทาย ให้พวกเราหันมาใส่ใจและตั้งคำถามว่า “ถึงเวลาแล้วหรือไม่ที่เราต้องหันมาดูแลรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยวอย่างจริงจัง”

การเปลี่ยนผ่านทางการเมืองที่ยากจะคาดการณ์ ประเด็นถัดไปของความท้าทาย คือการเปลี่ยนผ่านทางการเมืองที่ยากจะคาดการณ์ เหตุการณ์ทางการเมืองที่เกิดขึ้นภายนอก ซึ่งเริ่มจากประเทศในแอฟริกาเหนือ และขยายลูกกลามเป็นลูกโซ่ต่อเนื่องไปในประเทศแถบตะวันออกกลางยังคงเป็นภาวะการณ์ที่ยืดเยื้อไม่จบสิ้น และไม่สามารถคาดเดาถึงอุบัติการณ์ต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในช่วงข้างหน้าเช่นเดียวกับภาวะการณ์ทางการเมืองในประเทศไทย ซึ่งในขณะนี้ยังยากต่อการคาดการณ์ ดังนั้นการเมืองยังเป็นประเด็นความกังวล ที่พวกเราทุกคนกำลังเผชิญ เพราะไม่ว่าจะเกิดสถานการณ์ยุ่งยากทางการเมืองขึ้นในประเทศที่เป็นกลุ่มตลาด หรือในประเทศไทย ย่อมมีผลให้การเดินทางท่องเที่ยวที่กำลังล้นไหลต้องชะงักลงทั้งสิ้น

การเปลี่ยนผ่านชั่วคราวสู่เศรษฐกิจโลกสู่เอเชีย การเปลี่ยนผ่านชั่วคราวสู่เศรษฐกิจโลกจากซีกตะวันตกในกลุ่ม G8 มาอยู่ในมือกลุ่มประเทศเศรษฐกิจใหม่ในเอเชีย ซึ่งจะปรับเรียก กลุ่มเศรษฐกิจใหม่นี้ว่ากลุ่ม RICHI คือ รัสเซีย อินเดีย จีน และอินโดนีเซีย ก็จะเห็นภาพได้ชัดถึงโอกาสของประเทศไทยที่จะต้อนรับนักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศเศรษฐกิจใหม่ที่จะหลั่งไหลเข้ามา ในฐานะประเทศคู่ค้าที่อยู่ใกล้เคียงเดียวกันต้องไม่ลืมว่า กลุ่มประเทศคู่ค้าจากซีกตะวันตก ซึ่งแม้ว่าขณะนี้ จะแผ่วเบาไปบ้างจากสภาพปัญหาภาวะเศรษฐกิจแต่กลุ่มประเทศเหล่านี้ ก็ล้วนเป็นลูกค้าเก่าที่มีความเข้าใจในประเทศไทย และเป็นกลุ่มลูกค้าที่ยืนเคียงข้างพวกเราเสมอมาแม้ในภาวะวิกฤติ

ซึ่งเราไม่อาจละเลยความสำคัญของมิตรประเทศเหล่านั้นได้ การบริหารจัดการโครงสร้างกลุ่มลูกค้าจากทุกชั่ว เศรษฐกิจเพื่อรักษาสถิตจึงเป็นประเด็นท้าทายสำหรับประเทศไทยในอนาคต

AEC เปิดเวทีคู่ค้าหรือคู่แข่ง การเร่งตัวเข้าสู่ระบบภูมิภาควิวัฒนาการของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC เป็นอีกประเด็นที่อยู่ในความสนใจของผู้ที่อยู่ในภาคอุตสาหกรรม แม้การเข้าสู่ AEC จะมีผลให้ตลาด เปิดกว้าง สามารถลดอุปสรรคข้อกีดขวาง เพิ่มความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อสู่ประเทศต่างๆ ระหว่างกันเปิด โอกาสต่อการขยายตลาดภายในภูมิภาค ไม่เฉพาะตลาดการเดินทางท่องเที่ยวพักผ่อนเท่านั้นแต่ยังสร้างโอกาสของ การขยายตลาด ความสนใจใหม่ ๆ เช่น ท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ ท่องเที่ยวผนวกการศึกษาและเรียนรู้ ขณะเดียวกันก็ เป็นการเปิดประตูสู่การเคลื่อนย้ายทุนและแรงงานเช่นกัน โดยเฉพาะ “ข้อตกลงว่าด้วยการยอมรับคุณสมบัติของ บุคลากรด้านการท่องเที่ยวอาเซียน” เพราะเมื่อมีผลบังคับใช้ ก็จะเกิดสภาพไร้พรมแดนของการจ้างงานด้านการ ท่องเที่ยวในทันที โอกาสการสูญเสียเอกลักษณ์ เสน่ห์ความเป็นไทย ในฐานะจิตบริการจะตามมาการเตรียมความ พร้อม พัฒนาคุณภาพและมาตรฐานของแรงงานท่องเที่ยวไทยและป้องกันเอกลักษณ์ที่เป็นจุดแข็งจึงเป็นประเด็น ท้าทาย เพื่อมิให้การเปิดเสรี AEC ต้องกลายเป็นการเปิดเวทีคู่แข่งแทนการเปิดเวทีคู่ค้า

“Digital” ไม่เฉพาะเปิดทางสร้างโอกาส แต่สามารถทำลายได้เช่นกัน ความก้าวหน้าในการ พัฒนาเครื่องมือและเทคโนโลยีในโลก Digital ที่ไม่หยุดยั้งเปิดโอกาสให้ผู้ขายได้ใช้ IT เป็นเครื่องมือในการสร้าง ภาพลักษณ์เพื่อแข่งขันสร้างกระแสความต้องการให้กับผู้บริโภคในรูปแบบต่างๆ ได้กว้างขวาง ซึ่งประเทศไทยก็ไม่ น้อยหน้า หลายเรื่องเราสามารถก้าวมาขึ้นในแถวหน้าในการพัฒนาสื่อ Digital เป็นเครื่องมือในการสร้างกระแสและ การขาย แต่ปัจจุบัน มีใช้เพียงเราที่เป็นผู้ขายเท่านั้นที่จะเป็นผู้ปั่นกระแส Expressive Social Media เช่น Blogs, Facebook, Youtube, Twitter

เปิดหัวใจปรับแนวคิดสู่การตลาดสมัยใหม่ เมื่อปัจจัยต่างๆ ซึ่งประกอบเป็นบรรยากาศแวดล้อม ทางการตลาดมีการเคลื่อนไหว การดำเนินการตลาดบนแนวคิดเดิมคงไม่สามารถตอบโจทย์ทางการแข่งขันหรือฝ่าฟัน ไปสู่การเติบโตของอุตสาหกรรมได้อย่างยั่งยืนโดยเฉพาะความต้องการและพฤติกรรมของผู้บริโภค

มองนักท่องเที่ยวที่จิตและวิญญาณมิใช่แค่ทางผ่านของกำไร ยุคของการเดินทางท่องเที่ยวเป็น กลุ่มใหญ่ เริ่มลดน้อยถอยลงเป็นลำดับนักท่องเที่ยวมิใช่ผู้ตั้งรับการเสนอคุณค่าสินค้าที่ผู้ขายเป็นฝ่ายกำหนดแต่ คุณค่าของการท่องเที่ยวจะถูกนิยามตามความปรารถนาที่เกิดขึ้นจากใจของนักท่องเที่ยวการนำเสนอสินค้าที่ ออกแบบมาเพื่อลดต้นทุนและตอบสนองความต้องการให้กับคนกลุ่มใหญ่ในคราวเดียวกันใช้กำไรเป็นตัวตั้งเพียง อย่างเดียวโดยมองนักท่องเที่ยวเป็นเพียงทางผ่านของกำไรจึงมิใช่วิธีการที่จะวัดความสำเร็จได้อีกต่อไป

จริงจังกับคุณค่าสินค้ามิใช่แค่โฆษณาขึ้นหนึ่ง ความประทับใจที่นำส่งให้กับนักท่องเที่ยวเป็น หัวใจของการทำการตลาดสมัยใหม่ ซึ่งต้องการผูกใจลูกค้าให้คงอยู่กับเราตลอดไปมีคำกล่าวว่าการแสวงหาเพื่อให้ ได้มามีใช้สิ่งง่ายแต่การรักษาเพื่อให้คงอยู่ไว้กลับเป็นสิ่งที่ยากยิ่งกว่า

ก้าวไปสู่คุณค่า หรือจะยืนต้อยที่คุ่มค่า (Value for Money) เป็นความจริงที่ว่าความคั่ง ค่ำเงิน นับเป็นความได้เปรียบเชิงการแข่งขันและเราไม่ปฏิเสธถึงความสำคัญของปัจจัยดังกล่าว แต่ความคั่งคั่งเงิน มิได้เป็นความได้เปรียบที่ยั่งยืน

ร่วมมือประสานใจ ก้าวไปอย่างมีพลัง ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวหลายท่านได้เปิด ใจปรับแนวคิดการดำเนินธุรกิจที่มุ่งเน้นการนำเสนอคุณค่าให้กับนักท่องเที่ยวไปแล้วและเป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถ ผลักดันให้เราสามารถก้าวกลับมาขึ้นในแถวหน้าของเวทีการแข่งขันได้แต่การก้าวไปข้างหน้าโดยอาศัยแรงดันของผู้

ที่อยู่ในอุตสาหกรรมเพียงกลุ่มเดียวคงจะไม่สามารถผลักดันให้อุตสาหกรรมเดินหน้าต่อไปอย่างมีพลัง แต่ถ้าหากพวกเราทุกคน “ร่วมมือ ประสานใจ ก้าวเดินไปข้างหน้าในทิศทางเดียวกัน”

1.3 ทรัพยากรการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมการให้บริการที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวต่างจากอุตสาหกรรมด้านอื่น ๆ ตรงที่ผู้บริโภคหรือนักท่องเที่ยวต้องเดินทางไปใช้บริการหรือสัมผัสกับกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว ณ สถานที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวนั้น (คณะกรรมการการท่องเที่ยวและกีฬา วุฒิสภา, 2540) ทำให้ทรัพยากรที่นำมาใช้ในการผลิตสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวนั้น คือทรัพยากรที่อยู่ในพื้นที่ที่นำมาพัฒนาเป็นสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อให้เป็นสินค้าหลักทางการท่องเที่ยวที่จะขายหรือสร้างแรงดึงดูดให้นักท่องเที่ยว ซึ่งรวมถึง แหล่งท่องเที่ยว กิจกรรมและศิลปวัฒนธรรมประเพณีที่สะท้อนให้เห็นถึงอารยธรรมท้องถิ่นที่มีลักษณะเด่นเป็นที่น่าสนใจ (เทิดชาย ช่วยบำรุง, 2552) แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังต่อไปนี้

1) ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ หมายถึง สภาพภูมิประเทศ รวมทั้งอากาศ และทรัพยากรที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ เช่น น้ำตก ภูเขา ทะเล ป่าไม้ ชายหาด เกาะแก่ง สัตว์ป่า เป็นต้น

2) ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณสถาน โบราณวัตถุและศาสนสถาน หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นและมีความสำคัญในฐานะเป็นหลักฐานทางประวัติ โบราณคดี และศาสนาที่แสดงถึงอารยธรรมของท้องถิ่น มีผลดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวไปเยือน เช่น เมืองโบราณ พระราชวัง ปราสาท หิน สุสาน หอไตร พิพิธภัณฑ์ อนุสาวรีย์ อุทยานประวัติศาสตร์ อนุสรณ์สถาน สมรภูมิ บ้านบุคคลสำคัญ วัด โบสถ์ วิหาร เทวรูป รูปปั้น พระพุทธรูป จิตรกรรม ฝาผนัง เป็นต้น

3) ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรมและประเพณี หมายถึง ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีคุณค่าทางศิลปวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีที่มีเอกลักษณ์ และถ่ายทอดกันมาจากอดีตจนถึงปัจจุบัน เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวกับการดำเนินชีวิตของมนุษย์ เช่น วิถีชีวิตความเป็นอยู่ สภาพบ้านเรือน ภาษา การแต่งกาย การละเล่น ดนตรี กีฬา ศิลปะ ประเพณี งานเทศกาล พิธีกรรม ความเชื่อ ค่านิยม ภูมิปัญญาท้องถิ่น เป็นต้น

4) ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทมนุษย์สร้างขึ้น หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยการสร้างกิจกรรมใหม่หรือปรับปรุงดัดแปลงให้สถานที่ที่มีความหลากหลายในการทำกิจกรรมการท่องเที่ยว ได้แก่ สวนสัตว์ ศูนย์วิจัยเกษตร สวนส้ม สวนกล้วยไม้ สวนสนุก สถานที่ชมทิวทัศน์ สถานบันเทิง สถานที่ซื้อสินค้า สถานที่เล่นกีฬา พิพิธภัณฑ์สถานของเอกชน เป็นต้น

1.4 องค์ประกอบการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวนอกจากจะเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะแตกต่างจากอุตสาหกรรมอื่นๆแล้วยังมีลักษณะพิเศษอีกประการหนึ่งคืออุตสาหกรรมที่ไร้ตัวตน (เทิดชาย ช่วยบำรุง, 2552) กล่าวคือการท่องเที่ยวเป็นการรวมตัวของอุตสาหกรรมอื่นๆ อย่างน้อย 5 องค์ประกอบ ดังนี้

1) ที่พัก (Accommodation) หมายถึง สถานที่ที่จัดไว้เพื่อให้คนเดินทางหรือนักท่องเที่ยวได้เข้าพัก พร้อมการบริการอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งปัจจุบันธุรกิจที่พักได้พัฒนาเรื่อยมาโดยมีรูปแบบการจัดบริการต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับลูกค้าอย่างสูงสุด มีการบริหารงานในระบบเครือข่ายทั้งในรูปแบบของเครือข่ายท้องถิ่นและเครือข่ายระหว่างประเทศมากขึ้น ทั้งนี้การพัฒนาธุรกิจที่พักรูปแบบต่างๆ ยังเป็นแรงผลักดันให้มีการ

แข่งขันกันสูงขึ้น ทั้งในระบบมาตรฐานการบริการที่สูงขึ้น และการดูแลรักษาสสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการบริหารจัดการที่เอื้อประโยชน์ต่อนักท่องเที่ยว ระบบเศรษฐกิจของประเทศชาติ และมีความยั่งยืนมากยิ่งขึ้น

2) การคมนาคม (Accessibility) เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญเนื่องจากมีบทบาทในการเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ทั่วโลก ซึ่งการคมนาคมในปัจจุบันได้ถูกพัฒนาให้สามารถตอบสนองการเดินทางท่องเที่ยวได้หลายรูปแบบเช่น ธุรกิจการบิน การเดินเรือ และการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์โดยสาร รถไฟ รถไฟฟ้า เป็นต้น

3) สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) หมายถึงทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปท่องเที่ยวได้ เช่น สิ่งดึงดูดใจประเภทแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ ทะเล ภูเขา น้ำตก เกาะ แม่น้ำ หาดทราย ฯลฯ สิ่งดึงดูดใจประเภทวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม ประเพณี ได้แก่ ประเพณีสงกรานต์ ลอยกระทง งานแห่เทียนพรรษา เป็นต้น ซึ่งสิ่งดึงดูดใจนี้หมายรวมถึง สิ่งที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงหรือมีความโดดเด่นและเป็นที่สนใจกว่าแหล่งอื่นๆ เช่น ทะเลหมอก บ่อน้ำพุร้อน เป็นต้น

4) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) หมายถึง สิ่งที่เกิดขึ้นเพื่อให้เอื้อประโยชน์และอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว เช่น ถนน ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ แผนที่ อินเทอร์เน็ต ศูนย์ให้บริการข้อมูลทางการท่องเที่ยว เป็นต้น

5) กิจกรรมต่างๆ ด้านการท่องเที่ยว (Activity) หมายถึง ผลผลิตทางด้านการท่องเที่ยวที่ถูกสร้างขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและดึงดูดให้เกิดการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น นอกเหนือจากการไปเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น โดยรูปแบบของกิจกรรมต่างๆ จะแตกต่างกันตามประเภทของแต่ละแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ กิจกรรมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น การเดินป่า การนั่งช้าง การดูนก ฯลฯ กิจกรรมการท่องเที่ยวทางทะเล เช่น การดำน้ำ การตกปลา เป็นต้น นอกจากนี้องค์ประกอบทั้ง 5 ด้านที่กล่าวมาข้างต้น องค์การการค้าโลก, Collier & Harraway และ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (อ้างใน ธงชัย ภูวนาถวิจิตร, 2553) ยังได้กล่าวถึงองค์ประกอบทางการท่องเที่ยวอีกประการหนึ่งคือ

6) การบริการจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยว (Ancillary service) เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่เอื้อให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวประสบความสำเร็จ ประกอบด้วยการบริหารจัดการและการปฏิบัติการ ซึ่งหมายรวมถึงเรื่องตลาด ระบบข้อมูลข่าวสาร การประสานงาน การส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว นโยบายการท่องเที่ยว การวางแผนอำนวยความสะดวกเพื่อจัดการการท่องเที่ยวและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว

2. แนวคิดการพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

การท่องเที่ยวแบบมวลชนที่ได้ผูกติดอยู่กับแนวคิดการพัฒนาระแสหลักอยู่นั้น ในอีกด้านหนึ่งได้เกิดแนวคิดใหม่ อันเป็นทางเลือกในการพัฒนาจากการประชุมขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งจัดขึ้นในปี ค.ศ. 1987 ณ เมืองบรันท์แลนด์ (Brundtland) ประเทศนอร์เวย์ ที่ได้เรียกร้องให้การพัฒนาพิจารณาถึงความสำคัญกับความยั่งยืนในทุกด้าน หรือดุลยภาพ ระหว่างการเติบโตได้ในระยะยาวทางเศรษฐกิจ ภายใต้ขีดความสามารถในการรองรับได้ทางด้านสิ่งแวดล้อม สังคมและวัฒนธรรม ซึ่งเป็นวิธีการพัฒนาที่มุ่งตอบสนองต่อความต้องการของคนรุ่นปัจจุบัน โดยไม่ริตรอนความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของคนรุ่นหลังด้วย (HwanSuk Chris Choi

and Ercan Sirskaya, 2006) แนวคิดดังกล่าวนี้ ได้กลายเป็นนิยามปฏิบัติการเรื่อง การพัฒนาที่ยั่งยืนในลำดับต่อมาและได้เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญของการพัฒนาในทุกด้าน รวมถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวด้วย โดยได้มีการจัดประชุมนานาชาติด้านสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาแบบยั่งยืนขึ้นในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1990 ณ เมือง แวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา หรือที่เรียกกันว่า GLOBE'90 Conference การประชุมในครั้งนี้ได้ให้ความสำคัญกับแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนที่จะเชื่อมโยงไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน (Sustainable Tourism Development) โดยเป็นการท่องเที่ยวที่มุ่งให้เกิดความสมดุลระหว่างวัตถุประสงค์ทางด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้อย่างต่อเนื่องระยะยาว สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวและ ผู้เป็นเจ้าของท้องถิ่นในปัจจุบัน ในขณะเดียวกันก็สามารถปกป้องและสงวนรักษาโอกาสต่างๆ ของอนุชนรุ่นหลังไว้ได้ด้วย (GLOBE'90,1990) การท่องเที่ยวจึงมีความหมายรวมถึงการจัดการทรัพยากรเพื่อตอบสนองความจำเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม และความงามทางสุนทรียภาพ ในขณะที่สามารถรักษาเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมและระบบ-นิเวศให้คงอยู่จนถึงอนาคตด้วย

2.1 ความหมายของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

การท่องเที่ยวยั่งยืนในด้านการบริหารจัดการนั้น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ซึ่งได้กำหนดทิศทางการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้เป็นการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนไว้ว่า เป็นการบริหารจัดการด้านทรัพยากรทางการท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองความจำเป็นทางเศรษฐกิจ สังคมและสุนทรียภาพ โดยใช้ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมอันมีคุณค่าอย่างรอบคอบและชาญฉลาดสามารถรักษาเอกลักษณ์ดั้งเดิมได้ในระยะยาวนานที่สุด เกิดปัญหาผลกระทบน้อยที่สุด ขณะเดียวกันคุณภาพของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมจะต้องดีขึ้น แม้ว่านักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นก็ตาม (ศรชัย ไทรชมภู และคณะ.2548)

ในขณะที่มุมมองของ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) ที่กล่าวว่า การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน หมายถึงการท่องเที่ยวของกลุ่มใหญ่และกลุ่มเล็กที่มีการจัดการอย่างดีเยี่ยมเพื่อสามารถดำรงไว้ซึ่งทรัพยากรการท่องเที่ยวให้มีความดึงดูดใจอย่างไม่เสื่อมคลาย ธุรกิจท่องเที่ยวมีการปรับปรุงคุณภาพให้มีผลกำไรอย่างเป็นธรรม ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมได้รับประโยชน์ตอบแทนอย่างเหมาะสม โดยมีนักท่องเที่ยวเข้ามาเยี่ยมเยือนสม่ำเสมออย่างเพียงพอแต่มีผลกระทบทางลบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดหรือไม่มีเลยอย่างยั่งยืนยาว

สำหรับความหมายของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนกับการสร้างความสมดุลของการพัฒนานั้น เป็นการกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ และการพัฒนาการท่องเที่ยว รวมทั้งปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองความจำเป็นทางเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรม และสุนทรียภาพแก่สมาชิกของสังคมอย่างเสมอภาคกันทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยใช้ทรัพยากรที่เกี่ยวข้องอย่างชาญฉลาด ซึ่งจะต้องตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวและผู้เป็นเจ้าของท้องถิ่นภายใต้ขีดความสามารถของธรรมชาติที่จะรองรับได้ และตระหนักถึงการมีส่วนร่วมของประชาชน ชุมชน ขนบธรรมเนียมประเพณี ให้สามารถรักษาเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม ระบบนิเวศ และสิ่งแวดล้อมของท้องถิ่นนั้นไว้ให้นานที่สุด เกิดผลกระทบน้อยที่สุด และใช้ประโยชน์ได้ตลอดไป (สำนักพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว, 2550)

กล่าวโดยสรุป การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน เป็นความสัมพันธ์กันของการบริหารจัดการท่องเที่ยวโดยใช้ทรัพยากรการท่องเที่ยวอย่างเหมาะสม นำไปสู่ความสมดุลระหว่างการเติบโตทางเศรษฐกิจ ที่ดำรงไว้ซึ่งโครงสร้าง

ความสัมพันธ์และอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมหรือตัวตนที่แท้จริงของชุมชน ด้วยการบริหารจัดการให้เข้ากับยุคสมัย และการเปลี่ยนแปลงของกระแสโลก โดยมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ สังคมวัฒนธรรม น้อยที่สุด

2.2 เป้าหมายของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

สำนักพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2550) ได้กล่าวถึง เป้าหมายของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ซึ่งเป็นสิ่งที่การพัฒนาการท่องเที่ยวในทุกๆ ด้านต้องให้ความสำคัญ เพื่อให้เกิดความยั่งยืน ใน 3 ส่วน ดังนี้

1) ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม สถานการณ์สิ่งแวดล้อมในปัจจุบันนับได้ว่าอยู่ในขั้นวิกฤติอันเนื่องมาจากการใช้ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อการพัฒนาต่างๆ โดยปราศจากการจัดการที่ดีพอ จึงส่งผลให้ทรัพยากรเกิดความเสื่อมโทรมลงอย่างรวดเร็ว ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงต้องร่วมมือกันอย่างเต็มที่รวมถึงการท่องเที่ยวที่จะต้องมีการวางแผนและการจัดการที่ดีพอที่จะไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ อีกทั้งควรเร่งช่วยกันอนุรักษ์และฟื้นฟูสภาพทางธรรมชาติให้คงเดิมไว้ให้มากที่สุด

2) ความยั่งยืนของสังคมและวัฒนธรรม สังคมและวัฒนธรรมไทยท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน ได้รับผลกระทบจากกระแสวัฒนธรรมตะวันตกจนน่าเป็นห่วงว่า เอกลักษณ์ของศิลปวัฒนธรรมไทยจะเลือนหายไปในที่สุด จึงเกิดความพยายามที่จะฟื้นฟู อนุรักษ์ และสืบสานให้คงอยู่ต่อไป จึงถือว่าเป็นเป้าหมายอีกด้านหนึ่งของการจัดการท่องเที่ยวเพื่อมุ่งสู่ความยั่งยืนต้องคำนึงถึง

3) ความยั่งยืนของเศรษฐกิจ เมื่อมีการจัดการเพื่อให้เกิดความยั่งยืนของธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม สภาพสังคม และวัฒนธรรม สภาพของการพัฒนาทางเศรษฐกิจจะเกิดการพัฒนาขึ้นไปด้วย ถึงแม้ว่าจะไม่ส่งผลให้เกิดการพัฒนาที่รวดเร็ว หรือก้าวกระโดด แต่ก็สามารถเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจแบบค่อยเป็นค่อยไป ส่งผลต่อการพัฒนาอย่างมั่นคงและยั่งยืนมากกว่าการพัฒนาเศรษฐกิจในรูปแบบอื่นๆ

จากเป้าหมาย 3 ส่วนสำคัญของการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนต้องคำนึงถึง จึงทำให้ลักษณะของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนนั้น มีข้อสังเกตที่สำคัญ 3 ประการ คือ

ก) เป็นการท่องเที่ยวที่คำนึงถึงคุณภาพ ได้แก่คุณภาพในการดำรงชีวิตของประชาชนในชุมชน คุณภาพของประสบการณ์ของนักท่องเที่ยว และคุณภาพของสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม

ข) เป็นการท่องเที่ยวที่คำนึงถึงความต่อเนื่อง ในการจัดการท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวสม่ำเสมอ ความต่อเนื่องในการนำทรัพยากรการท่องเที่ยวในชุมชนมาใช้ประโยชน์ได้อย่างยาวนาน

ค) เป็นการท่องเที่ยวที่คำนึงถึงความสมดุล ระหว่างอุปสงค์ (Demand) หรือความต้องการของนักท่องเที่ยวและประชาชนในชุมชน กับอุปทาน (Supply) หรือทรัพยากรการท่องเที่ยว และศักยภาพของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการท่องเที่ยว

3. แนวคิดเกี่ยวกับรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

3.1 ความหมายและรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมไว้ว่า การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมหมายถึง การเดินทางของผู้คนหรือกลุ่มคนจากสถานที่ที่อยู่ประจำไปยังท้องถิ่นอื่น เพื่อชมเอกลักษณ์ความงดงามทาง

วัฒนธรรมของกลุ่มชนอื่น ทั้งนี้จะต้องเคารพในวัฒนธรรมของกันและกัน เพื่อก่อให้เกิดมิตรภาพ ความรู้ ความเข้าใจ และความซาบซึ้งใจในวัฒนธรรมของชุมชนนั้นๆ อีกทั้งต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดต่อบุคคลและวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมในชุมชนนั้นให้น้อยที่สุด ในขณะเดียวกันชุมชนท้องถิ่นผู้เป็นเจ้าของวัฒนธรรมก็ได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวในด้านการสร้างรายได้ และการจ้างงาน อันนำมาซึ่งการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ (2540: 1-10) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมว่า เป็นวิธีการศึกษา ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมผ่านการเดินทางท่องเที่ยว เป็นการท่องเที่ยวที่เน้นการพัฒนาด้านภูมิปัญญา สร้างสรรค์ เคารพต่อสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม ศักดิ์ศรีและวิถีชีวิตผู้คน หรืออาจกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่า เป็นการท่องเที่ยวเพื่อการเรียนรู้ผู้อื่นและย้อนกลับมามองตนเองอย่างเข้าใจความเกี่ยวพันของสิ่งต่างๆ ในโลกที่มีความเกี่ยวโยง พังพา ไม่สามารถแยกออกจากกันได้

World Tourism Organization หรือ WTO ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมว่า เป็นการเคลื่อนไหวของผู้คนที่เกิดขึ้นจากปัจจัยกระตุ้นทางวัฒนธรรม เช่น การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อชื่นชมศิลปวัฒนธรรมประเพณี เทศกาล การเข้าเยี่ยมชมอนุสรณ์สถาน การเดินทางเพื่อศึกษาขนบธรรมเนียมความเชื่อที่สืบทอดกันมาของชุมชนท้องถิ่น ตลอดจนความเชื่อทางศาสนา (Richards, 1995: 23) นอกจากนี้ ยังได้ให้คำจำกัดความของนักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมคือ นักท่องเที่ยวที่เยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมครั้งใดครั้งหนึ่งหรือมากกว่าระหว่างการท่องเที่ยว โดยสามารถแบ่งนักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้เป็น 5 กลุ่มตามความมุ่งหมายต่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ได้แก่

- 1) Purposeful Cultural Tourist หมายถึงกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีส่วนร่วมกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นประจำและพยายามแสวงหาแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น
- 2) Sightseeing Cultural Tourist หมายถึงนักท่องเที่ยวที่มีส่วนร่วมกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นประจำ แต่ไม่ได้พยายามแสวงหาแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมให้ลึกซึ้งกว่าเดิม
- 3) Serendipitous Cultural Tourist หมายถึง นักท่องเที่ยวที่ไม่ได้ตั้งใจจะท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม แต่ก็ได้ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอย่างลึกซึ้ง
- 4) Casual Cultural Tourist หมายถึง นักท่องเที่ยวที่มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นเป้าหมายลำดับท้ายๆ และได้ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบ้างเล็กน้อย และ
- 5) Incidental Cultural Tourist หมายถึงนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้ตั้งใจท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม แต่ก็ได้มีโอกาสเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบ้าง (ปริญญ์ อภิวงศา, 2548: 7-8)

นอกจากนี้ The European Center for Traditional and Religion Culture หรือ ECTARC (Richards, 1995: 22) ได้กล่าวถึงองค์ประกอบที่เป็นสิ่งดึงดูดใจของการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ได้แก่

- 1) โบราณคดีและพิพิธภัณฑ์ต่างๆ
- 2) สถาปัตยกรรม สิ่งปลูกสร้าง รวมถึงซากผังเมืองในอดีต
- 3) ศิลปะ หัตถกรรม ประติมากรรม ประเพณี และเทศกาลต่างๆ
- 4) ความน่าสนใจทางดนตรี
- 5) การแสดงละคร ภาพยนตร์ มหรสพต่างๆ
- 6) ภาษาและวรรณกรรม
- 7) ประเพณีความเชื่อที่เกี่ยวข้องกับศาสนา

8) วัฒนธรรมเก่าแก่โบราณ วัฒนธรรมพื้นบ้าน หรือวัฒนธรรมย่อย

กาญจนา แสงลัมสุวรรณ และศรัณยา แสงลัมสุวรรณ (2555: 140) ได้กล่าวถึงการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมว่า มีความพิเศษตรงที่นักท่องเที่ยวจะเน้นที่การศึกษาหาความรู้ในพื้นที่หรือบริเวณที่มีคุณลักษณะที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม โดยแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจะมีการบอกเล่าเรื่องราวในการพัฒนาทางสังคมและมนุษย์ผ่านทางประวัติศาสตร์อันเป็นผลเกี่ยวเนื่องกับวัฒนธรรม องค์ความรู้ และการให้คุณค่าของสังคม โดยสามารถสะท้อนให้เห็นถึงสภาพชีวิต ความเป็นอยู่ของคนในแต่ละยุคสมัยได้เป็นอย่างดี ไม่ว่าจะเป็นสภาพเศรษฐกิจ สังคม หรือขนบธรรมเนียมประเพณี รวมไปถึงสินค้าพื้นเมืองในพื้นที่ต่างๆ

Smith (2003) ได้จัดรูปแบบของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม สถานที่และกิจกรรมการท่องเที่ยว ดังนี้

1) การท่องเที่ยวแหล่งมรดก (Heritage Tourist) สถานที่และกิจกรรม ได้แก่ ปราสาท พระราชวัง บ้านโบราณ แหล่งโบราณคดี อนุสาวรีย์

2) การท่องเที่ยวศิลปะ (Arts Tourist) สถานที่และกิจกรรม ได้แก่ โรงละคร การแสดงคอนเสิร์ต เทศกาล งานประเพณี

3) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ (Creative Tourist) สถานที่และกิจกรรม ได้แก่ การถ่ายภาพ วาดภาพ เครื่องปั้น ทาอาหาร หัตถกรรม

4) การท่องเที่ยววัฒนธรรมเมือง (Urban Cultural Tourist) สถานที่และกิจกรรม ได้แก่ แหล่งประวัติศาสตร์ แหล่งอุตสาหกรรม

5) การท่องเที่ยววัฒนธรรมชนบท (Rural Cultural Tourist) สถานที่และกิจกรรม ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงเกษตร ชุมชน ฟาร์ม พิพิธภัณฑ์ธรรมชาติ ภูมิทัศน์

6) การท่องเที่ยววัฒนธรรมภูมิปัญญาท้องถิ่น (Indigenous Cultural Tourist) สถานที่และกิจกรรม ได้แก่ ทะเลทราย เดินป่า ศูนย์วัฒนธรรม ศิลปะและหัตถกรรม

7) การท่องเที่ยววัฒนธรรมทันสมัย (Popular Cultural Tourist) สถานที่และกิจกรรม ได้แก่ สวนสนุก ห้างสรรพสินค้า การแสดงคอนเสิร์ต งานแข่งขันกีฬา การแบ่งรูปแบบและลักษณะการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมดังกล่าว ทำให้ทราบลักษณะและความต้องการของนักท่องเที่ยว เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกลยุทธ์ ตอบสนองความต้องการ อันจะนำไปสู่การสร้างรายได้ให้กับแหล่งท่องเที่ยว ควบคู่ไปกับการส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจ และการรักษาวัฒนธรรมของชุมชนให้คงอยู่

นิคม จารุมณี (2544: 54-59) กล่าวว่า การบริหารและจัดการการท่องเที่ยว หมายถึงการกระทำอย่างมีเป้าหมายที่สอดคล้องกับหลักการ ทฤษฎี และแนวคิดที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงสภาพที่แท้จริง รวมทั้งข้อจำกัดต่างๆ ของสังคมและสภาพแวดล้อม การกำหนดแนวทาง มาตรการ และแผนปฏิบัติการที่ดี ต้องคำนึงถึงกรอบความคิดที่ได้กำหนดไว้ มิฉะนั้นแล้วการจัดการท่องเที่ยวจะดำเนินไปอย่างไร้ทิศทางและประสบความล้มเหลว การพิจารณาการจัดการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ (System Approach) และบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายนั้น จำเป็นจะต้องพิจารณาระบบย่อย (Sub System) หรือองค์ประกอบหลักของการจัดการท่องเที่ยว บทบาทหน้าที่ของแต่ละองค์ประกอบ และความสัมพันธ์ (Relationship) ระหว่างองค์ประกอบเหล่านั้น รวมถึงการพิจารณาสภาพแวดล้อมของระบบการท่องเที่ยวด้วย ซึ่งด้านการตลาดการท่องเที่ยว (Tourism Market or Tourist) หมายถึงความพยายามที่จะทำให้นักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยว และใช้สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวและบริการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวโดยการตลาดการท่องเที่ยวทำได้ 2 วิธี คือ

1) การให้ข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยว หมายถึงการให้ความรู้เกี่ยวกับเรื่องต่างๆ ทางการท่องเที่ยว เช่น ทรัพยากรการท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว และบริการท่องเที่ยว เป็นต้น

2) การโฆษณาและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว หมายถึงการสื่อข้อมูลข่าวสารท่องเที่ยวไปยังนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายผ่านสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ นิตยสาร หนังสือพิมพ์ จดหมาย เป็นต้น เพื่อเชิญชวนกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวของตน

3.2 สภาพการแข่งขันทางการตลาดของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

3.2.1 การวิเคราะห์ตลาดทางการท่องเที่ยว

การตลาดคือ กระบวนการในการดำเนินกิจกรรมใดๆ ที่จะช่วยก่อให้เกิดความเข้าใจในความต้องการของลูกค้า และสามารถตอบสนองความต้องการและสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้า และเพื่อให้ธุรกิจสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ฉัตยาพร เสมอใจ และฐิตินันท์ วารวินิช, 2551: 15) ขณะที่ระบบการตลาด (Marketing System) หมายถึง ระบบที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า บริการ วัตถุดิบ ปัจจัยการผลิต ซึ่งมีผู้เกี่ยวข้องหลากหลายส่วน และมีการส่งผ่านไหลเคลื่อนของสินค้า บริการ วัตถุดิบ ปัจจัยการผลิตนั้นแก่ผู้บริโภค จะเห็นว่าหน้าที่ทางการตลาดเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการตลาดอันหมายถึง กิจกรรมทางธุรกิจที่จะทำให้สินค้าหรือบริการเคลื่อนย้ายจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภคหรือผู้ใช้ โดยเฉพาะการบริหารจัดการทางการตลาดการท่องเที่ยวนั้นเป็นความท้าทายของผู้ประกอบการเพราะต้องเกี่ยวข้องกับผู้คนมากมายหลายส่วน (Buhalis and Fletche, 1995; Buhalis, 2000) และการตลาดถือเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่ทำให้ธุรกิจแข่งขันในตลาดและสร้างการเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจของประเทศชาติ นอกจากนั้นยังมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิต เพราะการตลาดก่อให้เกิดการใช้ความรู้ความสามารถในการทำงานของแต่ละบุคคลและเป็นกลไกขับเคลื่อนในตลาดงานต่างๆ ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยการตลาดเชิงกลยุทธ์ที่จะพัฒนาปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างต่อเนื่องและส่งเสริมผลิตภัณฑ์หรือบริการที่มีคุณค่ามันเอง ดังนั้นหากพิจารณาการตลาดท่องเที่ยวจะเห็นได้ว่าการตลาดเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดแนวทางการพัฒนาตลาดจากการหาผลิตภัณฑ์ที่แปลกใหม่มาสนองความต้องการของตลาดและสังคม ซึ่งก็คือการพัฒนาแหล่งการท่องเที่ยวที่มีความแปลกใหม่ มีเอกลักษณ์และน่าสนใจซึ่งก่อให้เกิดการตอบสนองความต้องการ สร้างความพึงพอใจให้แก่นักท่องเที่ยวให้เกิดการตัดสินใจซื้อ และมีผลต่อการจ้างงาน เกิดรายได้กับแรงงานและตลาดโดยรวม

จะเห็นได้ว่าการวิเคราะห์ข้อมูลทางการตลาดเป็นเครื่องมือสำคัญในการวางแผนการ กลยุทธ์ของธุรกิจ จากการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ที่เชื่อถือได้เพื่อช่วยตัดสินใจในการเลือกตลาดเป้าหมาย การวางแผนวิเคราะห์แนวโน้มเศรษฐกิจทั้งในและนอกประเทศ โยงไปถึงการการส่งเสริมการลงทุน การค้า การผลิตแก่การกำหนดตลาดเป้าหมาย อีกทั้งการวิเคราะห์ข้อมูลทางการตลาดที่รวบรวมได้สามารถใช้ในการเลือกกลยุทธ์ของการเข้าสู่ตลาดใหม่หรือสร้างความแข็งแกร่งให้กับตลาดเดิมได้อีกด้วย เพราะทำให้ทราบว่าคุณค่าคือใครและภาวะคู่แข่งในการตลาดเป็นอย่างไร (Sirdeshmukh, 2006) เพราะข้อมูลทางการตลาดจะทำให้ทราบถึงทัศนคติ พฤติกรรม และความต้องการในการท่องเที่ยวจากการศึกษาข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ เพื่อนำมาวิเคราะห์ตลาดเป้าหมาย (Target market identification) การแบ่งตำแหน่งทางการตลาด (Customer segmentation and positioning) ซึ่งการค้นหาคำตอบได้เปรียบทางการตลาดของการท่องเที่ยวพิจารณาได้จากกลยุทธ์ทางการแข่งขัน (Armstrong and Kotler, 2005) ดังนี้

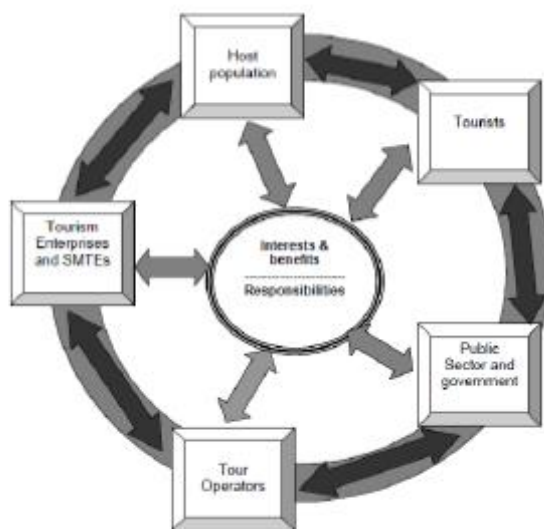
1. กลยุทธ์สร้างความแตกต่างในเรื่องคุณภาพของผลผลิต เช่น การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่นำเสนอคุณค่า ความโดดเด่นของท้องถิ่นที่มีลักษณะเฉพาะจะต้องพัฒนาผลิตภัณฑ์หรือสินค้าที่มีความแตกต่างในตัวสินค้า (Product) กว่าสินค้าอื่นในตลาด หรือต้องมีนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อนำเสนอให้ผลิตภัณฑ์โดดเด่น น่าสนใจกว่าคู่แข่งในตลาด

2. กลยุทธ์ผู้นำด้านต้นทุนรวม (Cost leadership) มีการลงทุนในแหล่งท่องเที่ยวที่ครบวงจร การพัฒนาระบบและแหล่งท่องเที่ยวอย่างครบถ้วน เพื่อให้การผลิตสินค้าและบริการมีต้นทุนต่ำที่สุด สามารถนำเสนอราคาที่ต่ำกว่าคู่แข่งในตลาดได้

3. กลยุทธ์การมุ่งตลาดเฉพาะส่วน (Focus or niche) เป็นการกำหนดกลุ่มเป้าหมาย (Target group) ให้เล็กลง เพื่อจะได้ทำการตลาดได้อย่างเข้าถึงพฤติกรรมของลูกค้าได้แน่นอนและสามารถคาดคะเนความต้องการในอนาคตของลูกค้าได้ อาจใช้การกำหนดราคามาช่วย

4. กลยุทธ์ด้านช่องทางจัดจำหน่าย เพื่อให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายสามารถซื้อหรือบริการได้สะดวก เช่น รูปแบบการจัดจำหน่าย การครอบคลุมพื้นที่การจัดจำหน่าย ท่าเลที่ตั้ง การขนส่ง การจัดจำหน่าย ไม่ว่าจะเป็นการจัดจำหน่ายเองถึงผู้บริโภคโดยตรง หรือให้ตัวแทนจำหน่ายต่อถึงผู้บริโภค

จะเห็นได้ว่านอกจากการจัดการตลาดการท่องเที่ยวจะมุ่งเน้นที่กลยุทธ์ดึงดูดนักท่องเที่ยวในพื้นที่ใกล้เคียงและจากต่างประเทศแล้ว ยังเปรียบเสมือนกลไกสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวขึ้น โดยต้องมีการบริหารจัดการที่สมดุลกันระหว่างการใช้ทรัพยากรต่างๆ เพื่อส่งมอบบริการและผลิตภัณฑ์ของการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยว การประสานความร่วมมือระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย แต่ขณะเดียวกันย่อมต้องมีการรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรต่างๆ เหล่านั้นด้วยให้คงอยู่อย่างยั่งยืน และไม่ถูกทำลายจากการท่องเที่ยวอีกด้วย (Buhalis, 2000)



ภาพ ความสัมพันธ์ของผู้ที่มีส่วนได้เสียต่างๆ ในธุรกิจการท่องเที่ยว

ที่มา: Buhalis and Fletche, 1995

ศักยภาพการแข่งขันทางการตลาดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

การตลาดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในประเทศอาเซียนตามเส้นทางอารยธรรมล้านนา จึงจำเป็นต้องเข้าใจบริบทการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในบริบทต่างๆ ดังนี้

1) การตลาด การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในบริบทโลก

ในช่วงทศวรรษที่ 1990 การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมถูกคาดหวังว่าจะเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่เติบโตสูงที่สุดในทวีปยุโรปในอนาคต องค์การการท่องเที่ยวแห่งสหประชาชาติ (UNWTO) คาดประมาณว่าในปี พ.ศ. 2536 การท่องเที่ยวระหว่างประเทศจะมีองค์ประกอบทางวัฒนธรรมเข้าไปเกี่ยวข้องถึงร้อยละ 37 และจะเพิ่มสูงขึ้นในอัตราร้อยละ 15 ทุกปี จนกระทั่งเข้าสู่สหัสวรรษใหม่คริสต์ศตวรรษที่ 21 การให้ความหมายลักษณะนี้เป็นเชิงกว้างไม่ได้ระบุชัดเจนว่าเป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม แต่เป็นการท่องเที่ยวที่มีวัฒนธรรมเป็นส่วนประกอบ เมื่อการท่องเที่ยวระดับโลกเติบโตอย่างต่อเนื่อง ก็อาจหมายรวมว่าการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเติบโตตามไปได้ในสัดส่วนเท่าเดิมจนดูเหมือนว่าการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเติบโตสูงมาก เนื่องมาจากสิ่งดึงดูดทางการท่องเที่ยวจำนวนมากขึ้นจึงถูกเรียกว่าเป็นสิ่งดึงดูดเชิงวัฒนธรรม เมื่อการท่องเที่ยวเติบโตในตลาดนานาชาติ นักท่องเที่ยวจำนวนมากก็ได้มีโอกาสเยี่ยมชมสิ่งดึงดูดทางวัฒนธรรมมากขึ้นตามไปด้วย โลกาภิวัตน์ของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่าเกิดขึ้นพร้อมกันกับการเปลี่ยนแปลงจำนวนมากทางสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางโครงการของการท่องเที่ยวเองด้วย กระบวนการทำให้สิ่งต่างๆ เป็นวัฒนธรรม (Culturalization) ได้ขยายพื้นที่การบริโภคเชิงวัฒนธรรมให้มากและมากยิ่งขึ้น จากการเดินทางท่องเที่ยวชมเมืองเก่าและแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม ไปจนถึงวัฒนธรรมสมัยนิยม และสิ่งจูงใจทางวัฒนธรรมที่มีชีวิต การศึกษาขยายขอบเขตจากการเรียนรู้ในตำรา ในห้องเรียน ไปสู่การเดินทางเพื่อสัมผัสและบริโภควัฒนธรรม เปลี่ยนจากการท่องเที่ยวของชนชั้นสูงกลุ่มอภิสิทธิ์ผู้ร่ำรวย (Elites) สู่ตลาดวงกว้างที่ชนชั้นกลางและชั้นล่างสามารถเดินทางไปสัมผัสและบริโภควัฒนธรรมได้ (Mass Market) การแข่งขันอย่างรุนแรงของตลาดการท่องเที่ยวรูปแบบเดิมนำไปสู่การค้นหากิจกรรมท่องเที่ยวทางเลือกไปยังจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่แปลกใหม่กว่าเดิมและยังกระตุ้นตลาดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมให้เติบโตยิ่งขึ้น

2) ส่วนแบ่งตลาดของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (Market Segments for Cultural Tourism)

ในตลาดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมมีอุปสงค์จำนวนมากและเป็นอุปสงค์ที่แตกต่างหลากหลาย โดยความหมายอย่างกว้าง ส่วนตลาดหลักมีแนวโน้มที่จะเชื่อมโยงบุคคล (นักท่องเที่ยว) ที่มีทั้งความสนใจทางวัฒนธรรมอย่างผิวเผิน มองวัฒนธรรมเป็นแง่มุมหนึ่งของการเดินทางท่องเที่ยวเข้ากับผู้ที่มีความสนใจทางวัฒนธรรมอย่างลึกซึ้ง และเลือกจุดหมายปลายทาง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง เป็นการเชื่อมโยง “การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยทั่วไป” เข้ากับ “การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยเฉพาะเจาะจง” ซึ่ง McKercher and Du Cros แสดงเป็นภาพตลาดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ดังนี้

ภาพของตลาดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมข้างต้นต่อยอดมาจากการศึกษาประเภทและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวโดยเปรียบเทียบระดับของประสบการณ์ทางวัฒนธรรมกับความสำเร็จในการเลือกจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว พบว่านักท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์ทางวัฒนธรรมที่ชัดเจนนับว่าเป็นลูกค้าเป้าหมายของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เฉพาะเจาะจง (Cultural Tourism in Specific) เพราะเป็นกลุ่มที่มีแรงจูงใจอย่างสูงที่จะเดินทางไปสัมผัสกับสิ่งดึงดูดทางวัฒนธรรมในจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยวที่มีลักษณะพิเศษทางวัฒนธรรมเพื่อที่จะเรียนรู้วัฒนธรรม สร้างประสบการณ์ที่ผูกพันอย่างลึกซึ้งต่อวัฒนธรรมนั้น ขณะที่

นักท่องเที่ยวผู้ชื่นชอบแหล่งวัฒนธรรมก็นับว่าเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เฉพาะเจาะจงเช่นกัน เพราะมีเหตุผลในการเดินทางหรือเลือกจุดหมายปลายทางด้วยวัฒนธรรมเช่นเดียวกัน ถึงแม้ว่าจะเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มที่มีประสบการณ์วัฒนธรรมในระดับต้นขั้นก็ตาม กลุ่มลูกค้าเป้าหมายสำหรับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมแบบทั่วไป (Cultural Tourism in General) หมายรวมถึงนักท่องเที่ยว 3 กลุ่ม ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่สัมผัสกับวัฒนธรรมตามโอกาสอำนวย โดยบังเอิญ และโดยไม่ได้คิดฝัน ทุกกลุ่มล้วนตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวโดยไม่ให้น้ำหนักความสำคัญที่วัฒนธรรม ไม่มีแรงจูงใจทางวัฒนธรรม แต่ยินดีมีประสบการณ์หรือมีส่วนร่วมในวัฒนธรรมของพื้นที่ท่องเที่ยวหากมีโอกาส

ความหมายแฝงเร้นจากการแบ่งประเภทของนักท่องเที่ยวต่อสิ่งดึงดูดทางวัฒนธรรมคือสิ่งดึงดูดทางวัฒนธรรมไม่ได้มีเสน่ห์และใช้จูงใจนักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้ทุกคนเสมอไป บางคนมีความสนใจที่จับต้องได้ในทางการตลาดสามารถแปลงความสนใจนั้นเป็นสินค้าทางวัฒนธรรมที่เป็นรูปธรรมจับต้องสัมผัสได้ ขณะที่บางคนมีความสนใจที่จับต้องไม่ได้ ในทางการตลาดก็ยากที่จะตอบสนองความสนใจดังกล่าวได้ แต่ยังคงมีนัยสำคัญทางการตลาดอยู่มาก หมายถึงผลิตภัณฑ์ของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมมีทั้งที่เป็นรูปธรรมจับต้องได้ และเป็นนามธรรมที่สัมผัสได้ มีทั้งสิ่งนำเสนอแบบวัฒนธรรมที่เฉพาะเจาะจงและวัฒนธรรมที่ปรากฏทั่วไป

3) ตลาดใหม่ในตลาดเฉพาะของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (New Market Niche in Cultural Tourism)

นอกจากตลาดกว้างและตลาดเฉพาะแล้วยังปรากฏตลาดใหม่ในตลาดเฉพาะ (New Market Niche) ของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ตลาดใหม่ในตลาดเฉพาะเหล่านี้ต่อยอดมาจากการนิยามการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมใหม่ที่ครอบคลุมสิ่งดึงดูดและกิจกรรมของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ (Creative Tourism) การท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา (Educational Tourism) การท่องเที่ยวเยี่ยมเพื่อนและญาติ (Visiting Friends and Relative Tourism) การท่องเที่ยวเชิงศาสนา (Religious Tourism) การท่องเที่ยวเชิงอาสาสมัคร (Volunteer Tourism) การท่องเที่ยวเพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับอาหาร (Gastronomic Tourism) การเดินทางเพื่อเรียนหรือฝึกภาษา (Language Travel) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและความงาม (Wellness and Spa Tourism) การท่องเที่ยวเชิงจิตวิญญาณและสุขภาพแบบองค์รวม (Spiritual and Holistic Tourism)

ประสบการณ์และการแลกเปลี่ยนความรู้และทักษะระหว่างเจ้าบ้าน (ผู้คนที่อาศัยอยู่ในสถานที่ท่องเที่ยว) กับแขกผู้มาเยือน (นักท่องเที่ยว) นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของวัฒนธรรมทั้งวัฒนธรรมที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ จนเกิดการแตกตัวสู่ตลาดเฉพาะกลุ่มใหม่ๆ ของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกิดเป็นความต้องการรูปแบบของประสบการณ์ “จริงแท้” หรือการสัมผัสกับ “วัฒนธรรมแท้” ของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นกระแสการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ซึ่งเติบโตในการเดินทางเยี่ยมชมสัมผัสกับวิถีชนบทในหลายเมืองของประเทศอังกฤษ ฝรั่งเศส และประเทศแถบสแกนดิเนเวีย ที่มุ่งสร้างความผูกพันที่ลึกซึ้งของนักท่องเที่ยวกับพื้นที่และผู้คนในเมืองปลายทางของการท่องเที่ยว ขณะที่การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเมืองใหญ่ เช่น บาเซิลนา ปารีส และโรม กลับพัฒนาไปในแนวทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมทางเลือกในวงกว้าง

4) การตลาด การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในบริบทอาเซียน

การเตรียมความพร้อมด้านการตลาดภาคการท่องเที่ยวและบริการเพื่อรองรับ AEC ใน ปี พ.ศ. 2558 มีความตื่นตัวกันอย่างมากมาย ทั้งนี้เป็นผลมาจากกลุ่มประเทศอาเซียนประกอบด้วย 10 ประเทศ ได้แก่ ประเทศบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ สปป.ลาว เวียดนาม และไทย ล้วนเป็นกลุ่ม

ประเทศที่มีลักษณะโดดเด่นทั้งทางกายภาพ ทางวัฒนธรรม ประเพณีที่เอื้อต่อการขยายตัวในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวค่อนข้างสูง จากข้อมูลของ The UNWTO คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2573 จะมีนักท่องเที่ยวทั่วโลกเดินทางมายังแถบเอเชียเป็นจำนวนมากที่สุดประมาณ 535 ล้านคน ซึ่งมากเป็นสองเท่าจากปี พ.ศ. 2553 ที่มีจำนวน 214 ล้านคน (Thett, 2012)

แต่เมื่อมีการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นภายใต้ระบบการค้าเสรี (Free trade) อีกทั้งพฤติกรรมของผู้บริโภคมีความซับซ้อนมากขึ้นตามการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างสังคม วิถีชีวิตที่เปลี่ยนไป และความเจริญก้าวหน้าของเทคโนโลยี ดังนั้นการตลาดจึงเข้ามามีบทบาทสำคัญในการประกอบการธุรกิจ เพื่อให้การดำเนินงานของธุรกิจบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ สำหรับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในประเทศไทยได้รับการกล่าวขานว่าเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวหลักที่นักท่องเที่ยวสนใจและเดินทางมาท่องเที่ยวด้วยตัวเองมากขึ้น มีความสนใจท่องเที่ยวแบบเข้าถึงวิถีชีวิตของแต่ละท้องถิ่น คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม ต้องการสัมผัสและเรียนรู้วัฒนธรรมของชุมชนในท้องถิ่นต่างๆ ทั้งนี้การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของประเทศไทยมีความหลากหลายในแต่ละภูมิภาคและยังคงสะท้อนความเป็นเอกลักษณ์แบบในอดีต ซึ่งชุมชนในท้องถิ่นก็เริ่มเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมมากขึ้นอีกด้วย ดังงานวิจัยของกรวรรณ สังขร (2551) กล่าวไว้ แต่ขณะเดียวกันการเติบโตของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในลาวก็ขยายตัวมากขึ้น โดยส่วนหนึ่งจะเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังไทยและต่อเนื่องไปยัง สปป.ลาว หลังจากแวะเที่ยวประเทศไทย จากการเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงต่อกันทั้งในเรื่องพิธีการทางการทูตหรือรูปแบบการท่องเที่ยว วิถีชีวิตที่คล้ายคลึงกัน อีกทั้งหลวงพระบางจัดอยู่ในบัญชีรายชื่อเมืองมรดกโลกจึงเป็นจุดดึงดูดไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าไทย รวมถึงขณะนี้รัฐบาลลาว ให้การสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งธุรกิจหนึ่งที่มีความนิยมมากเป็นลำดับต้นๆ คือธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้การลงทุนด้านการท่องเที่ยวของ สปป.ลาว ในปี พ.ศ. 2557 มีมูลค่าประมาณ 2,794.8 พันล้านบาท และคาดว่าในปี พ.ศ. 2558 จะมีมูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้นอีก 7.7 % และในอีก 10 ปีข้างหน้าปี พ.ศ. 2568 มีมูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้นประมาณ 5.7 % ต่อปี แต่ส่วนแบ่งการลงทุนด้านการท่องเที่ยวจากนักลงทุนต่างชาติมีแนวโน้มลดลง จาก 8.8% ในปี พ.ศ. 2558 ลดลงไปที่ 9.4% พ.ศ. 2568 (World Travel & Tourism Council, 2015) แต่กระแสนิยมท่องเที่ยวใน สปป.ลาว ก็ส่งผลให้เกิดความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมตามมามากด้วยเช่นกัน

ขณะที่การท่องเที่ยวในเมียนมากำลังถูกจับตามองในฐานะคู่แข่งที่สำคัญในภูมิภาคนี้ พิจารณาได้จากปี พ.ศ. 2555 ที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้าไปเยี่ยมเยือนเมียนมา จำนวน 1 ล้านคนเป็นครั้งแรกของประวัติศาสตร์พม่าและในปี พ.ศ. 2557 เมียนมามีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวทั้งหมด 1,131,624 คน (Myanmar Ministry of Hotel and Tourism, 2015) เห็นได้ว่าการเปิดประเทศของเมียนมา ทำให้มีความน่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ความสวยงามของโบราณสถาน โบราณวัตถุ และวัฒนธรรมและประเพณีต่างๆ ยังคงอุดมสมบูรณ์และไม่ถูกทำลายลงไปเป็นสิ่งที่ดึงดูดสำหรับนักท่องเที่ยวทั่วโลกให้ไปเที่ยวเมียนมา แต่อย่างไรก็ตาม เมียนมายุ่งยังคงต้องมีการพัฒนาในด้านต่างๆ เพื่อรองรับการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว เช่น ระบบสาธารณูปโภค ระบบสารสนเทศหรือการขนส่ง โทรคมนาคมต่างๆ (Thett, 2012)

เมื่อพิจารณาด้านตลาดการท่องเที่ยวของจีนตอนใต้ พบว่าจีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคธุรกิจการท่องเที่ยวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 เนื่องจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นภาคบริการที่กระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างเห็นได้ชัด อีกทั้งภาคการท่องเที่ยวยังก่อให้เกิดการพัฒนาทักษะแรงงานไร้ฝีมืออีกด้วย แต่อย่างไรก็

ตามสิ่งสำคัญที่ต้องคำนึง คือการรักษาสภาพแวดล้อมและแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ มิให้เสื่อมโทรมไปตามกระแสการขยายตัวของตลาดการท่องเที่ยว (Zhou and Huang, 2004)

ภาคผนวก 2

หมวดกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1. หมวดกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (Relevant Legislation)

1.1 กฎหมายด้านการลงทุน

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 126 (RGC) ว่าด้วยการบริหารและการใช้ อาคารที่ถือกรรมสิทธิ์ร่วม ปี พ.ศ. 2552 (Sub-Decree No. 126 (RGC) on Management and Use of Co-owned Buildings, 2009)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 149 ANK/BK ว่าด้วยโครงสร้างองค์กรและ ขอบเขตหน้าที่ของสภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชา ปี พ.ศ. 2551 (Sub-Decree No. 149 ANK/BK on the Organization and Functioning of the Council for the Development of Cambodia, 2008)
- ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างญี่ปุ่น กับราชอาณาจักรกัมพูชา ปี พ.ศ. 2551 (Agreement between Japan and the Kingdom of Cambodia for the Liberalization, Promotion and Protection of Investment, 2008)
- กฎหมายสัมปทาน ลงวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2550 (Law on Concessions, 19 October 2007)
- กฎฎีกาย่อยว่าด้วยการจำนองและการโอนสิทธิการเช่าระยะยาว หรือการสัมปทานที่ดิน เศรษฐกิจ ลงวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2550 (Sub-Decree on the Mortgage-Transfer of the Rights over Long-Term Lease or an Economic Land Concession, 28 August 2007)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 34 ANK/BK ว่าด้วยการแก้ไขส่วน 1 ในภาคผนวก 1 ของกฎฎีกาย่อย เลขที่ 111 ANK/BK ว่าด้วยการ บังคับใช้กฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายการลงทุนแห่ง ราชอาณาจักรกัมพูชา ปี พ.ศ. 2550 (Sub-Decree No. 34 ANK/BK on the Amendment of Section 1 in the Annex 1 of the Sub-Decree No. 111 ANK/BK on the Implementation of the Law on the Amendment to the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia, 2007)
- บันทึกความเข้าใจเรื่องความร่วมมือด้านการลงทุนระหว่าง ราชอาณาจักรกัมพูชา กับ ออสเตรเลีย ปี พ.ศ. 2549 (Memorandum of Understanding on Investment Cooperation between the Kingdom of Cambodia and the Government of Australia, 2006)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 28 ANK/BK ว่าด้วยการแก้ไขข้อ 4 ประเด็น 4.1 ของกฎฎีกาย่อย ว่าด้วย การจัดตั้งและบริหารเขตเศรษฐกิจ พิเศษ ปี พ.ศ. 2549 (Sub-Decree No. 28 ANK/BK on the Amendment of Article 4 Point (4.1) of Sub-Decree on the Establishment and Management of the Special Economic Zone, 2006)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 111 ANK/BK ว่าด้วยการบังคับใช้การแก้ไข กฎหมายการลงทุนแห่ง ราชอาณาจักรกัมพูชา ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 111 on the Implementation of the Amendment to the Law on Investment, 2005)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 148 ANK/BK ว่าด้วยการจัดตั้งและบริหาร เขตเศรษฐกิจพิเศษ ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 148 ANK/BK on the Establishment and Management of the Special Economic Zone, 2005)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 17 ANK/BK ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการ สำหรับการลงทุนในเขต จังหวัด - เทศบาลของราชอาณาจักรกัมพูชา ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 17 ANK/BK on the Establishment of the Sub-committee on Investment of the Provinces-Municipalities, 2005)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 146 ANK/BK ว่าด้วยการสัมปทานที่ดิน เศรษฐกิจ ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 146 ANK/BK on Economic Land Concession, 2005)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่าง ราชอาณาจักรกัมพูชา กับราชอาณาจักร เนเธอร์แลนด์ มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2548 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the Kingdom of Netherlands on the Promotion and Protection of Investments, 2005)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริม และคุ้มครองการลงทุนระหว่าง ราชอาณาจักรกัมพูชา กับเวียดนาม มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2548 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the Socialist Republic of Vietnam on the Promotion and Protection of Investments, 2005)

- กฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายการลงทุนแห่งราชอาณาจักร กัมพูชา ปี 2546 (Law on the Amendment to the Law on Investment, 2003)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและ คุ้มครองการลงทุนระหว่าง ราชอาณาจักรกัมพูชา กับคิวบา มีผล ใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2545 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the Republic of Cuba on the Promotion and Protection of Investments, 2002)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริม และคุ้มครองการลงทุนระหว่าง ราชอาณาจักรกัมพูชา กับสาธารณรัฐ โครเอเชีย มีผลใช้บังคับปี 2545 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the Republic of Croatia on the Promotion and Protection of Investments, 2002)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 33 ว่าด้วยการจัดตั้งเขตพัฒนา ปี พ.ศ. 2544 (Sub-Decree No. 33 on Creation of Development Zones, 2001)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงระงับข้อพิพาท ด้านการลงทุนระหว่างรัฐกับ เอกชนของอีกรัฐมีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2544 (Law on the Adoption of the Convention on the Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of other States, 2001)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและ คุ้มครองการลงทุนระหว่าง ราชอาณาจักรกัมพูชา กับ OPEC และ Fund International Development มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2544 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the OPEC and Fund International Development on the Promotion and Protection of Investments, 2001)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับฟิลิปปินส์ มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2544 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the Republic of the Philippines on the Promotion and Protection of Investments, 2001)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับฝรั่งเศส มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2544 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the France Republic on the Promotion and Protection of Investments, 2001)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับเยอรมนี มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2544 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and F.R. Germany on the Promotion and Protection of Investments, 2001) 72 ASEAN Investment Guidebook

- กฎฎีกาย่อยว่าด้วยการพัฒนาท่าเรือสีหนุวิลล์ ปี พ.ศ. 2543 (Sub-Decree on the Development of Sihanoukville Autonomous Port, 2000)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับอินโดนีเซีย มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2543 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the Republic of Indonesia on the Promotion and Protection of Investments, 2000)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับเกาหลีใต้ มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2543 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the Republic of Korea on the Promotion and Protection of Investments, 2000)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับสิงคโปร์ มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2542 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the Republic of Singapore on the Promotion and Protection of Investments, 1999)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับสวิตเซอร์แลนด์ มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2542 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the Swiss Confederation on the Promotion and Protection of Investments, 1999)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับจีน มีผลใช้บังคับปี พ.ศ. 2542 (Law on the Adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the People's Republic of China on the Promotion and Protection of Investments, 1999)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับไทย มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2540 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and the Kingdom of Thailand on the Promotion and Protection of Investments, 1997)

- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับมาเลเซีย มีผลใช้บังคับ ปี พ.ศ. 2539 (Law on the adoption of the Agreement between the Government of the Kingdom of Cambodia and Malaysia on the Promotion and Protection of Investments, 1996)

- บันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรกัมพูชากับอินเดียว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจและเทคนิค ปี พ.ศ. 2539 (Memorandum of Understanding on Economic and Technical Cooperation between the Kingdom of Cambodia and the Republic of India, 1996)

- กฎษฎีกาย่อยว่าด้วยการก่อตั้งเขตอุตสาหกรรมสีหนุวิลล์ ปี พ.ศ. 2538 (Sub-Decree on the Establishment of the Sihanoukville Industrial Zone, 1995)

- ความตกลงว่าด้วยแรงจูงใจในการลงทุนระหว่างราชอาณาจักร กัมพูชากับสหรัฐอเมริกา ปี 2538 (Investment Incentive Agreement between the Royal Cambodian Government and the Government of the United States of America, 1995)

- กฎหมายการลงทุนแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา ปี พ.ศ. 2537 (Law on the Investment in the Kingdom of Cambodia, 1994)

1.2 กฎหมายธุรกิจและอุตสาหกรรม - Business and Industry

- กฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลพาณิชย์ (Law on Establishing Commercial Court) - อยู่ระหว่างเตรียมการ

- กฎหมายว่าด้วยการมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti-dumping) มาตรการตอบโต้การอุดหนุนตลาด (Countervailing Duty) มาตรการปกป้อง (Safeguard) (Law on Anti-dumping, Countervailing Duty and Safeguard) - อยู่ระหว่างเตรียมการ

- กฎว่าด้วยมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Regulations on Sanitary and Phytosanitary Measures) - อยู่ระหว่างเตรียมการ

- กฎหมายว่าด้วยการร่วมมือทางธุรกิจ (Law on Business Association, Cooperatives) - อยู่ระหว่างเตรียมการ

- กฎหมายว่าด้วยสัญญาทางพาณิชย์ (ร่าง) (Law on Commercial Contract)

- กฎหมายว่าด้วยการให้เช่าทรัพย์สิน (ร่าง) (Law on Personal Property Leasing)

- กฎหมายว่าด้วยตัวแทนพาณิชย์ (ร่าง) (Law on Commercial Agency)

- กฎษฎีกาย่อย เลขที่ 124 (RGC) ว่าด้วยการจัดการและการดำเนินงาน ของศูนย์อนุญาโตตุลาการแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2552 (Sub-Decree No. 124 (RGC) on Organization and Functioning of National Center of Commercial Arbitration, 2009)

- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 518 (MIME) ว่าด้วยการจัดการและ การดำเนินงานของสภามาตรฐานแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2552 (Ministerial Order No. 518 (MIME) on the Organization and Functioning of the National Standards Council, 2009)
- กฎหมายล้มละลาย ปี พ.ศ. 2550 (Law on Insolvency (Bankruptcy), 2007)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องธุรกรรมที่ปลอดภัย ปี พ.ศ. 2550 (Law on Secured Transaction, 2007)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 07 (RGC) ว่าด้วยการจัดการและการดำเนินงาน ของหอการค้าแห่งกัมพูชา ปี พ.ศ. 2550 (Sub-Decree No. 076 (RGC) on the Organization and Functioning of Chambers of Commerce of Cambodia, 2007)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องมาตรฐาน ปี พ.ศ. 2550 (Law on Standards, 2007)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องการจัดการโรงงานและหัตถกรรม (มิถุนายน พ.ศ. 2549) (Law on Management of Factories and Handicrafts, June 2006)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องอนุญาโตตุลาการพาณิชย์ (พฤษภาคม พ.ศ. 2549) (Law on Commercial Arbitration, May 2006)
- กฎหมายบริษัท ปี พ.ศ. 2548 (Law on Commercial Enterprises, 2005)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องตราสารเปลี่ยนมือและการชำระเงิน ปี พ.ศ. 2548 (Law on Negotiable Instruments and Payment Transactions, 2005)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของผู้อำนวยการ ผู้จัดการ และเจ้าของกิจการต่อภาษี ภาษีเพิ่มเติม และดอกเบี้ย ปี พ.ศ. 2548 (Ministerial Order on Liability of Directors, Managers or Owners of an Enterprise for Tax Due, Additional Tax and Interest, 2005)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยการพิจารณาค่าการจดทะเบียนที่กระทรวงพาณิชย์ ปี พ.ศ. 2547 (Ministerial Order on Determination of the Cost of Company Registration at the Ministry of Commerce, 2004)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องสภาอนุญาโตตุลาการ ปี พ.ศ. 2547 (Ministerial Order on Arbitration Council, 2004)
- กฎฎีกาย่อยว่าด้วยการจัดตั้งหอการค้าในส่วนภูมิภาค ปี พ.ศ. 2547 (Sub-Decree on the Establishment of the Provincial Chamber of Commerce, 2004)
- กฎหมายว่าด้วยการดำเนินการให้ความตกลงสหประชาชาติว่าด้วย เรื่องการยอมรับและบังคับใช้คำตัดสินของอนุญาโตตุลาการต่างชาติ ปี พ.ศ. 2544 (Law on the Adoption and Implementation of United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, 2001)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องมาตรฐานอุตสาหกรรมกัมพูชา ปี พ.ศ. 2544 (Ministerial Order on Cambodian Industrial Standards, 2001)
- กฎหมายว่าด้วยการจัดการคุณภาพและความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ และบริการ ปี พ.ศ. 2543 (Law on the Management of Quality and Safety of Products and Services, 2000)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องกิจกรรมทางธุรกิจของบริษัทพาณิชย์ ปี พ.ศ. 2543 (Ministerial Order on Trading Activities of Commercial Companies, 2000)

- กฎหมายว่าด้วยการแก้ไขกฎหมายว่าด้วยกฎการค้าและการลงทะเบียน ปี พ.ศ. 2542 (Law on the Amendment of the Law on the Commercial Regulations and Commercial Register, 1999)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยมาตรการที่เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์อาหารที่ไม่มี การติดฉลากที่เหมาะสม ปี พ.ศ. 2542 (Ministerial Order on Measures Against Food Products Devoid of Appropriate Packing Labels, 1999)
- กฎกฤษฎีกาย่อยว่าด้วยมาตรฐานวัสดุ ปี พ.ศ. 2541 (Sub-Decree on the Material Standard, 1998)
- ระเบียบทั่วไปสำหรับบริษัทมหาชน ปี พ.ศ. 2539 (General Statute on Public Company, 1996)
- กฎหมายหอการค้า ปี พ.ศ. 2538 (Law on the Chamber of Commerce, 1995)
- กฎกฤษฎีกาย่อยว่าด้วยการจัดตั้งหอการค้าพนมเปญ ปี พ.ศ. 2538 (Sub-Decree on the Establishment of the Phnom Penh's Chamber of Commerce, 1995)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องกฎการค้าและการลงทะเบียน ปี พ.ศ. 2538 (Law Bearing on the Commercial Regulations and Commercial Register, 1995)
- หนังสือเวียน เลขที่ 63 ว่าด้วยระบบเศรษฐกิจแบบตลาดเสรี ปี พ.ศ. 2537 (Circular No. 63 on the Adoption of the Market Economy, 1994)
- ประกาศ เลขที่ 38 อ้างถึงสัญญาและความรับผิดชอบอื่น ๆ ปี พ.ศ. 2531 (Declaration No. 38 referring to Contract and Other Liabilities, 1988)

1.3 กฎหมายภาษีและการบัญชี - Taxation and Accounting

- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 599 (MEF) ว่าด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัท ที่ได้รับการอนุมัติให้ลดหย่อนภาษี ปี พ.ศ. 2552 (Ministerial Order No. 599 (MEF) on Expense of Enterprises which are Authorized to Deduct Tax in relation to the Withholding Tax, 2009)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 1481 (MEF) ว่าด้วยรอบปีภาษี ปี พ.ศ. 2550 (Ministerial Order No. 1481 (MEF) on Tax Year, 2007)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 643 (MEF) ว่าด้วยหน้าที่ในการยื่นรายงาน การเงิน ปี พ.ศ. 2550 (Ministerial Order No. 643 (MEF) on Obligation to Submit Financial Statements to be Audited Corporate Account, 2007)
- ประกาศ เลขที่ 002 (MEF) ว่าด้วยหน้าที่การจ่ายภาษีสิทธิบัตร ปี พ.ศ. 2550 (Notice No. 002 (MEF) on Obligation of Patent Tax Payment, 2007)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 1245 (MEF) ว่าด้วยการจัดตั้งเลขาธิการ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2549 (Ministerial Order No. 1245 (MEF) on Establishment of Secretariat of the National Accounting Council, 2006)
- กฎหมายว่าด้วยการแก้ไขกฎหมายการตรวจสอบบัญชีแห่ง ราชอาณาจักรกัมพูชา ปี พ.ศ. 2549 (Law on Amendment to the Law on Audit of the Kingdom of Cambodia, 2006)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยการบังคับใช้ภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการขาย วัตถุดิบหรือบริการใน อุตสาหกรรมสิ่งทอและรองเท้า ปี พ.ศ. 2548 (Ministerial Order on Implementation of VAT for Supplying Industries or Contractor for Serving Garment, Textile and Footwear, 2005)

- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยการจัดการและการดำเนินงานของกรมสรรพากร ปี พ.ศ. 2548 (Ministerial Order on the Organization and Functioning of Tax Department, 2005)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของผู้อำนวยการ ผู้จัดการ และเจ้าของกิจการต่อภาษี ภาษีเพิ่มเติม และดอกเบี้ย ปี พ.ศ. 2548 (Ministerial Order on Liability of Directors, Managers or Owners of an Enterprise for Tax Due, Additional Tax and Interest to be paid, 2005)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องภาษีและผลกำไร (ที่ถูกแก้ไข) ปี พ.ศ. 2546 (Ministerial Order on the Tax on Profit (Amended), 2003)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยการบังคับใช้มาตรฐานการตรวจสอบบัญชี แห่งกัมพูชา (Cambodia Accounting Standard: CAS) ปี พ.ศ. 2546 (Ministerial Order on the Implementation of Cambodian Accounting Standards (CAS), 2003)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องภาษีและผลกำไร ปี พ.ศ. 2546 (Ministerial Order on the Tax on Profit, 2003)
- กฎหมายการแก้ไขกฎหมายภาษีอากร ปี พ.ศ. 2546 (Law on the Amendment to the Law on Taxation, 2003)
- กฎกฤษฎีกาย่อยว่าด้วยการสถาบันกัมพูชา (Kampuchea) เพื่อการรับรองนักบัญชีและผู้ตรวจสอบบัญชี ปี พ.ศ. 2546 (Sub-Decree on the Kampuchea Institute of Certified Public Accountants and Auditors, 2003)
- กฎกฤษฎีกาย่อยว่าด้วยการทำงานของสภานักบัญชีแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2546 (Sub-Decree on the Functioning of the National Accounting Council, 2003)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องภาษีเงินได้ ปี พ.ศ. 2546 (Ministerial Order on Salary Tax, 2003)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องบัญชีธุรกิจ การตรวจสอบบัญชีและอาชีพ นักบัญชี ปี พ.ศ. 2545 (Law on Corporate Accounting, Audit and Accounting Profession, 2002)
- กฎหมายว่าด้วยการตรวจสอบบัญชีรัฐวิสาหกิจ ปี พ.ศ. 2545 (Law on Audit of Government Entities, 2002)
- กฎกฤษฎีกาย่อยว่าด้วยเรื่องภาษีมูลค่าเพิ่ม ปี พ.ศ. 2542 (Sub-Decree on Value Added Tax, 1999)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยภาษีผลประกอบการ (Turnover Tax) (N.A.) (Ministerial Order on Turnover Tax)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องภาษีอากร ปี พ.ศ. 2540 (Law on Taxation, 1997)
- หนังสือเวียน เลขที่ 635 ว่าด้วยเรื่องการรับรองบัญชีธุรกิจ ปี พ.ศ. 2537 (Circular No. 635 on the Certification of the Business Accounts, 1994)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 18 ว่าด้วยการระบุธุรกิจตามผลกำไรและ ภาษีเงินได้ ปี พ.ศ. 2537 (Ministerial Order No. 18 on the Identification of Business subject to Profit and Income Tax, 1994)
- กฎหมายว่าด้วยการบัญชี ปี พ.ศ. 2535 (Law on Accounting, 1992)

1.4 กฎหมายการธนาคารและการเงิน - Banking and Finance

- กฎหมายว่าด้วยการเช่าซื้อ ปี พ.ศ. 2552 (Law on Financial Lease, 2009)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 54 (RGC) ว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมาย การออกและค้าหลักทรัพย์ที่ไม่ได้ออกโดยรัฐ ปี พ.ศ. 2552 (Sub-Decree No. 54 (RGC) on the Implementation of the Law on Publishing and Trading of Non-Government Securities, 2009)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 7.09-075 (NBC) ว่าด้วยการมีทุนสำรอง ขั้นต่ำในสถาบันธนาคารและสถาบันการเงิน ปี พ.ศ. 2552 (Ministerial Order No. 7.09-075 (NBC) on the Maintenance of Minimum Reserve Requirement in Banking and Financial Institutions, 2009)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 7.09-013 (NBC) ว่าด้วยการยอมให้ธนาคาร และสถาบันการเงินที่ประสบปัญหาสภาพคล่องใช้เงินเกินวงเงิน ปี พ.ศ. 2552 (Ministerial Order No. 7.09-013 (NBC) on Overdraft Facilities Made Available by the NBC to Banks and Financial Institutions Facing Temporary Liquidity Shortages, 2009)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 97 ANKR/BK ว่าด้วยการประพฤติและ การจัดการของคณะกรรมการหลักทรัพย์และอตราแลกเปลี่ยน แห่งกัมพูชา ปี พ.ศ. 2551 (Sub-Decree No. 97 ANKR/BK on the Conduct and Organization of the Securities and Exchange Commission of Cambodia, 2008)
- กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยและการซื้อขายหลักทรัพย์ที่ไม่ได้ ออกโดยรัฐ ปี พ.ศ. 2550 (Law on Insurance and Trading of Non - Government Securities, 2007)
- กฎหมายว่าด้วยการปราบปรามการฟอกเงินและการสนับสนุน ทางการเงินแก่ผู้ก่อการร้าย ปี พ.ศ. 2550 (Law on Combating Money Laundering and Terrorist Financing, 2007)
- กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายหลักทรัพย์และพันธบัตรที่ออกโดยรัฐ ปี พ.ศ. 2550 (Law on State Securities/Bonds, 2007)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 7.06-207 (NBC) ว่าด้วยการแก้ไขคำสั่ง รัฐมนตรีเรื่องการออกใบอนุญาต ประกอบการธนาคารพาณิชย์ ปี พ.ศ. 2549 (Ministerial Order No. 7.06-207 (NBC) on Amendment to Ministerial Order on Granting License to Commercial Banks, 2006)
- กฎหมายว่าด้วยตราสารเปลี่ยนมือและการชำระเงิน ปี พ.ศ. 2548 (Law on Negotiable Instruments and Payments Transaction, 2005)
- กฎหมายว่าด้วยการประกันภัย ปี พ.ศ. 2543 (Law on Insurance, 2000)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยการออกใบอนุญาตประกอบการธนาคาร ปี พ.ศ. 2543 (Ministerial Order on the Licensing of Banks, 2000)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยการปรับโครงสร้างธนาคารเพื่อการค้า ต่างประเทศแห่งกัมพูชา (Foreign Trade Bank of Cambodia: FTRC) ปี พ.ศ. 2542 (Ministerial Order restructuring the Foreign Trade Bank of Cambodia (FTRC), 1999)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องสถาบันธนาคารและสถาบันการเงิน ปี พ.ศ. 2542 (Law on Banking and Financial Institutions, 1999)

- กฎหมายว่าด้วยเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ปี พ.ศ. 2540 (Law on Foreign Exchange, 1997)
- กฎหมายว่าด้วยการจัดการและการดำเนินการของธนาคาร แห่งกัมพูชา ปี พ.ศ. 2539 (Law on the Organization and Functioning of the National Bank of Cambodia, 1996) การค้า - Trade
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องกฎถิ่นกำเนิด (Law on Rules of Origin) - อยู่ระหว่างเตรียมการ
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 734 (MEF) ว่าด้วยเรื่องระเบียบศุลกากร พิเศษสำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ ปี พ.ศ. 2551 (Ministerial Order No. 734 (MEF) on Special Customs Procedures for Implementing in Special Economic Zones, 2008)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 116 ว่าด้วยศุลกากรคลังสินค้า ปี พ.ศ. 2551 (Ministerial Order No. 116 on Customs Bonded Warehouse, 2008)
- กฎหมายศุลกากร ปี พ.ศ. 2550 (Law on Customs, 2007)
- หนังสือเวียน เลขที่ 007 (MEF) ว่าด้วยการบังคับใช้นโยบาย การอำนวยความสะดวกให้การค้า โดยผ่านการบริหารความเสี่ยง ปี พ.ศ. 2550 (Instructional Circular #007 (MEF) on the Implementation of Policy of the Facilitation of Trade through Risk Management, 2007)
- กฎกฤษฎีกาย่อย เลขที่ 20 (RGC) ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการ ประสานงานระหว่างกระทรวง เพื่อบังคับใช้พันธผูกพันของกัมพูชา ภายใต้องค์การการค้าโลก ปี พ.ศ. 2550 (Sub-Decree No. 20 (RGC) on Creation of Inter- Ministerial Coordinating Committee for Implementing Obligations and Commitment of Cambodia in the World Trade Organization (WTO), 2007)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 001 (MEF) ว่าด้วยการปรับอัตราภาษี ศุลกากรและอัตราภาษีพิเศษ สำหรับสินค้านำเข้า ปี พ.ศ. 2550 (Ministerial Order No. 001 (MEF) on Adjustments of the Tariff Rates and Specific Tax Rate on Import Commodities, 2007)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 176 (MOC) ว่าด้วยการมาตรการจำเป็น ต่อการจัดการการส่งออกภายใต้ ระบบการค้าสิทธิพิเศษ ปี พ.ศ. 2550 (Ministerial Order No. 176 (MOC) on a Certain Necessary Measures for Export Management under Trade Preferences System, 2007)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 607 (MEF) ว่าด้วยการจัดตั้งและดำเนินการ สำนักงานบริหารความเสี่ยง และตรวจสอบศุลกากร (สิงหาคม พ.ศ. 2549) (Ministerial Order No. 607 (MEF) on Establishment and Putting into Operation the Office of Risk Management and Audit of Customs and Excise, August 2006)
- กฎกฤษฎีกาย่อย เลขที่ 21 ว่าด้วยการบริหารความเสี่ยง (มีนาคม พ.ศ. 2549) (Sub-Decree No. 21 on Risk Management, March 2006)
- กฎกฤษฎีกาย่อย เลขที่ 131 (RGC) ว่าด้วยการนำเข้า - ส่งออก ผลิตภัณฑ์ไม้ได้ป่า ปี พ.ศ. 2549 (Ministerial Order No. 131 (RGC) on the Specification of forest products and sub-products permitted to be exported and imported, 2006)
- คำสั่งนายกรัฐมนตรีว่าด้วยกลไก “หน้าต่างเดียว” (Single Window) และการบริหารความเสี่ยง ปี พ.ศ. 2548 (Prime Minister Order on SAD, Single Window, Risk Management, 2005)

- บันทึกกระทรวงอุตสาหกรรม เหมืองแร่ และพลังงาน ปี พ.ศ. 2548 (Memo of the Ministry of Industry, Mines and Energy to GMAC (Elimination of Certificate of Processing), 2005)
- กฎหมายการเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก ปี พ.ศ. 2547 (Law on WTO Accession, 2004)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยเรื่องกิจกรรมการค้าของบริษัทพาณิชย์ ปี พ.ศ. 2543 (Ministerial Order on Trading Activities of Commercial Companies, 2000)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยการแก้ไขและเพิ่มเติมการออกใบรับรองถิ่นกำเนิดและใบแจ้งหนี้พาณิชย์ ปี พ.ศ. 2542 (Ministerial Order Amending and Supplementing the Issuance of the Certificate of Origin, Commercial Invoice and Expo, 1999)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยการออกใบรับรองถิ่นกำเนิดและใบแจ้งหนี้ พาณิชย์ และใบอนุญาตส่งออกสินค้าสิ่งทอ ปี พ.ศ. 2542 (Ministerial Order on the Issuance of the Certificate of Origin, Commercial Invoice and Export License for Garments, 1999)
- คำตัดสิน เลขที่ 112 ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการประสานงาน ระหว่างกระทรวงเพื่อเตรียมการและจัดการกระบวนและกฎเกณฑ์ การนำเข้าและส่งออก ปี พ.ศ. 2537 (Decision No. 112 on the Creation of an Inter-Ministerial Commission for the Preparation and Organization of Import and Export Procedures and Regulations, 1994)
- กฎหมายเพื่อการควบคุมภาษีสินค้านำเข้าและส่งออก ปี พ.ศ. 2532 (Law regulating the Duties on the Imported and Exported Goods, 1989)

1.5 กฎหมายแรงงาน (Labour)

- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 133 (MLVT) ว่าด้วยค่าตอบแทนสำหรับ ความเสี่ยงในอุตสาหกรรมสิ่งทอและรองเท้า ระหว่างปี พ.ศ. 2552 -2553 (Ministerial Order No. 133 (MLVT) on Payment of the Occupational Risk Contribution by the Garment and Shoe Enterprises and Establishments for the Year 2009 - 2010)
- กฎศีกฎาย่อย เลขที่ 67 (RGC) ว่าด้วยการจัดตั้งและจัดการองค์กร อาชีพและแรงงานแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2552 (Sub-Decree No. 67 (RGC) on Creation and Putting into Operation of the National Agency for Occupations and Labor, 2009)
- หนังสือเวียน เลขที่ 185 (MOLVC) ว่าด้วยเรื่องค่าแรงและ การทำงานช่วงเวลากลางคืน ปี พ.ศ. 2550 (Circular #185 (MOLVC) on Wages of Night Work, 2007)
- กฎหมายแก้ไขมาตรา 139 และ 144 ของกฎหมายแรงงาน ปี พ.ศ. 2550 (Law on Amendment to Articles 139 and 144 of the Labor Law, 2007)
- กฎศีกฎาย่อย เลขที่ 16 (RGC) ว่าด้วยการจัดตั้งทุนเพื่อความมั่นคง ทางสังคมแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2550 (Sub-Decree No. 16 (RGC) on Creation of National Social Security Fund, 2007)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องความมั่นคงทางสังคม ปี พ.ศ. 2545 (Law on Social Security, 2002)
- กฎหมายแก้ไขกฎหมายแรงงาน (ร่าง) (Law on Amendment to the Law on Labor)
- กฎหมายแรงงาน (แก้ไข) ปี พ.ศ. 2540 (Law on Labor (Amendment), 1997)

- กฎฎีกาย่อยว่าด้วยการส่งแรงงานเขมรไปทำงานต่างประเทศ ปี พ.ศ. 2538 (Sub-Decree on the Export of Khmer Labor to Work Overseas, 1995)
- กฎหมายแรงงาน ปี พ.ศ. 2536 (Law on Labor, 1993)

1.6 กฎหมายสิทธิทรัพย์สินทางปัญญา - Intellectual Property Rights

- กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองการออกแบบแผงวงจร (Law on the Protection of Layout Design of IC) - อยู่ระหว่างเตรียมการ
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องข้อมูลที่ไม่เปิดเผย (Law on Undisclosed Information) - อยู่ระหว่างเตรียมการ
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 64 (RGC) ว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องหมายการค้า ชื่อทางการค้า และพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม (กรกฎาคม พ.ศ. 2549) (Sub-Decree No. 64 (RGC) on the Implementation of the Law Concerning Marks, Trade Names and Acts of Unfair Competition, July 2006)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 707 (MIME) ว่าด้วยกระบวนการในการ ลงทะเบียนงานออกแบบอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2549 (Ministerial Order No. 707 (MIME) on Procedures for Registration of Industrial Designs, 2006)
- กฎหมายว่าด้วยลิขสิทธิ์และสิทธิข้างเคียง ปี พ.ศ. 2546 (Law on the Copyright and Related Rights, 2003)
- กฎหมายว่าด้วยเครื่องหมายการค้า ชื่อทางการค้า และกฎหมาย ว่าด้วยการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ปี พ.ศ. 2545 (Law on Patents, Utility Model Certificates and Industrial Design, 2002)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยระเบียบกรมทรัพย์สินทางปัญญา ปี พ.ศ. 2540 (Ministerial Order on Procedures of the Intellectual Property Department, 1997)

2. หมวดกฎหมายและนโยบายสาขา

2.1 เขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่อุตสาหกรรม (Special Economic Zone/Industrial Land)

- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 57 ว่าด้วยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ปอยเปต โอ เนิง (Sub-Decree No. 57 on the Establishment of Poipet “O Neang” Special Economic Zone)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 148 ว่าด้วยการจัดตั้งและบริหารเขตเศรษฐกิจ พิเศษ ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 148 on the Establishment and Management of the Special Economic Zone, 2005)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 147 ว่าด้วยโครงสร้างองค์กรและขอบเขต หน้าที่ของสภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชา ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 147 on the Organization and Functioning of the CDC, 2005)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 10 ว่าด้วยการสร้างเขตอุตสาหกรรม นางกก เกาะกง ปี พ.ศ. 2545 (Sub-Decree No. 10 on the Creation of Nearng Kok Industrial Zone, Koh Kong Province, 2002)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 33 ว่าด้วยการสร้างเขตพัฒนา ปี พ.ศ. 2544 (Sub-Decree No. 33 on Creation of Development Zone, 2001)

- กฎีกุ่กัยอ่ยว่ดว่ยกั้จ้ดตั้งเขตอุตสาหกรรรมสีหนุวิลล์ ปี พ.ศ. 2538 (Sub-Decree on the Establishment of the Sihanoukville Industrial Zone, 1995)

2.2 ภาคการธนาคารและการเงิน (Banking and Finance)

- กฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์ของรัฐ (Law on Government Securities) - อยู่ระหว่างเตรียมการ
- กฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และอัตราแลกเปลี่ยน (Law on Securities and Exchange) - อยู่ระหว่างเตรียมการ
- กฎหมายว่าด้วยการประกันภัย ปี พ.ศ. 2543 (Law on Insurance, 2000)
- คำสั่งรัฐมนตรี เรื่องการออกใบอนุญาตประกอบกิจการธนาคาร ปี พ.ศ. 2543 (Ministerial Order on the Licensing of Banks, 2000)
- คำสั่งรัฐมนตรี เรื่องการปรับโครงสร้างธนาคารเพื่อการค้า ต่างประเทศแห่งกัมพูชา ปี พ.ศ. 2542 (Ministerial Order on restructuring the Foreign Trade Bank of Cambodia (FTRC), 1999)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องสถาบันธนาคารและสถาบันการเงิน ปี พ.ศ. 2542 (Law on Banking and Financial Institution, 1999)
- กฎหมายว่าด้วยโครงสร้างองค์กรและขอบเขตหน้าที่ของธนาคาร แห่งกัมพูชา ปี พ.ศ. 2539 (Law on the Organization and Functioning of the National Bank of Cambodia, 1996)

2.3 ภาคการสาธารณูปโภค คมนาคม และที่ดิน Infrastructure, Transport and Land

- กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (Law on Merchant Shipping) - อยู่ระหว่างเตรียมการ
- กฎหมายว่าด้วยการชลประทาน (Law on Water Supply) - อยู่ระหว่างเตรียมการ
- กฎหมายว่าด้วยการระบุตำแหน่งภูมิศาสตร์ (Law on Geographical Indication) - อยู่ระหว่างเตรียมการ
- กฎกฤษฎีกาย่อยว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมายสัมปทาน (ร่าง) (Sub-Decree on Implementation of the Law on Concessions)
- กฎหมายโทรคมนาคม (ร่าง) (Law on the Telecommunications)
- กฎกฤษฎีกาย่อย เลขที่ 106 (RGC) ว่าด้วยการก่อตั้งสายการบิน แห่งชาติ ปี พ.ศ. 2552 (Sub-Decree No. 106 (RGC) on Establishment of the National Airline Company, 2009)
- กฎกฤษฎีกาย่อย เลขที่ 01 (RGC) ว่าด้วยการจัดตั้งศูนย์ธุรกิจ กรุงพนมเปญ ปี พ.ศ. 2552 (Sub-Decree No. 01 (RGC) on the Establishment of Phnom Penh Port Business Center, 2009)
- กฎหมายการบินพลเรือน ปี พ.ศ. 2551 (Law on Civil Aviation, 2008)
- คำตัดสิน เลขที่ 01 (RGC) ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการเตรียม มาตรฐานและระเบียบสำหรับ การใช้ที่ดินในชนบทและเมือง แห่งราชอาณาจักรกัมพูชา ปี พ.ศ. 2551 (Decision No. 01 (RGC) on Creation of Commission for Preparing Legal Standards and Procedures on Land Use in Provinces-Municipalities and Urban Areas of the Kingdom of Cambodia, 2008)

- กฎหมายสัมปทาน ปี พ.ศ. 2550 (Law on Concessions, 2007)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 124 (RGC) ว่าด้วยการอนุมัติสัมปทาน การเดินรถไฟ ปี พ.ศ. 2550 (Sub-Decree No. 124 (RGC) on Granting Concession of Cambodia Royal Railway, 2007)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 830 (MEF) ว่าด้วยการจัดตั้งกลุ่มงานสำหรับ การจัดการงานรายได้จากน้ำมันของกระทรวงเศรษฐกิจและการเงิน ปี พ.ศ. 2550 (Ministerial Order No. 830 (MEF) on Creation of Working Group for Managing Oil Revenue of the Ministry of Economic and Finance, 2007)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 114 (RGC) ว่าด้วยการกู้เงินสำหรับอสังหา ริมทรัพย์และการโอนสิทธิ์สำหรับการเช่าระยะยาวหรือการสัมปทาน ที่ดินเศรษฐกิจ ปี พ.ศ. 2550 (Sub-Decree No. 114 (RGC) on the Mortgage and Transfer of the Rights over a Long-Term Lease or an Economic Land Concession, 2007)
- กฎหมายว่าด้วยการจัดสรรทรัพยากรน้ำ ปี พ.ศ. 2550 (Law on Water Resources Management, 2007)
- ระเบียบการทางพิเศษ (Highway Code)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 129 (RGC) ว่าด้วยกฎและขั้นตอนการจัด ประเภททรัพย์สินของรัฐและนิติบุคคลที่รัฐเป็นเจ้าของ ปี พ.ศ. 2549 (Sub-Decree No. 129 (RGC) on Rules and Procedures of Reclassification of Public Properties of the State and of Public Legal Persons, 2006)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 146 ว่าด้วยการสัมปทานที่ดินเศรษฐกิจ ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree No. 146 on Economic Land Concessions, 2005)
- กฎฎีกาย่อยว่าด้วยการบริหารจัดการที่ดินของรัฐ ปี พ.ศ. 2548 (Sub-Decree on the State Land Management, 2005)
- ข้อปฏิบัติการไต่สวนของคณะกรรมการที่ดินแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2548 (Instruction on Hearing Procedure of the National Cadastral Commission, 2005)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 19 ว่าด้วยการสัมปทานที่ดินของสังคม ปี พ.ศ. 2546 (Sub-Decree No. 19 on Social Land Concessions, 2003)
- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยคำแนะนำและระเบียบของคณะกรรมการที่ดิน แห่งชาติ ปี พ.ศ. 2545 (Ministerial Order on the Guidelines and Procedures of the Cadastral Commission, 2002)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 48 ว่าด้วยการขึ้นทะเบียนที่ดินเป็นครั้งคราว ปี พ.ศ. 2545 (Sub-Decree No. 48 on Sporadic Land Registration, 2002)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 47 ว่าด้วยการจัดการและทำงานของ คณะกรรมการที่ดินแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2545 (Sub-Decree No. 47 on Organization and Functioning of the Cadastral Commission, 2002)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 46 ว่าด้วยระเบียบการจัดทำ Cadastral Index Map และการขึ้นทะเบียนที่ดิน ปี พ.ศ. 2545 (Sub-Decree No. 46 on Procedures of Establishing Cadastral Index Map and Land register, 2002)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 131 ว่าด้วยการพิจารณาค่าใบประกอบสำหรับ การให้บริการโรงไฟฟ้าในกัมพูชา ปี พ.ศ. 2544 (Sub-Decree No. 131 on the Determination of Maximum License Fee for Electric Power Service Providers in Cambodia, 2001)

- กฎหมายที่ดิน ปี พ.ศ. 2544 (Law on Land, 2001)
- กฎหมายว่าด้วยเรื่องพลังงานไฟฟ้า ปี พ.ศ. 2544 (Law on Electricity, 2001)
- กฎฎีกาย่อยว่าด้วยการจัดการสัมปทานป่าไม้ ปี พ.ศ. 2543 (Sub-Decree on Management of Forest Concession, 2000)
- หนังสือเวียนเรื่องการจัดการการขนส่งทางน้ำ ปี พ.ศ. 2543 (Circular on Management of Means of Water Transport, 2000)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 11 ว่าด้วยการสร้าง - จัดการ - โอนสัญญา ปี พ.ศ. 2541 (Sub-Decree No. 11 on Build - Operate - Transfer (BOT) Contract, 1998)
- กฎหมายการวางแผนการใช้ที่ดิน การสร้างเมือง และการก่อสร้าง ปี พ.ศ. 2537 (Law on Land Use Planning, Urbanization and Construction, 1994)
- คำตัดสิน เลขที่ 34 ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการวางแผน การใช้ที่ดินและการสร้างเมืองในบริเวณรอบพนมเปญ เมืองและจังหวัด ปี พ.ศ. 2536 (Decision No. 34 on the Creation of a National Committee for Land Planning and Urbanization of Areas surrounding Phnom Penh, Towns and Provinces, 1993)

2.4 ภาคการท่องเที่ยว Tourism

- กฎหมายการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2552 (Law on Tourism, 2009)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 105 (RGC) ว่าด้วยการจัดประเภทโรงแรม ปี พ.ศ. 2552 (Ministerial Order No. 105 (RGC) on Classification of Hotels, 2009)
- กฎหมายการต่อต้านการพนัน ปี พ.ศ. 2539 (Law on the Suppression of Gambling, 1996)
- กฎหมายการปกป้องมรดกทางวัฒนธรรม ปี พ.ศ. 2539 (Law on the Protection of Cultural Heritage, 1996)

2.5 ภาคการเกษตรและสิ่งแวดล้อม Agriculture and Environment

- กฎหมายแก้ไขกฎหมายป่าไม้ (ร่าง) (Law on the Amendment to the Law on Forest)
- กฎหมายการประมง (ร่าง) (Law on Fisheries)
- กฎฎีกาย่อย เลขที่ 123 (RGC) ว่าด้วยการพิจารณาประเภท ผลิตภัณฑ์และผลิตภัณฑ์ที่มาจากทรัพยากรประมงที่ใกล้สูญพันธุ์ ปี พ.ศ. 2552 (Sub-Decree No. 123 (RGC) on Determination of Category/Type of Products and Endangered Fishery Products/Resources, 2009)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 402 (MAFF) ว่าด้วยการรูปแบบ การขึ้นทะเบียน ใบรับรอง และใบอนุญาตในการใช้ตราของ กัมพูชาและจดหมายรับรอง ปี พ.ศ. 2551 (Ministerial Order No. 402 (MAFF) on Forms of Registers, Certificates and Permits to be used for the Cambodian Specified Rubber Label and Official Letter of Recognition, 2008)

- คำสั่งรัฐมนตรีว่าด้วยการควบคุม/ตรวจความปลอดภัยทางอาหาร และผลิตภัณฑ์การเกษตร ปี พ.ศ. 2550 (Ministerial Order on Control/Inspection of Food Safety of Agricultural Products, 2007)
- คำสั่งรัฐมนตรี เลขที่ 002 (MAFF) ว่าด้วยค่าปริมาณสิ่งตกค้าง ในผลไม้และผัก ปี พ.ศ. 2550 (Ministerial Order No. 002 (MAFF) on List of Maximum Residue Limits of Pesticide in Fruit and Vegetables, 2007)
- กฎีกาย่อย เลขที่ 131 (RGC) ว่าด้วยการระบุผลิตภัณฑ์ที่ได้จาก ป่าที่อนุญาตให้นำเข้าและส่งออก ปี พ.ศ. 2549 (Sub-Decree No. 131 (RGC) on the Specification of Forest Products and Sub-products Permitted to be Exported and Imported, 2006)
- กฎหมายป่าไม้ ปี พ.ศ. 2545 (Law on Forestry, 2002)
- กฎีกาย่อยว่าด้วยการควบคุมมลพิษทางอากาศและสิ่งรบกวน ทางเสียง ปี พ.ศ. 2543 (Sub-Decree on the Control of Air Pollution and Noise Disturbance, 2000)
- กฎีกาย่อยว่าด้วยการควบคุมมลพิษทางน้ำ ปี พ.ศ. 2542 (Sub-Decree on the Water Pollution Control, 1999)
- กฎีกาย่อยว่าด้วยการจัดการขยะมูลฝอย ปี พ.ศ. 2542 (Sub-Decree on Management of Solid Waste, 1999)
- กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและการบริหารจัดการ ทรัพยากรธรรมชาติ ปี พ.ศ. 2540 (Law on Environment Protection and Natural Resource Management (LEPNRM), 1997)
- กฎีกาย่อยว่าด้วยการมอบสิทธิในการขายและส่งออกผลิตภัณฑ์ ยางให้กระทรวงเกษตร ป่าไม้ และการประมง ปี พ.ศ. 2537 (Sub-Decree on Conferring the Right to Sell and Export Rubber Products to the Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries, 1994)
- กฎีกาย่อยว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการถาวรแห่งชาติ เพื่อประสานงานการแปรรูป รัฐวิสาหกิจและส่งเสริมโรงงานยาง ปี พ.ศ. 2537 (Sub-Decree on the Creation of a National Permanent Commission for Coordinating the Privatization and the Promotion of Rubber Plantations, 1994)
- คำตัดสิน เลขที่ 65 ว่าด้วยการยกเลิกระเบียบการส่งออกไม้ ปี พ.ศ. 2537 (Decision No. 65 on the Annulment of the Existing Procedure for Timber Export, 1994)
- กฎหมายคุ้มครองบริเวณธรรมชาติ ปี พ.ศ. 2536 (Royal Decree on the Protection of Natural Areas, 1993)

ภาคผนวก 3

ข้อมูลด้านการลงทุน

1. ข้อมูลด้านการลงทุน

1.1 หน่วยงานส่งเสริมการลงทุนของประเทศกัมพูชา

สภาเพื่อการพัฒนา กัมพูชา (The Council for the Development of Cambodia: CDC) เป็นหน่วยงานส่งเสริมการลงทุนของประเทศกัมพูชา ที่มีหน้าที่พิจารณาอนุมัติส่งเสริมโครงการลงทุนทั้งหมดในประเทศ โดยเฉพาะการลงทุนของภาคเอกชน ทั้งนี้ กฎหมายกัมพูชากำหนดให้ CDC เป็น One Stop Service ซึ่งเป็นการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จที่ตอบรับหรือปฏิเสธการลงทุน และดำเนินการออกใบรับรองการจดทะเบียน เพื่อให้การลงทุนเริ่มดำเนินการได้ โดยมีหน่วยงานในสังกัด คือ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของกัมพูชา

1.2 เงื่อนไขและระยะเวลาของขั้นตอนการลงทุน

ภายในระยะเวลา 3 วันทำการหลังจากได้รับข้อเสนอการลงทุน สภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชาจะออกใบรับรองการจดทะเบียนแบบมีเงื่อนไข (Conditional Registration Certificate) หรือจดหมายอธิบายสาเหตุของการไม่ผ่านข้อกำหนด (Letter of Non-Compliance)

สภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชาจะออกใบรับรองการขึ้นทะเบียน แบบมีเงื่อนไขหากข้อเสนอการลงทุนซึ่งประกอบด้วยข้อมูลต่างๆ ที่กำหนดไว้ในกฎศีกาย่อย และหากกิจกรรมที่เสนอไม่ได้อยู่ในรายการต้องห้าม (Negative List) ที่ระบุไว้ในกฎศีกาย่อย อย่างไรก็ตาม หากข้อเสนอการลงทุนไม่ผ่าน ข้อกำหนดที่กล่าวมา สภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชาจะออกจดหมายอธิบาย สาเหตุของการไม่ผ่านข้อกำหนด

ใบรับรองการจดทะเบียนแบบมีเงื่อนไขจะระบุเกี่ยวกับการขออนุมัติ การขอใบอนุญาต หรือการจดทะเบียนต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการดำเนิน “โครงการลงทุนที่ผ่านเกณฑ์” (QIP) รวมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบ นอกจากนี้ ใบรับรองฯ จะเป็นการยืนยันถึงสิทธิประโยชน์ที่โครงการ QIP พึงได้รับตาม มาตรา 14 ของกฎหมายนี้ และให้การยอมรับสถานะทางกฎหมายเช่นกันซึ่งเป็นไปตามข้อมูลโดยสังเขป ดังนั้น นักลงทุนจะต้องยื่นขอสถานะ QIP ด้วยการ จดทะเบียนโครงการไว้ต่อสภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชา อย่างไรก็ตาม สำหรับ โครงการที่มีเงินลงทุนต่ำกว่า 2,000,000 เหรียญสหรัฐ จะต้องจดทะเบียน ไว้ต่ออนุกรรมการการลงทุนเทศบาล/ภูมิภาค (Provincial/Municipal Investment Sub-Committee)

หากสภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชา ไม่สามารถออกใบรับรอง การจดทะเบียนแบบมีเงื่อนไขหรือจดหมายอธิบายสาเหตุของการไม่ผ่าน ข้อกำหนดได้ภายใน 3 วันทำการ จะถือว่าโครงการดังกล่าวได้รับการจดทะเบียนแบบมีเงื่อนไขโดยอัตโนมัติ

หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องออกใบอนุญาตในการดำเนินการ ลงทุนภายใน 28 วันทำการหลังจากวันที่ออกใบรับรองการจดทะเบียนแบบ มีเงื่อนไข สภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชาจะต้องออกใบรับรองการจดทะเบียน สุดท้าย (Final Registration Certificate) ภายใน 28 วันทำการหลังจากวันที่ ออกใบรับรองการจดทะเบียนแบบมีเงื่อนไข การออก

ใบรับรองการจดทะเบียน สิ้นสุดท้ายไม่ถือเป็นการให้สิทธิถึงวันการขอใบรับรองหรือใบอนุญาตอื่นที่จำเป็น จากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้ถือว่าวันที่ออกใบรับรองสุดท้ายเป็นวันที่ QIP เริ่มดำเนินการ

ในกรณีที่ข้อเสนอการลงทุนไม่ผ่านข้อกำหนด สภาเพื่อการพัฒนา แห่งกัมพูชาจะต้องออกจดหมายอธิบายสาเหตุของการไม่ผ่านข้อกำหนด และ แจ้งข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการออกใบรับรองการจดทะเบียนแบบมีเงื่อนไข

1.3 เอกสารประกอบการพิจารณาอนุมัติ ค่าธรรมเนียม และขั้นตอนการขอจดทะเบียนการลงทุน ได้แก่ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. ม.ป.ป.)

1.3.1 เอกสารประกอบการพิจารณาอนุมัติ

- คำขออนุมัติการลงทุนพร้อมเอกสารเกี่ยวกับผู้ขอ รวมทั้งหนังสือส่งมอบอำนาจ (หากมี)
- รายละเอียดของโครงการที่จะขออนุมัติการลงทุน
- เอกสารเกี่ยวกับการบริหารจัดการ รวมทั้งระเบียบข้อบังคับขององค์กรธุรกิจที่จะจัดตั้งขึ้น
- รายงานศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ รวมทั้งเทคนิคการผลิต การตลาด และการ

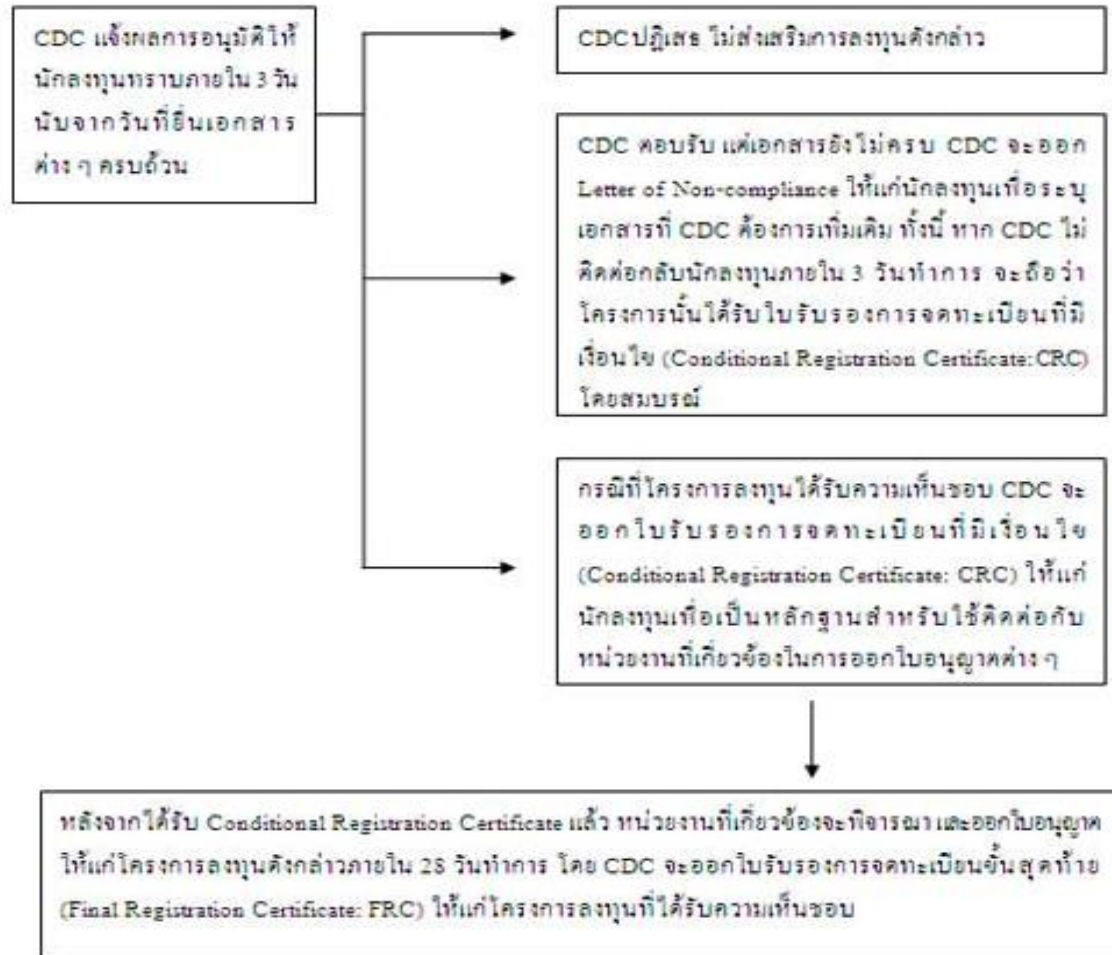
บริหารทรัพยากรบุคคล เป็นต้น

1.3.2 ค่าธรรมเนียมในการยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน

ตาราง ค่าธรรมเนียมในการยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน

มูลค่าโครงการ	ค่าธรรมเนียมคำขออนุมัติ (ชำระเมื่อยื่นคำขอ)	ค่าธรรมเนียมส่งเสริมการลงทุน (ชำระภายหลังได้รับการอนุมัติ)
ไม่เกิน 1,000,000 USD	100 USD	500 USD
มากกว่า 1,000,000 USD	200 USD	1,000 USD

1.4 ขั้นตอนการอนุมัติ



ภาพ ขั้นตอนการอนุมัติ

1.5 บริการพิเศษสำหรับเร่งรัดการยื่นขอลงทุน

สภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชาให้บริการ “จุดเดียว” (One-Stop Service) สำหรับการลงทุนในกัมพูชา โดยดำเนินงานผ่านคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Cambodian Investment Board : CIB) สภาเพื่อการพัฒนา แห่งกัมพูชาจะรับผิดชอบเกี่ยวกับการอนุมัติโครงการลงทุนต่างๆ ซึ่งรัฐบาล กัมพูชาให้ความสนใจที่จะปรับปรุงขั้นตอนต่างๆ ให้มีความรวดเร็วและมี ประสิทธิภาพมากขึ้น

1.6 กระบวนการยื่นขอลงทุน

ตาราง กระบวนการยื่นขอลงทุน

ผู้รับผิดชอบ	กระบวนการ	เงื่อนไข/ข้อมูลเพิ่มเติม
ผู้ยื่นขอลงทุน	ยื่นข้อเสนอการลงทุนต่อสภา เพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชา	1. ใช้แบบฟอร์มที่ถูกต้องและ สมบูรณ์ 2. ค่าธรรมเนียม 7,000,000 เรียล
สภาเพื่อการพัฒนาแห่ง กัมพูชา (CDC) / คณะ อนุกรรมการด้านการลงทุน เขตจังหวัด - เทศบาล (Provincial - Municipal Investment Sub - Committee : PMIS)	การออกใบรับรองการจดทะเบียนแบบมี เงื่อนไข หากข้อเสนอการลงทุน มีข้อมูล ครบถ้วน	จะต้องออกใบรับรองฯ ภายใน 3 วันทำการ หลังจาก วันที่ยื่นขอใบรับรอง การจดทะเบียน แบบมีเงื่อนไข จะให้การอนุมัติ ออกใบอนุญาต หรือการลงทุนที่จำเป็น ต่างๆ ให้กับ “โครงการลงทุน ที่ผ่านเกณฑ์” และจะระบุถึง หน่วยงานที่รับผิดชอบ
CDC/PMIS	หากกิจกรรมที่เสนอไม่ได้ อยู่ ในรายการ ต้องห้าม (Negative List) หรือส่งผล กระทบ ต่อผลประโยชน์ของ ชาติ/ทรัพยากรธรรมชาติ การออกจดหมายอธิบาย สาเหตุของการไม่ ผ่าน ข้อกำหนด หากข้อเสนอ การลงทุนไม่มี ข้อมูลครบถ้วน หากสภาเพื่อการพัฒนาแห่ง กัมพูชาไม่สามารถออกใบ รับรองการจด ทะเบียนแบบมี เงื่อนไขหรือจดหมายอธิบาย สาเหตุของการไม่ผ่าน ข้อกำหนดได้ภายใน 3 วัน ทำการ จะถือว่าโครงการ ดังกล่าวได้รับ ใบรับรอง การขึ้นทะเบียนอย่างมีเงื่อนไข โดย อัตโนมัติ	สภาเพื่อการพัฒนาแห่ง กัมพูชาจะให้การ ยืนยัน เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ตามที่ “โครงการ ลงทุนที่ผ่านเกณฑ์” พึงจะได้รับและให้การ ยอมรับ สถานะทางกฎหมาย ของโครงการ ใน กรณีนี้ที่ ข้อเสนอการลงทุนไม่ผ่าน ข้อกำหนด สภาเพื่อการพัฒนา แห่งกัมพูชาจะต้องออก จดหมายอธิบายสาเหตุ ของการไม่ผ่าน ข้อกำหนด และแจ้งข้อมูลที่จำเป็นสำหรับ การ ออกใบรับรอง การจดทะเบียนแบบมีเงื่อนไข
CDC/PMIS	ดำเนินการขอใบอนุญาตต่างๆ จากหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ตามที่ระบุในใบรับรอง การจด ทะเบียนแบบมีเงื่อนไข	หน่วยงานของรัฐอื่นๆที่เกี่ยวข้องจะต้องออกใบ อนุญาตในการดำเนินการ ลงทุนภายใน 28 วัน ทำการ หลังจากวันที่ออกใบรับรอง การจด ทะเบียนแบบมีเงื่อนไข
CDC/PMIS	ออกใบรับรองการจดทะเบียน สดุดท้าย (Final Registration Certificate)	สภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชา จะต้องออก ใบรับรอง การจดทะเบียนสดุดท้าย ภายใน 28 วันทำการ หลังจากวันที่ออกใบรับรอง การจด ทะเบียนแบบมีเงื่อนไขให้ถือว่าวันที่ออก ใบรับรอง การจดทะเบียนสดุดท้าย เป็นวันที่ QIP เริ่มดำเนินการ

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2557

2. การคุ้มครองการลงทุน

2.1 การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

2.1.1 สกุลเงิน เงินสกุลเหรียญสหรัฐ เป็นที่นิยมใช้ในการลงทุนในกัมพูชา อัตราแลกเปลี่ยนของเงินเหรียญสหรัฐ ซึ่งคงที่อยู่ที่ประมาณ 4,000 เรียล ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ มาตั้งแต่ช่วงการลดค่าเงินเมื่อปี 2541 นักลงทุนสามารถใช้เช็คหรือบัตรเครดิตและรูปแบบการจ่ายเงินอื่นๆ ได้ ซึ่งเป็นที่ยอมรับในเชิงพาณิชย์ในกัมพูชา

2.1.2 การโอนเงินกลับมา มาตรา 11 ของกฎหมายการลงทุน ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี 2546 ระบุว่า ตามกฎหมายและกฎระเบียบที่ออกโดยธนาคารแห่งกัมพูชา รัฐบาลจะต้องอนุญาตให้นักลงทุนที่มีการลงทุนในกัมพูชาซื้อเงินสกุลต่างประเทศ โดยผ่านระบบธนาคาร และอนุญาตให้โอนเงินออกจากกัมพูชาได้ ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการระดมทุนที่มีต่อการลงทุนนั้นๆ การระดมทุนมี ดังต่อไปนี้

- การชำระเงินสินค้านำเข้า หรือการชำระเงินกู้และดอกเบี้ยเงินกู้ ระหว่างประเทศ
- การชำระเงินค่าลิขสิทธิ์และค่าบริหารจัดการ
- การโอนผลกำไร
- การโอนเงินทุนตามที่ระบุไว้ในบทที่ 8

2.1.3 การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ กฎหมายว่าด้วยเรื่อง การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เมื่อเดือนกันยายน 2540 (Law on the Foreign Exchange, September 1997) กำหนดว่า การแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศจะกระทำได้โดยไม่มีข้อจำกัดโดยผ่านธนาคารที่รัฐกำหนด(มาตรา 5) แต่ธนาคารดังกล่าวจะต้องรายงานต่อธนาคารแห่งกัมพูชา หากมีการโอนที่มากกว่าหรือเท่ากับ 10,000 เหรียญสหรัฐ (มาตรา 17) ผู้มีถิ่นพำนัก ในกัมพูชาสามารถถือเงินสกุลต่างประเทศได้โดยเสรี (มาตรา 7)

การนำเข้าหรือส่งออกทอง หินมีค่าสวยงามที่ยังไม่เจียรไนหรือโลหะ มีค่าอื่นๆ สามารถกระทำได้โดยเสรี แต่จะต้องแจ้งล่วงหน้าต่อธนาคารแห่งกัมพูชา และการนำเข้าหรือส่งออกรูปแบบการชำระเงินที่มากกว่าหรือเท่ากับ 10,000 เหรียญสหรัฐ ในสกุลเงินต่างประเทศหรือในสกุลเงินกัมพูชา โดยนักเดินทาง (Traveler) จะต้องสำแดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร (มาตรา 12 และ 13)

เงินกู้และเงินยืม รวมถึงเครดิตการค้า สามารถดำเนินการได้ระหว่าง ผู้มีถิ่นพำนักในกัมพูชาและผู้ที่ไม่ใช่ถิ่นพำนักในกัมพูชา แต่จะต้องดำเนินการผ่าน ธนาคารที่รัฐกำหนดเท่านั้น (มาตรา 18)

2.2 การเวนคืนและชดเชย

ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 61 และ 62 ของกฎหมายที่ดิน ลงวันที่ 30 สิงหาคม 2544 (Land Law, 30 August 2001) ในกรณีที่มีการยกเลิก สัมปทาน ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดก็ตาม ผู้ที่ได้รับสัมปทานไม่สามารถเรียกร้องค่าชดเชยใดๆ ได้

2.3 การรับประกันการลงทุน

มาตรา 8-11 ของกฎหมายว่าด้วยการลงทุน (Law on Investment) ได้ระบุเกี่ยวกับการรับประกันการลงทุน ดังนี้

2.3.1 นักลงทุนต่างชาติจะต้องไม่ได้รับการเลือกปฏิบัติด้วยเหตุผลที่เป็น ชาวต่างชาติเท่านั้น ยกเว้นแต่กรณีสิทธิในการครอบครองที่ดิน ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่ดิน

2.3.2 รัฐบาลกัมพูชาจะไม่ดำเนินนโยบายยึดครองทรัพย์สินของนักลงทุน เพื่อให้เป็นของรัฐ

2.3.3 รัฐบาลจะไม่กำหนดราคาหรือค่าธรรมเนียมของผลิตภัณฑ์หรือ บริการที่อยู่ในโครงการ QIP

2.3.4 รัฐบาลจะต้องอนุญาตให้นักลงทุนที่มีการลงทุนในกัมพูชา ซื้อเงินสกุลต่างประเทศโดยผ่านระบบธนาคาร และอนุญาตให้ โอนเงินออกจากกัมพูชาได้ ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับภาระ ความรับผิดชอบที่มีต่อการลงทุนนั้นๆ ภาระความรับผิดชอบ มีดังต่อไปนี้

- การชำระเงินสินค้านำเข้า หรือการชำระเงินกู้และดอกเบี้ย เงินกู้ระหว่างประเทศ
- การชำระเงินค่าลิขสิทธิ์และค่าบริหารจัดการ
- การโอนผลกำไร
- การโอนเงินทุนตามที่ระบุไว้ในบทที่ 8

2.4 สิทธิทรัพย์สินทางปัญญา

ทรัพย์สินทางปัญญา โดยทั่วไป หมายถึง ผลิตภัณฑ์ที่มาจากความคิด สร้างสรรค์และต้องใช้ความพยายามเชิงสติปัญญา ทรัพย์สินทางปัญญาสามารถ อยู่ในรูปแบบของสิ่งประดิษฐ์ ชื่อเฉพาะหรือรูปแบบที่ใช้ทางการค้า รูปแบบ ที่เป็นเอกลักษณ์ หรือการถ่ายทอดทางความคิด

กัมพูชามีกฎหมายเพื่อคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งสอดคล้องกับความตกลงทรัพย์สินทางปัญญา ระหว่างประเทศที่มีอยู่ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อสนับสนุนการสร้างสรรคและสนับสนุนให้เจ้าของทรัพย์สินทางปัญญาได้รับ ค่าตอบแทนและผลประโยชน์ที่สมควรได้รับ

ทรัพย์สินทางปัญญาโดยธรรมชาติแล้วจะต้องทำการจดทะเบียน ในประเทศที่ต้องการได้รับความคุ้มครอง ดังนั้น การที่จะได้รับความคุ้มครอง นอกกัมพูชา เจ้าของทรัพย์สินทางปัญญาจะต้องทำการจดทะเบียนที่ประเทศนั้นๆ หรืออาจใช้ระบบทรัพย์สินทางปัญญาระหว่างประเทศที่มีอยู่

กฎหมายคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญาที่สำคัญของกัมพูชามีสาระ ที่สอดคล้องกับมาตรฐานของความตกลงว่าด้วยสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ที่เกี่ยวกับการค้า (Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights : TRIPs)

กรมทรัพย์สินทางปัญญา (Intellectual Property Department) กระทรวงพาณิชย์ (Ministry of Commerce) เป็นหน่วยงานตรวจสอบ คำร้องเรียนเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิทรัพย์สินทางปัญญา และมีอำนาจ ในการสืบสวนและยึดของกลางการคุ้มครองขึ้นอยู่กับประเภทของทรัพย์สิน- สิทธิทางปัญญา ดังนี้

2.4.1 เครื่องหมายและชื่อทางการค้า (Marks and Trade Names)

เครื่องหมายหรือโลโก้ที่สามารถบ่งบอกชนิดของสินค้า (เครื่องหมาย การค้าสินค้า) หรือ บริการ (เครื่องหมายการค้าบริการ) สามารถนำมาขึ้นทะเบียนได้ เครื่องหมายบางเครื่องหมายอาจถูกปฏิเสธไม่ให้ขึ้นทะเบียน หากเป็นการซ้ำๆ อย่างผิดๆ หรือมีลักษณะที่คล้ายคลึงมากกับเครื่องหมายที่ขึ้นทะเบียนไว้แล้ว การขึ้นทะเบียนเป็นการคุ้มครองเครื่องหมายการค้าเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้อื่น นำไปใช้ประโยชน์โดยมิชอบ ชื่อทางการค้าเป็นชื่อ และ/หรือการออกแบบที่ระบุเกี่ยวกับบริษัท หรือสินค้าหรือสร้างความแตกต่างจากผู้อื่น เจ้าของเครื่องหมาย

การคำมีเอกสิทธิ์ในการใช้ประโยชน์จากเครื่องหมายของตน และสามารถฟ้องร้องผู้ที่นำเครื่องหมายดังกล่าวไปใช้ประโยชน์โดยไม่ได้รับการยินยอมจากเจ้าของ

เครื่องหมายสามารถอยู่ในรูปของตัวอักษร คำ ชื่อ ลายเซ็นต์ ตัวเลข เครื่องมือ ซ้อยี่ห้อ ฉลาก ตัวรูปทรง เสียง สี ส่วนของหีบห่อ หรือรวมรูปแบบมากกว่าหนึ่งอย่างเข้าด้วยกัน ผู้ที่ปลอมแปลงหรือหาประโยชน์โดยมิชอบ จะถือว่ากระทำความผิดกฎหมายอาญาของกัมพูชา

บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลสามารถขอขึ้นทะเบียนเครื่องหมายของตน ได้ โดยยื่นเอกสารการขึ้นทะเบียนที่กำหนดโดยกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์ ดังนี้

- ใบสมัครขอขึ้นทะเบียนเครื่องหมาย (1 ชุด)
- ตัวอย่างเครื่องหมาย (15 ชุด) (ระบุอยู่ในรายการที่เกี่ยวข้องในการจัดประเภทระหว่างประเทศ)

- ค่าธรรมเนียม KHR 200,000

2.4.2 สิทธิบัตร ใบรับรองผลิตภัณฑ์อรรถประโยชน์และงานออกแบบ อุตสาหกรรม [Patents, Utility Model Certificates and Industrial Designs]

กัมพูชาให้การคุ้มครองสิทธิบัตรตามที่ระบุในกฎหมายสิทธิบัตรใบรับรอง ผลิตภัณฑ์อรรถประโยชน์และงานออกแบบอุตสาหกรรมลงวันที่ 22 มกราคม 2546 (Law on Patents, Utility Model Certificates and Industrial Designs, 22 Jan 2003)

1) สิทธิบัตร สิทธิบัตรเป็นการคุ้มครองที่ให้กับสิ่งประดิษฐ์ หมายถึง ความคิดที่ผู้ประดิษฐ์คิดขึ้น เพื่อทำการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวกับเรื่องเทคโนโลยี โดยอาจอยู่ในรูปแบบของผลิตภัณฑ์หรือกระบวนการ ก็ได้ สิ่งประดิษฐ์จะสามารถขึ้นทะเบียนได้หาก - เป็นสิ่งใหม่ - มีขั้นตอนที่เป็นการประดิษฐ์ - สามารถประยุกต์ใช้กับอุตสาหกรรมได้

ทั้งนี้ มีสิ่งประดิษฐ์บางประเภทที่ไม่สามารถขึ้นทะเบียนได้ เช่น วิธีการทำธุรกิจ เป็นต้น สิทธิในสิ่งประดิษฐ์จะเป็นของผู้ประดิษฐ์ทันทีที่ขึ้นทะเบียนแล้ว และหากการประดิษฐ์เกิดขึ้นในระหว่างการจ้างงาน สิทธิในสิ่งประดิษฐ์จะตกเป็นของผู้ว่าจ้าง เว้นแต่ในกรณีที่สัญญาว่าจ้างระบุต่างไปจากนี้

สิทธิบัตรเป็นสิทธิเบ็ดเสร็จเด็ดขาดในการหาประโยชน์เป็นเวลามากที่สุด 20 ปี ซึ่งจะส่งเสริมให้มีการประดิษฐ์สิ่งใหม่ๆ ขึ้น เนื่องจากนักประดิษฐ์จะได้รับ การตอบแทนจากการใช้ประโยชน์ ในทางกลับกัน นักประดิษฐ์จะต้องเปิดเผย เกี่ยวกับสิ่งประดิษฐ์ซึ่งทำให้สาธารณะได้รับประโยชน์จากการเปิดเผยข้อมูล ดังกล่าว

1) หนังสือรับรองแบบผลิตภัณฑ์อรรถประโยชน์ หนังสือรับรองแบบผลิตภัณฑ์อรรถประโยชน์เป็นการคุ้มครองที่ให้กับผลิตภัณฑ์อรรถประโยชน์ซึ่งเป็นสิ่งประดิษฐ์ใหม่และสามารถประยุกต์ใช้กับอุตสาหกรรมได้ รวมทั้งอาจอยู่ในรูปแบบของ ผลิตภัณฑ์หรือกระบวนการก็ได้ ทั้งนี้ ไม่จำเป็นต้องมีขั้นตอนที่เป็น การประดิษฐ์เหมือนอย่างในกรณีของสิทธิบัตร

2) การยื่นขอสิทธิบัตร หรือหนังสือรับรองแบบผลิตภัณฑ์ อรรถประโยชน์ การขอขึ้นทะเบียนสิทธิบัตร หรือ หนังสือรับรองแบบผลิตภัณฑ์ อรรถประโยชน์จะต้องยื่นขอที่กรมทรัพย์สินอุตสาหกรรม (Department of Industrial Property) กระทรวงอุตสาหกรรม เหมืองแร่ และพลังงาน (Ministry of Industry, Mines and Energy) โดยมีเงื่อนไข ดังนี้

- การยื่นคำขอขึ้นทะเบียนสิทธิบัตรและหนังสือรับรองแบบผลิตภัณฑ์
อรรถประโยชน์จะต้องใช้แบบฟอร์ม เลขที่ 1 P/UM
- คำขอดังกล่าวต้องระบุชื่อ ที่อยู่ สัญชาติ ถิ่นพำนัก และลายเซ็นของผู้ขอ
- หากผู้ขอ คือผู้ประดิษฐ์คำขอจะต้องระบุข้อเท็จจริงดังกล่าว และหากผู้ขอ
ไม่ใช่ผู้ประดิษฐ์จะต้องระบุชื่อ และที่อยู่ของผู้ประดิษฐ์และมีข้อความที่บ่งบอกถึงเหตุผล ที่ผู้ขอมีสิทธิที่จะขอ
สิทธิบัตรและหนังสือรับรองแบบ ผลิตภัณฑ์อรรถประโยชน์หากผู้ขอมอบหมายให้ผู้แทน ดำเนินการ คำขอจะต้อง
ระบุชื่อและที่อยู่ของผู้แทน
- ชื่อของสิ่งประดิษฐ์จะต้องสั้นและถูกต้อง

2.4.3 งานออกแบบอุตสาหกรรม

งานออกแบบอุตสาหกรรมที่สามารถขึ้นทะเบียนได้ เป็นส่วนประกอบ ของรูปแบบที่เป็นลายเส้น สี หรือรูปทรงสามมิติใดๆ หรือทำด้วยวัสดุใดๆ ซึ่งจะต้องมีลักษณะพิเศษของผลิตภัณฑ์หรือหัตถกรรมนั้นๆ

2.4.4 การยื่นขอขึ้นทะเบียนงานออกแบบอุตสาหกรรม

การขึ้นทะเบียนงานออกแบบอุตสาหกรรมจะต้องยื่นขอที่กรมทรัพย์สิน อุตสาหกรรม กระทรวง อุตสาหกรรม เหมืองแร่ และพลังงาน โดยมี เงื่อนไขดังนี้

- คำขอขึ้นทะเบียนจะต้องระบุ คำขอ การเขียน รูปภาพ หรือ กราฟิกใดๆ ที่บ่งบอกถึง
งานออกแบบอุตสาหกรรมนั้นๆ และ ต้องบ่งบอกถึงผลิตภัณฑ์ที่จะใช้ประโยชน์จากงานออกแบบ อุตสาหกรรม
นั้นๆ ซึ่งคำขอนี้จะต้องส่งถึงกรมทรัพย์สิน อุตสาหกรรม
- การยื่นคำขอขึ้นทะเบียนงานออกแบบอุตสาหกรรมจะต้องใช้ แบบฟอร์ม เลขที่ 1 ID -
คำขอจะต้องระบุชื่อ ที่อยู่ สัญชาติ ถิ่นพำนักและลายเซ็นของผู้ขอ
- หากผู้ขอ คือ ผู้ประดิษฐ์ คำขอจะต้องระบุข้อเท็จจริงดังกล่าว และหากผู้ขอไม่ใช่ผู้
ประดิษฐ์คำขอจะต้องระบุชื่อและที่อยู่ ของผู้ประดิษฐ์และมีข้อความที่บ่งบอกถึงเหตุผลที่ผู้ขอมีสิทธิ ที่จะขอขึ้น
ทะเบียนงานออกแบบอุตสาหกรรม
- หากผู้ขอมอบหมายให้ผู้แทนดำเนินการ คำขอจะต้องระบุชื่อ และที่อยู่ของผู้แทน
- คำขอที่จะขอเลื่อนการตีพิมพ์งานออกแบบอุตสาหกรรมจะต้อง ระบุถึงช่วงเวลา
ดังกล่าวด้วย

2.4.3 ลิขสิทธิ์และสิทธิข้างเคียง (Copyright and Related Rights)

ลิขสิทธิ์เป็นการคุ้มครองผลงาน อาทิ นิยาย โปรแกรมซอฟต์แวร์ (software program) ละคร
โน้ตดนตรี (sheet music) และภาพวาด ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้ว ผู้ถือลิขสิทธิ์ มีสิทธิที่จะผลิตซ้ำ ตีพิมพ์ แสดง สื่อสาร
และปรับผลงานของตน สิทธิเหล่านี้ทำให้เจ้าของผลงานสามารถควบคุม ผลประโยชน์เชิงพาณิชย์ของผลงานได้

2.4.4 ใบอนุญาตและการอนุญาต (License and Licensing)

เป็นสิ่งที่สำคัญสำหรับผู้ที่จะเริ่มธุรกิจในการกัมพูชาเนื่องจากมีใบอนุญาต มากกว่า 75 ประเภทที่
เกี่ยวข้องกับ SMEs และใบอนุญาตเหล่านี้ ออกโดยหน่วยงานต่างๆ มากมาย นักธุรกิจสามารถหาข้อมูลได้จาก

เว็บไซต์ของคณะกรรมการ SMEs (www.mime.gob.kh) ซึ่งจะ ระบุรายชื่อของใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมถึงตัวอย่างแบบฟอร์ม การขอใบอนุญาต

2.5 การระงับข้อพิพาท

มาตรา 20 ของกฎหมายการลงทุน ปี 2546 (Law on Investment, 2003) กำหนดกระบวนการระงับข้อพิพาท ดังนี้

1) ยกเว้นกรณีพิพาทที่เกี่ยวกับที่ดิน ข้อพิพาทอื่นๆ ที่เกี่ยวกับ QIP และมีประเด็นเกี่ยวกับสิทธิ และหน้าที่ภายใต้กฎหมาย จะต้องระงับ ด้วยความเป็นมิตรมากเท่าที่จะทำได้ ระหว่างสภาเพื่อการพัฒนา แห่ง กัมพูชา นักลงทุน และผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ

2) หากคู่กรณีไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 2 เดือน ตั้งแต่วันที่ มี การยื่นขอหารืออย่างเป็นทางการ เป็นลายลักษณ์อักษร คู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง สามารถเข้าสู่กระบวนการระงับพิพาท ดังนี้

- การไกล่เกลี่ยประนีประนอมก่อนที่สภาเพื่อการพัฒนาแห่ง กัมพูชาจะให้ความเห็น
- การอนุญาโตตุลาการในหรือนอกกัมพูชา ตามแต่คู่กรณี จะตกลงกันหรือ
- กระบวนการตุลาการแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา

3. การกำหนดเงื่อนไขในการประกอบธุรกิจ

3.1 การกำหนดสัดส่วนของการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ (Local Content)

กัมพูชาไม่มีการกำหนดสัดส่วนการใช้วัตถุดิบในประเทศหรือข้อจำกัด เกี่ยวกับการใช้วัตถุดิบ อะไหล่ ส่วนประกอบ เว้นแต่จะทำให้เกิดอันตรายต่อ สุขภาพ สิ่งแวดล้อม หรือสังคม อย่างไรก็ตาม กัมพูชาได้รับ สิทธิพิเศษทางภาษี (General System of Preference : GSP) จากสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ผู้ส่งออกสินค้า จากกัมพูชาไปยังสามประเทศดังกล่าวจึงควรตระหนักถึงหลักการ เกี่ยวกับกฎถิ่นกำเนิด (Rule of Origin : ROO)

ภายใต้ระบบ GSP วัตถุดิบหรือส่วนประกอบ (Content) ของสินค้า ส่งออกจะต้องมาจาก ประเทศที่ได้รับสิทธิประโยชน์ ซึ่งก็คือ กัมพูชา สำหรับ สินค้าที่มีวัตถุดิบจากประเทศอื่น จะถือว่ามาจากประเทศ กัมพูชาต่อเมื่อสินค้า ดังกล่าวมีวัตถุดิบภายในประเทศไม่ต่ำกว่าสัดส่วนที่กำหนดไว้

สิทธิพิเศษทางภาษี GSP ของสหภาพยุโรปอยู่ภายใต้โครงการ Everything-But-Arms (EBA) กำหนดกฎถิ่นกำเนิดว่า ส่วนประกอบของสินค้า จะต้องมาจากประเทศกัมพูชาอย่างร้อยละ 40 ของส่วนประกอบ สินค้าทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันสหภาพยุโรปกำหนดเกณฑ์ถิ่นกำเนิดสินค้าแบบใหม่ ซึ่ง อนุญาตให้ผู้ส่งออก สินค้าจากกัมพูชาสามารถนำเข้าวัตถุดิบมาจากบรูไนฯ อินโดนีเซีย สปป.ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม มาใช้ในการผลิตสินค้า โดยจะถือว่าวัตถุดิบดังกล่าวมาจากกัมพูชา

สิทธิพิเศษทางภาษี GSP ของสหรัฐอเมริกาคำหนดกฎถิ่นกำเนิด ว่าสินค้าที่ส่งออกไป สหรัฐอเมริกาจะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี GSP ก็ต่อเมื่อ ส่วนประกอบของสินค้ามาจากกัมพูชาร้อยละ 35 ของ ส่วนประกอบสินค้าทั้งหมด และให้ถือว่าวัตถุดิบที่มาจากไทย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ เป็นวัตถุดิบที่มาจาก กัมพูชาด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ กัมพูชายังได้รับสิทธิประโยชน์ตามความตกลงหุ้นส่วน เศรษฐกิจอาเซียน - ญี่ปุ่น (ASEAN - Japan Comprehensive Economic Partnership : AJCEP) ซึ่งกำหนดว่า สินค้าส่งออกไปญี่ปุ่นที่ไม่ได้มีวัตถุดิบ ที่ผลิตในประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องปฏิบัติตามกฎ CTC (Change of Tariff Heading Rule) หรือกฎการเพิ่มมูลค่า (Value Added Rule) เพื่อที่จะสามารถ ได้รับสิทธิประโยชน์พิเศษทางภาษี โดยกฎถิ่นกำเนิดจะแตกต่างกันไปตามประเภท ของสินค้า

กฎ CTC ใช้สำหรับสินค้าส่งออกที่ไม่ได้มีวัตถุดิบที่ผลิตในประเทศ สมาชิกอาเซียนเป็นส่วนประกอบ แต่ต้องการที่จะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีตาม ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจอาเซียน - ญี่ปุ่น โดยจะเป็นการเปลี่ยนแปลง ตัวเลขในพิกัดศุลกากร (Change of Figures in Hs Code) ตั้งแต่ระดับตัวเลข สองหลัก สี่หลัก ไปจนถึงระดับตัวเลขหลักหลัก กฎ CTC บังคับใช้กับสินค้า ประเภทสิ่งทอและเครื่องหนัง

กฎการเพิ่มมูลค่า (Value Added Rule) กำหนดว่าสินค้าที่ส่งออกไป ญี่ปุ่นโดยได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีจะต้องมีการเพิ่มมูลค่าในสินค้าภายในประเทศ สมาชิกอาเซียน (Regional Value Content : RVC) คำนวณรวมกันได้เกินกว่า ร้อยละ 40 ของมูลค่าสินค้าโดยรวม

3.2 เงื่อนไขการจ้างงาน

มาตรา 17-18 ของกฎหมายการลงทุนระบุว่า นักลงทุนในกัมพูชา สามารถจ้างแรงงานชาวกัมพูชาหรือชาวต่างชาติได้อย่างเสรี แต่ต้องปฏิบัติตาม กฎหมายเกี่ยวกับแรงงานและการตรวจคนเข้าเมือง

1) นักลงทุนสามารถจ้างแรงงานชาวต่างชาติได้ หาก

(1) ไม่มีแรงงานชาวกัมพูชาที่มีคุณสมบัติและความเชี่ยวชาญตามที่ ต้องการ ในกรณีนี้จะต้องยื่นเอกสารจำเป็นต่อสภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชา คือสำเนาหนังสือเดินทางของแรงงานชาวต่างชาติใบประกาศนียบัตรและ/หรือประวัติย่อของผู้สมัครงาน (Curriculum Vitae หรือ Resumé)

(2) จดหมายแจ้งความจำเป็นต้องจ้างแรงงานชาวต่างชาติดังกล่าว และต้องได้รับใบอนุญาตจากกระทรวงแรงงาน

(3) ก่อนที่จะเริ่มทำงาน แรงงานชาวต่างชาติดังกล่าวจะต้องได้รับ ใบอนุญาตทำงานจากกระทรวงแรงงาน

2) นักลงทุนจะต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

(1) ตามกฎหมายแรงงานกัมพูชา นายจ้างจะต้องทำหนังสือแจ้งกระทรวงฯ ทุกครั้งที่มีการจ้างหรือไล่ออกพนักงาน รวมทั้ง ในกรณีหยุดดำเนินการธุรกิจ

(2) นายจ้างที่มีการจ้างงานมากกว่า 8 คนขึ้นไป จะต้องมีข้อบังคับ การทำงานให้พนักงานถือปฏิบัติ ซึ่งข้อกำหนดนี้จะต้องได้รับ ความเห็นชอบจากผู้ตรวจสอบการจ้างงานของกระทรวงแรงงาน

(3) การจ้างชาวต่างชาติจะต้องมีสัญญาการจ้างที่ชัดเจน ดังนี้

- สัญญาการจ้างที่มีกำหนดเวลาเกิน 2 ปี ให้ถือว่าเป็นสัญญาจ้างถาวร
- ระยะเวลาในการทดลองงานไม่ควรเกิน 1 เดือน สำหรับ แรงงานไม่มีทักษะ
- ระยะเวลาในการทดลองงานไม่ควรเกิน 2 เดือน สำหรับ แรงงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ
- ระยะเวลาในการทดลองงานไม่ควรเกิน 3 เดือน สำหรับ แรงงานทั่วไป

3.3 เงื่อนไขการส่งออก

กัมพูชา ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขในการส่งออกไว้เป็นการเฉพาะ นักลงทุนสามารถทำการส่งออกได้เสรี ไม่มีข้อจำกัด ในกรณีที่นักลงทุนส่งสินค้าไปยัง ประเทศที่ให้สิทธิภาษี GSP นักลงทุนจะต้องขอเอกสารใบรับรองแหล่งกำเนิด สินค้าจากกรมสิทธิประโยชน์ (GSP Department) กระทรวงพาณิชย์ กัมพูชา

นอกจากนี้ ภายใต้กฎหมายการลงทุน ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม (Amendment Law on Investment) ระบุว่า การส่งออกตามโครงการ Qualified Investment Project : QIP (Chapter IV, Investment) สามารถนำเข้า อุปกรณ์การผลิต วัสดุก่อสร้าง และวัตถุดิบการผลิต โดยไม่เสียภาษี ยกเว้นแต่ได้ดำเนินโครงการ ดังกล่าวภายใต้ กลไกเกี่ยวกับคลังสินค้าที่ฝากเก็บของไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน (customs bonded warehouse mechanism) นอกจากนี้ โครงการ QIP ที่ได้ รับการอนุมัติแล้วจะได้รับการยกเว้นภาษี (Tax Holiday) หรือระบบการลด ค่าเสื่อมแบบพิเศษ (Special Depreciation Scheme) สำหรับสินค้าส่งออก นักลงทุนสามารถขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มได้ หรือขอในรูปสิทธิประโยชน์อื่นได้

4. นโยบายการถือหุ้นของต่างชาติ

กัมพูชาไม่มีข้อจำกัดเรื่องสัดส่วนการลงทุนของนักลงทุนต่างชาติ ยกเว้นกรณีการถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งเฉพาะผู้มีสัญชาติกัมพูชาและนิติบุคคล ที่มีชาวกัมพูชาถือหุ้นและมีสิทธิในการออกเสียงร้อยละ 51 ขึ้นไป จึงจะสามารถถือครองกรรมสิทธิ์ในที่ดินได้ (Article 8, Law on Investment) อย่างไรก็ตาม นักลงทุนต่างชาติสามารถขอเช่าที่ดินเพื่อทำประโยชน์โดยการขอสัมปทานจาก ภาครัฐได้ โดยส่วนใหญ่สัญญาสัมปทาน มีระยะเวลา 15 ปี

5. สิทธิประโยชน์การลงทุน

5.1 การยกเว้นภาษีเงินได้ (Income Tax Allowance)

มาตรา 13 ของกฎหมายการลงทุน ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมปี 2546 ระบุว่าสิทธิประโยชน์และสิทธิพิเศษ หมายถึง การได้รับยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษี อื่นๆ (ทั้งหมดหรือบางส่วน) โดยสิทธิประโยชน์มีดังนี้

- โครงการ QIP จะได้รับการยกเว้นภาษีที่เก็บจากผลกำไรซึ่งกำหนด ไว้ในกฎหมายภาษีอากร (Law on Investment) โดยมีช่วงเวลาเริ่มต้น (Trigger Period) ไม่เกิน 3 ปี และช่วงเวลาพิเศษ (Priority Period) ไม่เกิน 9 ปี นับจากปีที่มีผลกำไรครั้งแรก ตามที่ระบุไว้ในกฎหมาย ว่าด้วยการบริหารการเงิน (Financial Management Law)

- โครงการ QIP จะได้รับสิทธิข้างต้น เมื่อได้รับใบรับรองประจำปี จากสภาเพื่อการพัฒนาแห่ง กัมพูชา

- โครงการ QIP จะต้องเสียภาษีผลกำไรเมื่อระยะเวลาการยกเว้น ภาษีผลกำไรสิ้นสุดลงตามที่ กำหนดไว้ในกฎหมายภาษีอากร

- โครงการ QIP ที่ใช้สิทธิข้างต้นจะไม่สามารถใช้สิทธิลดหย่อน ค่าเสื่อมแบบพิเศษ (Special Depreciation) ภายใต้กฎหมาย ภาษีอากรได้

- โครงการ QIP จะได้รับสิทธิในการนำเข้าอุปกรณ์การผลิต วัสดุ ก่อสร้างและวัตถุดิบการผลิต โดยไม่ต้องเสียภาษี ตามที่ระบุไว้ใน กฎศุลกากรย่อ
- โครงการ QIP ที่เกี่ยวกับการส่งออก (Export QIP) สามารถเลือก ใช้คลังสินค้าทัณฑ์บน (Custom Manufacturing Bonded Warehouse) โดยจะได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าอุปกรณ์การผลิต วัสดุ ก่อสร้าง วัตถุดิบ ส่วนประกอบ และส่วนเพิ่มเติมอื่นๆ ตามที่ ระบุในกฎศุลกากรย่อ
- สำหรับโครงการ QIP ที่ส่งเสริมภาคอุตสาหกรรม (Supporting Industry QIP) จะได้รับการ ยกเว้นภาษีนำเข้าอุปกรณ์การผลิต วัสดุก่อสร้าง วัตถุดิบ ส่วนประกอบและส่วนเพิ่มเติมอื่นๆ ตามที่ ระบุไว้ใน กฎศุลกากรย่อ
- บุคคลที่รับช่วงต่อ หรือทำการรวมธุรกิจกับนักลงทุนในโครงการ QIP จะได้รับสิทธิประโยชน์ที่ นักลงทุนนั้นได้รับ โดยต้องยื่นขอรับสิทธิ กับสภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชา
- โครงการ QIP ที่ตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) หรือ Export Processing Zone: EPZ ภายใต้ Development Priority List ซึ่งออกโดยสภาเพื่อการพัฒนาแห่ง กัมพูชา จะ ได้รับสิทธิประโยชน์เช่นเดียวกับที่โครงการ QIP อื่นได้รับ ตามที่กฎหมายกำหนด
- โครงการ QIP จะได้รับการยกเว้นภาษีส่งออกทั้งหมด เว้นแต่ กิจกรรมที่ระบุไว้ในกฎหมายว่า ต้องเสีย
- นักลงทุนในโครงการ QIP สามารถยื่นขอวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน ให้กับแรงงานต่างชาติที่เข้า มาเป็นผู้จัดการ ช่างเทคนิค และ แรงงานมีฝีมือ และวีซ่าให้กับคู่สมรสและบุตรของแรงงานต่างชาติ เหล่านั้นตามที่ สภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชาให้การรับรอง และ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายตรวจคนเข้าเมืองและแรงงาน

5.2 การยกเว้นหรือการลดภาษีนำเข้าสินค้าทุน

- 1) การยกเว้นสำหรับอุปกรณ์การผลิตและวัสดุก่อสร้างสำหรับ Domestic QIP มาตรา 14.5 ของ กฎหมายการลงทุน ระบุว่า อุปกรณ์การผลิต และวัสดุก่อสร้างที่นำเข้าโดย Domestic QIP จะได้รับการยกเว้น ภาษีศุลกากร ในกรณีที่ QIP สามารถส่งออกสินค้าที่ผลิตโดยตรง หรือนำเข้าวัตถุดิบที่ต้องเสียภาษี ซึ่งภายหลัง นำมาใช้ในการผลิต สินค้าเพื่อส่งออกทั้งทางตรงหรือทางอ้อม จะได้รับการยกเว้นภาษี หลังจากการทบทวน รายงานประจำปีไตรมาส
- 2) การยกเว้นภาษีศุลกากรสำหรับอุปกรณ์การผลิต วัสดุก่อสร้างและปัจจัยการผลิตสำหรับ Export QIP มาตรา 14.6 ของกฎหมายการลงทุน ระบุว่าอุปกรณ์การผลิต วัสดุก่อสร้าง และปัจจัยการผลิต (Production Input) ซึ่งนำเข้าโดย Export QIP จะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร อย่างไรก็ตาม สำหรับ Export QIP ที่ดำเนินการภายใต้คลัง Custom Bonded Warehouse การยกเว้นภาษีศุลกากรจะต้องเป็นไปตาม กฎหมายและระเบียบ ด้านภาษีศุลกากรที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ปัจจัยการผลิตที่ถูกแปรรูปแล้ว แต่ไม่ได้ถูกส่งออกจะต้อง เสียภาษีศุลกากรและภาษีอื่นที่มีผลใช้ บังคับในขณะนั้น หลังจากการทบทวนรายงานประจำปีไตรมาส
- 3) การยกเว้นภาษีศุลกากรสำหรับอุปกรณ์การผลิต วัสดุก่อสร้างและปัจจัยการผลิตสำหรับ Supporting Industry QIP มาตรา 14.7ของกฎหมายการลงทุน ระบุว่าอุปกรณ์การผลิต วัสดุก่อสร้าง และปัจจัย การผลิตที่นำเข้าโดย Supporting Industry QIP จะได้รับการยกเว้นภาษีอากร อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ Supporting Industry QIP ไม่สามารถจัดหาสินค้าที่ผลิตให้กับ อุตสาหกรรมส่งออกได้ทั้งหมด หรือไม่สามารส่ง

ออกสินค้า เหล่านี้ได้ทั้งหมด โครงการ QIP นี้จะต้องเสียภาษีศุลกากรและ ภาษีที่เกี่ยวกับปัจจัยการผลิตในอัตราที่ไม่กระทบต่อการส่งออกที่เกิดขึ้นภายหลังการทบทวนรายงานประจำปีไตรมาส

4) หน้าที่ของสภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชาในการยกเว้นภาษีศุลกากร - จัดตั้งกลไกระหว่างสถาบัน (Inter-Institution Mechanism) ซึ่งประกอบด้วยสมาชิกจากสภาเพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชาและกระทรวงเศรษฐกิจและการเงิน เพื่อทบทวนการให้สิทธิประโยชน์ เกี่ยวกับการนำเข้าและใช้อุปกรณ์การผลิต วัสดุ ก่อสร้าง และปัจจัย การผลิตโดย QIP เพื่อการลงทุนแต่ละครั้ง - จัดเตรียมรายละเอียดคำแนะนำเกี่ยวกับกระบวนการที่โครงการ QIP จะขอรับการยกเว้นภาษีศุลกากร

5) ข้อยกเว้นในกรณีที่อุปกรณ์การผลิต วัสดุก่อสร้างและปัจจัยการผลิต ตามโครงการ QIP จะต้องชำระภาษีศุลกากร หากอุปกรณ์การผลิต วัสดุก่อสร้าง และปัจจัยการผลิตซึ่งได้รับ การยกเว้นภาษี ถูกขาย หรือนำไปใช้ในทางที่ไม่เกี่ยวข้อง กับ วัตถุประสงค์ของโครงการ QIP นักลงทุนจะต้องปฏิบัติตามขั้นตอน ดังนี้

- ชำระภาษีศุลกากรภายใน 28 วันทำการ ในจำนวนที่คำนวณตามกฎหมายและระเบียบ ด้านภาษีศุลกากร หากการโอนหรือ การขายนั้นได้รับความเห็นชอบจากสภาฯ ก่อนแล้ว

- ชำระภาษีศุลกากรและค่าปรับภายใน 28 วันทำการ ในจำนวนที่โอนหรือการขายนั้น ไม่ได้รับความเห็นชอบจากสภาฯ

- หากนักลงทุนไม่ดำเนินการตาม (1) และ (2) จะถูกเพิกถอนการนำเข้าชั่วคราว และถูกตรวจสอบการยื่นขอเว้นภาษีศุลกากร ภายใต้กฎหมายการลงทุน รวมทั้งต้องชำระค่าปรับและอาจะมี บทลงโทษ อื่นๆ อย่างไรก็ดี นักลงทุนหรือผู้แทนอาจยื่นขอความเห็น ชอบจากสภาฯ เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อที่จะโอนหรือ ขายอุปกรณ์ การผลิต วัสดุก่อสร้าง และปัจจัยการผลิต ซึ่งนำเข้ามาโดยได้รับ การยกเว้นภาษีศุลกากรให้กับนัก ลงทุนอื่นที่จะใช้ในโครงการ QIP ได้

5.3 สาขาการลงทุนที่ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์

กฎหมายย่อย เลขที่ 111 กำหนดว่าสาขาการลงทุนดังต่อไปนี้ ไม่สามารถรับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมาย การลงทุน

- 1) กิจกรรมทางการค้าทุกประเภท
- 2) บริการทางคมนาคมทุกรูปแบบ
- 3) ร้านอาหาร คาราโอเกะ บาร์ โรงนวด ศูนย์ออกกำลังกาย
- 4) ธุรกิจท่องเที่ยว
- 5) คาสิโนและธุรกิจการพนัน
- 6) ศูนย์ให้บริการทางการเงิน เช่น ธนาคาร สถาบันทางการเงิน และบริษัทประกันภัย
- 7) บริการวิชาชีพ
- 8) การผลิตและแปรรูปผลิตภัณฑ์จากไม้
- 9) ขาวและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสื่อ (วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์)
- 10) รีสอร์ท รวมถึง โรงแรม สวนสนุก สวนสัตว์ที่มีพื้นที่น้อยกว่า 50 เฮกตาร์
- 11) โรงแรมที่มีมาตรฐานต่ำกว่า 3 ดาว
- 12) ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ และคลังสินค้า

5.4 สิทธิประโยชน์อื่นๆ

การขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม บริษัทที่ได้รับความเห็นชอบจากสภา เพื่อการพัฒนาแห่งกัมพูชาสามารถขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับวัตถุดิบนำเข้า ที่ซื้อก่อนบริษัทจะเริ่มดำเนินการในกัมพูชาได้ สำหรับบริษัทที่ขึ้นทะเบียนตามระเบียบพิเศษ บริษัทสามารถขึ้นทะเบียนเพื่อขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มได้เพียง 2 ปีเท่านั้น และต้องชำระคืนภาษีมูลค่าเพิ่มทั้งหมดภายในระยะเวลาที่กำหนด หากสินค้าที่ไม่ได้ขายในช่วงเวลาดังกล่าว ในช่วงเวลา 2 ปีดังกล่าว บริษัท สามารถขอยกเว้นภาษีได้เฉพาะวัตถุดิบที่จะใช้ผลิตสินค้าของบริษัทเท่านั้น การยกเว้นภาษีจะสิ้นสุดลงโดยอัตโนมัติหากบริษัทได้ขายสินค้าที่เสียภาษี มูลค่าเพิ่มเป็นครั้งแรก บริษัทที่จะผลิตเฉพาะสินค้าที่ไม่ต้องเสียภาษีจะไม่ สามารถขอยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มประเภทนี้ได้

6. สาขาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

6.1 สาขาที่ได้รับการส่งเสริมพิเศษ

มาตรา 2 ของภาคผนวก 1 กฎฎีกาย่อยที่ 111 ระบุสาขาการลงทุนที่สามารถ ขอรับการส่งเสริมเป็นพิเศษและหลักเกณฑ์การพิจารณา ดังต่อไปนี้

ตาราง สาขาที่ได้รับการส่งเสริมพิเศษ

เกณฑ์การพิจารณา	สาขาที่สามารถขอรับการส่งเสริม
วงเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 100,000 เหรียญสหรัฐ	กิจการที่ส่งเสริมอุตสาหกรรม (Supporting Industry)
วงเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 200,000 เหรียญสหรัฐ	อาหารสัตว์
วงเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 300,000 เหรียญสหรัฐ	- หนังสัตว์และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง - ผลิตภัณฑ์โลหะ - เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ - ของเล่นและอุปกรณ์กีฬา - ยานพาหนะและอะไหล่ - ผลิตภัณฑ์เซรามิก
วงเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 500,000 เหรียญสหรัฐ	- อาหารและเครื่องดื่ม - อุตสาหกรรมสิ่งทอ - เครื่องนุ่งห่ม รองเท้า และหมวก - เฟอร์นิเจอร์และอุปกรณ์ที่มีได้ ทำจากไม้ธรรมชาติ
วงเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 500,000 เหรียญสหรัฐ	กระดาษและผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่อง - ยางและพลาสติก - น้ำดื่ม - ยาแผนโบราณ - อาหารทะเลแช่แข็งเพื่อการส่งออก - ธัญพืชและเมล็ดพันธุ์แปรรูป เพื่อการส่งออก

เกณฑ์การพิจารณา	สาขาที่สามารถขอรับการส่งเสริม
วงเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 1,000,000 เหรียญสหรัฐ	- เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และซีเมนต์ - ปุ๋ยเพื่อการเกษตร - ยาแผนปัจจุบัน
วงเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 2,000,000 เหรียญสหรัฐ หรือมีพื้นที่มากกว่า 10,000 เฮกตาร์ พร้อมที่จอดรถ	- ซุปเปอร์มาเก็ต - ศูนย์การค้า
วงเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 4,000,000 เหรียญสหรัฐ	- ศูนย์ฝึกอบรม วิทยาลัยอาชีวศึกษา วิทยาลัยเทคนิค
วงเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 8,000,000 เหรียญสหรัฐ	- ศูนย์แสดงนิทรรศการนานาชาติ ศูนย์ประชุมนานาชาติ

6.2 ข้อจำกัดการลงทุน

กิจกรรมการลงทุนที่ต้องห้ามตามกฎหมาย ได้แก่

- การผลิตและแปรรูปสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทและสารเสพติด
- การผลิตสารเคมีที่มีพิษ ยาฆ่าแมลง และสินค้าที่ต้องใช้เคมีภัณฑ์ ในการผลิต ซึ่งกฎหมายระหว่างประเทศหรือองค์การการค้าโลก ไม่อนุญาต เนื่องจากมีผลกระทบต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม
- การแปรรูปและการผลิตพลังงานไฟฟ้าโดยใช้สิ่งปฏิกูลนำเข้า จากต่างประเทศ
- ธุรกิจเกี่ยวกับป่าไม้ซึ่งห้ามโดยกฎหมายป่าไม้

แหล่งที่มา: กฎฎีกาย่อย เลขที่ 111 ANK/BK ลงวันที่ 27 กันยายน 2548 ว่าด้วยการบังคับใช้การแก้ไขกฎหมายการลงทุนแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา (Sub-Decree No. 111 ANK/BK on the Implementation of the Amendment to the Law on Investment of the Kingdom of Cambodia, 2005) และรายการต้องห้าม (Negative List, Article 6.1)

7. ระบบการเก็บภาษี

7.1 ภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax)

กัมพูชาจัดเก็บอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลอยู่ที่ร้อยละ 20 แต่มีข้อยกเว้น สำหรับธุรกิจเกี่ยวกับอุตสาหกรรมน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติหรือทรัพยากรธรรมชาติที่จัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 30

7.2 ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา (Personal Income Tax)

กัมพูชาจัดเก็บอัตราภาษีบุคคลธรรมดาในอัตราร้อยละ 0 - 20 ตามอัตรา ก้าวหน้าขึ้นอยู่กับการได้พึงประเมินของผู้เสียภาษี

ตาราง อัตราการจ่ายภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา

เงินได้สำหรับคิดภาษีประจำปี (เรียล)	อัตราภาษี (ร้อยละ)
ต่ำกว่า 750,000	0
750,000 – 1,000,000	5
1,000,001 – 10,000,000	10

เงินได้สำหรับคิดภาษีประจำปี (เรียล)	อัตรากาซี (ร้อยละ)
10,000,001 – 20,000,000	15
มากกว่า 20,000,000	20

7.3 ภาษีหัก ณ ที่จ่าย

กัมพูชามีการคิดอัตราภาษีหัก ณ ที่จ่าย กรณีผู้รับไม่มีถิ่นที่อยู่อาศัย ในประเทศ กล่าวคือ ผู้ประกอบธุรกิจที่มีถิ่นที่อยู่ในประเทศมีหน้าที่หักภาษี ณ ที่จ่ายตามอัตรา ดังนี้

- อัตราร้อยละ 14 ของมูลค่าดอกเบียจ่าย ค่าภาคหลวง ค่าจ้าง รายได้จากการให้ใช้ทรัพย์สิน ค่าบริการ เงินปันผล
- อัตราร้อยละ 20 ของเงินเดือน

7.4 ภาษีมูลค่าเพิ่ม Value Added Tax : VAT

กัมพูชามีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราที่ร้อยละ 10

7.5 ภาษีสรรพสามิต Excise Duty

กัมพูชาเรียกภาษีสรรพสามิตว่า Specific Tax ตามลักษณะการจัดเก็บ ที่มีความเฉพาะเจาะจงของสินค้าและบริการที่มีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิต ในกัมพูชา ส่วนใหญ่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือยและสินค้าที่ต้องการควบคุมการใช้ เช่น ยาสูบ เครื่องดื่ม และรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งแบ่งการจัดเก็บภาษีตามประเภท ของสินค้า ดังนี้

- น้ำมันดีเซล ร้อยละ 4.35
- น้ำมันเบนซิน ร้อยละ 33.33
- ตัวเครื่องบิน บริการโทรคมนาคม รถจักรยานยนต์และอะไหล่ บุหรี่ น้ำมันตะเกียงและน้ำมันอื่นๆ เครื่องปรับอากาศ เครื่องสำอาง โทรศัพท์ วิดีโอและอุปกรณ์ถ่ายภาพ ร้อยละ 10
- บริการโทรศัพท์ในประเทศและต่างประเทศ ร้อยละ 3
- เบียร์ ร้อยละ 25
- บุหรี่ ร้อยละ 10
- ชิการ์ ร้อยละ 25

7.6 ภาษีศุลกากร (Customs Duty)

กัมพูชา แบ่งภาษีนำเข้าการส่งออกเป็น 4 หมวด โดยมีอัตราตั้งแต่ อัตราร้อยละ 0 - 35 ดังนี้

- สินค้าฟุ่มเฟือย รวมถึง รถยนต์ ไวน์ บุหรี่ น้ำหอม อาวุธ และเครื่องสำอาง อัตราภาษีร้อยละ 35 (รถยนต์ต้องเสียภาษีเพิ่ม ตามกำลังเครื่องยนต์)
- สินค้าสำเร็จรูปทุกชนิด รวมถึง โทรศัพท์ วิทยุ เครื่องเล่นเทป สีทาบ้าน และเฟอร์นิเจอร์ อัตราภาษีร้อยละ 35
- เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ อัตราภาษีร้อยละ 15

- วัสดุ เช่น ปูนซีเมนต์ เหล็ก กระเบื้อง อิฐ และของใช้ในชีวิตประจำวัน รวมถึง เนื้อสัตว์ ผลไม้ ไข่ น้ำมันพืช น้ำตาล สบู่ รองเท้า แวนตา เลือผ้า และรถยนต์ จักรยาน อัตราภาษีร้อยละ 7

- ในฐานะสมาชิกของอาเซียน กัมพูชาคิดอัตราภาษีศุลกากรพิเศษ สำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน

7.7 ภาษีการลงทะเบียน (Registration tax)

ภาษีการลงทะเบียน หรืออากรแสตมป์ (Stamp Duty) อัตราร้อยละ 0.1 ใช้สำหรับการโอนหุ้น นอกจากนี้ ภาษีการลงทะเบียนนำไปใช้กับเอกสาร ทางกฎหมาย ดังนี้

- การจัดตั้งบริษัท
- การควบรวมกิจการของบริษัท
- การยกเลิกบริษัท

7.8 ภาษีที่ดินที่ไม่ได้ใช้ (Tax on unused land)

ภาษีที่ดินที่ไม่ได้ใช้ เรียกเก็บบนที่ดินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ และเจ้าของ ที่ดินต้องลงทะเบียนเป็นผู้รับผิดชอบ ในการชำระภาษี ซึ่งภาษีที่ดินที่ไม่ได้ใช้ จะจัดเก็บในอัตราร้อยละ 2 ของราคาในตลาดต่อตารางเมตร ตามที่กำหนด โดยคณะกรรมการประเมินภาษีที่ดินที่ไม่ได้ใช้ และมีกำหนดที่จะต้องจ่าย เป็นประจำทุกปีภายใน 30 กันยายน ของปีภาษี

8. กฎระเบียบทางการเงิน

8.1 กฎระเบียบการกู้ยืมเงิน

- ปัจจุบันระบบสถาบันทางการเงินของกัมพูชา มีการให้บริการ ทางการเงินเต็มรูปแบบ ให้กับนัก ลงทุนทั้งภายในและภายนอก ประเทศ เช่น การให้บริการทางการเงิน และ การประกันภัย เป็นต้น

- กฎหมายของกัมพูชาได้แบ่งประเภทของธนาคารออกเป็นธนาคาร พาณิชย (Commercial Bank) ธนาคารเฉพาะกิจ (Specialized Bank) สถาบันการเงินเฉพาะกิจ (Specialized Financial Institutions) และสถาบันการเงินขนาดเล็ก (Micro-Finance Institutions) ซึ่งธนาคารและสถาบันการเงินดังกล่าวจะต้องจด ทะเบียนพาณิชย์ และขออนุญาตดำเนินกิจการทางการเงินกับธนาคารแห่งประเทศไทย กัมพูชา (National Bank of Cambodia : NBC) ก่อน จึงจะเปิดให้บริการได้

- ปัจจุบัน กัมพูชา มีธนาคารพาณิชย์ 24 แห่ง ธนาคารเฉพาะกิจ 6 แห่ง สถาบันการเงินขนาดเล็ก 18 แห่ง และสถาบันการเงิน เอกชนขนาดเล็กอีก 60 แห่ง นอกจากนี้ ยังมีสำนักงานสาขา ของธนาคาร ต่างประเทศอีกจำนวนหนึ่ง เช่น ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นต้น ธนาคาร พาณิชยเหล่านี้ให้บริการโอนเงินทุนระหว่างประเทศ การออก เลตเตอร์ออฟเครดิต และบริการ แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การขอสินเชื่อเพื่อการลงทุนอาจมีข้อจำกัดหากไม่มี อสังหาริมทรัพย์มาไว้เป็น หลักประกันและสินเชื่อที่ได้รับอนุมัติ ส่วนใหญ่เป็นสินเชื่อระยะสั้น อัตราดอกเบี้ยสูงกว่าการกู้เงินนอกประเทศ

- ธนาคารแห่งประเทศไทย เป็นธนาคารกลางของประเทศไทยมีอำนาจกำหนดนโยบายทางการเงินและพิจารณาโครงสร้างนโยบายทางเศรษฐกิจ และการเงิน กำหนดและตรวจสอบนโยบายทางการเงินและอัตราแลกเปลี่ยน มีหน้าที่วิเคราะห์เศรษฐกิจและการเงิน และเสนอมาตรการแก่รัฐบาล รวมทั้ง มีหน้าที่กำกับดูแล และตรวจสอบธนาคารและสถาบันการเงิน เสริมสร้างระบบ การธนาคารและคุ้มครองผลประโยชน์ประชาชนและมีอำนาจออกใบอนุญาต ถอนใบอนุญาต ออกระเบียบ และตรวจสอบธนาคารสถาบันการเงินและตลาด แลกเปลี่ยนเงินตราในประเทศ ตลอดจนมีอำนาจกำหนดอัตราดอกเบี้ยเช่นกัน

8.2 การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

กัมพูชา อนุญาตให้แลกเปลี่ยนเงินตราได้อย่างเสรี โดยห้ามมิให้ธนาคาร ที่ได้รับอนุญาตแลกเปลี่ยนเงินตราจำกัดการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ แต่ธนาคารดังกล่าวจะต้องรายงานต่อธนาคารแห่งประเทศไทย กัมพูชา เมื่อมี การแลกเปลี่ยนเงินตั้งแต่ 10,000 เหรียญสหรัฐ (ประมาณ 300,000 บาท) ขึ้นไป อย่างไรก็ตาม หากเกิดสถานการณ์ที่กัมพูชาไม่สงบภายในประเทศ หรือเกิดวิกฤติการณ์ทางการเงินธนาคารแห่งชาติ กัมพูชามีอำนาจสงวนสิทธิ์ ในการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

8.3 แหล่งเงินทุน

กัมพูชา มีผลิตภัณฑ์และบริการทางการเงินเต็มรูปแบบทั้งจากธนาคาร การประกันภัย การจัดการสินทรัพย์ทางการเงินและการจัดหาเงินทุนจาก ตลาดสารหนี้ ซึ่งจะเป็นแหล่งทางเลือกของการจัดหาเงินทุนสำหรับธุรกิจ และนักลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ นอกจากนี้ กัมพูชาได้มีการจัดตั้งตลาด หลักทรัพย์กัมพูชา (Cambodia Stock Exchange : CSX) และเริ่มซื้อขาย หลักทรัพย์วันแรกเมื่อวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2555 เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือก ในการระดมของนักลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ

8.4 การส่งเงินทุน/กำไรกลับประเทศ

กัมพูชา ไม่มีการจำกัดในการโอนเงินทุนหรือผลกำไรที่ได้จากการลงทุน ออกนอกประเทศ กฎหมายเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนเงินตราให้อำนาจธนาคาร แห่งประเทศกัมพูชา ในการควบคุมดูแลการส่งออกเงินตราไปนอกประเทศ ในกรณีที่นักท่องเที่ยวที่นำเงินเข้าหรือออกประเทศในสกุลเงินใดก็ตาม หากมีมูลค่าตั้งแต่ 10,000 เหรียญสหรัฐ ขึ้นไป จะต้องสำแดงต่อเจ้าหน้าที่ ศุลกากร ธนาคารที่เป็นผู้ทำธุรกรรมจะต้องรายงานต่อธนาคารแห่งประเทศไทย กัมพูชา เมื่อมีการนำเงินสดที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศออกจากกัมพูชา

9. การทำงานของแรงงานต่างชาติ

การจ้างงานในกัมพูชาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกฎหมายแรงงานปี พ.ศ. 2540 (the 1997 Labor Law) บังคับใช้โดยกระทรวงแรงงานและการฝึกอบรม วิชาชีพ (Ministry of Labour and Vocational Training : MLVT) กฎหมาย ฉบับนี้ปรับปรุงมาจากฉบับปี พ.ศ. 2535 โดยเน้นสร้างความเข้มแข็งด้านอำนาจต่อรอง ให้กับสหภาพแรงงาน ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและมาตรฐาน ของประเทศที่สมควรได้รับสิทธิพิเศษ นายจ้างต้องจดทะเบียนการจ้างแรงงาน กับ MLVT ภายใน 30 วัน นับแต่ประกอบกิจการและต้องรายงานทุกครั้ง

ที่มีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ ชาวต่างชาติที่เข้ามาทำงานในกัมพูชาต้องได้รับ ใบอนุญาตให้ทำงาน (Work Permit) ส่วนชาวกัมพูชาต้องมีสมุดคู่มือการจ้างงาน ซึ่งจดทะเบียนกับ MLVT นักลงทุนต่างชาติไม่ถูกจำกัดสิทธิ์ในการจ้างงาน ในกัมพูชา ในทางตรงกันข้าม แม้กฎหมายได้กำหนดข้อจำกัดในการจ้างแรงงาน ที่เป็นต่างชาติ แต่กฎหมายแรงงานของกัมพูชาค่อนข้างอนุโลมในทางปฏิบัติ เนื่องจากกัมพูชามีความต้องการแรงงานที่มีทักษะและประสบการณ์จาก ต่างประเทศเป็นจำนวนมาก

9.1 เงื่อนไขการขออนุญาตจ้างต่างชาติ (ระดับผู้จัดการ หัวหน้า แรงงานไร้ฝีมือ)

กฎหมายการลงทุนอนุญาตให้จ้างแรงงานต่างชาติพร้อมครอบครัวได้ แต่แรงงานเหล่านี้ต้องมาจากสาขาธุรกิจและทักษะที่ไม่มีในกัมพูชา หรือเป็นที่ ต้องการในกัมพูชาเท่านั้น แรงงานต่างชาติที่จะได้รับอนุญาตให้ว่าจ้างได้ต้องมี คุณสมบัติดังนี้

- มีหนังสือประจำตัวแรงงานและได้รับใบอนุญาตทำงานจาก กระทรวงแรงงาน
- เดินทางเข้ามาในกัมพูชาอย่างถูกต้องตามกฎหมาย
- มีใบอนุญาตให้พำนักอาศัยในกัมพูชา (Residency Permit)
- มีหนังสือเดินทางที่มีอายุครอบคลุมการจ้างงาน
- มีชื่อเสียงและพฤติกรรมที่ดี
- มีสุขภาพพร้อมที่จะทำงานและไม่เป็นโรคติดต่อร้ายแรง เงื่อนไข เหล่านี้จะต้องพิจารณาตาม คำสั่งกระทรวงสาธารณสุข (Ministerial Order from Ministry of Health) และได้รับความเห็นชอบจาก กระทรวงแรงงาน

ค่าอากรสำหรับสมุดการจ้างงานและบัตรการจ้างงานของชาวต่างชาติ ที่เข้ามาทำงานในประเทศกัมพูชา ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาอัตรา 100 เหรียญสหรัฐ ต่อปี ส่วนผู้ซึ่งอยู่อาศัยเป็นการถาวร อัตรา 50 เหรียญสหรัฐ ต่อปี โดยกำหนด ให้ชำระก่อนวันที่ 31 มีนาคมของแต่ละปี (ตามประกาศเลขที่ 302/97 ลงวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2540 ของกระทรวงกิจการสังคมแรงงานและทหารผ่านศึก) การทำสมุดการจ้างงานและบัตรการจ้างงานของชาวต่างชาติที่ทำงานในกัมพูชา ที่มีกำหนดระยะเวลาต้องมีเอกสารดังนี้

- แบบฟอร์มขอทำสมุดการจ้างงานและบัตรการจ้างงานซึ่งติดแสดงปี 1,000 เรียล
- สำเนาหนังสือเดินทาง
- ใบอนุญาตให้อยู่อาศัยอย่างถูกต้องซึ่งออกโดยกระทรวงมหาดไทย
- หนังสือรับรองสุขภาพจากกรมแพทย์แรงงาน
- ค่าอากร 100 เหรียญสหรัฐ
- รูปถ่ายขนาด 4 x 6 ซม. จำนวน 4 ใบ

ชาวต่างชาติที่เข้ามาทำงานต้องชำระค่าอากรสมุดการจ้างงานและ บัตรการจ้างงานภายในเดือนมีนาคม ของแต่ละปี ผู้ที่ไม่ชำระค่าอากรตาม ระยะเวลาที่กำหนดจะถูกปรับเท่าตัวตามจำนวนปีที่ไม่ได้ชำระ (ตามประกาศ เลขที่ 520 ลงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2540 ของกระทรวงกิจการสังคมแรงงานและทหาร ผ่านศึก)

ห้ามเจ้าของโรงงานหรือผู้ประกอบการจ้างแรงงานชาวต่างชาติที่ไม่มีสมุดการจ้างงานและบัตรการจ้างงาน และห้ามจ้างแรงงานชาวต่างชาติเกินกว่า ร้อยละ 10 ของจำนวนแรงงานชาวกัมพูชา สถานประกอบการ โดยจำนวนสูงสุดร้อยละ 10 นี้ สามารถจ้างแรงงานต่างชาติได้ในสัดส่วน ดังนี้

- ผู้เชี่ยวชาญ ไม่เกินร้อยละ 6
- เจ้าหน้าที่ในสำนักงาน ไม่เกินร้อยละ 3
- แรงงานไร้ฝีมือ ไม่เกินร้อยละ 1

ในกรณีที่ต้องจ้างเจ้าหน้าที่หรือผู้เชี่ยวชาญชาวต่างชาติเกินกว่าจำนวน ที่กำหนดโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เจ้าของโรงงานหรือผู้ประกอบการต้องทำ หนังสือขออนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรต่อกระทรวงกิจการสังคม แรงงานและ ทหารผ่านศึก สัญญาจ้างแรงงานชาวต่างชาติทุกคนต้องจัดทำขึ้นเป็น ลายลักษณ์อักษรพร้อมระบุ เงื่อนไขของอาชีพและเหตุผลอื่นๆ ที่จำเป็นให้ชัดเจน (ตามประกาศเลขที่ 185 ลงวันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2540 ของกระทรวงกิจการสังคม แรงงานและทหารผ่านศึก) ผู้ว่าจ้างต้องเตรียมเอกสารเกี่ยวกับลูกจ้างเพื่อขอ วิชา ทำงานให้กับลูกจ้าง กฎหมายกัมพูชาไม่จำกัดจำนวนลูกจ้างชาวต่างชาติ ที่บริษัทสามารถว่าจ้างได้โดยเฉพาะใน ระดับบริหาร อย่างไรก็ตาม กฎหมาย กำหนดเพดานการจ้างแรงงานชาวต่างชาติไว้ที่ไม่เกินร้อยละ 10 ของจำนวน แรงงานทั้งหมด

9.2 เงื่อนไขการอนุญาตเข้ามาทำงาน (ระดับผู้จัดการ หัวหน้า แรงงานไร้ฝีมือ)

การจ้างแรงงานที่เป็นชาวกัมพูชาอาจทำเป็นสัญญาว่าจ้างที่เป็น ลายลักษณ์อักษรหรือสัญญาปากเปล่าก็ได้ แต่การจ้างแรงงานที่เป็นชาวต่างชาติ จะต้องมิสัญญาการจ้างงานที่ชัดเจน สัญญาการจ้างงานที่มีกำหนดเวลา เกิน 2 ปี ให้ถือว่าเป็นสัญญาจ้างถาวร ระยะเวลาในการทดลองงานไม่ควรเกิน 1 เดือน สำหรับแรงงานที่ไม่มีทักษะ ไม่เกิน 2 เดือน สำหรับแรงงานที่มีความเชี่ยวชาญ เฉพาะ และไม่เกิน 3 เดือนสำหรับแรงงานทั่วไป

การจ้างงานที่ไม่จำกัดระยะเวลาจะต้องจัดทำเป็นข้อตกลงที่เป็น ลายลักษณ์อักษรระหว่างลูกจ้างและนายจ้าง ซึ่ง นายจ้างมีสิทธิ์บอกเลิกสัญญา จ้างตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ลูกจ้างที่ถูกบอกเลิกการจ้างโดยไม่มีการแจ้งล่วงหน้าเป็นลาย ลักษณ์อักษรมีสิทธิ์ในการเรียกร้องค่าชดเชยและค่าเสียหายต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนด ยกเว้นกรณีที่ลูกจ้างถูกไล่ออก เนื่องจากกระทำความผิด ตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดและระเบียบภายในของบริษัท

ทั้งนี้ แรงงานในโครงการ QIP สามารถขอวิชาและใบอนุญาตทำงาน ให้กับแรงงานต่างชาติที่เข้ามาเป็น ผู้จัดการ ช่างเทคนิค และแรงงานมีฝีมือ และ วิชาให้กับคู่สมรสและบุตรของแรงงานต่างชาติเหล่านั้นตามที่สภา เพื่อการพัฒนา แห่งกัมพูชา (Council for the Development of Cambodia) ให้การรับรอง และตามที่กำหนด ไว้ในกฎหมายคนต่างด้าวและกฎหมายแรงงาน

นักลงทุนในกัมพูชามีอิสระที่จะจ้างแรงงานชาวกัมพูชาหรือต่างชาติก็ได้ แต่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายคน ต่างด้าวและกฎหมายแรงงาน โดยสามารถ จ้างแรงงานชาวต่างชาติได้ เมื่อ

- ไม่มีแรงงานชาวกัมพูชาที่มีคุณสมบัติและความเชี่ยวชาญตามที่ ต้องการ ในกรณีนี้ เอกสารที่ จำเป็นต้องส่งให้สภาเพื่อการพัฒนา แห่งกัมพูชา คือ สำเนาหนังสือเดินทางของแรงงานชาวต่างชาติ ใบ ประกาศนียบัตร และ/หรือ ใบปริญญาและประวัติย่อของ ผู้สมัครงาน

- นักลงทุนจะต้องให้การอบรมที่เหมาะสมและเพียงพอต่อแรงงาน ชาวกัมพูชา

- เลื่อนตำแหน่งให้แรงงานชาวกัมพูชาไปสู่ตำแหน่งระดับสูงในเมื่อ เวลาผ่านไประยะหนึ่ง แรงงานต่างชาติ สามารถโอนค่าแรงและ เงินเดือน (หลังจากหักภาษี) ในสกุลเงินต่างประเทศได้โดยผ่านระบบธนาคาร

10. การเป็นเจ้าของที่ดินและอาคาร

กฎหมายที่ดิน ปี พ.ศ. 2544 เป็นกฎหมายที่ปรับปรุงเนื้อหาให้เหมาะสมกับ การลงทุนมากขึ้น โดยมีรายละเอียดด้านสิทธิในการถือครองที่ดิน การใช้ประโยชน์ ที่ดิน การเช่า/สัมปทานที่ดินของรัฐ และการเช่าซื้อ เป็นต้น กฎหมายฉบับนี้ บังคับใช้ร่วมกับกฎหมายที่ดิน ปี พ.ศ. 2535 โดยมีคณะกรรมการที่ดินระดับท้องถิ่น และคณะกรรมการที่ดินระดับประเทศเป็นผู้รับผิดชอบภายใต้กฎหมายนี้ อย่างไรก็ตาม กฎระเบียบข้อบังคับ ตลอดจนรายละเอียดการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมอยู่ระหว่างการดำเนินการของกระทรวงการพัฒนาที่ดินการผังเมืองและการก่อสร้าง (Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction : MLMUPC) ซึ่งนักลงทุนจะต้องติดตามความคืบหน้าอยู่ตลอดเวลาเพื่อสิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่ควรได้

10.1 โครงสร้างการลงทุนในที่ดิน

ผู้ที่มีสิทธิในการถือครองที่ดินในกัมพูชา ได้แก่ ผู้ที่มีสัญชาติกัมพูชา และนิติบุคคลที่มีสิทธิ์เสมือนเป็นชาวกัมพูชา ซึ่งได้แก่ นิติบุคคลที่มีชาวกัมพูชา ถือหุ้นและมีสิทธิในการออกเสียงร้อยละ 51 ขึ้นไป นักลงทุนต่างชาติส่วนใหญ่ นิยมเช่าที่ดินเพื่อการลงทุนในระยะยาว (15 ปี ขึ้นไป) โดยการขอสัมปทาน จากภาครัฐหรือการเป็นผู้ครองสิทธิรายย่อย (ร้อยละ 49) ในบริษัทที่มีชาวกัมพูชา เป็นเจ้าของ ชาวต่างชาติไม่มีสิทธิถือครองที่ดินตามกฎหมายของกัมพูชาแต่ สามารถทำสัญญาเช่าที่ดินเพื่อการลงทุนระยะยาว ซึ่งอนุญาตให้มีการซื้อขาย หรือเช่าต่อสัญญาเช่าอื่นๆ หรือใช้ค้ำประกันการกู้ยืมเพื่อการลงทุน สัญญา เช่าระยะยาวต้องมีอายุของสัญญาอย่างน้อย 15 ปี ผู้เช่าสามารถสร้างสิ่งก่อสร้าง ในที่ดินนั้นๆ ได้ แต่เงื่อนไขสิทธิในสิ่งก่อสร้างดังกล่าวยังไม่มีกำหนด ในกฎหมาย ณ ปัจจุบัน รัฐไม่มีสิทธิ์ยึดคืนที่ดินที่เช่าเพื่อการลงทุนดังกล่าว ยกเว้นในกรณีที่ต้องใช้ที่ดินผืนนั้นเพื่อประโยชน์สาธารณะ แต่ต้องมีการจ่าย ค่าเวนคืนที่เหมาะสมและยุติธรรม

10.2 การถือครองที่ดิน

กัมพูชาเพิ่งประกาศใช้กฎหมายการถือครองที่ดินเมื่อไม่นานมานี้ ดังนั้น นักลงทุนต่างชาติ ต้องศึกษาและทำความเข้าใจให้ถี่ถ้วนเกี่ยวกับการถือครอง หรือความเป็นเจ้าของที่ดินก่อนการเช่าทำธุรกิจ ที่ดินบางที่อาจเปิดโอกาสให้มี การถือครองได้ร้อยละ 50 ขึ้นไป ในขณะที่บางที่อาจให้ครอบครองเพื่อการทำกินหรือ ใช้ประโยชน์ชั่วคราวเท่านั้น ซึ่งรัฐอาจยึดครองเมื่อใดก็ได้ ดังนั้น การทำความเข้าใจ ในเรื่องสิทธิการถือครองที่ดินแปลงนั้นๆ จึงเป็นสิ่งที่ควรทำเพื่อรักษาผลประโยชน์ ในการลงทุน

10.3 การเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน

รัฐบาลกัมพูชารับรองสิทธิของแต่ละบุคคลในการใช้ที่ดินโดยการออก Certificate of Land Use and Procession ซึ่งเทียบเท่ากับการมีชื่อเป็นเจ้าของ ที่ดินและทรัพย์สินที่อยู่บนที่ดินดังกล่าว อย่างไรก็ตาม แม้ว่าใบรับรองแสดง ความเป็นเจ้าของที่ออกอย่างเป็นทางการจะยังมีข้ออยู่ในปัจจุบัน แต่มีเจ้าของ ที่ดินน้อยรายที่ได้รับใบรับรองดังกล่าว ดังนั้น นักลงทุนจึงควรตรวจสอบก่อน เข้าไปลงทุนว่าเจ้าของที่ดินมีเอกสารแสดงความเป็นเจ้าของที่ยังใช้ได้อยู่และ ได้ลงทะเบียนไว้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกัมพูชาแล้ว สิทธิประโยชน์ของ นักลงทุนต่างชาติจะได้รับแบ่งเป็น

- หากเป็นสัญญาเช่าที่ดินระยะยาว จะไม่มีข้อจำกัดด้านระยะเวลา ในการเช่า
- หากเป็นสัญญาเช่าที่ดินระยะสั้น ที่มีการกำหนดเวลาในการเช่า ไว้สามารถต่ออายุใหม่ได้

นอกจากนี้ กฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ยังอนุญาตให้นักลงทุนสามารถใช้ที่ดินเป็นหลักประกันในการจดจำนอง รวมทั้งสามารถโอนสิทธิในอสังหาริมทรัพย์ และทรัพย์สินส่วนบุคคลที่ปลูกสร้างบนที่ดินแปลงดังกล่าวได้เช่นกัน แต่ต้องไม่เกิน กำหนดเวลาในสัญญาเช่าที่ดิน

10.4 ข้อจำกัด

การถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินโดยชาวต่างชาติเป็นสิ่งผิดกฎหมาย มาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญ และ มาตรา 66 ของกฎหมายการลงทุน ห้ามมิให้นิติบุคคล ต่างชาติถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน อย่างไรก็ตาม ชาวต่างชาติสามารถควบคุมการใช้ประโยชน์จากที่ดิน โดยผ่านการเช่าระยะยาวได้ ชาวต่างชาติและนิติบุคคลต่างชาติสามารถเช่าที่ดิน ได้นานถึง 99 ปี ตามกฎหมายการลงทุนและธรรมเนียมปฏิบัติ กฎหมายการลงทุน ยังอนุญาตให้ชาวต่างชาติและนิติบุคคลต่างชาติสามารถเป็นเจ้าของอาคาร ที่อยู่บนที่ดินเช่าได้นานถึง 70 ปี

11. แหล่งข้อมูลสนับสนุนการลงทุนในกัมพูชา

การแสวงหาข้อมูลประกอบการตัดสินใจลงทุนในกัมพูชานั้น ผู้สนใจสามารถค้นคว้าข้อมูลได้จากหลายแหล่ง ทั้งในส่วนที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐบาลไทยและหน่วยงานของรัฐบาลต่างประเทศ สำหรับหน่วยงานของไทยนั้น ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (Exim Bank) ธนาคารแห่งประเทศไทย (BOT) หน่วยงานในสังกัดกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงต่างประเทศ เป็นต้น นอกจากนี้ ก็ยังสามารถสอบถามข้อมูลจากหอการค้าจังหวัดที่มีพื้นที่ติดต่อกับกัมพูชาได้ เพราะการค้าการลงทุนของนักธุรกิจไทย ส่วนหนึ่งเกิดขึ้นบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา

สำหรับการเข้าไปลงทุนในกัมพูชาที่เป็นการลงทุนของรัฐวิสาหกิจหรือบริษัทขนาดใหญ่ โดยทั่วไปจะเป็นการติดต่อและเจรจากันระดับภาครัฐโดยตรง แต่ในธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม สิ่งที่ต้องคำนึงถึงก็คือ การหาประสบการณ์จากนักธุรกิจที่เข้าไปลงทุน เพราะจะทำให้ได้ข้อมูลรอบด้านเพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจ โดยเริ่มต้นจากการแสวงหาเครือข่ายผ่านสมาคมนักธุรกิจไทยที่ลงทุนอยู่ในกัมพูชา ในส่วนของการค้าการลงทุนในพื้นที่ชายแดนติดกับกัมพูชา แหล่งข้อมูลของหอการค้าจังหวัดต่าง ๆ ที่มีพื้นที่ติดกับชายแดนและพ่อค้าที่ทำการค้าการลงทุนในบริเวณดังกล่าวถือว่าเป็นแหล่งข้อมูลข่าวสารที่สำคัญ เพราะจะทำให้ทราบถึงสภาพทางการค้าและการลงทุนที่เป็นจริง เพราะบุคคลเหล่านี้มีส่วนสัมผัสโดยตรง ซึ่งข้อมูลบางส่วนที่ได้รับอาจแสดงให้เห็นถึงลักษณะการค้าการลงทุนที่ค่อนข้างแตกต่างจากหลักที่ปฏิบัติกันโดยทั่วไป สำหรับตัวอย่างองค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการลงทุน เช่น องค์กรส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan External Trade Organization: JETRO) ซึ่งเป็นองค์กรที่ดูแลเรื่องการส่งเสริมการลงทุนอย่างครบวงจร

หน่วยงานที่ส่งเสริมการลงทุนในประเทศกัมพูชา ได้แก่

1) สภาเพื่อการพัฒนาแห่งชาติกัมพูชา Council for the Development of Cambodia (CDC)
Cambodian Investment Board (CIB) Government Palace, Sisowath Quay Wat Phnom, Phnom
Penh, Cambodia

- โทรศัพท์ : (855) 23 981 154
- โทรสาร : (855) 23 428 426
- อีเมล : CDC.CIB@online.com.kh
- เว็บไซต์ : www.cambodiainvestment.gov.kh

2) Office of the Council of Ministers No. 41 Russian Federation Boulevard, Phnom
Penh, Cambodia

- โทรศัพท์ : (855) 12 804 442
- โทรสาร : (855) 880 624
- อีเมล : ocm@cambodia.gov.kh
- เว็บไซต์ : <http://www.ocm.gov.kh>

3) Ministry of Agricultural Forestry and Fisheries No. 200, Norodom Boulevard., Phnom
Penh, Cambodia

- โทรศัพท์ : (855) 23 211 351
- โทรสาร : (855) 23 217 320
- อีเมล : icomaff@camnet.com.kh
- เว็บไซต์ : <http://www.maff.gov.kh>

4) Ministry of Commerce No. 20 A-B, Preah Norodom Boulevard., Phnom Penh, Cambodia

- โทรศัพท์ : (855) 23 427 358
- โทรสาร : (855) 23 426 396
- เว็บไซต์ : <http://www.moc.gov.kh>

5) สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงพนมเปญ Royal Thai Embassy No. 196 Preah Norodom
Boulevard, Sangkat Tonle Bassac, Khan Chamkarmon, Phnom Penh, Cambodia

- โทรศัพท์ : (855) 23 726 306 - 8 (Auto Line)
- โทรสาร : (855) 23 726 303
- อีเมล : thaipnp@mfa.go.th
- เว็บไซต์ : <http://www.thaiembassy.org/phnompenh>

6) สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงพนมเปญ Thai Trade Center Phnom Penh
Office of Commercial Affairs, Royal Thai Embassy 196, M.V. Preah Norodom Boulevard, Sangkat
Tonle Bassac, Khan Chamkar Mon, Phnom Penh, Cambodia

- โทรศัพท์ : (001,007) (855-23) 726304, 994314
- โทรสาร : (001,007) (855-23) 726305

- อีเมล : thaitcphnompenh@ditp.go.th,
thaicomphn@online.com.kh

Minister Counsellor : นางจีรนนท์ วงษ์มงคล

7) สมาคมธุรกิจไทยในราชอาณาจักรกัมพูชา สำนักงานสมาคมธุรกิจไทยในกัมพูชา The ThaiBusiness Council of Cambodia C/O Royal Thai Embassy

- โทรศัพท์ : 023 726 306 - 10 EXT : 216

- อีเมล : admin@tbcccambodia.org

- เว็บไซต์ : www.tbcccambodia.org

8) สภาธุรกิจไทย - ราชอาณาจักรกัมพูชา (สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดูแล)

- ที่อยู่ 150/2 ถนนราชบพิธ แขวงวัดราชบพิธ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร 10200

- โทรศัพท์ : 02-662-1860

- โทรสาร : 02-622-1879, 02-225-3372

- อีเมล : bot@thaichamber.org

ภาคผนวก 4

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

ส่วนที่ 1 แบบสอบถาม สำหรับนักท่องเที่ยวไทย-กัมพูชา

ส่วนที่ 2 แบบสัมภาษณ์ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทย
กับกัมพูชา

ส่วนที่ 3 แบบสำรวจผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา

ส่วนที่ 1 แบบสอบถาม สำหรับนักท่องเที่ยวไทย-กัมพูชา

จุดเก็บข้อมูล



แบบสอบถามพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง:การเก็บรวบรวมแบบสอบถามในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ภายใต้หัวข้อวิจัยเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” ภายใต้การสนับสนุนการวิจัยจากเครือข่ายองค์กรบริหารงานวิจัยแห่งชาติ (คอบช.) และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) ทั้งนี้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อศึกษาดังกล่าว คณะวิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความกรุณาในการให้ข้อมูลจากท่านเป็นอย่างดี ขอขอบพระคุณที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 พฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของท่าน

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นต่อสิ่งอำนวยความสะดวก การบริการ โครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ

ตอนที่ 3 ปัญหา อุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดน

ตอนที่ 4 ข้อมูลส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยว

ผู้วิจัย ผศ.ดร.จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง และ ผศ.ดร.จุฑารัตน์ ชมพันธุ์.

ข้อมูลติดต่อ ศูนย์อาเซียนและเอเชียศึกษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

โทร. 0-2727-3645 email: nida.aec.club@gmail.com

ตอนที่ 1: ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง: กรุณาระบุข้อมูลจริง และ เขียนเครื่องหมาย ✓ หน้าช่องที่ตรงกับคำตอบตามความเป็นจริงมากที่สุด

1) ท่านตอบแบบสอบถาม ณ ด่านชายแดนใดต่อไปนี้

☐ **จุดผ่านแดนถาวร**

1. ☐ ช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์-โอรเสม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรรัมย์
2. ☐ ช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ-อัลลองเวง จังหวัดอุดรรัมย์
3. ☐ บ้านคลองลึก อำเภอธวัชบุรี จังหวัดสุรินทร์-บ้านคลองจะกร้อม อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง
4. ☐ บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี-บ้านคลองจะกร้อม อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง
5. ☐ บ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี-บ้านกัมเรียง อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง
6. ☐ บ้านหาดเล็ก อำเภอกลองใหญ่ จังหวัดตราด-จามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง

☐ **จุดผ่อนปรน**

7. ☐ ช่องอานม้า อำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี-บ้านสะเดียบาง อำเภอมะนัง จังหวัดพระวิหาร
8. ☐ ช่องตาเฒ่า อำเภอกันทรลักษณ์ จังหวัดศรีสะเกษ-จังหวัดพระวิหาร
9. ☐ ช่องสายตะกู อำเภอ บ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์-บ้านจู้โก๊ก อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรรัมย์

ส่วนที่ 1 พฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

1. จำนวนผู้เดินทางร่วมเดินทางท่องเที่ยวชายแดนครั้งนี้
 1. ☐ 1 คน
 2. ☐ 2 คน
 3. ☐ 3 – 5 คน
 4. ☐ ตั้งแต่ 6 คนขึ้นไป
2. ประเภทของกลุ่มในการเดินทางท่องเที่ยวครั้งนี้ของท่านคือ
 1. ☐ เดินทางคนเดียว
 2. ☐ แฟน/คู่หมั้น/คู่แต่งงาน
 3. ☐ ครอบครัว
 4. ☐ เพื่อน
 5. ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....
3. จำนวนครั้งที่เคยเดินทางมายังชายแดนไทย-เมียนมา ลาว กัมพูชา มาเลเซีย
 1. ☐ ครั้งแรก
 2. ☐ 2 – 4 ครั้ง
 3. ☐ ตั้งแต่ 5 ครั้งขึ้นไป
4. ระยะเวลาพำนักในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา
 1. ☐ 1 วัน/ไป-กลับ
 2. ☐ 1 คืน
 3. ☐ 3 คืน
 4. ☐ 4 – 7 คืน
 5. ☐ ตั้งแต่ 8 คืนขึ้นไป
5. วิธีการท่องเที่ยวในครั้งนี้
 1. ☐ ท่องเที่ยวด้วยตนเอง (FIT)
 2. ☐ ใช้บริการบริษัททัวร์
 3. ☐ ท่องเที่ยวโดยไกด์ส่วนตัว
 4. ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)
6. ยานพาหนะที่ใช้เดินทางมายังพื้นที่ชายแดน
 1. ☐ รถยนต์ส่วนตัว
 2. ☐ รถโดยสารสาธารณะ
 3. ☐ เครื่องบิน
 4. ☐ ยานพาหนะของบริษัทนำเที่ยว
 5. ☐ เรือ
7. วิธีการเดินทางหลักของท่านในการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ ได้แก่
 1. ☐ รถประจำทาง
 2. ☐ รถยนต์เช่า
 3. ☐ เรือ
 4. ☐ รถยนต์ส่วนตัว
 5. ☐ เดินเท้า
 6. ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)
8. ในการเดินทางครั้งนี้ ท่านได้เดินทาง (หรือมีแผนที่จะเดินทาง) ยังพื้นที่อื่นอีกหรือไม่
 1. ☐ ไม่มี
 2. ☐ มี
 ถ้ามี คือพื้นที่ใด
 - 1.....
 - 2.....
 - 3.....
9. ประเภทที่พักในเขตพื้นที่ชายแดนที่ใช้บริการ
 1. ☐ โรงแรม..... ดาว
 2. ☐ บ้านเพื่อน/ญาติ/คนรู้จัก
 3. ☐ โฮมสเตย์
 4. ☐ B&B/ห้องพักในบ้านส่วนบุคคล
 5. ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....
10. ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อทางเดินทางท่องเที่ยวต่อคนต่อทริป (ระบุตัวเลขพร้อมสกุลเงิน)

ประมาณ.....
11. ช่องทางที่ใช้หาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในครั้งนี้ (ตอนได้มากกว่า 1 ครั้ง)

1. ☐ โทรศัพท์/วิทยุ
2. ☐ หนังสือพิมพ์
3. ☐ นิตยสาร
4. ☐ โปสเตอร์/ป้ายโฆษณา/บิลบอร์ด
5. ☐ สื่อสังคมออนไลน์ (Social Network)
6. ☐ เว็บไซต์
7. ☐ คนใกล้ชิด (เพื่อน/สมาชิกในครอบครัว)
8. ☐ ยูทูบ (You Tube) หรือแพลตฟอร์มวิดีโอออนไลน์อื่นๆ
9. ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

12. วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดนครั้งนี้ของท่าน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. ☐ เพื่อความสนุกสนานและความบันเทิง
2. ☐ เพื่อพักผ่อน
3. ☐ การพักผ่อนหลังการเจ็บป่วยด้วย
4. ☐ เพื่อศึกษาวัฒนธรรมและหาความรู้
5. ☐ เพื่อทางธุรกิจ
6. ☐ เพื่อเรียนรู้ประสบการณ์การท่องเที่ยวชายแดน
7. ☐ เพื่อต่อวิชา
8. ☐ เพื่อเดินทางต่อไปยังชายแดนอีกประเทศหนึ่ง
9. ☐ เพื่อธุรกิจ การประชุม และสัมมนา
10. ☐ เพื่อศึกษาดูงาน วิจัย หรือแลกเปลี่ยนระหว่างสถานศึกษา
11. ☐ เพื่อเยี่ยมเยียนญาติพี่น้องหรือเพื่อนต่างแดน
12. ☐ เพื่อกิจกรรมทางศาสนา
13. ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....

ส่วนที่ 2 ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่

13. กรุณาระบุระดับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบการท่องเที่ยว ทั้งสิ่งดึงดูดใจ สิ่งอำนวยความสะดวก พิธีการเข้าเมือง และการบริการจัดการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ชายแดน

คำชี้แจง: โปรดทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อที่ตรงกับคำตอบของท่าน

องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<u>สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวชายแดน</u>					
1. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น น้ำตก, แก่ง, บึง ฯลฯ					
2. แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เช่น ประเพณี, วิถีชีวิต ฯลฯ					
3. แหล่งท่องเที่ยวทางการเกษตร เช่น พืชสวน ไร่นา ฯลฯ					
4. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นเป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น ศูนย์วัฒนธรรม, บ่อนคาสิโน ฯลฯ					
5. อื่นๆ โปรดระบุ.....					
<u>เส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวชายแดน</u>					
6. การคมนาคมขนส่งโดยรถยนต์					
7. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยทางรถไฟ					
8. คุณภาพของเส้นทางที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว					
9. ความปลอดภัยในการเดินทาง					
10. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวทุกฤดูกาล					
11. อื่นๆ โปรดระบุ.....					

องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<u>สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวชายแดน</u>					
12. บริการตรวจคนเข้าเมือง					
13. ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว					
14. ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายบอกทางและสถานที่ท่องเที่ยว					
15. บริการรถโดยสารประจำทาง ยานพาหนะในพื้นที่					
16. การสื่อความหมายหรือสัญลักษณ์					
17. บริการร้านอาหาร และเครื่องดื่ม					
18. บริการห้องน้ำ หรือห้องสุขา					
19. จุดชมทัศนียภาพชายแดน					
20. โรงพยาบาลหรือสาธารณสุข					
21. อื่นๆ โปรดระบุ.....					
<u>การบริหารจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยวชายแดน</u>					
22. บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ					
23. บริการเบิก – ถอนเงินATM					
24. รับชำระเงินด้วยบัตรเครดิต					
25. การลดค่าบริการด้านตรวจคนเข้าเมือง					
26. บริการกรอกข้อมูลข้ามแดน					
27. อื่นๆ โปรดระบุ.....					
<u>การบริการที่พักในแหล่งท่องเที่ยวชายแดน</u>					
28. ความสะอาดสบายของที่พัก					
29. ความสะอาดและถูกสุขลักษณะของที่พัก					
30. การดูแลรักษาความปลอดภัย					
31. ความเหมาะสมของราคาที่พัก					
32. มาตรฐานการให้บริการและการต้อนรับที่ประทับใจ					
33. อื่นๆ โปรดระบุ.....					
<u>กิจกรรมการท่องเที่ยวชายแดน</u>					
34. ปั่นจักรยานหรือจักรยานยนต์					
35. ชมทิวทัศน์ชายแดน					
36. ตลาดชายแดน					
37. ถนนคนเดิน					
38. สัมผัสวิถีชีวิตชายแดน					
39. อื่นๆ โปรดระบุ.....					

องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดน	ระดับความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การอำนวยความสะดวกในด้านชายแดน					
40. พิธีการเดินทางเข้า – ออก ระหว่างประเทศมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย (บุคคล)					
41. พิธีการเดินทางเข้า – ออก ระหว่างประเทศมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย (ยานพาหนะ)					
42. ความรวดเร็วในการตรวจสอบสัมภาระ					
43. ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการผ่านแดน (บุคคล)					
44. ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการผ่านแดน (ยานพาหนะ)					
45. การบริการของบุคลากรที่ดูแลการเข้า – ออกประเทศ					
46. ความพร้อมของเอกสารสำหรับการผ่านแดน (แบบฟอร์ม)					

14. การท่องเที่ยวครั้งนี้ของท่านมีการใช้จ่ายในการซื้อสินค้า หรือใช้บริการที่เกี่ยวข้องกับประเด็นใดดังต่อไปนี้
คำชี้แจง: โปรดทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อที่ตรงกับระดับกิจกรรมการใช้จ่ายซื้อสินค้าของท่าน

กิจกรรม	พฤติกรรมการใช้จ่าย					
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	ไม่ได้ใช้จ่าย (0)
1. เครื่องประดับ						
2. เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย						
3. ใช้บริการร้านอาหาร						
4. ที่พัก/โรงแรม						
5. ยานพาหนะในการเดินทาง						
6. กิจกรรมท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม						
7. กิจกรรมท่องเที่ยวทางธรรมชาติ						
8. สปา นวด กิจกรรมผ่อนคลาย						
9. สินค้าที่ระลึกของประเทศเพื่อนบ้าน						
10. ของฝากจำพวกอาหาร ขนม ผลไม้						
11. อื่นๆ (โปรดระบุ)						

15. ท่านให้ความสำคัญกับปัจจัยใดต่อไปนี้ในการเลือกประเทศเพื่อเดินทางท่องเที่ยว (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)
- | | |
|---|---|
| 1. ☐ แหล่งท่องเที่ยว | 6. ☐ กิจกรรมทางการท่องเที่ยว |
| 2. ☐ ความคุ้มค่า | 7. ☐ ความปลอดภัย |
| 3. ☐ ความสะอาด | 8. ☐ ความเป็นมิตรของคนท้องถิ่น |

4. ☐ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ
5. ☐ ความสะดวกในการเดินทางภายในประเทศ
9. ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 3 ปัญหา/อุปสรรคและข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาการพัฒนาทางการท่องเที่ยว

16. ระดับปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดนครั้งนี้ของท่าน

ปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยว	ระดับความรุนแรง					
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	ไม่สามารถ ตอบได้
1. การคมนาคม						
2. โครงสร้างพื้นฐาน						
3. ความปลอดภัย						
4. ความไม่สะดวกสบาย						
5. เทคโนโลยีสารสนเทศ						
6. อื่นๆ (โปรดระบุ)						

17. ในกรณีที่ท่านเดินทางท่องเที่ยวข้ามแดน ท่านได้ดำเนินการติดต่อประสานงานอย่างไร และมีประเด็นใดเกี่ยวกับการตรวจคนเข้าเมือง กระบวนการเกี่ยวกับเอกสารข้ามแดน ที่ไม่สะดวกหรือมีปัญหาอะไรบ้าง

.....

.....

.....

18. ท่านคิดว่าอะไรคือปัญหา/อุปสรรคที่สำคัญของการพัฒนาทางการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

ปัญหา

- 1.....
- 2.....
- 3.....

อุปสรรค

- 1.....
- 2.....
- 3.....

19. ท่านมีข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาทางการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชาอย่างไรบ้าง

- 1.....
- 2.....
- 3.....

ส่วนที่ 4 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว

คำชี้แจง กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หรือเติมข้อความลงในช่องว่างตรงตามความเป็นจริง

20. เพศ

1. ☐ ชาย
2. ☐ หญิง

3. ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....

21. อายุ

1. ☐ ต่ำกว่า 25 ปี
2. ☐ 26 – 34 ปี
3. ☐ 35 – 44 ปี

4. ☐ 45 – 54 ปี

5. ☐ ตั้งแต่ 55 ปี ขึ้นไป

22. สถานภาพสมรส

1. ☐ โสด
2. ☐ สมรส

3. ☐ หม้าย / หย่า / แยกกันอยู่

23. ระดับการศึกษา

1. ☐ ต่ำกว่ามัธยมปลาย
2. ☐ มัธยมปลาย
3. ☐ ปริญญาตรี

4. ☐ สูงกว่าปริญญาตรี

5. ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....

24. รายได้

1. ☐ ยังไม่มีรายได้
2. ☐ ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน
3. ☐ 15,000 – 25,000 บาทต่อเดือน

4. ☐ 25,001 – 35,000 บาทต่อเดือน

5. ☐ ตั้งแต่ 35,001 บาทต่อเดือน ขึ้นไป

25. อาชีพ

- ☐ 1.รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ
- ☐ 2.ทำธุรกิจส่วนตัว
- ☐ 3.นักลงทุน
- ☐ 4.นักศึกษา

- ☐ 5.พนักงานบริษัทเอกชน/หน่วยงานเอกชน
- ☐ 6.อาชีพอิสระ (Freelance)
- ☐ 7.ว่างงาน/เกษียณอายุ
- ☐ 8.พนักงานมหาวิทยาลัย
- ☐ 9.อื่นๆ โปรดระบุ.....

26. ที่พำนักปัจจุบัน จังหวัด ประเทศ

ขอขอบคุณเป็นอย่างสูงในการสละเวลาตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 แบบสัมภาษณ์ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

เลขที่.....

แบบสัมภาษณ์ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

พื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

โครงการวิจัยเรื่อง: การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

คำชี้แจง: แบบสัมภาษณ์ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์และสรุปผลการวิจัยของศูนย์อาเซียนและเอเชียศึกษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์โดยได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากเครือข่ายองค์กรบริหารงานวิจัยแห่งชาติ (คอบช.) และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) ทั้งนี้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อศึกษาดังกล่าวคณะวิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความกรุณาในการให้ข้อมูลจากท่านเป็นอย่างดีขอขอบพระคุณที่กรุณาสละเวลาในการให้สัมภาษณ์และรายละเอียดอย่างตั้งใจจริง

แบบสัมภาษณ์สำหรับ: ผู้บริหารภาครัฐ

☐ ประเทศไทย

☐ กัมพูชา

☐ จุดผ่านแดนถาวร

☐ ช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์-โอรส์เม็ต อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี

☐ ช่องสะง่า อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดศรีสะเกษ-อัลลองเวง จังหวัดอุดรธานี

☐ บ้านคลองลึก อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว-ปอยเปต อำเภอโอโธรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย

☐ บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี-บ้านคลองจระก้อม อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง

☐ บ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี-บ้านกัมเรียง อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง

☐ บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด-จามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง

☐ จุดผ่อนปรน

☐ ช่องอานม้า อำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี-บ้านสะเดียบาง อำเภอมะนัง จังหวัดยะลา

☐ จุดผ่อนปรนอื่นๆ ตามแนวชายแดน

☐ ช่องตาเฒ่า อำเภอกันทรลักษณ์ จังหวัดศรีสะเกษ-จังหวัดพระวิหาร

☐ ช่องสายตะกู อำเภอ บ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์-บ้านจู้โก๊ก อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี

โครงสร้างของแบบสัมภาษณ์แบ่งออกเป็น 5 ส่วน รวม 11 หน้า คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว และสถานการณ์ของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ส่วนที่ 3 องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ส่วนที่ 4 ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาการพัฒนาการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับ

กัมพูชา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

สำหรับผู้วิจัย
□ □ □

1. ตำแหน่ง ☐ ผู้บริหาร ☐ รองผู้บริหาร ☐ อื่นๆระบุ..... ☐ 1
2. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง ☐ 2
3. อายุ ☐ 3 ☐ 4
☐ ต่ำกว่า 30 ปี ☐ 31 – 40 ปี
☐ 41 – 50 ปี ☐ 51 – 60 ปี
☐ 60 ปีขึ้นไป
4. การศึกษา ☐ 4
☐ ปริญญาตรี ☐ ปริญญาโท
☐ ปริญญาเอก ☐ สูงกว่าปริญญาเอก/อื่น.....
5. อาชีพปัจจุบันของท่านนอกเหนือจากงานประจำ ☐ 5
☐ ที่ปรึกษารับราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ☐ ค้าขาย
☐ เกษตรกรรม ☐ ธุรกิจส่วนตัว
☐ อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
6. ระยะเวลาในการบริหารงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวชายแดน.....ปี ☐ 6

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานและสถานการณ์ของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

7. ลักษณะภูมิประเทศ
.....
.....
8. ที่ตั้งและอาณาเขต
.....
.....
9. สถานภาพชายแดน
.....
.....
10. ประชากรและการตั้งถิ่นฐานระหว่างชายแดน
.....
.....
11. ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมชายแดน
.....
.....
12. ลักษณะโครงสร้างทางเศรษฐกิจ
.....
.....

13. ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานระหว่างชายแดนและเมืองเชื่อมโยง

1. เส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศ

.....

.....

2. ไฟฟ้า

.....

.....

3. น้ำประปา

.....

.....

4. โทรศัพท์

.....

.....

5. แรงงาน

.....

.....

6. อื่นๆ

.....

.....

14. เวลาปิด – เปิด ชายแดน

.....

.....

15. สกุลเงินที่ใช้ระหว่างชายแดน

.....

.....

สถานการณ์ของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

16. นโยบายต่อการบริหารจัดการชายแดนเป็นอย่างไรบ้าง

.....

.....

17. ลักษณะการบริหารจัดการนักท่องเที่ยวชายแดนมีการดำเนินการเป็นอย่างไรบ้าง

.....

.....

18. ปริมาณนักท่องเที่ยวทั้งขาเข้าและขาออกมีจำนวนเท่าไร มีลักษณะเป็นอย่างไรบ้าง

.....

.....

19. สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับประชาชนและนักท่องเที่ยวเป็นอย่างไรบ้าง

.....

.....

20. ระบบการให้บริการด้านบุคลากรและตรวจคนเข้าเมืองระหว่างชายแดนเป็นอย่างไรบ้าง

.....

.....

22. ความปลอดภัยในเขตชายแดนเป็นอย่างไรบ้าง

.....

.....

23. อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง (แนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ชายแดน)

.....

.....

ส่วนที่ 3 องค์ประกอบการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ทรัพยากรการท่องเที่ยว

24. ทรัพยากรการท่องเที่ยวชายแดนที่สำคัญมีอะไรบ้าง

1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ

.....

.....

2. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์

.....

.....

3. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรมและประเพณี

.....

.....

4. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทมนุษย์สร้างขึ้น

.....

.....

องค์ประกอบของการท่องเที่ยวชายแดน

25. องค์ประกอบการท่องเที่ยวชายแดนเป็นอย่างไรบ้าง

1. ที่พัก (Accommodation)

.....

.....

2. เส้นทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility)

.....

.....

3. สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว (Attraction)

4. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity)

5. กิจกรรมการท่องเที่ยว (Activity)

6. การบริการจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยว (Ancillary service)

7. นโยบายส่งเสริม/คุ้มครองผู้ลงทุนจากต่างประเทศเป็นอย่างไร

8. กฎ ระเบียบ กระบวนการเกี่ยวกับการข้ามแดนของนักท่องเที่ยว บริษัทเจ็ดนำเที่ยว

ส่วนที่ 4 การแสดงความคิดเห็นปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาการพัฒนาการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

26. ท่านคิดว่าปัญหา/อุปสรรคที่สำคัญของการพัฒนาการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชามีอะไรบ้าง
ปัญหา

- 1.....
- 2.....
- 3.....

อุปสรรค

- 1.....
- 2.....
- 3.....

27. ท่านมีข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา อย่างไรบ้าง โปรดระบุ

- 1.....
- 2.....
- 3.....

ขอขอบพระคุณในความร่วมมือของท่านเป็นอย่างสูง

วัน/ เดือน / ปี ที่สัมภาษณ์.....

ส่วนที่ 3 แบบสำรวจผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา



แบบสอบถามผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยว ธุรกิจที่พัก ธุรกิจนำเที่ยว ธุรกิจร้านอาหารและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว พื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

แบบสอบถามฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย ดำเนินการโดยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ข้อมูลที่ได้รับจากการศึกษาครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนจัดการการท่องเที่ยวไทยกับกัมพูชา ข้อมูลเกี่ยวกับกิจการของท่านจะถูกเก็บเป็นความลับโดยนำมาวิเคราะห์ในภาพรวมคณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่ท่านสละเวลาอันมีค่าและอนุญาตให้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในกิจการของท่านครั้งนี้ ☐ ผศ.ดร.จุฬารักษ์ ขอบใจกลาง ศูนย์อาเซียนและเอเชียศึกษา โทร. 081-4415626; chulaporn.kobjaiklang@gmail.com

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกิจการของท่าน

1. ชื่อสถานประกอบการ ประเภท
2. กิจการของท่านเปิดดำเนินการมาแล้ว ปี
3. ลูกค้าของท่านส่วนใหญ่มาจากประเทศ

- ☐ 1. ธุรกิจที่พัก/โรงแรม จำนวน ห้อง

☐ 2. ธุรกิจจมน้ำเที่ยว

☐ 3. ธุรกิจร้านอาหาร

☐ 4. ธุรกิจเช่ารถ

☐ 5. ธุรกิจอื่นๆ ระบุ

4. ธุรกิจของท่านให้บริการสิ่งใดต่อไปนี้เป็นแก่นักท่องเที่ยว (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. ที่พัก	☐ 2. อาหารและเครื่องดื่ม
☐ 3. บริการซักผ้า	☐ 4. นวด สปา
☐ 5. สระว่ายน้ำ	☐ 6. เรือนำเที่ยว
☐ 7. ธุรกิจอื่นๆ ระบุ	

5. รายได้หลักของท่าน มาจาก.....

6. ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชามีอะไรบ้างที่จะช่วยส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจของท่าน

7. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการพัฒนาการค้าการลงทุนที่เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว

- ด้านพื้นที่ สถานที่สำคัญๆ

- ด้านโลจิสติกส์ (Logistics) และด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม การเดินทางถนน การเดินทางด้วย

รถไฟ การเดินทางโดยการบิน (ทางอากาศ)

- เงื่อนไขและความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวชายแดน.....
- อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน.....
- กลยุทธ์องค์กร โครงสร้างและการแข่งขัน.....
- ด้านกฎระเบียบต่าง ๆ ที่ไม่เอื้อ.....

8. ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

.....

9. ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

.....

10. แนวทางการสร้างความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

11. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

ขอขอบพระคุณในความร่วมมือของท่านเป็นอย่างสูง

วัน/ เดือน / ปี ที่สัมภาษณ์.....

แบบสำรวจผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา

- ☐ ธุรกิจด้านเกี่ยวกับคาสิโน
 ☐ ธุรกิจจันทน์เทียม
 ☐ ธุรกิจเรือ
 ☐ ธุรกิจที่พัก
☐ ธุรกิจอาหาร/ภัตตาคาร
☐ อื่นๆ

ลำดับ	รายชื่อบริษัท	ขนาดกิจการ (SML)	ที่ตั้ง และเบอร์ติดต่อ	หมายเหตุ
1	อรัญ ศรีโสภณ ทราเวล	M	อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โทร 0-3723-2383	
2	หจก.อุบลศรีอุทัยทัวร์	M	อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี โทร 0-4520-0460	
3	โรงแรม ทรายดง	M	อำเภอเมือง จังหวัดตราด โทร 0-3951-0711	
4	มูน ริเวอร์ รีสอร์ท	M	อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี	
5	ริมทะเลซีฟู้ด&รีสอร์ท	M	อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด โทร 0-3959-7084	
6	โรงแรมศรีลำดวน	M	อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ โทร 0-4563-3600	
7	จันทร์โภชนา	M	อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี โทร 0-3932-7179	
8	ศรีนครชัย ทราเวล	M	อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ โทร 08-1600-1332	
9	พรสวรรค์ค้าแร่ รถเช่าสุรินทร์	M	อำเภอเมือง จังหวัดสุรินทร์ โทร 09-7344-1814	
10	สระเร็น ทราเวล	M	อำเภอเมือง จังหวัดสุรินทร์ โทร 0-4451-3828	
11	ภูสยามทัวร์	M	อำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ โทร 0-4462-5065	
12	โรงแรมเรย์ โอเทล บุรีรัมย์	M	อำเภอเมือง จังหวัดบุรีรัมย์ โทร 0-4462-0767	

ภาคผนวก 5

ข้อมูลด้านชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับจุดผ่านแดนในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

กัมพูชามีพื้นที่ติดต่อกับประเทศไทยทั้งพื้นที่ทางบกทางด้านทิศเหนือ ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์ และทางด้านทิศตะวันตก ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และ จังหวัดตราด ทำให้จุดผ่านแดนสำคัญๆ ค่อนข้างมากทั้งด้านการค้าและการท่องเที่ยว โดยจุดผ่านแดนระหว่างไทยกับกัมพูชามีสองรูปแบบ ได้แก่

จุดผ่านแดนถาวร หมายถึง จุดผ่านแดนเพื่อการค้าและการสัญจรของบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งการเดินทางเข้าออกจากรัฐที่สาม ทั้งนี้เป็นไปตามระบบสากลว่าด้วยความตกลงในการสัญจรข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน การเปิดจุดผ่านแดนถาวร จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ซึ่งจุดผ่านแดนถาวรระหว่างไทยกับกัมพูชา มีทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่

- 1) จังหวัดศรีสะเกษ พื้นที่ของไทย ช่องสง่า อ.ภูสิงห์ พื้นที่ของกัมพูชา โอร์เสม็ด อ.สำโรง จ.อุดรรัมย์ เวลาเปิด-ปิด 07.00-20.00 น. ของทุกวัน
- 2) จังหวัดสุรินทร์ พื้นที่ของไทย ช่องจอม อ.กาบเชิง พื้นที่ของกัมพูชา โอร์เสม็ด อ.สำโรง จ.อุดรรัมย์ เวลาเปิด-ปิด 07.00-20.00 น. ของทุกวัน
- 3) จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ พื้นที่ของกัมพูชา ปอยเปต อ.โอโจรว จ.บันเตียเมียนเจย เวลาเปิด-ปิด 07.00-20.00 น. ของทุกวัน
- 4) จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านแหลม อ.โป่งน้ำร้อน พื้นที่ของกัมพูชา บ.กร็อมเรียง อ.กร็อมเรียง จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00-20.00 น. ของทุกวัน
- 5) จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านผักกาด อ.โป่งน้ำร้อน พื้นที่ของกัมพูชา บ.กร็อมเรียง อ.กร็อมเรียง จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00-20.00 น. ของทุกวัน
- 6) จังหวัดตราด พื้นที่ของไทย บ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ พื้นที่ของกัมพูชา จามเปียม อ.มณฑลสีมา จ.เกาะกง เวลาเปิด-ปิด 07.00-20.00 น. ของทุกวัน

จุดผ่อนปรนการค้าและการท่องเที่ยว หมายถึง จุดผ่านแดนเพื่อการค้าแลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภคที่จำเป็นในชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ชายแดนของทั้งสองประเทศ และในจุดใดมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ก็ให้มีการเข้า-ออก เพื่อการท่องเที่ยว ณ จุดผ่อนปรนนั้นด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจประกาศเปิด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้อยู่ในความควบคุมของผู้ว่าราชการจังหวัด ในการพิจารณาหลักเกณฑ์วิธีการ วันเวลา ประเภทและสินค้าของการผ่อนปรนทางการค้า โดยจุดผ่อนปรนระหว่างไทยกับกัมพูชา มี 9 แห่ง ได้แก่

- 1) จังหวัดอุบลราชธานี พื้นที่ของไทย ช่องอานม้า อ.น้ำยืน พื้นที่ของกัมพูชา บ้านสะเตียลวงว อ.จอมกระสาน จ.พระวิหาร เวลาเปิด-ปิด 09.00-15.00 น. ทุกวันอังคารและพฤหัสบดี

2) จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านตาพระยา อ.ตาพระยา พื้นที่ของกัมพูชา บ้านบึงตะกวน จ.บันเตียเมียนเจย เวลาเปิด-ปิด 09.00-17.00 น. ของทุกวัน

3) จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านหนองปรือ อ.อรัญประเทศ พื้นที่ของกัมพูชา มาลัย จ.บันเตียเมียนเจย เวลาเปิด-ปิด 09.00-17.00 น. ของทุกวัน

4) จังหวัดสระแก้ว พื้นที่ของไทย บ้านเขาดิน อ.คลองหาด พื้นที่ของกัมพูชา พนมไโด (บ้านกิโละ 13) จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 09.00-17.00 น. ของทุกวัน

5) จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านซันตารี อ.สอยดาว พื้นที่ของกัมพูชา บ้านโอล์ดวน อ.พนมปรีก จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 09.00-17.00 น. ของทุกวัน

6) จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านบึงชนังล่าง อ.โป่งน้ำร้อน พื้นที่ของกัมพูชา บ้านสวายเลง อ.กร็อมเรียง จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00-16.00 น. ของทุกวัน

7) จังหวัดจันทบุรี พื้นที่ของไทย บ้านสวนส้ม อ.สอยดาว พื้นที่ของกัมพูชา บ้านโอล์วะ อ.พนมปรีก จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00-16.00 น. ของทุกวัน

8) จังหวัดตราด พื้นที่ของไทย บ้านหมื่นด่าน ต.บ่อพลอย อ.บ่อไร่ พื้นที่ของกัมพูชา บ้านศาลเจ้า อ.สัมลุด จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 08.30-17.00 น. ของทุกวัน

9) จังหวัดตราด พื้นที่ของไทย บ้านมะม่วง ต.นนทรี อ.บ่อไร่ พื้นที่ของกัมพูชา บ้านฉะระกา อ.สำรูด จ.พระตะบอง เวลาเปิด-ปิด 07.00-18.00 น. วันอังคาร พุธ และพฤหัสบดี

จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ได้แก่ จังหวัดศรีสะเกษ พื้นที่ของไทย ช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร อำเภอกันทรลักษ์ พื้นที่ของกัมพูชา ปราสาทเขาพระวิหาร อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร เวลาเปิด-ปิด 08.00-16.00 น. ของทุกวัน

นอกจากนี้จังหวัดในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชายังมีแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวสำคัญดังต่อไปนี้

1) จังหวัดอุบลราชธานี เป็นเมืองตะวันออกสุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนานมากกว่า 200 ปี จังหวัดอุบลราชธานีมีพื้นที่เชื่อมต่อกับทั้งกัมพูชาคือ ช่องอานม้า อำเภอน้ำยืน-อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร และฝั่งลาวคือ จุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก อำเภอสรินทร อุบลราชธานี-แขวงจำปาสัก (ไปปากเซ ลาวใต้) ด้วยเหตุที่มีจุดเชื่อมต่อทั้งกับลาวและกัมพูชา ทำให้แหล่งท่องเที่ยวชายแดนในจังหวัดอุบลราชธานีมีสองจุด แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ ตลาดชายแดนที่จุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก ซึ่งเป็นตลาดชายแดนขนาดใหญ่ และตลาดชายแดนที่ช่องอานม้า ซึ่งที่ช่องอานม้า นักท่องเที่ยวจะได้พบเห็นวิถีชีวิตของชาวกัมพูชาตามริมชายแดน วัตถุโบราณชาติท้องถิ่น พร้อมกับสัมผัสธรรมชาติโดยรอบ และยังเป็นจุดผ่านแดนที่อยู่ใกล้กับอุทยานแห่งชาติเขาพระวิหารอีกด้วย

2) จังหวัดศรีสะเกษ เป็นจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศกัมพูชา และมีจุดผ่านแดนถาวรช่องสง่า อำเภอกุสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่เป็นเส้นทางสำคัญในการท่องเที่ยว การค้า การลงทุนโดยเส้นทางช่องสง่า มีตลาดชายแดนที่สำคัญ คือ ตลาดช่องสง่า ที่เป็นตลาดท้องถิ่นซื้อขายสินค้า และวัตถุดิบท้องถิ่นของกัมพูชา และที่สำคัญคือ เส้นทางช่องสง่าเป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางผ่านไปยังนครวัด-นครธม ที่เมืองพระนคร จังหวัดเสียมราฐ ซึ่งเป็นศาสนสถานสำคัญของกัมพูชาด้วยระยะทางเพียง 135 กิโลเมตร

นอกจากจุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำแล้ว แหล่งท่องเที่ยวสำคัญอีกแห่งหนึ่งคือ อุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่อำเภอจำปาสัก จังหวัดอุบลราชธานี และอำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ มีทัศนียภาพและทิวทัศน์สวยงามหลายแห่ง เช่น จุดชมวิวกามมออีแดง ภูเขียงหม้อ ปราสาทโดนตรวล และปราสาทเขาพระวิหาร เป็นต้น

3) จังหวัดสุรินทร์ เป็นจังหวัดสำคัญของไทยที่มีจุดเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาคือ จุดผ่านแดนถาวรช่องจอม อำเภอกาบเชิง ซึ่งจุดผ่านแดนถาวรแห่งนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญคือ ตลาดชายแดนช่องจอม โดยช่องจอมเป็นเส้นทางข้ามแดนที่ใหญ่และสะดวกที่สุดของจังหวัดสุรินทร์ที่จะไปยังกัมพูชา ทำให้มีการติดต่อสัญจรไปมาและซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างชาวไทยและกัมพูชาเป็นเวลาค่อนข้างนาน ประเภทสินค้ามีทั้งสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวัน และสิ่งประดิษฐ์จากวัตถุดิบภายในท้องถิ่น นอกจากนี้ ทางช่องจอมยังเป็นจุดผ่านแดนที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดเสียมราฐ ซึ่งเป็นที่ตั้งของศาสนสถานที่สำคัญ คือ นครวัด-นครธมได้

4) จังหวัดสระแก้ว เป็นจังหวัดสำคัญที่ถูกรัฐบาลไทยได้กำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ซึ่งจะมีกำหนดการพัฒนาให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561 เพื่อรองรับการพัฒนาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยทางด้านพื้นที่เป็นจุดเชื่อมต่อของจังหวัดสระแก้วประกอบด้วย ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลปาริ อำเภออรัญประเทศ และตำบลผักชะ อำเภอวัฒนานคร และจังหวัดสระแก้วมีจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมต่อกับจังหวัดบันเตียนเมียนเจย ประเทศกัมพูชา ในด้านชายแดนนี้มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย-กัมพูชาสูงที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าถึง 94,000 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.0 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับกัมพูชาทั้งหมด โดยมีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญคือ ตลาดโรงเกลือ ว่าเป็นตลาดค้าส่งและค้าปลีกที่สำคัญของชายแดนอรัญประเทศ นอกจากนี้ อรัญประเทศยังตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง และกรุงเทพฯ และเป็นเส้นทางที่อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพม่าและเวียดนามตอนใต้ และฝั่งตรงข้ามในจังหวัดบันเตียนเมียนเจยนั้นยังมีเขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต – โอนีง (กัมพูชา) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจที่มีการลงทุนจากนักลงทุนฝั่งไทยด้วย

5) จังหวัดจันทบุรี มีพื้นที่ติดต่อกับกัมพูชาคือ ทางบ้านแหลม บ้านผักกาด บ้านซันตารี บ้านบึงขังล่าง บ้านสวนส้ม โดยจุดผ่านแดนถาวรนั้น มี 2 ที่ คือ จุดผ่านแดนถาวรบ้านผักกาดและจุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม โดยฝั่งตรงข้ามนั้นเป็นจังหวัดพระตะบอง และกรุงไพลิน ของกัมพูชา สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญคือ ตลาดชายแดนบ้านแหลม และตลาดชายแดนช่องผักกาด ซึ่งเป็นแหล่งค้าปลีกค้าส่งที่สำคัญของชายแดนไทย-กัมพูชา นอกจากนี้ยังสามารถเดินทางท่องเที่ยวไปยังเส้นทางไพลิน-พระตะบอง ทางฝั่งกัมพูชาได้อีกด้วย

6) จังหวัดตราด จังหวัดตราดเป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่ถูกกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย ตำบลคลองใหญ่ ตำบลไม้รูด และตำบลหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด โดยตราดมีจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ เป็นจุดเชื่อมต่อกับจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา และตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และมีทรัพยากร และพื้นที่ที่สามารถพัฒนาได้ทั้งการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน โดยเฉพาะเรื่องของการท่องเที่ยว เพราะเป็นเมืองชายทะเลที่สามารถเชื่อมโยงกับเพื่อนบ้านทั้งกัมพูชาและเวียดนามได้ อีกทั้งยังมีท่าเทียบเรือ และสามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) เพื่อส่งเสริมทางด้านการลงทุนได้อีกด้วย

7) จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดบุรีรัมย์นั้นเป็นจังหวัดชายแดนที่ติดกับประเทศกัมพูชาเพียงแห่งเดียวที่ไม่มีจุดผ่านแดนเพื่อเชื่อมต่อกับพื้นที่ของกัมพูชา เพราะทิศใต้ติดกับเทือกเขาพนมมัลลย์ ซึ่งกั้นเขตแดนระหว่างไทยกับ

กัมพูชา ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรไปมา อย่างไรก็ตาม จังหวัดบุรีรัมย์เป็นจังหวัดสำคัญในภาคภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยที่มีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญมากมาย ได้แก่ อุทยานประวัติศาสตร์พนมรุ้ง โบราณสถานสำคัญที่มีประวัติศาสตร์ของอารยธรรมขอม สนามไอ-โมบาย สเตเดียม สนามฟุตบอลเหย้าของสโมสรบุรีรัมย์ ยูไนเต็ด ซึ่งเป็นสนามฟุตบอลแห่งแรกและแห่งเดียวของประเทศไทยที่มีมาตรฐานระดับสากล และวนอุทยานเขากระโดง แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ธรณีวิทยาและชีววิทยา ซึ่งเป็นที่ตั้งของภูเขาไฟกระโดง เป็นต้น

ภาคผนวก 6

ภาพกิจกรรมการเก็บรวบรวมข้อมูล



การประชุมแผนงานวิจัย วันที่ 20 มกราคม 2560 ณ
ร้านอาหารเพลิน



การประชุมแผนงานวิจัย วันที่ 20 มกราคม 2560 ณ
ร้านอาหารเพลิน



ภาพการบรรยายการนำเสนอแผนการดำเนิน
โครงการวิจัยย่อยทั้ง 4 โครงการ



ภาพการบรรยายการนำเสนอแผนการดำเนิน
โครงการวิจัยย่อยทั้ง 4 โครงการ



การประชุมทางวิชาการเพื่อสร้างความร่วมมือด้านการ
วิจัยเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ
ของไทย (Thailand Forum on Tourism Research
Integration : TFTR)



การประชุมทางวิชาการเพื่อสร้างความร่วมมือด้านการ
วิจัยเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ
ของไทย (Thailand Forum on Tourism Research
Integration : TFTR)



การประชุมทีมงานวิจัยโครงการวิจัยย่อยที่ 3
เพื่อชี้แจงการดำเนินงาน



การประชุมทีมงานวิจัยโครงการวิจัยย่อยที่ 3
เพื่อชี้แจงการดำเนินงาน



ผู้วิจัยลงพื้นที่สำรวจสภาพด่านจุดผ่อนปรน
ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี



ผู้วิจัยลงพื้นที่สำรวจสภาพด่านจุดผ่อนปรน
ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี



การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
ณ ศาลากลางจังหวัดศรีสะเกษ



คณะผู้วิจัยลงพื้นที่ ณ จุดผ่านแดนถาวร
ช่องสะง่า จังหวัดศรีสะเกษ



การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
ณ ศาลากลาง จังหวัดสุรินทร์



คณะผู้วิจัยลงพื้นที่ ณ ตลาดช่องจอม
และจุดผ่านแดนถาวรช่องจอม จังหวัดสุรินทร์



การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
ณ ศาลากลางจังหวัดบุรีรัมย์



คณะผู้วิจัยลงพื้นที่ ณ จุดผ่านแดนชั่วคราว
ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์



การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
ณ ศาลากลางจังหวัดสระแก้ว



คณะผู้วิจัยลงพื้นที่สัมภาษณ์
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดสระแก้ว



การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
ณ ศาลากลางจังหวัดตราด



คณะผู้วิจัยลงพื้นที่ ณ จุดผ่านแดนถาวร
บ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด



การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
ณ ศาลากลางจังหวัดจันทบุรี



คณะผู้วิจัยลงพื้นที่ ณ จุดผ่านแดนถาวร
บ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี

ภาคผนวก 7

การนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ และตารางกิจกรรม

1. แนวทางการนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ มีดังนี้

- 1.1 ได้แนวทางแก้ไขปัญา อุปสรรค และแนวทางการพัฒนาด้านการค้าและการลงทุนด้านการท่องเที่ยว พื้นที่ชายแดนไทยกับ สปป.ลาว
- 1.2 หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องได้ข้อมูลในการกำหนดนโยบายและแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวข้ามพรมแดน
- 1.3 ชุมชนท้องถิ่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปจัดทำแผนการแก้ไขปัญหา และพัฒนาการท่องเที่ยว และเกิดการอนุรักษ์ ปกป้องมรดกทางวัฒนธรรมได้ตรงเป้าหมาย
- 1.4 ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องสามารถนำแนวทางการแก้ไขปัญหา อุปสรรค และแนวทางการพัฒนาด้านการค้าและการลงทุนด้านการท่องเที่ยวพื้นที่ชายแดนไทยกับ สปป.ลาว ไปต่อยอดการพัฒนาองค์กรของตนเอง เช่น การกำหนดทิศทางการค้า การลงทุนให้สอดคล้องกับพื้นที่ชายแดนไทยกับ สปป.ลาว เป็นต้น และเชื่อมโยงการท่องเที่ยวชายแดนไทยกับ สปป.ลาว
- 1.5 นักท่องเที่ยวได้รับความคุ้มค่าจากการท่องเที่ยวข้ามพรมแดน จากการที่ผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกิดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการทางการท่องเที่ยว การตลาดในพื้นที่ชายแดนไทยกับ สปป.ลาว

2. ตารางกิจกรรมการดำเนินงานโครงการ

กิจกรรม	ตามแผน						ปฏิบัติจริง					
	เดือน						เดือน					
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
1. ประชุมคณะวิจัย วิเคราะห์เอกสารวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาเครื่องมือเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล	←→						←→					
2. สืบหาข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบที่สำคัญในพื้นที่ ศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยว ทำการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย และจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 ในพื้นที่ประเทศไทย จังหวัดละ 1 ครั้ง จำนวน 9 ครั้ง			←→						←→			
3. จัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ณ สปป.ลาว แขวงละ 1 ครั้ง จำนวน 6 ครั้ง	←→						←→					

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” มีวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 3) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา และ 4) เสนอแนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ในการวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยแบบผสม (Mixed-method Research) ซึ่งเป็นการรวมวิธีการวิจัยเชิงปริมาณกับการวิจัยเชิงคุณภาพเข้าด้วยกัน เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในลักษณะของการบูรณาการรูปแบบการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และใช้การวิเคราะห์ Diamond Model และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview: IDI) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ที่เป็นทั้งเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ประชาชนท้องถิ่น และนักท่องเที่ยว โดยเลือกใช้วิธีวิจัยแบบการศึกษาแบบสามเส้า (Triangulation) พร้อมทั้งจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ร่วมด้วย ส่งผลให้สามารถเก็บข้อมูลครอบคลุมรอบด้าน และได้คำตอบในประเด็นที่อยู่ภายใต้ปัญหาวิจัย

รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความก้าวหน้าและนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เนื่องจากการกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศประการหนึ่ง ปัจจุบันรายได้หลักของประเทศมาจากภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว การดำเนินมาตรฐานด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญต่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม ให้มีความสมดุลมากยิ่งขึ้น ประกอบกับสถานการณ์ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านการค้า การลงทุน การบริการ และรูปแบบของการท่องเที่ยว เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในทุกมิติ รวมถึงวิถีชีวิตประจำวัน การเข้าถึงข้อมูลรอบด้าน การเข้าสู่สังคมสูงวัย การใส่ใจด้านกีฬา กระแสความสนใจในเรื่องของวัฒนธรรม ซึ่งปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาส่งผลกระทบต่อมิติของการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนแปลงไป การท่องเที่ยวจะเป็นกลไกหลักในการผลักดันให้เกิดพลวัตของการเปลี่ยนแปลงเริ่มด้วยการเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว ด้วยการนำความร่วมมือของโครงการต่างๆ จากนโยบายสำคัญทั้งในระดับโลก ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคและความร่วมมือของประเทศที่มีชายแดนติดกันร่วมกันพัฒนาและบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ โดยอาศัยกรอบความร่วมมือในระดับต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากที่สุด อาทิ ความร่วมมือในกรอบอาเซียน (ASEAN Master Plan) 10 ประเทศ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง GMS (Greater Mekong Sub-region: GMS) ประกอบด้วย 5 ประเทศกับ 1 มณฑลของจีน ได้แก่ ไทย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และมณฑลยูนนานของจีน และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านลุ่มน้ำอิรวดี แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำโขง (Ayeyawady Chao-Phraya and Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ความร่วมมือระหว่างประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เป็นความร่วมมือที่มุ่งเน้นในการพัฒนาเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ต้องพึ่งพาอาศัยกัน และร่วมพัฒนาให้เกิดความสัมพันธ์แบบ Win-Win ทุกประเทศ และต้องเป็นไปอย่างสร้างสรรค์ ดังนั้นการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่

ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ปัจจุบันเทคโนโลยีมีบทบาทมากขึ้น ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วผ่านทางโทรศัพท์มือถือ และโซเชียลมีเดียต่างๆ ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาและการบริหารจัดการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อร่วมกันหาแนวทางที่เหมาะสม และทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคปัจจุบัน

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญในการเชื่อมต่อกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในลักษณะการแปลงยุทธศาสตร์ระยะยาวสู่การปฏิบัติ ซึ่งในแต่ละยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดประเด็นการพัฒนาพร้อมทั้งแผนงาน/โครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการให้เห็นผลเป็นรูปธรรมในช่วง 5 ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเตรียมความพร้อมคน สังคม และระบบเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถปรับตัวรองรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม ในด้านการพัฒนาและการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวได้กำหนดประเด็นเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเขตพื้นที่ชายแดน และมีเป้าหมายสำคัญในการเตรียมความพร้อมให้กับประเทศไทยเพื่อเป็นประตูสู่ภาคตะวันตกและภาคตะวันออก ในการส่งเสริมการค้าการลงทุน และระบบโลจิสติกส์ให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันร่วมกับการส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนอย่างเป็นรูปธรรม

จากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การบูรณาการการบริหารการท่องเที่ยว และการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และมุ่งเน้นส่งเสริมการทำงานร่วมกันระหว่างทุกภาคส่วน การบริหารข้อมูลด้านการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาค โดยมีแนวทางที่สำคัญที่สุด คือ ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยประสานความร่วมมือกับประเทศที่มีชายแดนติดกับไทย ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการสร้างเครือข่ายความเชื่อมโยงภายในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง เช่น เส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงภายใน ASEAN และกลุ่มประเทศ CLMV ความร่วมมือกับมิตรประเทศทั้งในรูปทวิภาคีและพหุภาคี รวมถึงความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาคและอาเซียนมีความเข้มข้นและชัดเจนขึ้น ขยายโอกาสด้านการค้าและการลงทุนของไทยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานมีการพัฒนาครอบคลุมมากขึ้น และการบริการทางสังคมทุกด้านที่มีความครอบคลุมทั่วถึง ทำให้รายได้ภาคประชาชนสูงขึ้น ปัญหาความยากจนลดลง และคุณภาพชีวิตประชาชนดีขึ้น ทั้งนี้ภาคบริการโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวต้องเน้นในด้านการสร้างโครงข่ายโดยการพัฒนา บริหารจัดการ และเพิ่มเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน เพื่อส่งเสริมในด้านความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อแสวงหาเส้นทางใหม่ๆ ให้เกิดแนวทางการพัฒนาและประชาสัมพันธ์เส้นทางท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่เชื่อมโยงระหว่างกัน ด้วยการนำหน่วยงานภาครัฐที่เป็นภาคีความร่วมมือของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ร่วมกับผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวของไทย ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยวร่วมพบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและเสนอกิจกรรมใหม่ๆ ระหว่างภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ภาคเอกชน และผู้ประกอบการในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อร่วมกันพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้โครงการวิจัยย่อยที่ 3 คณะวิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์และสรุปประเด็นสำคัญด้านการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

สรุปผลการวิจัย

จากสถานการณ์ปัจจุบันสามารถประเมินสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ตาราง: การประเมินสภาพแวดล้อมการพัฒนาประเทศ

สถานการณ์และแนวโน้มเศรษฐกิจโลกที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย	สถานการณ์และแนวโน้มสังคมโลก
- ตลาดเกิดใหม่มีบทบาทสูงขึ้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์เศรษฐกิจเป็นแหล่งวัตถุดิบ แรงงาน และตลาดที่มีกำลังซื้อ กลุ่ม BRICs - รูปแบบใหม่ที่เกิดทั่วโลกเพื่อสร้างอำนาจต่อรอง อาทิ Tran-Pacific Partnership (TPP) และ Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) ทำให้รูปแบบการค้าในระยะต่อไปมีความเป็นเสรีและแข่งขันอย่างเข้มข้นขึ้น - การเพิ่มขึ้นของชนชั้นกลาง เกิดกำลังซื้อของโลกเพิ่มขึ้น เป็นโอกาสที่เปิดกว้างขึ้นสำหรับการค้าการลงทุนบริการ - ตลาดการเงินโลกไร้พรมแดน มีการพัฒนาเครื่องมือทางการเงินใหม่ๆ เช่น Application ทางการเงิน, Crowd Funding, Financial Platform - ภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศและการดำเนินนโยบาย - การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ความเป็นเลิศในหลายอุตสาหกรรมและบริการ	- การเข้าสู่สังคมสูงวัยของโลก ส่งผลต่อเศรษฐกิจและรูปแบบการดำเนินชีวิต - การเลื่อนไหลของกระแสวัฒนธรรมโลกที่ผสมผสานกับวัฒนธรรมท้องถิ่น
สถานการณ์ความมั่นคงโลก	สถานการณ์และแนวโน้มสิ่งแวดล้อมโลก
- ประเทศมหาอำนาจมีแนวโน้มขยายอิทธิพล และเพิ่มบทบาทในภูมิภาคต่างๆ ของโลก - ยุทธศาสตร์การปิดกั้นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกของสหรัฐอเมริกา เพื่อใช้ประโยชน์จากทรัพยากร - การขยายอิทธิพลของสาธารณรัฐประชาชนจีนในกลุ่มประเทศอาเซียนที่มีการพัฒนาและมีความเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว - ความขัดแย้งด้านอาณาเขตแบบรัฐต่อรัฐทั้งด้านอาณาเขตทางบก การอ้างสิทธิทับซ้อนทางทะเล และภูมิรัฐศาสตร์ - อาชญากรรมข้ามชาติมีแนวโน้มขยายตัวและควบคุมได้ยาก การค้ายาเสพติด ปัญหาแรงงานต่างด้าว การค้ามนุษย์ เชื่อมโยงกับการลักลอบเข้าเมือง การใช้แรงงานเด็กและค้าประเวณี การฟอกเงิน	- วาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 เป็นทิศทางหลักในการพัฒนาของโลกหลัง ค.ศ. 2015 - ข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะทวีความเข้มข้น ส่งผลให้ประเทศต่างๆ รวมทั้งไทยต้องดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจกอย่างจริงจัง - การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยธรรมชาติมีความผันผวนและรุนแรงมากขึ้น ส่งผลต่อการผลิตในภาคเกษตรและความมั่นคงด้านน้ำและอาหาร

ที่มา: สรุปและรวบรวมจากคณะวิจัย

ปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

- **ด้านการดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับกัมพูชา** จากประวัติศาสตร์ด้านเขตแดนและด้านความมั่นคง มีความผิดพลาดในการนำเสนอข่าวสารในอดีตซึ่งนำมาสู่การเข้าใจผิดต่างๆ ปัจจุบันทางรัฐบาลทั้งสองฝ่ายพยายามกระชับความสัมพันธ์ให้แน่นแฟ้น โดยจัดกิจกรรมความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทั้งด้านความมั่นคง การเมือง เศรษฐกิจ การศึกษา วัฒนธรรม และด้านสาธารณสุข โดยดำเนินนโยบายที่สำคัญผ่านการท่องเที่ยว กีฬา

และงานเทศกาลต่างๆ ซึ่งกรอบความร่วมมือสำคัญของไทยกับกัมพูชา คือ ความร่วมมือในกรอบทวิภาคีและพหุภาคี เช่น โครงการสามเหลี่ยมมรกต ACMECS และโครงการ GMS

- **ด้านการวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน** จะต้องให้ความสำคัญทั้งมิติภายนอกและภายในสำหรับมิติภายนอกประเทศ ไทยต้องเสริมบรรยากาศในการดำเนินความสัมพันธ์กับกัมพูชา โดยเริ่มจากความร่วมมือระดับประชาชนพื้นฐานของความจริงใจและผลประโยชน์จะได้รับร่วมกันในระยะยาว ผ่านกลไกความร่วมมือของรัฐบาลและผู้นำท้องถิ่น ปัจจุบันจากรัฐบาลฯ ชุด คสช. ความสัมพันธ์ไทยกับกัมพูชาดีขึ้นเป็นลำดับ

- **ด้านการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา** เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน ซึ่งเป็นการเปลี่ยนตัวเชื่อมต่อระหว่างประเทศจากการใช้ชายแดนในอดีตมาลงทุนและใช้เส้นทางการคมนาคมขนส่งแทนกรอบโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค เช่น กรอบความร่วมมือ ASEAN กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจิวิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS)

- **ด้านการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยว** โดยการนำ Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินทางเพื่อติดต่อการค้าการลงทุน การรับบริการด้านการรักษาพยาบาล และการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในภูมิภาค จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และไทย ด้วยการขอวีซ่าจากประเทศเดียว โดยที่ผ่านมามีการประชุมเสนอแนวทางในการจัดทำ Single Visa กับประเทศเพื่อนบ้าน ในกรอบของการร่วมมือทางเศรษฐกิจจิวิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) เพื่อหาแนวทางในการจัดทำ ซึ่งการดำเนินการเรื่องนี้อย่างคงต้องใช้เวลาในการพิจารณา

เนื่องจากการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคนักวิชาการ และภาคประชาชนทั้งสองประเทศ การติดต่อประสานงานที่เกิดขึ้นจะสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน ผลประโยชน์ที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมจะตามมา สุดท้ายมีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมผ่านการท่องเที่ยว ความเข้าใจในความแตกต่างของเชื้อชาติ รวมถึงประเพณีและวิถีชีวิตอยู่ร่วมกันในพื้นที่อย่างสงบสุข การท่องเที่ยวเชื่อมโยงจึงเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญหาความรุนแรงและสภาพลักษณะที่ไม่ดีในพื้นที่เขตชายแดน ตลอดจนความร่วมมือในระดับท้องถิ่น เพื่อให้เกิดกลไกสำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดมิติการพัฒนาต่างๆ โดยเฉพาะภาคการผลิต การค้า และการลงทุน ประกอบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวให้ “ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวแห่งเอเชียทั้งทางบกและทางทะเล” อย่างแท้จริง ความตกลงในการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งกรอบในประเทศ และกรอบการตกลงด้านความร่วมมือระหว่างภูมิภาคในการพัฒนาของกรอบอาเซียน 20 ปี รวมถึงนโยบายต่างๆ ที่ทางรัฐบาลให้การสนับสนุน และในส่วนของนโยบายของจีนที่มีนโยบายขยายการคมนาคมด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางทะเล ตามนโยบาย “จีนลงใต้” ผ่านเส้นทางสายไหมเดิม และขยายความร่วมมือต่างๆ ทั้งด้านการคมนาคมทางบก ซึ่งให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงทั้งทางระบบถนน และให้ความสำคัญกับระบบราง คือ รถไฟความเร็วสูง และเน้นการเชื่อมโยงในทุกมิติ จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 13 ของจีนผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative (BRI)” เป็นโครงการที่มีบทบาทสำคัญ ประกอบกับโครงการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาด้าน “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” มีความจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญในของด้านนโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องทั้งในกรอบของอาเซียน กรอบความร่วมมือต่างๆ และกรอบของนโยบายที่เกี่ยวข้องในประเทศ เพื่อจะช่วยเหลือสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดน

ไทยกับกัมพูชาให้มีความเข้มแข็ง มั่นคงและยั่งยืน จากการค้นคว้าเอกสารสำคัญสามารถสรุปความเกี่ยวเนื่องกันทั้งหมด 7 นโยบายสำคัญ ดังนี้

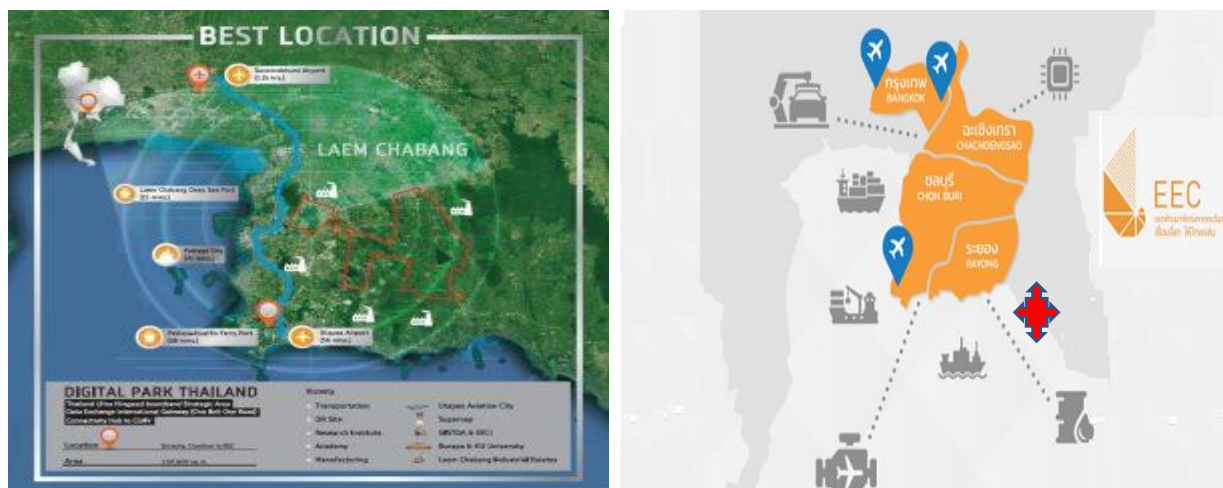
1) นโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของไทย ฉบับที่ 12 ที่เกี่ยวกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

2) ด้านนโยบายร่างยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา รวมถึงการเตรียมการด้านโครงสร้างพื้นฐาน

3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งมั่นพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และที่สำคัญเพื่อการเตรียมพร้อมรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งมั่นพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และที่สำคัญเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้กับภูมิภาค โดยเชื่อมั่นนโยบายให้เกิด One Stop Service

4) ด้านนโยบาย โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC (East Economics Corridor) การเชื่อมโยง EEC ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของจีนผ่านนโยบาย BRI พบว่าไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจทั้งในอาเซียน (ASEAN) เอเชีย (Asia) และโลก ไทยเป็นตำแหน่งศูนย์กลางการลงทุนที่ดีที่สุดเพื่อเชื่อมเอเชียและภูมิภาคโลก EEC จะเป็นมหานครแห่งอนาคต หรือ “Gateway to Asia” ซึ่งมีความพร้อมและทันสมัยมากที่สุด เพื่อให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมแห่งอนาคต เป็นที่ตั้งของสำนักงานระดับภูมิภาคของสำนักงานระดับโลก เป็นศูนย์กลางการพัฒนาการค้า การลงทุน การขนส่งและพัฒนาเมืองใหม่ รวมถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวครบวงจร และยกระดับไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของเอเชีย ดังนี้ 1. การพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ยกระดับให้เป็นสนามบินนานาชาติ ด้วย Run Way ที่ทันสมัย รวมถึงการพัฒนาการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ได้ครบวงจร รวมถึงการพัฒนาให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานที่ทันสมัย อุตสาหกรรมการบิน ประสานกับสนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ จะส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคเอเชีย 2. ท่าเรือแหลมฉบัง จะพัฒนาให้ติดอันดับท่าเรือ อันดับที่ 1 ใน 15 ของโลก 3. ท่าเรือมาบตาพุด Phase III เน้นการให้บริการด้วยรูปแบบที่ทันสมัย เปิดเสรีครบวงจรรองรับเรือสินค้าเหลว ก๊าซธรรมชาติ และปิโตรเคมีของประเทศ 4. ส่งเสริมท่าเรือ “สัตหีบ” ให้เป็นท่าเรือสำหรับจอดเรือสำราญที่ทันสมัยได้มาตรฐานของโลก รองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือ และรองรับการประกอบแท่นขุดเจาะน้ำมัน และ 5. พร้อมพัฒนาท่าเรือ Ferry หลักที่เชื่อมต่อจุดท่องเที่ยวหลักระหว่างสองทะเลฝั่งอ่าวไทย รวมถึงการจัดตั้งเขตปลอดอากรบริเวณท่าเรือและสนามบิน

ทั้งนี้ ในการพัฒนาทางบก 1) การเชื่อมโยงด้วย “รถไฟความเร็วสูง” ที่เชื่อมโยงสนามบินทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินอู่ตะเภา สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง เพิ่มความสะดวกสบาย ลดระยะเวลา ลดต้นทุนการเดินทาง 2) รถไฟทางคู่ จากอุตสาหกรรมทั่วประเทศเชื่อมต่อเข้าสู่อุตสาหกรรมแหลมฉบังและมาบตาพุด และ 3) ขยายมอเตอร์เวย์ระหว่างกรุงเทพ-ระยอง สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น



ภาพ: โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

ที่มา: <http://greennetworkthailand.com/wp-content/uploads/2018/06/Untitled1-300x296.jpg> และ www.hoonsmart.com/wp-content/uploads/2018/10/EEC-PIC.png

5) แผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564) ซึ่งจะพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ในส่วนการให้ความสำคัญด้านการท่องเที่ยวเมืองรองตามกลุ่ม 9 คลัสเตอร์ จากแผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (2560-2564) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ มีดังนี้

- ส่งเสริมการกำกับดูแลการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับ และมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และจริงจัง
- สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชน และการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว

- ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยความร่วมมือกับนานาชาติในการส่งเสริมการพัฒนาท่องเที่ยวและการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศระดับต่างๆ เช่น APEC, ASEAN, GMS, ACMECS, IMT-GT ส่งเสริมความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และส่งเสริมการตลาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในภาพรวมของกลุ่มประเทศตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ

6) แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ค.ศ. 2025 โดยเจาะลึกในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มประเทศ CLMV ได้แก่ กลุ่ม GMS และ AMEC วิสัยทัศน์ประชาคมอาเซียน ค.ศ. 2025 ด้านการท่องเที่ยว คือ การเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ โดยนำเสนอประสบการณ์เกี่ยวกับอาเซียนที่มีความหลากหลายมีเอกลักษณ์และยึดมั่นต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบ ยั่งยืน และมีการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม การกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนที่สมดุลยิ่งขึ้น การลดข้อกีดขวางต่อความปลอดภัยและความมั่นคง การทำให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกมากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายลดลง ตลอดจนการลดความแออัดของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง การดำเนินการเพื่อให้

บรรลุนโยบายด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน เน้นมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ 2 ด้าน คือ มาตรการที่ 1 เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวกัน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ 1) เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดอาเซียนผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 2) สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวอาเซียน 3) ดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 4) เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว 5) ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่างๆ 6) ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง และมาตรการที่ 2. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ 1) สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวในระดับจุดหมายปลายทาง สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ มีการตอบสนองเพิ่มขึ้นในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559-2568) ได้มุ่งเน้นการผลักดันการบูรณาการของอาเซียนในทุกมิติอย่างสมบูรณ์ โดยมุ่งพัฒนาการตลาด มาตรฐานคุณภาพ ทรัพยากรมนุษย์เชื่อมต่อการลงทุนและการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมระหว่างประเทศในภูมิภาค เพื่อพัฒนาอาเซียนให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน เสริมสร้างความยั่งยืนและการกระจายรายได้สู่ทุกภาคส่วนของการท่องเที่ยว

ตาราง: แนวโน้มสำคัญของโลกและประเด็นใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยว

แนวโน้มสำคัญของโลกประเด็นใหม่ๆ	รายละเอียด
1. ด้านการท่องเที่ยว	การกระจายผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ลดข้อกีดขวางด้านความปลอดภัย และความมั่นคงการทำให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกมากขึ้น และมีค่าใช้จ่ายลดลง ลดความแออัดของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง
2. การท่องเที่ยว ดำเนินการเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน เน้นมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ 2 ด้าน	1. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวกัน โดยมีมาตรการสำคัญ 1.1 เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดอาเซียนผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 1.2 สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวอาเซียน 1.3 ดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 1.4 เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว 1.5 ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก 1.6 ปรับปรุง ขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง 1.7 เพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 2. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ 2.1 สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่า 2.2 สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ

แนวโน้มสำคัญของโลกประเด็นใหม่ๆ	รายละเอียด
	2.3 มีการตอบสนองเพิ่มขึ้นในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ
3. การขนส่งทางบก	มาตรการยุทธศาสตร์ 1. มุ่งสู่การรวมโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบก (ถนนและรถไฟ) และการเชื่อมโยงระหว่างกันหลายรูปแบบด้วยท่าอากาศยานหลัก ท่าเรือ การเชื่อมต่อเส้นทางการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและเรือ 2. ส่งเสริมความพยายามในการประสานและร่วมมือทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ เพื่อพัฒนาระเบียงการค้าโดยการขนส่งทางบกของอาเซียน
4. การขนส่งทางอากาศ	1. เพิ่มความปลอดภัยและความมั่นคงของน่านฟ้าอาเซียนให้มากขึ้น 2. ยกระดับการจัดการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพและขีดความสามารถเพิ่มขึ้น โดยการเป็นน่านฟ้าอาเซียนที่ไร้รอยต่อ 3. ส่งเสริมความเชื่อมโยงที่มากยิ่งขึ้น จัดทำความตกลงด้านการเงินกับคู่เจรจา
5. การขนส่งทางน้ำ	1. ดำเนินการต่อเนื่องเพื่อเสริมสร้างความเชื่อมโยงทางทะเลภายในอาเซียน ด้วยการจัดตั้งความร่วมมือการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคสู่การเป็นตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมของอาเซียน และการปฏิบัติตามสนธิสัญญาภายใต้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) มุ่งสู่การขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยงกัน มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางทะเลภายในอาเซียน 2. พัฒนาระเบียงโลจิสติกส์ทางทะเลเชิงยุทธศาสตร์
6. การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง	1. ผลในทางปฏิบัติของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามพรมแดน (Cross-Border Transportation Passengers by Road Vehicles: CBTP) 2. การเพิ่มขีดความสามารถและการพัฒนาทักษะเพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่งของภูมิภาคให้มีความก้าวหน้ายิ่งขึ้น
7. การลดช่องว่างการพัฒนา การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม (CLMV) เพื่อเพิ่มความสามารถในการดำเนินการตามความตกลงต่าง ๆ ของภูมิภาค	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ 1. รักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน 2. เสริมสร้างศักยภาพของสมาชิกให้เข้มแข็งเพื่อดำเนินการตามพันธกิจการรวมตัวทางเศรษฐกิจ 3. ลดภาระที่เกิดขึ้นอันเป็นผลจากกฎระเบียบทางธุรกิจในการจัดตั้งและดำเนินการของบริษัทต่างๆ 4. เสริมสร้างโอกาสทางธุรกิจเพื่อสร้างการเติบโต การจ้างงานขยายการเข้าถึงบริการด้านการเงิน 5. เพิ่มผลิตภาพและความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น 6. มุ่งเน้นการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง ขยายย่อม และรายย่อย 7. ระบุผู้ให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาในการสนับสนุนด้านเทคนิคและการเงินแก่วิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม และรายย่อย โดยมุ่งเน้นสาขาที่มีศักยภาพซึ่งจะช่วยให้วิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม และรายย่อย เข้าไปมีส่วนร่วมในห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาค และโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ที่มา: สรุปจากแผนงานประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2025 รวบรวมโดยคณะวิจัย

7) โครงการ Belt Road Initiative (BRI) หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 ของจีน ผ่านแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 12-13 ช่วงปี ค.ศ. 2012-2020 เป็นโครงการที่ต้องจับตาและมีบทบาทต่อกลุ่มประเทศ CLMV คือ โครงการ “จีนลงใต้” ตามนโยบายการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจแห่งชาติจีน ฉบับที่ 13 (2016-2020) ภายใต้การนำของประธานาธิบดี สี จิ้นผิง Belt and Road Initiatives (BRI) หรือเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21 เป็นยุทธศาสตร์หลักในการเดินหน้าเปิดประเทศและขยายอิทธิพลของจีนในเวทีโลก BRI จะเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งและเศรษฐกิจจีนกับ 65 ประเทศ ใน 3 ทวีป ซึ่งจะครอบคลุมราว 1 ใน 3 ของเศรษฐกิจโลกและส่งเสริมการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการราวร้อยละ 25.0 ของการค้าโลกทั้งหมด โดยในระยะแรกของโครงการจะเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมทางบก Silk Road Economic Belt และทางน้ำ Maritime Silk Road และการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษบนเส้นทาง BRI การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแผนยุทธศาสตร์ BRI อาจต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากถึง 5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งจีนเป็นผู้นำในการระดมทุนผ่านธนาคารของรัฐ ธนาคารเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asia's Infrastructure Investment Bank: AIIB) และกองทุนเส้นทางสายไหม (Silk Road Fund) รวมมูลค่าราว 2.92 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี ค.ศ. 2016 และอีก 1.13 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

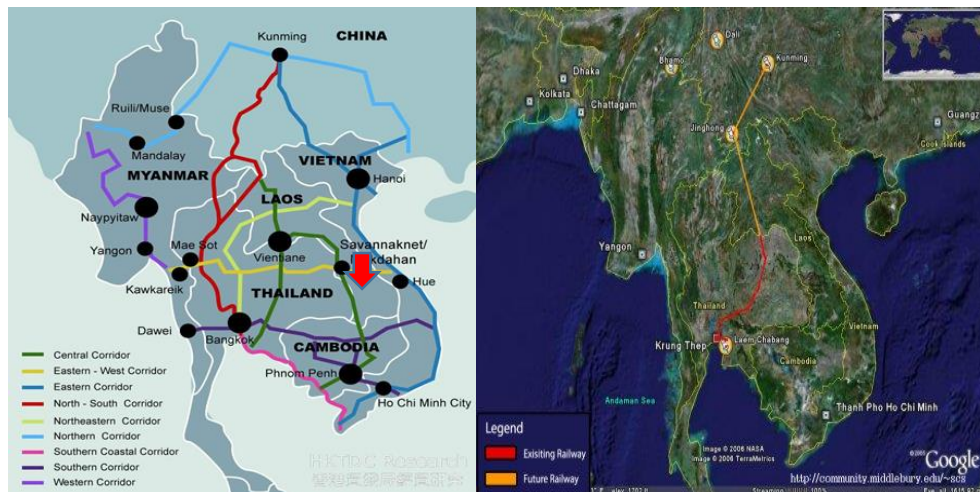


ภาพ: การเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านด้วย “Belt and Road Initiative”

ที่มา: Jamphel Shonu, 2018

การดำเนินนโยบาย “มุ่งลงใต้” เน้นด้านการเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน โดยการสร้างสาธารณูปโภคด้านการขนส่งโลจิสติกส์ เพื่อสร้างโอกาสและช่องทางการขยายความสัมพันธ์และความร่วมมือทางการค้า การลงทุน รวมถึงความสัมพันธ์ในระดับเมืองและประชาชน เพื่อการดำเนินนโยบายที่มีความเป็นรูปธรรมมากขึ้น เนื่องจากไทยและจีนมีความสัมพันธ์อันดีมาอย่างยาวนาน และไทยยังมีที่ตั้งอยู่ใจกลางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นศูนย์กลางธุรกิจ ศูนย์กลางการกระจายสินค้าจากจีนสู่อาเซียนได้ ทำให้จีนให้ความสำคัญกับไทยมากยิ่งขึ้น ซึ่งสามารถเชื่อมประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนทั้งด้านการค้าและโลจิสติกส์ และนโยบายขยายเศรษฐกิจ “มุ่งลงใต้” ของมณฑลเสฉวน ก็สอดคล้องกับข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางอีกด้วย

ระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดไชนา (China-Indochina Peninsula Economic Corridor) เริ่มจากคุนหมิง (Kunming) ในจีน แบ่งออกเป็น 3 เส้นทางที่จีนวางแผนไว้ เพื่อยุทธศาสตร์ “จีนลงใต้” จากคุนหมิง-ช่องแคบมะละกา สิงคโปร์ ประกอบด้วย 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางกลาง จากคุนหมิง-สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ 2) เส้นทางที่ 2 จากคุนหมิง-เมียนมา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ และ 3) เส้นทางที่ 3 จากคุนหมิง-เวียดนาม-กัมพูชา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ แสดงให้เห็นว่าการรวมทุกเส้นทางจะต้องผ่านประเทศไทย ซึ่งเห็นได้ชัดว่า ไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์ของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ จีน-อินโดไชนา



ภาพ: ความเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟความเร็วสูง Trans-ASIAN Railway และเส้นทางรถไฟไทย-จีน เชื่อมจากคุนหมิง-สปป.ลาว-หนองคาย-นครราชสีมา-กรุงเทพฯ

ที่มา: Derrick Chan, 2013

กลยุทธ์ของประเทศหลักที่อยู่ภาคพื้นดินของกลุ่มอาเซียน (Main Land) ที่เชื่อมโยงภายใต้นโยบายระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดไชนา (China-Indochina Peninsular Economic Corridor) โดย 1) ใช้การเชื่อมโยงโดยใช้รถไฟ (Pan-Asia Railway Network) ซึ่งจะตอบสนองกับเส้นทาง Belt and Road Initiative (BRI) ระหว่างอาเซียนกับตอนใต้ของจีน จีนลงทุนและให้การสนับสนุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านรถไฟเป็นเงินมหาศาล รวมถึงให้ความสำคัญด้านท่าเรือ (Ports) ด้วย และ 2) ปัจจัยที่ต้องพิจารณาคือรัฐบาลไทย ปี ค.ศ. 2017 ขยายการพัฒนาเศรษฐกิจผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยเชื่อมโยงกับการลงทุนของ BRI โดยที่จีนริเริ่มโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ทางการรถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยานและท่าเรือ จีนให้ความสำคัญ “จีนก้าวออกไป” ไทยควรเป็นส่วนหนึ่งในโครงการ BRI และอาศัยความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางของประเทศกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน CLMV การเชื่อมโยง EEC ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของจีนผ่านนโยบาย BRI พบว่าไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกลุ่มเศรษฐกิจทั้งในอาเซียน (ASEAN) เอเชีย (Asia) และโลก

โอกาสของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่ม CLMV และ ไทย

ตาราง: ความสามารถในการแข่งขัน World Economic Forum ปี พ.ศ. 2558, พ.ศ. 2560

Country of Nationality	2015 (Rank 141)	2017 (Rank 136)	2015 (Score)	2017 (Score)	% Change
1. กัมพูชา	105	101	3.24	3.32	4
2. สปป.ลาว	96	94	3.33	3.40	2
3. เมียนมา	134	ไม่แข่งขัน	2.72	ไม่แข่งขัน	วัดไม่ได้
4. เวียดนาม	75	67	3.60	3.78	8
5. ไทย	35	34	4.26	4.38	1

ที่มา: The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017

จากตารางข้างต้น แสดงให้เห็นว่าความสามารถในการแข่งขันจาก WEF (The Travel & Tourism Competitiveness Index 2017 Ranking) ของกลุ่ม CLMV+T ในปี 2017 มีดังนี้

- ไทยมีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 34 ในปี พ.ศ. 2560 (มีประเทศที่เข้าแข่งขัน 136 ประเทศ) และอันดับที่ 35 ในปี พ.ศ. 2559 (มีประเทศที่เข้าแข่งขัน 141 ประเทศ) ในปี พ.ศ. 2560 ในปี พ.ศ. 2559 พบว่าไทยมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมา 1 อันดับ

- กัมพูชา มีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 101 ในปี พ.ศ. 2560 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 136 ประเทศ และมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมา 4 อันดับจากเดิมอยู่ในอันดับที่ 105 ในปี พ.ศ. 2558

- สปป.ลาว มีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 94 ในปี พ.ศ. 2560 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 136 ประเทศ และมีคะแนน 3.40 ปี พ.ศ. 2560 และมีคะแนน 3.40 ในปี พ.ศ. 2558 ได้ 5 คะแนน และพบว่ามีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมา 2 อันดับจากเดิมอยู่ในอันดับที่ 96 ในปี พ.ศ. 2558

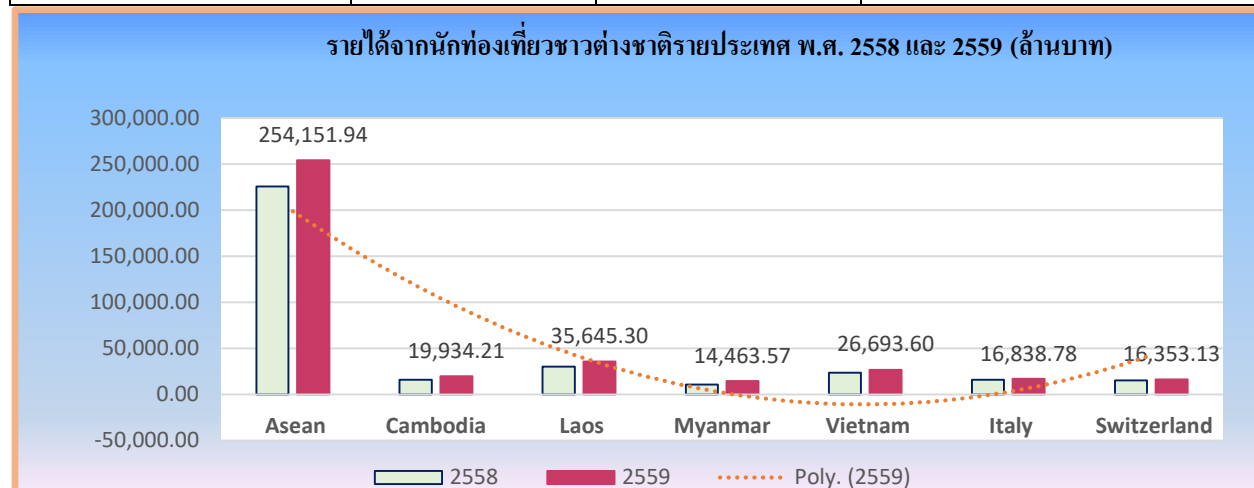
- เมียนมา ในปี พ.ศ. 2560 เมียนมาไม่เข้ารับการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน อาจเนื่องมาจากปัญหาความไม่สงบภายในประเทศช่วง ปี พ.ศ. 2559-2560 ปัญหาโรฮิงญา จึงดูได้เฉพาะปี พ.ศ. 2558 ความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 134 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 141 ประเทศ

- เวียดนาม มีความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 67 ในปี พ.ศ. 2560 จากจำนวนประเทศที่เข้าแข่งขันทั้งหมด 136 ประเทศ และมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นมาถึง 8 อันดับจาก เดิมเวียดนามอยู่ในอันดับที่ 75 ในปี พ.ศ. 2558 พบว่าแนวโน้มด้านความสามารถในการแข่งขันของเวียดนามน่าจับตามากในอนาคตจากการจัดอันดับที่เพิ่มความสามารถในการแข่งขันขึ้นมาอย่างชัดเจน ถึง 8 อันดับ จากที่ 75 เป็นอันดับที่ 67

ตาราง: รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรายประเทศ ปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559 (ล้านบาท)

Country of Nationality	2558	2559	2016(+/-%)
1. ASEAN	225,668.26	254,151.94	+12.83
2. กัมพูชา	15,817.68	19,934.21	+26.02
3. สปป.ลาว	30,160.50	35,645.30	+18.19
4. เมียนมา	10,725.36	14,463.57	+34.85

Country of Nationality	2558	2559	2016(+/--%)
5. เวียดนาม	23,466.85	26,693.60	+13.75
6. อิตาลี	15,873.61	16,838.78	+6.08
7. สวิตเซอร์แลนด์	15,411.54	16,353.13	+6.11



ที่มา: กรมการท่องเที่ยว เข้าถึงโดย: https://www.mots.go.th/ewt_news.php?nid=232&filename=index

จากตารางเมื่อเปรียบเทียบรายได้จากการท่องเที่ยวชาวต่างชาติ พบว่า

กลุ่มประเทศ ASEAN พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 กลุ่มประเทศ ASEAN มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 225,668.26 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 254,151.94 ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 12.83 สำหรับกลุ่มประเทศ ASEAN มีรายได้จากการท่องเที่ยวจากชาวต่างชาติพบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558

- **กัมพูชา** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 15,817.68 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 กัมพูชา มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเป็นจำนวน 19,934.21 ล้านบาท เห็นได้ชัดว่า กัมพูชา มีการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มาเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

- **สปป. ลาว** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 30,160.50 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้น เป็น ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 18.19 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเป็นจำนวนเงิน 35,645.30 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2559 สปป.ลาว ถือเป็นรายได้หลักของประเทศ และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

- **เมียนมา** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 10,725.36 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้น เป็น 14,463.57 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 34.85 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ถือเป็นรายได้หลักของประเทศเมียนมา และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี เนื่องจากความสมบูรณ์ของทรัพยากรของประเทศ และนโยบายเปิดประเทศของเมียนมา

- **เวียดนาม** พบว่าตัวเลขเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 23,466.85 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2559 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 26,693.60 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มรายได้ขึ้นมาคิดเป็นร้อยละ 13.75 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ถือเป็นรายได้หลักของประเทศเวียดนาม และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

เห็นได้ชัดว่ากลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN) ถือว่ารายได้หลักเช่นกัน จากการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ สิ่งชี้ชัดเห็น คือ การที่มีตัวเลขเพิ่มขึ้นและไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพ เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศ CLMV อาจกล่าวได้ว่าไทยจะเป็นจุดเชื่อมโยงและเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญด้านการท่องเที่ยวในอนาคตที่จะต้องเน้นการร่วมมือกันร่วมเชื่อมโยงให้เกิดความเข้มแข็งในระดับภูมิภาคและระดับอาเซียน นอกจากนี้ข้อมูลสำคัญด้านความสามารถในการแข่งขันด้านระดับการพัฒนา ด้านความสามารถในการแข่งขันของการท่องเที่ยวโดย World Economic Forum แล้ว ยังมีข้อมูลประกอบทางด้านรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรายประเทศ ปี พ.ศ. 2558 และปี พ.ศ. 2559 (ล้านบาท) ที่ทางกรมการท่องเที่ยวจัดทำเสนอไว้เปรียบเทียบกับรายได้ 2 ประเทศท่องเที่ยวหลักของยุโรป คือ ประเทศอิตาลีและสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวนั้นสร้างรายได้ไม่แตกต่างกับประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งแข่งขันไปเรียบร้อยแล้ว ส่วนเมียนมา กำลังจะเขยิบขึ้นมาคาดว่าจะเท่าหรือแซงหน้าภายในระยะเวลาอันใกล้เมื่อเมียนมาเปิดประเทศอย่างเต็มที่และส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างครบวงจร

ข้อมูลสำคัญที่ร่วมสนับสนุนว่า “ทำไมต้องการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน” ได้แก่ ด้านของขนาดและการเติบโตทางเศรษฐกิจ รายได้ต่อหัว ศักยภาพด้านแรงงาน ความได้เปรียบด้านการส่งออกในฐานะเป็นกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาจะมีความได้เปรียบด้านอัตราภาษีที่ส่งออกดังข้อมูลต่อไปนี้

- ขนาดและการเติบโตของเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553-2560 มี GDP ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.00
- ประเทศที่มี GPP สูงสุดในกลุ่ม CLMV คือ เวียดนาม เมียนมา กัมพูชา และ สปป.ลาว
- รายได้และจำนวนแรงงาน กลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559

ตาราง: แสดงรายได้และจำนวนแรงงาน กลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559

รายได้ต่อหัวและจำนวนแรงงาน	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	เวียดนาม
1. รายได้ต่อหัว (US\$)	1,140	2,150	1,190	2,000
2. จำนวนแรงงาน (ล้านคน)	25.4	3.6	9.3	56.4

ที่มา: The World Bank, ม.ป.ป.

จากข้อมูลด้านรายได้ต่อหัวและจำนวนแรงงาน พบว่า กัมพูชามีรายได้ต่อหัว 1,140 ดอลลาร์สหรัฐและมีจำนวนแรงงาน 25.4 ล้านคน สปป.ลาว มีรายได้ต่อหัว 2,150 ดอลลาร์สหรัฐ และมีจำนวนแรงงาน 3.6 ล้านคน เมียนมามีรายได้ต่อ 1,190 ดอลลาร์สหรัฐ มีแรงงาน 9.3 ล้านคน และเวียดนาม มีรายได้ต่อหัว 2,000 ดอลลาร์สหรัฐ และมีแรงงาน 56.4 ล้านคน

ด้านการส่งออก

ตาราง: แสดงการส่งออกของกลุ่ม CLMV ปี พ.ศ. 2559 ข้อมูลจาก World Bank Database

กัมพูชา(%)	สปป.ลาว(%)	เมียนมา(%)	เวียดนาม (%)
USA. 21.3	จีน 36.1	จีน 40.8	USA. 20.7
อังกฤษ 9.5	ไทย 31.3	ไทย 19.2	จีน 10.2

กัมพูชา(%)	สปป.ลาว(%)	เมียนมา(%)	เวียดนาม (%)
เยอรมันนี 9.0	เวียดนาม 10.1	สิงคโปร์ 7.6	ญี่ปุ่น 8.7

ที่มา: The World Bank, ม.ป.ป.

จากข้อมูลด้านการส่งออกในปี 2559 จาก World Bank Database พบว่ากัมพูชาส่งออกไปประเทศสหรัฐอเมริกามากที่สุด ร้อยละ 21.3 รองลงมาคืออังกฤษ ร้อยละ 9.50 สปป.ลาว ส่งออกไปจีนมากที่สุด ร้อยละ 36.0 ไทย ร้อยละ 31.30 และเวียดนาม ร้อยละ 10.0 เมียนมา ส่งออกไปจีนร้อยละ 40.8 ส่งไปไทย ร้อยละ 19.2 ส่งไปสิงคโปร์ ร้อยละ 7.6 เวียดนามส่งไปสหรัฐอเมริกามากที่สุด ร้อยละ 20.7 รองลงมาคือ จีน ร้อยละ 10.2 และญี่ปุ่น ร้อยละ 8.7 จากข้อมูลด้านขนาดและการเติบโตของเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี 2553-2559 พบว่าประเทศกลุ่ม CLMV มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และเติบโตไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6.00

ด้านรายได้ต่อหัวเป็นสิ่งที่น่าจับตามอง เนื่องจากจะส่งผลกับไทยในเรื่องค่าจ้างแรงงาน ปัจจุบันอุตสาหกรรมและภาคบริการในบางส่วน เช่น บริษัทด้านการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ ประเทศไทยยังขาดแรงงาน ซึ่งผลมาจากแรงงานไทยไม่ทำงาน 3 D ประกอบด้วย งานที่ยุ่งยาก (Difficult) งานสกปรก (Dirty) และงานที่อันตราย (Dangerous) ดังนั้นจะเห็นชัดว่าประเทศไทยยังต้องอาศัยแรงงานในกลุ่ม CLM ส่วน V ยังไม่เข้ามาผ่านภาคแรงงาน ที่ชัดเจนด้านการนำเข้าภาคแรงงานของไทย ในกลุ่มงาน 3D

ประเด็นสำคัญที่ต้องศึกษาเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา”

- การเปลี่ยนแปลงทั่วโลกมีผลต่อการท่องเที่ยว
- กรอบและนโยบายต่างๆ ทั้งระดับภูมิภาคและระดับประเทศ ส่งผลต่อ “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา”
- ประเทศไทยยังคงติดกับดักการรายได้ปานกลาง การท่องเที่ยวจะเป็นกลไกหลักในการแก้ปัญหาการติดกับดัก “รายได้ปานกลาง”
- ประเทศกลุ่ม CLMV เริ่มพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวได้มาเทียบเคียงกับประเทศไทย และมีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่อุดมสมบูรณ์และพร้อมพัฒนาได้เทียบเคียงกับไทย
- ต้องมีการสำรวจเส้นทางท่องเที่ยวเส้นใหม่ที่สามารถใช้ประโยชน์จากกลุ่มประเทศที่มีชายแดนติดกับไทย
- ประชากรในกลุ่มอาเซียน (ASEAN) มีความสนใจท่องเที่ยวในกลุ่ม CLMV+T เพิ่มมากขึ้น
- ต้องเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวไทยให้สามารถรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ๆ ได้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพทางการแข่งขันมากขึ้น

สรุปผลการวิจัย

ความสัมพันธ์ที่พัฒนาขึ้นระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา จากการประชุมคณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC) ทั้งสองประเทศมีการพัฒนาความสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องทั้งภาครัฐบาลและกองทัพ โดยกำหนดให้มีการประชุมผู้บัญชาการทหารสูงสุดร่วมกันในทุกปี พร้อมทั้งร่วมกันผลักดันทุกพื้นที่ที่เคยเป็นสมรภูมิให้กลับมาเป็นพื้นที่พัฒนาร่วมกัน โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนจันทบุรี และตราด (ไทย)-โพธิสัต ไพลิน และพระตะบอง (กัมพูชา) ซึ่งจะจัดตั้ง คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional

Boarder Committee : RBC) โดยเปิดกว้างให้มีการพูดคุยร่วมกันครอบคลุมทุกฝ่าย เพื่อนำไปสู่พรมแดนแห่งมิตรภาพ เสถียรภาพ และผลประโยชน์ร่วมกัน โดยทั้งสองฝ่ายต่างตระหนักและยึดมั่นความตกลงระหว่างกันในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมในพื้นที่ชายแดน เป็นเสมือนวิธีการหนึ่งในการส่งเสริมเสถียรภาพและความมั่นคงในพื้นที่ตามแนวชายแดน พร้อมทั้งยืนยันในเจตนารมณ์ที่จะไม่เอาปัญหาเขตแดนมากระทบความสัมพันธ์อันดีของทั้งสองประเทศ และงดเว้นการกระทำที่จะละเมิดเขตแดน หากมีปัญหาเกิดขึ้นจะร่วมกันยุติปัญหาระดับพื้นที่ด้วยสันติวิธีด้วยความเข้าใจและเป็นไปตามหลักกฎหมาย ที่ประชุมเห็นชอบร่วมกันที่จะขยายความร่วมมือด้านความมั่นคงและการรักษาความสงบเรียบร้อยพื้นที่ชายแดน และพัฒนากลไกใหม่ร่วมกันทั้งทวิภาคีและพหุภาคี พร้อมทั้งสนับสนุนการเร่งรัดเชื่อมต่อทางรถไฟไทย-กัมพูชา และยกระดับจุดผ่านแดนที่ตกลงร่วมกัน 4 จุด ในพื้นที่ 1) **ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี** 2) **บ้านท่าเสา จังหวัดตราด** 3) **ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์** และ 4) **บ้านเขาดิน จังหวัดสระแก้ว** และร่วมผลักดันกลไกความร่วมมือต่างๆ ในการยกระดับความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการยุติแหล่งผลิตและทำลายเครือข่ายการค้ายาเสพติดระหว่างประเทศ การก่ออาชญากรรมรูปแบบต่างๆ และการจับกุมผู้กระทำความผิดที่หลบหนีของทั้งสองประเทศอย่างจริงจัง รวมทั้งเห็นชอบร่วมกันสนับสนุนการเชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณจังหวัดสระแก้ว (ไทย) – บันเตียเมียนเจย (กัมพูชา) และจังหวัดตราด (ไทย) – เกาะกง (กัมพูชา) และผลักดันมูลค่าการค้าชายแดนควบคู่ไปกับการเพิ่มความร่วมมือในการพัฒนาคุณภาพชีวิต ด้านสาธารณสุข การศึกษา ศาสนา และวัฒนธรรมของประชาชนในพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศ นอกจากนี้ทั้งสองฝ่ายยังได้ลงนามรับรองบันทึกการประชุมร่วมกัน และยึดเป็นกรอบแนวทางการปฏิบัติร่วมกันต่อไป ทั้งสองฝ่ายได้หารือร่วมกันถึงแนวทางการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวร่วมกัน เพื่อหมุนเวียนและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจระหว่างกัน ซึ่งมีแนวโน้มเติบโตและต้องพึ่งพาอาศัยกันมากขึ้น โดยเห็นถึงความจำเป็นร่วมกันที่ต้องเพิ่มโอกาสและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการสนับสนุนการค้า การลงทุน และการไปมาหาสู่ระหว่างกันมากขึ้น โดยจำเป็นต้องจัดสร้างและเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมระหว่างกัน การขยายและเปิดจุดผ่านแดนร่วมกันมากขึ้น รวมทั้งการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวร่วมกัน

ในการวิจัยเรื่องการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา คณะวิจัยได้ทำการศึกษาในพื้นที่ชายแดนสำคัญของไทยกับกัมพูชาที่ติดกับจังหวัดทั้ง 7 จังหวัด ศึกษาข้อมูลด้านมูลค่าการส่งออกชายแดนไทยกับกัมพูชา(รายด่าน) ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด่าน) และจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย

ตาราง: ข้อมูลด้านมูลค่าการส่งออกชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด่าน) หน่วยล้านบาท

ด้านศุลกากร	สัดส่วน %	ม.ค-ต.ค. 2560	ม.ค-ต.ค. 2561	%YoY
1. ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	61.21	47,900.89	60,372.04	26.04
2. ด้านศุลกากรคลองใหญ่	26.84	24,108.30	26,470.11	9.80
3. ด้านศุลกากรจันทบุรี	8.82	9,626.06	8,695.30	-9.67
4. ด้านศุลกากรช่องจอม	2.62	518.80	2,583.86	398.05
5. ด้านศุลกากรช่องสะงา	0.52	385.41	509.56	32.21
6. ด้านศุลกากรช่องเม็ก	0.00	7.46	4.82	-35.39
7. อื่นๆ	0.00	0.00	0.00	0.00

ด้านศุลกากร	สัดส่วน %	ม.ค-ต.ค. 2560	ม.ค-ต.ค. 2561	%YoY
มูลค่ารวม	100.00	82,546.91	98,635.68	19.49

ที่มา: คณะวิจัย

ตาราง: ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชา (รายด้าน) หน่วยล้านบาท

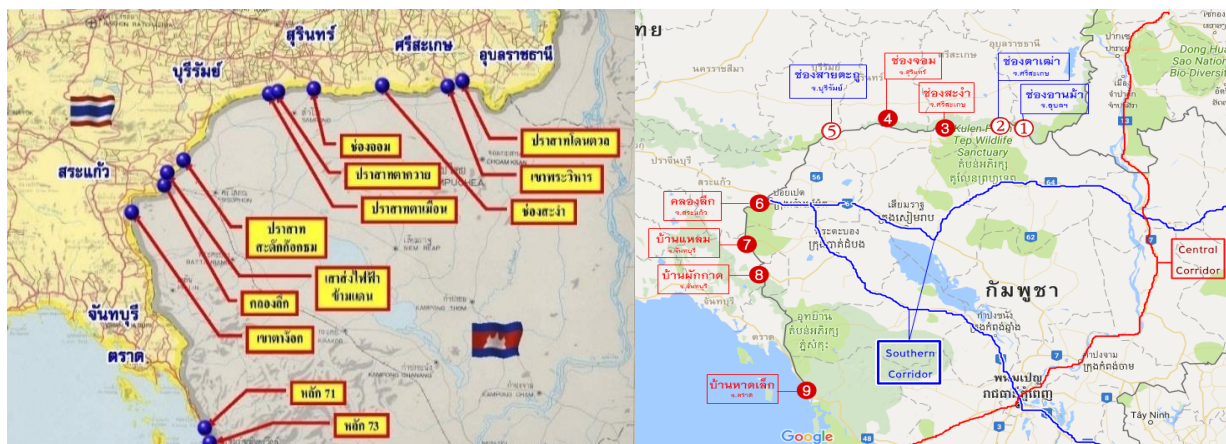
ด้านศุลกากร	สัดส่วน %	ม.ค-ต.ค. 2560	ม.ค-ต.ค. 2561	%YoY
1. ด้านศุลกากรอรัญประเทศ	39.57	6,397.46	7,645.06	19.50
2. จุดผ่อนปรนบ้านเขาหิน	11.92	2,952.01	2,303.32	-21.19
3. จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา	7.07	2,008.41	1,366.74	-31.95
4. จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ	5.07	1,896.78	980.11	-48.35
5. ด้านศุลกากรคลองใหญ่	21.09	3,534.64	4,075.43	15.30
6. ด้านศุลกากรช่องจอม	8.43	1,995.50	1,628.23	-18.40
7. ด้านศุลกากรจันทบุรี	5.84	1,032.57	1,129.14	9.35
8. ด้านศุลกากรช่องสะงา	1.00	326.49	193.90	-40.61
9. อื่นๆ	0.00	0.00	0.00	0.00
มูลค่ารวม	100.00	20,143.87	19,321.93	-4.08

ที่มา: คณะวิจัย

จากข้อมูลด้านการส่งออกสินค้าจากไทยไปกัมพูชา พบว่าไทยได้ดุลการค้า ด้านศุลกากรอรัญประเทศ มีสัดส่วนทางการค้าสูงสุด ร้อยละ 62.21 รองลงมาคือ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ ร้อยละ 26.84 และด้านศุลกากรจันทบุรี ร้อยละ 8.82 ซึ่งด้านการค้าของทั้งสามด้านรวมกันมียอดเกือบริมาณ 80.0 ด้านการนำเข้า ไทยนำเข้าผ่านด้านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วมากที่สุด ร้อยละ 39.57 รองลงมาคือ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด ร้อยละ 21.09 และจุดผ่อนปรนบ้านเขาหิน จังหวัดสระแก้ว ร้อยละ 11.92 ตามลำดับ

I. ข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

คณะวิจัยได้ดำเนินการศึกษาและลงพื้นที่การวิจัยภาคสนาม เพื่อสำรวจข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา โดยจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จากผู้แทนภาครัฐ ผู้ประกอบการ ในการวิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยลงพื้นที่ทั้งหมด 7 พื้นที่ แบ่งเป็นจังหวัดชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนบน (ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์) กับจังหวัดชายแดนไทยกับกัมพูชาตอนล่าง (ประกอบด้วย สระแก้ว จันทบุรี และตราด) พบว่า



ภาพ: แผนที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ที่มา: Thai Military Talk (พูดคุย-ข่าวสาร วงการทหารไทย), 2554 ประยุกต์โดยคณะวิจัย

ตาราง: ข้อมูลด้านไทย-กัมพูชา พื้นที่ที่ทำการศึก

พื้นที่ศึกษา	ไทย – กัมพูชา	ด้านถาวร	จุดผ่อนปรน
1. ทิศเหนือ ของกัมพูชา	1. อุบลราชธานี (อำเภอขามเฒ่า) - พระวิหาร (อำเภอจอมกระสาน)		ช่องอานม้า
	2. ศรีสะเกษ (อำเภอภูสิงห์) - อุดมรัช (อัลลองเวง)	ช่องสะง่า	
	3. ศรีสะเกษ (อำเภอกันทรลักษณ์) - อุดมรัช (อุดมรัช)		ช่องตาเฒ่า
	4. สุรินทร์ (อำเภอกาบเชิง) - อุดมรัช (โอรส์เมียด อำเภอสำโรง)	ช่องจอม	
	5. บุรีรัมย์ (อำเภอบ้านกรวด) - อุดมรัช (บ้านจู้โกก อำเภอสำโรง)		ช่องสายตะกู
2. ทิศตะวันตก ของกัมพูชา	1. สระแก้ว (อำเภออรัญประเทศ) - บ้านเตี้ยเมียนเจย (ปอยเปต)	บ้านคลองลึก	
	2. สระแก้ว (บ้านหนองปรือ) - บ้านเตี้ยเมียนเจย (อำเภออรัญประเทศ)		บ้านมาลัย จังหวัดบันเตีย เมียนเจย
	3. จันทบุรี (อำเภอโป่งน้ำร้อน) - พระตะบอง (อำเภอไพลิน)	บ้านผักกาด	
	4. จันทบุรี (อำเภอโป่งน้ำร้อน) - พระตะบอง (อำเภอไพลิน)	บ้านแหลม	
	5. ตราด (อำเภอคลองใหญ่) - เกาะกง (จามเยียม อำเภอมนทลสีมา)	บ้านหาดเล็ก	
	6. ตราด (ท่าเสา) - ทะมอดา (โพธิ์สัตย์)		ท่าเสา-ทะมอดา

ที่มา: คณะวิจัย

1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว

ในการศึกษาครั้งนี้ คณะวิจัยกำหนดแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน เพื่อง่ายต่อการวิเคราะห์ ดังนี้ 1) ทิศเหนือของกัมพูชา ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์ 2) ทิศตะวันตกของกัมพูชา ประกอบด้วย จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด มีรายละเอียดดังนี้

- ทิศเหนือของกัมพูชา ประกอบด้วย จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์ มีด้านที่มีความสำคัญ 4 ด้าน ได้แก่ 1) ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี 2) ช่องสง่า จังหวัดศรีสะเกษ 3) ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ และ 4) ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

1) **ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี** ปัจจุบันเป็นจุดผ่อนปรน พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และชาวไทยที่อาศัยต่างจังหวัดไม่ค่อยนิยมมา เพราะยังเป็นเพียงด่านข้ามแดนชั่วคราว ไม่สามารถข้ามผ่านไปยังกัมพูชาได้ และจุดบริการ สถานที่ท่องเที่ยวยังไม่พร้อมให้บริการ ด้านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เส้นทางเข้าออกเป็นถนนลาดยาง 2 เลนส์สวนตลอดเส้นทางประมาณ 12 กิโลเมตร จากอำเภอน้ำยืนถึงตัวด่าน มีสภาพของเส้นทางค่อนข้างคดเคี้ยวและลาดชันในบางช่วง ไม่เหมาะแก่การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนยังอยู่ในเขตพื้นที่ของกรมอุทยานฯ และมีการเก็บค่าผ่านทางของผู้สัญจรเข้าออก การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง ปัจจุบันนักท่องเที่ยวต้องพึ่งพาทำอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ด้วยระยะห่างจากตัวจังหวัดใกล้เคียง คือประมาณ 50 กิโลเมตรเท่านั้น ทางกระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายเร่งด่วนเพื่อการบูรณาการการเดินทางของทั้งสองจังหวัดให้เชื่อมโยงกันทุกเส้นทาง ด้านวิถีชีวิตประชาชน ประชาชนมีฐานะค่อนข้างยากจน และในพื้นที่มีประชาชนหลายเชื้อชาติ ได้แก่ ไทย ลาว และกัมพูชา ประมาณ 8,000 คนมีอาชีพการเกษตรเพื่อเลี้ยงครอบครัว

2) **ช่องสง่า จังหวัดศรีสะเกษ** เป็นด่านถาวร แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวโครงการสร้างสามเหลี่ยมมรกต เชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัดทำให้ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมีการขยายการท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามาฝั่งไทยมากขึ้น เหมาะกับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เนื่องจากพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษ ยังคงเป็นธรรมชาติที่สมบูรณ์ การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่กันเป็นประจำ ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง

3) **ช่องจอม จังหวัดสุรินทร์** เป็นด่านถาวร แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสุรินทร์มีแผนรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวที่เน้นอาหาร ของที่ระลึก และสร้างอัตลักษณ์จุดขายให้แก่สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดให้นักท่องเที่ยวสนใจมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะโครงการ Elephant World (EW) นอกจากนี้พบว่า สถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชาในการเข้ามาใช้บริการรักษาพยาบาลและมักจะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วย ซึ่งผู้ติดตามเหล่านั้นจะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยตามแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุรินทร์ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก อาคารสำนักงานของด่านชายแดนช่องจอมยังไม่มีความพร้อมเหมือนด่านชายแดนอื่นๆ เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับข้อพิพาทเรื่องดินแดนของสองประเทศ ดังนั้นควรสนับสนุนงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของจังหวัดสุรินทร์ การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นระบบ

4) **ช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์** แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพหลายแห่งและสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาได้ เช่น ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้มีแมทซ์การแข่งขันกันเป็นประจำ ทำให้นักท่องเที่ยวเข้าชมฟุตบอลกันมาก ส่วนสนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนล ในแต่ละเดือนจะจัดการแข่งขันเป็นประจำทั้งระดับประเทศ อาเซียน และระดับโลก นอกจากนี้ Motor GP ยังเป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก จังหวัดบุรีรัมย์มีความพยายามให้มีการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาบุรีรัมย์มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นแบบก้าวกระโดด ปัจจุบันสนามบิน

บุรีรัมย์ได้รับอนุมัติเป็นสนามบินศุลกากรเรียบร้อยแล้ว และมีการขยายถนนเป็น 4 เลนส์ ในการเชื่อมต่อจุดต่างๆ การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์ มีความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยในปี พ.ศ. 2554 จังหวัดบุรีรัมย์ได้เปิดจุดผ่านแดนเพื่อมนุษยธรรม ทำให้มีการค้าขายค่อนข้างดีมาก พอมีการยกระดับมาเป็นจุดผ่อนปรน ส่งผลให้ชาวบ้านในพื้นที่อำเภอบ้านกรวดได้รับผลประโยชน์มากมาย ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ตลอดจนราคาที่ดินที่สูงขึ้น การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง บุรีรัมย์มีศักยภาพในทุกด้าน โดยเฉพาะการเดินทางที่สามารถเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านได้สะดวก จุดผ่านแดนช่องสายตะกูมีความสะดวกและใกล้กว่าจุดอื่น เส้นทางก็ไม่ลำบาก ส่วนฝั่งกัมพูชาก็มีการทำถนนอยู่ เมื่อถนนเชื่อมต่อกันจะทำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น

- ทิศตะวันตกของกัมพูชา ประกอบด้วย จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด มีด่านที่มีความสำคัญ 4 ด่าน ได้แก่ 1) บ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว 2) จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี 3) จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด และ 4) ด่านท่าเสา-ทะมอตา จังหวัดตราด

1) บ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว เป็นจุดผ่านแดนถาวร ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสระแก้วสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีปราสาทเขาน้อยสีชมพู ซึ่งห่างจากตัวอำเภออรัญประเทศเพียง 10 กิโลเมตร เป็นปราสาทเล็กๆ ซึ่งสันนิษฐานว่าเก่าแก่กว่าปราสาทหินพนมรุ้ง และมีปราสาทศักดิ์สิทธิ์ที่นักท่องเที่ยวนิยมไปกัน มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่แสดงวิถีชีวิตของผู้อพยพ 5 ชนเผ่า การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณใกล้เคียงจุดผ่านแดนมีโรงแรม และที่พักประเภทรีสอร์ตเพียงพอต่อปริมาณนักท่องเที่ยว นอกจากนี้พบว่าชาวกัมพูชานิยมเข้ามารักษาพยาบาลในไทย เนื่องจากเชื่อมั่นในมาตรฐานและได้รับความสะดวกสบาย การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาตรวจคนเข้าเมืองค่อนข้างมีความล่าช้า จุดบริการนักท่องเที่ยวขาดความทันสมัย ฉะนั้นควรปรับปรุงพิจารณาตรวจคนเข้าเมืองให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น และพัฒนาจุดบริการนักท่องเที่ยวให้ทันสมัยและสามารถติดต่อได้ในเวลาปกติ

2) จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดจันทบุรีมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ อีกทั้งมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมาเที่ยวชมสวนผลไม้ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก อำเภอโป่งน้ำร้อนมีจุดผ่านแดน 2 แห่ง คือ ด่านบ้านแหลมและด่านบ้านผักกาด และมีจุดผ่อนปรน คือ บ้านบึงชน้งล่างในอำเภอดียวกัน มีพื้นที่ติดกับชายแดนกัมพูชาถึง 69 กิโลเมตร ซึ่งจุดผ่านแดนเป็นเส้นทางหลักของแรงงานที่จะเข้ามาทำในไทย ส่วนโครงสร้างโลจิสติกส์ปัจจุบัน การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในงบประมาณทุกปี จังหวัดจันทบุรีได้ดำเนินการของงบประมาณเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยว จังหวัดจันทบุรีเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการกำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไปยังกัมพูชายังไม่ดีเท่าที่ควร แต่พบว่ามีพัฒนาระบบประปา ไฟฟ้า ในพื้นที่ตลอดมา

3) จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว มีโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากนโยบายภาครัฐฯ ประกาศให้จังหวัดตราดเป็นจังหวัด “Green City” และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปลอดอุตสาหกรรมหนัก ประกอบกับการมีชายหาดที่สวยงาม และมีเกาะที่ได้รับความนิยม เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐฯ และเอกชน การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง จังหวัดตราดมีถนน R10 ที่เชื่อมจากตราด-กัมพูชา-เกาะกง-เวียดนาม สะดวก

ส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงเวียดนามได้ ซึ่งกล่าวได้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เวลา 1 วัน เพื่อเดินทางไป 3 ประเทศ คือ ไทย กัมพูชา และเวียดนาม

4) ด้านท่าเส้น-ทะมอตา จังหวัดตราด ปัจจุบันเป็นด่านผ่อนปรน ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวโอกาสในการพัฒนาสูง เนื่องจากนโยบายภาครัฐฯ เนื่องจากด้านท่าเส้น-ทะมอตา เป็นด่านที่ใกล้ที่สุดระหว่างชายแดนเมื่อเปรียบเทียบกับด่านอื่นๆ ของจังหวัดตราด ประกอบกับทางด้านกัมพูชา ทะมอตา จังหวัดโพธิสัตว์ มีการลงทุนด้านการท่องเที่ยว ผ่านทุนจีน มีการลงทุนสูงมาก และมีการพัฒนาผังเมืองอย่างรวดเร็ว ทางรัฐบาลกัมพูชา ผลักดันเต็มที่ กำลังผลักดันให้เปิดเป็นด่านถาวร เพื่อประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวกัมพูชา ชาวจีน และต่างชาติที่ต้องการเดินทางเชื่อมเข้าไทย ตราดเป็นจังหวัด “Green City” และเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งปลอดอุตสาหกรรมหนัก ประกอบกับการมีชายหาดที่สวยงามและมีเกาะที่ได้รับความนิยม เช่น เกาะช้าง เกาะกูด เกาะหมาก การบริหารจัดการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อน การเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐฯ และเอกชน การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง กับเกาะกง ทางกัมพูชาซึ่งจะมีสนามบินนานาชาติ เขตเศรษฐกิจพิเศษ ส่วนทางไทยมีโครงการ EEC สามารถเชื่อมโยง และจังหวัดตราดเองเป็นจังหวัดที่มีความโดดเด่นด้านผลไม้ เชื่อมโยงการท่องเที่ยวต่อเนื่องได้

2. พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

- **ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา** นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีระดับการศึกษาปริญญาตรี รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา ที่พำนักส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดสุรินทร์ จันทบุรี กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสระแก้ว ด้านพฤติกรรมการเดินทางพบว่าส่วนใหญ่เดินทางมากับกลุ่มเพื่อน ประมาณ 3-5 คน ซึ่งเคยเดินทางมายังชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 2-4 ครั้งมาแล้ว ระยะเวลาพำนักในพื้นที่ชายแดนไทย-กัมพูชา เพียง 1 วัน หรือเดินทางไปกลับ วิธีการท่องเที่ยวจะเป็นแบบท่องเที่ยวด้วยตนเอง (FIT) ยานพาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่ คือ รถยนต์ส่วนตัว ส่วนวิธีการเดินทางหลักในการท่องเที่ยวภายในพื้นที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวเช่นกัน นักท่องเที่ยวที่ยังชายแดนส่วนใหญ่ไม่ได้เดินทางไปยังพื้นที่อื่น นอกจากนี้นักท่องเที่ยวนิยมพักค้างคืนที่บ้านเพื่อน ญาติ หรือคนรู้จัก สำหรับช่องทางที่ใช้หาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะได้ข้อมูลจากคนใกล้ชิด ร้องลงมาเป็นสื่อสังคมออนไลน์และเว็บไซต์ โดยวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวชายแดนเพื่อความสุขและความบันเทิง สำหรับค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินทาง ประมาณ 4,000 บาทต่อคน

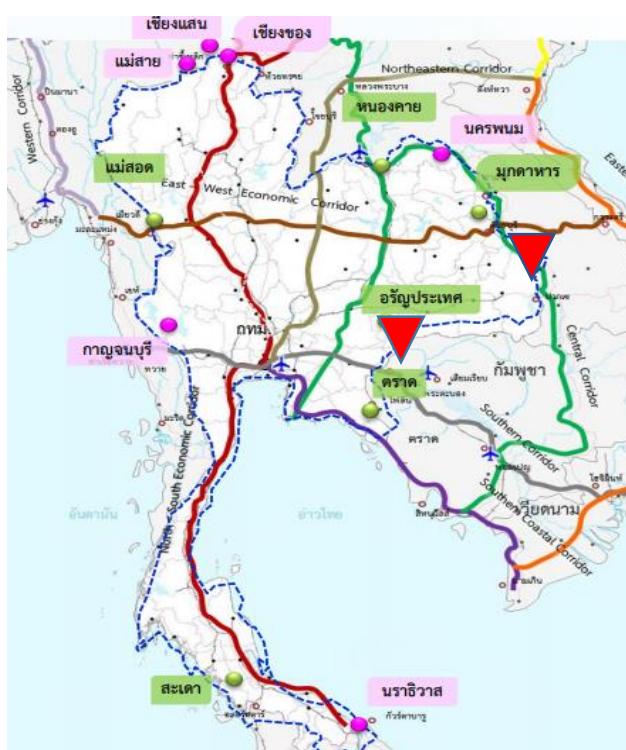
- **ด้านกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่มาเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา** นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีความพึงพอใจกิจกรรมการท่องเที่ยวชายแดนมากที่สุด ร้องลงมาเป็นสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว และเส้นทางคมนาคมเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวชายแดน ส่วนการบริหารจัดการเสริมในแหล่งท่องเที่ยวชายแดนนั้น นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจน้อยที่สุด

- **ด้านพฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา** พฤติกรรมการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้บริการร้านอาหารมากที่สุด ร้องลงมาเป็นของฝากจำพวกอาหาร ขนม ผลไม้ และเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย สปา นวด กิจกรรมผ่อนคลาย นักท่องเที่ยวจะให้ความสนใจน้อยที่สุด

- ปัจจัยในการเลือกประเทศเพื่อเดินทางท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา นักท่องเที่ยวจะให้ความสำคัญกับแหล่งท่องเที่ยว ความปลอดภัย และความคุ้มค่ามากที่สุด ส่วนกิจกรรมทางการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญน้อยที่สุด

- ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา ส่วนใหญ่จะเป็นด้านความปลอดภัย ความไม่สะดวกสบาย การคมนาคม และเทคโนโลยีสารสนเทศ และปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานน้อยที่สุด

ด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแบ่งเป็นสองระยะ ดังนั้นระยะแรก (ปี 2557-2558) มี 6 พื้นที่ ได้แก่ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดตราด ที่มีความเกี่ยวข้องเนื่องกับการการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ซึ่งเป็นโอกาสที่ดีของการพัฒนาด้านชายแดนไทยกับกัมพูชา



ภาพ: ภาพเขตเศรษฐกิจพื้นที่พิเศษอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดตราด

ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558

การศึกษาโครงการย่อย “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” จะให้ความสำคัญในสองจังหวัด คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด

1. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ประกอบด้วย ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลป่าไร่ อำเภออรัญประเทศ และตำบลฝักขะ อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว มีด้านชายแดนอรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับจังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย-กัมพูชาสูงที่สุด เป็นพื้นที่ค้าส่งระหว่างประเทศและค้าปลีกที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากอรัญประเทศตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และกรุงเทพฯ (ประมาณ 260 กิโลเมตร) อยู่ในแนวระเบียง

เศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพม่าและเวียดนามตอนใต้ รวมทั้งสามารถร่วมดำเนินการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (Co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง (กัมพูชา) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากนักลงทุนไทย เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า กล่องใส่เครื่องประดับ ซึ่งใช้แรงงานเข้มข้น และได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไปที่ประเทศพัฒนาแล้วให้กับสินค้าที่ผลิตในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยลดหรือยกเว้นภาษีนำเข้าแก่สินค้าที่อยู่ในกลุ่มได้รับสิทธิ (Generalized System of Preferences: GSP)

2. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด ประกอบด้วย ตำบลคลองใหญ่ ตำบลไม้รูด และตำบลหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด มีด่านชายแดนบ้านหาดเล็กเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมต่อกับจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา และตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และมีฐานการท่องเที่ยวในพื้นที่ และสามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) ซึ่งมีการลงทุนจากต่างชาติ เช่น โรงงานรถยนต์เกาหลี่ (Hyundai) โรงงานผลิตลูกวอลเลย์ (Mikasa) และผลิตสายไฟในรถยนต์ (Yasaki) จากญี่ปุ่น

II. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา

ในส่วนนี้จะนำเสนอจุดอ่อน (Weakness) จุดแข็ง (Strengths) ปัญหาและอุปสรรค ที่ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และการบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา แบ่งออกเป็น 1) การศึกษาชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ และ 2) การศึกษาชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา (จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด)

ตาราง: แสดงจุดอ่อน (Weakness) และจุดแข็ง (Strengths) ของชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์)

จุดอ่อน (Weakness) ชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา	จุดแข็ง (Strengths) ชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา
1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว ภาคเหนือของกัมพูชา มีแหล่งคาสิโนในฝั่งกัมพูชาทุกจังหวัด เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวไทยเชิงคาสิโน ทำให้ไทยเสียดุลการค้า 2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก - จังหวัดอุบลราชธานี (ช่องอานม้า) และ ศรีสะเกษ (ด่านตาเฒ่า เขาพระวิหาร) ทางขึ้นเป็นลักษณะของทางขึ้นเขา ซึ่งเป็นป่าสงวน ค่อนข้างยากต่อการพัฒนา - จังหวัดอุบลราชธานี (ช่องอานม้า) และ ศรีสะเกษ (ชายแดนช่องสง่า) จุดแวะพักชมวิวด้านเส้นทางเข้าจาก อำเภออำนาจถึงตัวด่านยังไม่มีการพัฒนา จากการสังเกตพบว่ามีจุดที่เหมาะสมสำหรับแวะพักชมวิวด้านทิศใต้ สถานที่ธรรมชาติที่สวยงามหลายจุด สิ่งสำคัญที่พบ 1) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก สภาพของเส้นทางค่อนข้างแคบและลาดชันในบางช่วง ไม่เหมาะแก่การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และปัญหาสำคัญคือพื้นที่ตัดผ่านของถนนยังอยู่ในเขตพื้นที่ของกรมอุทยานฯ และมีการเก็บค่าผ่านทางของผู้สัญจรเข้าออก, 2) มีการใช้อำนาจตำแหน่งหมู่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่บริเวณด่าน และยังมีการขนส่งสินค้าผิดกฎหมายตามประกาศของกรมศุลกากรเข้ามายังประเทศไทย ทำให้เกิดความลำบากใจแก่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน, 3) วิถีชีวิตของประชาชน และพบว่ามีฐานะค่อนข้างยากจน และในพื้นที่มีประชาชนหลายเชื้อชาติ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา 3. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังคงขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 4. ด้านความปลอดภัย ศรีสะเกษ (ชายแดนช่องสง่า) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่และประชาชนมีความกังวลด้านความปลอดภัย ต้องการให้มีกองกำลังทหารเข้ามาในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ชายแดนช่องสง่า 5. จังหวัดบุรีรัมย์ ด้านที่พัก โรงแรมขนาดเล็ก แต่มีการเพิ่มจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสามารถรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้ ด้านคมนาคม สนามบินอาคารรองรับผู้โดยสาร และรันเวย์ของสนามบินมีขนาดเล็ก ไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้หมด	1. ด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกัน ด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา East Economic Corridor (EEC) ร่วมกับกรอบ GMS และ AMECS 2. เส้นทางคมนาคม สามารถส่งออกสินค้าทางการเกษตรผ่านทางกัมพูชาไปยังเวียดนามตอนล่างและขึ้นสู่จีนได้ 3. ไทยมีโครงข่ายสนามบินที่เข้มแข็งกว่าประเทศกัมพูชาและจังหวัดใกล้เคียง ทำให้สะดวกต่อการเดินทางท่องเที่ยวและกระจายสินค้าและบริการทางด้านต่างๆ 4. มีการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติเชื่อมโยงกับสปป.ลาวตอนใต้ ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี-จำปาสัก 5. การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ส่งผลให้มีการขยายการท่องเที่ยวจากฝั่งกัมพูชาเข้ามายังฝั่งไทยมากขึ้น 6. การท่องเที่ยวและการเดินทางเข้ามารับการรักษาพยาบาล ของประชาชนที่มีความสามารถในการจ่าย หรือคนชนชั้นกลาง-บน ของกัมพูชา 7. จังหวัดสุรินทร์ มีแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว โครงการ Elephant World อยู่ใกล้สนามบินและเปิดบริการทุกวัน เชื่อมกับสนามบินช้างสเตเดียมของจังหวัดบุรีรัมย์ 8. การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี เป็นสนามบินขนาดใหญ่ที่ครอบคลุมการเดินทางทางอากาศของจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร อำนาจเจริญ และจังหวัดมุกดาหารบางส่วน 9. จังหวัดบุรีรัมย์มีแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว ปราสาทพนมรุ้ง ปราสาทสายฟ้า นอกจากนี้มีนักท่องเที่ยวเข้าชมฟุตบอลกันมาก สนามช้างอินเตอร์เนชั่นแนล ในแต่ละเดือนจะจัดการแข่งขันเป็นประจำทั้งระดับประเทศ อาเซียนและระดับโลก การแข่งขันมีการถ่ายทอดสดทั่วโลก Motor GP เป็นแรงกระตุ้นการท่องเที่ยวอย่างมากของจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งมีมอเตอร์ไซค์อันดับหนึ่งของโลก และมีการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี

จุดอ่อน (Weakness) ขยายแดนภาคเหนือของกัมพูชา	จุดแข็ง (Strengths) ขยายแดนภาคเหนือของกัมพูชา
6. สุรินทร์ (ช่องจอม) ขยายแดนมีการค้าขายแบบท้องถิ่นในปริมาณมาก ภาพรวมผู้บริหารส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชนให้ความสำคัญด้านการพัฒนาในส่วนอื่นๆ มากกว่า เนื่องจากไม่ได้เป็นด่านที่รองรับนักท่องเที่ยว เป็นด่านและกช่องทางการค้าพืช ผัก ผลไม้ และชาวไทยข้ามฝั่งไปเล่นคาสิโนในฝั่งกัมพูชามากกว่า ไทยเสียดุลด้านการข้ามฝั่งไปเล่นการพนัน	10. ประชาชนบริเวณขยายแดนส่วนใหญ่มีญาติพี่น้องอยู่ทางฝั่งกัมพูชา จึงเป็นจุดเด่นของพื้นที่เชื่อมโยงกัน ทำให้เกิดการพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงการค้าและการท่องเที่ยว

ตาราง: แสดงอุปสรรค (Threats) และโอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา (อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และจังหวัดบุรีรัมย์)

อุปสรรค (Threats) ของชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา	โอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคเหนือของกัมพูชา
จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ มีความคล้ายกัน ดังนี้ 1. นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบที่ค่อนข้างมาก ยุ่งยาก สลับซับซ้อน มีการกีดกันการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนไม่สะดวก 2. การเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายบ่อยครั้งตามระดับนโยบายไม่มีแผนการพัฒนาระยะยาวรองรับในแต่ละพื้นที่ เปลี่ยนตามผู้กำหนดนโยบายใหม่ 3. การคมนาคม รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 4. ความปลอดภัย ปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดนและความมั่นคงทั้งสองประเทศ ปัญหายาเสพติด อาชญากรรม การลักลอบเข้าเมืองโดยไม่ได้รับอนุญาต และทุนระเบิดตามแนวชายแดน 5. การพัฒนาทั้งสองประเทศค่อนข้างช้า เนื่องจากปัญหาข้อพิพาทเรื่องเขตแดน และความมั่นคงทั้งสองประเทศในอดีต โดยเฉพาะจังหวัดศรีสะเกษ เขาชะพระวิหาร 6. ปัญหาการเปิด-ปิดด่าน ไม่สอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว 7. ปัญหาทัวร์เถื่อน-ไกด์เถื่อน ส่งผลต่อการจัดระเบียบด้านการท่องเที่ยว 8. ฝั่งไทยไม่มีค่าเหยียบแผ่นดิน ทำให้สูญเสียรายได้จากนักท่องเที่ยวที่มาจากฝั่งกัมพูชา 9. การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่บ่อย ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ ผู้บริหารระดับสูงจากภาครัฐไม่ใส่ใจพื้นที่ที่ไม่เข้าใจมิติพื้นที่ 10. การใช้พื้นที่ของกรมอุทยานฯ เพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาการระเบียบ - จังหวัดศรีสะเกษ ขาดการสร้างอัตลักษณ์ จุดสนใจหรือจุดขายหรือแลนด์มาร์กของพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษให้เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว - จังหวัดบุรีรัมย์ 1) การขาดโรงแรมที่พักในระดับที่มีมาตรฐาน 2) การใช้พื้นที่ของกรมอุทยานฯ เพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาการระเบียบ 3) รูปแบบการค้าและการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไป การใช้เทคโนโลยีเข้ามาแทนที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน โดยมีการซื้อขายผ่านออนไลน์ (E-commerce) รวมถึงการใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวผ่าน Application ด้านการท่องเที่ยวซึ่งคนไทยไม่ได้เป็นเจ้าของ	1. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ผู้นำทั้งสองประเทศเดินทางประชุมหารือด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจและนโยบายระหว่างประเทศ 2. การคมนาคมขนส่ง รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ เช่น จีนมาลงทุนสร้างท่าเรือ สนามบิน ถนน และเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative” 3. การขยายตัวอย่างรวดเร็วด้านอสังหาริมทรัพย์ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน รถไฟ และท่าเรือในชายแดนฝั่งกัมพูชา ส่งผลให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจให้คนกัมพูชามีรายได้สูงขึ้น สามารถเข้ามาท่องเที่ยวฝั่งชายแดนไทยได้เนื่องจากปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายและค่าครองชีพในกัมพูชาฝั่งชายแดนสูงขึ้น บางพื้นที่ที่ท่องเที่ยวเมืองไทยถูกกว่าฝั่งกัมพูชา เช่น ฝั่งเกาะกง จังหวัดตราด 3. สนับสนุนสนามบินนานาชาติอุบลราชธานีให้ได้รับการถ่ายโอนอำนาจเกี่ยวกับการบริหารงานบางส่วน ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย 4.0 ของรัฐบาลในปัจจุบัน 4. จังหวัดศรีสะเกษ และอุบลราชธานี แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยวโครงการสร้างสามเหลี่ยมมรกต เชื่อม 3 ประเทศ 7 จังหวัด/แขวง ได้แก่ ฝั่งไทย มีจังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดศรีสะเกษ ฝั่งกัมพูชามีจังหวัดพระวิหาร จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดสตึงแตร็ง และฝั่ง สปป.ลาว มีแขวงสาละวัน และแขวงจำปาสัก เน้นความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว 5. จังหวัดสุรินทร์ - มีแผนรองรับการท่องเที่ยวในอนาคต โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวที่เน้นอาหาร ของที่ระลึก และสร้างอัตลักษณ์จุดขายให้แก่สถานที่ท่องเที่ยว คือโครงการโลกของช้าง Elephant World (EW) - สถานพยาบาลในจังหวัดสุรินทร์เป็นที่นิยมของชาวกัมพูชาในการเข้ารับบริการรักษาพยาบาลและมักจะมีผู้ติดตามเข้ามาด้วย ซึ่งผู้ติดตามจะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยตามแหล่งท่องเที่ยว

ตาราง: แสดงจุดอ่อน (Weakness) และจุดแข็ง (Strengths) การศึกษาชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา (จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด)

จุดอ่อน (Weakness) ชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา	จุดแข็ง (Strengths) ชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา
1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว - จังหวัดสระแก้ว แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ชัดเจน นักท่องเที่ยวมาเพื่อผ่าน ด้านการค้าที่ตลาดโรงเกลือดีแต่เป็นจุดสำคัญด้านการค้าไทยกับกัมพูชา แต่ปัจจุบันไม่ค่อยน่าสนใจ เนื่องจากคนนิยมไปซื้อสินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ แต่ปราบปรามและเคร่งครัด นักท่องเที่ยวหายไป และลักษณะตลาดมีการกระจายไปทั่วประเทศ และมีการค้าขายผ่านระบบออนไลน์ (E-commerce) การค้าอาจจะน้อยลงเรื่อยๆ - จังหวัดจันทบุรี เป็นเมืองผ่านส่วนใหญ่มีนักท่องเที่ยวจากไทย เมืองผลไม้มีการโปรโมทหลายพื้นที่ - จังหวัดตราด มีทรัพยากรท่องเที่ยวมากแต่มีลักษณะภูมิประเทศที่คล้ายคลึงกับกัมพูชา ในเรื่องของชายหาด นักท่องเที่ยวมีทางเลือก ทั้งกัมพูชา เวียดนาม เงื่อนไขด้านด่านยังไม่รวดเร็ว และเงื่อนไขการเข้ามาท่องเที่ยวของชาวกัมพูชาที่จะเชื่อมโยงไปพัตยา ที่เป็นที่ยอมรับของชาวกัมพูชายังไม่สะดวก 2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก - จังหวัดสระแก้ว ด้านคลองลึก 1) บริเวณด่านแอ๊ด การท่องเที่ยวและด้านการค้า ยังไม่มีการแยกกันอย่างชัดเจน ส่งผลให้ช้าและต้องต่อคิวยาว 2) มีไก่ และทัวร์เถื่อนปริมาณมาก เนื่องจากเป็นจุดที่ใกล้ในการเดินทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของกัมพูชา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีการจูงล่องหน้าไม่เกิดการใช้จ่าย 3) เป็นเพียงจังหวัดผ่าน ไม่มีแหล่งท่องเที่ยว หรือจุดดึงดูดที่สำคัญให้นักท่องเที่ยวแวะพัก 4) ภาพการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษยังไม่ชัดเจน เนื่องการเปลี่ยนแปลงภาคนโยบายบ่อยครั้ง ความไม่เสถียรภาพด้านการเมืองส่งผลต่อความล่าช้าของการพัฒนา ทางฝั่งกัมพูชามีการลงทุนปริมาณมาก โดยทุนจีน มีการจัดตั้งแหล่งขนถ่ายสินค้าอย่างเป็นระบบ - จังหวัดตราด 1) ด้านคลองใหญ่-เกาะกง รถบรรทุกไม่มีพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะ ต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณข้างทาง ไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน 2) พิธีการผ่านแดนที่ด่านเกาะกง มีค่าใช้จ่ายสูง ต้องใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัวช่วย และรถบรรทุกไทยไปได้แค่ 2-3 กิโลเมตร ถึงคลังสินค้าเพื่อไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น (รถไทยไปได้เพียง 9 กิโลเมตรจากพรมแดน หรือ จ.เกาะกงเท่านั้น) 3) ตราด มีปัญหาข้อพิพาทเขตแดนหลักหมุดที่ 73 ทำให้ไม่สามารถดำเนินการใด ๆ ได้ 3. ชาวกัมพูชาที่เดินทางเข้ามารักษาหรือตรวจสุขภาพยังมีข้อจำกัดในเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง	1. ด้านแหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว จังหวัดสระแก้ว - มีการค้าขายระหว่างไทยกับกัมพูชา มูลค่าการค้าสูงสุดในทุกด่านชายแดนของไทยกับกัมพูชา - มีการพัฒนาฝั่งปอยเปตของกัมพูชาอย่างรวดเร็ว ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นในฝั่งกัมพูชา - ชาวกัมพูชาปัจจุบันยังนิยมใช้สินค้าของไทย และนิยมมาเที่ยวเมืองไทย เช่น นิยมมาเที่ยว กรุงเทพฯ และพัทยา - ภาครัฐบริการ รถขนส่ง รถโดยสาร มีการขยายตัว จังหวัดจันทบุรี - เป็นเมืองอัญมณีที่ขึ้นชื่อมากของโลก กลุ่มธุรกิจอัญมณีเดินทางมาตลอด - เป็นเมืองผลไม้ที่เชื่อมโยงกับ EEC จันทบุรีมีผลไม้ขึ้นชื่อมากมาย - สามารถเป็นเมืองโลจิสติกส์ด้านผลไม้ให้กับภาคตะวันออก - เป็นจังหวัดที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางต่อจาก EEC เชื่อมโยงประเทศกัมพูชาและเวียดนาม ด้วยเส้นทางบก คือ เส้นทาง R10 จากระยอง-จันทบุรี-ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์-เข้าเวียดนาม จังหวัดตราด - ชายหาดที่สวยงาม อาหารทะเลที่สมบูรณ์ แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ และค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวถูกกว่าการท่องเที่ยวในจังหวัดที่มีชายหากที่กัมพูชา - มีความร่วมมือกันระหว่าง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)-กลุ่มผู้ประกอบการ นำร่องโครงการสุขภาพ ทั้งนี้ ททท. จังหวัดตราดทำหน้าที่ในการฝึกอบรมและให้ความรู้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบริการ - ชาวกัมพูชานิยมเดินทางเข้ามารักษาหรือตรวจสุขภาพ และถือโอกาสพาครอบครัวมาท่องเที่ยวในจังหวัดตราด

ตาราง: แสดงอุปสรรค (Threats) และโอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา (สระแก้ว จันทบุรี และจังหวัดตราด)

อุปสรรค (Threats) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา	โอกาส (Opportunities) ของชายแดนภาคตะวันตกของกัมพูชา
จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด มีอุปสรรคที่คล้ายคลึงกัน 1) นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบที่กีดกันการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน ไม่สะดวก อันเป็นผลมาจากระเบียบ กฎหมายและคำสั่งของทางราชการ เปลี่ยนแปลงตามผู้กำหนดนโยบาย และเปลี่ยนแปลงบ่อย 2) ด้านการคมนาคม รัฐบาลไทยเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังขาดการบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ยังไม่มีการกระจายอำนาจมายังพื้นที่เดิมที่ พื้นที่ไม่สามารถจัดเก็บรายได้จากภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น โรงแรม รีสอร์ท ที่ดำเนินงาน เนื่องจากเจ้าของธุรกิจหรือผู้ประกอบการเกี่ยวข้องเป็นบุคคลที่อาศัยในกรุงเทพฯ ส่งผลให้ไม่สามารถเก็บผลประโยชน์เข้าในส่วนภูมิภาคได้ 4) งบประมาณที่ได้ขึ้นอยู่กับภาคการเมือง หรือความสามารถของผู้นำที่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีอำนาจในการจัดสรรงบประมาณ ส่งผลให้เกิดการขาดความต่อเนื่อง 5) ระดับบริหารของกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬาที่ขึ้นมาในตำแหน่งบริหาร ส่วนใหญ่มาจากทางด้านการกีฬา ไม่ขึ้นมาตรงทางด้านการท่องเที่ยวส่งผลให้มองภาพการพัฒนาไม่ชัดเจน นโยบายเฉไป ประกอบการเกิดการย้ายและเปลี่ยนแปลงบ่อยไม่ชัดเจนในพื้นที่ 1) จังหวัดสระแก้ว พบว่า 1) การขาดโรงแรมที่พักในระดับที่มีมาตรฐาน, 2) การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดความต่อเนื่องในการทำงานของบุคลากร พบว่ามีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่กันเป็นประจำ ทำให้การดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง ส่งผลต่อการค้า การลงทุน และการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่, 3) รูปแบบการค้าและการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไป การใช้เทคโนโลยีเข้ามาแทนที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน โดยมีการซื้อขายผ่านออนไลน์ (E-commerce) รวมถึงการใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวผ่าน Application ด้านการท่องเที่ยวซึ่งคนไทยไม่ได้เป็นเจ้าของ 3) จังหวัดตราด - การใช้พื้นที่การผ่านทาง เพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากปัญหาการระเบียบของภาครัฐฯ ทั้งด้านความมั่นคง และติดพื้นที่ป่าไม้ (พื้นที่กรมอุทยานแห่งชาติ)	จังหวัดสระแก้ว จันทบุรี และตราด มีอุปสรรคที่คล้ายคลึงกัน 1) จีนขยายการลงทุน จากนโยบาย BRI ด้วยการให้การช่วยเหลือสนับสนุนกัมพูชา ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้กัมพูชา มีการขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สะดวกรวดเร็วขึ้น เช่น สนามบิน ท่าเรือน้ำลึก ถนนและระบบราง (รถไฟความเร็วสูง) 2) โครงการ BRI ของจีน ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจกัมพูชาดีขึ้น คนชนชั้นกลางเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้คนกัมพูชา มีรายได้สูงขึ้น สามารถข้ามมาท่องเที่ยวฝั่งชายแดนไทยได้ เนื่องจากปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายและค่าครองชีพในกัมพูชาฝั่งชายแดนสูงขึ้น บางพื้นที่ท่องเที่ยวเมืองไทยถูกกว่าฝั่งกัมพูชา 2) โครงการ EEC ของไทยสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยว กระตุ้นมีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวมากขึ้น 3) จากกรอบความร่วมมือต่างๆ เช่น กรอบความร่วมมือ ASEAN, GMS, AMEC และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีผลต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว - จังหวัดตราด 1) ปัจจุบันชาวกัมพูชาเดินทางเข้ามาประเทศไทย เพื่อมารักษาหรือตรวจสุขภาพที่โรงพยาบาลในประเทศไทย และญาติคนไข้มาท่องเที่ยวและใช้จ่ายในจังหวัดตราด 3) ภาคเอกชนมีส่วนผลักดันมาก กรณี PPP (Public-private partnership) ใช้ขบวนการของภาคเอกชนขับเคลื่อนร่วมกับภาครัฐฯ 4) เขตเศรษฐกิจพิเศษ มีถนน R10 ที่เชื่อมจาก ตราด-กัมพูชา-เกาะกง-เวียดนาม ส่งผลให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงเวียดนามได้ ข้อได้เปรียบของไทยคือด้านความปลอดภัย อาหาร และค่าใช้จ่ายไม่สูงมาก - จังหวัดจันทบุรี 1) โอกาสเชื่อมโยง กับจังหวัดพระตำบอง ของกัมพูชาด้านการท่องเที่ยว 2) ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมอัญมณีร่วมกันกับจังหวัดไพลินของกัมพูชา ซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบด้านพลอยไพลินที่สวยงามส่งเสริมการเป็น “ศูนย์กลางอัญมณีโลก” ให้กับจังหวัดจันทบุรี

III. แนวทางการพัฒนาและการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ด้านปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แนวทางการสร้างความร่วมมือระดับนโยบายรัฐบาลกับรัฐบาล (G2G)

1) **ลบบาพประวัติศาสตร์เปิดสู่ยุคความสัมพันธ์รูปแบบใหม่ภายใต้กรอบอาเซียน** โดยการกระชับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของไทย-กัมพูชา เนื่องจากประวัติศาสตร์ด้านเขตแดน ด้านการเมือง ความผิดพลาดในการนำเสนอข่าวสารในอดีตนำมาสู่การเข้าใจผิดต่างๆ ซึ่งปัจจุบันทางรัฐบาลทั้งสองฝ่ายพยายามกระชับความสัมพันธ์ โดยการจัดกิจกรรมความช่วยเหลือซึ่งกันและกันทั้งทางด้านการศึกษา ด้านวัฒนธรรม ด้านสาธารณสุข ที่สำคัญคือผ่านการท่องเที่ยว ซึ่งกรอบความร่วมมือสำคัญของไทย-กัมพูชา คือ ความร่วมมือในกรอบทวิภาคีและพหุภาคี คือ โครงการสามเหลี่ยมมรกต โครงการ ACMECS และ GMS

2) **ร่วมมือกันด้านการวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน** จะต้องให้ความสำคัญทั้งมิติภายนอกและภายใน สำหรับมิติภายนอกประเทศ ไทยต้องเสริมบรรยากาศในการดำเนินความสัมพันธ์ที่ดี โดยเริ่มจากความร่วมมือระดับประชาชนพื้นฐานของความจริงใจ เนื่องจากประชาชนทั้งสองฝั่งชายแดนส่วนมากเป็นญาติและมีการไปมาหาสู่กันมายาวนาน ผ่านทุกมิติทั้งด้านการค้า การมาทำงาน ส่งบุตรหลานเข้ามาเรียน และเข้ามารักษาพยาบาล ต้องแสวงหาผลประโยชน์จะได้รับร่วมกันในระยะยาว ผ่านกลไกความร่วมมือของประชาชนในพื้นที่หน่วยงานรัฐบาลและผู้นำท้องถิ่น สำหรับมิติภายในไทยจะต้องมุ่งเน้นการพัฒนา และแก้ปัญหาความมั่นคง จังหวัดซึ่งติดอยู่กับกัมพูชาที่ยังคงมีปัญหาด้านพื้นที่และเขตแดน หาทางสร้างความร่วมมือ ใช้ประโยชน์จากดินแดนที่เป็นข้อพิพาท หาผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อให้เกิดดินแดนแห่งความมั่นคง ปลอดภัย และเป็นการปกป้องมิให้เกิดมีการละเมิดอธิปไตยและต้องรักษาอิสรภาพของดินแดนไว้ โดยมุ่งเน้นที่การพัฒนาและแก้ปัญหาเพื่อให้พื้นที่ชายแดนมีความมั่นคงและปลอดภัย เช่น กรณีเขาพระวิหาร หากนักท่องเที่ยวไปขึ้นทางฝั่งกัมพูชาการเดินทางเข้าไปด้านกัมพูชา มีความลำบากและถนน รวมถึงการบริการด้านรถโดยสารสาธารณะ ไม่สะดวก และยังต้องใช้เวลานานมาก หากนักท่องเที่ยวเดินทางมาทางฝั่งไทย จะได้รับความสะดวกมากกว่า หน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องทั้งสองฝั่งควรพิจารณาแบ่งผลประโยชน์จากการเก็บค่าเข้าชมเขาพระวิหารร่วมกัน เขตแดนที่มีปัญหามาร่วมกันพัฒนาและแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน

3) **ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้า การลงทุน** เป็นกลไกขับเคลื่อนกรณีเขตแดนที่มีข้อพิพาทเปลี่ยนตัวเชื่อมต่อระหว่างประเทศจากการใช้ชายแดนในอดีตที่เกิดปัญหาข้อพิพาทของทั้งสองประเทศเลือนมาเป็นร่วมใช้พื้นที่เพื่อส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุนที่เกี่ยวข้อง และเปลี่ยนเขตแดนที่มีข้อพิพาทมาเป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งที่สามารถใช้ร่วมกันทั้งสองประเทศ และเกิดประโยชน์กับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งสินค้าและท่องเที่ยว ใช้กรอบโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค 2 กรอบ คือ ความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และยุทธศาสตร์การร่วมมือทางเศรษฐกิจจิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ภายใต้สโลแกน **“เปลี่ยนเขตแดนพิพาทเป็นศูนย์รวมการคมนาคมขนส่งและสถานที่ท่องเที่ยว”**

2. แนวทางการสร้างความร่วมมือในภาพกว้าง “ระดับภูมิภาค” ภายใต้กรอบนโยบายที่สำคัญ

1) **แนวคิดที่จะนำ Single Visa** เข้ามาใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และไทย ใน

กรอบของการร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) และ GMS ผลประโยชน์ที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม สุดท้ายมีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมผ่านการท่องเที่ยว ความเข้าใจในความแตกต่างของเชื้อชาติรวมถึงประเพณีและวิถีชีวิตอยู่ร่วมกันในพื้นที่อย่างสงบสุข การท่องเที่ยวเชื่อมโยงจึงเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญหามลพิษและสภาพภูมิอากาศที่ไม่ดีในพื้นที่เขตชายแดนด้วย ทางคณะที่ปรึกษาได้จัดทำกรอบในมิติของการพัฒนาเชื่อมโยงให้เกิดความร่วมมือในทุกๆ ด้าน ทั้งในด้านการสื่อสาร ความต่อเนื่องด้านการเรียนรู้ซึ่งกันและกันด้วยความรัก ด้านการบริหารจัดการร่วมกัน การดำเนินการต้องอาศัยแรงขับเคลื่อนด้านการตลาดให้เป็นผลสัมฤทธิ์เป็นการสร้างผลบวกและผลด้านรายได้เข้ากลุ่มประเทศ CMV+T

2) มิติความร่วมมือระหว่างประเทศในแต่ละประเทศ ในกรอบของทวิภาคีและกรอบความร่วมมือที่สำคัญในระดับภูมิภาค เช่น การตกลงแบบทวิภาคีระหว่างไทยกับกัมพูชา ซึ่งในกรอบนี้ขึ้นอยู่กับรูปแบบและการดำเนินความร่วมมือในเชิงลึก การเชื่อมโยงในกรอบระดับภูมิภาค ได้แก่ การตกลงในกรอบการพัฒนา อาทิกกรอบของอาเซียน (ASEAN) ที่เป็นกรอบใหญ่มีทั้งหมด 10 ประเทศร่วมกัน นอกจากนั้นยังมีกรอบต่างๆ ที่มี ASEAN+3 ได้แก่ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น รวมถึงกรอบในระดับอนุภูมิภาค ได้แก่ กรอบความร่วมมือแม่โขง-ล้านช้าง (Mekong-Lancang Cooperation : MLC) กรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Sub-region) หรืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady-Chao Phraya- Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล ดังนี้

1. ด้านนโยบายและกฎหมาย ภาครัฐทั้งสองประเทศ ไทย-กัมพูชา ควรเร่งสร้างผลประโยชน์ร่วมในทางเศรษฐกิจ โดยการลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจทั้งสองประเทศ เร่งสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน เช่น การลดกฎระเบียบการค้าการลงทุนที่ไม่เอื้อประโยชน์ในการทำธุรกิจของทั้งสองประเทศ

2. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ควรพัฒนาความสัมพันธ์ให้ไปในทิศทางที่ดีขึ้น ควรกระชับความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชา ภายใต้กรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องในกรอบด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น กรอบ ACMECS (Ayeyawadee-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation) ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง และ GMS (Greater Mekong Sub-region) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ใช้โอกาสจากความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้นำ กระชับความสัมพันธ์ระหว่างแนวชายแดนไทยกับกัมพูชาอย่างต่อเนื่อง ประชุมคณะกรรมการชายแดนทั่วไป ไทย-กัมพูชา (General Border Committee: GBC) ทั้งสองต้องรักษาความสัมพันธ์อันดี ทั้งภาครัฐบาล ภาคเอกชน และกองทัพ โดยกำหนดให้มีการประชุม ผู้บัญชาการทหารสูงสุดร่วมกันในทุกปี พร้อมทั้งร่วมกันผลักดันทุกพื้นที่ที่เคยเป็นสมรภูมิให้กลับมาเป็นพื้นที่พัฒนาร่วมกัน โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนจันทบุรีและตราด (ไทย)-โพธิสัตย์ ไพลินและพระตะบอง (กัมพูชา) เร่งจัดตั้งคณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Border Committee: RBC) โดยด่วน เปิดกว้างให้มีการพูดคุยร่วมกันครอบคลุมทุกฝ่าย เพื่อนำไปสู่พรมแดนแห่งมิตรภาพ เสถียรภาพ และผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน เน้นมาตรการเชิงยุทธศาสตร์ 2 ด้าน คือ

- **เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยว**กัน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ 1) เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดอาเซียนผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาค

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 2) สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวอาเซียน 3) ดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 4) เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยว 5) ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่างๆ 6) รับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง และเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

- **มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ**

1) สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวในระดับจุดหมายปลายทาง สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ มีการตอบสนองเพิ่มขึ้นในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559-2568) ได้มุ่งเน้นการผลักดันการบูรณาการของอาเซียนในทุกมิติอย่างสมบูรณ์ โดยมุ่งพัฒนาการตลาด มาตรฐานคุณภาพ ทรัพยากรมนุษย์ความเชื่อมโยงการลงทุนและการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมระหว่างประเทศในภูมิภาค เพื่อพัฒนาอาเซียนให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน เสริมสร้างความยั่งยืนและการกระจายรายได้สู่ทุกภาคส่วนของการท่องเที่ยว

3. การคมนาคมขนส่ง ภาครัฐทั้งสองประเทศควรดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งตามแนวคิดการพัฒนา East Economic Corridor หรือ EEC ในกรอบความร่วมมือ ASEAN กรอบความร่วมมือ GMS โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มรายได้จากภาคส่วนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้มากขึ้น ร่วมกับการที่ทางรัฐบาลกัมพูชาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ เช่น จีนมาลงทุนสร้างท่าเรือ สนามบิน และเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงผ่านนโยบาย “Belt and Road Initiative” ประเทศไทยควรใช้โอกาสในการเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญๆ หาแนวทางสร้างความร่วมมือด้านการคมนาคมผ่านความสัมพันธ์ของ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการต่างประเทศ

4. ความปลอดภัย ร่วมมือกับภาคเอกชน ภาคธุรกิจ ภาคประชาชน และนักวิชาการด้านการให้ความรู้ใน ความสำคัญของความร่วมมือระหว่างสองประเทศด้านความสัมพันธ์ที่ส่งผลให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้วย ประเด็นความร่วมมือด้านความมั่นคง สกัดกั้นยาเสพติดร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนทั้งสองประเทศ และเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน

5. ด้านช่วยกันดูแลสิ่งแวดล้อมและสร้างทัศนียภาพให้สวยงามร่วมกัน โดยเฉพาะด้านขยะมูลฝอย ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดนมีจำนวนมาก ขยะมูลฝอยตกค้างจากการจัดเก็บการกำจัดขยะมูลฝอยไม่มีประสิทธิภาพ ขาดระบบการจัดการรองรับขยะของเสียที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดผ่านแดน เนื่องจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย แต่ไม่ให้ความสำคัญในการจัดการและแก้ไขปัญหาขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ หรือมีขีดจำกัดในการบริหารจัดการ และข้อจำกัดด้านงบประมาณ ประกอบกับต้นทุนในการกำจัดขยะมูลฝอยค่อนข้างสูง ไม่มีการนำแผนการจัดการขยะลงไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ที่สำคัญ คือ ประชาชนในท้องถิ่นขาดจิตสำนึก ความเข้าใจ และทัศนคติที่มีต่อการจัดการขยะมูลฝอย และขาดการบูรณาการระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในการจัดการปัญหาขยะร่วมกัน นอกจากนี้พบว่าจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกมีขยะมูลฝอยตกค้างเป็นจำนวนมาก เนื่องจากจังหวัดสระแก้วไม่มีที่ดินสำหรับใช้เป็นสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย เพราะถูก

กำหนดให้เป็นเขตพื้นที่จังหวัดสีเขียว (Economic Green Zone) ทำให้การใช้พื้นที่ในการจัดการขยะมูลฝอยมีข้อจำกัด ดังนั้นแนวทางการแก้ปัญหาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย คือ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นควรกำหนดมาตรการสร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจการจัดการขยะมูลฝอย และนำขยะมูลฝอยมาใช้ประโยชน์ จัดให้มีระบบการจัดการขยะมูลฝอย โดยพิจารณาจัดหาสถานที่ พร้อมทั้งกำหนดอัตราค่าบริการในการจัดการขยะมูลฝอย โดยใช้หลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายอย่างยุติธรรมและเสมอภาค ส่วนผู้ประกอบการควรเข้าร่วมดำเนินการ ส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือทั้งระบบการจัดการขยะมูลฝอย ที่สำคัญคือ รัฐบาลควรกำหนดมาตรการผ่อนปรนให้กับจังหวัดสระแก้วในการใช้พื้นที่เพื่อจัดการขยะมูลฝอยอย่างมีประสิทธิภาพ ผลักดันให้เกิดศูนย์จัดการขยะมูลฝอยในบริเวณจุดผ่านแดน พร้อมทั้งกำหนดพันธกิจและตัวชี้วัดความสำเร็จของศูนย์อย่างชัดเจน โดยอาจจะสนับสนุนงบประมาณในระยะแรก รวมทั้งการประกันปริมาณขยะมูลฝอยหรือรายได้ขั้นต่ำ และกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสมกับความสามารถและการยินยอมจ่ายของผู้ประกอบการ เพื่อเป็นการจูงใจผู้ประกอบการให้เพิ่มมากขึ้น

6. ด้านบุคลากรที่ขึ้นมาเป็นผู้บริหารด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดชายแดนไทยกับกัมพูชา ควรเป็นคนในพื้นที่ เนื่องจากจะเข้าใจมิติพื้นที่ และไม่เกิดปัญหาการย้ายจังหวัดที่รับผิดชอบบ่อยๆ ไม่เกิดความต่อเนื่องในการพัฒนาและบริหารจัดการ

3. แนวทางการสร้างความร่วมมือระดับพื้นที่ชายแดน

1) อนาคตการค้าชายแดนของจังหวัดสระแก้ว มีปริมาณมากที่สุด จะเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากรูปแบบการค้าของนักลงทุนชาวต่างชาติ จะเข้ามาเปิดโดยตรงในกัมพูชา ด้านศุลกากรที่มีการค้ามากที่สุด คือ อัญมณีประเทศ มูลค่าร้อยละ 61.21 อันดับ 1 ด้านศุลกากรคลองใหญ่ และด่านจันทบุรี ร้อยละ 26.84 อันดับ 2 และอันดับที่ 3 มีมูลค่าการค้าร้อยละ 8.82 ซึ่งต้องจับตาให้ดี เนื่องจากมิติการค้าอาจจะมีการเปลี่ยนแปลง จะส่งผลต่ออาชีพ การค้า การลงทุน และรายได้ของประชาชนจะลดลง ควรเร่งพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัด ใช้ศักยภาพสำคัญด้านการที่จังหวัดสระแก้วเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ประกอบด้วย ตำบลท่าข้าม ตำบลบ้านด่าน และตำบลปาริ อำเภอรัญประเทศ และตำบลฝักชะ อำเภอ้วนนานคร โดยมีด่านชายแดนอรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อมต่อกับจังหวัดบันเตียนเมียนเจยของกัมพูชา มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย-กัมพูชาสูงที่สุด เป็นพื้นที่ค้าส่งระหว่างประเทศและค้าปลีกที่มีศักยภาพสูง เนื่องจากอรัญประเทศตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และกรุงเทพฯ (ประมาณ 260 กิโลเมตร) อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (GMS Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญของไทยในการขนส่งสินค้าไปยังพม่าและเวียดนามตอนใต้ รวมทั้งสามารถร่วมดำเนินการในลักษณะอุตสาหกรรมการผลิตร่วม (Co-production) กับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง (กัมพูชา) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากนักลงทุนไทย เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า กล่องใส่เครื่องประดับ ซึ่งใช้แรงงานเข้มข้น และได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไปที่ประเทศพัฒนาแล้วให้กับสินค้าที่ผลิตในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยลดหรือยกเว้นภาษีนำเข้าแก่สินค้าที่อยู่ในกลุ่มได้รับสิทธิ (Generalized System of Preferences: GSP) แรงผลักดันให้เกิดการค้าการลงทุนให้เห็นเป็นรูปธรรม ด้านการท่องเที่ยวต้องสามารถเชื่อมโยงกับเครือข่ายการพัฒนา EEC เครือข่ายการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ CLMV ให้เร็วที่สุด ทั้งนี้ จึงต้องเร่งพัฒนาบุคลากรและกลุ่มผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง เพื่รองรับปริมาณการค้าที่จะหายไป

2) ด้านการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมของจีน ด้านชายแดนไทย-กัมพูชาที่ เน้นด้านการแก้ปัญหาเขตแดน อาจมีการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมหนักจากจีนมาเขตชายแดนไทย-กัมพูชา เพื่อให้ได้ประโยชน์ด้านการส่งออกโดยใช้ FTA ของกัมพูชา เนื่องจากจีนประสบปัญหาด้านสงครามทางการค้ากับสหรัฐอเมริกา การย้ายฐานการผลิตมาประเทศที่กำลังพัฒนาจะได้ประโยชน์ด้านการส่งออกสินค้า ซึ่งอาจเป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม ผลที่ตามมาคือภาคแรงงานกัมพูชาที่เคยมาทำงานในกลุ่ม 3D ในไทยมีโอกาสมากที่แรงงานกัมพูชาในเมืองไทยในภาคอุตสาหกรรมจะหายไป จึงต้องเตรียมตั้งรับการขาดแคลนแรงงานจากกัมพูชา

3) ด้านพื้นที่สามารถเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวไทยกับกัมพูชาและประเทศใกล้เคียง ได้ มิติด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ เช่น เส้นทาง R10 จากโครงการของจีน BRI จะมีผลในภาพรวม กรณีที่เกาะกง ซึ่งใกล้กับด่านคลองใหญ่จังหวัดตราด ซึ่งจะเปิดสนามบินนานาชาติขนาดใหญ่ จะเป็นแหล่งโลจิสติกส์ที่ลงทุนโดยทุนจีน เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน ไทยอาจได้หรือเสียผลประโยชน์ ดังนั้นการเชื่อมโยง ทางถนนผ่านเส้นทาง R10 โดยเริ่มต้นจากอุตสาหกรรมใน EEC ของไทย-ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์ จะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ สำหรับสิ่งสินค้าทางการเกษตรแปรรูปของไทย สินค้าทันสมัย และมีประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว ทั้งนี้ชาวกัมพูชาสามารถเข้ามาเที่ยวในเมืองไทยได้สะดวกมากขึ้น ผ่านเส้นทาง R10 ที่พัฒนาแล้ว รวมถึงต้องเน้นการเชื่อมต่อด้านรถไฟ (ความเร็วสูง) จากภาคตะวันออก (ของไทย) -ระยอง-จันทบุรี-ตราด-เกาะกง (สนามบินนานาชาติ) -กัมปอต-สีหนุวิลล์ (ท่าเรือขนาดใหญ่) -เวียดนาม



ภาพ: แผนที่แหล่งท่องเที่ยว และเส้นทางการเดินทางที่สำคัญในกัมพูชา
ที่มา: jayakiri, ม.ป.ป.

กรณีของกัมพูชา การทำทางรถไฟความเร็วสูงไปภาคตะวันออกสำคัญที่สุดเช่นกัน และจะมีการต่อยอดรถไฟความเร็วสูง ต่อไปกัมพูชา และมีการเชื่อมต่อไปเวียดนาม ให้เห็นภาพชัดจะสามารถต่อยอดได้ และกรณีของ

กัมพูชา ถึงแม้ไทยกับกัมพูชาจะคงยังมีปัญหาเรื่องเขตแดน ปัจจุบันด้วยรัฐบาลสร้างความสมานฉันท์ให้กับทั้งสองประเทศได้มาก จะนำไปสู่การพัฒนาาร่วมกัน ดังนี้

1. คลองใหญ่ (ตราด)-เกาะกง (กัมพูชา) ชายแดนที่จะเป็นอนาคตในด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้งทางน้ำ และทางบก เนื่องจากเป็นศูนย์กลางที่สามารถเดินทางท่องเที่ยวไปทั้งทางน้ำและทางบก โดยสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับกัมพูชาและเวียดนาม ผ่านเส้นทาง R10 และสามารถเดินทางโดยรถยนต์ จากกรุงเทพฯ-ตราด-บ้านหาดเล็ก-เกาะกง (กัมพูชา)-กำปอต -แกบ -เกียนยาง (เวียดนาม)-เกิ่นเทอ-โฮจิมินห์

โอกาสการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว

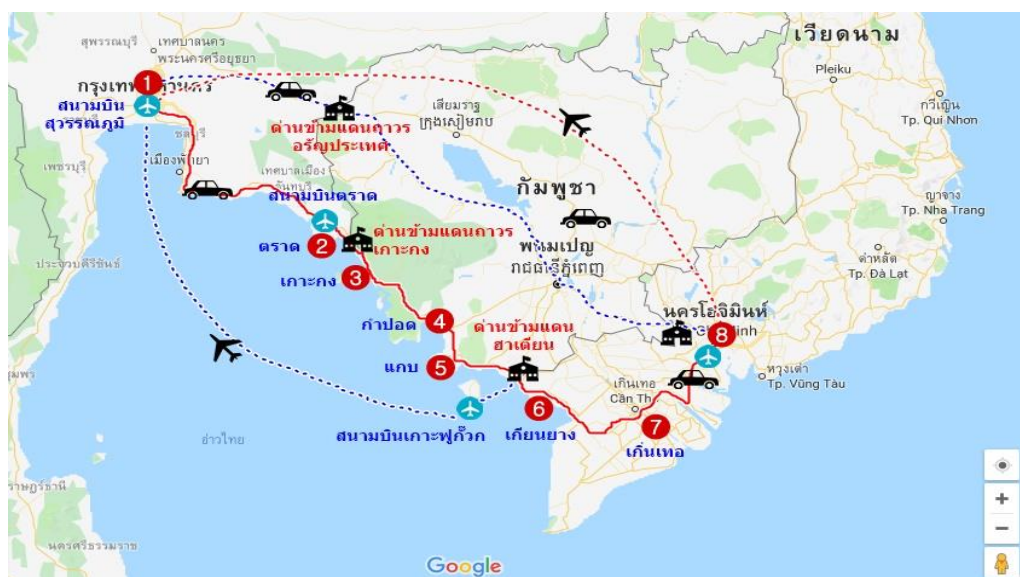
- เป็นเส้นทางเดียวกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ EEC เส้นทางที่แยกออกมาจากกรุงเทพฯ ผ่านภาคตะวันออกของไทย ผ่านเมืองท่าสำคัญของกัมพูชาและเวียดนาม ซึ่งจะก่อให้เกิดความเจริญทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่ง

- ปัจจุบันมีนโยบายเปิดประเทศของนายกรัฐมนตรีกัมพูชา เพื่อให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในกัมพูชา มากขึ้น จึงส่งผลให้เกิดการพัฒนาถนน และเส้นทางขนส่งประเภทต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รูปแบบการท่องเที่ยว

- การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติเส้นทางชมชายหาด ซึ่งมีหมู่บ้านชาวประมงเป็นระยะๆ และหมู่บ้านชาวเขาที่ รัตนคีรี นักท่องเที่ยวสามารถชิมอาหารทะเล

- การท่องเที่ยวเชิงวิถีชุมชน วิถีเกษตร เป็นเส้นทางที่คาดว่าจะได้รับความนิยมจากบรรดานักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบการสัมผัสวิถีชีวิตของชาวบ้าน และเรียนรู้การเกษตรจากดินแดนแห่งนี้ ที่ขึ้นชื่อเกี่ยวกับวัตถุดิบในการปรุงอาหาร เช่น พริกไทยของเมืองกำปอต



ภาพ: เส้นทางการท่องเที่ยว ถนน R10 คลองใหญ่ (ตราด) -เกาะกง(กัมพูชา) ชายแดนที่จะเป็นอนาคตในด้านการท่องเที่ยว เชื่อมโยงทางบก เชื่อมต่อกับโครงการ EEC ของไทย และ BRI ของจีน

ที่มา: คณะวิจัย

เมืองสำคัญและสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

จังหวัดตราด เป็นจังหวัดชายแดนสุดฝั่งทะเลตะวันออก มีรูปร่างลักษณะคล้ายหัวช้าง อาณาเขตด้านชายแดนติดกับประเทศกัมพูชา ทั้งทางบกและทางทะเล ยาว 330 กิโลเมตร โดยทางบกติดกับทางจังหวัดของประเทศกัมพูชา ได้แก่ จังหวัดพระตะบอง จังหวัดจังหวัดโพธิสัตว์ และจังหวัดเกาะกง

แหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

- **ชุมชนคลองบางพระ** ถือเป็นชุมชนการค้าเก่าแก่ของจังหวัดตราด เป็นที่พบปะแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าของคนหลายกลุ่ม เพราะท่าเลที่ตั้งอยู่ใกล้บริเวณปากแม่น้ำตราดซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมหลักในอดีต

- **อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง** เป็นหมู่เกาะตั้งอยู่ในเขตแหลมงอบ จังหวัดตราด นับว่าเป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 1 ในเขตทะเลอ่าวไทย และเป็นเกาะที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ในประเทศรองลงมาจากเกาะภูเก็ต

- **กัมพูชา จังหวัดเกาะกง** ตั้งอยู่บริเวณภาคตะวันตกเฉียงเหนือของราชอาณาจักรกัมพูชา ทิศเหนือติดกับจังหวัดโพธิสัตว์ ทิศตะวันออกติดกับจังหวัดกำปงสปีและจังหวัดกัมปอต ทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดกับจังหวัดพระสีหนุและอ่าวไทย อำเภอเมืองชื่อกรุงเขมรรัฐมรินทร์ หรือ กรุงเกาะกง รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้พระราชทานนามเมืองแห่งนี้ว่า ปังจันตคีรีเขตร มีความหมายว่า "ปลายเขตแดนที่ภูเขา" และตั้งนามเมืองให้คล้องกับเมืองประจวบคีรีขันธ์ (เดิมชื่อ บางนางรมย์) ซึ่งเมืองทั้งสองตั้งอยู่ในแนวรุ้งเดียวกัน

- **วัดปากคลอง เกาะกง** เป็นวัดเก่าแก่หนึ่งในจังหวัดเกาะกง วัดแห่งนี้ได้รับความเลื่อมใสศรัทธาจากทั้งประชาชนชาวไทยและชาวกัมพูชา โดยมีหลวงพ่อมหิกเกจิอาจารย์ชื่อดังเป็นอดีตเจ้าอาวาสของวัดแห่งนี้ ซึ่งถึงแม้ปัจจุบันท่านจะมรณภาพไปนานแล้ว และเป็นที่เคารพเลื่อมใสศรัทธาของชาวไทยและชาวกัมพูชามาจนถึงปัจจุบัน

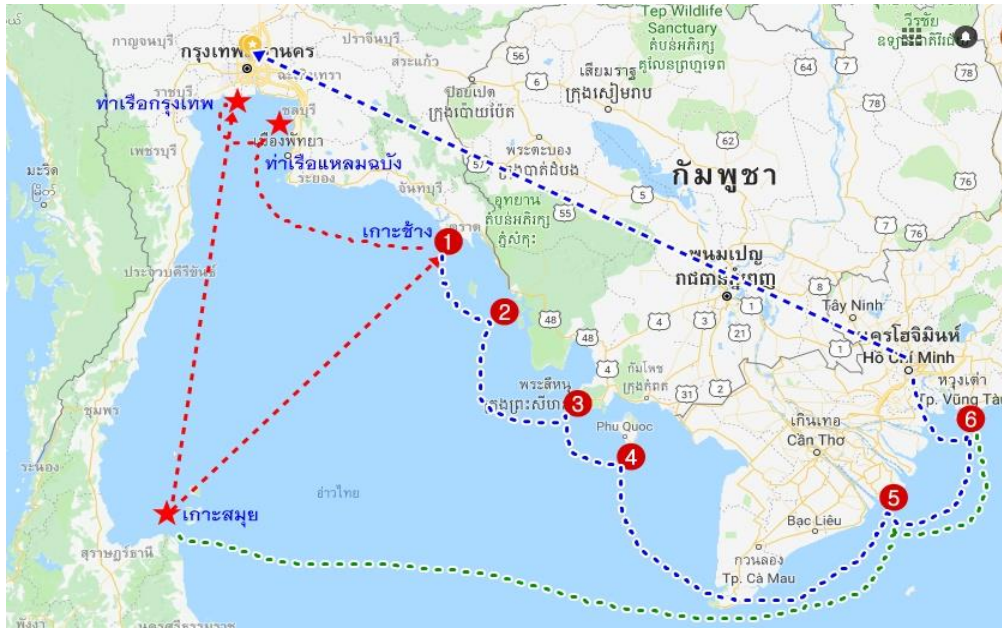
- **เกาะกง คาลิโน** เป็นพื้นที่ติดทะเล และถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกัมพูชา มีชายแดนติดกับประเทศไทย บริเวณชายแดนบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

- **จังหวัดกัมปอต** ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศกัมพูชา อยู่ห่างจากพนมเปญประมาณ 150 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 3 ชั่วโมง ทางรถยนต์ มีภูเขาสูง มีทะเลหมอก และอากาศหนาว นอกจากนี้ ยังมีแม่น้ำกัมปอต แม่น้ำสายสำคัญที่หล่อเลี้ยงชีวิตผู้คนที่นี่

- **ภูเขาโบโก** อุทยานแห่งชาติพระมณีนวศ์ อยู่ห่างจากใจกลางจังหวัดกัมปอต ประเทศกัมพูชาไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ 10 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันที่นี่เป็นอีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม เมื่อเดินทางไปเยือนกัมพูชา

- **จังหวัดแถบ** มีพื้นที่อยู่ติดกับจังหวัดกัมปอต ระยะทางห่างกันประมาณ 50 กิโลเมตร จังหวัดแถบเป็นเมืองติดทะเล พื้นที่จังหวัดแถบเป็นส่วนหนึ่งของบริเวณกัมปอตในสมัยที่เป็นอาณานิคมของฝรั่งเศส

เส้นทางท่องเที่ยว R10 นี้สามารถเชื่อมโยงกันทั้งด้านการท่องเที่ยวและการค้า การลงทุนกับ EEC และเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดตราด



ภาพ: เส้นทางสายอนาคต (เกาะสมุย) -ท่าเรือกรุงเทพ-แหลมฉบัง-เกาะช้าง-เกาะกง-สีหนุวิลล์-เกาะฟูกูว์ -เกิ่นเทอ-หุงเต่า-โฮจิมินห์ ด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทางน้ำเชื่อมต่อกับโครงการ EEC ของไทย และ BRI ของจีน มีท่าเรือที่สำคัญ รองรับด้านการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุนที่เกี่ยวข้อง

ที่มา: คณะวิจัย

โอกาสการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว

- เป็นเส้นทางอนาคตที่กำลังมีการผลักดันทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพราะทุกฝ่ายต่างเล็งเห็นถึงศักยภาพและโอกาสในการสร้างธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่หลากหลาย

- จะเกิดประโยชน์และผลลัพธ์เชิงบวกในทุกมิติของทุกประเทศ จึงทำให้มีการพยายามเจรจากับหลายประเทศทั้งกัมพูชาและเวียดนาม เพื่อร่วมผลักดันให้สามารถเปิดการท่องเที่ยวเส้นทางทางน้ำนี้ได้จริง

รูปแบบการท่องเที่ยว

- การท่องเที่ยวทางเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) เรือข้ามฟาก เรือสมุทรการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ (Cruise) เป็นรูปแบบการให้บริการเดินทางที่รวมพาหนะเดินทางกับความบันเทิง มีกิจกรรมบนเรือและกิจกรรมบนฝั่งเมื่อเรือเทียบท่าตามเมืองต่างๆ เป็นเส้นทางที่เหมาะสมอย่างยิ่งในการเดินทางเป็นเส้นทางระหว่างเกาะในรูปแบบ Island Hopping (การเดินเรือจากเกาะหนึ่งไปยังเกาะหนึ่ง) ซึ่งมีจุดประสงค์หลักเพื่อพักผ่อนตามชายหาด ชมธรรมชาติชายฝั่งทะเลที่สวยงาม ดำน้ำชมปะการัง ชมป่าชายเลน หรือกิจกรรมยามค่ำคืน

เมืองสำคัญและสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง หรือ เกาะช้าง ตั้งอยู่ในเขตแหลมฉบัง จังหวัดตราด และเป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 1 ในทะเลอ่าวไทย และเป็นเกาะที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ในประเทศรองลงมาจากเกาะภูเก็ต

- หาดไถ่แก้ว เป็นสถานที่ยอดนิยมในการมาชมพระอาทิตย์ตกน้ำซึ่งจุดชมวิวงจะอยู่ทางทิศตะวันตกสามารถมองเห็นพระอาทิตย์ตกสีส้มสวยงามได้อย่างชัดเจน

- **อนุสรณ์ยุทธนาวี** เป็นสถานที่ที่เกี่ยวเนื่องเรื่องราวทางประวัติศาสตร์อันล้ำค่า ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของเกาะช้าง อนุสาวรีย์ถูกออกแบบให้มีลักษณะคล้ายกับเรือรบจำลอง เพื่อระลึกถึงเรื่องราวการสู้รบระหว่างกองทัพเรือไทยกับกองทัพเรือฝรั่งเศส

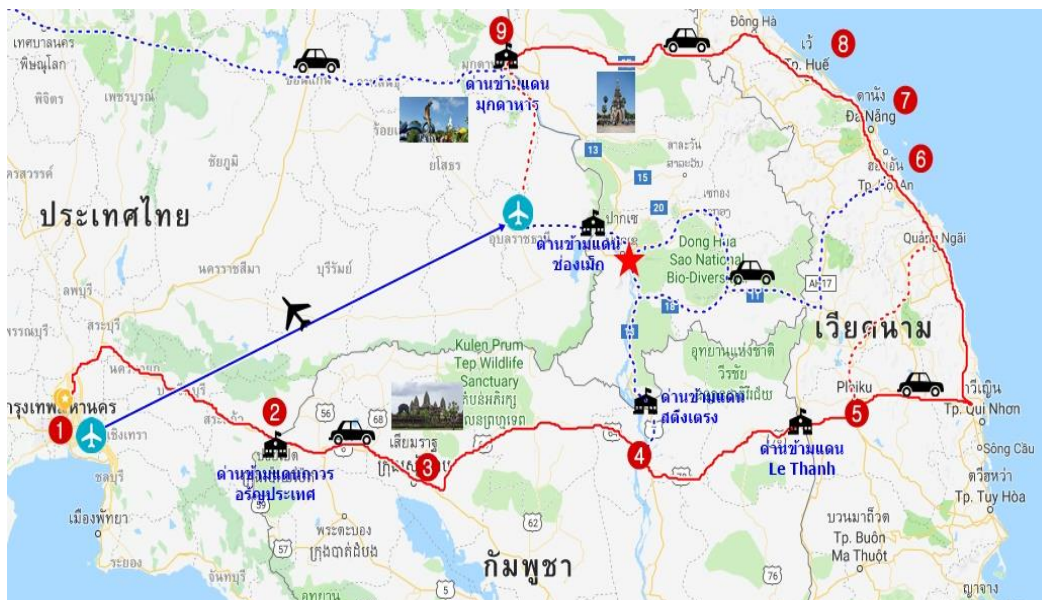
- **บ้านช้างไทย** เป็นอีกหนึ่งสถานที่ที่คนรักช้างจะต้องชื่นชอบ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้ามาสัมผัสประสบการณ์ใหม่กับการชมวิวนหลังช้าง

- **จังหวัดพระสิหนุ** หรือสีหนุวิลล์ หรือกำปงโสม เป็นจังหวัดทางตะวันตกเฉียงใต้ของกัมพูชา ห่างจากเมืองหลวง 185 กิโลเมตร อยู่ติดกับอ่าวไทย เมืองหลักของจังหวัดมีชื่อว่าพระสิหนุ เป็นเมืองท่าเรือน้ำลึก เป็นสถานที่ท่องเที่ยวชั้นนำของประเทศ และเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

- **ชายหาด Otres** ถือเป็นหนึ่งในชายหาดที่สวยงามขึ้นชื่อของสีหนุวิลล์ ด้วยความสวยงามทางธรรมชาติ และอาหารทะเลที่สดใหม่ทำให้นักท่องเที่ยวจำนวนมากมาแวะเวียนมายังชายหาดแห่งนี้

2. จังหวัดสระแก้ว เน้นการท่องเที่ยว เพื่อศึกษาแหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม ทรัพยากร และแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่สมบูรณ์ รวมถึงต้องพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตลอดเวลา

เส้นทางท่องเที่ยว จังหวัดสระแก้ว (ไทย)–เสียมราฐ (กัมพูชา)–สตึงตรง (กัมพูชา) สามารถไปเชื่อมเวียดนาม และกลับเข้าไทยทางด่านข้ามแดนมุกดาหารได้ สามารถเดินทางได้ทั้งทางรถยนต์ และทางการบิน



ภาพ: เส้นทางท่องเที่ยวจังหวัดสระแก้ว (ไทย)–เสียมราฐ (กัมพูชา)–สตึงตรง (กัมพูชา)

ที่มา: คณะวิจัย

ข้อมูลพื้นฐานการท่องเที่ยว

เส้นทางท่องเที่ยวนี้มีเป้าหมายในการเดินทางเพื่อเที่ยวชมความสวยงามของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระหว่างเมืองต่างๆ เช่น ไทย กัมพูชา เวียดนามและสปป.ลาว แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของเส้นทางนี้จะ

เป็นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรม เช่น เขตพื้นที่ตอนบนของกัมพูชา คือ พื้นที่อารยธรรมของเขมรโบราณ ซึ่งเกี่ยวข้องกับตำนานและความเชื่อของศาสนาฮินดูที่รุ่งเรืองในอดีต

โอกาสการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยว

- เส้นทางนี้มีความเชื่อมโยงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งเส้นทาง R1 และเส้น R2 เข้าด้วยกัน
- ตลอดเส้นทางนักท่องเที่ยวจะได้รับชมความสวยงามทางวัฒนธรรม วิถีชีวิต ธรรมชาติ และแนวทางการพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐานและการค้าการลงทุนของแต่ละเมือง ตั้งแต่รัฐประเทศ ปอยเปต ศรีโสภณ เสียมราฐ สตรึงเตรง

- ในอนาคตการคมนาคมและการขนส่งทั้ง 2 เส้นทางจะมีความเจริญอย่างรวดเร็ว และคาดการณ์ว่าจะทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเจริญตามไปด้วย จึงกล่าวได้ว่าเป็นเส้นทางที่น่าสำรวจและจับตามองถึงโอกาสในการท่องเที่ยวและธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก

รูปแบบการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเชิงภูมิสถาปัตยกรรม เป็นเส้นทางที่เต็มไปด้วยประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมอันโดดเด่น มีสถาปัตยกรรมแบบขอมสมัยรุ่งเรืองตลอดเส้นทาง มีปราสาทนครวัดและภาพแกะสลักบนแผ่นหินอันสวยงามเกี่ยวกับพระราชกรณียกิจของพระเจ้าชัยวรมันที่ 2 พร้อมทั้งเรื่องราวในวรรณคดีรามายณะ นอกจากนี้ยังมีโตนเลสาบ อันเป็นทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยรอบของทะเลสาบเต็มไปด้วยพืชพรรณต่างๆ มากมาย มีสัตว์ป่าและสัตว์น้ำจืดหลากหลายชนิด นอกจากนี้นักท่องเที่ยวยังได้สัมผัสวิถีชีวิตชาวบ้านในลุ่มน้ำแห่งนี้ได้อีกด้วย

เมืองสำคัญที่น่าสนใจ

อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เป็นอำเภอชายแดนทางด้านตะวันออกของไทย มีแนวชายแดนติดต่อกับกัมพูชา เดิมเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดกบินทร์บุรี ภายหลังถูกยุบรวมกับจังหวัดปราจีนบุรี ปัจจุบันเป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดสระแก้วตามลำดับ

แหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ

- **ตลาดโรงเกลือ** หรือตลาดชายแดนบ้านคลองลึก เป็นตลาดการค้าชายแดนภาคตะวันออกที่ใหญ่ที่สุดของไทย ตั้งอยู่ใน อ.อรัญประเทศ ใกล้กับด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ-ปอยเปต จังหวัดบันเตินเมียนเจย (กัมพูชา) ตลาดโรงเกลือมี 5 ตลาด คือตลาดโรงเกลือเก่า ตลาดเดชไทย ตลาดเทศบาล 2 (ตลาดโรงเกลือใหม่) ตลาดเทศบาล 3 (ตลาดโกลเดนเกต) และตลาดเบญจวรรณ มีร้านค้าประมาณ 3,000 ร้าน เป็นแหล่งจำหน่ายสินค้ามือสองที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ

- **ปราสาทสด๊กก๊อกธม** เป็นโบราณสถานขอมที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออก ตั้งอยู่ที่บ้านหนองเสม็ด ตำบลโคกสูง สันนิษฐานว่าสร้างขึ้นในพุทธศตวรรษที่ 14 เพื่อใช้ประดิษฐานรูปเคารพและใช้ประกอบพิธีกรรมตามคติความเชื่อ ในลัทธิศาสนาฮินดู คำว่า สด๊กก๊อกธม หมายถึงเมืองที่มีต้นกกขึ้นรกในหนองน้ำใหญ่ ปัจจุบันยังพอมองเห็น หนองน้ำใหญ่ในอดีตอยู่ใกล้ๆ ปราสาท

- **ปอยเปต** เป็นเมืองชายแดนไทย-กัมพูชา ตั้งอยู่ที่ตำบลปอยเปต อำเภออรัญเรไร จังหวัดบันทายมีชัย อยู่ติดกับอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ตัวเมืองมีป้อมกาสิโนเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยเป็นผู้ใช้บริการ เนื่องจากการพนันในประเทศไทยผิดกฎหมาย ปัจจุบันได้มีการประกาศจากด่านตรวจคนเข้า

เมืองไทย ด้านอำเภอรัฐประเทศ สำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางไทย สามารถเข้าถึงพรมแดนโดยไม่ต้องใช้วีซ่า โดยเดินทางประทับตราหนังสือเดินทางขาเข้าประเทศกัมพูชาได้

- **จังหวัดบันทายมีชัย** หรือ **บ็อนเตียย์เมียนเจีย** ที่แปลว่า "ปราการแห่งชัยชนะ" เป็นจังหวัดหนึ่งของประเทศกัมพูชา (ภาษาไทยเรียกว่า "จังหวัดบ้านไต้มีชัย", "บันทายมีชัย" หรือ "ศรีโสภณ") อยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ เมืองหลักคือศรีโสภณ เคยเป็นจังหวัดพิบูลสงครามของสยาม ในปี ค.ศ. 1907 สยามได้ยกพื้นที่นี้ให้แก่ฝรั่งเศสและรวมเข้าเป็นจังหวัดพระตะบอง

- **เสียมราฐ** หรือ **เสียมเรียบ** เป็นจังหวัดหนึ่งในประเทศกัมพูชา ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ อยู่ริมฝั่งทะเลสาบเขมร ห่างจากกรุงพนมเปญ 314 กิโลเมตร โดยใช้เวลาเดินทางด้วยรถยนต์ประมาณ 5 ชั่วโมงจังหวัดเสียมราฐเป็นที่ตั้งของนครวัดและกลุ่มปราสาทหินหลายแห่ง

- **นครวัด** เป็นหมู่ปราสาทและเป็นศาสนสถานที่ใหญ่ที่สุดในโลก แรกเริ่มสร้างขึ้นเป็นเทวาลัยในศาสนาฮินดูเพื่ออุทิศแด่พระวิษณุ ก่อนจะค่อยๆ เปลี่ยนแปลงกลายเป็นวัดในศาสนาพุทธในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 12 นครวัดเป็นปราสาทที่ได้รับการอนุรักษ์ดีที่สุดในบริเวณที่ตั้งโดยรอบ นครวัดจึงเป็นปราสาทเพียงแห่งเดียวที่ยังคงความเป็นศูนย์กลางทางศาสนาที่มีความสำคัญมาตั้งแต่เริ่มก่อสร้าง ถึงจุดสูงสุดของรูปแบบการสร้างสถาปัตยกรรมเขมรแบบดั้งเดิม และได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของกัมพูชา ซึ่งจะปรากฏอยู่บนธงชาติและตามสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสำคัญที่สุดในหมู่นักท่องเที่ยว

- **โตนเลสาบหรือทะเลสาบเขมร** เป็นทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีพื้นที่ประมาณ 7,500 ตารางกิโลเมตร ความลึกโดยเฉลี่ย อยู่ที่ 10 เมตร เมื่อถึงฤดูน้ำหลาก น้ำจะท่วมพื้นที่บริเวณโดยรอบทำให้โตนเลสาบขยายตัวออกกว้างมากถึง 6 เท่า ทะเลสาบเขมรเกิดจากแม่น้ำโขง ซึ่งแม่น้ำโขงไหลผ่านมีความยาวถึง 500 กิโลเมตร

3) ยกระดับช่องทางเส้น-หะมอตา ชายแดนระหว่างจังหวัดตราด กับจังหวัดโพธิ์สัตว์ เป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยว เนื่องจากปัจจุบันชาวกัมพูชาจากจังหวัดพระตะบองมักจะเดินทางมาอำเภอเวียงโขง และออกทางช่องบ้านท่าเสา ต.แหลมกลัด อ.เมืองตราด เพื่อเข้ามาจับจ่ายซื้อสิ่งของ และท่องเที่ยวในจังหวัดตราด ตลอดจนเดินทางไปจังหวัดเกาะกง จังหวัดพระสีหนุ ฯลฯ ของกัมพูชา หรือไปเกาะช้าง จันทบุรี ระยอง เมืองพัทยา ฯลฯ เส้นทางนี้ทำให้ชาวกัมพูชาบางส่วนเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กมายังด่านบ้านท่าเสาเข้าไปยังจังหวัดโพธิ์สัตว์ จังหวัดพระตะบอง จังหวัดเสียมเรียบ (นครวัด) ของกัมพูชาได้อย่างประหยัด สะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยกว่าเส้นทางอื่นๆ ขณะนี้ทราบข่าวเป็นการภายในว่า ที่ดินฝั่งหะมอตา กัมพูชา มีการบอกขายราคาประมาณไร่ละ 800,000-1,600,000 บาท ขึ้นอยู่กับทำเล มีชาวกัมพูชาจากกรุงพนมเปญและจังหวัดอื่นๆ เข้ามากว้านซื้อที่ดิน เตรียมก่อสร้างโรงแรมที่พัก ร้านค้า กันล่วงหน้าแล้ว บางรายได้ขายช่วงให้ชาวจีนไปแล้วด้วย นอกจากนี้ เส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงไปถึงกรุงไซ่ง่อน (โฮจิมินห์ซิตี้) ต่อไปถึงลาวหรือจีนได้ การขนส่งผู้คนและสินค้าทำได้โดยไม่ต้องเสียเวลาผ่านอ่าวไทย เป็นเส้นทางขนานกับเส้น R10 โครงการสร้างความเชื่อมโยงพื้นฐานโครงการใหญ่ทั้ง 3 ในจังหวัดเกาะกงที่กำลังเป็นที่น่าสนใจดึงดูดหัวใจนักลงทุน คือ 1) การขยายถนนหมายเลข 48 เริ่มจากถนนหมายเลข 4 ถึงตัวจังหวัดเกาะกง 2) สนามบิน International มูลค่า 350 ล้านดอลลาร์ ซึ่งมีพื้นที่ขนาด 750 เฮกตาร์และ 3) ถนนเชื่อมโยงระหว่างอำเภอสำราญ ตรางมาสู่จังหวัดเกาะกง โดยเริ่มจากอำเภอสำราญ จังหวัดพระตะบอง ตัดผ่านจังหวัดโพธิ์สัตว์ มาถึงจังหวัดเกาะกง และจะก่อสร้างในปีนี้ (บริษัท Union ได้

ลงทุนประมาณ 1,200 ล้านดอลลาร์ เพื่อก่อสร้างโครงการเมืองท่องเที่ยวในจังหวัดเกาะกง ซึ่งจะเริ่มก่อสร้างในต้นปี 2019 เพื่อช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า และเศรษฐกิจของกัมพูชาให้ยิ่งเจริญก้าวหน้า ทั้งนี้ จังหวัดตราดได้เร่งทำถนนลาดยางไปเชื่อมเส้นทางที่รัฐบาลจีนสร้างให้กัมพูชาจากปอยเปต-พนมเปญ (จ.โพธิ์สัตว์) มาถึงด่านบ้านท่าเส้น-ทะมอดา ระยะ 2 กิโลเมตร บริเวณชายแดนมาบรรจบกับถนนชลประทานคลองสะพานหินลงมาถนนสี่เลน (สุขุมวิท) ตรงวัดท่าเส้น จากนั้นก็จะแยกเดินทางไปเส้นทางคลองใหญ่หรือตัวเมืองตราดต่อไปแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ คาดว่าเส้นทางนี้แล้วเสร็จตรงกับช่วงเวลาเปิดจุดผ่านแดนบ้านท่าเส้นพอดี คาดว่าชาวกัมพูชาจากจังหวัดโพธิ์สัตว์ จังหวัดพระตะบอง จังหวัดบันเตียเมียนเจย จังหวัดเสียมเรียบ จังหวัดกำปงชนัง ฯลฯ น่าจะลงมาเที่ยวเกาะช้าง หาดบานชื่น หาดเขาล้าน (ราชการุณย์) เป็นจำนวนมาก เพราะอยู่ใกล้ค่าใช้จ่ายถูกกว่าไปกรุงพระสีหนุ กัมปอต และแถบ

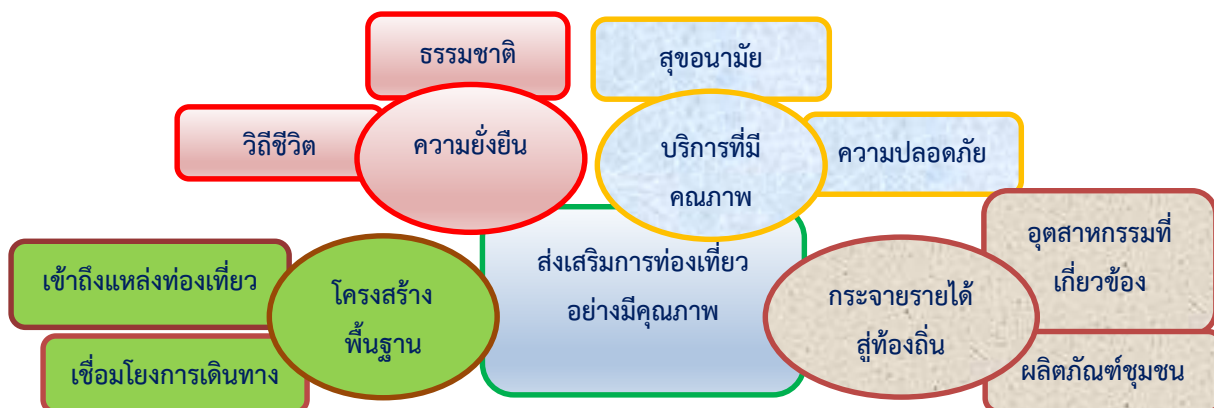
อย่างไรก็ตาม ยังพบว่าการลงทุนของบริษัทข้ามชาติ กล่าวคือบริษัทจีนกลุ่มหนึ่งลงทุนกว่า 100 ล้านดอลลาร์ ในโครงการ Dara Cove จังหวัดเกาะกง และโครงการพัฒนาเมืองใหม่มูลค่า 500 ล้านดอลลาร์ในเกาะกง ซึ่งได้รับการอนุมัติจาก CDC (คิรึสาคร) นอกจากนี้สนามบินลำดับที่ 4 ของกัมพูชาเริ่มก่อสร้างในปี 2019 แล้วอยู่ในโครงการดาราชาโก จังหวัดเกาะกงด้วย สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกพบากัมพูชาประกาศว่าได้สร้างเส้นทางหมายเลข 55 เสร็จเรียบร้อยแล้ว จากนั้นจะสร้างเส้นทางเชื่อมจากอำเภอสัมรุด จังหวัดพระตะบอง มายังอำเภอยะลวง จังหวัดโพธิ์สัตว์ต่อไปในพื้นที่ ส่วนมอเตอร์เวย์ พนมเปญ พระสีหนุ เริ่มก่อสร้างในวันที่ 22 มีนาคม 2562 ระยะทางเกือบ 200 กิโลเมตร ใช้เวลา 4 ปี โดยไป 2 เลน กลับ 2 เลน และพบว่าสถานีบริการน้ำมันใกล้โรงแรม คาสีโนทะมอดาเปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 ส่วนตลาดสมัยใหม่ จังหวัดโพธิ์สัตว์ คาดว่าเสร็จกลางปี 2019 เจ้าของตลาดชื่อ ออกญา ภูปุย เป็นอดีตประธานหอการค้าจังหวัดพระตะบองเป็นเจ้าของตลาดภูปุยที่จังหวัดพระตะบอง



ภาพ: เส้นทางเชื่อมโยงท่องเที่ยวบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา
ที่มา: Hotasia, ม.ป.ป.

การส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพ

1. โครงสร้างพื้นฐาน สามารถเชื่อมโยงการเดินทาง และสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
2. ความยั่งยืนของวิถีชีวิต และความยั่งยืนของธรรมชาติ
3. บริการที่มีคุณภาพ ด้านสุขอนามัย และด้านความปลอดภัย
4. กระจายรายได้สู่ท้องถิ่น สามารถเพิ่มรายได้ให้กับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และผลิตภัณฑ์ชุมชน



ภาพ: ส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพ

ที่มา: สรุปจากกร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี

ตาราง: แสดงหน่วยงานรับผิดชอบการขับเคลื่อนการดำเนินงานในแต่ละยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์และรายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก 1.กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา หน่วยงานสนับสนุน 2.กระทรวงอุตสาหกรรม 3.กระทรวงสาธารณสุข 4.กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 5.กระทรวงมหาดไทย 6.กระทรวงวัฒนธรรม 7.กระทรวงพาณิชย์ 8.กระทรวงศึกษาธิการ 9.กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 10.สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) 11.องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน(องค์การมหาชน)
ยุทธศาสตร์ที่ 2	หน่วยงานรับผิดชอบหลัก 1.กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา หน่วยงานสนับสนุน

ยุทธศาสตร์และรายละเอียด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว	1.กระทรวงมหาดไทย 2.กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม 3.กระทรวงกลาโหม 4.กระทรวงการต่างประเทศ 5.กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว 6.สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว	<u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> 1.กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา <u>หน่วยงานสนับสนุน</u> 2.กระทรวงแรงงาน 3.กระทรวงศึกษาธิการ 4.กระทรวงวัฒนธรรม 5.องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความปลอดภัยให้กับการท่องเที่ยวไทย ผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่มการส่งเสริมวิถีไทย และการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว	<u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> 1.กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา <u>หน่วยงานสนับสนุน</u> 2.กระทรวงการต่างประเทศ 3.สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 4.กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว 5.องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน)
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ	<u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u> 1.กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา <u>หน่วยงานสนับสนุน</u> 2.กระทรวงการต่างประเทศ 3.กระทรวงมหาดไทย 4.กระทรวงคมนาคม 5.กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม 6.องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ที่มา: สรุปโดยคณะวิจัย

ตาราง: แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะสั้น (เร่งด่วน)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. การดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา	- ปรับเปลี่ยนภาพปัญหาข้อพิพาทดินแดนในอดีต สร้างความร่วมมือ ภายใต้กรอบการพัฒนา ASEAN, GMS, AMECS และข้อตกลงแบบทวิภาคีระหว่างไทยกับกัมพูชา	- หน่วยงานด้านความมั่นคง (กระทรวงกลาโหม) - กระทรวงต่างประเทศ (กต.) - กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
2. การวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน แบบ Win-Win	1. ต้องให้ความสำคัญทั้งมิติภายนอกและภายใน สำหรับมิติภายนอกประเทศ ไทยต้องเสริมบรรยากาศในการดำเนินความสัมพันธ์กับกัมพูชา โดยเริ่มจากความร่วมมือระดับประชาชน 2. พื้นฐานของความจริงใจและผลประโยชน์จะได้รับร่วมกันในระยะยาว ผ่านกลไกความร่วมมือของรัฐบาลและผู้นำท้องถิ่นให้เกิดเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	- หน่วยงานด้านความมั่นคง (กระทรวงกลาโหม) - กระทรวงต่างประเทศ (กต.) - กระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
3. การพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา	1. เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค ในกรอบ คือ กรอบความร่วมมือ ASEAN กรอบความร่วมมือในอนุภาคแม่โขง (GMS) และยุทธศาสตร์การร่วมมือทางเศรษฐกิจจิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS)	- กระทรวงคมนาคม - กระทรวงต่างประเทศ - ตม. - ศุลกากร - การปกครองส่วนท้องถิ่น - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
4. นำ Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินเพื่อติดต่อการค้าการลงทุน บริการด้านการรักษาพยาบาล และท่องเที่ยว	1. เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย สปป. ลาว เมียนมาและไทย ด้วยการขอวีซ่าจากประเทศเดียว ที่ผ่านมาได้	- กระทรวงต่างประเทศ - หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะสั้น (เร่งด่วน)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
5. อำนวยความสะดวกด้านพิธีการข้ามพรมแดน	1. การทำให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกมากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายลดลง ลดความแออัดของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง จัดกลุ่ม ชาวกัมพูชาที่เข้ามาทำงานรายวัน เข้ามาเรียน เข้ามาท่องเที่ยว ให้แยกกลุ่มให้ชัดเจน	-กระทรวงต่างประเทศ ศุลกากร -ภาครัฐฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC)
6. เตรียมความพร้อมคน	1.พัฒนาด้านภาษาอังกฤษ พัฒนาด้านทักษะของการเป็นเจ้าบ้านที่ดี เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยว 2.จัดกิจกรรมให้เกิดการรักษาวินัยธรรมร่วมของทั้งสองประเทศไทยกับกัมพูชา 3.สร้างกิจกรรมด้านการดูแลสิ่งแวดล้อมร่วมกัน เน้นความสำคัญด้าน “ขยะทะเล และขยะชายแดน” 4. ร่วมกันพัฒนาศูนย์บริการด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ	-กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ -กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
7. แนวทางการสร้างความร่วมมือระดับนโยบายรัฐบาลกับรัฐบาล (G2G)	1. งบประมาณประวัติศาสตร์เปิดสู่ยุคความสัมพันธูปแบบใหม่ภายใต้กรอบอาเซียน 2. ร่วมมือกันด้านการวางแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน 3.ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้า การลงทุน “เปลี่ยนเขตแดนพินาศเป็นศูนย์รวมการคมนาคมขนส่งและสถานที่ท่องเที่ยว” 4. การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริม ความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับ และมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชนและการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว 5. จัดตั้งคณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC) ไทยกับกัมพูชา	-กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา ร่วมจัดตั้ง คณะกรรมการการท่องเที่ยวระดับประเทศ ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น -กระทรวงต่างประเทศ -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา -คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC)
8. แนวทางการสร้างความร่วมมือในภาพกว้าง “ระดับภูมิภาค”	1. Single Visa เข้ามาใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา 2. มิติความร่วมมือระหว่างประเทศในแต่ละประเทศ ในกรอบของทวิภาคีและกรอบความร่วมมือที่สำคัญในระดับภูมิภาค	-กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา -หน่วยงานภาครัฐฯที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC)
9. พัฒนาและเปิดด่านที่มีศักยภาพ	1. จังหวัดตราด เปิด “ด่านท่าเสา-ทะมอตา เป็นด่านถาวร” เน้นด้านการท่องเที่ยว เปิดรับชาวกัมพูชาระดับรายได้ปานกลางเข้ามาจับจ่ายในจังหวัดตราด 2. จังหวัดตราด โอกาสจากการเป็นแหล่งผลไม้ “การท่องเที่ยวแบบบุฟเฟ่ผลไม้” สามารถเก็บรับประทานจากต้น อาศัยการเป็นศูนย์กลางผลไม้และการเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษร่วมกันพัฒนาด้านการท่องเที่ยว จัดเป็น Package ตามฤดูกาลให้กับนักท่องเที่ยว	-กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงกลาโหม -กระทรวงคมนาคม -ภาครัฐฯ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะสั้น (เร่งด่วน)	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	3.จังหวัดจันทบุรี “อัญมณีโลก” เน้นดึงดูดนักท่องเที่ยวทั่วโลกโดยใช้การท่องเที่ยวแบบการคาราวานลงทุนด้านอัญมณีร่วมกับจังหวัดไพลิน ที่มีพลอยและอัญมณีที่มีชื่อเสียง 4. จังหวัดสระแก้ว เน้นการแสวงหาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ และเชื่อมโยงกับกัมพูชา เสียมเรียบ และหา Package และจัดกิจกรรมกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวมาค้างและพักที่สระแก้ว	
10.สร้างโอกาสการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวจากจุดแข็งและโอกาสของไทยที่มี	1.ส่งเสริมด้าน “จัด Package ด้านการดูแลสุขภาพ” โปรโมชันสำหรับตรวจร่างกายประจำปี 2.ส่งเสริมให้มีการเปิด “โรงเรียน International School หรือ Bi-linguae บริเวณชายแดนไทยกับกัมพูชา” จัดโปรแกรม Boarding Pass ด้านการศึกษาแบบสามารถผ่านด่านเข้ามาศึกษาในไทยได้ 3.เปิดโรงเรียนอบรม และจัดสอนด้านการท่องเที่ยวแบบมืออาชีพ ตามชายแดนไทย 4.จัดตั้งศูนย์ประชุม MICE ในบริเวณชายแดน เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจภาคบริการ 5.จังหวัดตราด พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงผ่าน R10 ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์ และเส้นทางน้ำ เกาะช้าง-เกาะกง-สีหนุวิลล์ 6. เชื่อมโยงกลุ่มนักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศ ASEAN+6 ผ่านโครงการ BRI และ EEC จัดโปรแกรมการโปรโมทร่วมกันกับกลุ่มประเทศอาเซียน โดยไทยเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยว และการค้าการบริการที่เกี่ยวข้อง	-กระทรวงสาธารณสุข -กระทรวงศึกษาธิการ -กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงคมนาคม -หน่วยงานภาครัฐฯ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Border Committee : RBC)

ตาราง: แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ระยะกลาง

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะกลาง	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1.การท่องเที่ยว ดำเนินการเพื่อให้บรรลุ วิสัยทัศน์ด้านการ ท่องเที่ยวของอาเซียน	1. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวกัน โดยมีมาตรการ สำคัญร่วมกันระหว่างไทยกับกัมพูชา 2. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน การมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น มี มาตรฐานด้านความปลอดภัย และร่วมมือด้านการดูแลสิ่งแวดล้อม 3. มีการพัฒนามาตรฐานใช้ระบบคิวอาร์โค้ด หรือบัตรประชาชน (ID Card) นำมาสแกนข้อมูล เพื่อความ สะดวกรวดเร็ว	-กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา -กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงคมนาคม -ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง -กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
2.การอำนวยความสะดวก สะดวกด้านการขนส่ง	1. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามพรมแดน (Cross-Border Transportation Passengers by Road Vehicles: CBTP) 2. การเพิ่มขีดความสามารถและการพัฒนาทักษะเพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกในการ ขนส่งของภูมิภาคให้มีความก้าวหน้ายิ่งขึ้น	-กระทรวงคมนาคม -กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา -ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง -คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค
3. แนวทางการสร้าง ความร่วมมือระดับพื้นที่	1.จังหวัดสุรินทร์ ส่งเสริมด้านการดูแลสุขภาพ เช่น โปรโมชันสำหรับตรวจร่างกายประจำปี โปรแกรมคลอด เหมาะสมอื่นๆ กระตุ้นชาวกัมพูชาชนชั้นกลางเข้ามาใช้บริการ 2. เปิดด่าน “สายตะกู บุรีรัมย์” อย่างเป็นทางการดึงดูดกลุ่ม CLMV ที่มีความชอบด้านกีฬา 3. โอกาสของศรีสะเกษ ร่วมกับกัมพูชา ด้านการเปิดด่านฝั่งไทย เพื่อขึ้น “เขาพระวิหาร” ร่วมมือกับการ ท่องเที่ยวกัมพูชา และแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน 3. วัดไพรพัฒนา จังหวัดศรีสะเกษ เป็นจุดดึงดูด พัฒนาการท่องเที่ยวไทยกับกัมพูชาจาก “สายใยความศรัทธา เทวดาเดินดิน หลวงปู่สงฆ์ วัดไพรพัฒนา” เน้นการท่องเที่ยวแบบวัฒนธรรม 4. จังหวัดตราด “ศูนย์กลางการค้าส่ง ขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ และศูนย์กลางให้บริการการท่องเที่ยว ระดับภูมิภาค” ตราดตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ สามารถเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบัง (ประมาณ 340 กิโลเมตร) รวมถึงท่าเรือสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) (ประมาณ 250 กิโลเมตร) และมีฐานการท่องเที่ยวในพื้นที่ และ สามารถเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (กัมพูชา) มีการลงทุนจากต่างชาติ 5. จันทบุรีและตราดสามารถเชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) โดยมีเป้าหมายใหญ่ในการให้ ประเทศไทยเป็น “ชาติมหาอำนาจด้านการค้าผลไม้เมืองร้อนของโลก” ให้ภาคตะวันออกเป็นฐานตามโครงการ จัดตั้งระเบียงผลไม้ภาคตะวันออก (Eastern Fruit Corridor) รัฐบาลต้น EEC เตรียมปั้นระเบียงเศรษฐกิจ ผลไม้ตะวันออก สู่ “มหาอำนาจผลไม้เมืองร้อน”	-กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา -กระทรวงต่างประเทศ -กระทรวงคมนาคม -จัดตั้ง Joint Committee Tourism ไทย และกัมพูชา -คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา (General Border Committee: GBC) -คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Boarder Committee : RBC)

ตาราง: แนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ระยะยาว

ความร่วมมือ	ความร่วมมือระยะยาว	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. การลดช่องว่างการพัฒนา การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา	1. รักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ และเสริมสร้างศักยภาพของประเทศไทยกับกัมพูชาให้เข้มแข็ง 2. ขยายการเข้าถึงภาคการเงินในส่วนของภาคประชาชนและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของไทยกับกัมพูชา 3. เสริมสร้างโอกาสทางธุรกิจเพื่อสร้างการเติบโตและการจ้างงาน และขยายการเข้าถึงบริการด้านการเงินของประชาชนที่อยู่ชายแดนไทยกับกัมพูชา	- กระทรวงพาณิชย์ - กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ - กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
2. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน ในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวกัน โดยมีมาตรการสำคัญ	1. เน้นการส่งเสริมและการทำการตลาดไทยกับกัมพูชาผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวด้วยกัน 2. สร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวโดยบูรณาการร่วมระหว่างไทยกับกัมพูชาและดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว จาก ASEAN ให้มาเที่ยวเพิ่มมากขึ้น 3. เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยวไทยและกัมพูชา 4. ดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่างๆ ของไทยกับกัมพูชาผ่าน ภายใต้กรอบ GMS AMECs BRI และ ASEAN 5. ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทาง และเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างไทยกับกัมพูชาผ่านการเชื่อมโยงโครงการ BRI ของจีนที่เข้ามาลงทุนในกัมพูชา และ EEC ของไทยทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ	- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา - กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ - กระทรวงวัฒนธรรม - กระทรวงคมนาคม - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการท่องเที่ยวรายสาขาอื่นๆ - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
3. มีรูปแบบการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ	1. สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น และภาคส่วนรัฐและเอกชนในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยว 2. สร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการท่องเที่ยวให้ไทยกับกัมพูชา 3. จัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติของไทยกับกัมพูชา 4. ปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศของไทยกับกัมพูชา	- กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา - กระทรวงกลาโหม - กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม - หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา
4. ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	1. การพัฒนาสังคมผู้ประกอบการ เพื่อสร้างผู้ประกอบการทางธุรกิจของไทยกับกัมพูชา 2. การพัฒนาภาคการผลิตและบริการร่วมกันระหว่างไทยกับกัมพูชา 3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	- กระทรวงพาณิชย์ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - คณะกรรมการชายแดนทั่วไปไทยกับกัมพูชา

การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศสมาชิก ในฐานะประเทศไทยเป็นประเทศศูนย์กลางทางการท่องเที่ยวเชื่อมโยง และมีศักยภาพของกลุ่มในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการท่องเที่ยวโดยตรงมีรายละเอียด ดังนี้

1. ทบทวนและประสานความร่วมมือไทยกัมพูชา ในเรื่องบทบาทที่สำคัญของกลุ่มด้านทรัพยากรการท่องเที่ยว ด้านวัฒนธรรม ด้านมรดกทางวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ เพื่อชี้ให้เห็นความสำคัญ ร่วมมือ สนับสนุน รวมตัวจริง ทั้งภาครัฐที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงาน ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ภาคนักวิชาการ และผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมตัว และประสานความร่วมมือ แสดงวัตถุประสงค์ของความร่วมมือไทยกับกัมพูชาหรือร่วมกัน 1) ในด้านระเบียบข้อกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง ที่แต่ละประเทศยังไม่เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวเชื่อมโยง ร่วมหรือ หาทางแก้ไข 2) ด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ถนน ระบบราง ท่าเรือ และสนามบิน หาแนวทางร่วมเชื่อมต่อและดึงดูดเด่นของเส้นทางที่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมยังเข้าไม่ถึง ปรับปรุงและขยายความเชื่อมโยง ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของจุดหมายปลายทางเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 3) ร่วมกันส่งเสริมและการทำการตลาดไทยกับกัมพูชา ร่วมกันผ่านการประชาสัมพันธ์ให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดียวกัน 4) ร่วมมือกันสร้างความหลากหลายของสินค้าท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดการลงทุนด้านการท่องเที่ยว 5) เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยวของไทยกับกัมพูชา เพื่อดำเนินการและเพิ่มมาตรฐานสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก บริการและจุดหมายปลายทางต่างๆ 6) ไทยกับกัมพูชา ร่วมกันเสนอรูปแบบการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนและครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยมีมาตรการสำคัญ คือ สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น ภาครัฐ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาค ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น นักวิชาการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเอกชน ในห่วงโซ่มูลค่าการท่องเที่ยวทั้งระบบ 7) ไทยกับกัมพูชา ต้องให้ความสำคัญด้านการสร้างความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยและความมั่นคง รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการคุ้มครองและรักษาบำรุงมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ และให้ความสำคัญร่วมกันในเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

2. ควรจัดตั้งคณะกรรมการร่วมกันติดตามประเมินผล รวมทั้งหาแนวทางดำเนินการต่อยอดเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับภูมิภาค และเพื่อสามารถเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้ไทยกับกัมพูชา ทำทันทีและดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยติดตามตั้งแต่การเริ่มต้นแผนงานและระยะเวลาการพัฒนา

ไทย-กัมพูชา มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และด้านความมั่นคงที่ส่งผลให้เกิดความหวาดระแวงซึ่งกันและกัน เช่น เหตุการณ์เขาสถาปนทูต รัฐบาลทั้งสองประเทศต้องพยายามประนีประนอมให้ความช่วยเหลือซึ่งกัน ทั้งด้านวัฒนธรรม การศึกษา การสาธารณสุขและการท่องเที่ยว ปัจจุบันไทย-กัมพูชา มีกรอบความร่วมมือทั้งกรอบทวิภาคีและพหุภาคี โครงการ ACME Single VISA และโครงการพัฒนาปราสาทพระวิหาร กัมพูชามีพื้นฐานการจัดพื้นที่พัฒนาการท่องเที่ยวหลักในพนมเปญ เป็นประตูต้อนรับนักท่องเที่ยว รวมถึงมีแหล่งท่องเที่ยวเมืองรองในหลายแห่งแต่เหมาะสำหรับการมาเพียง 1 วัน

- กัมพูชาต้องเพิ่มโอกาสด้านการท่องเที่ยวโดยให้ความสำคัญกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกเฉียงใต้รวมถึงเกาะนอกชายฝั่งอีกหลายแห่ง รวมถึงศักยภาพในการพัฒนาชายหาด และรีสอร์ตเพื่อการท่องเที่ยวในระยะสั้นด้วย ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ (อุทยานแห่งชาติ) ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตกเฉียงใต้รวมถึงเกาะนอกชายฝั่งหลายแห่งด้วย

- การท่องเที่ยวชายหาดและการท่องเที่ยวทางทะเล ประกอบด้วย แหล่งธรรมชาติ เพิ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพักผ่อน แหล่งธรรมชาติ และพื้นที่ผจญภัย ส่วนพื้นที่ราบตอนกลางลักษณะเด่นของพื้นที่คือ ทะเลสาบโตนเลสาบ (Tonle Sab) มีหมู่บ้านลอยน้ำ ความเป็นหนึ่งในระบบนิเวศ พื้นที่ตอนบน แม่น้ำโขงและบาสเซต เป็นแหล่งพักผ่อน พื้นที่ด้านตะวันออก มีพื้นที่อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และแหล่งวัฒนธรรมชาวเขา ซึ่งมีศักยภาพสูงสำหรับนักท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ประกอบด้วย แหล่งธรรมชาติและรูปแบบวัฒนธรรม

- ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ อาศัยกรอบ GMS, ACMECS กรอบยุทธศาสตร์ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ESC (Economic Cooperation Strategy) เน้นการพัฒนาพื้นที่ตามแนวชายแดนที่สอดคล้องกับแนวเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อมาเป็นกลุ่ม ACMECS

- การเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว พื้นที่ชายฝั่งทะเลไทย-กัมพูชา รัฐบาลทั้งสองประเทศได้ติดต่อตกลงเพื่อให้เกิดความร่วมมือและเชื่อมโยงการพัฒนาร่วม โดยมีนโยบายร่วมกัน คือ นโยบายพัฒนาด้านการท่องเที่ยว Two Kingdom One Destination

- ความร่วมมือในระดับรัฐบาลระหว่างไทยกับกัมพูชา ในระดับรัฐบาลและพื้นที่ระดับจังหวัด ชายแดนมีความร่วมมือ ได้แก่ โครงการความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ความร่วมมือระดับจังหวัดชายแดนตราด (ไทย) และจังหวัดโพธิ์สัตว์ พระตะบอง และเกาะกงของกัมพูชา

- ความร่วมมือระดับจังหวัด ประธานหอการค้าจังหวัดตราด ให้ความสำคัญด้านการเชื่อมโยงการค้าการลงทุน

- ด้านพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับ CLMV ให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุน ภายใต้กรอบ การเชื่อมโยงภูมิภาค 2 กรอบ คือ กรอบ GMS และกรอบ ACMECS ชายแดนไทย-กัมพูชามีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด เป็นช่องทางที่สามารถพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชายแดนได้ โครงการพัฒนาถนนที่กำลังดำเนินการพัฒนาประกอบด้วย 2 สายหลัก คือ 1) ถนนหมายเลข 48 เข้าทางจุดผ่านแดนที่หาดเล็ก เกาะกง สเดอันเฟิน และ 2) ถนนหมายเลข 67 เข้าทางสนิม อลองเวง เสียมราช ถนนหมายเลข 68 ผ่านทางช่องจอม เข้าทางเสม็ด สำโรงร่อน อยู่ระหว่างการพิจารณา

ข้อเสนอแนะ

1. ด้านความสัมพันธ์ระดับผู้นำ ทั้งระดับประเทศ ระดับเขต ระดับท้องถิ่น และระดับชายแดนของไทยกับกัมพูชา จะต้องเป็นไปอย่างสร้างสรรค์ ต้องเรียนรู้และเข้าใจด้านการต่างประเทศอย่างถูกต้อง หลีกเลี่ยงผลกระทบทุกรูปแบบ และให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันอย่างจริงจังด้านความร่วมมือทั้งในกรอบทวิภาคี และพหุภาคี

2. ไทยกับกัมพูชา มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และด้านความมั่นคงที่ส่งผลให้เกิดความหวาดระแวงซึ่งกันและกัน เช่น เหตุการณ์เผาสถานทูต รัฐบาลทั้งสองประเทศต้องพยายามประณามให้มีความช่วยเหลือซึ่งกันทั้งด้านวัฒนธรรม การศึกษา การสาธารณสุข และการท่องเที่ยว ปัจจุบันไทย-กัมพูชา มีกรอบความร่วมมือทั้งกรอบทวิภาคีและพหุภาคี โครงการ ACME Single VISA และโครงการพัฒนาปราสาทพระวิหาร กัมพูชามีพื้นฐานการจัดพื้นที่พัฒนาการท่องเที่ยวหลักในพนมเปญ เป็นประตูต้อนรับนักท่องเที่ยวที่มา รวมถึงมีแหล่งท่องเที่ยวเมืองรองในหลายแห่ง

1. **ด้านพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมระหว่างไทยกับ CLMV** ให้เอื้อต่อการสัญจรไปมา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการค้าการลงทุน ภายใต้กรอบ การเชื่อมโยงภูมิภาค 2 กรอบ คือ กรอบ GMS และกรอบ ACMECS ชายแดนไทย-กัมพูชามีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด เป็นช่องทางที่สามารถพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชายแดนได้ โครงการพัฒนาถนนที่กำลังดำเนินการพัฒนาประกอบด้วย 2 สายหลัก คือ 1) ถนนหมายเลข 48 เข้าทางจุดผ่านแดนที่หาดเล็ก เกาะกง สเดอันเฟิน และ 2) ถนนหมายเลข 67 เข้าทาง สนม อลองเวง เสียมราฐ ถนนหมายเลข 68 ผ่านทางช่องจอม เข้าทางเสม็ด สำโรงรอฟัน อยู่ระหว่างการพิจารณา

2. **รูปแบบการใช้ Single VISA ต้องเร่งผลักดัน 1 VISA สามารถเดินทางได้ทั้ง CLMV และไทย** มีการร่วมประชุมกำหนดท่าทีและแนวทางจัดทำที่กรมการกงสุล ซึ่งจะนำเสนอต่อประเทศต่อประเทศเพื่อนบ้านกลุ่ม CLMV ในกรอบ ACMECS ต้องมีการผลักดัน เนื่องจากยังมีในส่วนของข้อตกลง ทวิภาคีระหว่าง 2 ประเทศ

3. **ลดพิธีการตรวจคนเข้าเมืองตามแนวชายแดน** แม้ว่าปัจจุบันการเดินทางเข้าเมืองของประเทศมีความสะดวกเพิ่มขึ้นภายใต้การผ่อนผัน เช่น การใช้บัตรผ่านแดน (Boarding Pass) แต่ยังคงต้องผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองทั้ง 2 ประเทศ ด้วยเหตุนี้ภายใต้การปฏิรูปจึงควรมีการลดระยะเวลาในการตรวจเอกสารโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยภายใต้การยอมรับของทั้งสองประเทศ

4. **พิจารณาให้มีการทำการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ร่วม (Joint Economic Development Area: JEDA)** ตามแนวชายแดน โดยเน้นให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจตามเขตชายแดน การปฏิรูปจะจัดให้มีเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตามแนวเขตชายแดนตามด้านต่างๆ โดยพัฒนาเป็นพื้นที่เดียว มีระบบเดียวเพื่อการบริหารจัดการอย่างเบ็ดเสร็จ ภายใต้การเป็นหุ้นส่วนร่วมกันระหว่างสองประเทศ ซึ่งมีการจ้างผู้บริหารมืออาชีพเป็นผู้ดำเนินการบริหารพื้นที่พิเศษนี้ โดยให้มีการตรวจตราเข้าออกเพียงครั้งเดียว ซึ่งเป้าหมายระยะยาวในการดำเนินการปฏิรูปเพื่อเชื่อมต่อพรมแดนของประเทศแบบไร้รอยตะเข็บ

5. **การพัฒนาพื้นที่ชายแดนระยะยาวร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน** แม้ว่าในปัจจุบันในเขตพื้นที่ชายแดน สภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะได้พัฒนาแผนระยะเวลา 5 ปี ทำให้พื้นที่ชายแดนมีโครงสร้างพื้นฐานและงบประมาณในการดำเนินงานรองรับแผนนี้ และสามารถสนับสนุนประเทศเพื่อนบ้านให้มีความพร้อมในการพัฒนามากขึ้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่ชายแดนไม่สามารถดำเนินการได้เพียงฝ่ายเดียว การพัฒนาต้องเป็นไปอย่างสอดคล้องกันทั้งสองประเทศ ด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาวิสัยทัศน์ระยะยาวร่วมกันตามจุดชายแดนเพื่อสร้างความร่วมมือร่วมใจและเข้าใจถึงขั้นตอนในการดำเนินงานร่วมกัน

6. รูปแบบของเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทยในอนาคต

คือ รูปแบบเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดน (Cross Border Special Economic Zone) ที่เน้นการลดขั้นตอนกระบวนการที่เกี่ยวข้องให้เหลือเพียงจุดเดียวเพื่อเชื่อมพื้นที่รายรอบชายแดนของสองประเทศให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพียงเขตเดียวภายใต้การบริหารจัดการแบบหุ้นส่วนของทั้งสองประเทศ ซึ่งประชาชนท้องถิ่นในแต่ละประเทศต้องมีส่วนร่วมในการดำเนินการ โดยมีการจ้างผู้บริหารมืออาชีพมาบริหารจัดการได้ ทั้งนี้การบริหารจัดการในบางจุดอาจมีความแตกต่างกันตามบริบทพื้นที่ได้ ซึ่งก่อนตัดสินใจดำเนินการในรูปแบบใดควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินการเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการ

7. การปรับใช้มาตรการอาเซียนในเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้ โดยลดขั้นตอนศุลกากรตามข้อตกลง ASEAN Single Window ที่ทำให้พิธีการทางศุลกากรมีเพียงจุดเดียว ซึ่งต้องนำระบบของทั้งสองประเทศมาบริหารจัดการเป็นระบบเดียวภายใต้การมีส่วนร่วมของทั้งสองประเทศ แนวคิดสำคัญ คือ ต้องอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าผ่านแดนภายใต้ข้อตกลงที่ให้นำนารถยนต์จากประเทศหนึ่งเข้าไปประเทศหนึ่งได้ และต้องรวมถึงมาตรการการได้รับสิทธิพิเศษจากการลงทุน ทั้งการให้สิทธิแก่นักลงทุนจากต่างประเทศ และการเจรจาให้สิทธิพิเศษแก่นักลงทุนชาวไทยในต่างประเทศด้วย นอกจากนี้ยังต้องมีการพิจารณาถึงมาตรการด้านภาษี มาตรการด้านการค้าบริการ มาตรการด้านแรงงาน ระบบเงินตรา ผู้ประกอบการในเขต เป็นต้น

8. การทำให้แนวคิดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพื้นที่ร่วมชายแดนเป็นโครงการของ ASEAN เพื่อให้การประสานความร่วมมือ การเจรจา หรือการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานเป็นมากกว่า การเจรจาแบบทวิภาคีที่อาจจะมีปัญหาในบางพื้นที่ หากการดำเนินงานเป็นโครงการของอาเซียนจะทำให้มีความเป็นไปได้และมีโอกาสประสบความสำเร็จมากกว่า

ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนา

1. ยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศกัมพูชา ส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมือกับกัมพูชาทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน นักวิชาการ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง 1) ให้ความสำคัญด้านการวางแผนการตลาด และการตลาดร่วมกัน เพื่อกระตุ้นความสนใจนักท่องเที่ยว 2) ความร่วมมือด้านการวางแผนบริหารจัดการใช้ทรัพยากรร่วมกันอย่างคุ้มค่า 3) ร่วมมือวางแผนด้านเส้นทางท่องเที่ยว แบ่งเป็น การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเส้นทางธรรมชาติ การท่องเที่ยวทางน้ำ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ฯลฯ และ 4) ร่วมมือในด้านการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการผ่านด่านระหว่างสองประเทศ

2. ยุทธศาสตร์ความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้านการเดินทางในแต่ละจุด การอำนวยความสะดวกร่วมกันด้านการเชื่อมโยงการเดินทางจากสนามบิน ไปสถานีรถไฟ ไปสถานีรถยนต์และท่าเรือ รวมถึงการให้ความสำคัญในส่วนของการอำนวยความสะดวกศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ศูนย์ประสานงานด้านการท่องเที่ยว ร่วมกันจัดตั้งศูนย์ดูแลด้านความปลอดภัย

3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวทางน้ำเชื่อมโยง ส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ จากจุดเชื่อมต่อของโครงการ EEC สนามบินอู่ตะเภา หากมาทางสายการบิน และท่าเรือแหลมฉบังเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบ จัดทำไว้สำหรับเรือท่องเที่ยวเพื่ออำนวยความสะดวก เน้นความ

รวดเร็วและความปลอดภัย ส่งเสริมร่วมกันทั้งสามประเทศ คือ ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม การเดินทางจาก (มาบตาพุด-พัทยา-เกาะสมุย) แหลงนบั้ง-เกาะช้าง/เกาะกูด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์-เกาะฟูกวก (เวียดนาม) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวทางเรือร่วมกับนานาชาติ สามารถเชื่อมจากเกาะฟูกวก ขึ้นไปจีน จัดทำท่าเรือท่องเที่ยวที่แหลมหงอบและที่ท่าเรือคลองใหญ่ ส่งเสริมให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางทางการท่องเที่ยว

4. ยุทธศาสตร์การจัดเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรด้านการท่องเที่ยว โดยมีคณะกรรมการประสานงานร่วมทั้งสามประเทศ คณะกรรมการการท่องเที่ยวระดับประเทศ ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น ร่วมกันพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ ร่วมกันพิจารณาด้านข้อกฎหมายที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวของทั้งสามประเทศรวมเวียดนามด้วย แก้ไขปัญหาร่วมกันด้านปัญหาความมั่นคงชายแดน รวมถึงร่วมมือส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน

5. ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือจังหวัดตราดให้เป็นศูนย์กลาง และเป็นฐานการท่องเที่ยวเชื่อมโยงชายฝั่งของ ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ทั้งนี้ทางจังหวัด ทางท้องถิ่น และชุมชนของไทยต้องให้ความร่วมมือ และต้องมีการพัฒนา สนับสนุนให้ครบวงจรด้านการบริการ โดยเฉพาะการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย

ดังนั้นควรเน้นบทบาทในการเป็นท่าเรือน้ำลึกด้านการท่องเที่ยวแบบปลอดภัย เป็นจุดศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศ จาก ตราด-เกาะกง-กัมปอต-สีหนุวิลล์-เกาะฟูกวก (เวียดนาม)

บทคัดย่อ

โครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา” ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการวิจัยไว้ 3 ข้อ คือ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานและองค์ประกอบสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา 3) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา และ 4) เสนอแนวทางการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา การวิจัยครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยแบบผสม (Mixed-method Research) ซึ่งเป็นการรวมวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ กับเชิงคุณภาพ เข้าด้วยกัน ร่วมกับการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และได้ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การเก็บข้อมูลได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview: IDI) จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สำหรับงานวิจัยเชิงคุณภาพ และใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) สำหรับงานวิจัยเชิงปริมาณ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ประกอบด้วยที่เป็นทั้งเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว ประชาชนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว โดยเลือกใช้วิธีการตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data Triangulation) ใช้การวิเคราะห์ Diamond Model ซึ่งผลการศึกษาจะทำให้ได้ข้อมูลครอบคลุมรอบด้าน และได้คำตอบในประเด็นที่อยู่ภายใต้ปัญหาวิจัย จากการศึกษาได้ศึกษาถึงพื้นฐานและองค์ประกอบที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนไทยกับกัมพูชา ในพื้นที่หลักที่มีศักยภาพทั้งหมด 7 พื้นที่ แบ่งเป็นจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชาตอนบน ประกอบด้วย ช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี ช่องสง่า ศรีสะเกษ ชื่องจอม สุรินทร์ และชื่องสายตะกู บุรีรัมย์ และจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชาตอนล่าง ประกอบด้วย จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกจังหวัดสระแก้ว จุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จันทบุรี และจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กจังหวัดตราด ตราด ด้านปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางการท่องเที่ยวและที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุนที่เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา เกิดจากปัจจัยภายในและภายนอก ปัจจัยภายใน ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวและทรัพยากรการท่องเที่ยว การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก การบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเข้าถึงเส้นทางเชื่อมโยง วิถีชีวิตประชาชน ส่วนปัจจัยภายนอก ได้แก่ นโยบายและกฎหมายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การคมนาคมขนส่ง ความปลอดภัย และแนวทางการสร้างความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศกัมพูชา ต้องสร้างความร่วมมือระดับนโยบายรัฐบาลกับรัฐบาล (G2G) ร่วมกับการสร้างความร่วมมือในภาพกว้าง “ระดับภูมิภาค” ภายใต้กรอบนโยบายที่สำคัญ และการหาแนวทางการสร้างความร่วมมือระดับพื้นที่ชายแดน

คำสำคัญ: การพัฒนา, การบริหารจัดการ, การท่องเที่ยวชายแดนไทยกับกัมพูชา, ปัญหาและอุปสรรคความร่วมมือ

Abstract

The Development and Management of Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia has defined four research purposes, 1) to learn the basics and the key elements associated with tourism in the Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia 2) to study the problems and obstacles involved in the tourism development of the Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia 3) to study the problems and obstacles related to investment trades linked to the product and the travel service of the area Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia and 4) to propose ways to development and management with tourism in the Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia. This research methodology used Mixed-method Research, to combines Quantitative Research together with Qualitative Research together with document research and related research. The sample groups were in the manner of integration information providers as well as government officials, travel operators, traders, and visitors. The data collect used In-depth interview together with focus group for Qualitative Research and used the questionnaires for Quantitative Research. The method makes use of monitoring data to use the Data Triangulation and analysis by Diamond Model. The results, main areas of the Cross-Border Tourism between Thailand and Cambodia potential have seven areas, divided into the upper Thai-Cambodian border, consisting of 1) Nam Yun ,Ubon Ratchathani, 2) Sa Ngam, Sisaket Province, 3) Chong Chom, Surin Province, and 4) Chong Sai Taku, Buri Ram Province and the lower Thai-Cambodian border, consisting of, 5) the permanent border crossing of Ban Khlong Luek, Sa Kaeo Province, 6) Permanent border crossing, Ban Laem, Chanthaburi province and 7) the permanent border crossing of Ban Hat Lek, Trat Province. Problems and obstacles related to tourism development and related to trade Investment linked to tourism products and services of the Thai-Cambodian border area showed have problem with the internal and external factors. In addition, the internal factors were the tourist location, tourist attractions and travel resources, development of facilities, management of the relevant agencies, access routes link and People's way of life. For the external factors were Policies and laws of each country, international relations, transportation and security. And guidelines for creating trade cooperation investment and tourism in the border area between Thailand and Cambodia must establish Government-level Cooperation with the Government (G2G) together with the creation of wide-scale cooperation "Regional" framework of policies were important and finding ways to create cooperation at the border areas of all sectors related.

Keywords: Development, Management, Cross-Border Tourism Thailand and Cambodia, Problems and Obstacles, Cooperation