

บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์สภาพลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

ตารางที่ 4.1 ลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย
แยกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	87	59.59
หญิง	59	40.41
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.1 ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 59.59 รองลงมาเป็นเพศหญิง ร้อยละ 40.41

ตารางที่ 4.2 ลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย
แยกตามอายุ

อายุ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
20 - 25	25	17.12
26 - 30	30	20.55
31 - 35	25	17.12
36 - 40	27	18.50
41 - 45	28	19.18
มากกว่า 45 ปีขึ้นไป	11	7.53
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.2 ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 26-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 20.55 รองลงมามีอายุระหว่าง 41-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 19.18

ตารางที่ 4.3 ลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย
แยกตามการนับถือศาสนา

การนับถือศาสนา	จำนวน	ร้อยละ
พุทธ	67	45.89
อิสลาม	73	50.00
คริสต์	5	3.43
อื่น ๆ	1	0.68
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.3 ผู้ประกอบธุรกิจ และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม คิดเป็นร้อยละ 50.00 รองลงมานับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 45.89

ตารางที่ 4.4 ลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย
แยกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	23	15.75
มัธยมศึกษา	72	49.32
อนุปริญญา	16	10.96
ปริญญาตรี	33	22.60
สูงกว่าปริญญาตรี	2	1.37
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.4 ผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซียส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 49.32 รองลงมาสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 22.60

ตารางที่ 4.5 ลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย
แยกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ค้าขาย / ประกอบการ	69	47.26
เกษตรกรกรรม / ประมง	2	1.37
อุตสาหกรรม	1	0.68
พนักงานธนาคาร / บริษัท	17	11.65
ท่องเที่ยว / บริการ	5	3.43
ส่งออก / นำเข้า	2	1.37
ประกันภัย	2	1.37
ตัวแทน / นายหน้า	-	-
ขนส่งสินค้า	4	2.74
เจ้าหน้าที่ของรัฐ	29	19.86
อื่น ๆ	15	10.27
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.5 จากการสัมภาษณ์พบว่า เป็นผู้ประกอบธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย โดยประกอบธุรกิจด้านค้าขาย / ประกอบการ คิดเป็นร้อยละ 47.26 รองลงมาประกอบธุรกิจด้านพนักงานธนาคาร / บริษัท คิดเป็นร้อยละ 11.65 ส่วนเจ้าหน้าที่ของรัฐทำการสัมภาษณ์ร้อยละ 19.86

ตารางที่ 4.6 ลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย
แยกตามระยะเวลาในการประกอบอาชีพ

ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
1 - 2 ปี	47	32.19
3 - 5 ปี	40	27.40
มากกว่า 5 ปีขึ้นไป	57	39.04
ไม่ตอบ	2	1.37
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.6 ระยะเวลาในการประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพมาเป็นเวลามากกว่า 5 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 39.04 รองลงมาประกอบธุรกิจการค้าดังกล่าวเป็นเวลา 1-2 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.19

ตารางที่ 4.7 ลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย
แยกตามภาษาที่ใช้ในการติดต่อค้าขาย

ภาษาที่ใช้ในการติดต่อค้าขาย	จำนวน	ร้อยละ
ไทย	72	24.41
มาเลเซีย	107	36.27
จีน	41	13.90
อังกฤษ	69	23.39
อื่น ๆ	6	2.03
รวม	295	100.00

จากตารางที่ 4.7 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ เนื่องจากผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย สามารถพูดได้มากกว่า 1 ภาษา ผู้วิจัยจึงเปิดช่องให้ตอบได้มากกว่า 1 ภาษา โดยผู้ประกอบธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่ใช้ภาษามาเลเซียในการติดต่อค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 36.27 รองลงมาใช้ภาษาไทย ในการติดต่อค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 24.41 และใช้ภาษาอังกฤษ ในการติดต่อค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย คิดเป็นร้อยละ 23.39

ผลการวิเคราะห์สภาพลักษณะการค้าชายแดนและการเตรียมความพร้อมรองรับการพัฒนาธุรกิจการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย

ตารางที่ 4.8 แสดงสภาพการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซียปัจจุบันอยู่ในระดับ

สภาพการค้าชายแดนไทย - มาเลเซียปัจจุบันอยู่ในระดับ	จำนวน	ร้อยละ
ดี	32	21.92
ปานกลาง	99	67.81
ไม่ดี	15	10.27
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.8 จากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้ประกอบธุรกิจการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย และเจ้าหน้าที่ของรัฐทั้งสองพบว่า สภาพการค้าชายแดนไทย - มาเลเซียปัจจุบันอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 67.81 ขณะเดียวกันผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเห็นว่า ปัจจุบันสภาพการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซียอยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 21.92

ตารางที่ 4.9 แสดงช่วงเวลาเปิดปิดด่านบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย กับผลกระทบต่อการพัฒนาธุรกิจด้านการค้าชายแดน

ผลกระทบจากการเปิดปิดด่านบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ต่อการพัฒนาธุรกิจการค้า	จำนวน	ร้อยละ
มีผลกระทบมาก	32	21.92
มีผลกระทบปานกลาง	55	37.67
มีผลกระทบเล็กน้อย	31	21.23
ไม่มีผลกระทบ	25	17.12
ไม่ตอบ	3	2.06
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.9 ช่วงเวลาเปิดปิดด่านบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่า มีผลกระทบต่อการพัฒนาธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนดังกล่าวปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 37.67 รองลงมาเห็นว่า มีผลกระทบระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 21.92

ตารางที่ 4.10 แสดงประเภทของธุรกิจที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

ประเภทธุรกิจที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ธุรกิจร้านค้า	103	29.26
ธุรกิจการเกษตร	41	11.65
ธุรกิจอุตสาหกรรม	22	6.25
ธุรกิจท่องเที่ยว / บริการ	71	20.17
ธุรกิจโรงแรม / ที่พัก	46	13.07
ธุรกิจขนส่ง	40	11.36
ธุรกิจแพปลา / สัตว์น้ำ / ห้องเย็น	27	7.67
อื่น ๆ	2	0.57
รวม	352	100.00

จากตารางที่ 4.10 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยประเภทธุรกิจที่ทำการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจประเภทร้านค้า คิดเป็นร้อยละ 29.26 รองลงมาเป็นธุรกิจการค้าประเภทธุรกิจท่องเที่ยวบริการ คิดเป็นร้อยละ 20.17 และธุรกิจการค้าประเภทโรงแรม / ที่พัก ร้อยละ 13.07

ตารางที่ 4.11 แสดงประเภทของสินค้าที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

สินค้าที่ค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
สินค้าอุปโภคบริโภค	94	17.34
เสื้อผ้า	90	16.61
เครื่องอัญมณี	9	1.66
อุปกรณ์ไฟฟ้า / อิเล็กทรอนิกส์	23	4.24
ท่องเที่ยว / บริการ	59	10.89
เกษตรกรรมประมง	31	5.71
อุปกรณ์ก่อสร้าง / เครื่องจักรกล	10	1.85
ผลิตภัณฑ์ไม้ / ไม้	24	4.43
น้ำมัน	32	5.90
ผลไม้ / ผักสด / ขนมอบเคี้ยว	85	15.68
ข้าว / เนื้อสัตว์	46	8.49
เครื่องคัม / อาหารกระป๋อง	39	7.20
รวม	542	100.00

จากตารางที่ 4.11 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยสินค้าที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค คิดเป็นร้อยละ 17.34 รองลงมาเป็นสินค้าประเภทเสื้อผ้าสำเร็จรูป คิดเป็นร้อยละ 16.61 และเป็นสินค้าประเภทผลไม้ผักสด ขนมอบเคี้ยว ร้อยละ 15.68

ตารางที่ 4.12 แสดงลักษณะของสถานที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

ลักษณะของสถานที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ปลูกสร้างเป็นตึกแถว	66	28.57
ปลูกสร้างเป็นบ้านเรือน	56	24.24
ปลูกสร้างเป็นแผงลอย	66	28.57
เปิดท้ายรถขายของ	40	17.32
อื่น ๆ	3	1.30
รวม	231	100.00

จากตารางที่ 4.12 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยลักษณะของสถานที่ของการทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซียส่วนใหญ่เป็นลักษณะปลูกสร้างเป็นตึกแถว และปลูกสร้างเป็นแผงลอย คิดเป็นร้อยละ 28.57 รองลงมาปลูกสร้างเป็นบ้านเรือน คิดเป็นร้อยละ 24.24 เป็นลักษณะเปิดท้ายรถขายของ ร้อยละ 17.32 นอกจากนี้มีลักษณะหาบเร่ วางของขายสองข้างทางถนน ร้อยละ 1.30

ตารางที่ 4.13 แสดงรูปแบบการค้าขายสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

รูปแบบการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
นัดพบตามตลาดนัดทุกวัน	48	28.40
นัดพบตามตลาดนัดสัปดาห์ละครั้ง	53	31.36
ซื้อขายโดยมีสถานที่ตั้งซื้อขายแน่นอน เช่น ปลูกตึกอาคารพาณิชย์ บ้านเรือน	68	40.24
รวม	169	100.00

จากตารางที่ 4.13 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยรูปแบบการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ปัจจุบันส่วนใหญ่มีลักษณะทำการซื้อขายสินค้า โดยมีสถานที่ตั้งทำการซื้อขายแน่นอน คิดเป็นร้อยละ 40.24 รองลงมามีลักษณะนัดพบตามตลาดนัดสัปดาห์ละครั้ง คิดเป็นร้อยละ 31.36 และนัดพบตามตลาดนัดทุกวัน ร้อยละ 28.40 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.14 แสดงลักษณะการซื้อขายสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

ลักษณะการซื้อขายสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ซื้อขายโดยตรงไม่ผ่านนายหน้า	108	73.97
ซื้อขายโดยผ่านนายหน้า	31	21.23
ทั้งสองอย่าง	7	4.80
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.14 ลักษณะการซื้อขายสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นการซื้อขายโดยตรงไม่ผ่านนายหน้า คิดเป็นร้อยละ 73.97 รองลงมาซื้อขายโดยผ่านนายหน้าก่อน ร้อยละ 21.23

ตารางที่ 4.15 แสดงบุคคลที่มาซื้อสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

บุคคลที่มาซื้อสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ชาวพื้นเมืองในท้องถิ่น	86	32.45
ชาวพื้นเมืองต่างถิ่น	58	21.89
นักท่องเที่ยวภายในประเทศ	65	24.53
นักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ	56	21.13
รวม	265	100.00

จากตารางที่ 4.15 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยบุคคลที่มาซื้อสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นบุคคลที่มาจากชาวพื้นเมืองในท้องถิ่น คิดเป็นร้อยละ 32.45 รองลงมาเป็นนักท่องเที่ยวภายในประเทศ ร้อยละ 24.53 ชาวพื้นเมืองต่างถิ่น ร้อยละ 21.89 และนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ ร้อยละ 21.13

ตารางที่ 4.16 แสดงราคาสินค้าที่ทำการซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

ราคาสินค้าที่ซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ราคาแพงกว่าท้องตลาด	14	9.10
ราคาต่ำกว่าท้องตลาด	51	33.12
ราคาเท่ากับท้องตลาด	24	15.58
ราคาลงไม่แน่นอน	65	42.20
รวม	154	100.00

จากตารางที่ 4.16 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยราคาสินค้าที่ทำการซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่มีราคาลงไม่แน่นอน เนื่องจากขึ้นอยู่กับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลต่อราคาน้ำมันและต้นทุนการผลิต ร้อยละ 42.10 รองลงมาราคาต่ำกว่าท้องตลาด ร้อยละ 33.12

ตารางที่ 4.17 แสดงการติดยบายบอกราคาสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

การติดยบายบอกราคาสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ติดยบายบอกราคาสินค้าให้เห็นชัดเจน	26	17.81
ติดยบายบอกราคาบ้างไม่ติดยบายบอกราคาบ้าง	82	56.16
ไม่มีการติดยบายบอกราคาสินค้า	38	26.03
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.17 การติดยบายบอกราคาสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่ติดยบายบอกราคาบ้างไม่ติดยบายบอกราคาบ้าง คิดเป็นร้อยละ 56.16 รองลงมาไม่มีการติดยบายบอกราคาสินค้าให้เห็น ร้อยละ 26.03

ตารางที่ 4.18 แสดงการซื้อขายสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ในปัจจุบัน

การซื้อขายสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ซื้อขายมากขึ้น	50	34.25
ซื้อขายน้อยลง	32	21.91
ซื้อขายเหมือนเดิมไม่เปลี่ยนแปลง	34	23.29
ไม่แน่ใจ	30	20.55
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.18 ปัจจุบันการซื้อขายสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย มีแนวโน้มทำการซื้อขายสินค้ามากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 34.25 รองลงมามีแนวโน้มซื้อขายสินค้าเหมือนเดิมไม่เปลี่ยนแปลง ร้อยละ 23.29

ตารางที่ 4.19 แสดงลักษณะของสินค้าที่ทำการซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

ลักษณะสินค้าที่ทำการซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
เหมือนกับสินค้าทั่วไปในท้องตลาด	77	40.74
เป็นสินค้าที่แตกต่างไปจากสินค้าในประเทศผู้ซื้อ	59	31.22
เป็นสินค้าลักลอบหนีภาษี	53	28.04
รวม	189	100.00

จากตารางที่ 4.19 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยสินค้าที่ทำการซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่มีลักษณะเหมือนกับสินค้าทั่วไปในท้องตลาด คิดเป็นร้อยละ 40.74 รองลงมาเป็นสินค้าที่แตกต่างไปจากสินค้าในประเทศผู้ซื้อ ร้อยละ 31.22 และเป็นสินค้าลักลอบหนีภาษี ร้อยละ 28.04

ตารางที่ 4.20 แสดงช่วงเวลาที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

ช่วงเวลาที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ทำการค้าขายตลอดเวลา	83	56.85
ทำการค้าขายเป็นช่วง ค้าขายไม่แน่นอน	35 28	23.97 19.18
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.20 ช่วงเวลาที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่มีลักษณะทำการค้าขายตลอดเวลา คิดเป็นร้อยละ 56.85 และค้าขายเป็นช่วง ร้อยละ 23.97

ตารางที่ 4.21 แสดงลักษณะของสินค้าที่นำมาขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

ลักษณะของสินค้าที่นำมาขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ทำการผลิตเองและขายเอง	16	10.96
รับมาขายต่ออีกทอดหนึ่ง	62	42.46
ทั้งสองอย่าง	68	46.58
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.21 ลักษณะของสินค้าที่ผู้ประกอบการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย นำมาขายนั้น ส่วนใหญ่ทำการผลิตเองขายเอง และรับมาขายต่ออีกทอดหนึ่ง ร้อยละ 46.58

ตารางที่ 4.22 แสดงคุณภาพของสินค้าที่ซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

คุณภาพของสินค้าที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
สะอาดปลอดภัยได้มาตรฐาน	68	46.58
ไม่สะอาดได้มาตรฐาน ,	39	26.71
ไม่แน่ใจ	39	26.71
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.22 คุณภาพสินค้าที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่สะอาดปลอดภัยได้มาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 46.58 รองลงมาไม่แน่ใจถึงคุณภาพของสินค้าที่ทำการค้าขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ร้อยละ 26.71 และเห็นว่าคุณภาพสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ไม่สะอาดได้มาตรฐาน ร้อยละ 26.71

ตารางที่ 4.23 แสดงแหล่งประเทศที่มาของสินค้าที่ทำการซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

แหล่งประเทศที่มาของสินค้าที่ทำการค้าขาย บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ไทย	122	40.27
มาเลเซีย	97	32.01
สิงคโปร์	35	11.55
จีน	38	12.54
อื่น ๆ	11	3.63
รวม	303	100.00

จากตารางที่ 4.23 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยสินค้าที่ทำการซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีแหล่งที่มาจากประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 40.27 รองลงมามีแหล่งที่มาจากประเทศมาเลเซีย ร้อยละ 32.01 จากประเทศจีน ร้อยละ 12.54 เป็นสินค้าจากประเทศสิงคโปร์ ร้อยละ 11.55 และจากประเทศอื่น ๆ เช่น เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ไต้หวัน อังกฤษ อิตาลี อินโดนีเซีย สหรัฐอเมริกา อินเดีย ร้อยละ 3.63

ตารางที่ 4.24 แสดงลักษณะการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

ลักษณะการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์บรรทุก	108	37.90
รถจักรยานยนต์	62	21.75
รถไฟ	47	16.49
เรือ / แพขนานยนต์	35	12.28
รถสามล้อพ่วง	15	5.26
ทางเท้า	12	4.21
อื่น ๆ	6	2.11
รวม	285	100.00

จากตารางที่ 4.24 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ปัจจุบันส่วนใหญ่นิยมขนส่งสินค้าโดยรถยนต์บรรทุก ร้อยละ 37.90 รองลงมาขนส่งสินค้าด้วยวิธีใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 21.75 และขนส่งสินค้าด้วยวิธีรถไฟ ร้อยละ 16.49 ส่วนการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ในลักษณะกองทัพบก ยังคงมีให้เห็นแต่ไม่มากนัก สินค้าที่ขนส่งเข้ามาในลักษณะลักลอบหนีภาษี ได้แก่ ข้าวสาร น้ำมัน เป็นต้น นอกจากนี้มีการขนส่งสินค้าด้วยวิธีอื่น ๆ ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคลทั่วไปที่ซื้อสินค้าแล้วนำไปใส่ทำรถเข้าประเทศของผู้ซื้อ และขนส่งทางเครื่องบิน ร้อยละ 2.11

ตารางที่ 4.25 แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

อัตราค่าขนส่งสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
แพงกว่าในประเทศของผู้ซื้อสินค้า	24	16.44
ถูกกว่าในประเทศของผู้ซื้อสินค้า	35	23.97
อัตราค่าขนส่งใกล้เคียงกัน	40	27.40
ค่าขนส่งขึ้นลงไม่แน่นอน	47	32.19
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.25 อัตราค่าขนส่งสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่อัตราค่าขนส่งขึ้นลงไม่แน่นอนขึ้นกับระยะทางและราคาน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 32.19 รองลงมาอัตราค่าขนส่งมีราคาใกล้เคียงกัน ร้อยละ 27.40

ตารางที่ 4.26 แสดงการชำระค่าสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

การชำระค่าสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
เงินบาท	18	12.33
เงินริงกิต	13	8.90
ทั้งเงินบาทและเงินริงกิต	112	76.71
เงินสดอื่น	3	2.06
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.26 การชำระค่าสินค้าที่ทำการซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่นิยมชำระค่าสินค้าทั้งเงินบาทและเงินริงกิต ร้อยละ 76.71 นอกจากนี้ชำระเป็นเงินสดดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เนื่องจากสะดวกต่อการเปิด L/C รวมทั้งเงินสดสิงคโปร์ ร้อยละ 2.06

ตารางที่ 4.27 แสดงวิธีชำระเงินซื้อขายสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

วิธีชำระเงินซื้อขายสินค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ชำระด้วยเงินสดโดยตรง	134	78.36
ชำระโดยผ่านระบบธนาคาร / สถาบันการเงิน	20	11.70
ชำระโดยเช็ค ดราฟต์ ตัวแลกเงิน	11	6.43
ชำระโดยวิธีอื่น ๆ	6	3.51
รวม	171	100.00

จากตารางที่ 4.27 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยวิธีการชำระค่าสินค้าที่ซื้อขายบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่นิยมชำระด้วยเงินสดโดยตรง ร้อยละ 78.36 รองลงมาชำระโดยผ่านระบบสถาบันการเงิน ร้อยละ 11.70 และชำระโดยวิธีอื่น ๆ เช่น แลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน การใช้บัตรเครดิต ร้อยละ 3.51

ตารางที่ 4.28 แสดงแหล่งเงินทุนที่ใช้ทำธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

แหล่งเงินทุนที่ใช้ทำธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
เงินทุนของตัวเอง	108	44.63
ธนาคาร / สถาบันการเงิน	54	22.31
หุ้นส่วน / เพื่อน	39	16.12
เล่นแชร์	19	7.85
ญาติพี่น้อง	18	7.44
อื่น ๆ	4	1.65
รวม	242	100.00

จากตารางที่ 4.28 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยแหล่งเงินทุนที่ใช้ทำธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่ใช้เงินทุนของตัวเอง ร้อยละ 44.63 รองลงมาอาศัยเงินทุนจากสถาบันการเงิน ร้อยละ 22.31

ตารางที่ 4.29 แสดงสภาพคล่องการหมุนเวียนของเงินทุนในธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย

สภาพคล่องการหมุนเวียนของเงินทุนในธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ระดับดี	34	23.29
ระดับปานกลาง	99	67.81
ระดับเล็กน้อย	13	8.90
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.29 สภาพคล่องการหมุนเวียนของเงินทุนในธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ส่วนใหญ่มีสภาพคล่องอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 67.81 รองลงมาสภาพคล่องการหมุนเวียนของเงินทุนอยู่ในระดับดี ร้อยละ 23.29

ตารางที่ 4.30 แสดงการส่งเสริมของหน่วยงานภาครัฐบาลที่มีต่อธุรกิจการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย

การส่งเสริมของหน่วยงานภาครัฐบาลที่มีต่อ ธุรกิจการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย	จำนวน	ร้อยละ
ส่งเสริมอยู่ในระดับดี	35	23.97
ส่งเสริมอยู่ในระดับปานกลาง	60	41.10
ส่งเสริมอยู่ในระดับเล็กน้อย	35	23.97
ไม่ได้ทำการส่งเสริมแต่ประการใด	16	10.96
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.30 การส่งเสริมของหน่วยงานภาครัฐบาลที่มีต่อธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ในปัจจุบันนั้น ส่วนใหญ่ภาครัฐมีการส่งเสริมธุรกิจดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 41.10

ตารางที่ 4.31 แสดงการเตรียมความพร้อมรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจการค้าชายแดนไทย - มาเลเซียของ
ภาครัฐบาล และผู้ประกอบการธุรกิจการค้าชายแดนที่ผ่านมา

การเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐบาล และผู้ประกอบการธุรกิจการค้าชายแดน	จำนวน	ร้อยละ
ระดับดี	25	17.12
ระดับปานกลาง	79	54.11
ระดับเล็กน้อย	28	19.18
ไม่มีการเตรียมความพร้อม	14	9.59
รวม	146	100.00

จากตารางที่ 4.31 การเตรียมความพร้อมที่ผ่านมาของหน่วยงานภาครัฐบาล และผู้ประกอบการธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของธุรกิจการค้าชายแดนดังกล่าว ส่วนใหญ่มีการเตรียมความพร้อมอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 54.11 และมีการเตรียมความพร้อมอยู่ในระดับเล็กน้อย ร้อยละ 19.18 ส่วนไม่มีการเตรียมความพร้อมแต่อย่างใดนั้น คิดเป็นร้อยละ 9.59

ตารางที่ 4.32 แสดงการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบธุรกิจการค้า และเจ้าหน้าที่ของรัฐบริเวณชายแดน ไทย - มาเลเซีย เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของธุรกิจการค้าชายแดนไทย - มาเลเซียในอนาคต

การเตรียมความพร้อมในอนาคต	จำนวน	ร้อยละ
การขยายฐานการผลิตเพิ่ม	53	8.66
การขยายเงินทุน / หลักทรัพย์	40	6.54
การขยายด่านศุลกากรเพิ่ม	26	4.25
การลดขั้นตอนพิธีการทางศุลกากรให้น้อยลง	45	7.34
การเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย	43	7.03
การขยายพื้นที่ค้าขายเพิ่มขึ้น	50	8.17
การขยายพื้นที่ขนถ่ายสินค้าชายแดน	20	3.27
การเร่งเจรจาขยายเวลาเปิดด่าน 24 ชั่วโมง	52	8.50
การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกแก่การค้าชายแดน	65	10.62
การร่วมมือกันลดภาษีการค้าระหว่างกัน	61	9.97
การเจรจาอนุญาตใช้รถยนต์บรรทุกของไทย และมาเลเซีย ขนถ่ายสินค้าเข้าออกประเทศทั้งสองอย่างไม่จำกัดโควต้า	31	5.06
การเจรจาอนุญาตนำเข้าผักสด ข้าว เนื้อสัตว์ เครื่องใช้อุปโภคบริโภค เข้าออกระหว่างประเทศทั้งสองโดยไม่จำกัดโควต้า	34	5.56
การร่วมมือระหว่างไทย - มาเลเซีย ปราบปรามการค้าความไม่สงบ และชีวิต และทรัพย์สินให้น้อยลง และหมดไป	42	6.86
การเร่งสร้างเส้นทางเพิ่มขึ้นเพื่อเชื่อมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งสองอย่างสะดวกรวดเร็ว	48	7.84
อื่น ๆ	2	0.33
รวม	612	100.00

จากตารางที่ 4.32 สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยสิ่งที่รัฐบาลและผู้ประกอบธุรกิจการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ต้องทำการเตรียมความพร้อม เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย อันดับแรก คือ การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกแก่การค้าชายแดน คิดเป็นร้อยละ 10.62 รองลงมา รัฐบาลไทย - มาเลเซีย ต้องเตรียมความพร้อมด้านความร่วมมือในการลดภาษีการค้าระหว่างกัน คิดเป็นร้อยละ 9.97 เตรียมความพร้อมด้านขยายฐานการผลิตเพิ่ม ร้อยละ 8.66 ควรเตรียมความพร้อมด้านการ

เร่งขยายเวลาเปิดปิดด่านตลอด 24 ชั่วโมง ร้อยละ 8.50 ควรเตรียมความพร้อมด้านการขยายพื้นที่การค้าขายเพิ่ม ร้อยละ 8.17 เตรียมความพร้อมด้านสร้างเส้นทางทางขนส่งสินค้าเชื่อมประเทศทั้งสองเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6.86 ลดขั้นตอนพิธีการทางศุลกากร ร้อยละ 7.34 ควรเตรียมความพร้อมด้านเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย ร้อยละ 7.03 เตรียมความพร้อมด้านร่วมมือปราบปรามการก่อการร้าย ร้อยละ 6.86 และขยายเงินทุนในการ ประกอบธุรกิจเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6.54 เป็นต้น ส่วนด้านอื่น ๆ เช่น ขอให้รัฐบาลไทยเจรจากับรัฐบาลมาเลเซียให้ ตกลงร่วมกันสร้างสะพานเชื่อมบริเวณด่านตากใบ อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส ตรงข้ามกับด่านตุมปีส เมืองกะลังกูไป รัฐกลันตัน ของประเทศมาเลเซีย โดยเร่งด่วน

ผลการวิเคราะห์เพื่อตอบคำถามการวิจัย

จากการลงพื้นที่ภาคสนามเพื่อสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่ของรัฐบริเวณชายแดน ไทย - มาเลเซีย สามารถตอบคำถามการวิจัยแยกสายประเด็น ดังนี้

1. สภาพการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย

จากการลงพื้นที่ภาคสนามด้วยตัวเองของผู้วิจัยทั้งใน 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย ประกอบด้วย จังหวัดสงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส และ 5 รัฐตอนเหนือของมาเลเซีย ประกอบด้วย รัฐเคดาห์ รัฐเปอร์ลิส รัฐปรัก รัฐกลันตัน และรัฐปีนัง พบว่า ปัจจุบันสภาพการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 67.81 กล่าวคือ ทั้งไทยและมาเลเซียต่างประสบกับปัญหาวิกฤตการณ์ทาง เศรษฐกิจอันเป็นผลจากเศรษฐกิจโลก ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น กลุ่มประเทศยูโร และกลุ่ม ประเทศอาเซียนต่างประสบกับความถดถอยทางเศรษฐกิจ ทำให้อำนาจในการซื้อสินค้า และบริการลดน้อยลง ซึ่งกระทบต่อการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย สภาพการค้าดังกล่าวเกิดจากสาเหตุที่กล่าวข้างต้นเป็นผลให้ ชาวมาเลเซียมาเที่ยวชายแดนไทยน้อยลง อีกทั้งการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย สภาพการค้ามีลักษณะ แข่งขันกันอย่างมากทำให้ส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าของไทยที่ไม่สามารถทำกำไรได้เท่าที่ควรจะเป็น การจัด ระเบียบผังเมืองการค้ายังไม่ีระบบที่เหมาะสม จากการสัมภาษณ์ผู้ช่วยพาณิชย์จังหวัดปัตตานี ได้ให้ความเห็น ว่าสภาพการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ยังเหมือนในอดีตที่ผ่านไปมาไม่หวือหวา แต่มีการค้าที่เป็นไปอย่าง ต่อเนื่อง สม่ำเสมอ โดยมาเลเซียยังคงข้มงวดสินค้าจากประเทศไทยที่จะนำเข้าประเทศมาเลเซีย เช่นเดิม ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าของไทยอย่างมาก ขณะเดียวกันสินค้าของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตรช่วง ฤดูกาล ทำให้ผลิตผลทางการเกษตรของไทยมีมากเกินความจำเป็น ราคาสินค้าดังกล่าวของไทย จึงไม่คิ เท่าที่ควร อีกทั้งมาเลเซียได้ทำการพัฒนาสินค้าอุตสาหกรรมผสมผสานสินค้าเกษตรกรรม ที่มีลักษณะ คล้ายคลึงกับประเทศไทย ส่งผลให้ความต้องการสินค้าจากประเทศไทยอยู่ในอัตราต่ำ ซึ่งเป็นข้อเสียเปรียบทาง การค้า อย่างไรก็ตาม การค้าชายแดนบริเวณด่านสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา จากการลงพื้นที่

สังเกตการณ์ของผู้วิจัย พบว่า สภาพการค้าบริเวณดังกล่าวมีความเจริญเติบโตมากขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา ดังจะเห็นได้จากการขยายตัวในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่รัฐบาลดำเนินการให้ เช่น การขยายระบบโทรศัพท์ ไฟฟ้า ถนน ระบบประปา ขณะเดียวกันภาคเอกชนได้ดำเนินการขยายพื้นที่ปลูกอาคารพาณิชย์ ที่พักอาศัย คอนโดมิเนียม แฟลต สถานบันเทิง ร้านค้า อย่างมากมาย เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจชายแดนดังกล่าว เมื่อมองภาพรวมสภาพการค้าชายแดนไทย - มาเลเซียทั้งหมด พบว่า สภาพการค้าอยู่ในระดับปานกลาง

2. การเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซียของทั้งสองประเทศที่ผ่านมา

ที่ผ่านมาหน่วยงานภาครัฐบาลและผู้ประกอบการธุรกิจการค้าของทั้งสองประเทศมีการเตรียมความพร้อมรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 54.11 จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง การเตรียมความพร้อมของภาครัฐ ได้แก่ การศึกษาในเรื่องการตลาดของประเทศมาเลเซีย การพัฒนารูปแบบพันธู์ของการผลิตปศุสัตว์เพื่อส่งออกจำหน่ายแก่ประเทศมาเลเซีย การใช้เครื่องมือในการตรวจพาสปอร์ตที่ทันสมัยสะดวกและรวดเร็ว การจัดอบรมสัมมนากลุ่มผู้ประกอบการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย เป็นต้น ในส่วนของผู้ประกอบการค้านั้น มีการเตรียมความพร้อม แต่ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรอันเกิดจากการที่รัฐบาล พยายามผลักดันนโยบายแต่ขาดการวางแผนรองรับ เช่น เขตอุตสาหกรรมปิดตานิ รัฐบาลต้องการให้เป็นเขตผลิตอาหารอิสลามของโลก นั่นคือนโยบาย แต่ในทางปฏิบัติยังขาดกฎหมายที่จะออกมารองรับในหลาย ๆ ด้าน ทำให้ภาคเอกชนขาดความมั่นใจในการเตรียมความพร้อมเป็นอย่างมาก ปัจจุบันภาครัฐได้ทำการส่งเสริมและสนับสนุนการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ในระดับปานกลาง ร้อยละ 41.10

3. สาเหตุที่การส่งออกสินค้าของประเทศไทยไปยังมาเลเซียจึงมีอุปสรรคมากมาย ไม่เหมือนกับที่ประเทศมาเลเซียนำสินค้าผ่านเข้าสู่ประเทศไทยได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว เกิดจากหลายสาเหตุ หลายประการ ดังนี้

- (1) การตรวจสอบมาตรฐานสินค้าของไทยก่อนส่งออกไปยังต่างประเทศยังไม่ดีพอ
- (2) ประเทศมาเลเซียไม่มีความจริงใจเอาแต่ได้ฝ่ายเดียว เพื่อให้ได้เปรียบทางการค้าจากไทย
- (3) คุณภาพของคนต่างกัน กล่าวคือ เจ้าหน้าที่คอรัปชั่น รับเงินได้โตะ ขณะที่มาเลเซียมีความรัก

ชาติและกฎหมายรุนแรงมากกว่าทำให้การคอรัปชั่นมาไม่มากเหมือนของไทย กล่าวคือ หากจ่ายเงินพิธีทางศุลกากรหรืออื่น ๆ ก็จะสะดวก

(4) การตั้งกำแพงภาษีกีดกันการค้าเพื่อปกป้องสินค้าภายในประเทศของมาเลเซีย โดยเก็บภาษีนำเข้าเกือบทุกอย่างที่มาจากประเทศไทย

(5) หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบของไทยไม่ประสานงานการส่งออกและนำเข้าสินค้ากับหน่วยงานของรัฐบาลมาเลเซียอย่างจริงจัง

(6) พิธีการและกฎหมายการนำเข้าสินค้าหรือส่งออกสินค้านี้ระหว่างไทยกับมาเลเซียแตกต่างกัน ยังไม่สามารถใช้เอกสารร่วมฉบับเดียวกันได้

(7) มาตรฐานสินค้าของไทยยังไม่ได้มาตรฐานตรงตามความต้องการของมาเลเซีย ทำให้ทางการมาเลเซียจำเป็นต้องเข้มงวดกับคุณภาพสินค้าของไทย

(8) ความสะอาดของสินค้าไทย จำนวนไม่น้อยที่ไม่ผ่านการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานของรัฐบาลไทยที่รับผิดชอบ ทำให้มาเลเซียกลัวว่าจะก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับชาวมาเลเซียเมื่อบริโภคสินค้านี้ดังกล่าว

(9) ประชาชนและผู้ประกอบการธุรกิจการค้าในพื้นที่มีความรู้ น้อย ไม่เก่งเรื่องการค้าระหว่างประเทศไม่เข้าใจระบบและขั้นตอนทำพิธีการทางศุลกากร ดังนั้นเมื่อส่งสินค้าจากไทยไปยังมาเลเซียจึงก่อให้เกิดปัญหาความไม่ตรงกัน ขณะที่มาเลเซียเชื้อสายจีนมีความรอบรู้ในเรื่องการค้า และการทำพิธีการดังกล่าว

(10) สินค้าไทยที่ส่งออกไปยังมาเลเซียยังไม่ได้คุณภาพเท่าที่ควร อีกทั้งประเทศมาเลเซียเองได้มีการรณรงค์ให้ประชาชนในประเทศหันมาใช้สินค้าที่ผลิตได้ภายในประเทศทดแทนการนำเข้า

(11) ประเทศมาเลเซียมีระบบการจัดเก็บภาษีที่เข้มงวดกว่าไทย ขณะที่ของไทยนั้นคนไทยที่เข้าไปซื้อสินค้าจากมาเลเซียพยายามหลีกเลี่ยงภาษี

(12) ปัญหาด้านศาสนา เพราะลักษณะของศาสนาอิสลามมีข้อจำกัดหลายประการ นอกจากนี้ ไทยยังขาดมาตรฐานที่จะลดข้อจำกัดต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

(13) มาเลเซียได้ออกประกาศห้ามรถยนต์บรรทุกสินค้าของไทยที่มีได้รับอนุญาตจากหน่วยงานขนส่งของมาเลเซีย ขนส่งสินค้าเข้าออกระหว่างมาเลเซียกับไทย ซึ่งเป็นการกีดกันในรูปแบบหนึ่ง ส่งผลให้การส่งออกสินค้าของไทยไปยังมาเลเซียมีปัญหา ต้องจอดรอขนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดนฝั่งไทย แล้วขนขึ้นรถยนต์บรรทุกของมาเลเซียแทน อีกทั้งคนขับก็ต้องเป็นคนสัญชาติมาเลเซียมีเช่นนั้นก็มีปัญหาเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่มาเลเซียอีก ขณะที่รถยนต์บรรทุกของมาเลเซีย หรือรถบรรทุกเที่ยวของมาเลเซียแล่นเข้าออกเมืองไทยได้อย่างสะดวก

4. สาเหตุที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ไม่ทำสถานีตรวจปล่อยสินค้าบริเวณชายแดนร่วมกัน เนื่องจาก

(1) ขาดการประสานความร่วมมืออย่างจริงจังที่จะพัฒนาสถานีตรวจปล่อยสินค้าชายแดนร่วมกัน จึงเป็นลักษณะต่างคนต่างทำ

(2) กฎหมายข้อบังคับการส่งออก การนำเข้าสินค้าระหว่างไทยกับมาเลเซีย ยังมิได้มีการตกลงร่วมกันในระดับรัฐบาล จึงไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้

(3) ปัญหาเรื่องการจัดเขตแดนระหว่างสองประเทศยังไม่เรียบร้อย ประเด็นการทำแผนที่ของประเทศ และแนวการกันรั้ว จึงยังไม่สามารถกำหนดพื้นที่สร้างสถานีตรวจปล่อยสินค้าร่วมกันได้อย่างเป็นรูปธรรม

(4) นโยบายของไทย - มาเลเซีย ไม่เหมือนกัน กล่าวคือ ยังคงมีความขัดแย้งในบางประการอยู่

(5) สินค้าส่วนใหญ่ระหว่างไทย - มาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนา การควบคุมสินค้ายังไม่จำเป็นต้องมีมาตรฐานมากนัก มาเลเซียจึงไม่ค่อยให้ความสำคัญในประเด็นดังกล่าว อีกทั้งหากตรวจปล่อยสินค้านร่วมกัน ก็อาจมีความขัดแย้งในการปฏิบัติงานหรืออาจมีการลดการเข้มงวด ซึ่งอาจทำให้มาเลเซียเสียเปรียบการค้าแก่ไทยได้

(6) ต่างคนต่างคิด ต่างคนต่างทำ ความพร้อมไม่มี ผลประโยชน์ทางตรง ทางอ้อม ความได้เปรียบเสียเปรียบไม่ลงตัว อาจทำให้ประโยชน์ของนายทุน และเจ้าหน้าที่บางส่วนที่ทำธุรกิจอยู่ ทำงานลำบากขึ้น

(7) หน่วยงานรับผิดชอบพื้นที่ชายแดนไทย - มาเลเซีย มีหลายหน่วยงานไม่สามารถตกลงความร่วมมือกันได้ เนื่องจากมีผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง ดังเช่น ปัญหาการร้ายที่เกิดขึ้นบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย บ่อยครั้ง ซึ่งล้วนมาจากการเสียผลประโยชน์

5. สาเหตุที่ผู้ประกอบการการค้าของไทยบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ไม่ทำการพัฒนาธุรกิจการค้าที่ตนเองดำเนินการอยู่ให้มีความเจริญก้าวหน้ากว่าที่เป็นอยู่เนื่องจาก

(1) การค้าดังกล่าวมีขอบเขตอยู่ในวงจำกัด

(2) เป็นการค้าภายในพื้นที่ใกล้เคียงที่คนส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลามคล้ายกันจึงยากที่จะขยายพื้นที่การค้าไปสู่รอบนอกได้อย่างรวดเร็ว

(3) ขาดการกระตุ้นหรือลှัน เพราะเห็นว่าธุรกิจปัจจุบันที่ทำอยู่ก็สามารถดำรงอยู่ได้แล้ว

(4) การค้าชายแดนส่วนมากเป็นสินค้าหนีภาษีจากมาเลเซียเข้ามาสู่ประเทศไทย หากขยายพื้นที่มากขึ้น รัฐบาลอาจเข้ามาควบคุมเข้มงวดทำให้ต้องจ่ ะภาษีนำเข้าสินค้ามากขึ้น

(5) ไม่กล้าเสี่ยงต่อภาวะเศรษฐกิจของไทยที่ไม่แน่นอน

(6) ขาดเงินทุนสำรอง

(7) พื้นที่มีไม่เพียงพอทำให้ต้องเคลื่อนย้ายพื้นที่ทำการค้าตลอดเวลา

6. สาเหตุที่การเดินทางจากประเทศไทยเข้าสู่ประเทศมาเลเซียมีความลำบาก และหลายขั้นตอนมากทำให้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการค้าของประเทศทั้งสอง เนื่องจาก

(1) ประเทศมาเลเซียมีการจัดระเบียบเมืองเป็นระเบียบ ไม่เหมือนประเทศไทย ส่งผลให้คนมาเลเซียมีระเบียบ เครื่องครัดต่อกฎหมาย และรักษาคิกว่าคนไทยบางส่วน จึงทำให้คนไทยจำนวนมากไม่ยอมที่เดินทางเข้าประเทศมาเลเซียไปประกอบอาชีพที่ต้องห้าม หรือเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย เนื่องจากค่าตอบแทนที่มาเลเซียแพงกว่าเมืองไทย เช่น อาชีพโสเภณี การเข้าไปเล่นการพนัน ดังนั้น รัฐบาลมาเลเซีย จึงค่อนข้างเข้มงวดกับคนไทย ที่จะมีพฤติกรรมไปในทางดังกล่าว

(2) การเกิดเหตุการณ์ไม่สงบบริเวณชายแดนภาคใต้ของไทย ซึ่งหลังก่อเหตุมักจะแฝงกายซ่อนเร้นแล้วหลบหนีเข้ามาเลเซีย รัฐบาลมาเลเซียจึงจำเป็นต้องตรวจสอบอย่าง มากกับผู้ที่จะเดินทางเข้ามายังมาเลเซีย

(3) มาเลเซียปัจจุบันได้รับการแพร่ระบาดของยาเสพติด โดยลำเลียงผ่านหลายด้านไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ โดยส่วนหนึ่งก็ลำเลียงมาจากชายแดนไทยเข้าสู่มาเลเซีย ทำให้รัฐบาลมาเลเซียจำเป็นต้องเข้มงวด แม้ว่าจะกระทบต่อธุรกิจการค้าบ้างก็ตาม แต่เป็นมาตรการรักษาความปลอดภัย

(4) มุมมองของมาเลเซีย มองว่าเมืองไทยค่อนข้างเสรี ส่งผลให้มีกลุ่มธุรกิจผิดกฎหมายมาก มีกลุ่มอาชญากรมาก มาเลเซียจึงจำเป็นต้องกวัดจั้นระมัดระวังคนที่จะเข้าประเทศมาเลเซียมากกว่าไทย

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการติดต่อการค้าบริเวณชายแดนไทย ยังคงได้รับความสะดวกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่เข้มงวดมากเท่าที่ควร ทำให้ธุรกิจการค้าบริเวณดังกล่าวมีความคล่องตัวพอสมควร

7. ผลของการเปิดด่านบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ต่อการพัฒนาธุรกิจการค้าชายแดนมีผลกระทบต่อ การพัฒนาธุรกิจการค้าบริเวณชายแดนดังกล่าวอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 37.67 เนื่องจากด่านมีเวลาเปิดปิดที่แน่นอน และเปิดทุกวัน สามารถไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวก จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องกักตุนสินค้าไว้ ผู้ประกอบธุรกิจต่างมีความมั่นใจต่อสถานการณ์การค้าบริเวณชายแดนที่เป็นอยู่ทุกวันนี้ แม้ว่าจะมีผลบ้างแต่ก็ไม่มากนัก

8. สาเหตุที่เจ้าหน้าที่บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าของประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่ไม่นิยมพูดภาษาอังกฤษกับผู้ที่มาติดต่อ โดยทำการพูดภาษาเขมรแทน เกิดจาก

(1) ไม่มีบุคคลที่เป็นชาวยุโรป หรือชาวเอเชียอื่นเดินทางมาใช้บริการในเขตชายแดนดังกล่าวมากนัก ส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ และใช้ภาษาท้องถิ่นกันมากในการสนทนา โดยอาจมีความเห็นว่าเป็นคนในพื้นที่เดียวกัน จึงสื่อภาษาท้องถิ่นกับผู้ที่มาติดต่อ

(2) คนมาเลเซียมีความเป็นชาตินิยมสูง จึงอนุรักษ์การพูดภาษาฮาวี มาเลย์ แทนภาษาอื่น ดังนั้น ผู้ที่มาติดต่อธุรกิจการค้าหรือเรื่องอื่น ๆ จำเป็นต้องมีความรู้เกี่ยวกับภาษาท้องถิ่น หรือภาษามาเลย์ดังกล่าว

(3) ประชาชนส่วนมากเป็นคนพื้นเมือง การศึกษาไม่สูงมากนัก จึงนิยมพูดภาษาท้องถิ่น เป็นสื่อ ซึ่งสามารถติดต่อธุรกิจการค้าชายแดนและการเข้าออกประเทศทั้งสอง

(4) บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย คนส่วนใหญ่สามารถพูดได้ 2 ภาษา ทั้งไทยและฮาวี เนื่องจาก มีวัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกัน จึงนิยมสื่อสาร โดยใช้ภาษาฮาวีแทนภาษาอังกฤษ และสามารถใช้ตรวจสอบการผ่านแดนของบุคคลต่างถิ่นที่จะเข้าประเทศมาเลเซียได้ง่าย

9. สาเหตุที่ผู้ประกอบการธุรกิจการค้าชายแดนของไทยไม่ส่งสินค้าของไทยเกี่ยวกับสินค้าอุปโภคบริโภคออกไปจำหน่ายแก่ประเทศมาเลเซียให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เนื่องจาก

(1) บางครั้งสินค้าที่ส่งออกไปยังมาเลเซีย เช่น เนื้อสัตว์ เกิดปัญหากับผู้บริโภคชาวมาเลเซีย เช่น เกิดโรคระบาด ทำให้การสั่งซื้อสินค้าดังกล่าวจากผู้ประกอบการค้าของไทยลดลง

(2) มาเลเซียเก็บภาษีสินค้านำเข้าจากประเทศไทยสูงขึ้น ทำให้ราคาสินค้าของไทยที่ขายในประเทศมาเลเซียมีราคาแพงกว่าสินค้าของมาเลเซีย ประชาชนมาเลเซียจึงหันไปบริโภคสินค้าภายในประเทศของตนทดแทนการนำเข้า

(3) มาตรฐานสินค้าไทยบางชนิดยังสู้คุณภาพสินค้าของมาเลเซียไม่ได้ ไม่มีความแน่ชัดในแหล่งผลิต หรือไม่มีเครื่องหมายฮาลาล

(4) การค้ากับมาเลเซียบริเวณชายแดนอาจสูญเสียเงินได้ เนื่องจากมาเลเซีย ไม่มีการใช้เช็ค หรือรับรองกฎหมายเช็คบริเวณชายแดนดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการค้าของไทยไม่กล้าเสี่ยงที่จะให้เครดิตกับผู้ซื้อทางมาเลเซีย

(5) มีผู้อุปโภคบริโภคสินค้าไทยไม่มากนัก ทำให้การขยายสู่ทางการส่งออกสินค้าไทยไปยังมาเลเซียจะไม่คุ้มกับเงินทุนที่ลงทุนไป

(6) มาเลเซียได้ทำการส่งเสริมแรงจูงใจให้ประชาชนบริโภคสินค้าภายในประเทศแทนนำเข้า

(7) เจ้าหน้าที่มาเลเซียเข้มงวดในการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทยมาก ใช้เวลาตรวจสอบสินค้าเป็นเวลานาน ทำให้เกิดความท้อใจในการพัฒนาธุรกิจดังกล่าวของผู้ประกอบการค้าของไทยเป็นอย่างมาก

10. สาเหตุที่เจ้าหน้าที่ของทั้งสองประเทศระหว่างไทย - มาเลเซีย ไม่ทำการเจรจาตกลงให้มีการยอมรับการประกันภัยรถยนต์ร่วมกันอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม เนื่องจาก

(1) กฎหมาย และข้อบังคับของทั้งสองประเทศไม่เหมือนกัน

(2) รัฐบาลมาเลเซียและไทย ยังกังวลในเรื่องการเสียผลประโยชน์เพื่อชิงความได้เปรียบและเสียเปรียบ โดยเฉพาะมาเลเซียยังคงมีความได้เปรียบไทยในประเด็นนี้ ดังจะเห็นได้จากการที่รถยนต์ของไทยเข้ามาเลเซียจะต้องซื้อประกันภัยของมาเลเซีย โดยจ่ายครั้งละหนึ่งพันเศษ ส่วนรถยนต์ของมาเลเซียที่เดินทางเข้าประเทศไทย แค่ซื้อ พ.ร.บ. ของไทยเท่านั้นเองสามารถอยู่ได้เป็นปี ขณะที่ประกันภัยของมาเลเซียอยู่ได้ไม่เกิน 3 เดือน

(3) รถยนต์ของไทยเข้ามาเลเซียไม่มากนัก เนื่องจากมีข้อกีดกันดังกล่าว อีกทั้งรถยนต์ของไทยมีอายุการใช้งานมากกว่ารถยนต์ของมาเลเซีย รัฐบาลมาเลเซียจึงกลัวว่าเมื่อนำรถยนต์ของไทยเข้าไปวิ่งในมาเลเซียแล้วอาจจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของชาวมาเลเซียได้

11. สาเหตุที่รัฐบาลของทั้งสองประเทศยังไม่ตกลงเปิดด่านถาวร 24 ชั่วโมง เพื่อสร้างความเจริญเติบโตทางการค้าบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ดังกล่าว เนื่องจาก

(1) รัฐบาลมาเลเซียยังกลัวปัญหาด้านความปลอดภัย การแพร่ระบาดของยาเสพติด ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในประเทศไทยในปัจจุบัน

(2) การเปิดด่านตลอด 24 ชั่วโมง อาจมีผลต่อการค้าแต่ไม่มากนัก เนื่องจากมาเลเซียมาค้าขายในเมืองไทยหรือเข้ามาท่องเที่ยวสามารถเดินทางกลับได้ภายในวันเดียวกัน ไม่จำเป็นต้องพักในเมืองไทย ซึ่งประเด็นนี้อาจทำให้ไทยสูญเสียรายได้เกี่ยวกับห้องพัก