

การยกระดับด่านชายแดนต่อการเชื่อมโยงเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้กับราชอาณาจักร กัมพูชา

The Enhancement of the Border Checkpoints as the linkage of the Border Economic Cities Southern-Northeast Sub-region toward the Kingdom of Cambodia

สุรชาติพิทย์ ขวณะเวสสกุล¹

บทคัดย่อ

ผลจากทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพของประเทศไทยส่งผลให้มูลค่าของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะมูลค่าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยกับราชอาณาจักรกัมพูชา ถือได้ว่าเป็นการขยายตัวมากที่สุดกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมดในภาพรวม และยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยแนวชายแดนด้านอีสานใต้มีจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนถึง 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ และจังหวัดศรีสะเกษ จึงควรมีการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน หลังการเปิดอาเซียน และความสามารถในการเข้าถึงเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้กับราชอาณาจักรกัมพูชาจากโครงข่ายถนนในปัจจุบัน โดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) วิเคราะห์โครงข่าย (Network analysis) พังค์ชันเขตการบริการ (Service area)

ผลการศึกษาพบว่า 1) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่อื่นๆ ในเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ภายหลังการเปิดอาเซียน มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า และพื้นที่ชุมชนเมืองและสิ่งปลูกสร้าง มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดด และ 2) การเชื่อมโยงด่านถาวรและจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนของเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ คือ ถนนหมายเลข 24 โดยผ่านถนนสายรองและสายย่อยของจังหวัดบุรีรัมย์-สุรินทร์-ศรีสะเกษ ผ่านไปยังราชอาณาจักรกัมพูชา คือถนนหมายเลข 6 ซึ่งเป็นระเบียบเศรษฐกิจได้ และเป็นเส้นทางเพื่อเดินทางสู่เมืองสำคัญคือ เมืองเสียมราฐ เมืองมรดกโลกทางประวัติศาสตร์ และกรุงพนมเปญ เมืองหลวงของราชอาณาจักรกัมพูชา เพื่อการเดินทางและการขนส่งสินค้า โดยโครงข่ายการเชื่อมโยงเมืองอยู่ระยะทางไม่เกิน 150 กิโลเมตร ซึ่งสั้นกว่าระยะจากด่านชายแดนภาคตะวันออกของไทยที่ต้องใช้ระยะมากกว่า 200 กิโลเมตรในการเดินทางถึงเมืองเสียมราฐ

คำสำคัญ: การยกระดับด่านชายแดน เมืองเศรษฐกิจชายแดน อนุภูมิภาคอีสานใต้ การค้าชายแดน

Abstract

As result of the potential location of Thailand, it has effected to increase the value of border trade with neighboring countries, especially the Kingdom of Cambodia. It had the greatest expansion and continue to increase in whole border trade of Thailand. With the Southern-Northeast Sub-region border, there were 2 permanent borders checkpoints and 1 temporary custom and border protection offices in 3 provinces; Burirum, Surin, and Srisaket. Hence, after the ASEAN opened, aim to study in landuse of Border Economic Cities (Burirum-Surin-Srisaket) change and to find a service area from present network with the Kingdom of

¹ อาจารย์ ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

Cambodia. The methodology used Geographic Information System (GIS) analysis the road network and service area.

The results showed that 1) the landuse of forest areas and misscellonus areas had trend to decreas. In industrial and warehouse areas and urban and communities. 2) the permanent borders checkpoints and temporary custom and border protevtion offices was the main road No. 24 in Thailand through the sub-road of Buriram-Surin-Sisaket province passed to the main road no. 6 of the Kingdom of Cambodia which is the Southern Economic Corridor and the path of travel. To the important cities were Siam Reap, the World heritage city and Phnom Penh, the capital city of Cambodia. By linkage network has exceeding 150 kilometers which shorter than the distance from Eastern border of Thailand that requires more than 200 kilometers to Siam Reap.

Keywords: *Enhancement of the border checkpoints, border economic cities, Southern-northeast sub-region, Border trade*

บทนำ

ผลจากความเป็นภูมิภาคอาเซียนทำให้ตลาดของทั้งภูมิภาคกลายเป็นตลาดเดียวกัน คือมีระบบเศรษฐกิจร่วมกันโดยผ่านโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงถึงกันอย่างสะดวก ประเทศไทยมีความได้เปรียบจากทำเลที่ตั้ง เป็นผลให้เกิดศักยภาพต่อการลงทุนและโลจิสติกส์ ปรากฏให้เห็นเด่นชัดจากมูลค่าของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่เพิ่มสูงขึ้น อาทิ มูลค่าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยกับราชอาณาจักรกัมพูชาที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก พ.ศ. 2560 ถึงร้อยละ 21.89 คิดเป็นมูลค่า 22,140.24 ล้านบาท ใน พ.ศ. 2562 (เดือนมกราคม) นับเป็นการขยายตัวด้านการค้าชายแดนที่มากที่สุดกับประเทศเพื่อนบ้านในภาพรวมทั้งหมด (กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน, 2562) เพราะประเทศไทยมีระยะทางติดต่อถึง 803 กิโลเมตร มีด่านถาวรที่สามารถส่งสินค้าออกไปยังราชอาณาจักรกัมพูชาได้ถึง 6 แห่ง ในจังหวัดสระแก้ว จันทบุรี ตราด สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี และในอนาคตแห่งที่ 7 จากการยกระดับด่านผ่อนปรนการค้าชายแดนจังหวัดบุรีรัมย์ จึงไม่ควรละเลยตลาดการค้าในราชอาณาจักรกัมพูชาที่ยังเคยเป็นตลาดการค้าเก่าแก่ของไทย สินค้าอุปโภคบริโภคส่วนใหญ่ของประเทศไทยยังคงครองตลาด ถึงแม้ว่าจะมีราคาสินค้าสูงกว่าสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนและเวียดนาม เพราะสินค้าไทยยังคงความมีคุณภาพมากกว่า (ปิยนุช พิวงเหลือ, 2560 : ออนไลน์) รูปแบบการค้ามีทั้งแบบซื้อขายระหว่างคนในพื้นที่อาศัยบริเวณจังหวัดชายแดน และระหว่างผู้ประกอบการจากส่วนกลางและที่อื่นๆ ประกอบกับฝั่งราชอาณาจักรกัมพูชา มีนโยบายเปิดเสรีทางการค้าเพื่อดึงดูดการลงทุนจากทั่วโลก ดังตัวอย่างการให้เปิดบ่อนคาสิโนอย่างเป็นทางการ และเพื่อเป็นการรองรับการเติบโตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ จึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสร้างถนน ทางด่วน สะพาน สนามบินแห่งใหม่ในเสียมราฐ และกิจการด้านพลังงานขนาดใหญ่ ในราชอาณาจักร ซึ่งมีการลงทุนร้อยละ 44 จากกลุ่มทุนจากสาธารณรัฐประชาชนจีน คิดเป็นมูลค่า 1.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (นับตั้งแต่ พ.ศ. 2537-2557) (โพสท์ทูเดย์, 2560 : ออนไลน์)

จากสถานการณ์ดังกล่าวเพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและราชอาณาจักรกัมพูชาอย่างเป็นรูปธรรมเพิ่มขึ้น และให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การสร้างความสำเร็จเติบโตทางเศรษฐกิจของเมืองหน้าด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ประเทศไทยได้มีแนวทางส่งเสริมและแนวทางปฏิบัติหลายวิธี อาทิ กรมการค้าต่างประเทศได้จัดงานหุ้นส่วนเศรษฐกิจชายแดนไทย-กัมพูชาขึ้น (25-26 กุมภาพันธ์ 2562) เพื่อจับคู่ธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศ ในธุรกิจกลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม (รวมอาหารเสริม) กลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค (รวมสินค้าสุขภาพและความงาม) กลุ่ม

เครื่องจักรกลการเกษตรและผลิตภัณฑ์ และกลุ่มยานยนต์ และอะไหล่ (โพสต์ทูเดย์, 2562 : ออนไลน์) รวมถึงการผลักดันให้เกิดการขยายการค้าชายแดนด้านอีสานใต้เพิ่มขึ้นด้านตะวันออกเพราะพื้นที่อีสานใต้มีลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบต่อเนื่องกันตั้งแต่บุรีรัมย์-สุรินทร์-ศรีสะเกษ และสามารถเชื่อมต่อออกสู่เวียดนามได้ในระยะใกล้ (เปียนฉัตร รุ่งรัตน์รัชชัย และยงยุทธ สถานพงษ์, 2553 : ออนไลน์) และสามารถเข้าถึงเมืองหลักของราชอาณาจักรกัมพูชาอย่างเสียมราฐได้สะดวกและเป็นระยะทางสั้นกว่าช่องทางด้านตะวันออกของประเทศไทย โดยมีระยะทาง 135 กิโลเมตร (จากด่านช่องสะง่า) และ 170 กิโลเมตร (จากด่านช่องจอม)

ดังนั้น การยกระดับด่านบริเวณพื้นที่เมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ จากด่านผ่อนปรนการค้าชายแดนให้เป็นด่านถาวรสามารถส่งออกสินค้า บริเวณด่านช่องสายตะกู ตำบลจันทบเพชร อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อเชื่อมบ้านจู้บโกก อำเภอบันเตียอำปิล จังหวัดอุดรธานี ราชอาณาจักรกัมพูชา (สุรัชย์ พิรัชญา, 2559 : ออนไลน์ และ พิภูล แก้วหา วงษ์, 2559 : ออนไลน์) บริเวณด่านช่องสะง่า ตำบลไพรพัฒนา อำเภอกุสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ เพื่อเชื่อมกับบ้านจวม อำเภอลองเวง จังหวัดอุดรธานี ราชอาณาจักรกัมพูชา และมีความพยายามในการเจรจาเพื่อให้เกิดการเปิดจุดผ่อนปรนบริเวณอำเภอบุขนาญ จังหวัดศรีสะเกษ เชื่อมกับอำเภอดรเอียงปราสาท จังหวัดอุดรธานี ราชอาณาจักรกัมพูชา (เสริมพงษ์ ทองสัมฤทธิ์, 2558 : ออนไลน์) รวมถึงการรื้อฟื้นแนวคิดเขตเศรษฐกิจพิเศษกบเชิง เพื่อยกระดับศักยภาพของด่านช่องจอม บ้านด่านพัฒนา ตำบลด่าน อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ เชื่อมกับบ้านโอรส์เสม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี (นพรัตน์ กิ่งแก้ว, 2559 : ออนไลน์) เป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับประเทศไทยในการแข่งขันในอาเซียน

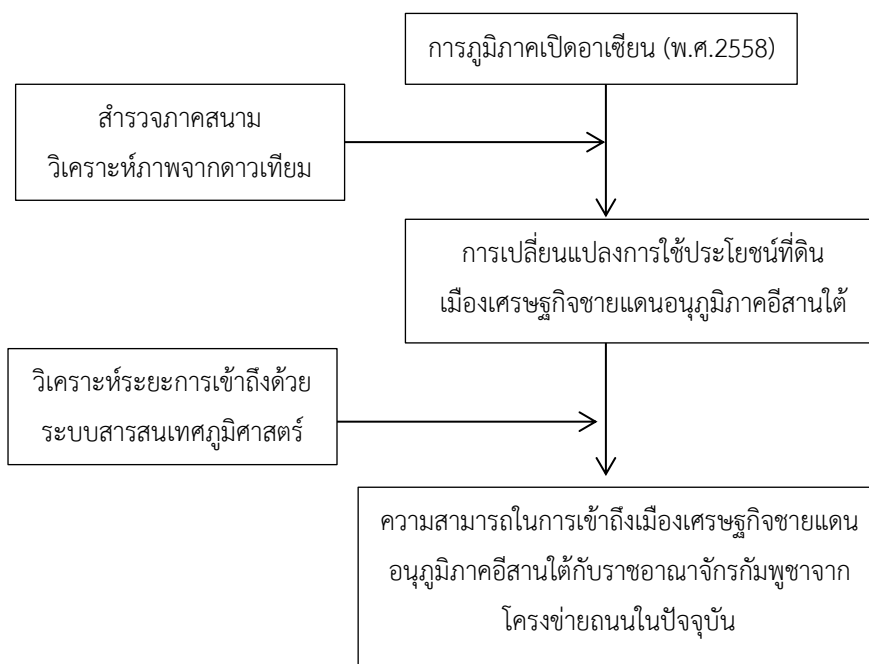
วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้หลังการเปิดอาเซียน
2. เพื่อศึกษาความสามารถในการเข้าถึงเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้กับราชอาณาจักรกัมพูชาจากโครงข่ายถนนในปัจจุบัน

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านพื้นที่ ศึกษาเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ที่มีอาณาเขตติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา และเป็นจุดผ่านแดนถาวรหรือจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนกับราชอาณาจักรกัมพูชา ดังนี้ (ภาพที่ 2)
 - 1.1 จังหวัดบุรีรัมย์ คือ ด่านช่องสายตะกู ตำบลจันทบเพชร อำเภอบ้านกรวด เป็นจุดผ่อนปรนการค้าชายแดน
 - 1.2 จังหวัดสุรินทร์ คือ ด่านช่องจอม บ้านด่านพัฒนา ตำบลด่าน อำเภอกาบเชิง เป็นด่านถาวร
 - 1.3 จังหวัดศรีสะเกษ คือ ด่านช่องสะง่า ตำบลไพรพัฒนา อำเภอกุสิงห์ เป็นด่านถาวร
2. ขอบเขตด้านเนื้อหา คือ วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ ด้วยภาพจากดาวเทียม Landsat 5 และ Landsat 8 และสำรวจภาคสนาม เพื่อหาความสามารถในการเข้าถึงเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้กับราชอาณาจักรกัมพูชาจากโครงข่ายถนนในปัจจุบัน
3. ขอบเขตด้านเวลา แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ก่อนการเปิดภูมิภาคอาเซียน จำนวน 2 ช่วงเวลา คือ พ.ศ. 2545 และ พ.ศ. 2555 และหลังการเปิดภูมิภาคอาเซียน คือ พ.ศ. 2560

กรอบความคิดที่ใช้วิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. แหล่งข้อมูลในการวิจัย

1.1 เอกสาร ตำรา วารสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1.1.1 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา ลักษณะทางภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม บริเวณเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.1.2 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับนโยบายการพัฒนาการค้าชายแดนของประเทศไทย จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.1.3 ข้อมูลภาพถ่ายจากดาวเทียม Landsat 5 และ Landsat 8 เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้ 1) ก่อนการเปิดภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ ภาพจากดาวเทียม Landsat 5 วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2545 และ ภาพจากดาวเทียม Landsat 5 วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2555 และ 2) หลังการเปิดภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ ภาพจากดาวเทียม Landsat 8 วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2560

1.2 ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม บริเวณด่านถาวรและจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนตามแนวชายแดน บริเวณอนุภูมิภาคอีสานใต้ของประเทศไทย เพื่อหาเส้นทางในการเข้าถึงด่านชายแดน และเพื่อเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงกับข้อมูลภาพถ่ายจากดาวเทียม

2. การเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1 ประสาน สืบค้น ติดต่อขอเอกสาร ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 : แสดงการเก็บข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา

พื้นที่	วันที่เก็บข้อมูล	หน่วยงาน
จังหวัดบุรีรัมย์	23 พฤษภาคม 2561	เทศบาลตำบลจันทบเพชร
		สำนักงานพาณิชย์จังหวัดบุรีรัมย์
		สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดบุรีรัมย์
		สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดบุรีรัมย์
จังหวัดสุรินทร์	21 พฤษภาคม 2561	เทศบาลตำบลด่าน
		สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสุรินทร์
		สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสุรินทร์
		สำนักงานพาณิชย์จังหวัดสุรินทร์
		สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสุรินทร์
		ด่านศุลกากรช่องจอม
จังหวัดศรีสะเกษ	22 พฤษภาคม 2561	องค์การบริหารส่วนตำบลไพรพัฒนา
		สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดศรีสะเกษ
		สำนักงานพาณิชย์จังหวัดศรีสะเกษ
		สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดศรีสะเกษ

2.2 ดำเนินการจัดกระทำข้อมูลภาพถ่ายจากดาวเทียม Landsat 5 คือ ก่อนการเปิดภูมิภาคอาเซียน จำนวน 2 ช่วงเวลาคือ พ.ศ. 2545 และ พ.ศ. 2555 และหลังการเปิดภูมิภาคอาเซียน คือ พ.ศ. 2560

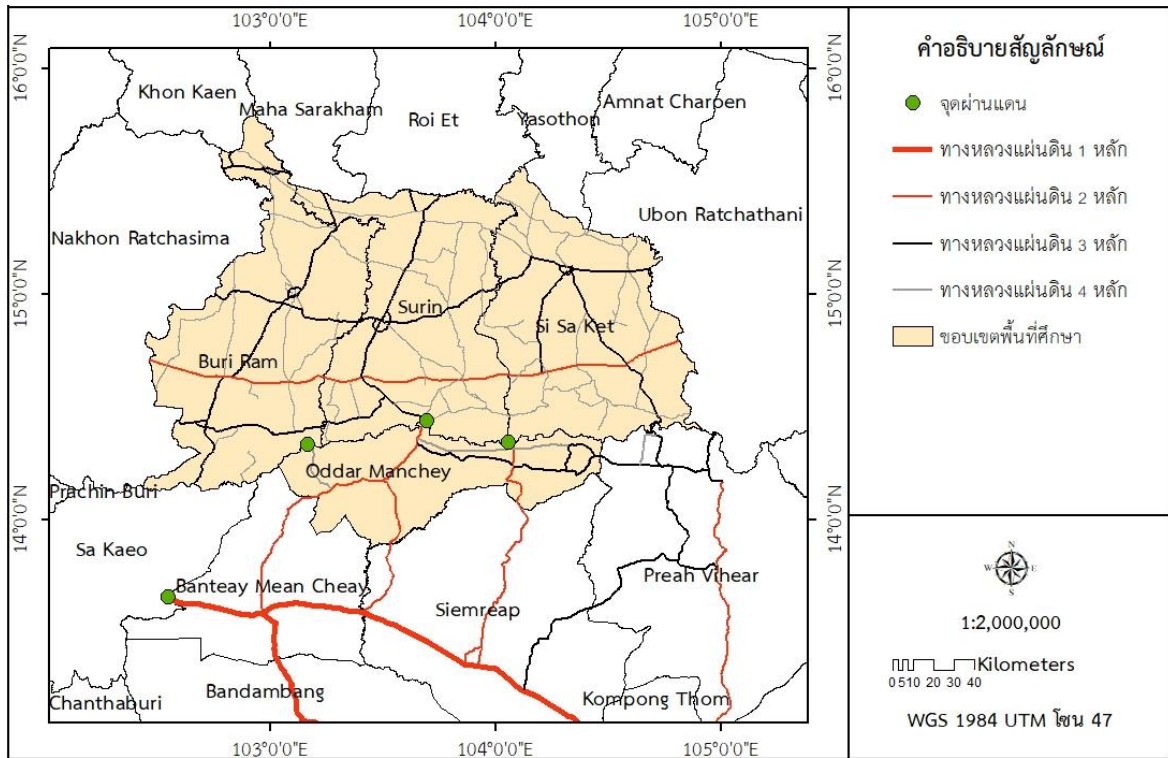
2.3 งานสำรวจและเก็บข้อมูลในภาคสนาม และตรวจสอบความถูกต้องจากการตีความและวิเคราะห์ข้อมูลภาพถ่ายจากดาวเทียมในพื้นที่จริง

3. การจัดทำฐานข้อมูล โดยการนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ เช่น ข้อมูลกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม มาเป็นหลักในการจัดทำข้อมูล โดยนำมาจัดระบบ ตรวจสอบ และเชื่อมโยงกับข้อมูลภาคสนาม

4. การวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ

4.1 วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ใน 3 ช่วงเวลา เพื่อวิเคราะห์พื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละประเภทในแต่ละช่วงเวลา ด้วยวิธีผสมสีเท็จ เพื่อเน้นคุณลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความแตกต่างกันให้เด่นออกมาในช่วงคลื่นที่ไม่สามารถมองเห็นด้วยตาเปล่า

4.2 วิเคราะห์หาความสามารถในการเข้าถึงเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้กับราชอาณาจักรกัมพูชาด้วยโครงข่ายถนนในปัจจุบัน ด้วยการวิเคราะห์โครงข่าย (Network analysis) บนระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เป็นการวิเคราะห์เส้นทางที่เชื่อมจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งที่มีลักษณะเป็นโครงข่ายเชิงพื้นที่ ภายใต้การกำหนดการใช้พื้นที่ให้บริการที่ขึ้นกับระยะทางและระยะเวลาในการเดินทาง เพื่อหาเขตการบริการ (Service area) ซึ่งเป็นการคำนวณหารัศมีบริการจากด่านชายแดน โดยควบคุมด้วยข้อจำกัดด้านระยะเวลาในการเคลื่อนที่ไปบนถนนจริง เพื่อหาเขตบริการทั้งภายในพื้นที่และนอกพื้นที่ด่านชายแดนในระยะเวลาและระยะทางที่กำหนดบนโครงข่ายถนน คือระยะทางเข้าถึงเป็น 3 ช่วงระยะทางคือ 100 กิโลเมตร, 150 กิโลเมตร และ 200 กิโลเมตร อยู่บนพื้นฐานของการวิเคราะห์เลือกเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือคุ่มค่าที่สุด



ภาพที่ 2 พื้นที่ศึกษา

ผลการวิจัย

จากการสำรวจและเก็บข้อมูลในภาคสนาม พบว่า พื้นที่ศึกษาเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ มีพื้นที่รวม 27,261.99 ตารางกิโลเมตร ทั้ง 3 จังหวัดนี้มีอาณาเขตเชื่อมต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี โดยใช้เวลาเพียง 30 นาที เมืองเสียมราฐ โดยใช้เวลาเพียง 1.30-2 ชั่วโมง และใช้ระยะเวลา 5 ชั่วโมงสามารถเดินทางโดยรถยนต์สู่กรุงพนมเปญ เมืองหลวงของราชอาณาจักรกัมพูชา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. จังหวัดบุรีรัมย์ มีขนาดพื้นที่มากที่สุดคือ 10,298.04 ตารางกิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงสู่ราชอาณาจักรกัมพูชา โดยผ่านด่านช่องสายตะกู ที่บ้านสายโท 6 ได้ ตำบลจันทบเพชร อำเภอบ้านกรวด อยู่ตรงข้ามช่องจูปโกก อำเภอบันเตียอำปิล จังหวัดอุดรธานี เมื่อ พ.ศ. 2545 ได้รับการยกระดับจุดผ่อนปรนการค้า มีเวลาเปิด-ปิดตั้งแต่ 8.00-15.00 น. เฉพาะวันศุกร์ถึงวันอาทิตย์ (3 วัน/สัปดาห์) และห่างจากชายแดนราชอาณาจักรกัมพูชา 2 กิโลเมตร แต่อนุญาตให้มีการผ่านแดนได้เฉพาะคนไทยเท่านั้น
2. จังหวัดศรีสะเกษ มีขนาดพื้นที่จำนวน 8,839.90 ตารางกิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงสู่ราชอาณาจักรกัมพูชาโดยผ่านด่านช่องสะง่า ที่ตำบลไพรพัฒนา อำเภอภูสิงห์ เปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรตั้งแต่ พ.ศ. 2546 มีเวลาเปิด-ปิดตั้งแต่ 8.00-22.00 น. อยู่ตรงข้ามอำเภออัลลองเวง จังหวัดอุดรธานี
3. จังหวัดสุรินทร์ มีขนาดพื้นที่จำนวน 8,124.06 ตารางกิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงสู่ราชอาณาจักรกัมพูชาโดยผ่านด่านช่องจอม ที่บ้านด่านพัฒนา ตำบลด่าน อำเภอกาบเชิง มีระยะทางห่างจากอำเภอเมืองจังหวัดสุรินทร์ 69 กิโลเมตร และห่างจากชายแดนราชอาณาจักรกัมพูชา 1.2 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นแนวช่องเขาของเทือกเขาพนมดงรัก อยู่ตรงข้ามบ้านโอรเสม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดอุดรธานี เปิดด่านตั้งแต่ พ.ศ. 2520 และปิดด่านลงเนื่องจากสงครามในราชอาณาจักรกัมพูชา และเปิดด่านขึ้นอีกครั้ง พ.ศ. 2542 มีสถานะเป็นจุดผ่านแดนถาวร มีเวลาเปิด-ปิดตั้งแต่ 8.00-22.00 น. ของทุกวัน

1. การใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ พบดังนี้

พ.ศ. 2545 พบการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด ร้อยละ 73.02 (19,906.65 ตารางกิโลเมตร) รองลงมาคือ พื้นที่ป่าไม้ ร้อยละ 18.96 (5,170.10 ตารางกิโลเมตร) พื้นที่อื่นๆ ร้อยละ 3.80 (1,034.75 ตารางกิโลเมตร) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ร้อยละ 2.93 (797.94 ตารางกิโลเมตร) พื้นที่แหล่งน้ำ ร้อยละ 1.29 (351.81 ตารางกิโลเมตร) และพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า ร้อยละ 0.005 (0.75 ตารางกิโลเมตร) ของพื้นที่ศึกษาทั้งหมด (ตารางที่ 2 และภาพที่ 3)

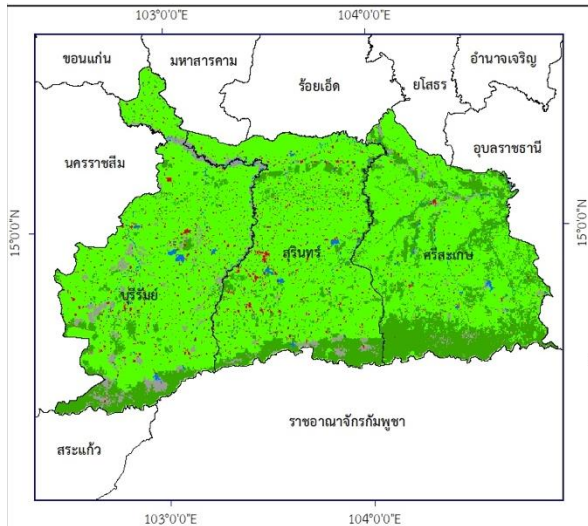
พ.ศ. 2555 พบการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด ร้อยละ 76.87 (20,956.45 ตารางกิโลเมตร) เช่นเดียวกับ พ.ศ. 2545 รองลงมาคือ พื้นที่ป่าไม้ ร้อยละ 10.56 (2,879.13 ตารางกิโลเมตร) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ร้อยละ 6.12 (1,669.25 ตารางกิโลเมตร) พื้นที่แหล่งน้ำ ร้อยละ 3.14 (856.06 ตารางกิโลเมตร) พื้นที่อื่นๆ ร้อยละ 3.19 (869.87 ตารางกิโลเมตร) และพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า ร้อยละ 0.11 (31.23 ตารางกิโลเมตร) ของพื้นที่ศึกษาทั้งหมด (ตารางที่ 2 และภาพที่ 4)

พ.ศ. 2560 พบการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด ร้อยละ 76.88 (20,959.92 ตารางกิโลเมตร) เช่นเดียวกับ พ.ศ. 2555 รองลงมาคือ พื้นที่ป่าไม้ ร้อยละ 10.33 (2,815.80 ตารางกิโลเมตร) พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ร้อยละ 6.44 (1,756.47 ตารางกิโลเมตร) พื้นที่แหล่งน้ำ ร้อยละ 3.24 (882.72 ตารางกิโลเมตร) พื้นที่อื่นๆ ร้อยละ 2.95 (803.35 ตารางกิโลเมตร) และพื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า ร้อยละ 0.16 (43.72 ตารางกิโลเมตร) ของพื้นที่ศึกษา (ตารางที่ 2 และภาพที่ 5)

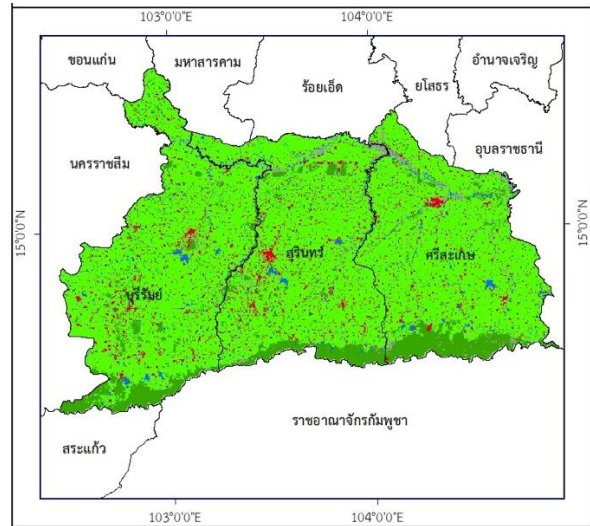
ตารางที่ 2 : แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ ที่มา : การตีความจากภาพถ่ายดาวเทียม Landsat5 พ.ศ. 2545, พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2560

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พ.ศ. 2545		พ.ศ. 2555		พ.ศ. 2560		อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)	
	ตร.กม.	ร้อยละ	ตร.กม.	ร้อยละ	ตร.กม.	ร้อยละ	พ.ศ. 2545-2555	พ.ศ. 2545-2560
U	797.94	2.93	1,669.25	6.12	1,756.47	6.44	10.92	8.01
I	0.75	0.0005	31.23	0.11	43.72	0.16	406.40	381.96
A	19,906.65	73.02	20,956.45	76.87	20,959.92	76.88	0.53	0.35
F	5,170.10	18.96	2,879.13	10.56	2,815.80	10.33	(-)4.43	(-)3.04
W	351.81	1.29	856.06	3.14	882.73	3.24	14.33	10.06
M	1,034.75	3.80	869.87	3.19	803.35	2.95	(-)1.59	(-)1.49
รวมทั้งสิ้น	27,261.99	100.00	27,261.99	100.00	27,261.99	100.00		

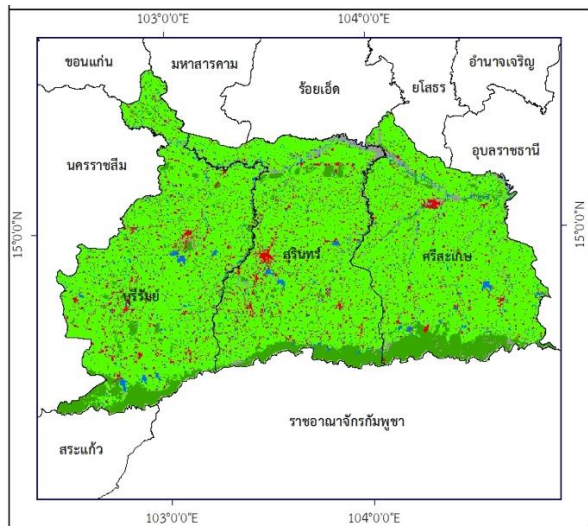
หมายเหตุ : U คือ พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง I คือ พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า A คือ พื้นที่เกษตรกรรม F คือ พื้นที่ป่าไม้ W คือ พื้นที่แหล่งน้ำ และ M คือ พื้นที่อื่นๆ



ภาพที่ 3 การใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองเศรษฐกิจชายแดน
อนุภูมิภาคอีสานใต้ พ.ศ. 2545



ภาพที่ 4 การใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองเศรษฐกิจชายแดน
อนุภูมิภาคอีสานใต้พ.ศ. 2555



ภาพที่ 5 การใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองเศรษฐกิจชายแดน
อนุภูมิภาคอีสานใต้พ.ศ. 2560

- คำอธิบายสัญลักษณ์
- ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - เกษตรกรรม
 - ป่าไม้
 - ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง
 - อุตสาหกรรม
 - แหล่งน้ำ
 - พื้นที่อื่นๆ
 - ขอบเขตประเทศไทย

1:1,500,000
 0 10 20 30 Kilometers
 WGS 1984 UTM โซน 47

ที่มา : การตีความจากภาพถ่ายดาวเทียม Landsat5 พ.ศ. 2545, พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2560

ดังนั้น ในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2545 – พ.ศ. 2555) พบว่า พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด โดยเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 406.40 ต่อปี พื้นที่แหล่งน้ำเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 14.33 ต่อปี พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง คิดเป็นร้อยละ 10.92 ต่อปี และพื้นที่เกษตรกรรมมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 0.53 ต่อปี ในขณะที่พื้นที่ป่าไม้ลดลงอย่างต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 4.43 ต่อปี และพื้นที่อื่นๆ ลดลงคิดเป็นร้อยละ 1.59 ต่อปี ตามลำดับ และในระยะ 15 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2545-2560) มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเช่นเดียวกับการเปลี่ยนแปลงตลอด 10 ปีที่ผ่านมา พบว่า พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า ยังคงมีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด โดยเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 381.96 ต่อปี พื้นที่แหล่งน้ำเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 10.06 ต่อปี พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง คิดเป็นร้อยละ 8.01 ต่อปี และพื้นที่เกษตรกรรมมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 0.35 ต่อปี ในขณะที่พื้นที่ป่าไม้ลดลงอย่างต่อเนื่อง คิดเป็นร้อยละ 3.04 ต่อปี และพื้นที่อื่นๆ ลดลงคิดเป็นร้อยละ 1.49 ต่อปี ตามลำดับ

ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ มักพบปัญหาการบุกรุกพื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่อื่นๆ เปลี่ยนสภาพเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้า พบการขยายตัวของพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว บริเวณจังหวัดบุรีรัมย์ พบในอำเภอเมือง อำเภอคูเมือง และอำเภอกระสัง ส่วนจังหวัดสุรินทร์ พบในอำเภอเมือง อำเภอชุมพลบุรี อำเภอจอมพระ และอำเภอบัวเขต และจังหวัดศรีสะเกษ พบในอำเภอเมือง และอำเภอภูสิงห์

2. ความสามารถในการเข้าถึงเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้กับราชอาณาจักรกัมพูชาด้วยโครงข่ายถนนในปัจจุบัน

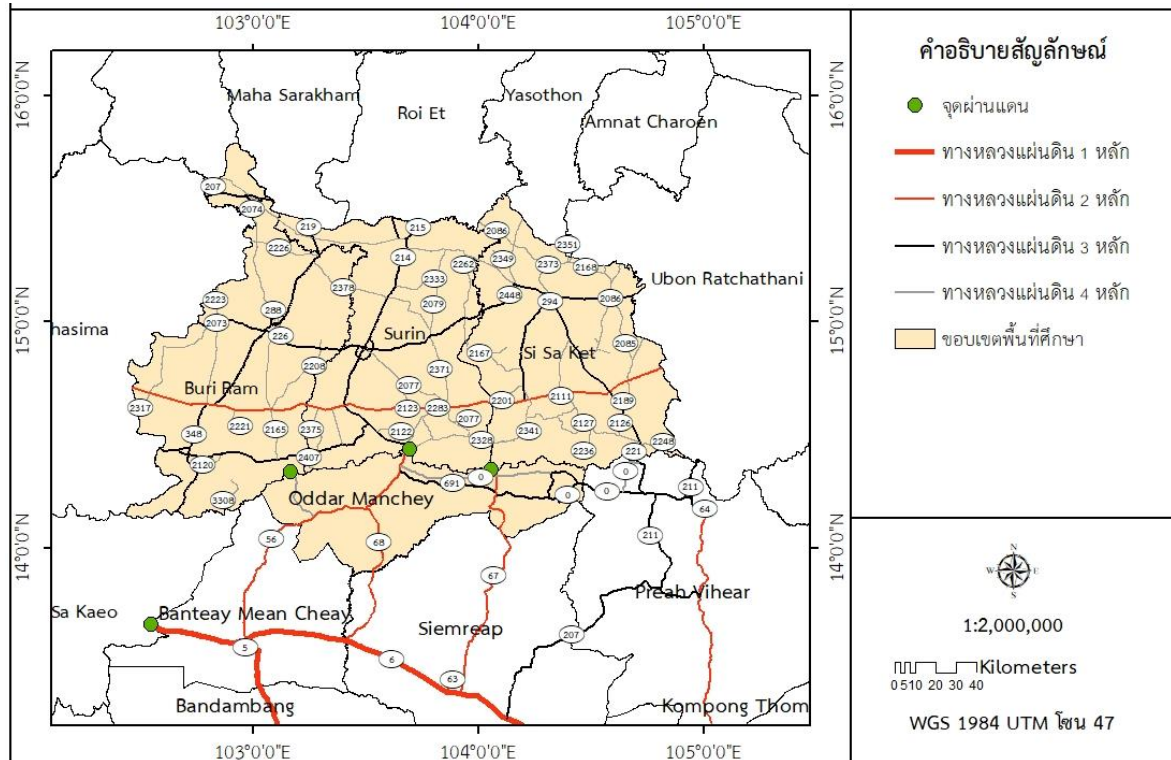
ถนนหมายเลข 24 นับได้ว่าเป็นเส้นเลือดหลักของเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ ใช้ประโยชน์สำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า และยังเป็นถนนเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนระหว่างประเทศไทยโดยผ่านถนนสายรองและสายย่อยของแต่ละจังหวัด ไปยังจังหวัดอุดรธานี ราชอาณาจักรกัมพูชา ได้อย่างสะดวก เพราะจังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดที่อยู่ตอนบนเหนือของราชอาณาจักรกัมพูชา วางตัวทอดยาวตามแนวตะวันตกและตะวันออก อยู่ด้านใต้ของอนุภูมิภาคอีสานใต้ของประเทศไทยทั้ง 3 จังหวัด (บุรีรัมย์-สุรินทร์-ศรีสะเกษ) จากอดีตถึงปัจจุบันด่านช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ยังคงเป็นช่องทางเชื่อมสู่จังหวัดอุดรธานีได้สะดวก ใช้ในการคมนาคมและขนส่งสินค้าจากประเทศไทยสู่ราชอาณาจักรกัมพูชา ผ่านจังหวัดอุดรธานีเชื่อมไปยังถนนหมายเลข 6 ดังนี้ (ภาพที่ 6)

- การเชื่อมจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนด่านช่องสายตะกู ตำบลจันทเพชร อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ ด้วยถนนหมายเลข 224 เชื่อมต่อไปยังถนนหมายเลข 2407 และเชื่อมเข้าสู่ถนนหมายเลข 56 ไปยังถนนหมายเลข 6 ของราชอาณาจักรกัมพูชา

- การเชื่อมโยงด่านถาวรด่านช่องจอม บ้านด่านพัฒนา ตำบลด่าน อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ ด้วยถนนหมายเลข 214 เชื่อมต่อกับถนนหมายเลข 2122 และเชื่อมเข้าสู่ถนนหมายเลข 68 ไปยังถนนหมายเลข 6 ของราชอาณาจักรกัมพูชา

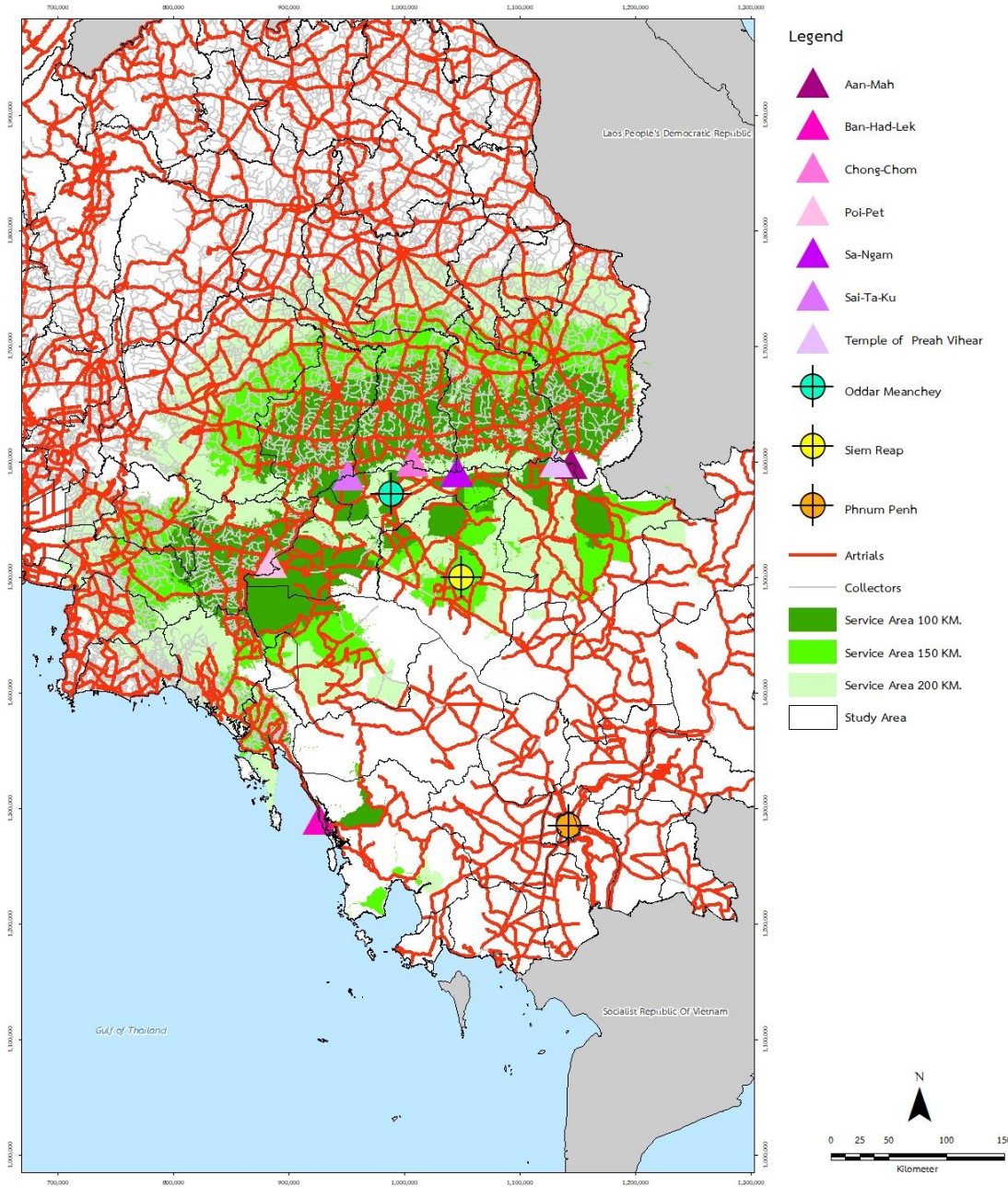
- การเชื่อมโยงด่านถาวรด่านช่องสะง่า ตำบลไพรพัฒนา อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ด้วยถนนหมายเลข 2201 และเชื่อมเข้าสู่ถนนหมายเลข 67 ไปยังถนนหมายเลข 6 ของราชอาณาจักรกัมพูชา

โดยถนนหมายเลข 6 ของราชอาณาจักรกัมพูชานั้น ถูกกำหนดให้เป็นถนนระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Economic Corridor) ซึ่งเป็นถนนสายหลักของราชอาณาจักรกัมพูชา และใช้เป็นเส้นทางเพื่อเดินทางจากตะวันตกเฉียงเหนือลงสู่ตะวันออกเฉียงใต้ได้ โดยเส้นทางดังกล่าวสามารถเดินทางเข้าสู่เมืองสำคัญของราชอาณาจักรกัมพูชา คือ เมืองเสียมราฐ เมืองมรดกโลกทางประวัติศาสตร์ และกรุงพนมเปญ เมืองหลวงของราชอาณาจักรกัมพูชาได้



ภาพที่ 6 โครงข่ายคมนาคมเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ กับราชอาณาจักรกัมพูชา ที่มา : การสำรวจภาคสนาม

และเมื่อนำระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) มาวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้กับราชอาณาจักรกัมพูชาด้วยโครงข่ายถนนในปัจจุบัน กำหนดระยะทางจากด่านชายแดนตั้งแต่ 100 กิโลเมตร 150 กิโลเมตร และ 200 กิโลเมตร และเปรียบเทียบกับด่านชายแดนภาคตะวันออกของประเทศไทย พบว่า เมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ สามารถเชื่อมโยงถึงเมืองเสียมราฐ ได้ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร ในขณะที่ด่านชายแดนภาคตะวันออกของไทยต้องใช้ระยะมากกว่า 200 กิโลเมตรในการเดินทางถึงเมืองเสียมราฐ (ภาพที่ 7)



ภาพที่ 6 ความสามารถในการเข้าถึงเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้กับราชอาณาจักรกัมพูชาด้วยโครงข่ายถนนในปัจจุบัน ที่มา : การสำรวจภาคสนาม และการวิเคราะห์ด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS)

สรุปและอภิปรายผล

ประเทศไทยมีการค้าบริเวณชายแดนราชอาณาจักรกัมพูชาอย่างยาวนาน และทำรายได้ให้กับประเทศไทยอย่างมาก ซึ่งด่านชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเชื่อมโยงการค้ากับราชอาณาจักรกัมพูชานั้น เป็นการค้าชายแดนผ่านด่านถาวรในจังหวัดตราด จันทบุรี และสระแก้ว (ปราจีนบุรีในอดีต) ส่วนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเชื่อมโยงการค้ากับราชอาณาจักรกัมพูชา ผ่านด่านในจังหวัดบุรีรัมย์-สุรินทร์-ศรีสะเกษ ประเทศไทยมีนโยบายเพิ่มระดับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เจรจาความร่วมมือเพื่อเพิ่มจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนให้มีมากขึ้น และพยายามยกระดับด่านผ่อนปรนการค้าชายแดนให้เป็นด่านถาวร ประกอบกับผู้ประกอบการส่วนใหญ่ในเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ สามารถสื่อสารภาษาราชการ

กัมพูชาได้ ทั้งนี้ ผลจากการยกระดับด้านชายแดนและความสามารถในการเข้าถึงเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้กับราชอาณาจักรกัมพูชาด้วยโครงข่ายถนนในปัจจุบัน ดังนี้

1. เกิดการผลักดันเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์ในเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ เพื่อให้คนจากราชาอาณาจักรกัมพูชาเดินทางเข้ามาใช้บริการรักษาพยาบาลในประเทศไทยให้เพิ่มสูงขึ้น และยังสามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพได้อีกทางหนึ่ง จัดได้ว่าเป็นการเพิ่มศักยภาพการค้าชายแดน สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันของจังหวัดสุรินทร์ที่มีเศรษฐกิจกัมพูชาแทรกซึมตัวเต็มโรงพยาบาล (โพสท์ทูเดย์, 2559 : ออนไลน์)
2. เกิดการผลักดันเป็นศูนย์กลางการอบรมทักษะการโรงแรมในระดับ 4-5 ดาว ได้แก่ การให้บริการลูกค้า การใช้ภาษาและการสื่อสาร เพราะเป็นที่ต้องการเป็นอย่างมากในราชอาณาจักรกัมพูชา เพราะในราชอาณาจักรกัมพูชามีศูนย์อบรมเพื่อพัฒนาทักษะไม่กี่แห่ง สอดคล้องกับภัทรานิษฐ์ เอี่ยมศิริ (2562) นักวิเคราะห์เศรษฐกิจของธนาคารไทยพาณิชย์ เสนอให้มีการผลักดันอนุภูมิภาคอีสานใต้เป็นศูนย์กลางการอบรมและโรงแรม
3. เป็นการดึงดูดนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการกระจายตัวของระบบเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาคและสร้างรายได้ให้กับเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ ผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในลักษณะคลัสเตอร์เพื่อการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร สอดคล้องกับการขอจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ กลุ่มอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปของอีสานล่าง (นิลา สิงห์ศิริ, 2558)
4. เกิดนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติของประเทศไทย เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกับราชอาณาจักรกัมพูชา ในลักษณะการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้-อารยธรรมขอม เป็นการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทยกับแหล่งมรดกโลกเมืองเสียมราฐ
5. เกิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ร่วมกับราชอาณาจักรกัมพูชา เพื่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าและเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน

ข้อเสนอแนะ

เพื่อเป็นการรองรับการเปลี่ยนแปลงต่างๆ จากการยกระดับด้านชายแดน ควรมีการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ควรมีการเตรียมความพร้อมดังนี้

1. สนับสนุนและส่งเสริมความสัมพันธ์การค้าระหว่างประเทศไทยกับราชอาณาจักรกัมพูชา โดยการสนับสนุนการพัฒนาแบบเมืองคู่แฝด เหมือนการพัฒนาเมืองคู่แฝดของประเทศไทยกับประเทศลาว หรือประเทศเมียนมา
2. จัดให้มีการวางผังเมืองเฉพาะบริเวณด้านชายแดนของเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ เพื่อควบคุมการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณชายแดน รองรับการค้าขายตัวของเมือง อุตสาหกรรม และระบบเศรษฐกิจ
3. ส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการลงทุน การค้า การบริการ ให้กับผู้ประกอบการในเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ ให้รู้ถึงกฎหมาย ระเบียบ ของทั้งในประเทศไทยและราชอาณาจักรกัมพูชาอย่างถูกต้อง
4. ส่งเสริมให้มีการพัฒนาและสร้างสนามบินในบริเวณจังหวัดศรีสะเกษ เพื่อเป็นการขยายโครงข่ายการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งระหว่างถนน-ราง-สนามบิน สำหรับการเดินทางและการขนส่ง เพราะหากประชาชนในจังหวัดศรีสะเกษจำเป็นต้องใช้บริการสนามบินต้องเดินทางไปใช้บริการยังจังหวัดบุรีรัมย์หรืออุบลราชธานี แต่หากมีสนามบินในจังหวัดศรีสะเกษ จะเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้
5. ส่งเสริมให้มีการปรับปรุงและสร้างถนนสายย่อยให้เกิดการเชื่อมโยงกับถนนสายหลักและสายรอง เพื่อให้เกิดความเป็นโครงข่ายในการเข้าถึงด้านชายแดนบริเวณเมืองเศรษฐกิจชายแดนอนุภูมิภาคอีสานใต้ เพื่อให้เกิดศักยภาพในการลงทุนและการให้บริการ

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับการสนับสนุนจากงบประมาณเงินรายได้ (เงินอุดหนุนจากรัฐบาล) มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประจำปีงบประมาณ 2561 และขอขอบคุณหน่วยงานที่อนุเคราะห์ข้อมูลทุกหน่วยงาน

เอกสารอ้างอิง

- กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน. (2562). **สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ปี 2560-2562 (มกราคม)**. กรุงเทพฯ : กรมการค้าต่างประเทศ. หน้า 31-35.
- นพรัตน์ กิ่งแก้ว. (2559). 'ช่องจอม' เงินสะพัดหลังเออีซี พื้นแนวคิดเขตศก.พิเศษกาบเชิง. โปสต์ทูเดย์. 11 กุมภาพันธ์ 2559. สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/trade/415413>
- นิลา สิงห์ศรี. (2558, พฤศจิกายน). อีสานล่างขอตั้งเขตศก. พิเศษ กลุ่มอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป. โปสต์ทูเดย์. 5 พฤศจิกายน 2558. สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/news/432864>
- ปิยนุช ผิวเหลือง. (2560). **วิเคราะห์ตลาดกัมพูชา ผ่านกูรูท้องถิ่น**. โปสต์ทูเดย์. 8 พฤศจิกายน 2560 สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/trade/524084>
- ปิยาณี รุ่งรัตน์ธวัชชัย และยงยุทธ สถานพงษ์. (2553, สิงหาคม). 'อีสานใต้' จาก 'ชายแดน' สู่ 'land Link'. นิตยสารผู้จัดการ 360 องศา. สิงหาคม 2553. สืบค้นจาก <http://info.gotomanager.com/news/details.aspx?id=88340>
- พิกุล แก้วหาวงษ์. (2559, พฤศจิกายน). **เปิดด่านถาวรช่องสายตะกู บุกค้าชายแดนฟุ้งฟั่นล้าน**. โปสต์ทูเดย์. 21 พฤศจิกายน 2559 สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/trade/466436>
- โปสต์ทูเดย์. (2562, กุมภาพันธ์). **ขยายการค้าชายแดนกัมพูชา**. 28 กุมภาพันธ์ 2562 สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/trade/581789>
- โปสต์ทูเดย์. (2560, กันยายน). **เงินชีวแชมป์ลงทุนกัมพูชาอัดเงิน 2 หมื่นล้านดอลลาร์**. 26 กันยายน 2560. สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/news/516865>
- โปสต์ทูเดย์. (2559, ตุลาคม). **เศรษฐกิจกัมพูชาแห่รักษาตัว เต็มโรงพยาบาลเมืองสุรินทร์**. 14 ตุลาคม 2559. สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/news/460309>
- โปสต์ทูเดย์. (2559, พฤษภาคม). **สุรินทร์ดัน 'ศูนย์การแพทย์' รับกัมพูชา**. 19 พฤษภาคม 2559. สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/news/432864>
- ภัทรานิษฐ์ เอี่ยมสิริ. Training Center โรงแรม โอกาสของไทยในกัมพูชา. โปสต์ทูเดย์. 7 มีนาคม 2562 สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/news/582515>
- สุรัชย์ พิรักษา. (2559, กรกฎาคม). **บัวแก้วลงพื้นที่สายตะกู เร่งยกระดับด่านถาวร**. โปสต์ทูเดย์. 6 กรกฎาคม 2559 สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/trade/441566>
- เสริมพงษ์ ทองสัมฤทธิ์. (2558, พฤศจิกายน). **ศรีสะเกษจัดระเบียบช่องสง่า ให้ อบต. เป็นเจ้าภาพบริหาร**. โปสต์ทูเดย์. 10 พฤศจิกายน 2558 สืบค้นจาก <https://www.posttoday.com/aec/news/398794>
- Municipality and Province Investment Information. (2012). **Oddar Meanchey Province**. Cambodia.