



สถาบันระหว่างประเทศ
เพื่อการค้าและการพัฒนา

การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน บนพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก



สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา
International Institute for Trade and Development

เส้นทางสาย R9

สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

i

บทที่ 1: บทนำ

1.1	ความเป็นมาและความสำคัญของเรื่อง	1-1
1.2	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-6
1.3	ขอบเขตของการศึกษา	1-7
1.4	วิธีดำเนินการศึกษา	1-8
1.5	ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1-14
1.6	แผนการดำเนินงานตลอดโครงการ	1-15

บทที่ 2: การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.1	ความเป็นมาของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	2-1
2.2	พิมพ์เขียวการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	2-3
2.3	แนวทางดำเนินงานเพื่อนำไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	2-5
2.4	ความท้าทายและอุปสรรคการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	2-28
2.5	ทิศทางในอนาคตที่ยั่งยืน	2-31

บทที่ 3: ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อไทย

3.1	ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดตาก	3-6
3.1.1	ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดตาก	3-6
3.1.2	ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดตาก	3-54
3.2	ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดพิษณุโลก	3-56
3.2.1	ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดพิษณุโลก	3-56
3.2.2	ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดพิษณุโลก	3-72
3.3	ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดขอนแก่น	3-75
3.3.1	ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดขอนแก่น	3-75
3.3.2	ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดขอนแก่น	3-97
3.4	ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดมุกดาหาร	3-99
3.4.1	ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดมุกดาหาร	3-99
3.4.2	ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดมุกดาหาร	3-122

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4: ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อสปป.ลาว

4.1	ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อแขวงสะหวันนะเขต	4-9
4.1.1	ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อแขวงสะหวันนะเขต	4-9
4.1.2	ผลกระทบของ AEC ต่อแขวงสะหวันนะเขต	4-25

บทที่ 5: ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อเวียดนาม

5.1	ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดกวางจิ	5-16
5.1.1	ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดกวางจิ	5-16
5.1.2	ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดกวางจิ	5-21
5.2	ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดถัวเทียน – เว้	5-22
5.2.1	ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดถัวเทียน – เว้	5-23
5.2.2	ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดถัวเทียน – เว้	5-25
5.3	ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อนครดานัง	5-26
5.3.1	ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อนครดานัง	5-27
5.3.2	ผลกระทบของ AEC ต่อนครดานัง	5-40

บทที่ 6: บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1	บทสรุป	6-1
6.2	ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา	6-9
6.2.1	ประเทศไทย	6-11
6.2.2	สปป.ลาว	6-15
6.2.3	ประเทศเวียดนาม	6-17

บรรณานุกรม

ภาคผนวก ก.	ข้อมูลพื้นฐานของเมืองที่ศึกษา
ภาคผนวก ข.	ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของเมืองที่ศึกษา
ภาคผนวก ค.	ผลการคาดการณ์ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อ GDP ของไทย โดยการใช้วิธีการทางสถิติ
ภาคผนวก ง.	สรุปผลการลงภาคสนาม
ภาคผนวก จ.	สรุปแหล่งที่มาของข้อมูลปฐมภูมิ
ภาคผนวก ฉ.	รูปภาพการเดินทางตามเส้นทาง EWEC ในแต่ละเมืองที่ศึกษา

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 2.1	เป้าหมายการลดภาษีสินค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน	2-6
ตารางที่ 2.2	เป้าหมายการยกเลิกข้อจำกัดต่อการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน	2-7
ตารางที่ 2.3	สัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนอาเซียน	2-7
ตารางที่ 2.4	ภาคผนวกและพิธีสารของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง	2-11
ตารางที่ 3.1	สรุปแหล่งข้อมูลทั้งหมดของการศึกษาผลกระทบด้านสังคม วัฒนธรรมจาก EWEC โดยจำแนกตามประเภทองค์กร	3-5
ตารางที่ 3.2	สินค้าที่ห้ามนำเข้า – ส่งออกของพม่า	3-8
ตารางที่ 3.3	สถิติคนไทยเดินทางผ่านเข้า–ออกชายแดนไทย–พม่า ณ ด่านแม่สอด (ใช้บัตรผ่านแดน)	3-17
ตารางที่ 3.4	จำนวนประชากรในจังหวัดตาก ปี 2551	3-22
ตารางที่ 3.5	สถิติการจับกุมแรงงานต่างด้าวที่ทำผิด พ.ร.บ. คนเข้าเมืองปี 2544-2550	3-29
ตารางที่ 3.6	แรงงานพม่าในกิจการต่าง ๆ ของจังหวัดตาก	3-30
ตารางที่ 3.7	สถานะสุขภาพของประชากรจังหวัดตาก (เปรียบเทียบปี2544 และปี2550)	3-33
ตารางที่ 3.8	จำนวนครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำกว่าเกณฑ์ความยากจนของจังหวัดตาก	3-34
ตารางที่ 3.9	จำนวนสถานพยาบาลและบุคลากรทางการแพทย์ จังหวัดตาก ปี 2551	3-35
ตารางที่ 3.10	จำนวนผู้ป่วย/ตาย ด้วยโรคที่ป้องกันได้ด้วยวัคซีน จังหวัดตาก ปี 2551	3-37
ตารางที่ 3.11	จำนวนผู้ป่วยด้วยโรคเอดส์และผู้ติดเชื้อเอดส์ ในจังหวัดตาก	3-38
ตารางที่ 3.12	จำนวนผู้ติดเชื้อเอดส์ในจังหวัดตาก (รายอำเภอ) ในปี 2550	3-39
ตารางที่ 3.13	จำนวนชนกลุ่มน้อยในจังหวัดตาก	3-40
ตารางที่ 3.14	สถิติคดีอาญากรรม จังหวัดตาก ปี 2546 – 2550	3-44
ตารางที่ 3.15	สถิติอาญากรรม จังหวัดตาก ปี 2550 (ไตรมาสที่ 4)	3-45
ตารางที่ 3.16	สถิติผลการจับกุมยาเสพติด ในจังหวัดตาก	3-46
ตารางที่ 3.17	จำนวนผู้ติดยาและผู้ค้ายา ตามเป้าหมายพื้นที่ที่ลดลง	3-47
ตารางที่ 3.18	จำนวนสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดขอนแก่น	3-82
ตารางที่ 3.19	จำนวนคนจน และสัดส่วนคนจนในจังหวัดขอนแก่น	3-86
ตารางที่ 3.20	จำนวนหมู่บ้านที่ยากจน และครัวเรือนที่ยากจนปี 2547	3-87

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3.21	จำนวนผู้ป่วยต่อปี และจำนวนผู้ป่วย/ตายด้วยโรคที่ป้องกันได้ด้วยวัคซีน	3-88
ตารางที่ 3.22	จำนวนผู้ติดเชื้อ HIV จำแนกตามเพศ	3-89
ตารางที่ 3.23	คดีอาญาที่เกิด และที่สามารถจับกุมได้จำแนกตามประเภทคดี	3-90
ตารางที่ 3.24	คุณภาพอากาศในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ช่วงมกราคม-มีนาคม ปี 2550	3-91
ตารางที่ 3.25	ระดับการศึกษาของแรงงานในจังหวัดขอนแก่น ปี 2544 และ 2550	3-92
ตารางที่ 3.26	จำนวนแรงงานจำแนกตามสาขาการผลิต	3-95
ตารางที่ 3.27	สถิติผลการจับกุมยาเสพติดในเขตจังหวัดมุกดาหาร ปี 2550	3-119
ตารางที่ 4.1	อัตราการขยายตัวตามโครงสร้างเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ในช่วงปี 2545 – 2550	4-2
ตารางที่ 4.2	จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามา สปป.ลาว ในปี 2550 (เรียงตามการใช้จ่ายในการท่องเที่ยว)	4-7
ตารางที่ 4.3	จำนวนนักท่องเที่ยวจำแนกตามแขวงและนครหลวง ปี 2544 – 2550	4-8
ตารางที่ 4.4	มูลค่าการค้าระหว่างมุกดาหาร – สะหวันนะเขต เปรียบเทียบกับ ด่านพรมแดนอื่นๆ ตามแนว EWEC (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	4-12
ตารางที่ 4.5	จำนวนผู้ติดเชื้อ HIV ในแขวงสะหวันนะเขต ปี 2537 – 2549	4-24
ตารางที่ 5.1	สรุปการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศเวียดนามในปี 2550	5-6
ตารางที่ 5.2	จำนวนชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในเวียดนาม ปี 2545 – 2550	5-12
ตารางที่ 5.3	จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งจากภายในประเทศและชาวต่างชาติที่เดินทาง เข้ามาในนครดานัง	5-29
ตารางที่ 5.4	โครงการอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณย่านกลางเมืองดานัง	5-38
ตารางที่ 5.5	โครงการอสังหาริมทรัพย์บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลตะวันตกของนครดานัง	5-39

สารบัญรูปภาพ

		หน้า
รูปภาพที่ 1.1	แนวระเบียบเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	1-2
รูปภาพที่ 1.2	รูปภาพที่ 1.2 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาเข้า	1-26
รูปภาพที่ 1.3	รูปภาพที่ 1.3 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาออก	1-26
รูปภาพที่ 2.1	อาคารด่านพรมแดนแม่สอด	2-19
รูปภาพที่ 2.2	ด่านพรมแดนมุกดาหาร	2-21
รูปภาพที่ 2.3	แผนผังแสดงขั้นตอนการนำเข้าสินค้า	2-22
รูปภาพที่ 2.4	แผนผังแสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า	2-22
รูปภาพที่ 2.5	ด่านพรมแดนสะพานมิตระ	2-23
รูปภาพที่ 2.6	ประตูเมืองสปป.ลาว ณ ด่านแดนสะพาน	2-26
รูปภาพที่ 2.7	ประตูเมืองประเทศเวียดนาม ด่านลาวบาว	2-26
รูปภาพที่ 3.1	การค้าชายแดนในจังหวัดตากระหว่างปี 2538-2550	3-7
รูปภาพที่ 3.2	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตาก ปี 2538-2550	3-9
รูปภาพที่ 3.3	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตากจำแนกตามภาคเศรษฐกิจปี 2538-2550	3-10
รูปภาพที่ 3.4	สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตากจำแนกตามลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ปี 2550	3-11
รูปภาพที่ 3.5	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตากในสาขาเกษตร ลำสัตว์และป่าไม้ ปี 2538-2550	3-12
รูปภาพที่ 3.6	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตากในสาขาการผลิตและสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550	3-13
รูปภาพที่ 3.7	จำนวนโรงงานและแรงงานของจังหวัดตาก ในปี 2543-2551	3-14
รูปภาพที่ 3.8	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตากในภาคบริการและสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550	3-16
รูปภาพที่ 3.9	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลก ปี 2538-2550	3-56
รูปภาพที่ 3.10	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ ปี 2538-2550	3-57

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

		หน้า
รูปภาพที่ 3.11	สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ ปี 2550	3-58
รูปภาพที่ 3.12	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกในภาคเกษตรและสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550	3-59
รูปภาพที่ 3.13	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกในภาคอุตสาหกรรมและสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550	3-60
รูปภาพที่ 3.14	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกในภาคบริการและสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550	3-61
รูปภาพที่ 3.15	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่น ปี 2538-2550	3-75
รูปภาพที่ 3.16	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่นจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ ปี 2538-2550	3-76
รูปภาพที่ 3.17	สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่นจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ ปี 2550	3-77
รูปภาพที่ 3.18	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่นในภาคเกษตรและสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550	3-78
รูปภาพที่ 3.19	ราคาข้าวเปลือกที่เกษตรกรขายได้ที่ไร่นา ระหว่างปี 2538-2550	3-79
รูปภาพที่ 3.20	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่นในภาคอุตสาหกรรมปี 2538-2550	3-80
รูปภาพที่ 3.21	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่นในภาคบริการและสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550	3-81
รูปภาพที่ 3.22	จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดขอนแก่น ปี 2538-2550	3-83
รูปภาพที่ 3.23	จำนวนแรงงานต่างด้าวสัญชาติพม่า กัมพูชา และลาว ที่เข้ามาทำงานในจังหวัดขอนแก่น ปี 2545-2550	3-83
รูปภาพที่ 3.24	จำนวนคนจดทะเบียนย้ายเข้า-ออก จังหวัดขอนแก่น ปี 2538-2550	3-84
รูปภาพที่ 3.25	สาเหตุการย้ายถิ่นของประชากร ปี 2550	3-85
รูปภาพที่ 3.26	การเคลื่อนย้ายถิ่นฐานของประชากร จำแนกตามสาขาอาชีพปี 2550	3-85
รูปภาพที่ 3.27	จำนวนผู้มีงานทำในจังหวัดขอนแก่น	3-93
รูปภาพที่ 3.28	โครงสร้างแรงงานของจังหวัดขอนแก่น ปี 2550	3-94
รูปภาพที่ 3.29	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหาร ปี 2538-2550	3-102
รูปภาพที่ 3.30	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหารจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ ปี 2538-2550	3-103

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

	หน้า
รูปภาพที่ 3.31	สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหารจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจปี 2550
รูปภาพที่ 3.32	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหารในภาคเกษตร และสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550
รูปภาพที่ 3.33	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหารในภาคอุตสาหกรรม และสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550
รูปภาพที่ 3.34	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหารในภาคบริการ และสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550
รูปภาพที่ 3.35	การวางแผนให้จังหวัดมุกดาหารเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ หรือ ศูนย์ DC (Distribution Center)
รูปภาพที่ 3.36	การค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร ระหว่างปี 2538-2550
รูปภาพที่ 4.1	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของ สปป.ลาว ระหว่างปี 2546-2550
รูปภาพที่ 4.2	โครงสร้างการผลิตสำคัญของสปป.ลาว ในปี 2550
รูปภาพที่ 4.3	โครงสร้างของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของสปป.ลาว ปี 2550
รูปภาพที่ 4.4	จำนวนโครงการการลงทุนจากต่างประเทศในสาขาต่างๆ ในสปป.ลาว ปี 2550 เปรียบเทียบกับปี 2543
รูปภาพที่ 4.5	จำนวนนักท่องเที่ยวของสปป.ลาว ทั้งหมด ในช่วงปี 2535 – 2550
รูปภาพที่ 4.6	ผังการแบ่งพื้นที่ของเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน
รูปภาพที่ 5.1	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศเวียดนามระหว่าง ปี 2543-2550
รูปภาพที่ 5.2	สัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศจำแนกตามภาค เศรษฐกิจระหว่างปี 2533-2550 (ร้อยละ)
รูปภาพที่ 5.3	ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจปี 2550
รูปภาพที่ 5.4	ปริมาณการส่งออกน้ำมันดิบของประเทศเวียดนาม ระหว่างปี 2546-2550
รูปภาพที่ 5.5	ปริมาณการส่งออกกาแฟ และข้าวของประเทศเวียดนามระหว่าง ปี 2546-2550
รูปภาพที่ 5.6	มูลค่าการส่งออกสิ่งทอของประเทศเวียดนาม ระหว่างปี 2546-2550
รูปภาพที่ 5.7	มูลค่าและสัดส่วนการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศใน ประเทศเวียดนาม ปี 2550 ในสาขาต่างๆ

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

		หน้า
รูปภาพที่ 5.8	จำนวนประชากรและกำลังแรงงานของประเทศเวียดนามระหว่างปี 2546-2550	5-8
รูปภาพที่ 5.9	ผู้มีงานทำจำแนกตามภาคเศรษฐกิจของประเทศเวียดนามระหว่างปี 2546-2550	5-9
รูปภาพที่ 5.10	ผู้มีงานทำจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจของประเทศเวียดนาม ปี 2550	5-10
รูปภาพที่ 5.11	เหตุผลของชาวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศเวียดนาม	5-11
รูปภาพที่ 5.12	การเดินทางของชาวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศเวียดนาม	5-11
รูปภาพที่ 5.13	จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศเวียดนามระหว่างปี 2538-2550	5-13
รูปภาพที่ 5.14	สัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศเวียดนาม (จำแนกตามทวีป) ในปี 2550	5-13
รูปภาพที่ 5.15	เมืองและจังหวัดในประเทศเวียดนามบนเส้นทาง EWEC	5-15
รูปภาพที่ 5.16	จำนวนประชากรโดยเฉลี่ยในจังหวัดกวางจิ จังหวัดถัวเทียน-เวีและนครดานัง	5-15
รูปภาพที่ 5.17	อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP Growth Rate) ของนครดานัง	5-31
รูปภาพที่ 5.18	สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมนครดานังจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ	5-32
รูปภาพที่ 5.19	แผนที่เขตอุตสาหกรรม (Industrial Zones) ในนครดานัง	5-33
รูปภาพที่ 5.20	สัดส่วนของ FDI ที่มีการลงทุนในเขตอุตสาหกรรมต่างๆ ในเขตนครดานังในปี 2552	5-34
รูปภาพที่ 5.21	มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ ในนครดานัง ปี 2540 – 2549	5-35
รูปภาพที่ 5.22	สัดส่วนของ FDI ในนครดานัง (แยกตามประเทศ) ในปี 2549	5-36
รูปภาพที่ 5.23	สัดส่วนของ FDI ในนครดานัง (แยกตามประเทศ) ในปี 2552	5-37
รูปภาพที่ 5.24	สัดส่วนของ FDI ในนครดานัง (แยกตามสาขาการลงทุน) ในปี 2552	5-37
รูปภาพที่ 6.1	ข้อเสนอแนะรายจังหวัดที่ศึกษาในประเทศไทย	6-14
รูปภาพที่ 6.2	ข้อเสนอแนะรายจังหวัดที่ศึกษาในสปป.ลาว และเวียดนาม	6-19

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เป็นหนึ่งในสามแนวระเบียงเศรษฐกิจภายใต้โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งประกอบด้วยประเทศไทย พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน กว่างซี) โดยแนวพื้นที่ EWEC ถือเป็นการ เชื่อมระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน ผ่าน 4 ประเทศ คือ เวียดนาม สปป.ลาว ไทย และพม่า โดยเริ่มจากเมืองท่าดานัง – ดองฮา – เว้ – เมืองลาวบาว (ชายแดนเวียดนาม) เข้าสู่แดนสะหวันผ่าน แขวงสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เข้าสู่ไทยที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านเมืองเศรษฐกิจสำคัญ อาทิ ขอนแก่น พิชณุโลก จนไปสุดชายแดนไทยที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเข้าไปยังพม่าที่เมืองเมียวดีผ่านมะละแหม่ง จนออกสู่ทะเลอันดามันที่อ่าวมะตะมะ ซึ่งมี โอกาสที่จะเชื่อมต่อไปยังอินเดียและประเทศตะวันออกกลางในอนาคต

เส้นทาง EWEC ถือเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมากใน ทวีปเอเชีย เนื่องจากสามารถเอื้ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า และเป็นการเพิ่ม ทางเลือกในการขนส่งสินค้าจากทะเลอันดามันออกสู่ทะเลจีนใต้ไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชีย ตะวันออก เพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชนมาลงทุนด้านการค้า การผลิต การเกษตร อุตสาหกรรม การ บริการ และการท่องเที่ยว และเนื่องจากประเทศทั้ง 4 บนเส้นทาง EWEC ล้วนเป็นประเทศสมาชิก ในอาเซียนที่กำลังจะก้าวไปสู่เป้าหมายการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี 2558 โดยภายใต้กรอบ AEC นี้ อาเซียนได้พยายามผลักดันการเป็นตลาด และฐานการผลิตเดียว ที่มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี และการ เคลื่อนย้ายเงินทุนที่เสรีมากขึ้น

การศึกษานี้จึงได้ทำการศึกษาผลกระทบทั้งในมิติทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และ มิติทางสังคมและวัฒนธรรม ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการจัดตั้ง AEC ที่มีต่อเมือง/ชุมชนตามแนว EWEC โดยเมืองที่ศึกษา ได้แก่ จังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด) พิชณุโลก ขอนแก่น และมุกดาหาร ในประเทศไทย แขวงสะหวันนะเขตในสปป.ลาว และจังหวัดกว๋างจิ จังหวัดถัวเทียน-เว้ และนคร ดานังในเวียดนาม แต่เนื่องจากเส้นทางช่วงหนึ่งในพม่าที่ยังก่อสร้างอยู่ งานวิจัยชิ้นนี้จึงไม่ศึกษา พื้นที่ในพม่า โดยการศึกษาผลกระทบในงานวิจัยนี้จะวิเคราะห์จากศักยภาพของแต่ละเมือง ที่ศึกษาและโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของแต่ละเมือง ดังนี้

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของไทย

❖ จังหวัดตาก

กิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัดตาก โดยเฉพาะอำเภอแม่สอดมีพื้นฐานจากตลาดการค้าชายแดน และเติบโตจากการเป็นเขตอุตสาหกรรมพิเศษที่ใช้แรงงานต่างด้าวเป็นหลัก อีกทั้งแม่สอดยังตั้งอยู่ตรงข้ามจังหวัดเมียวดีในพม่า ซึ่งมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีโอกาสขยายตัวทางเศรษฐกิจเชื่อมต่อกับแม่สอด ซึ่งจะทำให้การค้าชายแดนและการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเข้าสู่ระบบมากขึ้น ซึ่งน่าจะส่งผลให้การค้าชายแดนนอกระบบมีแนวโน้มที่ลดลง รวมถึงการลักลอบหลบหนีเข้าเมืองที่แม่สอดเพื่อไปเป็นแรงงานในไทยก็น่าจะน้อยตามลงไปด้วย เพราะคนพม่ามีโอกาสหางานทำในเมียวดี อย่างไรก็ตาม การเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีอาจส่งผลกระทบต่อแม่สอดในด้านการแข่งขันการลงทุนจากต่างชาติของแม่สอด ส่วนในด้านการท่องเที่ยว ก็อาจทำให้นักท่องเที่ยวที่เคยค้างแรมและจับจ่ายซื้อของในบริเวณตัวเมืองและตลาดชายแดนแม่สอดกลับเดินทางข้ามสะพานมิตรภาพไทย – พม่า เพื่อไปซื้อสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเมียวดีแทน ซึ่งในอนาคตระยะยาวอาจทำให้แม่สอดสูญเสียรายได้ที่เคยมีมา ดังนั้น แม่สอดจึงจำเป็นต้องปรับตัวในด้านการผลิตที่จะไม่เน้นความได้เปรียบจากแรงงานราคาถูกจากพม่า แต่ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาผลิตภัณฑ์บนฐานแนวคิดของการสร้างสรรค์ (Creative) เพื่อให้สินค้ามีความหลากหลายและเจาะเข้าสู่ตลาดระดับบน และพัฒนาเมืองแม่สอดเป็นศูนย์กลางการส่งออกสินค้าเกษตรและการบริการทางการเงิน

สำหรับผลกระทบของ AEC ต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัดตาก พบว่า AEC มีผลกระทบเชิงบวกต่อจังหวัดตากในเรื่องของการลดต้นทุนค่าขนส่ง และยังร่นระยะเวลาในการจัดหาสินค้าให้แก่ผู้บริโภค ในด้านการเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC นั้น เป็นที่คาดกันว่าจะทำให้แรงงานไทยที่มีฝีมือเดินทางไปทำงานในพม่ามากกว่าที่แรงงานพม่าจะเข้ามาทำงานในไทยเนื่องจากกรอบ AEC ครอบคลุมเฉพาะแรงงานที่มีฝีมือเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามยังคงพบปัญหาการเข้าเมืองอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมายของแรงงานไร้ฝีมือของพม่าหากภาครัฐไม่เข้มงวดในเรื่องการเข้าเมืองของแรงงานเหล่านี้ นอกจากนี้ การจัดตั้ง AEC ยังจะนำมาซึ่งการขยายตัวของอำเภอแม่สอด เนื่องจากจะมีผู้คนจากพื้นที่ต่างๆ ย้ายถิ่นเข้ามาอยู่อาศัย ค้าขาย และลงทุน รวมทั้งจะมีคนเดินทางผ่านพรมแดนไปมาตลอดเวลาเพื่อการท่องเที่ยวและดำเนินธุรกิจ รวมทั้งขุดยานพาหนะเพื่อขนส่งสินค้าก็จะเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ทางอำเภอแม่สอดจึงควรมีการเตรียมความพร้อมในด้านการจัดการบริหารต่างๆ อาทิ ด้านสาธารณสุขปลอดภัยขั้นพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับจำนวนประชากรที่จะเพิ่มมากขึ้น

❖ จังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดพิษณุโลกจัดเป็นเมืองศูนย์กลางภาคบริการ และด้วยความสะดวกได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ที่เป็นจุดตัดของเส้นทาง North-South Corridor และ East-West Corridor พิษณุโลกจึงเป็นเสมือนเป็นศูนย์กลางในการเดินทางไปทางด้านต่างๆ และมีชื่อเรียกกันว่า “สี่แยกอินโดจีน” (Indochina Intersection) อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลาง การศึกษา ส่วนราชการ การค้าสมัยใหม่ และเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าการเกษตรเพื่อส่งออกไปยังภูมิภาคต่างๆ รวมทั้งการนำเข้าปัจจัยการผลิตจากประเทศเพื่อนบ้านสำหรับการผลิตเพื่อการส่งออก ดังนั้น การเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานอย่างเสรีระหว่างประเทศในอาเซียนกับจังหวัดพิษณุโลกภายใต้กรอบ AEC จะทำให้มีการหลั่งไหลของสินค้า รวมทั้งวัตถุดิบและปัจจัยการผลิตต่างๆ เข้าสู่พิษณุโลก เพื่อผลิตและกระจายต่อไปยังจังหวัดใกล้เคียงมากขึ้น ซึ่งจะทำให้พิษณุโลกได้เปรียบในด้านต้นทุนการผลิต และด้วยที่ตั้งทางภูมิเศรษฐศาสตร์ที่เป็นสี่แยกอินโดจีน ทำให้พิษณุโลกสามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภคบนเส้นทาง EWEC และประเทศในอาเซียนอื่นๆ

❖ จังหวัดขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นจัดเป็นเมืองที่มีจุดแข็งในภาคบริการเช่นเดียวกับจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งการพัฒนาเส้นทาง EWEC ส่งผลให้กิจกรรมด้านการบริการของขอนแก่นขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้ขอนแก่นไม่เพียงแต่เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมการบริการในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น หากแต่ยังกลายเป็นแหล่งให้บริการที่สำคัญสำหรับ สปป.ลาว อีกด้วย ดังนั้น มาตรการการค้าระหว่างประเทศภายใต้กรอบ AEC ในส่วนที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีนั้น ไม่ได้ให้ประโยชน์โดยตรงแก่ขอนแก่นมากนัก เนื่องจากโครงสร้างเศรษฐกิจของขอนแก่นเน้นหนักไปที่ภาคบริการมากกว่าภาคการผลิต แต่ในมุมมองของคนขอนแก่นต่อการเปิดตลาดการค้าเสรีด้านสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานนั้น เห็นว่า จะทำให้นักลงทุนต่างถิ่นและต่างชาติเข้ามาลงทุนในขอนแก่นเพิ่มมากขึ้น ซึ่งผลที่ตามมาก็คือ เกิดการแข่งขันทางการค้า เกิดการแข่งขันแรงงานฝีมือและการบริการอย่างมืออาชีพ และหากมองในแง่ของการใช้ประโยชน์จากการเปิดตลาดการค้าเสรี ผู้บริโภคจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์มากที่สุด เพราะนอกจากจะได้ใช้ของดีมีคุณภาพและราคาถูกแล้ว สินค้าในท้องตลาดยังมีให้เลือกหลากหลายชนิด การบริการในด้านต่างๆ ก็จะเป็นแบบมืออาชีพมากขึ้น ทั้งนี้ อาจมีอาชีพบริการบางอาชีพที่กฎหมายไทยยังคงไว้ซึ่งอาชีพสงวนของคนไทย (อาทิ ช่างตัดผม มัคคุเทศก์) ส่วนในมุมมองของนักธุรกิจก็จะเกิดความท้าทายในการดำเนินธุรกิจมากขึ้นในอนาคต เพื่อก้าวไปสู่การแข่งขันในระดับภูมิภาค

❖ จังหวัดมุกดาหาร

มุกดาหารเป็นจังหวัดที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดเส้นทาง EWEC ที่ชัดเจนกว่าจังหวัดอื่นๆ โดยเฉพาะภายหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 2 อย่างเป็นทางการในปลายปี 2549 ทำให้การค้าระหว่างไทยกับสปป.ลาว ขยายตัวเพิ่มขึ้น และสอดคล้องกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเวียดนาม นอกจากนี้ การเดินทางท่องเที่ยวของคนไทยไปยังเวียดนาม โดยผ่าน สปป.ลาว ก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่จะเดินทางมาพำนักรถที่มุกดาหารเพื่อรอการเปิดด่านข้ามพรมแดนไปยังแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว ในช่วงเช้าเพื่อไปยังปลายทางสุดของเส้นทาง EWEC ที่นครดานังในเวียดนาม โดยมีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว 1 วันทานข้าว 3 มื้อใน 3 ประเทศ ซึ่งแนวคิดการกระตุ้นการท่องเที่ยวนี้ก่อให้เกิดผลกระทบเชิงบวกด้านเศรษฐกิจของมุกดาหาร โดยพิจารณาจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามามุกดาหารเพิ่มขึ้น อันจะนำมาสู่ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับจังหวัดมุกดาหาร

ภายใต้กรอบ AEC ที่ว่าด้วยการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี เป็นที่คาดการณ์ว่าจะทำให้สินค้าและวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านถูกลำเลียงเข้ามาในไทยทางด้านมุกดาหาร – แขวงสะหวันนะเขต เพื่อใช้ในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมปลายน้ำมากขึ้น หลังจากนั้นก็สามารถส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดย AEC จะทำให้การค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีศักยภาพที่จะขยายตัวต่อไปมากยิ่งขึ้น อีกทั้งความสัมพันธ์ทางการค้าไม่ว่าจะเป็นสินค้า บริการ หรือการลงทุนก็จะมีความแน่นแฟ้นมากขึ้น ตลอดจนเกิดความร่วมมือกันด้านการขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียน ทำให้จัด/ลด ค่าขนส่งและค่าบริการในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างไทยกับประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการผลิต ทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะสปป.ลาวและเวียดนาม ที่อยู่ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ได้รับประโยชน์และได้พัฒนาการค้าร่วมกันได้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่า AEC จะเป็นการเปิดโอกาสทางการค้าแก่ผู้ประกอบการในมุกดาหาร แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นการเปิดประตูรับคู่แข่งจากต่างประเทศด้วย โดยเฉพาะประเทศในอาเซียนที่สามารถผลิตสินค้าในราคาที่ถูกลงกว่า

ในกรณีการเคลื่อนย้ายแรงงานและการลงทุนอย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC พบว่า มุกดาหารน่าจะเป็นอีกแห่งบนเส้นทาง EWEC ที่จะมีนักลงทุนเข้ามาลงทุน โดยเฉพาะในด้านการบริการในสาขาการท่องเที่ยว อาทิ ร้านค้าของที่ระลึก การโรงแรม ร้านอาหาร ด้านการบริการสุขภาพ การขนส่ง บริษัททัวร์ที่เชื่อมโยงกับประเทศสมาชิกในอาเซียนอื่นๆ เป็นต้น ซึ่งทางจังหวัดมุกดาหารควรที่จะสร้างบรรยากาศการลงทุนเพื่อรองรับนักลงทุนต่างชาติด้วย

ผลกระทบด้านสังคมของไทย

ในงานวิจัยชิ้นนี้ ผลกระทบด้านสังคมจะเด่นชัดในพื้นที่จังหวัดตากและมุกดาหาร เนื่องจากเป็นพื้นที่ชายแดนที่มีแรงงานเดินทางเข้ามาทำงานจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าวทั้งที่เข้าเมืองแบบถูกกฎหมายและไม่ถูกกฎหมาย ทำให้เกิดประชากรแฝงในสัดส่วนที่สูงมากและเกือบเท่ากับจำนวนประชากรในพื้นที่ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรงในเชิงโครงสร้างทางสังคมและวัฒนธรรม และไม่ง่ายที่จะบริหารจัดการปัญหาประชากรแฝงโดยตรง อาทิ การหลบหนีเข้าเมือง การเป็นพาหะนำโรคต่างๆ การทำแท้งในหมู่แรงงานต่างด้าวหญิง กระบวนการค้ามนุษย์ การแพร่ของยาเสพติด เป็นต้น รวมทั้งการจัดความสัมพันธ์ระหว่างคนในพื้นที่และแรงงานต่างด้าว เช่น แรงงานสัมพันธ์ระหว่างนายทุนและผู้ใช้แรงงาน ปัญหาความมั่นคงและความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ความหลากหลายทางภาษาและชาติพันธุ์ที่เด่นชัดของจังหวัดตาก ในแง่ดีก็ถือว่าเป็นต้นทุนทางวัฒนธรรมที่มีสีสันและเป็นประโยชน์ต่อการลงทุนด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และในแง่อื่นๆ ก็อาจส่งผลให้อัตลักษณ์ความเป็นไทยจืดจางไป โดยเฉพาะเรื่องภาษาและค่านิยมต่างๆ ของคนท้องถิ่น เมื่อเปรียบเทียบกับมุกดาหารจะเห็นว่า ผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรมของมุกดาหารมีความรุนแรงน้อยกว่าจังหวัดตาก ทั้งนี้เนื่องจากประชากรวัยแรงงานของ สปป.ลาว มีจำนวนน้อยกว่าของพม่า

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของแขวงสะหวันนะเขต ใน สปป.ลาว

เป็นที่ทราบกันว่าเส้นทาง EWEC ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจำนวนมากเดินทางเข้ามาในแขวงสะหวันนะเขต หากแต่นักท่องเที่ยวที่เข้ามา มากขึ้นนั้น ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่าน สปป.ลาว เพื่อเดินทางต่อไปยังเวียดนาม ซึ่งโอกาสที่นักท่องเที่ยวเหล่านี้จะพักค้างคืนในแขวงสะหวันนะเขตมีน้อยมาก ทั้งนี้ เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขตที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้ใช้เวลาในนั้นมีไม่มากนัก นอกเหนือจากการท่องเที่ยว อีกสาเหตุหนึ่งที่มีผู้คนเดินทางเข้ามาในแขวงสะหวันนะเขต คือ เพื่อลงทุนทำธุรกิจ ซึ่งเมื่อพิจารณาผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อการลงทุนใน สปป.ลาว พบว่า สปป.ลาว มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน (Savan – Seno Special Economic Zone) เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการบริการแห่งหนึ่งในภูมิภาค และเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างชาติภายใต้โครงการพัฒนาเส้นทาง EWEC แต่จากการศึกษาพบว่า ข้อจำกัดเชิงสถาบันทำให้ สปป.ลาวไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจาก สปป.ลาว ยังขาดความชัดเจนในเรื่องอำนาจส่วนกลางกับแขวง นั่นคือ สปป.ลาว มีการบริหารงานแบบผสมผสานระหว่างการรวมอำนาจในการตัดสินใจจากส่วนกลางและการกระจายอำนาจอิสระให้กับเจ้าแขวงในการทำข้อตกลงต่างๆ ทำให้ต้องมีการประสานงานใน 2 ระดับ ซึ่งอาจทำให้นักธุรกิจหรือนักลงทุนที่สนใจจะเข้ามาดำเนินธุรกิจใน สปป.ลาว ต้องดำเนินเรื่องหลายขั้นตอน หลายระดับ และอาจสร้างความล่าช้า หรือก่อให้เกิดความแตกต่างในแนวปฏิบัติรวมถึงการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะ

อย่างไรก็ตาม การก้าวไปสู่การเป็น AEC จะทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียนให้ความสนใจที่จะย้ายฐานการผลิตไปยังสปป.ลาว มากขึ้น เนื่องจากสปป.ลาว มีความได้เปรียบด้านทรัพยากรแรงงาน และวัตถุดิบ ทำให้มีศักยภาพในการเป็นแหล่งวัตถุดิบ และแหล่งผลิตสินค้าสำเร็จรูปที่จะป้อนสู่ตลาดในประเทศสมาชิกอาเซียนได้ ส่วนคุณภาพและเทคโนโลยีต่างๆ จะเป็นไปได้ในลักษณะของการพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยอาศัยความช่วยเหลือจากประเทศสมาชิกที่มีประสบการณ์และความชำนาญกว่า อุตสาหกรรมที่จะมีการย้ายฐานการผลิตไปยังสปป.ลาว ที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมป่าไม้ สินแร่ และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ผลกระทบด้านสังคมของแขวงสะหวันนะเขต ใน สปป.ลาว

การพัฒนาเส้นทาง EWEC และการจัดตั้ง AEC ล้วนจะส่งผลให้แขวงสะหวันนะเขตเกิดความเป็นเมืองมากขึ้น มีวัฒนธรรมที่หลากหลายมากขึ้น ชาวบ้านสูญเสียที่ดินทำกินและวิถีชีวิตของกลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลงและต้องปรับตัว อีกทั้งยังจะมีการแลกเปลี่ยนทางการศึกษา โดยคนลาวจะเดินทางออกไปศึกษาในประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างผู้คนที่ย้ายเข้ามาโดยการลงทุนธุรกิจต่างๆ กับชนท้องถิ่นลาวอีกด้วย นอกจากนี้ เส้นทาง EWEC และการจัดตั้ง AEC จะเอื้อประโยชน์กับการเกษตรในลักษณะของพันธสัญญา (Contract Farming) ของสปป.ลาวมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการย้ายถิ่นของคนเข้ามาสัมปทานพื้นที่เพื่อการปลูกพืชเศรษฐกิจ และก่อให้เกิดการอพยพเคลื่อนย้ายคนท้องถิ่นที่เคยตั้งบ้านเรือนอยู่ในเขตสัมปทานไปยังที่อยู่ใหม่ นอกจากนี้ ยังพบว่าการลงทุนจากต่างชาติบางประเภทก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เช่น สารปนเปื้อนจากการทำเหมืองแร่ และการลดลงของพื้นที่ป่า ซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงต่อความเป็นอยู่ของคนในสปป.ลาว

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของเวียดนาม

เวียดนามเป็นประเทศฝั่งตะวันออกของเส้นทาง EWEC ซึ่งดูเหมือนจะเป็นประเทศที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกจากการพัฒนาเส้นทาง EWEC มากกว่าสปป.ลาว และไทย ดังจะเห็นได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เพิ่มขึ้นอย่างมากหลังจากมีการขยายและปรับปรุงเส้นทาง EWEC นอกจากนี้ เส้นทาง EWEC ยังเป็นแหล่งลำเลียงปัจจัยการผลิตที่สำคัญ อาทิ ทองแดงและไม้ จากสปป.ลาว สู่วียดนาม อย่างไรก็ตาม เวียดนามยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC ได้เต็มที่ เนื่องจากเส้นทางบางช่วงบางตอนมีสภาพชำรุดและต้องปรับปรุง รวมถึงการจำกัดความเร็วของพาหนะต่างๆ ในเวียดนาม

การจัดตั้ง AEC จะช่วยส่งเสริมให้นักลงทุนจากประเทศสมาชิกในอาเซียนอื่นๆ เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวาวของจังหวัดกวังจิ ในเมืองเว้จังหวัดถัวเทียน-เว้ และในเขตเมือง/เขตอุตสาหกรรมในนครดานังเพิ่มมากขึ้น โดยรูปแบบการลงทุนในแต่ละพื้นที่อาจจะแตกต่างกัน ซึ่งสินค้าที่ผลิตได้จะสามารถส่งออกไปยังประเทศสมาชิกในอาเซียนอื่นๆ ได้เพิ่มขึ้น เนื่องจากการขจัดอุปสรรคทางการค้าทั้งด้านภาษีและที่มิใช่ภาษี ในขณะที่เดียวกันก็จะมีการแข่งขันในสินค้าประเภทเดียวกันสูงขึ้นจากการไหลเข้าของสินค้าที่ผลิตจากประเทศสมาชิกในอาเซียนอย่างไทย สปป.ลาว และมาเลเซีย ดังนั้น การจัดตั้ง AEC จะช่วยกระตุ้นให้ผู้ประกอบการมีการพัฒนาคุณภาพสินค้าและสร้างเอกลักษณ์สินค้าของตนเองมากขึ้น เพื่อสร้างความแตกต่าง นอกจากนี้ AEC จะทำให้เกิดการลงทุนภาคบริการในจังหวัดกวังจิ จังหวัดถัวเทียน-เว้ และนครดานังมากขึ้น โดยเฉพาะในสาขาการท่องเที่ยว การขนส่ง ศูนย์การค้าทั้งปลีกและส่ง และการโรงแรม

ผลกระทบด้านสังคมของเวียดนาม

เส้นทาง EWEC ก่อให้เกิดความเป็นเมืองมากขึ้น อาทิ ในจังหวัดกวังจิและจังหวัดถัวเทียน-เว้ มีการสร้างโรงแรมและร้านค้าเพิ่มขึ้น เมืองดานังมีการวางระบบผังเมืองเพื่อรองรับเส้นทาง EWEC มีการจัดภูมิทัศน์บริเวณริมฝั่งแม่น้ำในเมืองดานัง และด้วยจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ทำให้ภาษาไทยมีอิทธิพลมากขึ้นในเวียดนาม ส่งผลให้คนเวียดนามเข้ามาเรียนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งเงินบาทยังเป็นที่ยอมรับในร้านอาหารและร้านค้าทั่วไปในเวียดนาม นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามยังมีโครงการสนับสนุนการก่อสร้างโรงแรมและมีการส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวตามแหล่งมรดกโลกมากขึ้นอีกด้วย

การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมตามแนวเส้นทาง EWEC จะก่อให้เกิดความเป็นเมืองมากขึ้นที่เห็นได้ชัดคือ มีการสัญจรไป-มาของยานพาหนะมากขึ้น โดยเฉพาะในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวาวในจังหวัดกวังจิ มีการสร้างโรงแรมและร้านค้าเพิ่มขึ้นทั้งในจังหวัดกวังจิ ถัวเทียน-เว้ และนครดานัง รวมถึงการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวให้น่าดึงดูดมากขึ้น โดยมีการส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวตามแหล่งมรดกโลกมากขึ้น และในส่วนของนครดานังได้มีการวางระบบผังเมืองเพื่อรองรับเส้นทาง EWEC และมีการจัดภูมิทัศน์บริเวณแม่น้ำในตัวเมืองนครดานัง ซึ่งจะยิ่งทำให้มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางเข้าไปยังเวียดนามเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน และจะเกิดการถ่ายทอดวัฒนธรรมทางภาษาดังจะเห็นได้จากการที่ภาษาไทยเริ่มมีอิทธิพลในเวียดนามมากขึ้น โดยพนักงานตามร้านค้าและสถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่ในเวียดนามสามารถใช้ภาษาไทยสื่อสารกับนักท่องเที่ยวชาวไทยได้ อีกทั้งเงินบาทยังเป็นที่ยอมรับในเชิงเศรษฐกิจในจังหวัดต่างๆ บนเส้นทาง EWEC ในเวียดนามอีกด้วย

หากพิจารณาผลกระทบของเส้นทาง EWEC ที่มีต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษของ 3 ประเทศ คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพานหินของ สปป.ลาว เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีของพม่า และเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวาวของเวียดนาม พบว่า ในปัจจุบันเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวาว ดูเหมือนจะมีความก้าวหน้าในการดำเนินงานมากกว่าเขตเศรษฐกิจอีก 2 แห่ง เนื่องจากมีที่ตั้งใกล้กับท่าเรือคานัง จึงเป็นโอกาสในการขนส่งสินค้าไปยังเอเชียตะวันออก นอกจากนี้ ภาครัฐของเวียดนามยังให้การสนับสนุนส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติมากกว่าประเทศอื่นๆ สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพานหิน ถึงแม้นักลงทุนจะสามารถส่งสินค้าได้ 2 เส้นทาง คือ ส่งออกไปท่าเรือแหลมฉบังของไทย และท่าเรือคานังของเวียดนาม แต่การลงทุนยังมีน้อยเนื่องจากปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะของ สปป.ลาว สำหรับฝั่งพม่า ในจังหวัดเมียวดีได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี ซึ่งมีนักลงทุนจากไทยไปลงทุนบ้างพอสมควร

ปัญหาและอุปสรรคทางการค้าในภาพรวมที่ได้จากการสัมภาษณ์ มักจะเป็นปัญหาการขาดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการเจรจาตกลงทางการค้า ตัวอย่างเช่น การเจรจาข้อตกลงกันทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกลุ่มบุคคลระดับสูงของทั้งสองประเทศ โดยขาดการประสานงานกับกลุ่มบุคคลระดับล่าง (กลุ่มผู้ประกอบการ พ่อค้า) ทำให้กลุ่มบุคคลระดับล่างนี้ไม่มีโอกาสได้พูดคุยหรือทำการตกลงการค้าระหว่างกัน ซึ่งโดยความเป็นจริงกลุ่มที่จะพบปัญหาจริง คือ กลุ่มบุคคลระดับล่าง อีกทั้งปัญหา กฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการค้าและการลงทุน เช่น การเดินทางและการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เป็นต้น และเนื่องจากประเทศบนเส้นทาง EWEC หรือประเทศในกลุ่มอาเซียนล้วนเป็นประเทศเพื่อนบ้านกัน จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะมีการเสริมสร้างความไว้วางใจกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีลักษณะการเมืองการปกครองที่แตกต่างกัน ซึ่งจะต้องกระทำในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ เอกชน และประชาชน เพื่อไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งในการดำเนินความสัมพันธ์ การให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ร่วมกัน เช่น การแลกเปลี่ยน การเยือนซึ่งกันและกัน การยกระดับการพัฒนาที่จะเพิ่มโอกาสและเอื้อประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจต่อทุกประเทศบนเส้นทาง EWEC เพื่อมุ่งไปสู่การเป็น AEC ต่อไป ดังนั้น การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC ควรมุ่งเป้าหมายในการมีผลประโยชน์เกื้อหนุนกันกับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะ win-win situation ทั้งนี้ จังหวัดต่างๆ ในประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ที่เส้นทาง EWEC พาดผ่านจะต้องร่วมมือกันทั้งในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เพื่อยกระดับการพัฒนาความมั่นคงทางเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียมกันในอนาคต

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

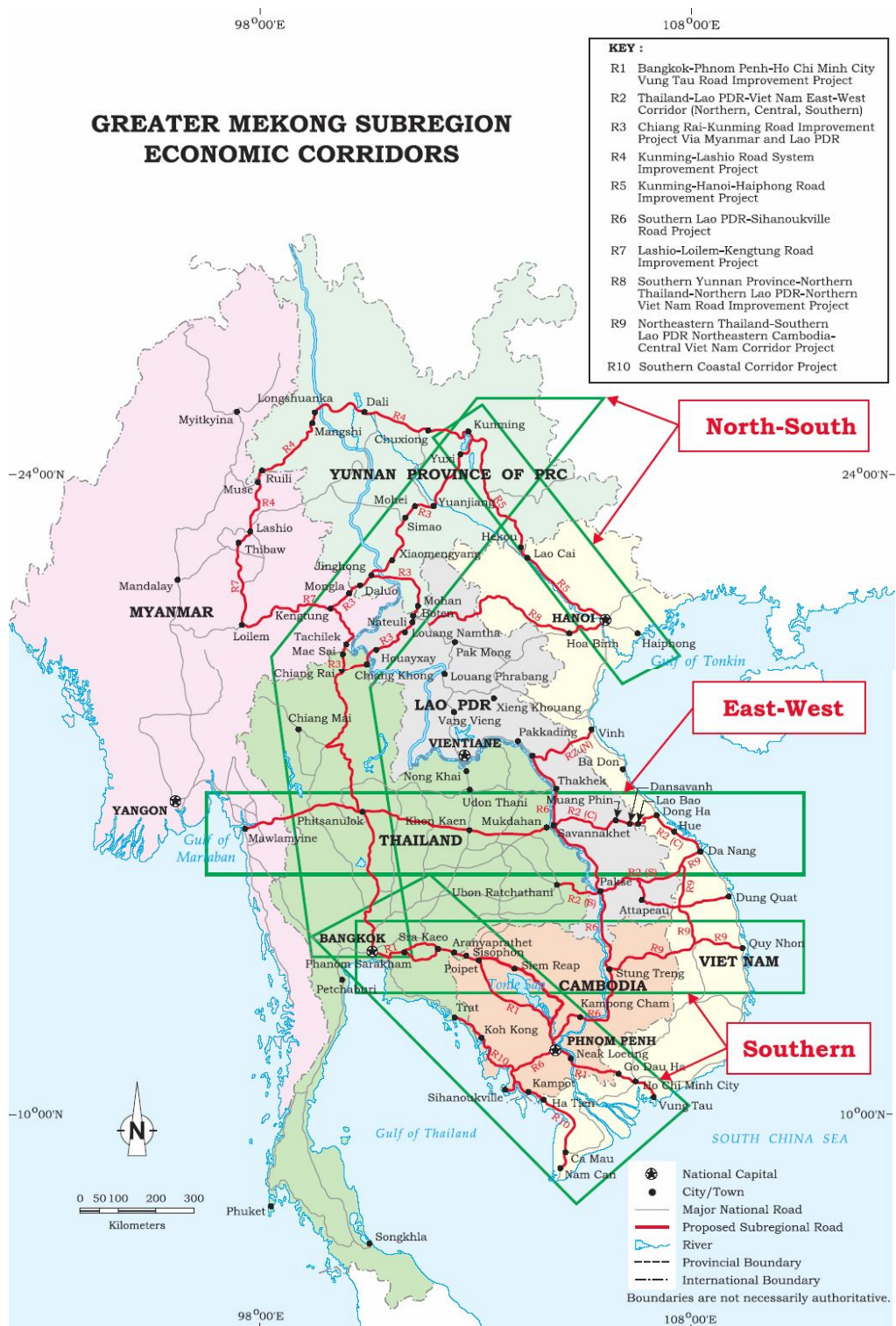
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของเรื่อง

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งประกอบด้วยประเทศไทย พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน กว่างซี) เป็นโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เพื่อสนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจจำนวนทั้งสิ้น 10 เส้นทาง เพื่อเชื่อมโยง 6 ประเทศ ในกลุ่ม GMS เข้าด้วยกัน โดยอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจ 3 แนว ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) (ดูรูปภาพที่ 1.1) การพัฒนานี้มุ่งหวังที่จะนำไปสู่ความร่วมมือในการพัฒนาสาขาต่างๆ ที่มีศักยภาพร่วมกัน อาทิ การคมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งครอบคลุมถึงการค้าผ่านแดน และการเคลื่อนย้ายแรงงาน โดยเฉพาะบนเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่เชื่อมต่อ 4 ประเทศ คือ พม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม โดยมีจุดเชื่อมโยงจากฝั่งตะวันตกของภูมิภาคผ่านชายแดนไทย-พม่า คือ เมะละแหม่ง – เมียวดี (พม่า) – แม่สอด – พิชญ์โลก – ขอนแก่น – มุกดาหาร (ไทย) ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ไปยังแขวงสะหวันนะเขต – แคนสะหวัน (สปป.ลาว) จากนั้นตรงไปสู่ฝั่งตะวันออกของภูมิภาค โดยผ่านชายแดนลาว-เวียดนาม ที่เมืองลาวบาว ต่อไปยังเมืองคองฮาในจังหวัดกว๋างจิ เข้าสู่เมืองเว้ในจังหวัดถัวเทียน-เว้ ก่อนไปสิ้นสุดที่เมืองดานัง ซึ่งเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่อันดับ 3 ของเวียดนาม

เส้นทางเศรษฐกิจ EWEC อาจจะกล่าวได้ว่า เป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมากแห่งหนึ่งในทวีปเอเชีย เพราะเป็นเส้นทางที่จะเอื้ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า และเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้าจากทะเลอันดามันออกสู่ทะเลจีนใต้ไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออก จึงเป็นเส้นทางที่ส่งเสริมให้ภาคเอกชนต่างๆ มาลงทุนทั้งด้านการค้า การผลิต การเกษตร อุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว นอกจากนี้ เส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ยังเอื้ออำนวยให้ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Land Locked) อย่าง สปป.ลาว กลายเป็นประเทศที่สามารถเชื่อมต่อ (Land-link country) ไปยังท่าเรือต่างๆ ทั้งทางภาคตะวันออก และตะวันตกของภูมิภาคนี้ด้วย

รูปภาพที่ 1.1 แนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง



ที่มา: ธนาคารพัฒนาเอเชีย

เส้นทางเศรษฐกิจ EWEC เชื่อมโยง 4 ประเทศ คือ พม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งต่างก็เป็นประเทศในภูมิภาคอาเซียน (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN) หรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาเซียนนั้นเป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ที่มีความใกล้ชิดกับไทยมายาวนาน โดยในด้านการค้าได้มีการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ตั้งแต่ปี 2535 ซึ่งเป็นผลให้อาเซียนมีความสำคัญอย่างมากสำหรับไทยในฐานะแหล่งนำเข้าและตลาดส่งออก การประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 9 ที่เกาะบาหลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย เมื่อปี 2546 ได้มีการรับรองและลงนามในปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมืออาเซียน (Declaration of ASEAN Concord II หรือ Bali Concord II) เพื่อให้เกิดประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ภายในปี 2563 โดยจะประกอบด้วย 3 เสาหลัก (pillars) ได้แก่ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community: ASC) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และประชาคมสังคม-วัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community: ASCC)¹ สำหรับการดำเนินการไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้นำอาเซียนทั้ง 10 ชาติ ได้เห็นชอบในที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 12 จัดขึ้น ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ ในปี 2550 ที่จะเร่งรัดให้อาเซียนไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้สำเร็จภายในปี 2558 จากเป้าหมายเดิมปี 2563 โดยมีเป้าหมายที่สำคัญ คือ (1) การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน (2) การเป็นภูมิภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง (3) การเป็นภูมิภาคที่มีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และ (4) การเป็นภูมิภาคที่บูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก ได้อย่างสมบูรณ์ การเป็นตลาดเดียวกันและมีฐานการผลิตร่วมกัน หมายถึง การเปิดเสรีด้านการค้าสินค้า ภาควิบริการ การลงทุน การเคลื่อนย้ายเงินทุน และการเคลื่อนย้ายแรงงานที่มีทักษะอย่างอิสระ โดยวางแผนผลักดันการเปิดเสรีการค้าสินค้าและบริการ 12 สาขานำร่อง ได้แก่ (1) สินค้าเกษตร (2) ประมง (3) ผลิตภัณฑ์ไม้ (4) ผลิตภัณฑ์ยาง (5) สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม (6) ยานยนต์ (7) อิเล็กทรอนิกส์ (8) ผลิตภัณฑ์สุขภาพ (9) เทคโนโลยีสารสนเทศ (10) การท่องเที่ยว (11) การบิน และ (12) โลจิสติกส์ ซึ่งโลจิสติกส์เป็นสาขาที่อาเซียนได้เพิ่มเติมภายหลังเพื่อเร่งรัดการเปิดเสรี เพราะเห็นความสำคัญของการลดต้นทุนการค้าระหว่างประเทศจากการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

ตามแผนปฏิบัติการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือพิมพ์เขียว (AEC Blueprint)² ได้กำหนดแผนงาน ทิศทาง และกรอบระยะเวลาที่ชัดเจน ยกตัวอย่างเช่น การยกเลิกภาษีนำเข้า

¹ ข้อมูลจาก <http://www.mfa.go.th/internet/document/740.doc>

² ดู ASEAN Economic Community Blueprint ได้จาก <http://www.aseansec.org/21083.pdf>

สำหรับสินค้าทุกรายการ โดยระบุว่า ภายในปี 2553 ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ³ จะต้องลดภาษีสินค้าให้อยู่ที่อัตราร้อยละ 0-5% (ยกเว้นสินค้าอ่อนไหวและอ่อนไหวสูง) และภายในปี 2558 สำหรับประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียน⁴ โดยมีความยืดหยุ่นสำหรับสินค้าอ่อนไหวบางรายการได้ถึงปี 2561 ส่วนการจัดมาตรการที่มีใช่อื่น (Non-Tariff Barriers: NTBs) อาเซียนกำหนดจะยกเลิกมาตรการที่มีใช่อื่นต่างๆ ภายในปี 2558 โดยสมาชิกอาเซียนเดิมจะเริ่มภายในปี 2553 (ยกเว้นฟิลิปปินส์เริ่มปี 2555) ส่วนประเทศสมาชิกใหม่ จะเริ่มปี 2558 และให้ยืดหยุ่นถึงปี 2561

จากที่กล่าวมาข้างต้น หากพิจารณาจากประเทศตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC จะเห็นได้ว่า ไทยเป็นประเทศเดียวที่เป็นประเทศสมาชิกเดิม 6 ประเทศ ดังนั้นภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่ว่าด้วยการเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี คู่มือนี้จะส่งผลให้สินค้าจากประเทศพม่า สปป.ลาว และเวียดนามเข้ามามีบทบาทในไทยมากขึ้น เนื่องจากไทยจะต้องทำการลดภาษีและยกเลิกมาตรการที่มีใช่อื่นก่อนประเทศเพื่อนบ้านเหล่านั้นภายในปี 2553 ไทยสามารถนำเข้าสินค้าวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมมากขึ้น หลังจากนั้นก็สามารถส่งออกกลับยังประเทศเพื่อนบ้านเหล่านั้น การค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังคงมีศักยภาพที่จะขยายตัวต่อไปอีกมาก การกระชับความสัมพันธ์ทางการค้าไม่ว่าจะเป็นสินค้าหรือบริการ และการร่วมมือกันด้านการขนส่งจะทำให้ทั้งประเทศสมาชิกอาเซียนที่อยู่ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ได้รับประโยชน์และได้พัฒนาการค้าร่วมกันได้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่กำลังจะเกิดขึ้นจึงเป็นการเปิดโอกาสทางการค้า แต่ในเวลาเดียวกันก็เป็นการเปิดประตูรับคู่แข่งจากต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นแหล่งผลิตสินค้าราคาถูก หากภาครัฐและภาคเอกชนไทยวางกลยุทธ์ที่ไม่ดีพอ อาจทำให้เส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นประตูเปิดให้สินค้าราคาถูกเหล่านั้นเข้ามาลดราคาสินค้าในประเทศไทยเพียงฝ่ายเดียวก็เป็นได้

การเคลื่อนย้ายการลงทุนเสรี เป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญของการนำไปสู่การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน โดยภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ระบุให้เปิดเสรีแก่ทุกอุตสาหกรรมได้แก่ การผลิต เกษตร ประมง ป่าไม้ และเหมืองแร่ และการบริการที่เกี่ยวข้องกับ 5 สาขานี้ ทั้งยังระบุให้มีการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment: NT) แก่นักลงทุนทั้งก่อนและหลังการลงทุน โดยมีข้อจำกัดได้ตามรายการที่อยู่ในบัญชียกเว้นชั่วคราว (Temporary Exclusion List) และรายการ

³ ประเทศสมาชิกเดิม 6 ประเทศ ได้แก่ บรูไน มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และไทย

⁴ ประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว พม่า และเวียดนาม หรือ CLMV

อ่อนไหวของประเทศสมาชิก ทั้งนี้ รายการยกเว้นชั่วคราวจะต้องถูกยกเลิกภายในเวลาที่กำหนด ในขณะที่รายการอ่อนไหวไม่มีกรอบเวลาในการยกเลิก แต่จะต้องมีการทบทวนเป็นครั้งคราว การเคลื่อนย้ายการลงทุนโดยเสรีนี้ จึงเป็นการสนับสนุนขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และการลงทุนระหว่างกันภายในอาเซียน อย่างไรก็ตาม การเคลื่อนย้ายการลงทุนโดยเสรีระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ อาจเป็นการเปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้ามามีอิทธิพลต่อการผลิตที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศชายฝั่งก็เป็นไปได้ ยกตัวอย่างเช่น นักลงทุนไทยสามารถย้ายฐานการผลิตไปเวียดนาม เพื่ออาศัยค่าแรงต่ำและวัตถุดิบราคาถูก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น เช่น เสื้อผ้าสำเร็จรูป ของเล่นเด็ก และสินค้าที่ใช้อุปโภคบริโภคประจำวัน เป็นต้น กรณีนี้นักลงทุนไทยจะได้รับประโยชน์จากต้นทุนการผลิตสินค้าที่ถูกลงและสามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้ ในขณะที่เวียดนามกลับมีคู่แข่งทางด้านการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมชนิดนั้นๆ เพิ่มมากขึ้น

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อาจเป็นกลไกหนึ่งที่จะนำไปสู่การขยายการค้า การลงทุน การลดอุปสรรคทางการค้า รวมถึงความร่วมมือทางเศรษฐกิจอื่นๆ ของประเทศไทย สปป.ลาว เวียดนาม บนเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาและวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะมีขึ้นภายในปี 2558 ต่อประเทศทั้งสาม โดยเฉพาะเมืองต่างๆ ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ตลอดจนเสนอแนวทางการแก้ปัญหาผลกระทบดังกล่าว เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญทั้งต่อหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงนักลงทุนผู้ประกอบการ และประชาชนในเมือง/ชุมชนที่ตั้งอยู่บนเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ในการกำหนดกลยุทธ์การค้า การผลิต การลงทุน และการบริการ พร้อมทั้งรองรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นทั้งทางด้านการค้า และการลงทุน เพื่อให้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนำมาซึ่งการพัฒนาอย่างยั่งยืนแก่ประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

นอกจากประเด็นด้านเศรษฐกิจแล้ว การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ยังให้ความสำคัญกับการลดปัญหาความยากจน ความเหลื่อมล้ำทางสังคม และมุ่งเน้นให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียน เพื่อลดช่องว่างด้านการพัฒนา และเชื่อมโยงความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิก อันจะเป็นประโยชน์ต่อกระบวนการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอาจนำมาซึ่งผลกระทบโดยตรงทางสังคมและวัฒนธรรมอย่างมีอาจหลีกเลี่ยงได้ ทั้งประเด็นด้านแรงงาน การย้ายถิ่นและการตั้งถิ่นฐาน การเปลี่ยนแปลงทางด้านวิถีการดำเนินชีวิตของผู้คน การศึกษา การสาธารณสุขและสาธารณสุขโลก ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฯลฯ โดยเฉพาะในบริเวณเมืองและชุมชนที่

อยู่ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC เนื่องจากสถานการณ์ปัจจุบันที่โลกมีการขยายตัวของเศรษฐกิจการตลาด ร่วมกับการขยายตัวของเทคโนโลยีการสื่อสารรูปแบบใหม่ๆ ส่งผลกระทบให้เกิดการปรับตัวทางวัฒนธรรม โดยเกิดการขยายตัวทางวัฒนธรรมย่อยๆ ที่หลากหลาย ซับซ้อน และมีพลวัต ในชุมชนและกลุ่มชนย่อยอื่นๆ งานวิจัยชิ้นนี้ จึงไม่เน้นการศึกษาเพียงด้านเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังเน้นการศึกษาด้านคุณภาพชีวิตและสังคม รวมทั้งวิเคราะห์การปรับตัวด้านวัฒนธรรมของชุมชนและประชาชนในส่วนเมืองและท้องถิ่น เพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

งานวิจัยชิ้นนี้ มุ่งเน้นการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนบนเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และมิติด้านสังคม วัฒนธรรม โดยวิเคราะห์กรณีศึกษาเมืองต่างๆ ในประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงบนเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ได้แก่ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม โดยมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1.2.1 เพื่อศึกษาผลกระทบและมาตรการต่างๆ ของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะเกิดขึ้นภายในปี 2558 (ค.ศ. 2015) รวมทั้งการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ว่าด้วยความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

1.2.2 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีต่อเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC โดยเน้นศึกษาในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และมิติด้านสังคม วัฒนธรรม ในประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

1.2.3 เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน สังคมและวัฒนธรรม แก่ภาครัฐ เอกชนและประชาสังคม เพื่อให้ประชากรที่อาศัยอยู่ในเมืองเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1.3.1 ศึกษา รวบรวมข้อมูลด้านกฎระเบียบ และมาตรการต่างๆ ของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะเกิดขึ้นภายในปี 2558 (ค.ศ. 2015) รวมทั้งการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด้วยความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

1.3.2 ศึกษา รวบรวมข้อมูลทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนในเมืองเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC เช่น จังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด) พิชณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร ในประเทศไทย แขวงสะหวันนะเขต และแคนสะหวัน ในสปป.ลาว รวมถึงเมืองลาวาว เว้ ดานัง ในประเทศเวียดนาม เป็นต้น เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของเมืองที่ศึกษาเหล่านั้นถึงจุดแข็ง จุดอ่อน ภาวะคุกคาม และโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของแต่ละเมือง

1.3.3 ศึกษา รวบรวมข้อมูลทางสังคมและวัฒนธรรมในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทาง EWEC เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม เช่น ด้านประชากร ขนบธรรมเนียม ประเพณี การท่องเที่ยวและพักผ่อนเชิงวัฒนธรรม เป็นต้น

1.3.4 ศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชากรในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่มีต่อนโยบายการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่ศุลกากร เป็นต้น รวมถึงผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจทั้งภายในและต่างประเทศ เช่น นักลงทุน พ่อค้า/แม่ค้าตามชายแดน เป็นต้น

1.3.5 ศึกษา วิเคราะห์ผลกระทบเชิงบวกและลบของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีต่อเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และมิติด้านสังคม วัฒนธรรม

1.3.6 เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน สังคม และวัฒนธรรม แก่ภาครัฐ เอกชนและประชาสังคม เพื่อให้ประชากรที่อาศัยอยู่ในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ได้รับประโยชน์สูงสุดและมีผลกระทบน้อยที่สุดจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.3.7 งานวิจัยชิ้นนี้ จะไม่ศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในประเทศพม่า เนื่องจากการเข้าถึงข้อมูล แต่จะเริ่มศึกษาจากอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ของไทย ไปสิ้นสุดที่เมืองดานังในเวียดนาม ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC

1.4 วิธีการดำเนินการศึกษาวิจัย

ในการศึกษา วิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนบนพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) มีขั้นตอนการศึกษาวิจัย 4 ขั้นตอน ดังนี้

การดำเนินงานขั้นที่ 1:

วัตถุประสงค์

- เพื่อประเมินภาพรวมทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน สังคมและวัฒนธรรมระหว่าง ไทย ลาว และเวียดนาม โดยเฉพาะเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้อง
- เพื่อประเมินศักยภาพของเมืองที่ศึกษานั้น ว่ามีจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากน้อยเพียงใด
- เพื่อประเมินภาพรวมเบื้องต้นของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้อง
- วางแผนการดำเนินงานและแนวทางการศึกษาในรายละเอียด

วิธีดำเนินการ

- ทบทวนวรรณกรรมจากงานวิจัย บทความ รายงานทางวิชาการ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการลงทุน สังคมและวัฒนธรรม ในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา ตลอดจนรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถรวบรวมได้จากหน่วยงานราชการและเอกชนของไทย ลาว และเวียดนาม รวมทั้งข้อมูลจาก Website ต่างๆ เช่น สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ หอการค้าประจำจังหวัด สำนักงานพาณิชย์ประจำจังหวัด กระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากร กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (DDFI) ในสปป.ลาว สมาคมนักธุรกิจไทยในนครโฮจิมินห์/ฮานอย สำนักงานสถิติเวียดนามข้อมูล www.gso.gov.vn เป็นต้น
- ศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary research) เกี่ยวกับกฎระเบียบ นโยบายและมาตรการต่างๆ เช่น มาตรการการนำเข้าและส่งออกสินค้า มาตรฐานแรงงาน รวมทั้งมาตรการทางการค้าอื่นๆ ที่ไม่ใช่ภาษี ในข้อตกลงภายใต้กรอบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่ผู้นำอาเซียนทั้ง 10 ชาติผลักดันให้เกิดขึ้นภายในปี 2558

- ประเมินภาพรวมเบื้องต้นด้านความสามารถในการแข่งขัน และศักยภาพในการผลิต การค้า การลงทุนและการพัฒนาทางเทคโนโลยี รวมถึงความสามารถในการแข่งขันของ สินค้าของเมืองเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ในไทย ลาว และเวียดนาม โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจภาคสนามเบื้องต้นตามเส้นทางเศรษฐกิจEWEC และ ข้อมูลทุติยภูมิที่ได้รวบรวมมา
- ประเมินภาพรวมของผลกระทบทางด้านสังคมและวัฒนธรรม ที่อาจเกิดขึ้นจากการ จัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC โดยใช้ ข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจภาคสนามเบื้องต้นตามเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC และข้อมูล ทุติยภูมิที่ได้รวบรวมมา
- นำความรู้ที่ได้มาจัดทำแผนการดำเนินงานที่เหมาะสม

สิ่งที่คาดว่าจะได้รับในขั้นตอนที่ 1 คือ

- ภาพรวมของเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน สังคมและวัฒนธรรม ระหว่างไทย ลาว และ เวียดนาม โดยเฉพาะเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC เช่น จังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด) พิชญ์โลก ขอนแก่น มุกดาหาร ในประเทศไทย แขวงสะหวันนะเขต และ แดนสะหวัน ในสปป.ลาว และ เมืองลาวาว เว้ ดานัง ในประเทศเวียดนาม เป็นต้น
- ภาพรวมเบื้องต้นของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในเมือง/ ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา

การดำเนินงานขั้นที่ 2: รวบรวมข้อมูลภาคสนามและวิเคราะห์ผลกระทบ

วัตถุประสงค์

- เพื่อให้ได้ข้อมูลในรายละเอียดเกี่ยวกับปัญหา อุปสรรค และ โอกาสที่ผู้ประกอบการ นักลงทุน พ่อค้าแม่ค้าตามชายแดน รวมถึงประชาชนในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC จะประสบจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- เพื่อให้ได้มุมมองและข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน กับสังคมและวัฒนธรรม รวมถึงทัศนคติและความคิดเห็นของประชากรในเมือง/ชุมชนตาม แนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่มีต่อนโยบายการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- เพื่อให้ได้ข้อมูลสำหรับใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน ในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน สังคมและวัฒนธรรม ของ เมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC

- เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติและข้อมูลเชิงลึกที่ได้รวบรวมมา ตลอดจนประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน และมิติด้านสังคมและวัฒนธรรมของเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา
- เพื่อจัดทำรายงานการศึกษาชั้นกลาง โดยนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามมาประมวลวิเคราะห์

วิธีดำเนินการ

- ศึกษาและรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจภาคสนาม (Field Research) โดยทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เจ้าหน้าที่ภาครัฐและเอกชน ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญ ที่มีความรู้ความเข้าใจและมีประสบการณ์ทางด้านการค้าและการลงทุน สังคม และวัฒนธรรม ทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติในพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพื่อให้ทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับสถานการณ์ ขั้นตอน ข้อจำกัดต่างๆ ตลอดจนโอกาส อุปสรรค และผลกระทบที่ผู้ประกอบการ นักลงทุน ประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ
- การเก็บข้อมูลภาคสนาม แบ่งออกเป็น 2 ครั้ง ได้แก่

(1) การเก็บข้อมูลภาคสนามเส้นทางในประเทศไทย เป็นในลักษณะของการจัดประชุมสัมมนาระดมความคิดเห็น (Focus Group) ในแต่ละพื้นที่ที่เป็นเมืองเศรษฐกิจ รวม 4 จังหวัด คือ จังหวัดตาก (ที่อำเภอแม่สอด) พิจิตร โขงแก่น และมุกดาหาร โดยเชิญตัวแทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ หอการค้าจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สำนักงานการค้าภายในจังหวัด สำนักงานแรงงานจังหวัด สภาวัฒนธรรมจังหวัด สมาคมการค้าต่างๆ รวมถึงนักวิชาการจากสถาบันการศึกษา ได้แก่ มหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการสำรวจและเก็บข้อมูลในจังหวัดที่เดินทางผ่านอีกด้วย เช่น สุโขทัย เพชรบูรณ์ มหาสารคาม กาฬสินธุ์ เป็นต้น

(2) การเก็บข้อมูลภาคสนามเส้นทางต่างประเทศ สปป.ลาวและเวียดนาม จะเริ่มเก็บข้อมูลในประเทศเวียดนาม ที่เมืองดานัง – เว้ – ดองฮา ผ่านด่านลาวบาว – แคนสะหวัน (สปป.ลาว) – แขวงสะหวันนะเขต โดยทำการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเวียดนาม อาทิ ศูนย์ส่งเสริมการลงทุนเมืองดานัง Danang Department of Planning and Investment และผู้ประกอบการ นักลงทุน รวมถึงสถาบันที่เกี่ยวข้องต่างๆ เช่น มหาวิทยาลัยเว้ ฯลฯ และในสปป.ลาว ได้แก่ สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต ผู้ว่าการเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ประธานสภาหอการค้าและอุตสาหกรรมแขวงฯ รวมถึงนักลงทุนที่เกี่ยวข้อง

- ศึกษารวบรวมทัศนคติและความคิดเห็นของประชากรในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา ที่มีต่อนโยบายการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยทำการสัมภาษณ์ประชาชนในเขตพื้นที่นั้น เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทางด้านสังคม และวัฒนธรรม
- ประเมินความสามารถในการแข่งขัน และศักยภาพในด้านการผลิต การค้า การลงทุนและการพัฒนาทางเทคโนโลยีของไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ตลอดจนการส่งออก/นำเข้าสินค้าระหว่างกันของทั้ง 3 ประเทศนี้ โดยใช้การวิเคราะห์ SWOT เพื่อประเมินภาพรวมศักยภาพความสามารถในการแข่งขันทางการค้า การลงทุนของเมืองเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา
- วิเคราะห์ข้อมูลสถิติ และข้อมูลเชิงลึกที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม ศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร การวิเคราะห์เชิงปริมาณ เช่น ระดับผลผลิต ระดับราคาสินค้า การส่งออก และการนำเข้า เป็นต้น ตลอดจนความเชื่อมโยงทางด้านการค้าและการลงทุน สังคมและวัฒนธรรม และการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม เพื่อนำมาประมาณการแนวโน้มในอนาคตของโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคม และใช้วิธีวิเคราะห์จากการสำรวจสถานภาพความรู้ความเข้าใจและความคิดเห็นของประชากรในเมืองเศรษฐกิจที่ศึกษา โดยการศึกษาผลกระทบเชิงคาดการณ์ (Projection Study) ซึ่งเป็นการคาดการณ์อนาคต (Predict) ว่าการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะก่อให้เกิดผลกระทบในอนาคตอย่างไร
- วิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน และมิติด้านสังคมและวัฒนธรรมของเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม (Field Research) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ทั้งในและต่างประเทศ

สิ่งที่คาดว่าจะได้รับในขั้นตอนที่ 2 คือ

- ข้อมูลปฐมภูมิทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน สังคมและวัฒนธรรม จากการสำรวจภาคสนามในพื้นที่ที่ทำการศึกษา ว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร และจะมีแนวโน้มไปในทิศทางใด จากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากนั้นจึงนำมาวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อเมืองชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC
- รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และมิติด้านสังคม วัฒนธรรม ของเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา รวมถึงนโยบายและแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับภาครัฐและภาคเอกชนในการรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นดังกล่าว

การดำเนินงานขั้นที่ 3: สรุปผลและกำหนดแนวนโยบาย/แนวทางปฏิบัติ

วัตถุประสงค์

- เพื่อสรุปผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน และมิติด้านสังคมและวัฒนธรรมของเมือง/ชุมชนตลอดเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา พร้อมทั้งประเมินหาแนวนโยบายและแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมต่อภาครัฐและภาคเอกชนของเมืองเศรษฐกิจเหล่านั้น ให้มีความสามารถรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้อย่างเข้มแข็ง
- เพื่อศึกษาแนวทางรองรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้น อันเนื่องมาจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่มีต่อเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา
- เพื่อจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

วิธีดำเนินการ

- สรุปผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน และมิติด้านสังคมและวัฒนธรรมของเมือง/ชุมชนตลอดเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา พร้อมทั้งประเมินหาแนวนโยบายและแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมต่อภาครัฐและภาคเอกชนของเมืองเศรษฐกิจเหล่านั้น เพื่อหาแนวทางรองรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้น
- จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

สิ่งที่คาดว่าจะได้รับในขั้นตอนที่ 3 คือ

- รายงานสรุปผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน และมิติด้านสังคมและวัฒนธรรมของเมือง/ชุมชนตลอดเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา พร้อมทั้งประเมินหาแนวนโยบายและแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมต่อภาครัฐและภาคเอกชนของเมืองเศรษฐกิจเหล่านั้น

การดำเนินงานขั้นที่ 4: จัดประชุมสัมมนาและนำเสนอรายงานฉบับสมบูรณ์

วัตถุประสงค์

- เพื่อเผยแพร่ผลงานแก่สาธารณชน
- เพื่อรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้การประชุมสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษา
- เพื่อจัดทำเป็นรายงานฉบับสมบูรณ์

วิธีดำเนินการ

- จัดประชุมสัมมนา เพื่อเผยแพร่ผลการศึกษา ให้แก่ภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดย มีผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งจากภาครัฐและเอกชนไม่น้อยกว่า 60 คน
- ปรับปรุงร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้การประชุมสัมมนา
- จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

ผลผลิตในขั้นตอนที่ 4 คือ รายงานฉบับสมบูรณ์ ซึ่งรวมถึง

- 1) รายงานผลการศึกษากฎระเบียบ และมาตรการต่างๆ ในข้อตกลงภายใต้กรอบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่จะเกิดขึ้นภายในปี 2558
- 2) รายงานผลการศึกษาวิเคราะห์ประโยชน์และผลกระทบของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีต่อเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา เช่น จังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด) พิชญ์โลก ขอนแก่น มุกดาหาร ในประเทศไทย แขวงสะหวันนะเขต และแคนสะหวัน ในสปป.ลาว และ เมืองลาวบาว เว้ คานัง ในประเทศเวียดนาม ทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน และมิติด้านสังคมและวัฒนธรรม เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเมืองที่ทำการศึกษา และเพื่อให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่นั้นมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
- 3) รายงานสรุปผลกระทบที่ได้ และประเมินหาแนวโน้มนโยบายและแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมต่อภาครัฐและภาคเอกชนของเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา

1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ได้เข้าใจ นโยบาย กฎระเบียบ และมาตรการต่างๆ ของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะเกิดขึ้นภายในปี 2558

1.5.2 ได้เข้าใจศักยภาพในด้านการผลิต การค้า การลงทุนและการพัฒนาทางเทคโนโลยี ศักยภาพความสามารถในการแข่งขันของตลาดในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา ในไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ตลอดจนข้อมูลพื้นฐานด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคุณภาพชีวิต สังคม และวัฒนธรรม

1.5.3 ภาครัฐและเอกชนสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลด้านศักยภาพในการผลิต การค้า การลงทุน และการพัฒนาทางเทคโนโลยีดังกล่าว เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดและความร่วมมือระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง พร้อมทั้งนำมาส่งเสริมและปรับแก้ให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาที่สมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา

1.5.4 ภาครัฐและเอกชนได้รับข้อมูลภาพรวมในด้านการปรับเปลี่ยน ข้อดีและข้อเสีย ผลกระทบทางด้านการค้าและการลงทุน สังคมและวัฒนธรรม รวมถึงประโยชน์อันเนื่องมาจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อนำมากำหนดกลยุทธ์ในการเตรียมความพร้อม เพื่อให้ประชากรที่อาศัยอยู่ในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.5.5 จากผลกระทบที่ได้ทำการศึกษา วิเคราะห์ และนำเสนอ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ที่ศึกษา สามารถยื่นเสนอเพื่อขอปรับ นโยบาย กฎระเบียบ และมาตรการต่างๆ ของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อที่จะขัดหรือลดผลกระทบเชิงลบให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด

1.5.6 ภาครัฐและเอกชนสามารถหาช่องทางให้การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นเครื่องมือและกลไกในการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมให้สมดุลและยั่งยืน เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเมือง/ชุมชนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ในด้านการผลิต การค้า การลงทุนและการพัฒนาทางเทคโนโลยี และเพื่อให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่นั้นมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

1.6 ทบทวนวรรณกรรม

ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) รัฐบาลของประเทศต่างๆ ทั้ง 6 ประเทศใน GMS ได้เห็นพ้องต้องกันที่จะพัฒนาแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งเป็นโครงการหนึ่งที่ได้มีการบรรจุไว้ในแผนงานลำดับความสำคัญสูงของ GMS หรือที่เรียกว่า GMS Flagship Programs ที่ประกอบด้วย 11 แผนงานด้วยกัน โดยแผนพัฒนาแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ได้ถูกลำดับความสำคัญไว้ในลำดับที่สอง ทั้งนี้ เนื่องจากแนวพื้นที่ EWEC ถือได้ว่าเป็นเส้นทาง Land Bridge ที่เชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน และพาดผ่านสี่ประเทศด้วยกัน ซึ่งมีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 1,450 กิโลเมตร โดยระยะทางในเขตเวียดนามยาว 84 กิโลเมตร ในสปป.ลาว 210 กิโลเมตร และพม่า 200 กิโลเมตร นอกจากนั้นเป็นเส้นทางในประเทศไทย

จากที่ได้กล่าวไว้แล้วว่า เส้นทาง EWEC มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่างๆ ดังนี้ เมะละแหม่ง – เมียวดี (พม่า) – อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก – พิชณุโลก – ขอนแก่น – มุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต – แคนสะหวัน (สปป.ลาว) – ลาวบาว – เว้ – ดองฮา – ท่าเรือดานัง (เวียดนาม) โดยมีจุดข้ามพรมแดน 3 จุด คือ

- (1) เมียวดี (พม่า) – อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (ไทย)
- (2) มุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)
- (3) แคนสะหวัน (สปป.ลาว) – ลาวบาว (เวียดนาม)

เส้นทาง EWEC ในแต่ละประเทศได้รับการพัฒนาในช่วงระยะเวลาที่แตกต่างกัน โดยเส้นทางในส่วนของประเทศไทยส่วนใหญ่ถูกสร้างก่อนที่จะมีแผนพัฒนาแนวเขตเศรษฐกิจ EWEC และมีการใช้มาอย่างต่อเนื่องเพื่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัด อย่างไรก็ตาม แผนพัฒนาแนวเขตเศรษฐกิจ EWEC มีผลให้เส้นทางในส่วนของไทยได้รับการปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น และบางช่วงมีโครงการที่จะก่อสร้างเส้นทางจาก 2 ช่องจราจร ให้เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อเอื้อต่อการคมนาคมขนส่งระหว่างจังหวัดไปจนถึงระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังนั้น การศึกษาที่ผ่านมาส่วนใหญ่จึงเน้นศึกษาเส้นทางคมนาคมเส้นทางใหม่ที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน เช่น การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 หรือสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่เชื่อมจังหวัดมุกดาหารในฝั่งไทยกับแขวงสะหวันนะเขตใน สปป.ลาว และการก่อสร้างเส้นทางหมายเลข 9 (R9) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง EWEC ในเขตแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว โดยตัวอย่างวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างดังกล่าว ทั้งการศึกษาในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม มีดังนี้

1. คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2547) ได้นำเสนอ “โครงการผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก กรณีเส้นทางหมายเลข 9” เพื่อสำรวจและประเมินสภาพการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ที่ตามมาจากการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก โดยเฉพาะการก่อสร้างเส้นทางหมายเลข 9 และสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชื่อมระหว่างมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขต โดยการศึกษาได้ครอบคลุมจังหวัดต่างๆ ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร อุบลราชธานี ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด นครพนม และสกลนคร ซึ่งแบ่งการศึกษาออกเป็น 5 องค์ประกอบ โดยมีผลการศึกษาดังนี้

(1) การคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน

การศึกษาผลกระทบทางด้านการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน เมื่อมีการกำหนดให้แต่ละจังหวัดมีการผลิตสินค้าทั้งหมดเพิ่มขึ้น 1 เท่า หลังจากที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 และถนนหมายเลข 9 พบว่า หากไม่มีการขยายโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อรองรับแล้ว ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและความต้องการด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานของแต่ละจังหวัดจะเพิ่มสูงขึ้น โดยจังหวัดที่มีต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ จังหวัดขอนแก่น รองลงมา คือ จังหวัดอุบลราชธานี ด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน พบว่า ความต้องการพลังงานประเภทไฮโดรเจนจะขยายตัวสูงที่สุด คือ ประมาณ 8,383 เท่า รองลงมา คือ ความต้องการพลังงานลิกไนท์/ถ่านหิน ความต้องการประปา และความต้องการโทรศัพท์ ตามลำดับ

(2) การควบคุมชายแดนข้ามประเทศและการค้าชายแดน

การศึกษาเรื่องการควบคุมชายแดนข้ามประเทศและการค้าชายแดน พบว่า การค้าชายแดนมีความสำคัญมากที่สุดสำหรับการค้าระหว่างไทยกับลาว และ จังหวัดที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุด คือ หนองคาย รองลงมา คือ มุกดาหาร อุบลราชธานี นครพนมและเชียงราย การค้าชายแดนไทย-ลาว ยังมีอุปสรรคที่สำคัญอยู่หลายประการทั้งทางด้านภาษีศุลกากรและมีใช้ภาษีศุลกากร เช่น ภาษีขาเข้าของทั้งไทยและลาวมีอัตราสูง ทำให้พ่อค้าพยายามลักลอบขนส่งสินค้าเข้าออกนอกระบบ นอกจากนี้ทางการประเศลาวกำหนดให้สินค้าบางประเภทห้ามนำเข้าและส่งออก หรือมีการจำกัดปริมาณการนำเข้าสินค้า (Quota) ในสินค้าหลายประเภท ดังนั้น หากอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศไทยกับสปป.ลาว ยังมิได้ถูกขจัดออกไป ไทยกับสปป.ลาว ก็อาจจะไม่สามารถได้รับผลประโยชน์จากการมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงและถนนที่ทำให้เดินทางได้รวดเร็วขึ้นอย่างเต็มที่

(3) การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจทั้งในระดับมหภาคและจุลภาคอันเป็นผลมาจากการโยกย้ายทรัพยากรและปัจจัยการผลิตในภาคเศรษฐกิจที่สำคัญ

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจทั้งในระดับมหภาคและจุลภาคในภาพรวม การผลิตจะเน้นด้านอุตสาหกรรมและด้านบริการมากขึ้น โดยจะมีจังหวัดขอนแก่น มุกดาหาร และอุบลราชธานีเป็นศูนย์กลางทางด้านการบริการ การผลิตสินค้าอุตสาหกรรมจะมีการอาศัยแรงงานในพื้นที่มากขึ้น

เป็นลำดับ สำหรับสินค้าเกษตรแปรรูปและสินค้าหัตถกรรมพื้นบ้านจะมีการผลิตที่เพิ่มขึ้น และเป็น การอาศัยวัตถุดิบจากพื้นที่ที่สำคัญ

(4) การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและผลกระทบทางเศรษฐกิจในเขตจังหวัดมุกดาหาร อุบลราชธานี ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด นครพนม และสกลนคร เนื่องจากการพัฒนา เส้นทางหมายเลข 9

จากการศึกษาในระดับจังหวัด พบว่า พืชไร่หลายชนิดสามารถทำการเพาะปลูกได้ดีใน เขตจังหวัดชายแดนริมแม่น้ำโขง เช่น พืชประเภทถั่วลิสง หอมแดง กระเทียม และมันสำปะหลัง นอกจากนี้ หลายจังหวัดมีศักยภาพการผลิตหลายอย่างที่มีความได้เปรียบเหนือประเทศเพื่อน บ้านและควรแก่การส่งเสริม ได้แก่ การปลูกข้าวหอมมะลิเพื่อการส่งออกสู่ตลาดญี่ปุ่น อ่องกง และจีน อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์เยื่อกระดาษ อุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งรถยนต์และมอเตอร์ไซค์ อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์จากมัน สำปะหลัง โดยการเน้นหนักการแปรรูปสู่แป้งมันสำปะหลังและการผลิตกลูโคส อุตสาหกรรม น้ำตาล อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อาหารของขบเคี้ยว นอกจากนี้ ควรพัฒนาสถาบันการศึกษา โดยเฉพาะระดับอุดมศึกษา และส่งเสริมการสร้างเครือข่ายเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและ ประวัติศาสตร์

(5) บทบาททางเศรษฐกิจขององค์กรระหว่างประเทศและประเทศต่างๆ ในภูมิภาค และนอกภูมิภาค

ปัจจุบันองค์กรระหว่างประเทศที่มีส่วนผลักดัน โครงการเพื่อการพัฒนาประเทศต่างๆ ในลุ่ม แม่น้ำโขงนั้น ได้แก่ คณะกรรมาธิการแม่น้ำโขง และธนาคารพัฒนาเอเชีย อย่างไรก็ตาม ประเทศที่มี ส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ สปป.ลาว เวียดนาม และไทย ก็ต้องสร้างความ พร้อมของตนเองเช่นกัน โดยเฉพาะสปป.ลาวและเวียดนามจำเป็นต้องสร้างโครงสร้างพื้นฐานและ ทรัพยากรมนุษย์ นอกจากนี้ยังต้องเตรียมนโยบายมาตรการ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม ต่างๆ และยังคงสร้างความพร้อมของภาคเอกชนซึ่งจะมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาต่อไปใน อนาคต สำหรับเวียดนามซึ่งมีความคาดหวังจาก โครงการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 9 ของ GMS สูง เพื่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะตอนกลางของเวียดนาม ทำให้รัฐบาลให้ความสำคัญ กับการพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพิ่มประสิทธิภาพขององค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงการ เปิดเสรีทั้งทางด้านการค้าและการลงทุน ส่วนไทย ต้องมีการเตรียมพร้อมทั้งทางโครงสร้างและการ สนับสนุนทางสถาบัน (Institutional Support) เพื่อสร้างความพร้อมร่วมกันอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ ทางของไทยจะต้องวางนโยบายและการปฏิบัติที่ชัดเจน โดยเฉพาะประเด็นที่ทำให้ทาง สปป.ลาวไม่รู้สึกล่าช้าถูกเอารัดเอาเปรียบจากไทยและไม่ได้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการ

2. ศาสตราจารย์ ดร.สุภาวศ์ จันทวานิช และคณะจากสถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2548) ได้ศึกษาโครงการวิจัยเรื่อง “ผลกระทบทางสังคมของระเบียบตะวันออก-ตะวันตก” (ผลกระทบทางสังคมของการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2) ระยะที่หนึ่ง โดยวัตถุประสงค์ของการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นการสำรวจโครงสร้างพื้นฐานและประชากร คุณภาพชีวิตทางสังคม และวัฒนธรรมของจังหวัดมุกดาหาร สำหรับสร้างฐานข้อมูลในการติดตามผลกระทบ รวมทั้งประเด็นปัญหาต่างๆที่มีอยู่

ส่วนที่ 2 เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชากรในพื้นที่ที่จะสร้างสะพานในจังหวัดมุกดาหารและพื้นที่ในจังหวัดใกล้เคียงต่อ โครงการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก

โดยในส่วนที่ 1 ผลการศึกษาด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า จังหวัดมุกดาหารมีเส้นทางคมนาคมในการติดต่อระหว่างจังหวัดหลายเส้นทาง แต่บางเส้นทางยังขาดคุณภาพ การให้สัมปทานในการบริการเดินรถยังมีลักษณะผูกขาดและขาดการบริการทางอากาศ ทำให้การเดินทางไม่สะดวก เนื่องจากต้องไปใช้สนามบินร่วมกับจังหวัดใกล้เคียง สำหรับโครงสร้างด้านประชากร พบว่า เกิดการอพยพของประชากรบางส่วนไปทำงานที่อื่นทั้งในและต่างประเทศ และการเคลื่อนย้ายแรงงานจากต่างถิ่นและแรงงานต่างด้าว นอกจากนี้ ยังพบปัญหาการขาดที่ดินทำการเกษตร รวมทั้งขาดแคลนแหล่งน้ำเพื่อการบริโภคและการเกษตรในฤดูแล้ง ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากขยะ ปัญหาน้ำเสียจากชุมชนขนาดใหญ่และชุมชนแออัด คลังขยะพังและการรुक้าพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ปัญหาสาธารณสุขในพื้นที่ห่างไกลปัญหาด้านชาติพันธุ์ที่ขาดการเชื่อมโยงระหว่างวัฒนธรรมกระแสหลักกับวัฒนธรรมชาติพันธุ์ ทัศนคติที่เกิดจากความไม่ไว้วางใจระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์บางกลุ่ม

คุณภาพชีวิตด้านสังคม พบว่า ด้านสถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคมของกลุ่มต่างๆ มีเครือข่ายความสัมพันธ์ตั้งอยู่บนฐานของผลประโยชน์ซึ่งกันและกันปัญหาวิกฤตผู้นำชุมชนรวมทั้งความเข้มแข็งขององค์กรชุมชนที่โตจากการสนับสนุนจากภาครัฐทำให้ความเข้มแข็งขององค์กรมีน้อย สำหรับปัญหาด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินที่สำคัญ คือ ปัญหาด้านยาเสพติด และการค้ามนุษย์ชายแดน นอกจากนี้ ยังมีปัญหาการย้ายถิ่นไปทำงานที่อื่น และปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย การขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ และการบริการสาธารณสุขที่ไม่พอเพียง เกษตรกรมีรายได้น้อย การขาดเงินทุนและการส่งเสริมอาชีพอย่างต่อเนื่อง การขาดสถานศึกษาในระดับอุดมศึกษา

คุณภาพชีวิตด้านวัฒนธรรม พบว่า ในจังหวัดมุกดาหารมีความขัดแย้งของสื่อมวลชนท้องถิ่นจากการขัดผลประโยชน์ในการทำธุรกิจผิดกฎหมาย ปัญหาขนบธรรมเนียมประเพณียังขาดการส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีบทบาทและส่วนร่วมในการค้นคว้าวัฒนธรรม ประเพณีของชาติพันธุ์ต่างๆ สำหรับการท่องเที่ยว พบว่า ด้วยเส้นทางคมนาคมที่จะไปยังมุกดาหารไม่ดีพอ ทำให้เกิดปัญหาการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้งสภาพของแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งเริ่มเสื่อมโทรมลงและมี

ข้อจำกัดที่ไม่สามารถใช้ได้ตลอดปีรวมทั้งปัญหาขยะและความสกปรก รวมถึงการจัดการธุรกิจท่องเที่ยวยังไม่มีระบบ นอกจากนี้ ในจังหวัดมุกดาหารยังไม่มีพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ นอกจากหอแก้วมุกดาหารและพิพิธภัณฑ์ที่ดำเนินการโดยเอกชน ซึ่งไม่ได้ดำเนินการตามหลักวิชาการโดยผู้เชี่ยวชาญ และจังหวัดยังขาดการเก็บรวบรวมโบราณวัตถุมีค่าที่สำคัญอย่างเป็นระบบ ในเชิงกีฬา สนามกีฬาจังหวัดอยู่ในลักษณะที่ทรุดโทรมและไม่ได้มาตรฐาน เนื่องจากขาดงบประมาณในการบำรุงรักษา อีกปัญหาหนึ่งที่พบในจังหวัดมุกดาหารซึ่งมีผลต่อคุณภาพชีวิตด้านวัฒนธรรม คือ การมีสถานบริการทางเพศแอบแฝง

สำหรับการศึกษาในส่วนที่ 2 ได้ครอบคลุมทัศนคติของประชาชนในมุกดาหารและจังหวัดใกล้เคียงต่อโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ซึ่งผลการศึกษา พบว่า ประชาชนมีทัศนคติทั้งในเชิงบวกและเชิงลบต่อโครงการก่อสร้างสะพาน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการสร้างสะพานมีน้อยมาก การตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างสะพานขึ้นอยู่กับหน่วยงานส่วนกลางที่เป็นฝ่ายกำหนดนโยบายและดำเนินการ โดยทางจังหวัดไม่ได้มีส่วนในการตัดสินใจ เพียงแต่รับรู้ข่าวสารที่มีการตัดสินใจไปแล้วเท่านั้น ทัศนคติเชิงบวกต่อโครงการฯ หลายฝ่ายเห็นว่าโครงการนี้จะทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ต่างๆ มีความสะดวกรวดเร็ว ช่วยให้มีคุณภาพเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ในทางด้านทัศนคติเชิงลบต่อโครงการฯ หลายฝ่ายมีข้อกังวลในเรื่องเกี่ยวกับผลกระทบทางสังคม อาทิ ปัญหาคุณภาพชีวิต ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาอาชญากรรม และปัญหาสาธารณสุข สำหรับทัศนคติต่อประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า ประชาชนในพื้นที่ที่ศึกษาไม่มีทัศนคติในทางลบต่อกันลาวเพราะความรู้สึกว่าเป็นบ้านพี่เมืองน้อง และทัศนคติต่อกันเวียดนาม จากอดีตที่มีความหวาดระแวงต่อกันเวียดนาม แต่ได้เปลี่ยนไปบ้างแล้วในปัจจุบัน โดยมีความรู้สึกต่อกันเวียดนามเป็นส่วนหนึ่งของคนไทย

ในส่วนของการข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ในการเตรียมความพร้อมทางสังคมให้แก่ชาวมุกดาหารสำหรับรองรับโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 มีดังนี้ (1) รณรงค์และการจัดการด้านข้อมูลเกี่ยวกับโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (2) เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชน (3) ประสานความสัมพันธ์และปรับเปลี่ยนทัศนคติระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม (4) ประสานประโยชน์ระหว่างกลุ่มการเมืองท้องถิ่นกับสาธารณชน (5) เร่งจัดทำแผนและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์อย่างเป็นระบบและ (6) การจัดทำแผน และพัฒนาการท่องเที่ยว

3. รศ.ดร.สมเกียรติ ปิยะธีรธิดารกุล และคณะจากสถาบันวิจัยสถานะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2548) ได้ศึกษาเรื่อง “โครงการศึกษาสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพและชีวภาพของโครงการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก” โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก ถือเป็น

ส่วนสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว เพื่อพัฒนาพื้นที่ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สามารถส่งเสริมให้ภาคเอกชนมาลงทุนด้านการค้า การผลิต การเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและการบริการ

การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 นี้ จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งทางตรงและทางอ้อม ผลกระทบทางตรงที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและชีวภาพทั้งในระหว่างการก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ เช่น ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ น้ำผิวดิน เสียง ทรัพยากรธรรมชาติและนิเวศวิทยา เป็นต้น ส่วนผลกระทบในทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นภายหลังจากการก่อสร้างสะพาน เช่น การขยายตัวของชุมชนเมือง การพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ซึ่งทำให้เกิดความต้องการที่จะใช้สาธารณูปโภคเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น ขยะของเสีย มลพิษทางน้ำ ปัญหาชุมชนแออัด ดังนั้น การพัฒนาจังหวัดมุกดาหารอย่างบูรณาการและยั่งยืน จึงควรคำนึงถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมและขีดความสามารถในการจัดการกับปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ ควรมีการศึกษาความสามารถของทรัพยากรที่มีอยู่และศักยภาพของพื้นที่ในการรองรับการขยายตัวของกิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นอย่างมีแบบแผน

ผลการศึกษา พบว่า สภาพสิ่งแวดล้อมของจังหวัดมุกดาหารก่อนการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก คุณภาพของสิ่งแวดล้อมมีค่าดีกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เช่น อากาศมีฝุ่นละอองต่ำ ไม่มีเสียงที่ก่อให้เกิดความรำคาญ น้ำผิวดินและในแม่น้ำโขงมีคุณภาพดี สามารถนำมาทำน้ำประปาได้ ปริมาณออกซิเจนที่ละลายในน้ำสูง จังหวัดมุกดาหารมีพื้นที่ป่าและอุทยานแห่งชาติที่มีสภาพดี มีอุตสาหกรรมที่มีผู้บริหารมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมสูง (ตัวอย่างกรณีศึกษาโรงงานน้ำตาลสหเรือง)

4. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.โสภารัตน์ จารุสมบัติ และคณะ (2549) ได้ศึกษาเบื้องต้นเพื่อพัฒนาข้อเสนอโครงการเรื่อง “การพัฒนาระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) และการเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างสะพานนะเขต-มุกดาหาร: การศึกษาเพื่อเตรียมวางแผนระบบการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติตามยุทธศาสตร์การเปิดประตูสู่อินโดจีนเมืองการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร”

การศึกษาในครั้งนี้ใช้วิธีการศึกษาโดยการรวบรวมเอกสารทางวิชาการและเอกสารของส่วนราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตลอดจนการรวบรวมความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องจากเวทีสัมมนา โดยได้พบประเด็นปัญหาที่สำคัญ 9 ประเด็นปัญหา ดังนี้

- ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน
- การบริหารราชการภายในของประเทศ
- ความเกี่ยวข้องของประชาชนและภาคเอกชนในพื้นที่
- การท่องเที่ยว

- การค้าชายแดนและการค้าข้ามแดน
- การเกษตรและอุตสาหกรรม
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และคุณภาพชีวิตของประชาชน
- ผังเมือง
- สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและการจัดการสิ่งแวดล้อม

การบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนมุกดาหาร พบว่า ยังคงมีปัญหาในการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ เช่น ภูมิภาคกับท้องถิ่น ส่วนกลางกับส่วนภูมิภาค นอกจากนี้หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาคทุกหน่วยมีหน้าที่ร่วมกันในการทำงานพัฒนา เสริมสร้างความมั่นคงและแสวงหาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในภารกิจที่แต่ละหน่วยงานรับผิดชอบ และจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในการบริหารจัดการดังกล่าวด้วย แต่ในความเป็นจริง ปัจจุบัน หน่วยงานอื่นๆ นอกเหนือจากฝ่ายปกครอง ฝ่ายตำรวจ และฝ่ายทหาร ยังคงมีบทบาทในการเข้าร่วมบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนค่อนข้างน้อยทั้งๆ ที่บริบทพื้นที่ชายแดนมีประเด็นอื่น ๆ นอกเหนือจากด้านความมั่นคงซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทุกระดับอย่างมากไม่ว่าจะเป็นด้านการค้า การท่องเที่ยวและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ในประเด็นการจัดการสิ่งแวดล้อมนั้น จากการรวบรวมข้อมูลต่างๆ พบว่า จังหวัดมุกดาหารกำลังพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการผลิต รวบรวม แปรรูปและกระจายสินค้า (Distribution Center) แต่ความพร้อมในแง่ของการรองรับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตนั้นยังไม่มีแผนการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม และยังไม่มีการศึกษาวิจัยเพื่อเตรียมการในเชิงวิชาการอย่างชัดเจน

5. โครงการศึกษาวิจัย เรื่อง “ผลกระทบทางเศรษฐกิจของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: กรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์” (2552) โดย รศ.ดร.เพ็ญศรี เจริญวานิช และ สุชาดา ไชยศรีสุทธิ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น โดยทำการสำรวจความคิดเห็นจากผู้ประกอบการหรือผู้แทนของ SMEs ในจังหวัดขอนแก่น และกาฬสินธุ์ จำนวน 390 ราย ผลการวิจัยพบว่า SMEs ที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ทราบข้อมูลเกี่ยวกับ EWEC ถึงร้อยละ 72.3 ส่วนผู้ที่ไม่ทราบเกี่ยวกับ EWEC มีร้อยละ 27.7 และการประเมินผลคิดค่าเฉลี่ยคะแนนเต็ม 5 ถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากเส้นทาง EWEC เห็นว่า ผู้ประกอบการ SMEs ทั้งระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ ได้รับประโยชน์จากการเปิดเส้นทาง EWEC ค่าเฉลี่ย 3.88

และทุกภาคส่วนได้รับประโยชน์จากเส้นทาง EWEC ค่าเฉลี่ย 3.78 วิสาหกิจที่ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากเส้นทาง EWEC ประมาณ ร้อยละ 30 เรื่องที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดคือ

- จำนวนคู่แข่งเพิ่มขึ้น ร้อยละ 85.7
- จำนวนลูกค้าเพิ่มขึ้น ร้อยละ 76.6
- การขยายตัวของตลาด กลุ่มลูกค้า มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 77.8
- ความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น ร้อยละ 72.1
- การลงทุน การขยายธุรกิจเพิ่มขึ้น ร้อยละ 78.9
- วิสาหกิจขนาดกลางได้รับผลดีทางเศรษฐกิจมากกว่าวิสาหกิจขนาดย่อม โดยมีการเพิ่มขึ้นในทุกๆ ด้าน เช่น รายได้ และกำไร จากการประกอบการ กำลังการผลิต ต้นทุนการผลิต การจ้างงาน การลงทุน การขยายธุรกิจ และการขยายตัวของตลาด
- กลุ่มลูกค้า ผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาสูง มีประสบการณ์ในตลาดต่างประเทศ และมีทักษะความชำนาญด้านภาษา จะมีความสามารถในการแข่งขันและได้โอกาสทางการตลาดสูงกว่า

ในภาพรวมแล้ว ผู้ประกอบการ SMEs ได้รับผลดีจากเส้นทาง EWEC ที่สำคัญเศรษฐกิจในจังหวัดขอนแก่น และกาฬสินธุ์ มีการเติบโตมากขึ้น คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.18 ส่วนผลเสียที่ได้รับคือผลกระทบจากการเข้ามาทำการตลาดของสินค้าจีน ซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่าไทยมาก มีค่าเฉลี่ย 3.85 และต้นทุนการตลาดจะสูงขึ้นจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น มีค่าเฉลี่ยที่ 3.84 สำหรับแนวทางการบริหารจัดการเพื่อรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นจาก EWEC คือ การฝึกอบรมพนักงานและผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในด้านการจัดการ มีค่าเฉลี่ยที่ 4.50 พยายามค้นหาวิธีนำเสนอสินค้าแบบใหม่ๆ เพื่อดึงดูดใจลูกค้า และค้นหาช่องทางใหม่ๆ รวมทั้งปรับปรุงระบบกระจายสินค้าเพื่อให้จำหน่ายสินค้าได้มากขึ้น มีค่าเฉลี่ยที่ 4.22 เท่ากัน พยายามหาวิธีเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพ ในการผลิตและปรับปรุงสินค้าให้ได้มาตรฐานและมีเอกลักษณ์ ค่าเฉลี่ยเท่ากันที่ 4.19

อย่างไรก็ตาม จากผลการวิจัยที่ระบุว่าผู้ประกอบการถึงร้อยละ 27.7 ไม่ทราบข้อมูลเกี่ยวกับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก นั้น การศึกษาครั้งนี้ จึงได้ให้ข้อเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ควรประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เพิ่มขึ้น โดยสื่อที่สามารถสร้างการรับรู้ได้ดี ได้แก่ นิตยสาร หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ และอินเทอร์เน็ต อีกทั้งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากระเบียงเศรษฐกิจในด้านบวก เช่น จำนวนลูกค้าเพิ่มขึ้น การขยายตัวของตลาด/กลุ่มลูกค้าโดยขยายตัวขึ้น และมีการลงทุน/การขยายธุรกิจเพิ่มขึ้น ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งรัดให้การดำเนินการพัฒนาเส้นทาง EWEC เสร็จสิ้นตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อจะได้เกิดประโยชน์ต่อ SMEs ในทุกจังหวัดที่เส้นทางพาดผ่าน

6. โครงการศึกษา “ผลกระทบของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ต่อการพัฒนาการค้าการลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว” (2551) ภายใต้การศึกษาเรื่อง “Impact of East West Economic Corridor on Tertiary Business and Social Development of Savannakhet Province, Lao PDR” โดย Planning and International Cooperation National University of Laos

การศึกษานี้ได้รวบรวมข้อมูลด้านความคิดเห็นและความคาดหวังของชาวสะหวันนะเขต ที่มีต่อเส้นทาง EWEC ในการพัฒนาทางด้านธุรกิจและสังคม โดยทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ SMEs ที่ทำธุรกิจในเขตเมืองใหญ่ 4 เขตในแขวงสะหวันนะเขต ที่เส้นทาง EWEC ตัดผ่าน ซึ่งได้แก่ เมืองไกรสอน พมวิหาน (Kaisone Phomvihane-Khanthabouly) เมืองอุทุมพอน เมืองพิน และเมือง เซโปน (Xepon) ตลอดจนผู้ใหญ่วัยบ้าน ชาวบ้าน เจ้าหน้าที่รัฐ และเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น ซึ่งพบว่า

- เศรษฐกิจในแขวงสะหวันนะเขตกำลังขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ธุรกิจส่วนใหญ่ในแขวงสะหวันนะเขตยังเป็นธุรกิจในครอบครัวซึ่งมีขนาดกลางและขนาดย่อม เช่น ร้านขายยา ร้านขายของชำ และร้านขายวัสดุก่อสร้าง โดยผู้ประกอบการในแขวงสะหวันนะเขตมีรายได้เฉลี่ย 14.2 ล้านกีบ/เดือน ปัจจัยที่ส่งผลกระทบระยะยาวต่อการดำเนินธุรกิจ ได้แก่ อัตราภาษีศุลกากร คุณภาพแรงงาน ทน และระเบียบการค้า
- ร้อยละ 25 เชื่อว่ารัฐบาลลาวยังไม่มียุทธศาสตร์วางใจด้านการพัฒนาศักยภาพและความสามารถ (Capacity Building) แก่ผู้ประกอบการท้องถิ่นที่ทำธุรกิจด้านโรงแรม เกสต์เฮาส์ และร้านอาหาร
- ร้อยละ 20 เชื่อว่า เส้นทาง EWEC จะทำให้เกิดการแข่งขันที่สูงขึ้นระหว่างธุรกิจในและต่างประเทศ แต่ก็คาดว่าจะมีปริมาณการลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติเพิ่มขึ้น
- ร้อยละ 28 ต้องการให้รัฐบาลลาวลดอัตราภาษีศุลกากรและให้ทุนสนับสนุนดอกเบี้ยต่ำเพื่อส่งเสริมการผลิตภายในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งของ SMEs
- ร้อยละ 17 เสนอให้รัฐบาลลาวสนับสนุนด้านการพัฒนาศักยภาพและความสามารถ (Capacity Building) ให้กับธุรกิจบริการเพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติ และต้องการให้รัฐบาลลาวออกมาตรการทางการค้าเพื่อคุ้มครองสินค้าท้องถิ่น
- ผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรมและเกสต์เฮาส์ในเขตเมืองเซโปนและเมืองพิน คาดว่า EWEC จะไม่ทำให้รายได้เพิ่มขึ้น เพราะนักท่องเที่ยวมักไม่หยุดค้างคืนในสปป.ลาว อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการในไกรสอน พมวิหาน และอุทุมพอน คาดว่าจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากนักท่องเที่ยวและคนขับรถบรรทุก
- ผู้ประกอบการร้านอาหารคาดว่าจะได้รับรายได้เพิ่มขึ้นเมื่อมีการเปิดเส้นทาง EWEC อย่างสมบูรณ์

- ในส่วนของความสามารถในการแข่งขันกับนักลงทุนต่างชาติ ผู้ประกอบการกล่าวว่า ภาครัฐควรมีบทบาทโดยตรงโดยจัดให้มี Capacity Building Centers เพื่อพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการ

ทั้งนี้ การศึกษานี้ได้เสนอกลยุทธ์หลักๆ ในการส่งเสริมให้สปป.ลาวได้รับประโยชน์อย่างยั่งยืนจากการพัฒนาเส้นทาง EWEC ตามกรอบโครงการ GMS กล่าวคือ รัฐต้องออกกลยุทธ์การพัฒนาเศรษฐกิจที่จับต้องได้และออกกฎหมายด้านการลงทุนที่ชัดเจน เพื่อให้การบูรณาการทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคเกิดประโยชน์ต่อผู้ประกอบการท้องถิ่นอย่างแท้จริง ตลอดจนส่งเสริมผู้ประกอบการผ่าน Capacity Building Program นอกจากนี้ ภาครัฐยังต้องส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพของอุตสาหกรรมภาคบริการเพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวหันมาท่องเที่ยวในสปป.ลาวมากกว่าที่จะใช้ EWEC เป็นเพียงเส้นทางผ่านไปยังประเทศที่สาม แนวทางเหล่านี้จะช่วยลดความยากจนและยกระดับความเป็นอยู่ของชาวแขวงสะหวันนะเขตได้ในบริบทใหม่ของโครงการพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับระเบียงตะวันออก – ตะวันตก ที่ผ่านมา นอกจากจะศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาระเบียงตะวันออก – ตะวันตก แล้ว ยังมีการศึกษาระบบโลจิสติกส์และเส้นทางการท่องเที่ยวอีกด้วย เนื่องจากการพัฒนาระเบียงตะวันออก – ตะวันตก ไม่เพียงแต่เป็นการสร้างทางเชื่อมเพื่อใช้สำหรับข้ามแม่น้ำโขงเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดการเชื่อมต่อเส้นทางการขนส่งและการเดินทางในระดับภูมิภาคและระดับประเทศ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

จากงานศึกษาของ Banomyong (2007) ได้ให้คำนิยาม Corridor เป็น 4 ระดับ คือ

1. Transport Corridor คือ การมีถนนเชื่อมโยงกัน
2. Multimodal Transport Corridor มีกิจกรรมมากขึ้น และมีการขนส่งมากกว่า 1 รูปแบบเชื่อมโยงระหว่างประเทศที่อยู่ในเส้นทางนี้
3. Logistics Corridor นอกจากทางกายภาพเชื่อมโยงกันแล้ว เรื่องกฎระเบียบต้องสามารถช่วยให้การค้า การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. Economics Corridor คือ นอกจากมีเส้นทางขนส่งทางกายภาพกฎระเบียบรองรับทำให้การค้าเป็นไปได้โดยสะดวกสิ่งที่สำคัญที่สุด คือ ต้องมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทาง เช่น การสร้างนิคมอุตสาหกรรมรองรับและการจ้างแรงงาน เป็นต้น

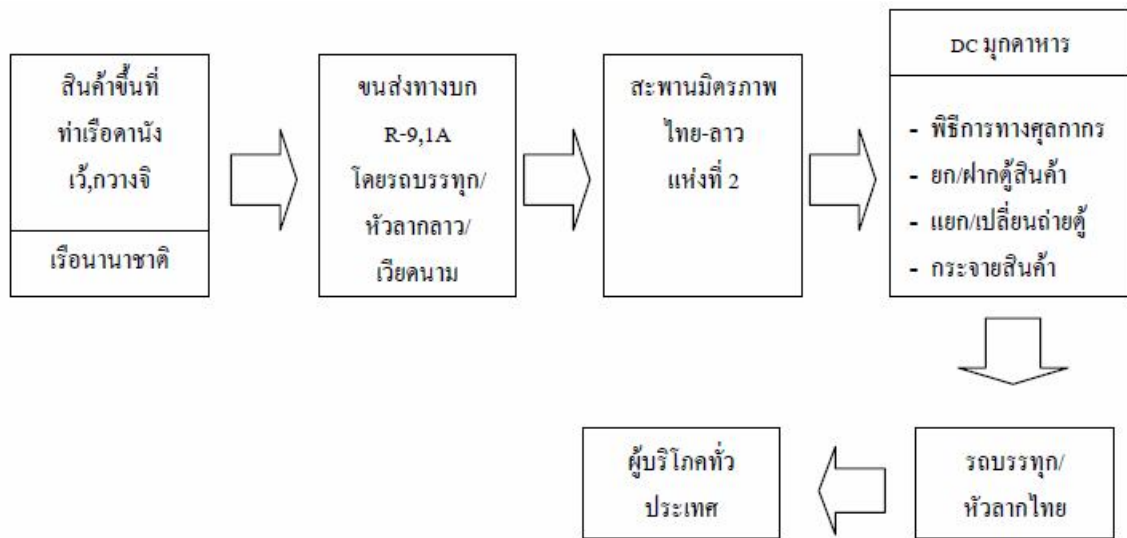
จากการวิจัยกรณีศึกษาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนใน 3 เส้นทาง คือ (1) เส้นทาง R3W ไทย-พม่า-จีน (2) เส้นทาง R3E ไทย-ลาว-จีน และ (3) เส้นทางผ่านแม่น้ำโขง ส่วนหนึ่งของผลการศึกษาดังกล่าว ได้ยกตัวอย่างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ซึ่งมีโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพพร้อม แต่ยังไม่มีความเหมาะสมรองรับในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน ข้อมูลในงานวิจัยยังสะท้อนให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเป็นเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น การที่จะทำให้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจบรรลุผลเป็นรูปธรรมนั้น ต้องมีการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน โดยเฉพาะด้านกฎระเบียบระหว่างประเทศที่ส่งผลต่อด้านทุน และความสะดวกในการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้า

นอกจากนี้ ยังมีตัวอย่างวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยว ดังนี้

7. **สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2551)** ได้ศึกษาเรื่อง “โครงการศึกษาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค” จากการสัมภาษณ์นายนิพนธ์ สุทธิเดช กรรมการผู้จัดการบริษัท มุกดาหาร ลานทองจำกัด อดีตวุฒิสมาชิกจังหวัดมุกดาหาร เมื่อถนนหมายเลข 9 และสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 สร้างเสร็จแล้วและเปิดดำเนินการแล้ว ทางจังหวัดจำเป็นต้องมีศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) เพื่อทำหน้าที่รวบรวมคัดแยกสินค้าทางด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม เพื่อบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ให้สามารถกระจายและขนส่งไปยังประเทศต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งทางหนึ่งที่สามารถกระทำได้ คือ การขนส่งทางบก โดยสามารถขนส่งสินค้าจากมุกดาหารผ่านเส้นทางหมายเลข 9 ของสปป.ลาว และเส้นทางสาย 1A ของเวียตนามผ่านसानอยไปชายแดนล้งเซิน-บั้งเทือน เข้าสู่จีนที่เมืองหนานหนิง ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางโลจิสติกส์ของจีนตอนใต้ ระยะทางประมาณ 1,150 กิโลเมตร และสามารถต่อไปยังกวางเจา เสินเจิ้นได้ สินค้าที่เหมาะสมในการขนส่งมากที่สุด คือ ข้าวหอมมะลิน้ำตาล ขางพารา ผลไม้ไทย ฯลฯ และการขนส่งทางเรือที่สามารถขนส่งสินค้าจากมุกดาหารผ่านเส้นทางหมายเลข 9 ของสปป.ลาวและเส้นทางสาย 1A ของเวียตนามสู่ท่าเรือดานังที่สามารถส่งสินค้าไปท่าเรือกวางเจา ประมาณ 880 กิโลเมตร ได้หัววัน ประมาณ 1,500 กิโลเมตร มะนิลา ประมาณ 1,152 กิโลเมตร เป็นต้น โดยมีรูปแบบการขนส่งทั้งขาเข้าและขาออก ดังแสดงในรูปภาพที่ 1.2 และ 1.3

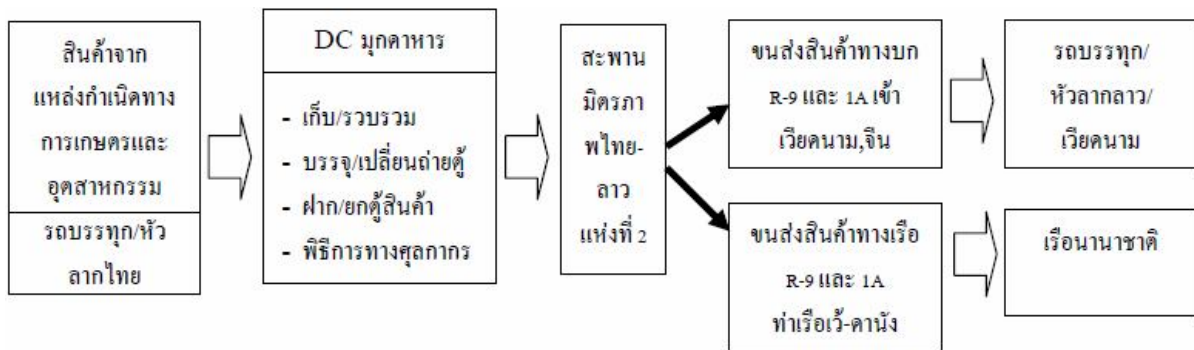
⁵ ข้อมูลจาก www.logisticsdigest.com

รูปภาพที่ 1.2 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาเข้า



ที่มา: สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2551)

รูปภาพที่ 1.3 รูปแบบการขนส่งสินค้าขาออก



ที่มา: สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2551)

8. ศาสตราจารย์ ดร.มิ่งสรรพ ขาวสอาด คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และคณะ (2549) ศึกษาโครงการพัฒนาเชิงบูรณาการของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ปี 2549: การเปรียบเทียบเชิงระบบโลจิสติกส์ วัตถุประสงค์ส่วนหนึ่งของการศึกษานี้ คือ เพื่อศึกษาสถานการณ์ท่องเที่ยวสำหรับการท่องเที่ยวของประเทศไทยและประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งในการศึกษาครอบคลุม กัมพูชา สปป.ลาว พม่า และไทย และเพื่อนำเสนอแนะ

กลยุทธ์ในการจัดการระบบจัดบริการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวของประเทศไทยและในประเท อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้มีคุณภาพทัดเทียมและเหนือกว่าประเทศคู่แข่ง

การศึกษาภาพรวมของการท่องเที่ยวในประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว พม่า และไทย เพื่อให้เข้าใจถึงขนาดของเศรษฐกิจท่องเที่ยว และแนวโน้มการท่องเที่ยวไทยในอนาคต ซึ่งส่วนหนึ่งของผลการศึกษาจากมุมมองโลจิสติกส์ พบว่า ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทางอากาศ โดยผู้เดินทางจากนานาชาติที่เข้าสู่ภูมิภาคส่วนใหญ่ จะต้องผ่านไทย แต่มีเวียดนามซึ่งมีแนวโน้มจะสร้างตัวเป็นศูนย์กลางเพื่อรับนักท่องเที่ยวจากทวีปอเมริกา การพยากรณ์อนาคตของนักท่องเที่ยวภูมิภาคนี้ พบว่า มีแนวโน้มที่สดใส การเจริญเติบโตด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาคจะมีแนวโน้มการขยายตัวสูงกว่าอัตราการขยายตัวของโลกและเป็นการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยระหว่างร้อยละ 7.5 ถึง 15.7 ใน 5 ปีที่ผ่านมา โดยที่เวียดนาม และกัมพูชามีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสูงสุดอยู่ใน 2 อันดับแรก

ผลการศึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะหลายประการ ได้แก่ ข้อเสนอแนะด้านการพัฒนาบุคลากรท่องเที่ยว ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ข้อเสนอปรับปรุงกระบวนการโลจิสติกส์พื้นฐาน ตั้งแต่การให้ข้อมูลขอวีซ่า ไปจนถึงการเชื่อมโยงจุดท่องเที่ยวต่างๆ ข้อเสนอแนะด้านเครือข่ายและระบบข้อมูลโลจิสติกส์ รวมทั้งการจัดการบริหารโลจิสติกส์ในระดับชาติ เช่น ประเทศไทยควรจัดให้มี Visa Online ใน 5 ภาษา และควรจัดให้มีการตรวจลงตรา Visa บนรถไฟหรือรถบัส รวมถึงการให้ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวที่ไม่มีการเดินทางเป็นกลุ่มมากขึ้น งานวิจัยนี้ยังได้เสนอให้มีการศึกษาระบบโลจิสติกส์เฉพาะกลุ่มตลาด เช่น ตลาดคนไทย ตลาด MICE การศึกษาเพื่อจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงแหล่งมรดกโลก เป็นต้น

9. การศึกษาเพื่อพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เพื่อรองรับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (2551) โดย กนกพร สุรการคำ (สาขาการจัดการสำหรับการเป็นผู้ประกอบการ) และ ธัญญา วสุศรี (สาขาการจัดการโลจิสติกส์) จากบัณฑิตวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรมมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี วัตถุประสงค์ของงานวิจัยนี้ คือ เพื่อวิเคราะห์และนำเสนอระบบโครงข่ายโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ โดยมี การศึกษาสถานภาพปัจจุบันของโครงข่ายระบบโลจิสติกส์ ตามเส้นทางโครงการแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และ โครงการแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ความต้องการรูปแบบของระบบขนส่งในอนาคตที่ตอบสนองต่อการขนส่งสินค้าและบริการตามแนวยุทธศาสตร์ โดยทำการศึกษาเส้นทางทางการไหลของสินค้าหลัก 3 กรณีศึกษา ได้แก่ ข้าว ยางพารา และ มันสำปะหลัง จากนั้นนำวิธีการ Optimization มาวิเคราะห์ข้อจำกัด เพื่อให้ได้โครงข่ายโลจิสติกส์ที่เหมาะสม

จากผลการวิจัย พบว่า ประเทศไทยมีโอกาสที่จะจัดตั้งคลังสินค้าขึ้นเพื่อบริการกระจายสินค้าต่อไปยังเมืองและประเทศต่างๆ ได้ เนื่องจากภูมิประเทศของประเทศไทยจัดได้ว่าตั้งอยู่ตรงกลางของเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และ เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ตัวอย่างเช่น สินค้าบางอย่างจากพม่า อาจจะได้รับความสะดวกจากลูกค้าในสปป.ลาวและเวียดนาม แต่เนื่องจากปริมาณความต้องการสินค้ามีไม่มากพอที่จะขนส่งเต็มคันรถได้ ทำให้ค่าขนส่งไม่คุ้มต้นทุนที่จะส่งสินค้าในปริมาณน้อย ก็สามารถที่จะนำสินค้ามาพักไว้ที่โกดังสินค้าในไทย และถูกจัดส่งรวมไปกับสินค้าจากไทยที่จะส่งไปยังสปป.ลาวและเวียดนามได้ ผลจากการวิจัยยังพบว่า จังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดหนองบัวลำภู เป็นจุดที่ใช้ต้นทุนรวมต่ำที่สุดในการก่อตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามเส้นทางโครงการแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และเส้นทางโครงการแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ตามลำดับ

งานวิจัยนี้ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ว่า นอกจากการเปิดเสรีทางการค้าแล้ว ไทยควรมีการส่งเสริมการเปิดเสรีการลงทุนระหว่างประเทศด้วย เนื่องจากประเทศพม่าและสปป.ลาวเป็นประเทศที่มีค่าครองชีพและต้นทุนแรงงานต่ำกว่าประเทศไทยมาก อีกทั้งการมีถนนหนทางที่เชื่อมต่อถึงกันหมด ซึ่งเป็นโอกาสอันดีสำหรับผู้ประกอบการไทยที่จะเข้าร่วมลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งการลงทุนนี้จะส่งผลดีทั้งต่อประเทศผู้ไปลงทุน (ไทย) และประเทศเจ้าบ้านที่ต้อนรับการลงทุน ซึ่งประเทศผู้ไปลงทุนจะได้รับประโยชน์จากวัตถุดิบและแรงงานที่มีราคาถูกกว่าในประเทศตนเอง ประเทศเจ้าบ้านเองก็จะมี การจ้างงานและเศรษฐกิจขยายตัวเพิ่มขึ้น ในทางกลับกัน การปิดกั้นการลงทุนระหว่างประเทศจะส่งผลให้การลงทุนข้ามชาติไม่เกิดขึ้น เศรษฐกิจในภูมิภาคไม่ขยายตัวอย่างที่ควรจะเป็น และการค้าและการขนส่งจะถูกจำกัดอยู่เพียงแค่การนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในงานวิจัยนี้อยู่บนสมมติฐานจากการคำนวณทางคณิตศาสตร์ ไม่มีการศึกษาด้านรายละเอียดของลักษณะทางภูมิศาสตร์ของเส้นทาง เช่น ภูเขา พื้นที่สูง และหุบเขา เป็นต้น ดังนั้น หากมีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าจริง จะต้องมีการศึกษาเส้นทางความยากลำบากในการเข้าถึงสถานที่ตั้ง และงบประมาณเชิงลึกในการก่อสร้างเพิ่มเติม

10. อ.ดร.ปุ่น เทียงบุรณธรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (2550)

จัดทำโครงการ “การศึกษาเบื้องต้นเพื่อเตรียมรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันออก กรณีโลจิสติกส์ด้านการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน” เพื่อศึกษาผลกระทบทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมจากการเปลี่ยนแปลงทางด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งที่เกิดขึ้นจากนโยบายการพัฒนาของธนาคารพัฒนาเอเชียที่มีต่อประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง รวมถึงการที่ประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงต่างพยายามร่วมมือกันพัฒนากฎระเบียบให้เป็นหนึ่งเดียว เพื่อขจัดปัญหาด้านต่างๆ ระหว่างกัน และเร่ง

พัฒนาองค์ประกอบต่างๆ ภายในประเทศของตนเองและสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อก่อให้เกิดการหลอมรวมกันของภูมิภาคในการเปลี่ยนแปลงไปสู่เศรษฐกิจยุคใหม่ อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษา พบว่า ประชาชนระดับรากหญ้าประมาณร้อยละ 60 ไม่ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น และจากกลุ่มธุรกิจขนาดกลางร้อยละ 30 โดยครึ่งหนึ่งไม่ทราบข้อมูลและรอดูโอกาส ส่วนอีกครึ่งหนึ่งและกลุ่มธุรกิจขนาดกลางและธุรกิจขนาดใหญ่ รับรู้ข่าวสารและเตรียมพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นและกำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตเป็นสิ่งท้าทายสำหรับประเทศที่จะต้องเตรียมรับ ปรับตัว และรุกไปข้างหน้าเพื่อเพิ่มศักยภาพการพัฒนาของประเทศ ทั้งนี้ ปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นคงจะหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะเกิดผลกระทบขึ้นต่อทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยจากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในครั้งนี้พบว่า

1. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่เข้าใจภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เนื่องจากผลการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ตลอดจนความร่วมมือที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
2. ผู้ประกอบการขาดโอกาสในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร โดยเฉพาะข้อมูลข่าวสารในพื้นที่และภูมิภาคเกี่ยวกับการพัฒนา สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจที่จะลงทุนสร้างมูลค่าเพิ่มให้เกิดขึ้นในประเทศเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านและเวทีการค้าโลก
3. หน่วยงานต่างๆ ขาดบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถและความชำนาญ ที่จะรองรับต่อการพัฒนาในด้านต่างๆ ที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในภูมิภาคในอนาคต
4. ขาดเจ้าภาพและความร่วมมือของหน่วยงานแต่ละภาคส่วน ทั้งภาครัฐและเอกชน ทำให้เกิดการแข่งขันกันเองภายในประเทศไทย
5. ด้านโครงสร้างพื้นฐานยังไม่สมบูรณ์ ได้แก่ กฎกติกาความร่วมมือระหว่างประเทศ และความร่วมมือว่าด้วยการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนยังไม่สามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างแท้จริง รวมทั้งเส้นทางการขนส่งบางช่วงของไทยเป็นอุปสรรคไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่ง (เส้นทางผ่านเขาค้อ และอำเภอแม่สอด เป็นเขาสูงชัน)

ผลจากการศึกษาพบว่า ประเทศไทยจำเป็นต้องทำการศึกษาศักยภาพเส้นทางการค้าและผลกระทบที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจในแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก เพื่อให้คนไทยได้รู้เท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลง และปรับตัวได้ทัน เพื่อเพิ่มศักยภาพขีดความสามารถในการพัฒนาประเทศ

การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

บทที่ 2

การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.1 ความเป็นมาของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

อาเซียน (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN) หรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 ตามปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) ที่ลงนามโดย มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และไทย จนกระทั่งในปี 2542 อาเซียนมีจำนวนสมาชิกรวมทั้งสิ้น 10 ประเทศ¹ และได้รวมกลุ่มมาจนกระทั่งปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ² ดังนี้ (1) ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมในภูมิภาค (2) รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและความมั่นคงในภูมิภาค และ (3) ใช้เป็นเวทีแก้ไขปัญหาความขัดแย้งภายในภูมิภาค ที่ผ่านมาอาเซียนตระหนักดีว่า ภูมิภาคที่มีสันติภาพ เสถียรภาพ ความมั่นคง และความเป็นกลาง จะเป็นพื้นฐานสำคัญที่ส่งเสริมให้เกิดความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศให้เจริญรุดหน้า อาเซียนจึงมุ่งมั่นที่จะขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกันมาโดยตลอด ยกตัวอย่างเช่น การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟต้า (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ในปี 2535 เพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางการค้าโดยการเร่งลดภาษีสินค้าและยกเลิกมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีภายในอาเซียน และในปี 2543 อาเซียนยังได้ประกาศความริเริ่มเพื่อการรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiative for ASEAN Integration: IAI) เพื่อให้ความช่วยเหลือแก่สมาชิกของอาเซียนในการปรับตัวรวมกลุ่มเศรษฐกิจของอาเซียน เป็นต้น หลังจากที่มีการดำเนินการไปสู่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ได้บรรลุเป้าหมายในปี 2546 อาเซียนได้ให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างต่อเนื่อง โดยในปีประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 8 ในปี 2545 ผู้นำอาเซียนได้เห็นชอบให้อาเซียนกำหนดทิศทาง การดำเนินงานที่แน่ชัดเพื่อมุ่งไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community: EEC) ในระยะแรกเริ่ม และให้อาเซียนปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในของอาเซียนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แผนการดำเนินการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจึงเป็นการต่อ ยอดการดำเนินงานและความร่วมมือทางเศรษฐกิจ

¹ อาเซียนมีขยายสมาชิกเพิ่มจากเดิม 5 ประเทศ โดยมีบรูไนเข้าเป็นสมาชิกในปี 2527 เวียดนามเข้าเป็นสมาชิกในปี 2538 สปป.ลาวและพม่าเข้าเป็นสมาชิกในปี 2540 และกัมพูชาเข้าเป็นสมาชิกในปี 2542 รวมเป็น 10 ประเทศ

² กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ(2548) “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน : โอกาสทางการค้าและการลงทุนของไทย”

ของอาเซียนที่เริ่มต้นจากการร่วมมือในการลดภาษีศุลกากรระหว่างประเทศในกลุ่มสมาชิกให้เหลือระดับต่ำ แล้วพัฒนามาจัดตั้งเป็นเขตการค้าเสรีอาเซียน และขยายไปถึงการร่วมมือทางการค้า บริการและการลงทุนในเวลาต่อมา

ต่อมาในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 9 ณ เกาะบาหลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย ในปี 2546 ผู้นำอาเซียนได้ร่วมลงนามในปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมืออาเซียน (Declaration of ASEAN Concord II หรือ Bali Concord II) เพื่อให้เกิดประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ภายในปี 2563 โดยจะประกอบด้วย 3 เสาหลัก (pillars) ได้แก่ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community: ASC) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และประชาคมสังคม-วัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community: ASCC) สำหรับการดำเนินการไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้นำอาเซียนทั้ง 10 ชาติ ได้เห็นชอบในที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 12 จัดขึ้น ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ ในเดือนมกราคม ปี 2550 ที่จะเร่งรัดให้อาเซียนไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้สำเร็จภายในปี 2558 จากเป้าหมายเดิมปี 2563 ทั้งนี้ เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับอาเซียนและเพื่อผลักดันให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางภายในภูมิภาค อีกทั้งในปัจจุบันประเทศจีนและอินเดียเริ่มมีบทบาทมากขึ้นในภูมิภาคและเป็นแหล่งดึงดูดในด้านเศรษฐกิจที่สำคัญ ดังนั้น อาเซียนจึงมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งดำเนินการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจภายในเพื่อไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในลักษณะเดียวกับ EU โดยจะต้องจัดทำแผนงานและดำเนินการตามอย่างเคร่งครัดและจำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์ต่างๆ ร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิก

นอกจากนี้ ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 14 ซึ่งไทยเป็นเจ้าภาพจัด ณ ชะอำ-หัวหิน เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ ถึง 1 มีนาคม 2552 ที่ผ่านมานับเป็นการประชุมครั้งแรกของผู้นำอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ นับตั้งแต่ที่กฎบัตรอาเซียนมีผลบังคับใช้เมื่อ 15 ธันวาคม 2551 ในที่ประชุมได้มีการประชุมคณะมนตรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Council Meeting) ด้วย AEC Council เป็นกลไกใหม่ที่เกิดขึ้นภายใต้กฎบัตรอาเซียน เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินการของอาเซียนในการก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 โดยจะเป็นผู้ประสานและรับรายงานจากรัฐมนตรีในสาขาต่างๆ ที่อยู่ในสายการกำกับดูแล ได้แก่ รัฐมนตรีการค้า รัฐมนตรีอุตสาหกรรม รัฐมนตรีเกษตร รัฐมนตรีคมนาคม ฯลฯ หน้าที่ดังกล่าวเดิมเคยเป็นหน้าที่ของรัฐมนตรีการค้า แต่เมื่ออาเซียนจะปรับเปลี่ยนไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จึงต้องมีการดำเนินการในทุกแขนงสาขาให้ประสานสัมพันธ์กัน ดังนั้น อาเซียนจึงได้ให้ AEC Council เป็นผู้ที่ได้รับมอบอำนาจในระดับนโยบายที่จะสามารถกำกับดูแลและขับเคลื่อนการดำเนินงานต่างๆ เหล่านี้ให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งทำหน้าที่เป็นผู้ติดตามแผนการดำเนินการตามที่ระบุในพิมพ์เขียวการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) และกำกับดูแลให้การดำเนินการของประเทศสมาชิกอาเซียนแต่ละประเทศ

เป็นไปตามแผน และให้สามารถบรรลุเป้าหมายในปี 2558 ที่อาเซียนจะกลายเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างสมบูรณ์

2.2 พิมพ์เขียวการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

พิมพ์เขียวการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ที่อาเซียนได้จัดทำขึ้น จะเป็นแผนงานบูรณาการการดำเนินงานในด้านเศรษฐกิจของอาเซียน โดยครอบคลุมทั้งสินค้า การบริการ การลงทุน เงินลงทุนและแรงงาน ที่จะเปิดเสรีมากขึ้นในอนาคต AEC Blueprint จะช่วยกำหนดทิศทางการดำเนินงานแก่อาเซียนให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี 2558 ซึ่งจะประกอบด้วยแผนงานต่างๆ เพื่อสร้างอาเซียนให้เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว สร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ส่งเสริมการพัฒนาที่เท่าเทียมกัน และสร้างการรวมตัวของอาเซียนเข้ากับประชาคมโลก ซึ่งถือเป็น 4 เป้าหมายหลักของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียนในแถลงการณ์บาหลี ฉบับที่ 2 (Bali Concord II) โดยมีรายละเอียด ดังนี้³

2.2.1 การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน (Single Market and Production Base)

การเป็นตลาดเดียวกันและมีฐานการผลิตร่วมกันถือเป็นเป้าหมายหลัก ที่จะให้มีการเปิดเสรีด้านการค้าสินค้า ภาคบริการ การลงทุน การเคลื่อนย้ายเงินทุน และการเคลื่อนย้ายแรงงานที่มีทักษะอย่างอิสระเสรีเสมือนอยู่ในประเทศเดียวกัน สามารถดำเนินกระบวนการผลิตที่ไหนก็ได้ และสามารถใช้ทรัพยากรทั้งวัตถุดิบและแรงงานจากแต่ละประเทศเข้ามาร่วมในกระบวนการผลิต รวมถึงการปราศจากอุปสรรคในด้านภาษีและมาตรการที่มีใช้ภาษี และให้มีมาตรฐานสินค้า กฎเกณฑ์ กฎระเบียบต่างๆ ร่วมกัน เป้าหมายนี้ถือเป็นเป้าหมายหลักของการเร่งรัดการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นที่มาของการจัดทำ AEC Blueprint

อาเซียนได้ตกลงที่จะเปิดเสรีด้านการค้าสินค้าและภาคบริการให้เร็วขึ้นกว่ากำหนดการเดิม โดยเริ่มจากสินค้าและบริการสำคัญ 12 สาขานำร่อง (12 Priority Sectors) ซึ่งเป็นสาขาที่มีศักยภาพในการแข่งขันของอาเซียน คือ มีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบในด้านทรัพยากรธรรมชาติ แรงงานมีฝีมือ ดันทุน และมูลค่าเพิ่มต่อเศรษฐกิจของอาเซียน เพื่อเป็นการนำร่องการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ทั้งในด้านการเปิดเสรีและขยายความร่วมมือระหว่างกัน และเพื่อส่งเสริมการผลิตสินค้าโดยใช้วัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ผลิตภายในอาเซียน ซึ่งเป็นไปตามแผนการดำเนินการเพื่อมุ่งไปสู่

³ วารสารการค้าโลก (ม.ค.-มี.ค.51). “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: ทิศทางสู่อนาคตที่ยั่งยืน และ นัยสำคัญต่อไทย”

การเป็นการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และได้มอบหมายให้ประเทศต่างๆ ทำหน้าที่รับผิดชอบเป็นผู้ประสานงานหลัก (Country Coordinators) ดังนี้⁴

พม่า	สาขาผลิตภัณฑ์เกษตร (Agro-based products) สาขาประมง (Fisheries)
มาเลเซีย	สาขาผลิตภัณฑ์ยาง (Rubber-based products) สาขาสีงทอ(Textiles and Apparels)
อินโดนีเซีย	สาขายานยนต์ (Automotives) สาขาผลิตภัณฑ์ไม้ (Wood-based products)
ฟิลิปปินส์	สาขาอิเล็กทรอนิกส์(Electronics)
สิงคโปร์	สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ (e-ASEAN) สาขาสุภาพ (Healthcare)
ไทย	สาขาการท่องเที่ยว (Tourism) สาขาการบิน (Air Travel)

ส่วนสาขาสุดท้าย คือ สาขาโลจิสติกส์ (Logistics) ซึ่งเป็นสาขาที่ได้เพิ่มเติมในปี 2549 เนื่องจากอาเซียนเห็นความสำคัญของการลดต้นทุนการค้าระหว่างประเทศจากการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

2.2.2 การเป็นภูมิภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง (Towards a Highly Competitive Economic Region)

การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน จะมุ่งให้ความสำคัญกับประเด็นด้านนโยบายที่จะช่วยส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ เช่น กรอบนโยบายการแข่งขันของอาเซียน การมีกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคและสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา การส่งเสริมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ มาตรการภาษีที่เหมาะสม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ทางบก น้ำ และอากาศ) เทคโนโลยีสารสนเทศ และความร่วมมือด้านพลังงาน เป็นต้น

⁴ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ(2548) “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน : โอกาสทางการค้าและการลงทุนของไทย”

2.2.3 การเป็นภูมิภาคที่มีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน(Equitable Economic Development)

การสร้างความเท่าเทียมในการพัฒนาทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกเดิม 6 ประเทศ กับสมาชิกใหม่ 4 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว พม่า และ เวียดนาม (หรือ CLMV) เพื่อลดช่องว่างการพัฒนาทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยผ่านโครงการ Initiative for ASEAN Integration (IAI) และการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม(SMEs)

2.2.4 การเป็นภูมิภาคที่บูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกได้อย่างสมบูรณ์ (Integration into the Global Economy)

การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก เน้นการปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศภายนอกภูมิภาค เพื่อให้อาเซียนมีท่าทีร่วมกันอย่างชัดเจน เช่น การจัดทำเขตการค้าเสรีของอาเซียนกับประเทศคู่เจรจาต่างๆ เป็นต้น รวมทั้งส่งเสริมการสร้างเครือข่ายในด้านการผลิตจำหน่ายภายในภูมิภาคให้เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก

2.3 แนวทางดำเนินงานเพื่อนำไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.3.1 การเร่งรัดการดำเนินงานรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ภายใต้ AEC Blueprint⁵ กำหนดว่าอาเซียนจะร่วมมือกันผลักดันการยกเลิกข้อจำกัดต่อการค้าในด้านสินค้า ด้านบริการ ด้านการลงทุน ด้านแรงงาน และด้านเงินทุน ระหว่างกัน ดังนี้

ด้านสินค้า – การยกเลิกภาษีสินค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ได้จัดทำใหม่ภายใต้ความตกลง CEPT-AFTA⁶ ซึ่งเป็นการขจัด/ลดภาษีนำเข้าสำหรับสินค้าทุกรายการ โดยภายในปี 2553 ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ⁷ จะต้องลดภาษีสินค้าให้อยู่ที่อัตราร้อยละ 0 (ยกเว้นสินค้าอ่อนไหวและอ่อนไหวสูง) และภายในปี 2558 สำหรับประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียน⁸ โดยมีความยืดหยุ่นสำหรับสินค้าอ่อนไหวบางรายการได้ถึงปี 2561 โดยกำหนดให้ลดภาษีสินค้าอยู่ที่อัตราร้อยละ 0 - 5 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2556 สำหรับเวียดนาม ส่วนสปป.ลาวและพม่า ภายในวันที่ 1 มกราคม 2558 และกัมพูชา ภายในวันที่ 1 มกราคม 2560

⁵ ดูรายละเอียด AEC Blueprint ได้จาก <http://www.aseansec.org/21083.pdf> ซึ่งบางส่วนได้ระบุในรายงานฉบับนี้

⁶ CEPT-AFTA: Common Effective Preferential Tariff/ASEAN Free Trade Area

⁷ ประเทศสมาชิกเดิม 6 ประเทศ ได้แก่ บรูไน มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และไทย

⁸ ประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียน ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม หรือ CLMV

ตารางที่ 2.1 เป้าหมายการลดภาษีสินค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน

สมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ	สมาชิกอาเซียนใหม่ 4 ประเทศ (หรือ CLMV)	
ปี 2553	ปี 2558	ปี 2561
ลดภาษีสินค้าให้อยู่ที่อัตราร้อยละ 0 (ยกเว้นสินค้าอ่อนไหวและอ่อนไหวสูง)	ลดภาษีสินค้าให้อยู่ที่อัตราร้อยละ 0 (ยกเว้นสินค้าอ่อนไหวบางรายการ)	ลดภาษีสินค้าอ่อนไหวบางรายการให้อยู่ที่อัตราร้อยละ 0

ส่วนการจัดมาตรการที่มีใช้ภาษี (Non-tariff Barriers: NTBs) อาเซียนกำหนดจะยกเลิกมาตรการที่มีใช้ภาษีต่างๆ ภายในปี 2558 โดยสมาชิกอาเซียนเดิม เริ่มภายในปี 2553 ยกเว้นฟิลิปปินส์ เริ่มปี 2555 ส่วนสมาชิกอาเซียนใหม่ เริ่มปี 2558 และให้ยืดหยุ่นได้ถึงปี 2561

นอกจากนี้ยังต้องมีการทบทวนและปรับปรุงกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin: ROO) ให้มีความโปร่งใสมากขึ้นและมีมาตรฐาน เพื่อให้ตอบสนองต่อกระบวนการผลิตของโลกและในภูมิภาคที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา และเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างสมาชิกอาเซียน และส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจ SMEs พร้อมทั้งลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน อีกทั้งยังต้องมีการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยการปรับประสานกฎระเบียบวิธีการ และขั้นตอนศุลกากร ที่เกี่ยวข้องทางการค้า ให้ชัดเจนขึ้น ง่ายขึ้น และให้มีมาตรฐานเดียวกันเพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรมระหว่างสมาชิกอาเซียน และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยมีการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window: ASW) นั่นคือ ให้แต่ละประเทศพัฒนาระบบศุลกากรภายในประเทศ ณ จุดเดียว (National Single Window: NSW) จากนั้นจึงเชื่อมโยง NSW เข้าด้วยกันเพื่อให้เกิดการบริการแบบเบ็ดเสร็จด้านศุลกากรของอาเซียน (ASW) โดยใช้เอกสารและข้อมูลเพียงชุดเดียว และตรวจปล่อยสินค้าเพียงครั้งเดียว ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยเร่งการตรวจสอบทางศุลกากร ลดขั้นตอนและเวลาการทำธุรกรรม พร้อมทั้งช่วยเสริมสร้างให้การค้ามีประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถ โดยประเทศสมาชิกเดิม 6 ประเทศ เริ่มภายในปี 2551 ส่วนสมาชิกใหม่ 4 ประเทศ ภายในปี 2555 เพื่อให้สอดคล้องกับการเร่งรัดการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี 2558

ด้านบริการ – อาเซียนจะร่วมมือกันผลักดันการยกเลิกข้อจำกัดต่อการค้าบริการระหว่างกัน โดยจะยกเลิกข้อกีดกันการเปิดเสรีการค้าบริการ สำหรับ 4 สาขาสำคัญ (Priority services sectors) ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ เทคโนโลยีสารสนเทศ สุขภาพ และการท่องเที่ยว ภายในปี 2553 และได้เพิ่มสาขาที่ 5 คือ โลจิสติกส์ ซึ่งเป็นภาคบริการที่มีความสำคัญสำหรับอาเซียน โดยจะยกเลิกข้อจำกัดให้

ได้ภายในปี 2556 ส่วนบริการอื่นๆ ที่เหลือ เช่น วิชาชีพ ก่อสร้าง การศึกษา เป็นต้น จะยกเลิกข้อจำกัดภายในปี 2558 ซึ่งเป็นปีเป้าหมายที่จะจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตารางที่ 2.2 เป้าหมายการยกเลิกข้อจำกัดต่อการค้าบริการระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน

ปี 2553	ปี 2556	ปี 2558
ยกเลิกข้อจำกัดต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ สำหรับ 4 สาขาสำคัญ ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ เทคโนโลยีสารสนเทศ สุขภาพ และการท่องเที่ยว	ยกเลิกข้อจำกัดต่อการเปิดเสรีการค้าบริการในสาขาโลจิสติกส์	ยกเลิกข้อจำกัดต่อการเปิดเสรีการค้าบริการในสาขาบริการอื่นๆ ที่เหลือ

สำหรับการจัดตั้งกิจการ กำหนดให้สัดส่วนการถือหุ้นของคนสัญชาติอาเซียนมิได้มากขึ้นตามลำดับ เช่น ใน 4 สาขาบริการสำคัญ สามารถถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ภายในปี 2551 และร้อยละ 70 ในปี 2553 สำหรับสาขาโลจิสติกส์ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี 2551 ร้อยละ 51 ในปี 2553 และร้อยละ 70 ในปี 2556 ส่วนสาขาอื่นๆ ที่เหลือ กำหนดให้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี 2551 ร้อยละ 51 ในปี 2553 และร้อยละ 70 ในปี 2558 อย่างไรก็ตาม แต่ละประเทศสามารถที่จะสงวนสาขาบริการที่ตนเองมีความอ่อนไหวสูงไว้ได้ร้อยละ 15 ของจำนวนสาขาบริการทั้งหมดที่เจรจา ทั้งนี้ อัตราดังกล่าวยังไม่ได้อัตราที่กำหนดตายตัว และยังคงเจรจาทันทีต่อไป

ตารางที่ 2.3 สัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนอาเซียน

ปี	2551	2553	2556	2558
4 สาขาสำคัญ ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ เทคโนโลยีสารสนเทศ สุขภาพ และการท่องเที่ยว	51%	70%	—	—
สาขาโลจิสติกส์	49%	51%	70%	—
สาขาบริการอื่นๆ ที่เหลือ	49%	51%	—	70%

ด้านการลงทุน – เปิดให้มีการลงทุนเสรีในอาเซียนและให้การปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment: NT) ต่อนักลงทุนอาเซียน โดยจะเร่งเปิดการลงทุนในรายการสงวน (Sensitive List) ภายในปี 2553 สำหรับอาเซียนเดิม 6 ประเทศ ภายในปี 2556 สำหรับเวียดนาม และภายในปี 2558 สำหรับกัมพูชา ลาว และพม่า และส่งเสริมการผลิตในอาเซียน โดยการจัดตั้งเครือข่ายของพื้นที่การค้าเสรีของอาเซียน (ASEAN Free Trade Zones) เพื่ออำนวยความสะดวกกิจกรรมการจัดซื้อและส่งเสริมการซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ผลิตในอาเซียนและดำเนินมาตรการร่วมเพื่อดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) และสนับสนุน พร้อมเอื้ออำนวยความสะดวก

สะดวกการลงทุนร่วม/ข้ามพรมแดนในกิจกรรมการผลิตต่างๆ โดยประเทศ CLMV จะต้องพิจารณาให้สิ่งจูงใจพิเศษแก่สมาชิกอาเซียนอื่นที่เข้าไปลงทุนภายในประเทศ และประเทศสมาชิกเดิม 6 ประเทศก็ควรจะพิจารณามาตรการพิเศษที่เหมาะสม เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายการลงทุนไปยังประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียน (CLMV) โดยเฉพาะสาขากิจกรรมการผลิตที่ใช้แรงงานเป็นหลัก การลงทุนระหว่างสมาชิกอาเซียน ในลักษณะนี้ นับเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนและพัฒนาเศรษฐกิจภายในของอาเซียน และสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน

ภายใต้กรอบความตกลงเขตการลงทุนของอาเซียน ระบุการเปิดเสรีทุกอุตสาหกรรม ได้แก่ การผลิต เกษตร ประมง ป่าไม้ และเหมืองแร่ และบริการที่เกี่ยวข้องกับ 5 ภาค (การขนส่งทางอากาศ เทคโนโลยีสารสนเทศ สุขภาพ การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์) และให้การประคับคองเกี่ยวกับคนชาติแก่นักลงทุนทั้งก่อนและหลังการลงทุน โดยมีข้อจำกัดได้สำหรับรายการที่อยู่ในบัญชียกเว้นชั่วคราว (Temporary Exclusion List) และรายการอ่อนไหว (Sensitive List) ของประเทศสมาชิก ทั้งนี้ รายการบัญชียกเว้นชั่วคราวจะต้องถูกยกเลิกภายในเวลาที่กำหนด ในขณะที่รายการอ่อนไหวไม่มีกรอบเวลาในการยกเลิก แต่จะต้องมีการทบทวนเป็นครั้งคราว ทั้งนี้ ความตกลงเขตการลงทุนอาเซียนแบบเต็มรูปแบบ ประกอบด้วย

- **การคุ้มครองการลงทุน (Investment Protection)** กำหนดให้มีการคุ้มครองแก่นักลงทุนทุกประเภท โดยส่งเสริมความร่วมมือด้านการลงทุนด้วยวิธีการต่างๆ ได้แก่ กลไกดุพิขข้อพิพาทระหว่างนักลงทุนกับรัฐ (investor-state dispute settlement mechanism) การโอน (transfer) และการส่งกลับผลตอบแทนที่ได้จากการลงทุน (repatriation) กลับประเทศ และการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการแข่งขัน
- **การอำนวยความสะดวกและความร่วมมือ (Facilitation and Cooperation)** ส่งเสริมกฎระเบียบ กฎหมาย นโยบาย และขั้นตอนด้านการลงทุนที่มีความโปร่งใสและเชื่อถือได้มากขึ้น ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านการลงทุนและบริการทั้งหมดให้ดีขึ้น
- **การส่งเสริมและสร้างความตื่นตัว (Promotion and Awareness)** ส่งเสริมให้อาเซียนเป็นแหล่งรวมของการลงทุนและเครือข่ายการผลิต โดยสร้างสภาพแวดล้อมที่จำเป็นต่อการส่งเสริมการลงทุนทุกรูปแบบ และดึงดูดการลงทุนในสาขาที่มีการเจริญเติบโตเข้ามาในอาเซียน ส่งเสริมการลงทุนระหว่างกันภายในอาเซียน โดยเฉพาะจากสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ ไปยังประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียน (CLMV) เป็นต้น
- **การเคลื่อนย้ายเงินทุนที่เสรีมากขึ้น (Liberalisation)** ด้วยการผ่อนคลามาตรการบัญชีทุน และหากเป็นไปได้ให้ยกเลิกหรือผ่อนคลาข้อจำกัดด้านการเคลื่อนย้ายเงินทุนระหว่างอาเซียน ยกเลิกหรือผ่อนคลาข้อจำกัดต่อการลงทุนในหลักทรัพย์ พร้อมกับเชื่อมโยงตลาดตราสาร

หนี้ (bond) และตราสารทุน (equity) ด้วยการปรับประสานมาตรฐานและแนวปฏิบัติ โดยเชื่อมโยงตลาดหลักทรัพย์ของอาเซียน ภายในปี 2553 เพื่อส่งเสริมให้อาเซียนเป็นเป้าหมายการลงทุนของนักลงทุนต่างชาติ

ด้านแรงงาน – ให้แรงงานฝีมือ (skilled labour) สามารถเคลื่อนย้ายภายในอาเซียนได้อย่างเสรี โดยจัดให้มีการบริหารการเคลื่อนย้ายหรืออำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับบุคคลธรรมดาที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าบริการ และการลงทุน โดยยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับคนสัญชาติอาเซียนที่เดินทางภายในอาเซียนในช่วงระยะเวลานั้นๆ การอำนวยความสะดวกในการออกวีซ่าและใบอนุญาตทำงานสำหรับผู้เชี่ยวชาญและแรงงานฝีมือเพื่อนำไปสู่เป้าหมายการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเร็วขึ้น

ด้านเงินทุน – มุ่งให้มีการไหลเวียนของเงินทุนเสรีมากขึ้น

2.3.2 แนวทางใหม่เพื่อเร่งรัดการเปิดเสรีการค้าสินค้าและบริการ (New Initiatives)⁹ มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในกระบวนการผลิตสินค้า ด้วยการซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสมาชิกของอาเซียน รวมทั้งให้มีการใช้วัตถุดิบและชิ้นส่วนภายในประเทศอาเซียนหลายประเทศมาประกอบกัน เพื่อผลิตสินค้าของอาเซียน โดยกำหนดสาขาสินค้าและบริการ 12 สาขาสำคัญ¹⁰ เพื่อเป็นการนำร่องการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ทั้งในด้านการเปิดเสรีและขยายความร่วมมือระหว่างกัน โดยแต่ละสาขาได้มอบหมายให้แต่ละประเทศทำหน้าที่รับผิดชอบเป็นผู้ประสานงานหลัก ดังระบุไว้ในหัวข้อ 2.2.1 (หน้า 2-4)

2.3.3 การปรับปรุงสถาบัน/กลไกการดำเนินงานของอาเซียน ได้มีการจัดตั้งหน่วยงานให้คำปรึกษาด้านกฎหมาย ณ สำนักเลขาธิการอาเซียน หน่วยงานดูแลแก้ไขปัญหของเอกชน (ASEAN Consultation to Solve Trade and Investment Issues: ACT) ในแต่ละประเทศสมาชิก ซึ่งในส่วนของประเทศไทย ได้แก่ สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง จัดตั้งหน่วยงานติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของสมาชิกอาเซียน (ASEAN Compliance Body: ACB) เพื่อให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติตามพันธกรณีที่มีอยู่อย่างจริงจัง

⁹ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2548). “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน : โอกาสทางการค้าและการลงทุนของไทย”

¹⁰ 12 สาขาสำคัญ ได้แก่ (1) สาขาผลิตภัณฑ์เกษตร (2) ประมง (3) ผลิตภัณฑ์ไม้ (4) ผลิตภัณฑ์ยาง (5) สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม (6) ยานยนต์ (7) อิเล็กทรอนิกส์ (8) ผลิตภัณฑ์สุขภาพ (9) เทคโนโลยีสารสนเทศ (10) การท่องเที่ยว (11) การบิน และ (12) โลจิสติกส์

2.3.4 การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation)

ในปัจจุบันรูปแบบทางการค้ามีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอและต้องการความเร็วในการส่งผ่านสินค้า ทำให้การเพิ่มปริมาณการค้าโดยการลดหรือยกเลิกภาษีศุลกากรแต่เพียงอย่างเดียวไม่เพียงพออีกต่อไป แต่ต้องมีการอำนวยความสะดวกทางการค้าเกิดขึ้นด้วย เช่น การขนส่งสินค้าผ่านแดน การลดขั้นตอนพิธีการทางศุลกากร และการขจัดอุปสรรคเกี่ยวกับการเดินทางและการพำนักในต่างประเทศชั่วคราวสำหรับธุรกิจ เป็นต้น เพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้า ทั้งในส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายและเวลาที่ต้องเสียไปโดยไม่จำเป็น ซึ่งจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อประเทศต่างๆ โดยเฉพาะในประเทศอาเซียน การอำนวยความสะดวกทางการค้าถือเป็นส่วนหนึ่งของแนวทางการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ภายในปี 2558 ที่ซึ่งมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานมีฝีมืออย่างเสรี

ในกลุ่มประเทศ GMS การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ประเทศสมาชิกเร่งผลักดันให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว คือ การดำเนินงานตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) หรือเรียกย่อๆว่า CBTA ความตกลง CBTA นี้มีวัตถุประสงค์ เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร (Goods and People) ระหว่างภาคีสมาชิก GMS 6 ประเทศ และเพื่อให้กฎหมายกฎระเบียบ กระบวนการและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร มีความเรียบง่าย (simplified) และเป็นไปในแนวเดียวกัน (harmonized) รวมถึงเพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) โดยประเทศภาคีสมาชิกทั้ง 6 ประเทศได้ให้สัตยาบันความตกลงฯ และได้จัดทำภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ เพื่อกำหนดรายละเอียดในการปฏิบัติ ซึ่งได้ลงนามเรียบร้อยแล้วทั้ง 20 ฉบับ (ภาคผนวกแนบท้ายความตกลงฯ (Annex) 16 ฉบับ และพิธีสาร (Protocol) 3 ฉบับ) ซึ่งจำแนกเป็นระยะเวลาตามตารางที่ 2.4 ดังนี้

ระยะที่ 1 ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา 8 ฉบับ

ระยะที่ 2 ลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว 4 ฉบับ

ระยะที่ 3 ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน 4 ฉบับ

ระยะที่ 3 ลงนามส่วนที่เหลือเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2550 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

4 ฉบับ

ตารางที่ 2.4 ภาคผนวกและพิธีสารของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

ภาคผนวก	เรื่อง	วันที่ลงนาม	หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ
ภาคผนวก 1 Annex 1	การขนส่งสินค้าอันตราย Carriage of Dangerous Goods	16 ธันวาคม 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	กรมการขนส่งทางบก
ภาคผนวก 2 Annex 2	การจดทะเบียนพาหนะที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ Registration of Vehicles in International Traffic	30 เมษายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา	กรมการขนส่งทางบก
ภาคผนวก 3 Annex 3	การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย Carriage of Perishable Goods	5 กรกฎาคม 2548 ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
ภาคผนวก 4 Annex 4	การอำนวยความสะดวก ณ จุดข้ามแดน Facilitation of Frontier Crossing Formalities	30 เมษายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา	กรมศุลกากร
ภาคผนวก 5 Annex 5	การข้ามแดนของบุคคล Cross-Border Movement of People	5 กรกฎาคม 2548 ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน	สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
ภาคผนวก 6 Annex 6	กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ Transit and Inland Customs Clearance Regime	20 มีนาคม 2550 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน	กรมศุลกากร
ภาคผนวก 7 Annex 7	ข้อบังคับการจราจรและสัญญาณจราจร Road Traffic Regulation and Signage	30 เมษายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา	กรมทางหลวง/ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ภาคผนวก 8 Annex 8	การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว Temporary Importation of Motor vehicles	20 มีนาคม 2550 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน	กรมศุลกากร

ภาคผนวก	เรื่อง	วันที่ลงนาม	หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ
ภาคผนวก 9 Annex 9	หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาต ผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการ ประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน Criteria for Licensing of Transport Operators for Cross-Border Transport Operations	16 ธันวาคม 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	กรมการขนส่งทางบก
ภาคผนวก 10 Annex 10	เงื่อนไขการขนส่ง Condition of Transport	5 กรกฎาคม 2548 ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐ ประชาชนจีน	กรมการขนส่งทางบก
ภาคผนวก 11 Annex 11	มาตรฐานและข้อกำหนดสำหรับ การออกแบบถนนและก่อสร้าง ถนนและสะพาน Road and Bridge design and Construction Standards and Specifications	30 เมษายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศ กัมพูชา	กรมทางหลวง
ภาคผนวก 12 Annex 12	จุดผ่านแดนและการอำนวยความสะดวก และการให้บริการในการ ผ่านแดน Border Crossing and Transit Facilities and Services	30 เมษายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศ กัมพูชา	กรมศุลกากร
ภาคผนวก 13 ๑ Annex 13a	หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ Multimodal Carrier Liability Regime	30 เมษายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศ กัมพูชา	กรมการขนส่งทางน้ำ และ พาณิชยนาวี
ภาคผนวก 13 บี Annex 13b	หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาต ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบสำหรับการประกอบการ ขนส่งข้ามพรมแดน Criteria for Licensing of Multimodal Transport Operators for Cross-Border Transport Operations	16 ธันวาคม 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชยนาวี

ภาคผนวก	เรื่อง	วันที่ลงนาม	หน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบ
ภาคผนวก 14 Annex 14	กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอน เทนเนอร์ Container Customs Regime	20 มีนาคม 2550 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐ ประชาชนจีน	กรมศุลกากร
ภาคผนวก 15 Annex 15	ระบบการจัดแบ่งประเภทพิคัด สินค้า Commodity Classification System	30 เมษายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศ กัมพูชา	กรมศุลกากร
ภาคผนวก 16 Annex 16	หลักเกณฑ์เรื่องใบอนุญาตขับขี่ Criteria for Driving Licenses	16 ธันวาคม 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	กรมการขนส่งทางบก
พิธีสาร 1 Protocol 1	การกำหนดเส้นทางการขนส่ง ระหว่างประเทศ จุดเข้าและออก ประเทศ Designation of Corridors, Routes and Points of Entry and Exit (Border Crossings)	30 เมษายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศ กัมพูชา	กรมทางหลวง
พิธีสาร 2 Protocol 2	ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่ง ผ่านแดน Charges Concerning Transit Traffic	5 กรกฎาคม 2548 ณ เมืองคุนหมิง สาธารณรัฐ ประชาชนจีน	กรมทางหลวง
พิธีสาร 3 Protocol 3	โควตาการบริการขนส่งและการ ออกใบอนุญาต Frequency and Capacity of Services and Issuance of Quotas and permits	20 มีนาคม 2550 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐ ประชาชนจีน	กรมการขนส่งทางบก

หมายเหตุ ภาคผนวก (Annexes): เอกสารแนบท้ายความตกลงฯ ที่มีรายละเอียดทางเทคนิคต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องมีเพื่อใช้อ้างอิงและถือปฏิบัติในการอนุวัติการความตกลงฯ

พิธีสาร (Protocols): เอกสารแนบท้ายความตกลงฯ ที่มีข้อกำหนดเฉพาะเจาะจงในเรื่องเวลาหรือสถานที่หรือเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับหรือขึ้นอยู่กับปัจจัยเรื่องเวลาหรือสถานที่

ที่มา: ศูนย์ส่งเสริมการขนส่งทางบก (Land Transport Promotion Center) www.ltpcenter.com

อย่างไรก็ตาม ในการประชุมคณะทำงานสาขาคมนาคมขนส่งครั้งที่ 8 (The Eighth Meeting of the GMS Transport Forum) ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา ระหว่างวันที่ 3-4 สิงหาคม 2547 ที่ประชุมเห็นชอบให้มีการดำเนินการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of The Cross-Border Transport Agreement: IICBTA) ณ จุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีสัญญาที่มีดินแดนติดต่อกันระหว่าง ไทย-ลาว ไทย-กัมพูชา ไทย-พม่า ลาว-เวียดนาม กัมพูชา-เวียดนามและจีน-เวียดนาม รวมทั้งหมด 7 จุด ได้แก่¹¹

1. มุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)
2. ลาวบาว (เวียดนาม) – แดนสะหวัน (สปป.ลาว)
3. แม่สอด (ไทย) – เมียวดี (พม่า)
4. แม่สาย (ไทย) – ท่าจีเหล็ก (พม่า)
5. อรัญประเทศ (ไทย) – ปอยเปต (กัมพูชา)
6. บาเวต (กัมพูชา) – มือกไบ (เวียดนาม)
7. เหวอไค่ว (จีน) – ลาวไค (เวียดนาม)

โดยจัดทำเป็นบันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Memorandum of Understanding on The Initial Implementation of The Cross-Border Transport Agreement: MOU on the IICBTA) ขึ้นเพื่อเร่งดำเนินการความตกลง CBTA เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนนำร่องทั้ง 7 จุด โดยเฉพาะจุดนำร่องระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ตามแนว EWEC เพื่อให้สามารถเปิดการเดินรถระหว่าง 3 ประเทศ ตามแนว EWEC ได้

ปัจจุบันการดำเนินงานและประเด็นปัญหาในส่วนของไทย¹² ได้แก่

(1) ด้านพรมแดนนำร่องระหว่างไทยและเพื่อนบ้าน มีเพียง 2 จุดที่เจรจาแล้วเสร็จและลงนามแล้ว คือ ด้านมุกดาหาร และด้านอรัญประเทศ แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย เนื่องจากข้อจำกัดด้านการประสานงานระหว่าง 2 ประเทศ นั่นคือ กฎหมายที่ไม่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานนอกราชอาณาจักร ไม่มีพื้นที่ตรงร่วมและอาคารที่ทำการด่านที่เหมาะสม ความไม่พร้อมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและระบบเชื่อมโยง

¹¹ จุดพรมแดน 3 จุดแรกเป็นจุดที่อยู่บนเส้นทางEWEC ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ให้ความสำคัญ

¹² ข้อมูลจากผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (กพบ.) ครั้งที่ 1/2552 (สำนักข่าวแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์,

http://thainews.prd.go.th/view.php?m_newsid=255204100275&tb=N255204)

(2) สถานการณ์ให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง CBTA จำนวน 20 ฉบับภายในปี 2553 ประเทศ GMS ส่วนใหญ่ให้สัตยาบันครบแล้ว ในส่วนของไทยให้สัตยาบันแล้ว 11 ฉบับ เหลือ 9 ฉบับ ยังไม่สามารถให้สัตยาบันได้เนื่องจากอาจเข้าข่ายมาตรา 190 วรรค 2 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมในการออกกฎหมายมารองรับก่อนการให้สัตยาบัน โดยภายในปี 2553 คาดว่าไทยจะให้สัตยาบันได้อีก 8 ฉบับ

(3) การใช้เส้นทางสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต แม้จะเปิดใช้มาได้กว่า 2 ปีแล้ว แต่ยังไม่มีความสะดวกในลักษณะของศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ อยู่ ณ จุดเดียว หรือ One Stop Service เช่น การตรวจสินค้า ด้านกักสัตว์ ด้านตรวจพืช การตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งยังเป็นปัญหาและอุปสรรคในการส่งออกและการท่องเที่ยวตามเส้นทาง EWEC ดังนั้น รัฐบาลจึงได้เห็นความสำคัญและจะเร่งผลักดันให้มีการก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่และศูนย์ราชการการค้าชายแดนให้บริการอยู่ ณ จุดเดียว ทั้งจังหวัดมุกดาหาร อีกทั้งที่ผ่านมา ภาคเอกชนมุกดาหารเรียกร้องให้รัฐบาลเห็นความสำคัญจังหวัดมุกดาหาร โดยต้องการเร่งผลักดันให้เป็นเมืองหน้าด่านในการส่งออกสินค้า ด้วยการสร้างถนนเชื่อมต่อ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางการเกษตรในภูมิภาค ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเกษตรกรของไทยเป็นอย่างมาก

ความตกลง CBTA ประกอบด้วย 6 ประเด็นหลัก ดังนี้¹³

(1) การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามเขตแดน

ภายใต้ภาคผนวก 4 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ประเทศภาคีสัญญาจะค่อยๆ ปรับใช้มาตรการ เพื่อลดความยุ่งยากและเร่งระยะเวลาของพิธีการข้ามพรมแดน ดังต่อไปนี้

(ก) Single Window Inspection หรือ SWI ตามความหมายของ CBTA หมายถึง การตรวจปล่อยหรือปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศ โดยจะดำเนินการร่วมกันในบริเวณเดียวกันที่ด่านพรมแดนของแต่ละประเทศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก (เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง และกักกันโรคพืชและสัตว์ ฯลฯ)

(ข) Single Stop Inspection หรือ SSI ตามความหมายของ CBTA หมายถึง การตรวจสอบร่วมกันและพร้อมกันแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวระหว่างเจ้าหน้าที่ของภาคีสัญญาตามความตกลง CBTA โดยเจ้าหน้าที่จะมาใช้ปฏิบัติงานร่วมกันในบริเวณที่เรียกว่า เขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ซึ่งอาจจะตั้งอยู่ในหรือนอกราชอาณาจักร

¹³ ข้อมูลจากศูนย์ส่งเสริมการขนส่งทางบก, <http://www.ltpcenter.com/doc/co-frame/gms/mekong/K001053e.pdf>

ไทยก็ได้ โดยส่วนใหญ่การตรวจจะเน้นเฉพาะการตรวจขาเข้า ซึ่งเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในประเทศขาออกจะไปปฏิบัติงานในประเทศขาเข้า

ปัจจุบัน ประเทศในกลุ่ม GMS มีด่านพรมแดนเพียงจุดเดียวที่สามารถดำเนินการตรวจปล่อย ณ จุดชายแดนเดียว หรือ SSI นี้ได้ คือ ด่านแดนสะหวัน (สปป.ลาว) – ลาวบาว (เวียดนาม) ซึ่งอยู่ตามแนว EWEC โดยการดำเนินงานยังอยู่ในระดับ 1 (ขั้นแรก)¹⁴

(ค) นอกจากนี้ยังเป็นเรื่องของประสานเวลาการปฏิบัติงาน การแลกเปลี่ยนข้อมูลการตรวจปล่อยสินค้าและบุคคลล่วงหน้า การปรับปรุงขั้นตอนกฎระเบียบพิธีการศุลกากรให้เป็นแบบเดียวกันและง่ายขึ้น การยอมรับรถ สิทธิการจราจร เป็นต้น

(2) การขนส่งบุคคลข้ามพรมแดน (ภายใต้ภาคผนวก 5)

ในกรณีของวีซ่า สำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง ภาติกู้สัญญาตกลงอนุญาตให้บุคคลของประเทศภาติกู้สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง และอยู่ภายใต้ข้อบังคับเรื่องวีซ่า ได้รับวีซ่าเพื่อการเข้า-ออก ดินแดนหลายครั้ง ผู้ผ่านแดนและวีซ่าออกนอกเมือง ซึ่งมีระยะเวลาที่นาน

(3) การขนส่งสินค้าข้ามเขตแดน (ภายใต้ภาคผนวก 6)

ภาติกู้สัญญาตกลงว่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้รับการยกเว้นจากการตรวจด้านศุลกากรตามปกติกับสินค้าผ่านแดน ณ จุดข้ามเขตแดน ยกเว้นการติดตามในดินแดน และยกเว้นการวางเงินประกันทัณฑ์บนเพื่อเป็นการประกันภาษีศุลกากร ในกรณีการจราจรผ่านแดน ภาติกู้สัญญาอนุญาตให้เสรีภาพการผ่านแดน ยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีการจราจรผ่านแดน แต่ภาติกู้สัญญาอื่น นอกจากนี้ ภาติกู้สัญญาจะไม่ทำการตรวจสอบสินค้าที่ข้ามพรมแดนอย่างเข้มงวดมากกว่าที่กำหนดไว้ในระเบียบขององค์การอนามัยโลกและองค์การอาหารและการเกษตรกรรม

(4) ข้อกำหนดสำหรับการยอมรับรถ

ภายใต้เงื่อนไขนี้ ภาติกู้สัญญาต้องยอมให้รถไม่ว่าจะพวงมาลัยซ้ายหรือพวงมาลัยขวา (ไม่ว่าจะดำเนินการในเชิงพาณิชย์เพื่อรางวัลหรือเพื่อการของตนหรือส่วนตัว) ซึ่งจดทะเบียนในประเทศภาติกู้สัญญาอื่นสามารถเข้าสู่ดินแดนตนได้ โดยรถที่จดทะเบียนนี้ต้องมีเครื่องหมายประจำรถ มีหนังสือรับรองการจดทะเบียน ต้องแสดงหมายเลขทะเบียนบนป้ายด้านหน้าและด้านหลังของ

¹⁴ ข้อมูลจากผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (กพบ.) ครั้งที่ 1/2552 (สำนักข่าวแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์, http://thainews.prd.go.th/view.php?m_news=255204100275&tb=N255204)

รถ และจะต้องแสดงเครื่องหมายในการจำแนกประเทศที่ทำการจดทะเบียน นอกจากนี้ รถที่วิ่งไปยังดินแดนของประเทศภาคีสัญญาอื่นๆ ต้องอยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี ในส่วนของข้อกำหนดทางเทคนิค รถและตู้คอนเทนเนอร์ที่วิ่งไปยังดินแดนของประเทศภาคีสัญญาอื่น นอกจากจะต้องมีความปลอดภัยของอุปกรณ์และมาตรฐานไอเสียตามที่บังคับใช้ในประเทศผู้ส่งแล้ว น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุกสูงสุด และขนาดของรถที่วิ่งไปยังดินแดนของประเทศภาคีสัญญาอื่น จะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานทางเทคนิคของประเทศผู้รับ รวมถึงข้อบังคับเกี่ยวกับการประกันภัยความเสียหายที่เกิดจากรถต่อบุคคลที่สาม ตามที่กำหนดโดยประเทศผู้รับอีกด้วย

ประเทศภาคีสัญญาจะยอมรับใบอนุญาตขับขีรถ ซึ่งออกให้โดยภาคีสัญญาอื่นตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขีรถภายในประเทศที่ออกให้โดยประเทศสมาชิกอาเซียนลงนาม ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ วันที่ 9 กรกฎาคม 2528

(5) การแลกเปลี่ยนสิทธิในการจราจรเพื่อการพาณิชย์

การใช้สิทธิจราจรแบ่งเป็น 2 ชั้น คือ

ชั้นที่ 1 ผู้ประกอบการขนส่งที่จัดตั้งในภาคีสัญญาหนึ่ง สามารถปฏิบัติการขนส่งดังต่อไปนี้ (1) ผ่านแดนของภาคีสัญญาอื่น (2) เข้าไปในดินแดนของภาคีสัญญาอื่น และ (3) ออกจากดินแดนของภาคีสัญญาอื่น

ชั้นที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่งที่จัดตั้งในภาคีสัญญาหนึ่ง สามารถปฏิบัติการขนส่งเข้าไปหรือออกจากหรือผ่านดินแดนของภาคีสัญญาอื่น ทั้งนี้ ตามความต้องการของตลาดเสรี การขนส่งภายในประเทศทำได้เฉพาะในกรณีที่ได้รับอนุญาตเป็นพิเศษจากประเทศผู้รับเท่านั้น

ผู้ประกอบการขนส่งต้องได้รับอนุญาตให้สามารถประกอบการขนส่งข้ามพรมแดนจากประเทศของตน โดยใบอนุญาตประกอบการนี้จะไม่สามารถขายหรือโอนแก่กันได้ และประเทศผู้รับจะต้องยอมรับใบอนุญาตประกอบการที่ออกให้โดยประเทศของผู้ประกอบการขนส่ง

ในส่วนของค่าขนส่ง การตั้งค่าขนส่งข้ามแดนให้เป็นไปอย่างเสรีและกำหนดตามกลไกตลาด แต่ให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดป้องกันการผูกขาดและการดูแลของคณะกรรมการร่วม เพื่อป้องกันราคาที่สูงหรือต่ำเกินไป

(6) โครงสร้างพื้นฐาน

ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในส่วนนี้ ได้ครอบคลุมถึงมาตรฐานการออกแบบถนน/สะพาน และเครื่องหมาย/สัญญาณจราจร โดยการก่อสร้างหรือปรับปรุงถนน/สะพาน ที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศ (รวมถึงเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ) จะต้องดำเนินภายใต้กรอบของโครงการด้านโยธาธิการแห่งชาติหรือดำเนินการโดยใช้แหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ ซึ่งต้องขึ้นอยู่กับอนุญาตของแหล่งเงินทุนด้วย นอกจากนี้ ภาคีสัญญาจะให้การยืนยันว่าถนนต่างๆ ที่ได้ตกลง

กันไว้มีความปลอดภัย มั่นคง แข็งแรง และอยู่ในสภาพที่ดี และตกลงจะให้มีการซ่อมแซมที่จำเป็น ส่วนเครื่องหมายและสัญญาณจราจร ภาควิชาสัญญาณตกลงจะค่อยๆ นำเครื่องหมายและสัญญาณจราจรมาใช้ในดินแดนของตน

ภาควิชาสัญญาณตกลงจะสร้างหรือยกระดับโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ณ จุดข้ามพรมแดน และจัดเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับพิธีการข้ามแดนเพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ภายใต้กรอบความตกลง CBTA มีแนวทางการอำนวยความสะดวกในเรื่องต่างๆ เพื่อให้มีการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

- การกำหนดเวลาเปิด-ปิดด่าน ให้สอดคล้องกันระหว่างสองประเทศ เช่น ด้านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต เปิดเวลา 6.00-22.00 น. เจ็ดวันต่อสัปดาห์ ไม่เว้นวันหยุด
- การแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้าระหว่างเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศและการยอมรับเอกสารร่วมกัน เช่น หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถ หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ cross border transport permit แผ่นป้ายทะเบียนรถ การติดเครื่องหมายแสดงประเทศ
- การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ จะมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขของความตกลงระหว่างประเทศที่มีการตกลงไว้ ได้แก่ การยอมรับการจดทะเบียนซึ่งกันและกัน การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ การยอมรับใบอนุญาตขับรถระหว่างกัน

เส้นทางการเดินทางและการขนส่งตามแนว EWEC หากเริ่มจากไทยจะผ่านด่านศุลกากรทั้งสิ้น 4 ด่าน คือ ด่านศุลกากรแม่สอด และด่านศุลกากรมุกดาหาร (ไทย) ด่านศุลกากรสะหวันนะเขต และด่านศุลกากรแดนสะหวัน (สปป.ลาว) และด่านศุลกากรลาวบาว ในเวียดนาม มีรายละเอียดโดยย่อ ดังนี้

1. ด่านศุลกากรแม่สอด¹⁵ (ไทย)

ด่านพรมแดนแม่สอด เป็นด่านที่อยู่ในความกำกับดูแลของด่านศุลกากรแม่สอด ตั้งอยู่เชิงสะพานมิตรภาพไทย – พม่า¹⁶ (ฝั่งไทย) ริมแม่น้ำเมย ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นด่านที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายกระทรวงการคลัง มีชื่อเรียกตามกฎหมายกระทรวงการคลังว่า “ด่านพรมแดนบ้าน

¹⁵ ข้อมูลจาก www.danmaesot.com

¹⁶ วัตถุประสงค์หลักในการสร้างสะพาน คือ เพื่อสร้างสัมพันธ์ไมตรีอันดีของประชาชนไทยกับพม่า เสริมสร้างเศรษฐกิจและการค้าขายบริเวณชายแดนของสองประเทศ และเพื่อตอบสนองนโยบายขององค์การสหประชาชาติ ที่มุ่งหวังให้เชื่อมโยงเส้นทางส่วนที่ยังขาดอยู่ทางตอนใต้ของทางหลวงเอเชีย

ท่าสายลวด” เปิดให้บริการประชาชนทุกวัน ตั้งแต่เวลา 06.00 – 18.00 น. ไม่เว้นวันหยุดราชการ ตัวอาคารด้านพรมแดนแม่สอด มีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2543 เพื่อใช้เป็นด่านตรวจของที่ขนส่งจากเมืองเมียวดี ในฝั่งพม่าผ่านเขตแดนทางบก เข้ามาในไทยไปยังด่านศุลกากรแม่สอด หรือตรวจของที่ขนส่งจากด่านศุลกากรแม่สอดไปยังเขตแดนทางบก เพื่อส่งออกไปยังประเทศสหภาพพม่า

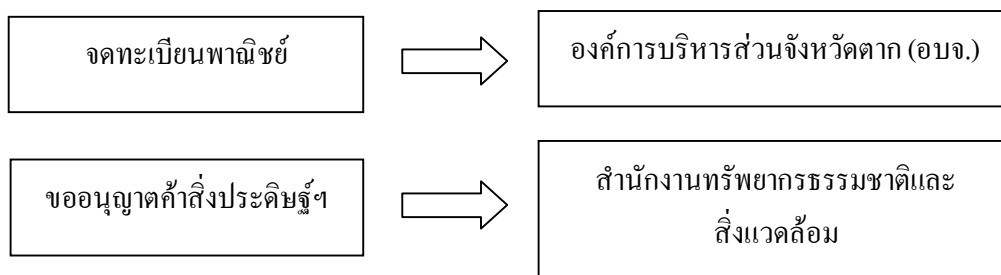
รูปภาพที่ 2.1 อาคารด่านพรมแดนแม่สอด



สินค้านำเข้าด้านชายแดนจังหวัดตากส่วนใหญ่จะเป็นสิ่งประดิษฐ์ที่ทำด้วยไม้ โดยวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเข้าไม้และสิ่งประดิษฐ์เข้าในไทยตามแนวชายแดนจังหวัดตาก มีดังต่อไปนี้

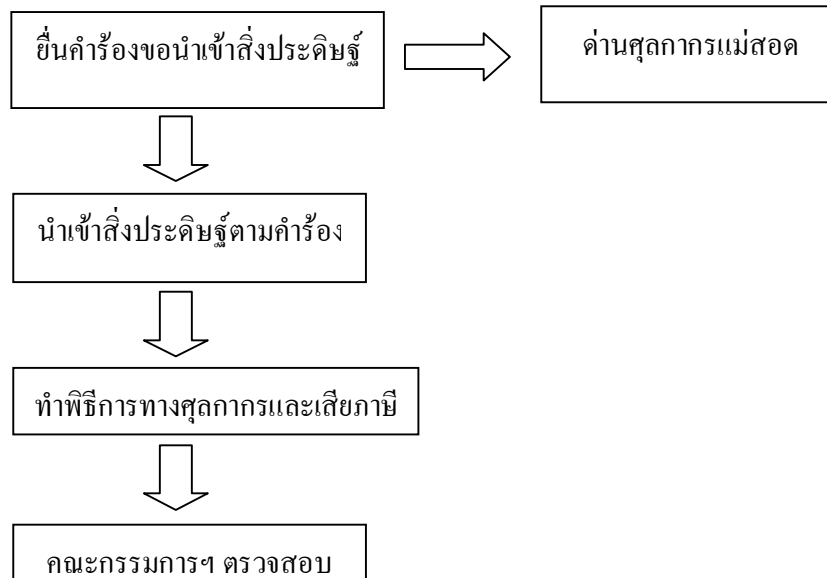
(1) ขั้นตอนก่อนนำเข้า

ผู้ประกอบการที่จะนำไม้สิ่งประดิษฐ์เข้ามาตามแนวชายแดนจังหวัดตาก จะต้องดำเนินการจดทะเบียนพาณิชย์กับองค์การบริหารส่วนจังหวัดตาก (อบจ.) และจดทะเบียนขออนุญาตค้าหรือมีไว้ในครอบครองเพื่อการค้าซึ่งสิ่งประดิษฐ์ เครื่องใช้ หรือสิ่งอื่นใดบรรดาที่ทำด้วยไม้หวงห้าม ณ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตาก



(2) ขั้นตอนการนำเข้า

ผู้ประกอบการยื่นคำร้องขอนำเข้าและสิ่งประดิษฐ์ที่ทำด้วยไม้เข้ามาในไทยตามแนวชายแดนจังหวัดตากต่อต้านศุลกากรแม่สอด และดำเนินพิธีการทางศุลกากรและเสียภาษีการนำเข้าไม้และสิ่งประดิษฐ์ จากนั้น จะมีคณะกรรมการฯ ตรวจสอบสิ่งประดิษฐ์นำเข้านั้น



ที่มา: รายงานการค้าชายแดนไทย – พม่า ด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ประจำปีงบประมาณ 2550
โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดตาก

2. ด่านศุลกากรมุกดาหาร¹⁷ (ไทย)

ด่านศุลกากรมุกดาหาร มีด่านพรมแดนมุกดาหาร 2 แห่ง ดังนี้

1) ด่านพรมแดนมุกดาหาร (ท่าเทียบเรือเทศบาล) ตั้งอยู่ที่อาคารท่าเทียบเรือเทศบาล อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร มีนายตรวจศุลกากรเป็นหัวหน้าชุดคอยตรวจตราการเดินทางผ่านเข้าออกของผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือโดยสาร ระหว่างจังหวัดมุกดาหาร – แขวงสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) และเก็บอากรปากระวางแก่ของคิดตัวผู้โดยสาร ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ที่ผู้ค้ารายย่อยมักนำเข้ามาเพื่อเสียอากร ได้แก่ ขนุนอบแห้ง ผ้าใบ กาละมังอูมูนิเนียม หมวกไหมพรม เสื้อยืด ไฟฉายมีแบตเตอรี่ในตัว เครื่องเล่นเกมใช้กับคอมพิวเตอร์ เกมกด วิชยุทธานซิสเตอร์ ของเด็กเล่น ผลิตภัณฑ์เซรามิก ไมโครโฟน ไฟแช็ค สบู่ ฯลฯ เปิดทำการระหว่างเวลา 06.00 น. ถึง 18.00 น. ทุกวัน

¹⁷ ข้อมูลจาก www.danmuk.org

2) ด้านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ 2) ตั้งอยู่ติดกับสะพานมิตรภาพ 2 เป็นด่านสาขาของด่านศุลกากรมุกดาหาร มีหน้าที่ตรวจของที่ขนส่งเข้า-ออกโดยทางนั้น หรือที่จะเข้าไปหรือออกมาจากด่านศุลกากรมุกดาหาร รวมถึงหน้าที่ในการตรวจผู้โดยสารและยานพาหนะที่เดินทางเข้าในหรือจะออกนอกราชอาณาจักร โดยรถยนต์ระหว่างจังหวัดมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขต เปิดทำการระหว่างเวลา 06.00 น. ถึง 22.00 น. ทุกวัน

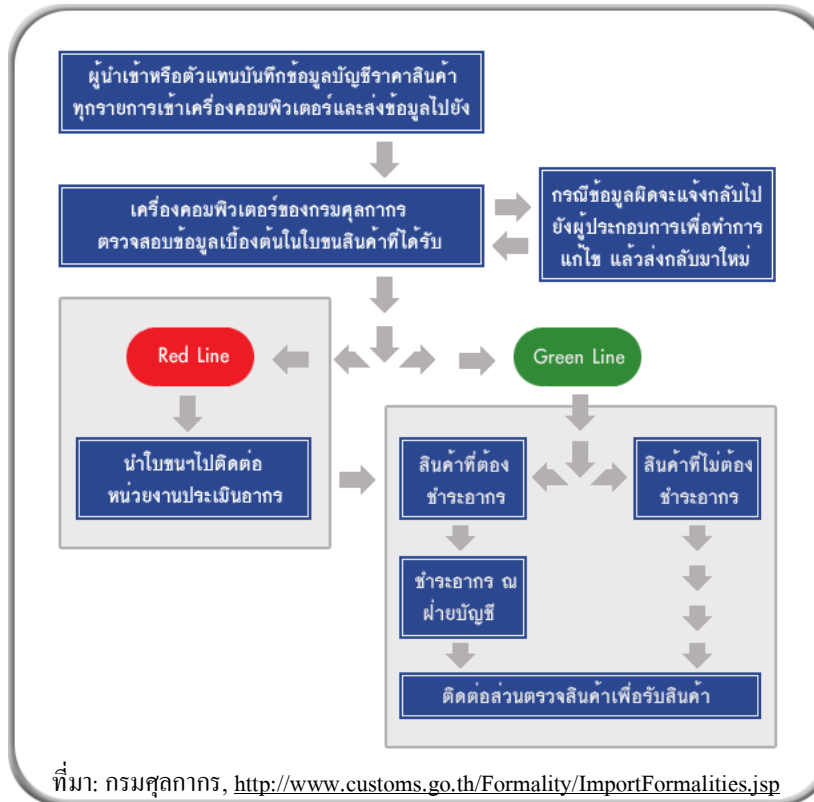
รูปภาพที่ 2.2 ด้านพรมแดนมุกดาหาร



ที่มา: www.danmuk.org

ในการนำสินค้าเข้าเขตดินแดนไทย ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมปศุสัตว์ ฯลฯ ที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสารและปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ดังนี้

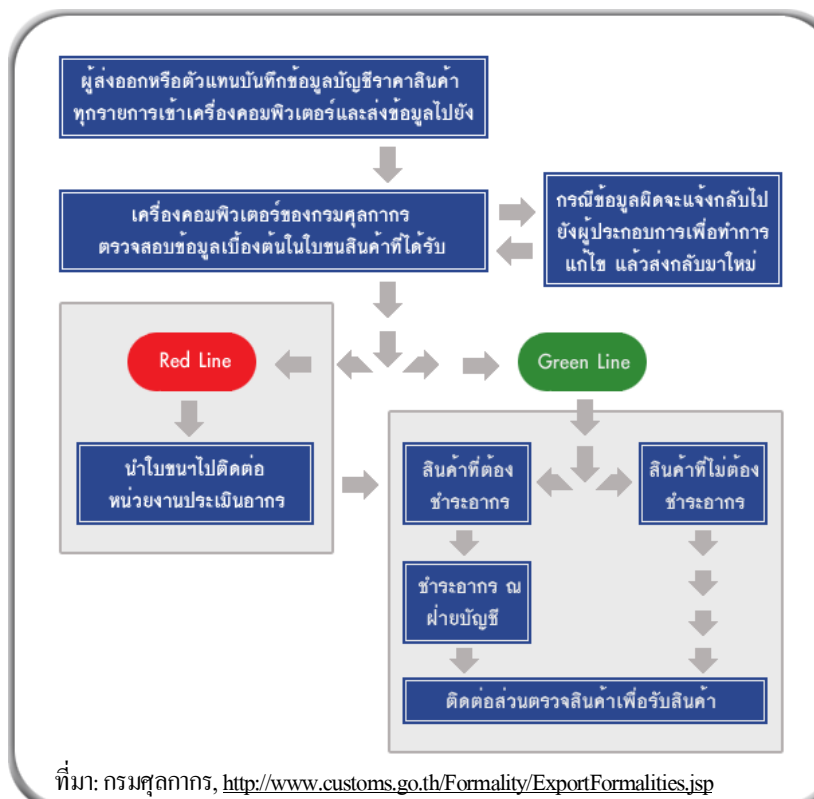
รูปภาพที่ 2.3 แผนผังแสดงขั้นตอนการนำเข้าสินค้า



Green Line – ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ เครื่องคอมพิวเตอร์จะสั่งการตรวจ หลังจากนั้น ผู้นำเข้าหรือตัวแทนสามารถนำใบขนสินค้าเข้าไปชำระค่าภาษีอากรและรับการตรวจปล่อยสินค้าได้

Red Line – ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่นำของเข้า

รูปภาพที่ 2.4 แผนผังแสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า



Green Line – ใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ สำหรับใบขนสินค้าขาออกประเภทนี้ ผู้ส่งออกสามารถชำระค่าอากร (ถ้ามี) และดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้โดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ประเมินอากร

Red Line – ใบขนสินค้าขาออกที่ต้องตรวจสอบพิธีการ สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ

3. ด้านศุลกากรสะพานนะเขต (สปป.ลาว)

ด่านศุลกากรสะพานนะเขต (Savannakhet) ตั้งอยู่ติดกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มีหน้าที่ตรวจของที่ขนส่งเข้า-ออกโดยทางนั้น หรือที่จะเข้าไปหรือออกมาจากด่านศุลกากรสะพานนะเขต รวมถึงหน้าที่ในการตรวจผู้โดยสารและยานพาหนะที่เดินทางเข้าไปหรือจะออกนอก สปป.ลาว โดยรถยนต์ระหว่างแขวงสะพานนะเขตกับจังหวัดมุกดาหาร เปิดทำการเหมือนด่านพรมแดนมุกดาหารที่อยู่ฝั่งตรงข้าม (อีกด้านของสะพานมิตรภาพ 2) คือ ระหว่างเวลา 06.00 น. ถึง 22.00 น. ทุกวัน

รูปภาพที่ 2.5 ด่านพรมแดนสะพานนะเขต



การเดินทางเข้าไปยังแขวงสะพานนะเขต สปป.ลาว ไม่ว่าจะเพื่อท่องเที่ยวหรือเพื่อประกอบธุรกิจการค้าหรือเดินทางไปร่วมงานประเพณีที่ผ่านมา พบว่ามีทั้งคนไทยที่เดินทางเข้าเมืองอย่างถูกกฎหมายและไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งหากคนไทยเดินทางเข้า สปป.ลาว โดยไม่มีเอกสารเดินทางที่ถูกต้อง จะถือว่าเป็นการเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย โดยมีโทษทั้งจำคุกและปรับขั้นต่ำ 100 เหรียญสหรัฐฯ

การเดินทางข้ามไปแขวงสะพานนะเขต มีรายละเอียดการข้ามสะพานฯ และระยะเวลาการอนุญาตให้พำนักใน สปป.ลาว ดังนี้

- สำหรับบุคคล

(1) หนังสือเดินทาง (Passport) บุคคลที่มีสัญชาติไทยที่ถือหนังสือเดินทางไทยสามารถพำนักอยู่ในพื้นที่ สปป.ลาว ได้ครั้งละไม่เกิน 30 วัน โดยหนังสือเดินทางจะต้องมีอายุการใช้งานเกิน 6 เดือน และไม่ต้องขอวีซ่า สามารถเดินทางไปได้ทั่วทั้งแขวงสะพานนะเขต และเดินทางต่อไปยังแขวงต่างๆ ในสปป.ลาว ตลอดจนเข้าไปในเวียตนามได้ และในกรณีที่ต้องการพำนักเกิน 30 วัน

จะต้องขอวีซ่าจากสถานทูตหรือสถานกงสุลใหญ่ของลาว ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศไทยโดยเสียค่าธรรมเนียม 600 บาท ในกรณีที่ต้องเดินทางเร่งด่วนและมิได้ขอวีซ่าจากสถานทูตหรือสถานกงสุลใหญ่ลาว สามารถขอวีซ่าประเภท Visa on Arrival ที่ด่านสากลลาวได้

(2) หนังสือผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Border Pass) ชนิดแผ่นใช้ครั้งเดียว (ไป-กลับ) ผู้ขอมีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดใดก็ได้ เดินทางได้ 3 วัน 2 คืน (โดยต้องแจ้งขอพักค้างคืนต่อเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองแขวงสะหวันนะเขตด้วยทุกครั้ง) สามารถดำเนินการได้ที่อาคารท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดมุกดาหาร (ด่านท่าเรือ) หรือที่ทำการบริษัทขนส่ง จำกัด ภายในอาคารสถานีผู้โดยสาร จังหวัดมุกดาหาร เชียงสะพานมิตรภาพฯ แห่งที่ 2 มุกดาหาร – สะหวันนะเขต และศาลากลางจังหวัดมุกดาหาร เอกสารหลักฐานประกอบคำขอประกอบด้วย สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน รูปถ่ายขนาด 1 นิ้ว ไม่สวมหมวกและแว่นตาดำ จำนวน 2 รูป ค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือผ่านแดนชั่วคราวจำนวน 30 บาท หรือ

(3) หนังสือผ่านแดน (Border Pass) ชนิดเล่ม ผู้ขอต้องมีภูมิลำเนาในเขตจังหวัดมุกดาหารเท่านั้น ใช้ได้ 1 ปี ซึ่งสามารถดำเนินการได้ที่ศาลากลางจังหวัดมุกดาหาร (ผู้เดินทางจะต้องแจ้งขอพักค้างคืนต่อเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองแขวงสะหวันนะเขตด้วยทุกครั้ง) โดยสามารถพำนักอยู่ในสปป.ลาวได้ 3 วัน 2 คืน แต่ห้ามเดินทางออกนอกพื้นที่แขวงสะหวันนะเขตจากเมืองเกิน 25 กิโลเมตร นั่นคือ เดินทางไปได้ไม่เกินเมืองพิน (Phin) ห้ามเข้าเขตเมืองเซโปน (Sepone) เมืองนอง (Nong) และเมืองวิลละบูลิ (Vilabouli) หากละเมิดจะถูกปรับขั้นต่ำ 100 เหรียญสหรัฐฯ หลักฐานประกอบคำขอหนังสือผ่านแดนประกอบด้วย รูปถ่ายขนาด 1 นิ้ว จำนวน 2 รูป ค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือผ่านแดนจำนวน 200 บาท ผู้ติดตามที่เป็นเด็กอายุต่ำกว่า 12 ปี ต้องได้รับการยินยอมจากบิดา-มารดา ก่อน จึงจะได้รับอนุญาต

ในกรณีเดินทางมาท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะตามกฎหมายลาว ต้องมีการติดต่อผ่านบริษัทการท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขต ที่ได้รับการรับรองจากองค์การท่องเที่ยวแห่งชาติ และต้องมีมัคคุเทศก์ชาวลาวประจำรถ เนื่องจากทางการลาวไม่อนุญาตให้ชาวต่างชาติทำหน้าที่เป็นไกด์ทัวร์หรือบรรยายตามแหล่งสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ซึ่งมีโทษปรับสูงสุด 2,000 เหรียญสหรัฐฯ

- สำหรับรถยนต์ กรณีเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล เจ้าของรถต้องดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

(1) เจ้าของรถต้องจัดทำหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (Passport รถยนต์) ตามข้อตกลงไทย-สปป.ลาว ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดที่รถยนต์คันนั้นจดทะเบียน หรือที่สำนักงานขนส่งจังหวัดมุกดาหาร และติดเครื่องหมายแสดงประเทศไว้ที่รถ

(2) เจ้าของรถต้องแจ้งผ่านพิธีศุลกากรที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร (จุดตรวจสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 2)

(3) เจ้าของรถต้องแจ้งผ่านพิธีเข้า-ออกเมืองที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดมุกดาหาร (จุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2) หากมิใช่เจ้าของรถ ผู้ขับขี่ต้องมีหนังสือมอบอำนาจให้นำรถออกนอกประเทศไทยได้

(4) ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ของประเทศคู่ภาคี (ไทย-ลาว) และฉบับที่เป็นภาษาอังกฤษ โดยติดต่อขอทำได้ที่สำนักงานขนส่งที่มีภูมิลำเนา (ฉบับแปลขอทำได้ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดมุกดาหาร)

(5) ผู้ขับขี่และผู้โดยสารทุกคนที่มาด้วยกัน ต้องมีหนังสือเดินทาง (Passport) หรือหนังสือผ่านแดน (Border Pass) หรือหนังสือผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Border Pass)

(6) ผู้ขับขี่และผู้โดยสารทุกคนต้องลงรถที่จุดด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เพื่อตรวจเอกสารการเดินทาง พร้อมกับตรวจสอบการต่างๆ เป็นรายบุคคลตามพิธีตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการตรวจคนเข้าเมืองและพิธีการศุลกากรที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหาร และด่านศุลกากรมุกดาหาร

(ข้อมูลจาก <http://www.thai2trip.com/division/detail.php?id=334&p=Mukdahan>)

4. ด่านศุลกากรแดนสะหวัน (สปป.ลาว)

แขวงสะหวันนะเขต นับเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางหมายเลข 9 บนเส้นทาง EWEK เชื่อมโยงกลุ่มประเทศอินโดจีน โดยออกจากด่านแดนสะหวัน (Donsavanh) สปป.ลาว เข้าสู่ตอนกลางของเวียดนาม ที่ด่านลาวบาว เมืองคองฮา จังกวัดกวางจิ (หรือ กวางตรี) (Quang Tri) และจากด่านลาวบาว ผ่านเส้นทางหมายเลข 1 ไปยังเมืองเว้ และนครดานัง ซึ่งเป็นเมืองท่าเรือสำคัญของเวียดนาม จากตัวเมืองคันทะบุรี แขวงสะหวันนะเขต (ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดมุกดาหาร) มุ่งสู่ชายแดน สปป.ลาว-เวียดนาม ที่ด่านแดนสะหวัน-ลาวบาว ระยะทางรวมประมาณ 240 กิโลเมตร ผ่านเมืองพะลานไซ เมืองพิน และเมืองเซโปน ไปสู่ชายแดน สปป.ลาว ที่ด่านแดนสะหวัน โดยจากตัวเมืองสะหวันนะเขตจนถึงด่านแดนสะหวัน ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3.5 ชั่วโมง เนื่องจากความเร็วในการเดินทางถูกจำกัดด้วยสัณฐานของพื้นที่อันแถบนั้น เช่น วัชพืช ที่มีจำนวนมาก

รูปภาพที่ 2.6 ประตูเมืองสปป.ลาว ณ ด้านแดนสะหวัน



5. ด้านศุลกากรลาวบาว (เวียดนาม)

ลาวบาว (Lao Bao) เป็นเมืองชายแดนหนึ่งของเวียดนามตอนกลางติดกับชายแดนสปป.ลาวที่แดนสะหวัน และจากเมืองชายแดนลาวบาวไปยังเมืองท่าดานัง มีระยะทางประมาณ 200 กว่า กิโลเมตร ผู้เดินทางข้ามไปยังเวียดนาม ณ ด้านศุลกากรลาวบาว สามารถนำเงินตราต่างประเทศเข้าเวียดนามได้ไม่เกิน 7,000 เหรียญสหรัฐฯ นำเข้าบุหรี่ได้ไม่เกิน 200 มวน และนำเข้าแอลกอฮอล์ได้ไม่เกิน 2 ลิตร นอกจากนี้ เวียดนามมีกฎหมายห้ามนำเข้าหนังสือที่มีข้อความต่อต้านรัฐบาล สื่อลามกอนาจาร อาวุธปืน และห้ามนำออกวัตถุโบราณจากเวียดนาม

รูปภาพที่ 2.7 ประตูเมืองประเทศเวียดนาม ด้านลาวบาว



ชาวไทย ลาวและเวียดนามที่ใช้เส้นทางหมายเลข 9 (ถนนช่วงสำคัญของเส้นทาง EWEC) ข้ามแดนไปมาหาสู่กัน โดยผ่านด่านศุลกากรแดนสะหวัน-ลาวบาวมีจำนวนมากขึ้น หลังจากเส้นทางนี้ได้ถูกยกระดับเป็นถนนทางหลวง และจากการยกเว้นวีซ่าระหว่างกันของไทย สปป.ลาว และ เวียดนาม (โดยสปป.ลาวและเวียดนามได้ตกลงยกเว้นวีซ่าระหว่างกันตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2547 ต่อมาเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2547 ไทยและสปป.ลาวได้ยกเว้นวีซ่าระหว่างกัน) การยกเว้นการตรวจลงตราหนังสือเดินทางหรือวีซ่า ทำให้ด่านศุลกากรแดนสะหวัน-ลาวบาว มีจำนวนนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวไทยและเวียดนาม เดินทางเข้า-ออกมากขึ้น¹⁸

ที่จุดผ่านแดน แดนสะหวัน – ลาวบาว (ด่านชายแดนลาว-เวียดนามบนเส้นทางหมายเลข 9 บนเส้นทาง EWEC) ได้เปิดให้บริการในวันเสาร์ – อาทิตย์ เพื่อให้เป็นไปตามบันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (ICBTA) ซึ่งที่จุดผ่านแดนดังกล่าวได้มีการนำระบบ SSI (Single Stop Inspection - การตรวจร่วมแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว) มาใช้แล้ว

ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก ระบุว่า การประชุม 3 ฝ่าย ไทย-ลาว-เวียดนาม เกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรระหว่างประเทศและประเด็นด้านศุลกากร ณ เมืองดาลัด ประเทศเวียดนาม เมื่อวันที่ 25-26 กุมภาพันธ์ 2552 ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ได้ตกลงร่วมกันให้เปิดเดินรถบรรทุกระหว่างประเทศไทย-ลาว-เวียดนาม ตามเส้นทาง EWEC ประเทศละ 400 คัน¹⁹ ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) และแดนสะหวัน (สปป.ลาว) – ลาวบาว (เวียดนาม) โดยในเบื้องต้น ที่ประชุมได้เห็นชอบให้มีการเดินรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ตามเส้นทาง EWEC โดยจะได้มีการประชุมรายละเอียดเกี่ยวกับระบบศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การตรวจอนามัยพืช-คน-สัตว์ และการค้าประกันต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อมอีกครั้งในภายหลัง ทั้งนี้เพื่อความสะดวก ปลอดภัย และความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการเดินรถระหว่างประเทศไทย-ลาว-เวียดนาม และประเทศในกลุ่ม GMS ในอนาคต ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งทางถนนของไทยก้าวสู่ระดับสากล

¹⁸ ข้อมูลจาก ASTV ผู้จัดการออนไลน์ วันที่ 28 ธันวาคม 2547

<http://www.manager.co.th/Around/ViewNews.aspx?NewsID=9470000103530>

¹⁹ การเดินรถบรรทุกระหว่างประเทศระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ในระยะแรก จะให้โควตาการเดินรถบรรทุกได้ประเทศละ 400 คัน โดยผู้ประกอบการขนส่งของไทยที่ได้รับใบอนุญาตขนส่งในเส้นทางดังกล่าว มีจำนวนทั้งสิ้น 12 ราย เช่น บริษัท สปีด อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์เฟรท จำกัด, บริษัท นน อินเตอร์พด์ จำกัด และ บริษัทเอสเอสเค โลจิสติกส์ จำกัด เป็นต้น

โดยเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2552 ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ได้จัดพิธีเปิดการเดินทางขนส่งสินค้า ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ตามแนวเส้นทางตะวันออก-ตะวันตกขึ้นพร้อมกัน โดยไทยจัดพิธีขึ้นที่ด่านพรมแดนมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร ส่วนฝ่ายลาว จัดขึ้น ณ ด่านภาษีสากลข้ามมิตรภาพ 2 หรือด่านแดนสะหวัน ในแขวงสะหวันนะเขต และฝ่ายเวียดนาม จัดที่ด่านลาวบาว โดยมีรัฐมนตรีคมนาคมของแต่ละประเทศเป็นประธานในพิธี การเปิดการเดินทางบรรทุกดังกล่าวนี้ ถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีที่จะช่วยพัฒนาและต่อยอดให้การขนส่งทางถนนของไทย ขยายสู่ภูมิภาคอาเซียนในอนาคต และถือเป็นการนำร่องให้สามารถดำเนินการตามกรอบความร่วมมือใหญ่ คือ การเดินทางขนส่งระหว่าง 6 ชาติสมาชิก GMS ได้ในอนาคต

ทั้งนี้ การเปิดเส้นทางเดินทางครั้งนี้ เป็นการดำเนินการร่วมกันระหว่างรัฐบาล 3 ประเทศ และธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมธุรกิจการค้า และการขนส่งข้ามพรมแดนในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ที่ประกอบด้วย 6 ประเทศในกลุ่มประชาคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ได้แก่ กัมพูชา จีน สปป.ลาว พม่า ไทยและเวียดนาม

ก่อนพิธีเปิดดังกล่าว ทางกรมการขนส่งทางบกได้จัดการสัมมนาให้ความรู้และแนวทางการพัฒนาแก่ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อเตรียมพร้อมรับความเจริญเติบโตของการขนส่งระหว่างประเทศในอนาคต นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกยังได้ร่วมมือกับ สปป.ลาว และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) จัดอบรมผู้ฝึกสอนสำหรับการขับรถที่พวงมาลัยอยู่ทางด้านขวา และการขับรถที่พวงมาลัยอยู่ทางด้านซ้าย เพื่อขับรถในประเทศกลุ่มสมาชิกที่มีการใช้รถแตกต่างกัน ณ จังหวัดมุกดาหารของไทยและแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว

2.4 ความท้าทายและอุปสรรคการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภายหลังการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 14 ณ ประเทศไทย พบว่า ไทยยังคงมีประเด็นสำคัญที่ทำนายและอาจเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงการขยายกลุ่มทางเศรษฐกิจอาเซียน +3 หรืออาเซียน +6 ดังต่อไปนี้²⁰

- ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและการพัฒนาทางกฎหมาย โดยเฉพาะกฎหมายการแข่งขันทางการค้าและกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาของสมาชิกจะเป็นอุปสรรคสำคัญที่สุดต่อการเป็นประชาคมอาเซียน ทั้งนี้ ไทยควรปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจ กฎหมายกฎระเบียบทางการค้าและ

²⁰ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด (2552). “14th ASEAN SUMMIT: โอกาสและความท้าทายของไทยและอาเซียน” กระแสทรรศน์ ฉบับที่ 2145 วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2552.

การลงทุนให้สอดคล้องกับกรอบอาเซียนรวมถึงสร้างมาตรฐานสินค้าและความปลอดภัยพร้อมกับพัฒนาสินค้า บริการและการลงทุนให้สอดคล้องและเกื้อหนุนกันเพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558

- การขยายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างอาเซียนกับประเทศยักษ์ใหญ่ในเอเชียตะวันออก อย่างจีน ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ภายใต้กรอบอาเซียน +3 ย่อมจะนำมาซึ่งโอกาสและความท้าทายใหม่ๆ ให้กับผู้ประกอบการไทยโดยผู้ส่งออกไทยจะได้ประโยชน์จากตลาดที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ผู้ผลิตจะสามารถนำเข้าวัตถุดิบและสินค้าได้ในราคาที่ต่ำลง ขณะเดียวกันสินค้าและบริการจากประเทศอื่นจะเข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการในประเทศมากขึ้น จึงจำเป็นที่รัฐบาลไทยควรเร่งวางแผนรับมือกับการเปิดเสรีในกรอบ AEC และเปิดเสรีให้กับประเทศคู่เจรจาในกลุ่มอาเซียนอย่างรัดกุมและรอบด้าน เพื่อสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการได้รับผลประโยชน์สูงสุดและช่วยลดผลกระทบให้กับผู้ประกอบการในประเทศ
- ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มุ่งเน้นให้สินค้า บริการ เงินทุนและแรงงานมีฝีมือสามารถเคลื่อนย้ายภายในภูมิภาคได้อย่างเสรี อาจจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศอาเซียนได้ในระดับหนึ่งและอาจบรรเทาผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวอย่างรุนแรง แต่ในระยะยาวแล้ว ภาครัฐและภาคเอกชนของอาเซียนควรมียุทธศาสตร์และแนวทางที่ชัดเจนในการพัฒนาอาเซียนให้มีความแข็งแกร่งในภูมิภาคและขยายความร่วมมือกับจีน ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ให้มากขึ้น

นอกจากนี้ อุปสรรคที่ประเทศสมาชิกอาเซียนต้องเผชิญในการไปสู่การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้แก่²¹

- การขาดผลประโยชน์ร่วมกันอย่างเพียงพอ แม้ว่าประเทศสมาชิกอาเซียนจะมีความพยายามที่จะสร้างความร่วมมือบนพื้นฐานของที่ทุกประเทศได้ผลประโยชน์ร่วมกัน แต่ในความเป็นจริงแล้ว มีความเป็นไปได้ยากที่จะจัดตั้งการเป็นประชาคมในระดับภูมิภาค เนื่องจากการประเทศสมาชิกมีความแตกต่างของระดับการพัฒนาค่อนข้างมาก อาจทำให้การกระจายผลประโยชน์ไม่เท่าเทียมกัน ยิ่งไปกว่านั้น ประเทศอาเซียนยังเป็นผู้แข่งขันกันเอง ทั้งด้านการค้า และด้านการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งอาจแตกต่างจากยุโรปที่มีลักษณะเป็น “คู่ค้ากันโดยธรรมชาติ” (Natural Trading Partner)

²¹ ศาสตราจารย์ ดร. เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์ (2550). “อุปสรรคการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”

http://www.kriengsak.com/index.php?components=content&id_content_category_main=21&id_content_topic_main=36&id_content_management_main=331

- การขาดความรู้ลึกเป็นเจ้าของ ประชาชนในอาเซียนยังขาดความรู้ลึกเป็นเจ้าของภูมิภาคนี้ร่วมกัน เนื่องจากแต่ละประเทศมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่แตกต่างกันมาก และไม่มีประสบการณ์หรือประวัติศาสตร์ที่ต้องต่อสู้ร่วมกันขณะที่ประชาชนยังไม่ได้รับการสื่อสารวิสัยทัศน์การจัดตั้งประชาคมอาเซียนอย่างเพียงพอ ประชาชนในแต่ละประเทศยังคงถือว่าตนเองเป็นคนของประเทศตน โดยไม่เห็นประโยชน์ของการอ้างถึงความเป็นประชาชนของความเป็นอาเซียน

- การขาดกติกาที่เข้มแข็ง เนื่องจากอาเซียนมักเน้นความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมากกว่าความสัมพันธ์เชิงสถาบัน และไม่ให้ความสำคัญต่อข้อผูกมัดที่ตายตัวและข้อตกลงเชิงกฎหมาย ความร่วมมือของอาเซียนจึงมีลักษณะเป็นการประกาศ (Declaration) ไม่ใช่สนธิสัญญา (Treaty) อาเซียนยังขาดกฎเกณฑ์ในการดำเนินงาน ขาดกลไกชักจูงให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติตามพันธกรณีต่าง ๆ และไม่มีกลไกในการระงับข้อพิพาท อย่างไรก็ตาม หลังจากเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในเอเชีย อาเซียนได้ร่วมกันแก้ปัญหาข้างต้น อาทิ สร้างกลไกจัดการข้อพิพาท จัดตั้งหน่วยงานด้านกฎหมายในสำนักเลขาธิการอาเซียน ฯลฯ

- การขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน ถึงแม้อาเซียนได้พยายามจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิก แต่กิจกรรมส่วนใหญ่ยังเป็นกิจกรรมของกลุ่มคนระดับชนชั้นสูง นอกจากนี้ การประชุมระดับผู้นำและรัฐมนตรีมีไม่บ่อยครั้งนัก เมื่อเปรียบเทียบกับสหภาพยุโรปที่ผู้นำรัฐบาลมีการประชุมกัน 2 ครั้งต่อปี

- การขาดระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากอาเซียนมีลักษณะการทำงานเป็นรูปแบบคณะกรรมการที่มีอำนาจและบทบาทที่จำกัด ตลอดจนขาดแคลนบุคลากร การสนับสนุนด้านงบประมาณ และการสนับสนุนด้านการเมือง เพราะนักการเมืองและผู้นำประเทศต่างๆ ยังไม่พร้อมที่จะแบ่งอำนาจให้กับสถาบันของภูมิภาค ทำให้ขาดความยืดหยุ่นและความคล่องตัวในการดำเนินงาน

- การขาดการเรียนรู้ร่วมกัน ภูมิภาคอาเซียนยังขาดกลไกและกระบวนการที่ทำให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกัน ประชาชนในแต่ละประเทศยังไม่รู้จักประเทศเพื่อนบ้านของตนเองมากเพียงพอ แต่กลับรู้จักประเทศนอกภูมิภาคมากกว่า เนื่องจากอาเซียนยังขาดช่องทางการเรียนรู้จักประเทศเพื่อนบ้าน ขาดช่องทางการถ่ายทอดและส่งผ่านข้อมูลข่าวสารและองค์ความรู้ระหว่างกัน

ในปัจจุบัน วิกฤตทางเศรษฐกิจอาจส่งผลกระทบแรงต่อเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาและยุโรป จนอาจจะเกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจเชิงภูมิศาสตร์ของโลก ในอนาคตภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะเป็นส่วนหนึ่งในภูมิภาคนี้จะกลายเป็นกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ทุกประเทศทั่วโลกต่างให้ความสนใจที่จะเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งเพื่อรักษาความได้เปรียบทางการแข่งขัน

2.5 ทิศทางสู่นาคตที่ยั่งยืน²²

นอกเหนือจากการปฏิบัติตามพันธกรณีต่างๆ ที่ตกลงกันอย่างเคร่งครัด อาเซียนจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้ เพื่อส่งเสริมให้การดำเนินงานไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นรูปธรรม

2.5.1 การยึดมั่นในพันธกรณีของแต่ละประเทศ โดยสมาชิกอาเซียนจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงต่างๆ อย่างเคร่งครัดและจริงจัง ไม่มีการบิดเบือนหรือชะลอการดำเนินงานจากที่ได้ตกลงกันได้

2.5.2 การสร้างสังคมกฎระเบียบให้เกิดขึ้นในอาเซียน (Rule base society) โดยยึดกฎเกณฑ์กติกาต่างๆ ซึ่งถือเป็นกลไกการดำเนินงาน เช่น การสร้างกลไกการระงับข้อพิพาท (Dispute settlement)²³ ที่เข้มแข็ง แทนที่จะใช้วิธีการแบบประนีประนอมแบบที่ผ่านมา ซึ่งนับเป็นจุดอ่อนที่ทำให้อาเซียนขาดความน่าเชื่อถือในประชาคมโลก

2.5.3 การถือประโยชน์ส่วนรวมระดับภูมิภาคเป็นที่ตั้ง โดยแต่ละประเทศจำเป็นต้องยอมสละผลประโยชน์บางส่วนของตน เพื่อประโยชน์ในกรอบใหญ่ร่วมกัน และเพื่อให้การรวมกลุ่มของอาเซียนเกิดขึ้นเป็นรูปธรรม

2.5.4 การประสานนโยบาย ต้องมีกลไกในการประสานนโยบายเศรษฐกิจระดับมหภาคนโยบายการเงิน การคลังร่วมกัน และทุกหน่วยงานของรัฐ จะต้องมีการปรับประสานการดำเนินงานร่วมกัน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงจะมีผลกระทบกับทุกสาขาของเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องสร้างกระบวนการเรียนรู้ไปด้วยกัน

การค้าเสรีภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะเป็นการขยายโอกาสทางการค้าให้กับสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะประเทศไทยเองและประเทศสมาชิกใหม่ของอาเซียน ไม่เพียงเฉพาะแต่การค้าสินค้าเท่านั้น แต่หากพิจารณาในส่วนของการค้าบริการแล้ว ก็นับเป็นโอกาสทองด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยมีศักยภาพในธุรกิจ บริการสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ดังนั้น เพื่อให้ได้รับโอกาสจากการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ ประเทศไทยควรจะเตรียมตัวพัฒนาการค้าบริการในสาขาที่ไทยพอจะมีศักยภาพอยู่แล้วให้สามารถแข่งขันได้และพร้อมที่จะขยายการให้การค้าบริการไปยังประเทศสมาชิกอื่นในอาเซียน เพื่อใช้ประโยชน์จากการเข้าร่วมประชาคม

²² วารสารการค้าโลก (ม.ค.-มี.ค.51). “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน : ทิศทางสู่นาคตที่ยั่งยืน และ นัยสำคัญต่อไทย”

²³ อาเซียนได้ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกลไกการระงับข้อพิพาทของอาเซียน (ASEAN Dispute Settlement Mechanism) ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินงานตามพันธกรณีต่างๆ ของอาเซียนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสร้างความน่าเชื่อถือของอาเซียนในประชาคมโลกมากยิ่งขึ้น

เศรษฐกิจอาเซียนได้อย่างเต็มที่ จึงอาจกล่าวได้ว่า การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ จะช่วยให้เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพในกระบวนการผลิตต่างๆ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมหรือภาคการผลิตภายในประเทศที่ไม่มีความพร้อม อาจจะได้รับผลกระทบ จึงจำเป็นต้องเรียนรู้ถึงวิธีการปรับตัว

ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อไทย

บทที่ 3

ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อไทย

การดำเนินโครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมตะวันออก – ตะวันตก (East-West Transport Corridor) ที่เชื่อมระหว่างเวียดนาม – ลาว – ไทย – พม่า ได้ก่อให้เกิดระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) หรือ “ระบบของแนวเขตเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่แผ่ขยายครอบคลุมเข้าไปในอาณาเขตต่างๆ”¹ ซึ่งแต่ละอาณาเขตที่เคยถูกจำกัดด้วยทรัพยากรของพื้นที่นั้นๆ จะบูรณาการเข้าเป็นแนวพื้นที่พัฒนาที่สัมพันธ์กันด้วยระบบความร่วมมือต่างๆ ระหว่างประเทศใกล้เคียงกัน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันอันจะนำไปสู่การขยายการผลิตที่เชื่อมโยงกับการค้าและการขนส่ง การขยายการติดต่อเดินทางข้ามถิ่นฐานภูมิลำเนา เพื่อการท่องเที่ยว การศึกษาเรียนรู้วัฒนธรรม และเปิดทางเลือกในการตั้งถิ่นฐานใหม่เพื่อการทำงานมากขึ้น รวมถึงพื้นที่ที่ยากจนและประชาชนมีรายได้ต่ำ จะมีช่องทางและโอกาสเข้าถึงตลาดสินค้าและบริการทางสังคมได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

โครงการและแผนงานดังกล่าวเป็นที่คาดการณ์ไว้ว่า ผลลัพธ์ย่อมออกมาเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจอาณาบริเวณที่เคยเป็น “บ้านนอก” “หลังเขา” “พื้นที่ชายขอบ” “เมืองปิด” “เมืองผ่าน” “เมืองชายแดน” และมีผลครอบคลุมไปถึงสังคมวัฒนธรรมที่เจริญขึ้นและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้ การพัฒนาของประชาชนในอาณาบริเวณต่างๆ ของประเทศใกล้เคียงกันตามระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) นี้ควรก้าวไปอย่างพร้อมเพรียงและเท่าเทียมกัน ภายใต้กรอบวิสัยทัศน์ 3 ด้านที่สัมพันธ์เป็นหนึ่งเดียวกัน ได้แก่ การเชื่อมโยง (Connectivity) การแข่งขัน (Competitiveness) และความรู้สึกเป็นชุมชนเดียวกัน (Community) วิสัยทัศน์เหล่านี้เป็นเครื่องมือในการสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อที่จะนำและเชื่อมโยงให้ทุกประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ร่วมมือกันบูรณาการเศรษฐกิจคนเข้าเป็นส่วนหนึ่งของอนุภูมิภาค²

¹ Economic Corridor แปลเป็นคำภาษาไทยต่างๆ กัน เช่น พื้นที่เศรษฐกิจ เส้นทางเศรษฐกิจ ระเบียบเศรษฐกิจ ส่วนแนวเขตเศรษฐกิจเป็นคำนิยามจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank หรือ ADB) ผู้วิจัยใช้ตาม ศุภางค์ จันทวานิช (2548:2)

² ธนาคาร ADB มีวิสัยทัศน์ 3 ด้านดังกล่าว ตั้งแต่เริ่มโครงการพัฒนาความร่วมมือในกรอบ GMS เมื่อปี 2535

ในทางปฏิบัติ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank หรือ ADB) ได้กำหนดแผนงานลำดับความสำคัญสูง (GMS Flagship Programs) ไว้ 11 แผน โดยกลุ่มแผนงานที่ 1 – 3 เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายแนวนอนที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ ตามลำดับ แผนงานที่ 4 – 5 เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโทรคมนาคมและสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า) แผนงานที่ 6 – 7 เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดนตลอดจนศักยภาพในการแข่งขันของภาคเอกชน และกลุ่มแผนงานที่เกี่ยวข้องกับมิติสังคมวัฒนธรรม ในประเด็นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนาสิ่งแวดล้อม การจัดการทรัพยากรน้ำ และการพัฒนาการท่องเที่ยว อยู่ในลำดับที่ 8 9 10 และ 11 ตามลำดับ³

ในปี 2544 การเปิดเส้นทางคมนาคมตะวันออก – ตะวันตก (East-West Transport Corridor) ซึ่งมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย – ลาว แห่งที่ 2 หรือสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างมุกดาหาร (ฝั่งไทย) – สะหวันนะเขต (ฝั่ง สปป.ลาว) พร้อมกับปรับปรุงทางหลวงเอเชียหมายเลข 9 ในสปป.ลาว และเวียดนาม ถือได้ว่าเป็นการบรรลุความสำเร็จขั้นแรกของแผนพัฒนาแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ต่อมาในปี 2547 ที่ประชุมร่วมกันของประเทศสมาชิก EWEC ทั้ง 4 ประเทศ (พม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม) ได้กำหนดโครงการพัฒนาแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) อันประกอบด้วยโครงการย่อย 7 โครงการ โดยครอบคลุม 7 สาขา ได้แก่ 1) การคมนาคมขนส่ง 2) พลังงาน 3) โทรคมนาคม 4) ท่องเที่ยว 5) การอำนวยความสะดวกทางการค้า 6) การเกษตรกรรม และ 7) การลงทุนของภาคเอกชนและการนิคมอุตสาหกรรม (www.adb.org)

³ แผนงาน GMS Flagship Programs 11 แผน ได้แก่

- 1) แผนพัฒนาแนวเขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)
- 2) แผนพัฒนาแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)
- 3) แผนพัฒนาแนวเขตเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)
- 4) แผนพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม
- 5) แผนงานซื้อ-ขายไฟฟ้า และการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า
- 6) แผนงานการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน
- 7) แผนงานเสริมสร้างการมีส่วนร่วมและความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน
- 8) แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และทักษะความชำนาญ
- 9) กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งแวดล้อม
- 10) แผนงานการป้องกันน้ำท่วมและการจัดการทรัพยากรน้ำ
- 11) แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยว

จากชุดสาขาโครงการดังกล่าวจะเห็นได้ว่าที่ประชุมประเทศสมาชิก EWEC ได้เน้นความสำคัญของการสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) อาทิ ถนน ไฟฟ้า โทรคมนาคม ยานพาหนะ เป็นต้น รวมถึงเศรษฐกิจภาคการผลิต (เกษตรกรรม) การค้าและการลงทุนของภาคเอกชน แต่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านสังคมวัฒนธรรมที่เด่นชัดนัก โดยเฉพาะประเด็นที่สอดคล้องกับแผนงาน GMS Flagship Programs ลำดับที่ 8-10 คือ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สิ่งแวดล้อม และทรัพยากรน้ำ มีเพียงโครงการสาขาเดียวที่ดูเหมือนจะมีมิติทางสังคม วัฒนธรรม (ผสานกับมิติทางเศรษฐกิจ) และประเทศสมาชิก EWEC เห็นพ้องกัน นั่นคือ การพัฒนาการท่องเที่ยว ดังนั้น จึงทำให้การพัฒนา EWEC ที่เกิดขึ้นจริง รวมทั้งกระแสของการคาดหวังผลลัพธ์ของแผนงาน EWEC ในบรรดาประเทศสมาชิก EWEC ทั้ง 4 นั้น มุ่งไปที่มิติเศรษฐกิจเพียงด้านเดียว

ในงานวิจัยนี้ การศึกษาผลกระทบด้านสังคมวัฒนธรรมเป็นการศึกษาที่ควบคู่ไปกับการศึกษาทางเศรษฐศาสตร์ โดยจะศึกษาผลกระทบด้านสังคมวัฒนธรรมของพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ (จังหวัดต่างๆ) ตามเส้นทางคมนาคมเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) โดยเริ่มจากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสังคมวัฒนธรรมอันเนื่องจากการเปิดใช้เส้นทางคมนาคม EWEC ตั้งแต่ปี 2544 แล้วนำมาวิเคราะห์ผลกระทบด้านสังคมวัฒนธรรมที่เด่นชัดจาก **“จุดขยายทางเศรษฐกิจ”** กล่าวคือ เศรษฐกิจขยายไปกระทบสังคมวัฒนธรรมด้านใด ก็ศึกษาเน้นหนักประเด็นนั้น จากนั้นจึงชี้ผลกระทบด้านสังคมวัฒนธรรมจาก EWEC ให้ชัดเจน ด้วยวิธีใช้กรอบประเด็นการพัฒนาของ ADB และมติที่ประชุมประเทศสมาชิก EWEC ในปี 2547

ตามวัตถุประสงค์หลักของแผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ที่ได้มุ่งเน้นที่จะเสริมสร้างความอยู่ดีมีสุขของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตามเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) รวมถึงเพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ให้เท่าเทียมกันของประชาชนในเวียดนาม สปป.ลาว ไทย และพม่า ตามเส้นทาง EWEC การศึกษาในครั้งนี้จึงอยู่ภายใต้กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมภายในพื้นที่ต่างๆ ที่เกิดจากการก่อสร้างเส้นทางดังกล่าว แต่เนื่องจากผลกระทบในประเด็นดังกล่าวที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างเส้นทาง EWEC นั้น อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยอื่นๆ ที่นอกเหนือจากการก่อสร้างเส้นทาง EWEC ดังนั้น การศึกษาในครั้งนี้จึงกำหนดประเด็นการวิเคราะห์ในมิติทางเศรษฐกิจอันเป็นปัจจัยสำคัญที่สะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบที่ชัดเจน ได้แก่ ประเด็นการวิเคราะห์ด้านการผลิต รายได้ การเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ

ส่วนประเด็นศึกษาการเปลี่ยนแปลงในมิติทางสังคมและวัฒนธรรม จะครอบคลุมหัวข้อและประเด็นต่างๆ ดังนี้

- 1) โครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย พื้นที่ ประชากร ชุมชน ชาติพันธุ์ ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม คมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค และผังเมือง
- 2) คุณภาพชีวิตด้านสังคม ประกอบด้วย สถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคม ความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แรงงานและการย้ายถิ่น สาธารณสุขและสุขภาพ สิ่งแวดล้อมและมลภาวะ การศึกษาและอาชีพ
- 3) คุณภาพชีวิตด้านวัฒนธรรม ประกอบด้วย การพักผ่อนหย่อนใจ (สถานบันเทิง) การพักผ่อนเชิงวัฒนธรรมและกีฬา ศาสนาและขนบธรรมเนียมประเพณี และการท่องเที่ยว
- 4) ทักษะคิดและวาทกรรมการพัฒนา ประกอบด้วย ทักษะคิดความรู้และการคาดหวังต่อ EWEC ของประชาชนในพื้นที่ศึกษา ตลอดจนการสร้างความตระหนักรู้ของการพัฒนาของโครงสร้างอำนาจระดับต่างๆ (องค์กรระหว่างประเทศ รัฐบาล ส่วนจังหวัด ภาคเอกชน คนท้องถิ่น ฯลฯ) ซึ่งสะท้อนการปรับตัว / โต้ตอบ / ต่อรองทางอุดมการณ์ที่มีต่อ EWEC

แหล่งข้อมูลของการศึกษาที่สำคัญได้จากการประชุมองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องและได้เสีย (Stakeholder) ในไทยจำนวน 62 องค์กร บุคคลที่เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในไทยจำนวน 85 ราย และได้ข้อมูลจากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 3 ประเทศ จำนวน 51 ราย แยกเป็นผู้ให้สัมภาษณ์ในไทย 31 ราย ผู้ให้สัมภาษณ์ในสปป.ลาว 8 ราย และผู้ให้สัมภาษณ์ในเวียดนาม 12 ราย (ตามภาคผนวก ก.)

องค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่ร่วมประชุมกลุ่มย่อยในไทย แบ่งเป็น หน่วยงานรัฐ 33 องค์กร ธุรกิจเอกชน 10 องค์กร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ท้องถิ่น 4 ราย องค์กรภาคประชาสังคม/คนท้องถิ่น 7 องค์กร สถาบันการศึกษาและสื่อมวลชน 8 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.22 ร้อยละ 16.12 ร้อยละ 6.45 ร้อยละ 11.29 และร้อยละ 12.90 ตามลำดับ โดยจำแนกผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 3 ประเทศ จำนวน 51 รายตามประเภทองค์กรที่สังกัด จึงสรุปได้ว่า มาจากองค์กรต่างๆ ดังนี้ หน่วยงานรัฐ 25 องค์กร ธุรกิจเอกชน 16 องค์กร องค์กรภาคประชาสังคม/คนท้องถิ่น 6 องค์กร สถาบันการศึกษาและสื่อมวลชน 4 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 49.01 ร้อยละ 31.37 ร้อยละ 11.77 และร้อยละ 7.85 ตามลำดับ ทั้งนี้ในการวิจัยในไทย ผู้วิจัยมีโอกาสดำเนินการสัมภาษณ์บุคคลที่มาจากองค์กรที่หลากหลาย ทั้งรัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรภาคประชาสังคมและคนท้องถิ่น แต่การวิจัยภาคสนามในเวียดนามและสปป.ลาว ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์เฉพาะบุคคลจากหน่วยงานรัฐและธุรกิจเอกชน โดยไม่มีโอกาสสัมภาษณ์ในระดับท้องถิ่นจริงๆ

ตารางที่ 3.1 สรุปแหล่งข้อมูลทั้งหมดของการศึกษาผลกระทบด้านสังคมวัฒนธรรมจาก EWEC
โดยจำแนกตามประเภทองค์กร

สถานที่การจัดประชุม	หน่วยงาน รัฐ	ธุรกิจ เอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาค ประชาสังคม/ คนท้องถิ่น	สถาบัน การศึกษา/ สื่อมวลชน	จำนวน องค์กร/ สถาบัน	สัดส่วน (%)
1. แหล่งข้อมูลจากการจัดประชุมองค์กรStakeholder							
รวมองค์กรทั้งหมด	33	10	4	7	8	62	--
สัดส่วน (%)	53.22	16.12	6.45	11.29	12.90	100%	--
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (แยกบุคคลตามประเภทองค์กร)							
รวมทั้งหมดในไทย	8	13	--	6	4	31	--
สัดส่วน (%)	25.80	41.93	--	19.35	12.90	100%	60.80
รวมทั้งหมดในเวียดนาม	12	--	--	--	--	12	--
สัดส่วน (%)	100.00	--	--	--	--	100%	23.25
รวมทั้งหมดในสปป.ลาว	5	3	--	--	--	8	--
สัดส่วน (%)	62.50	37.50	--	--	--	100%	15.68
สรุปผล	25	16	--	6	4	51	100%
ร้อยละ (%)	49.01	31.37	--	11.77	7.85	100%	

ที่มา: จากการวิจัยภาคสนาม

วิธีศึกษาจะเป็นการศึกษาโดยการรวบรวมเอกสารวิชาการและเอกสารราชการ โดยเฉพาะข้อมูลเอกสารและข้อมูลสถิติ ตลอดจนการสัมภาษณ์เชิงลึก (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ก. – สรุปผลการลงภาคสนาม) การรวบรวมความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องที่มาเข้าร่วมในเวทีการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ที่คณะผู้วิจัยได้จัดในพื้นที่ที่ศึกษา (ดูรายละเอียดในภาคผนวก ง. – สรุปแหล่งที่มาของข้อมูลปฐมภูมิ) และการวิจัยภาคสนามตามรายพื้นที่ที่ศึกษาตลอดเส้นทาง EWEC จำนวน 8 แห่ง (ดูรายละเอียดในภาคผนวก จ. – รูปภาพการเดินทางตามเส้นทาง EWEC ในแต่ละเมืองที่ศึกษา) โดยเริ่มจากประเทศไทย ได้แก่ 1) อำเภอเมืองและอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก 2) อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 3) อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 4) อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร 5) แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว 6) เมืองลาวบาวและเมืองดองฮา จังหวัดกว๋างจิ 7) เมืองเว้ จังหวัดถัวเทียน – เว้ และ 8) นครดานัง ซึ่งเนื้อหาในส่วนต่อไปในบทนี้จะกล่าวถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมที่เกิดขึ้นในส่วนของประเทศไทย โดยเริ่มจาก 1) จังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด) 2) จังหวัดพิษณุโลก 3) จังหวัดขอนแก่น และ 4) จังหวัด

มุกดาหาร สำหรับเนื้อหาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อเมือง/ พื้นที่ในสปป.ลาว และเวียดนาม จะกล่าวต่อไปในบทที่ 4 และบทที่ 5 ตามลำดับ

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้สังเคราะห์ผลประเด็นศึกษาที่พบจากการเปลี่ยนแปลงในมิติทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ตามรายพื้นที่ที่ศึกษา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจหรือรายจังหวัดในประเทศไทยตามเส้นทาง EWEC โดยการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรม จะคัดเลือกเฉพาะประเด็นที่เด่นชัดจาก “**จุดขยายทางเศรษฐกิจ**” รวมถึงชี้ผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรมจากเส้นทาง EWEC ให้ชัดเจน นอกจากนี้ ในส่วนของการศึกษาทัศนคติและวาทกรรมการพัฒนา ผู้วิจัยจะศึกษาพอสังเขป และบรรยายผลการศึกษาไว้ในส่วนสุดท้ายที่มีการวิเคราะห์เชื่อมโยงผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรมตามรายจังหวัดในประเทศไทยตลอดเส้นทาง EWEC ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การตอบคำถามการวิจัย และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยต่อไป โดยรายละเอียดของแต่ละพื้นที่ตามรายจังหวัดมีดังต่อไปนี้

3.1 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดตาก

3.1.1 ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดตาก

การศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของจังหวัดตาก ได้เลือกพื้นที่ศึกษาเป็นอำเภอแม่สอดและอำเภอเมืองตาก โดยเน้นน้ำหนักที่อำเภอแม่สอด ซึ่งเป็นด่านพรมแดนไทย – พม่า ระหว่างจังหวัดตากและจังหวัดเมียวดี และเชื่อมกันด้วยสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ที่เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2540 ข้อมูลของสำนักงานจังหวัดตากชี้ให้เห็นบทบาทเชิงพื้นที่ที่สำคัญของจังหวัดตาก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแนวเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) และเป็นหนึ่งใน 10 จังหวัดของไทยที่เป็นชายแดนติดต่อกับพม่า⁴ ดังนั้น ในมิติทางเศรษฐกิจ จังหวัดตากเป็นพื้นที่การค้าและการท่องเที่ยวชายแดน โดยมติดคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 กำหนดให้จังหวัดตากเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยครอบคลุม 3 อำเภอ คือ อำเภอแม่สอด ซึ่งกำหนดให้พัฒนาเป็นเขตการลงทุนด้านอุตสาหกรรม การค้า และการท่องเที่ยว ส่วนอีก 2 อำเภอ คือ อำเภอพบพระและอำเภอแม่ระมาด กำหนดให้มีการพัฒนาด้านการผลิตทางการเกษตร และอุตสาหกรรมเพื่อเชื่อมโยงกับอำเภอแม่สอด

⁴ ประเทศไทยมีชายแดนติดต่อกับพม่า ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน เชียงราย เชียงใหม่ ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง

จากความสำเร็จในด้านการค้าชายแดนได้ปรากฏบทบาทของการค้าชายแดนในวิสัยทัศน์ของจังหวัดตาก คือ “บ้านเมืองน่าอยู่ ประชูปการค้าชายแดน ชุมชนเข้มแข็ง ขจัดความยากไร้ ชายแดนมั่นคง ใส่ใจทรัพยากรสิ่งแวดล้อม พร้อมส่งเสริมการท่องเที่ยว” โดยจังหวัดตากมียุทธศาสตร์ที่สำคัญ 4 ประเด็น ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 บ้านเมืองน่าอยู่

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมการค้าชายแดน

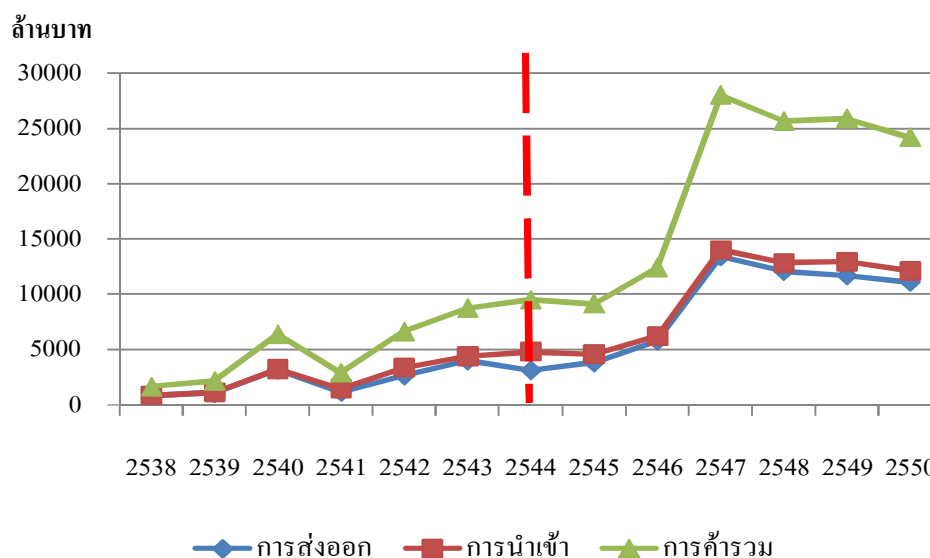
ยุทธศาสตร์ที่ 3 เสริมสร้างชุมชนเข้มแข็ง ขจัดปัญหาความยากไร้

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาและอนุรักษ์ทรัพยากร สิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการท่องเที่ยว

การค้าชายแดน

ในด้านการค้าระหว่างประเทศของจังหวัดตาก พบว่า ในปี 2550 การค้าชายแดนมีมูลค่า 12,080 ล้านบาท แบ่งเป็นการส่งออก 11,088 ล้านบาท และการนำเข้า 991 ล้านบาท โดยสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคเป็นสำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์จากมันสำปะหลัง สินค้าและผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับยานยนต์ แผ่นเหล็กชุบสังกะสี ผลิตภัณฑ์จากผ้าทอ สำหรับสินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นเฟอร์นิเจอร์ฯ สิ่งประดิษฐ์ทำจากไม้ ผลิตภัณฑ์การประมงและปศุสัตว์ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 การค้าชายแดนของจังหวัดตากเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 57.67 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC GPP สาขาการขายส่งขายปลีก ของจังหวัดตากเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 23.92 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.1)

รูปภาพที่ 3.1 การค้าชายแดนในจังหวัดตากระหว่างปี 2538-2550



ที่มา: กรมศุลกากร

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการนำเข้าและส่งออกของพม่าทางด่านภูมิภาค ยังเป็นไปตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ของพม่า ตามประเภทชนิดสินค้าดังนี้

ตารางที่ 3.2 สินค้าที่ห้ามนำเข้า – ส่งออกของพม่า

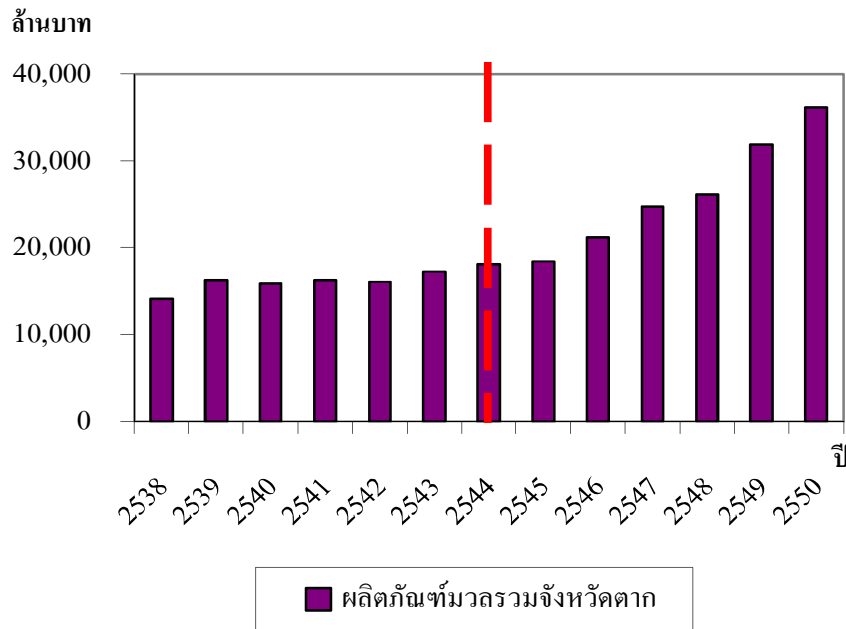
ชนิดสินค้าห้ามนำเข้า	ชนิดสินค้าห้ามส่งออก				
1. พงชูรส	ผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม				
2. น้ำหวาน และเครื่องดื่ม	1. ข้าว ปลายข้าว และแป้งข้าวเจ้า 2. น้ำตาลทราย				
3. ขนมปังกรอบทุกชนิด	3. น้ำตาลทรายดิบ 4. ถั่วลิสง และน้ำมันถั่วลิสง				
4. หมากฝรั่ง	5. เมล็ดงา น้ำมันงา 6. กากถั่วลิสง 7. ถั่วGram 8. ไม้สีก				
5. ขนมเค้ก	แร่ธาตุ				
6. ขนมปังเวเฟอร์	9.น้ำมันปิโตรเลียม	10.อัญมณี	11.ทองคำ	9.น้ำมันปิโตรเลียม	
7. ช็อคโกแลต	12.หยก	13.ไข่มุก	14.เพชร	12.หยก	
8. อาหารกระป๋อง (เนื้อสัตว์ และผลไม้)	15.ตะกั่ว	16.ดีบุก	17.ทังสเทน	15.ตะกั่ว	
9. เส้นไหมทุกชนิด	18.วูลแฟรม	19.เงิน	20.ทองแดง	18.วูลแฟรม	
10.เหล้า	21.สังกะสี	22.ถ่านหิน	23.โลหะอื่นๆ	21.สังกะสี	
11.เบียร์	สัตว์ และผลิตภัณฑ์ของสัตว์				
12.บุหรี่	24.งาช้าง				

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด (<http://www.danmaesot.com/images/Against%20Commercial.doc>)

สำหรับภาพรวมด้านเศรษฐกิจของจังหวัดตากพิจารณาจากผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product: GPP) ในปี 2550 มีมูลค่า 36,190 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2538 ถึง 22,052 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 64.11 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี

2544⁵ GDP ของจังหวัดตากเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยร้อยละ 4.34 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC GDP ของจังหวัดตากเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยร้อยละ 12.46 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.2)

รูปภาพที่ 3.2 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัดตาก ปี 2538-2550

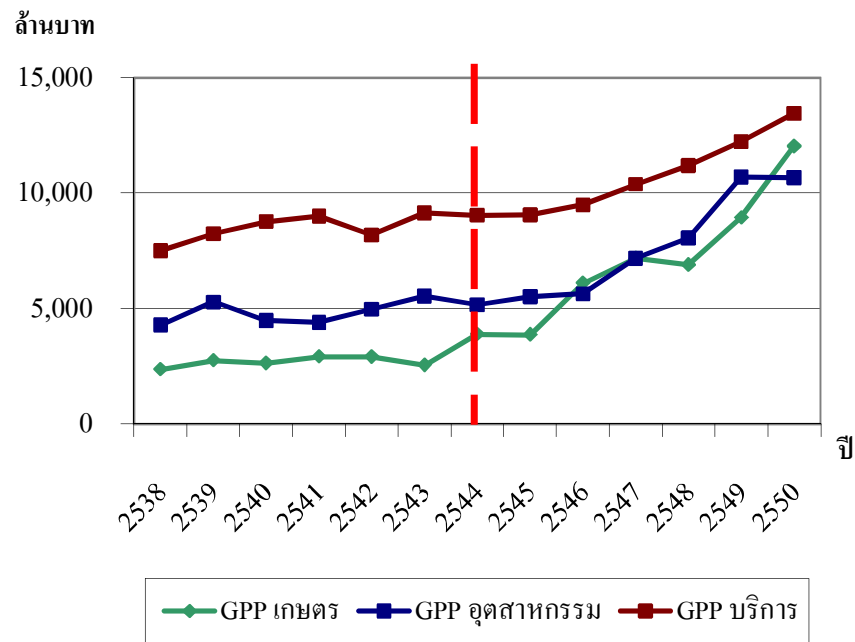


ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัดของจังหวัดตากส่วนใหญ่อยู่ในภาคบริการ โดยในปี 2550 มีมูลค่า 13,459 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37.19 ของ GDP จังหวัด และเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,238 ล้านบาท ส่วนในภาคเกษตร มีมูลค่า 12,054 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33.31 ของ GDP จังหวัด และเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,098 ล้านบาท สำหรับภาคอุตสาหกรรม มีมูลค่า 10,678 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 29.5 ลดลงจากปีก่อน 27 ล้านบาท เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GDP ภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการของจังหวัดตากเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 10.53 3.98 และ 3.41 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC GDP ภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการของจังหวัดตากเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 22.57 13.60 และ 6.91 ต่อปี ตามลำดับ (รูปภาพที่ 3.3)

⁵ การศึกษาในครั้งนี้ พิจารณาผลกระทบจากการเปิดเส้นทาง EWEC โดยยึดถือปีที่มีการประกาศจัดตั้ง/สร้างเส้นทาง EWEC นั่นคือ ในปี 2544 เป็นเกณฑ์

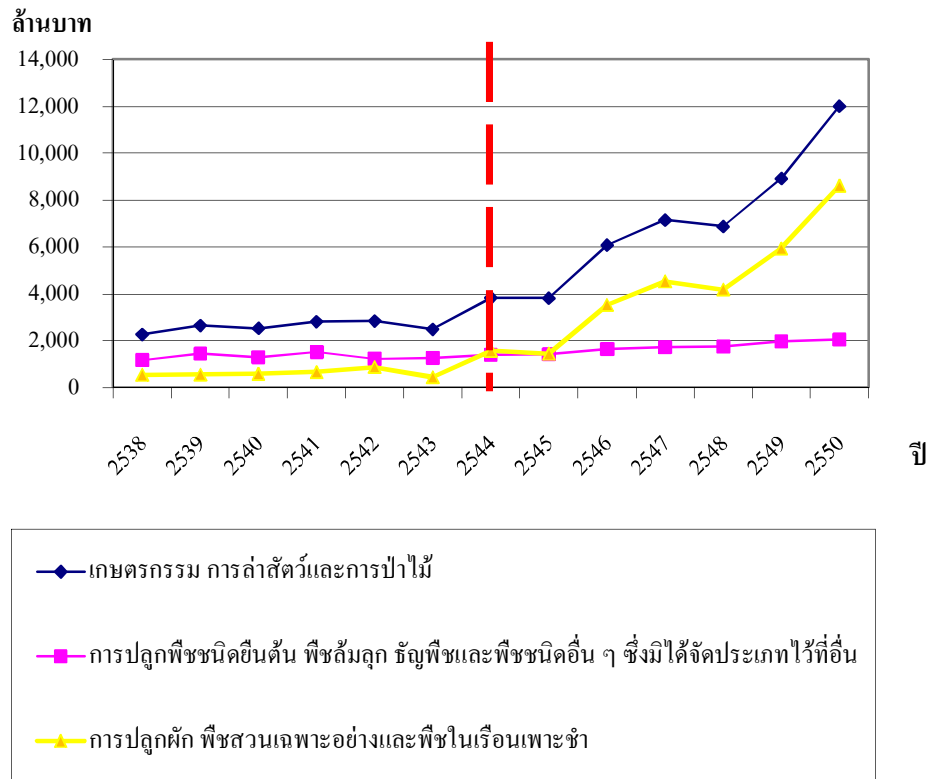
รูปภาพที่ 3.3 ผลผลิตขั้นต้นมวลรวมจังหวัดตากจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เมื่อพิจารณาสัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพบว่า ในปี 2550 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตากส่วนใหญ่อยู่ในสาขาเกษตร ปศุสัตว์ และป่าไม้ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34 ของ GPP จังหวัดตาก อันดับที่ 2 และ 3 มีสัดส่วนเท่ากัน คือ สาขาการผลิต และสาขาเหมืองแร่ มีสัดส่วนร้อยละ 12 อันดับที่ 4 คือ สาขาค้าส่งและค้าปลีก มีสัดส่วนร้อยละ 11 ของ GPP จังหวัดตาก และอันดับ 5 คือสาขาการบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับมีสัดส่วนร้อยละ 7 ของ GPP จังหวัดตาก (รูปภาพที่ 3.4)

รูปภาพที่ 3.5 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัดตากในสาขาเกษตร ลำสัตว์ และป่าไม้ และสินค้าที่สำคัญ
ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ทั้งนี้ หากพิจารณาผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญของจังหวัดตาก ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และข้าว ซึ่งการปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ในปี 2549 ใช้น้ำที่ทั้งหมด 679,073 ไร่ ได้ผลผลิตทั้งสิ้น 339,536 ตัน สำหรับข้าวนาปีในจังหวัดตาก ใช้น้ำที่เพาะปลูก 291,223 ไร่ ได้ผลผลิต 131,050 ตัน สำหรับพืชในกลุ่มผัก พืชสวนเฉพาะอย่างและพืชในเรือนเพาะชำ ที่มีการใช้พื้นที่เพาะปลูกสูงสุด ได้แก่ ถั่วเขียวผิวนั้น มีเนื้อที่เพาะปลูก 180,335 ไร่ ได้ผลผลิต 22,541 ตัน ในส่วนของข้าวโพดเลี้ยงสัตว์นั้น ทางรัฐบาลไทยได้มีนโยบายส่งเสริมการทำเกษตรแบบมีพันธสัญญา หรือ Contract Farming กับรัฐบาลพม่าในปี 2547 ทำให้ไทยนำเข้าจากพม่าได้ประมาณ 100,000 ตันต่อปี คิดเป็นมูลค่าประมาณ 400 ล้านบาทต่อปี⁶ ส่วนข้าวยังไม่สามารถส่งออกมายังไทยได้ เนื่องจากพม่ามีข้อจำกัดในการออกหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin: C/O) ทั้งนี้ เพราะทางการรัฐบาลพม่ายังไม่ยอมรับสภาพของชนกลุ่มน้อยซึ่งเป็นผู้มีอิทธิพลด้านการค้าข้าว โดยรัฐบาลพม่า

⁶ การทำเกษตรแบบ Contract Farming ตามเขตชายแดนที่นายทุนไทยร่วมมือกับผู้มีอิทธิพลในเขตชนกลุ่มน้อย พบมากโดยเฉพาะในเมียวดี เช่น ข้าวโพด ข้าว แต่ข้าวยังไม่สามารถส่งออกมายังไทยได้ เนื่องจากพม่าไม่ยอมออกหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin: C/O) ทั้งนี้ เพราะทางการรัฐบาลพม่าถือว่าชนกลุ่มน้อยเป็นกลุ่มชนชั้นต่ำ ถ้ารัฐบาลพม่าออกใบ C/O ให้ จะเป็นการทำให้ชนกลุ่มน้อยนั้นเกิดความเข้มแข็ง

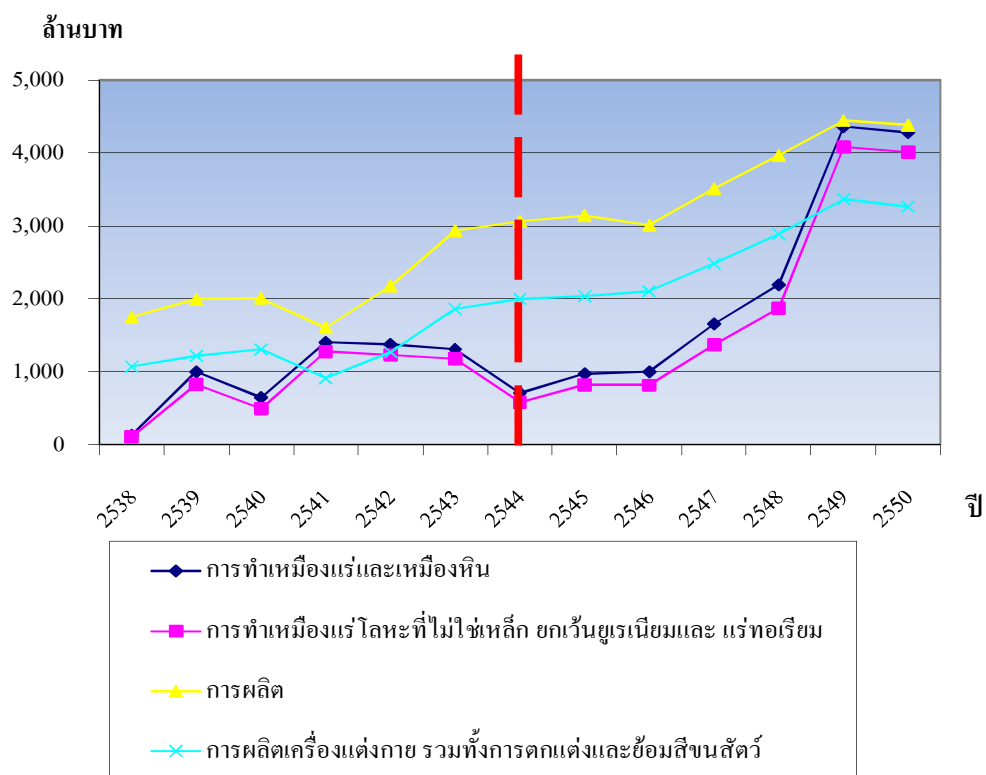
เกรงว่า หากออกไป C/O ให้แก่กลุ่มดังกล่าว จะทำให้ชนกลุ่มน้อยนั้นเกิดความเข้มแข็งและจะทำให้เกิดผลกระทบในระยะต่อไป ปัญหาทั้งหมดนี้ องค์กรของรัฐและภาคเอกชนในพื้นที่ที่มีปฏิสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน ได้มีการปรึกษาหารือเพื่อกำหนดความตกลงระหว่างกันตลอดมา แต่ยังไม่สามารถนำไปปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรมได้

ภาคอุตสาหกรรม

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดของจังหวัดตากในภาคอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่เป็นผลผลิตในสาขาการผลิต ในปี 2550 มีมูลค่า 4,385 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 41 ของ GPP สาขาการผลิต อันดับสองได้แก่ GPP ในสาขาเหมืองแร่ มีมูลค่า 4,279 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ของ GPP ภาคอุตสาหกรรม เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ในสาขาการผลิตของจังหวัดตากเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 11.58 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 6.45 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.6)

ทั้งนี้ ในสาขาการผลิตส่วนใหญ่เป็นการผลิตเครื่องแต่งกาย รวมทั้งการตกแต่งและซ่อมสินค้าสำหรับสาขาเหมืองแร่ ส่วนใหญ่เป็นการทำเหมืองแร่โลหะที่ไม่ใช่เหล็ก ยกเว้นยูเรเนียมและแร่ทอเรียม

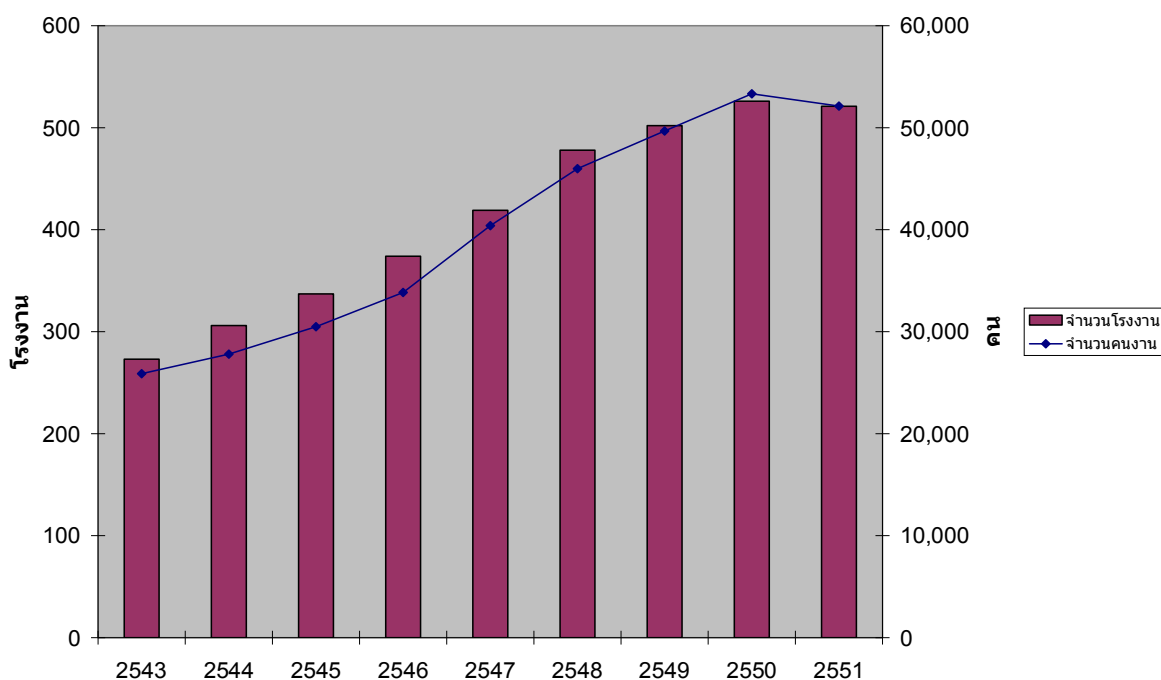
รูปภาพที่ 3.6 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตากในสาขาการผลิตและสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

นอกจากนี้ จังหวัดตากมีการลงทุนภาคอุตสาหกรรมที่เน้นการใช้แรงงานสูง (Labor Intensive Industry) เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ติดกับชายแดนของจังหวัด เพื่อใช้แรงงานค่าแรงถูกจากพม่า ในปี 2551 จังหวัดตากมีโรงงาน 517 โรงงาน เงินลงทุนทั้งสิ้น 11,144 ล้านบาท จำนวนแรงงาน 53,000 คน แบ่งเป็น โรงงานขนาดเล็กจำนวน 436 โรงงาน โรงงานขนาดกลาง (เงินทุนมากกว่า 10 ล้านบาท) จำนวน 72 โรงงาน และโรงงานขนาดใหญ่ (เงินลงทุนมากกว่า 100 ล้านบาท) จำนวน 9 โรงงาน นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนโดยชาวต่างชาติจำนวน 11 โรงงาน ซึ่งเป็นชาวไต้หวัน ส่องกง และญี่ปุ่น ที่ดำเนินกิจการในอุตสาหกรรมถักทอเสื้อผ้าไหมพรม เครื่องนุ่งห่ม อิเล็กทรอนิกส์ เซรามิก และชุดชั้นใน รวมทั้งยังมีสถานประกอบการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน (BOI) จำนวน 22 ราย เงินลงทุนประมาณ 6,972 ล้านบาท จำนวนการจ้างงาน 14,000 คน ประเภทอุตสาหกรรมเช่น อุตสาหกรรมหินแกรนิต สิ่งทอตัดเย็บเสื้อผ้าสำเร็จรูป โลหะ เป็นต้น (รูปภาพที่ 3.7)

รูปภาพที่ 3.7 จำนวนโรงงานและแรงงานของจังหวัดตาก ในปี 2543-2551



ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดตาก, 2552

นอกจากนี้ จากข้อมูลรายงานสถานการณ์อุตสาหกรรมจังหวัดตาก ปี 2550 ระบุว่า จังหวัดตากมีโรงงานผลิตสิ่งทอ เครื่องแต่งกาย และเครื่องหนัง จำนวนทั้งสิ้น 156 แห่ง มีทุนจดทะเบียน 1,616 ล้านบาท และใช้กำลังแรงงาน 42,799 คน ส่วนในอุตสาหกรรมเหมืองแร่ มีจำนวนโรงงาน 67 แห่ง มีทุนจดทะเบียน 4,116 ล้านบาท ใช้กำลังแรงงาน 2,936 คน สำหรับจำนวนเหมืองในจังหวัดตาก มีจำนวน 53 เหมือง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเหมืองแร่หิน

จากการจัดประชุมความคิดเห็นกลุ่มย่อยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผู้เข้าร่วมสัมมนายังคงให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมสิ่งทอและเซรามิก ซึ่งเป็นการลงทุนของไต้หวันและฮ่องกงเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมมีความกังวลเกี่ยวกับการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีในเดือนธันวาคม 2551 ที่จะมาเป็นคู่แข่งที่สำคัญในการแข่งขันการลงทุนจากต่างชาติของอำเภอแม่สอด ขณะเดียวกันผลกระทบที่เกิดจากภาวะเศรษฐกิจโลกคาดว่าจะกระทบกับอุตสาหกรรมในแม่สอดไตรมาสแรกของปี 2552 เช่นกัน

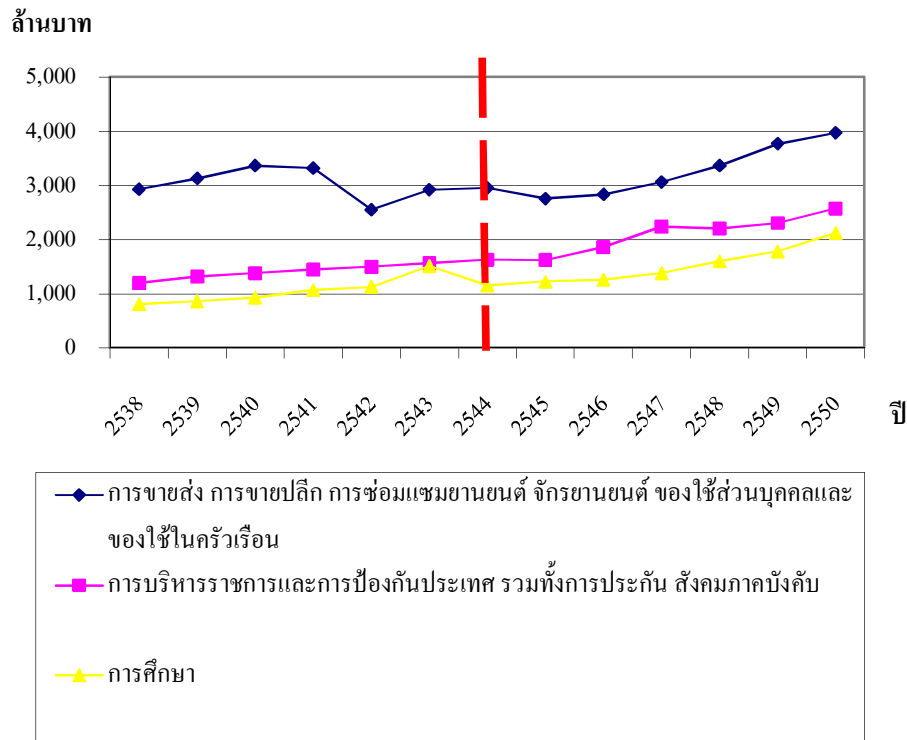
อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าที่ผลิตได้ในจังหวัดตากยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC เท่าที่ควร เนื่องจากผลผลิตที่ผลิตได้ส่วนใหญ่จะส่งออกต่างประเทศโดยใช้เส้นทางการจัดส่งผ่านท่าเรือที่กรุงเทพมหานคร

ภาคบริการและท่องเที่ยว

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดของจังหวัดตากในภาคบริการ ส่วนใหญ่เป็นสาขาการขนส่ง ขยายปลีก ในปี 2550 มีมูลค่า 3,976 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 29.5 ของ GDP ภาคบริการทั้งหมด อันดับต่อมาเป็นสาขาบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับ มีมูลค่า 2,570 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 19 ของ GDP ภาคบริการ และอันดับที่ 3 เป็นสาขาการศึกษา มีมูลค่า 2,117 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.7 ของ GDP ภาคบริการ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GDP สาขาการขนส่ง ขยายปลีก ของจังหวัดตาก เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 0.94 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC GDP สาขาการขนส่ง ขยายปลีก ของจังหวัดตากเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยร้อยละ 5.24 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.8)

ทั้งนี้ จำนวนบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนที่จดทะเบียนในปี 2550 มีจำนวนทั้งหมด 737 แห่ง มีทุนจดทะเบียน 2,228 ล้านบาท โดยธุรกิจส่วนใหญ่อยู่ในสาขา ขยายส่ง ขยายปลีก ร้านอาหารและโรงแรม มีจำนวน 483 แห่ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.5 ของธุรกิจบริการในจังหวัดตาก (สำนักงานจังหวัดตาก, 2550)

รูปภาพที่ 3.8 ผลกระทบต่อมวลรวมจังหวัดตากในภาคบริการและสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด้านการท่องเที่ยว พบว่า การเปิดเส้นทาง EWEC มีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวจังหวัดตากอย่างเด่นชัด สถิติคนไทยเดินทางผ่านเข้าออกจังหวัดตากที่ด่านแม่สอดแต่ละปีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มจาก 20,111 ราย ในปี 2544 ขึ้นเป็น 55,279 ราย ในปี 2547 และสถิติล่าสุดเป็น 45,674 ราย ในปี 2550⁷ และในไตรมาส 3 ปี 2549 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 169,747 คน แบ่งเป็นชาวไทย 156,931 คน และชาวต่างชาติ 12,816 คน และมีระยะเวลาพำนักเฉลี่ย 3.8 วัน ซึ่งทำให้จังหวัดตากได้รับรายได้จากการท่องเที่ยวจำนวน 404.74 ล้านบาท ในปี 2550 ส่วนมากเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ข้ามไปฝั่งจังหวัดเมียวดีและกลับแม่สอดในวันเดียว

⁷ โดยทั่วไปสถิติคนไทยเดินทางผ่านเข้าออกทางด่านแม่สอดจะเพิ่มขึ้นทุกปี การที่สถิติคนผ่านแดนที่ด่านแม่สอดในปี 2550 ตกลง มาจากสาเหตุฝ่ายพม่าปิดพรมแดน โดยที่เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2550 รัฐบาลพม่าได้สั่งปิดท่าเรือ 19 แห่ง ส่วนริมแม่น้ำเมย ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนผ่อนผัน และให้ข้ามได้เฉพาะด่านถาวรที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า แล้วต่อมาในช่วงเวลาปลายเดือนมีนาคม 2550 พม่าก็สั่งปิดด่านพรมแดนของตนที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อีก ทั้งนี้คาดว่ามีความเสี่ยงเนื่องจากเหตุการณ์จับ 2 ตำรวจตระเวนชายแดนของไทยที่จังหวัดกาญจนบุรี โดยกองกำลังทหาร ตีเคบีเอ หรือกะเหรี่ยงพุทธ ดังนั้น ฝ่ายไทยจึงได้ปิดด่านพรมแดนของไทยที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า บ้างเพื่อเป็นการตอบโต้ ส่งผลให้รถตู้โดยสารและรถขนสินค้าของคนไทยและคนพม่าไม่สามารถขนสินค้าข้ามแดนได้ รวมทั้งนักท่องเที่ยวจากไทยก็ไม่สามารถข้ามไปฝั่งพม่าเพื่อเที่ยวที่เมียวดีได้เช่นเคย (ที่มา: ข่าวจากผู้จัดการออนไลน์ และเดลินิวส์ แสดงในเว็บไซต์ ประชาไทออนไลน์ วันที่ 29 มีนาคม 2550)

โปรแกรมการท่องเที่ยว แม่สอด – เมียวดี เป็นแบบเข้าไปเย็นกลับในวันเดียว ทำให้ทั้งไทยและพม่าต่างได้ผลประโยชน์ โดยเฉพาะกิจการทัวร์รถตู้โดยสารของพม่า ที่คนขับรถเป็นล่ามภาษาพม่าและมัคคุเทศก์เบ็ดเสร็จในตัว ราคาเช่าราว 1,000 บาทต่อวัน ทั้งนี้นักท่องเที่ยวจากฝั่งไทยอาจเลือกใช้บริการเฉพาะเช่ารถตู้ โดยดำเนินพิธีการผ่านแดนเอง หรือจะใช้บริการของทัวร์ก็ได้ ซึ่งจะอำนวยความสะดวกและพาท่องเที่ยวเป็นลำดับไปดังนี้ ทำหนังสือผ่านแดนที่สำนักงานออกหนังสือผ่านแดน ตรวจเอกสารด่านตรวจคนเข้าเมืองตาก-เมียวดี ขึ้นรถตู้ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ไปจังหวัดเมียวดี ชมและสักการะพระพุทธรูปวัดถ้ำยมิบวง วัดเจ้าโรจจิ และวัดมิเจาโกง ชมสินค้าที่ตลาดบุญเรนอง และวิถีชีวิตการค้าขายของชาวพม่า ตลาดนี้ถือเป็นตลาดสำหรับคนพม่าเอง ไม่ใช่สำหรับนักท่องเที่ยว สินค้าสมัยใหม่ที่ขายนั้นนำเข้ามาจากไทยและจีน ราคาแพงกว่าซื้อในเมืองไทย จากนั้นก็เป็นกาสดินทางกลับแม่สอดของไทย และแวะซื้อของฝากและของที่ระลึก ณ ตลาดริมเมย แล้วพักค้างคืนในแม่สอด จึงค่อยเดินทางกลับบ้านของนักท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวสามารถนำรถยนต์วิ่งเข้าไปเที่ยวในเมียวดีเองได้ โดยต้องเสียค่าธรรมเนียมพาหนะราว 500 บาทต่อคัน แต่ไม่เป็นที่นิยมกัน เนื่องจากสภาพถนนและเส้นทางในเมียวดีเป็นถนนกรวดหิน เหมาะกับรถยนต์ประเภท Off road มากกว่ารถยนต์ธรรมดา และกฎหมายจราจรของพม่ายังไม่ได้รับการปฏิบัติจริงจัง หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ก็จะไม่มีการรับผิดชอบ

ปัจจุบันรูปแบบคนพม่าเดินทางผ่านด่านพรมแดนแม่สอดเข้ามาไทยมีเพียงเข้ามาเย็นกลับในมุมมองของธุรกิจการท่องเที่ยวต่างเห็นว่า การเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอแม่สอดตรงข้ามกับจังหวัดเมียวดีของพม่า ทำให้เมียวดีเสมือนแหล่งทรัพยากรของจังหวัดตาก เนื่องจากคนพม่าที่มาเที่ยวเมียวดี ส่วนใหญ่มักจะเข้ามาเพื่อซื้อของที่อำเภอแม่สอดด้วย และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่จะไปเที่ยวเมียวดีจะมาพักค้างคืนที่อำเภอแม่สอดก่อนเดินทางกลับ นอกจากนี้ แรงงานพม่าที่ทำงานในอำเภอแม่สอดจะนิยมซื้อทองคำรูปพรรณเมื่อเดินทางกลับฝั่งพม่า ทำให้ธุรกิจค้าทองในอำเภอแม่สอดมียอดขายค่อนข้างดี และไม่ทำให้เงินบาทรั่วไหลออกนอกประเทศ

ตารางที่ 3.3 สถิติคนไทยเดินทางผ่านเข้า-ออกชายแดนไทย-พม่า ณ ด่านแม่สอด (ใช้บัตรผ่านแดน)

ปี	ชาย	หญิง	รวม
2544	11,195	8,916	20,111
2545	11,196	9,801	20,997
2546	13,179	10,828	24,007
2547	27,457	27,822	55,279
2548	19,170	16,946	36,116
2549	19,533	10,025	29,558
2550	36,765	8,909	45,674

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด

องค์กรภาคเอกชนและองค์กรภาครัฐในจังหวัดตากให้ความเห็นว่า เส้นทางเศรษฐกิจ EWEC จะส่งผลให้คนในจังหวัดตาก โดยเฉพาะผู้ประกอบการในอำเภอแม่สอดอยากทำธุรกิจกับพม่ามากขึ้น ทำให้มีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทย-พม่า ทั้งสองทาง เนื่องจากปัจจุบันอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เปรียบเหมือนแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งซื้อของอุปโภคบริโภคสำหรับคนพม่า คนพม่าที่มีฐานะดีมักเข้ามาซื้อเครื่องใช้ไฟฟ้า เช่น โทรทัศน์ ตู้เย็น และพัดลม ฯลฯ นอกจากนี้ในด้านการท่องเที่ยว คนพม่าที่มีฐานะดีจำนวนมากมีศักยภาพพอที่จะเข้ามาท่องเที่ยวฝั่งไทย องค์กรดังกล่าวมีวิสัยทัศน์ต่อยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวของจังหวัดตาก ว่าควรให้นักท่องเที่ยวชาวพม่าเข้ามาพักในเมืองไทยได้นานขึ้น เพื่อให้พวกเขาสามารถเดินทางไปเที่ยวต่อยังจังหวัดอื่นๆ ในไทยได้ เช่น สุโขทัย พิษณุโลก และพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากวัฒนธรรมคนพมานับถือพุทธศาสนา คนพม่าส่วนใหญ่จึงชอบไหว้พระและซื้อของเหมือนคนไทย แต่ปัจจุบันการส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวชาวพม่าเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดตากนั้นเป็นไปได้ยาก เนื่องจากข้อจำกัดของการข้ามพรมแดนที่ไม่อนุญาตให้นักท่องเที่ยวชาวพม่าเข้ามาอนค้างคืนในฝั่งไทยได้ อนุญาตเพียงให้เข้ามาเย็นกลับ โดยไทยกังวลถึงเรื่องความมั่นคงของชาติ และเกรงว่าคนพม่าจะหลบหนีเข้าไทยโดยอาศัยรูปแบบการท่องเที่ยวบังหน้า อย่างไรก็ตามภาคเอกชนเห็นว่าไทยสามารถแก้ปัญหาได้ โดยมีมาตรการการตรวจสอบประวัติ พร้อมหลักฐานของนักท่องเที่ยวชาวพม่าที่จะเข้ามาไทย

ในทางกลับกัน การเปิดเส้นทาง EWEC จะทำให้คนไทยเข้าไปเที่ยวในพม่ามากกว่าคิด คนพม่าเข้ามาเที่ยวในไทย มาตรการของรัฐไทยดังที่กล่าวไว้ข้างต้นได้ให้ความสะดวกแก่คนไทยที่จะเข้าไปฝั่งพม่ามากกว่าให้คนพม่าเข้ามาไทย ในส่วนรัฐบาลพม่าก็พร้อมให้ความสะดวกกับคณะท่องเที่ยว โดยเฉพาะที่เป็นคณะท่องเที่ยวและทำบุญไปในตัว ตัวอย่างเช่น คณะสงฆ์หรือเจ้าคณะจังหวัดของไทย ที่จะเข้าไปยังจังหวัดเมียวดีของพม่า เพื่อทำพิธีทางศาสนา เช่น ทอดกฐิน ทอดผ้าป่า สามารถเดินทางเข้าไปได้อย่างสะดวก เนื่องจากพม่าเห็นว่านับถือศาสนาพุทธเหมือนกัน

นอกจากนี้ ตัวเลขจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวแบบ Home Stay ในรอบ 10 ปีที่ผ่านมาเพิ่มมากขึ้นเป็นเท่าตัว สาเหตุน่าจะเป็นเพราะจังหวัดตากมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติ โดยเฉพาะในภูมิภาคตะวันตกของจังหวัดที่รวมอำเภอแม่สอดและยังมีโบราณสถาน เทศกาลประเพณีของชาติพันธุ์ต่างๆ สถานที่ท่องเที่ยวที่โดดเด่น ก็คือ น้ำตกทีลอซู ส่วนเทศกาลประเพณีที่ขึ้นชื่อของจังหวัดตาก คือ ลอยกระทงสาย ซึ่งมีที่เมืองไทยเพียงแห่งเดียวในโลก ส่วนตลาดการค้าชายแดนที่มีสีสันและสินค้านานาชนิด โดยเฉพาะไม้แกะสลัก สินค้าพื้นเมืองนานา โดยเฉพาะไม้แกะสลัก เฟอร์นิเจอร์ไม้ สิ่งประดิษฐ์จากไม้ มีขายมากในตลาดริมเมยหรือร้านค้ารอบบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า และยังมีถนนคนเดินพลอยขาอัญมณี(ถนนประสาทวิถี) ซึ่งได้รับการปรับปรุงและประกาศเปิดเป็น “ย่านการค้าสยามอัญมณี” เมื่อ 27 กุมภาพันธ์ 2552 โดย

กระทรวงพาณิชย์ร่วมกับจังหวัดตาก นอกจากนี้ จังหวัดตากยังมีปัจจัยอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ทางหลวงแผ่นดินสาย 105 ได้มีการขยายถนนเป็นสี่เลน ทำให้การเดินทางมีความปลอดภัยมากขึ้น และมีสนามบิน 1 แห่ง ในอำเภอแม่สอด และมีสายการบินระหว่างกรุงเทพฯ-แม่สอด แต่ได้ปิดทำการในช่วงที่ราคาน้ำมันสูงขึ้นในปี 2551 เพราะเที่ยวบินที่เปิดให้บริการมีน้อย ทำให้สายการบินไม่คุ้มทุน อย่างไรก็ตาม ภาครัฐก็คาดหวังว่าภาคเอกชนของอำเภอแม่สอดก็จะพยายามให้มีการเปิดเส้นทางการบินถาวรต่อไป

การคาดการณ์ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดตากโดยการใช้วิธีการทางสถิติ

การอธิบายผลกระทบจากการเปิดเส้นทาง EWEC ที่เกิดขึ้นต่อเศรษฐกิจของจังหวัดตากในส่วนนี้ได้นำข้อมูลของ GPP จำแนกตามลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัดตากมาวิเคราะห์สมการถดถอยโดยให้ปีที่มีการเปิดใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นตัวแปร Dummy (ก่อนเปิดใช้เส้นทาง คือ ก่อนปี 2544 มีค่าเท่ากับ 0 และเมื่อเปิดใช้เส้นทาง EWEC คือหลังปี 2544 มีค่าเท่ากับ 1) ผลการวิเคราะห์ (ปรากฏในตารางภาคผนวกที่ ค-1) พบว่า การเปิดเส้นทาง EWEC ไม่มีผลกระทบต่อ GPP ของจังหวัดตากอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เมื่อแยกพิจารณาในรายการเศรษฐกิจ ผลจากการวิเคราะห์ชี้ให้เห็นว่าการเปิดเส้นทาง EWEC ส่งผลกระทบต่อ GPP ภาคเกษตรของจังหวัดตากอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 สำหรับจังหวัดตาก สาเหตุสำคัญที่ทำให้ GPP ภาคเกษตรมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากการทำ Contract Farming⁸ กับประเทศพม่าในช่วงปี 2547 ส่งผลให้มีการค้าสินค้าเกษตรที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว

ในส่วนของภาคอุตสาหกรรม การเปิดใช้เส้นทาง EWEC ไม่มีผลกระทบต่อ GPP ในภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดตาก ทั้งนี้เนื่องจากภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดตากส่วนใหญ่เป็นการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และทำการผลิตเพื่อส่งออกโดยมีเส้นทางส่งออกที่ใช้ประจำ คือ การส่งสินค้าเข้ามาที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ EWEC ตั้งแต่แรก ดังนั้นการเปิดใช้เส้นทาง EWEC จึงไม่ได้ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมของจังหวัด

⁸ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2550 เห็นชอบโครงการ Contract Farming ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ โดยคณะรัฐมนตรีมอบหมายกระทรวงการคลังดำเนินการออกประกาศให้นำเข้าผลผลิตพืชเป้าหมายตามโครงการ Contract Farming ประจำปี 2549 - 2551 โดยได้รับสิทธิประโยชน์นำเข้าเป็นศูนย์ และได้รับสิทธิพิเศษภายใต้มาตรการผ่อนปรนทางด้านการออกใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า ทั้งนี้ ให้ออกประกาศกระทรวงการคลังครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2549 - เมษายน 2551 ดังนั้น เมื่อกระทรวงการคลังออกประกาศตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติแล้ว จังหวัดตากจะได้ดำเนินการออกประกาศ โดยทางจังหวัดกำหนดระยะเวลาให้ผู้เข้าร่วมโครงการยื่นหนังสือรับรองจากจังหวัด เพื่อใช้ประกอบการขอยกเว้นภาษีในการนำเข้าผลผลิตต่อไป (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดตาก)

สำหรับภาคบริการ ผลการวิเคราะห์พบว่า การเปิดเส้นทาง EWEC ส่งผลกระทบต่อ GPP ในภาคบริการในสาขาการขนส่งและสื่อสาร และการค้าส่งและค้าปลีกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 และ 99 ตามลำดับ (รายละเอียดในตารางที่ 3.6) โดยสินค้าที่ส่งออกมากได้แก่ รถจักรยานยนต์ น้ำมันพืช และยารักษาโรค ในขณะที่มูลค่าการนำเข้าผ่านด่านศุลกากรแม่สอดตามแนวชายแดนไทย-พม่า มากที่สุดได้แก่ เฟอร์นิเจอร์สิ่งประดิษฐ์จากไม้ หอมแดงและพุทธรักษา

ทั้งนี้ ผลการวิเคราะห์ในเชิงปริมาณสอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์เชิงลึกกับหอการค้าจังหวัดตากในแม่สอดที่กล่าวถึงการเป็นเมืองการค้าของแม่สอด ซึ่งจะเห็นว่าการค้าชายแดนของแม่สอดเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัดตาก ดังจะเห็นจากการปิดด่านแม่สอดในช่วงเดือนมีนาคม 2550 มีการวิเคราะห์ผลกระทบของเหตุการณ์ดังกล่าว⁹ ถึงแม้ว่าแม่สอดจะมีการลงทุนจากต่างชาติจำนวนมาก แต่ในมุมมองของคนในพื้นที่เห็นว่า แม่สอดเหมาะสมเป็นเมืองการค้ามากกว่าการเป็นเมืองอุตสาหกรรมเนื่องจากมีความกังวลในเรื่องของมลภาวะที่จะเกิดจากภาคอุตสาหกรรม ซึ่งหากมีการดำเนินยุทธศาสตร์ที่เน้นในด้านการค้ามากขึ้น การตัดเส้นทาง EWEC น่าจะเกิดผลกระทบต่อจังหวัดตากมากกว่าปัจจุบัน

ผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรม

นับจากปี 2544 การเปลี่ยนแปลงทางสังคม ชีวิต และวัฒนธรรมที่ชัดเจนของจังหวัดตาก โดยเฉพาะที่อำเภอแม่สอด มีการขยายของเขตตัวเมือง เขตอุตสาหกรรม และเส้นทางคมนาคมทั้งในส่วนของจังหวัดตาก และที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง EWEC ในพม่า ทศนคติและจินตนาการสร้างสรรค์ของสังคม โดยเฉพาะของชนชั้นนำในจังหวัดตากเริ่มตระหนักถึงกระแสการเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่ที่กำลังเกิดขึ้นภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การเพิ่มขึ้นของประชากรแฝงจากแรงงานต่างด้าวที่ย้ายถิ่นเข้ามาอันเนื่องมาจากความสะดวกของการข้ามแดน รวมเป็นปัจจัยสำคัญต่อคุณภาพชีวิตและสังคม และคุณภาพชีวิตทางวัฒนธรรมของจังหวัดตาก โดยมีรายละเอียดต่อไปนี้

⁹ นายอำนาจ นันทหาร (ตำแหน่งในขณะนั้น) ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดตาก เปิดเผยในวันที่ 29 มีนาคม 2550 ว่า การที่พม่าสั่งปิดด่านถาวรสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ตั้งแต่เย็นวันที่ 27 มีนาคม 2550 ส่งผลกระทบต่อการส่งสินค้าเข้าประเทศพม่า ที่มีมูลค่าเฉลี่ยวันละประมาณ 20-30 ล้านบาท รวมทั้งสินค้านำเข้าอีกวันละหลายสิบล้านบาท ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก

สภาพการเปลี่ยนแปลงของตัวเมืองทางกายภาพและประชากร

เมื่อประมาณสิบกว่าปีมาแล้ว เศรษฐกิจในอำเภอแม่สอดได้เจริญเติบโตขึ้นมาก นอกจากจะเป็นด่านชายแดนไทย-พม่า และตลาดการค้าชายแดนแล้ว ยังเป็นแหล่งอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อส่งออก เนื่องจากที่อำเภอแม่สอดมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ โดยดูจากกิจการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในตัวอำเภอ เช่น บริษัททัวร์ เกสต์เฮาส์ ร้านอาหารเนื้อเคาเฟ่ เป็นต้น ทำให้มีการอพยพเข้ามาของนักลงทุนผู้ประกอบการที่เป็นคนไทยจากจังหวัดต่างๆ ซึ่งจำนวนหนึ่งมาจากภาคกลาง และนายทุนต่างชาติต่างๆ จำนวนหนึ่ง เช่น จีนไต้หวัน จีนฮ่องกง ญี่ปุ่น พม่าเชื้อสายจีน และอเมริกัน ขณะเดียวกันก็เกิดการหลั่งไหลของแรงงานอพยพข้ามชาติจากพม่า ซึ่งเป็นคนสัญชาติพม่าหลายเชื้อชาตินักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติก็เดินทางมาที่แม่สอด คนหลากหลายชาติพันธุ์ที่มาชุมนุมกันอยู่ที่แม่สอด เนื่องด้วยเหตุผลทางด้านพาณิชย์ อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ทำให้แม่สอดเป็นเมืองที่มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากอำเภอทั่วไปของประเทศไทย แม่สอดจึงเป็นอำเภอที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นที่สุดในจังหวัดตาก (ตารางที่ 3.4) ประชากรในจังหวัดตากในปี 2551 มีจำนวนประชากรราว 5.4 แสนคน ในอำเภอแม่สอดมีประชากร 118,855 คน แยกเป็นชาย 60,193 คน หญิง 58,662 คน รองลงมา คือ อำเภอเมืองตาก มีประชากร 96,117 คน แยกเป็นชาย 48,333 คน หญิง 47,784 คน จำนวนประชากรท้องถิ่นเหล่านี้หากรวมกับแรงงานต่างด้าวที่อยู่ในอุตสาหกรรมแม่สอด ซึ่งมีประมาณไม่ต่ำกว่า 35,000 คน และแรงงานแฝงในภาคการเกษตรอีกไม่ต่ำกว่า 25,000 คน¹⁰ สรุปแล้วผู้อยู่อาศัยจริงในแม่สอดมีไม่ต่ำกว่า 1.8 แสนคน โดยเปรียบเทียบแล้วสูงกว่าเขตอำเภอเมืองตากเกือบเท่าตัว และมีสัดส่วนราว 1 ใน 3 ของประชากรทั้งจังหวัด

¹⁰ เป็นตัวเลขการประมาณของนายชัยยุทธ เสนีตันติกุล ประธานสภาอุตสาหกรรม จังหวัดตาก

ตารางที่ 3.4 จำนวนประชากรในจังหวัดตาก ปี 2551

ลำดับ	อำเภอ	จำนวนประชากร (คน) ปี 2551			
		ชาย	หญิง	รวม	ครัวเรือน
1	เมืองตาก	48,333	47,784	96,117	30,405
2	บ้านตาก	27,158	28,037	55,195	16,115
3	สามเงา	17,696	18,251	35,947	10,810
4	แม่ระมาด	23,505	21,702	45,207	17,592
5	ท่าสองยาง	32,707	29,113	61,820	18,303
6	แม่สอด	60,193	58,662	118,855	41,380
7	พบพระ	34,396	30,529	64,925	17,004
8	อุ้มผาง	14,399	13,782	28,181	6,893
9	วังเจ้า	15,079	14,927	30,006	8,395
	รวม	273,466	262,787	536,253	166,897

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดตาก

(http://123.242.165.138/tak_poc/report/sar/support_management.php)

วิถีชีวิตที่แท้จริงของผู้คนและสภาพการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ของอำเภอแม่สอด อาจสังเกตได้จากพื้นที่สำคัญ 2 แห่ง คือ บริเวณด้านพรมแดนแม่สอดที่ตั้งอยู่ ณ สะพานมิตรภาพ ไทย-พม่า และบริเวณย่านการค้าใจกลางเมืองถนนอินทรีและถนนศรีพานิช ซึ่งทำให้สรุปได้ว่าการค้าชายแดนไทย-พม่า มีความสำคัญและเป็นรายได้หลักของคนในบริเวณชายแดนนี้

พรมแดนไทย-พม่า ที่อำเภอแม่สอดคั่นด้วยแม่น้ำเมย ซึ่งมีตลาดริมเมยตั้งอยู่ที่บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ประกอบด้วยตลาดสด อาคารศูนย์แสดงสินค้าขนาดเล็กๆ ร้านอาหาร และอาคารห้องแถวร้านค้าต่าง ๆ ที่ขายสินค้านานาชนิด เช่น เครื่องประดับ เครื่องหนัง ผ้าซาติน ผ้าทอของไทยและพม่า สินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์จากไม้ มีตู้เตียง โต๊ะ แผ่นไม้แกะสลักลวดลายจากพม่า สินค้าอาหารพื้นเมืองของไทยและพม่า เช่น น้ำพริกกุ้งเสียบ ปลาหัวยุง หน่อไม้แห้ง เห็ดหอม เต้าเจี้ยว (ของแม่สอด) เมี่ยง ถั่ว กุ้งปูทะเลสดจากพม่า รวมทั้งเครื่องสำอางของพม่าคือ แป้งทานาคา และผงขี้ผึ้ง รวมไปถึงอัญมณี จำพวก หยก ทับทิม และพลอยสี จากพม่าเช่นกัน และมีสินค้าเบ็ดเตล็ดจากจีนบ้าง จากการสัมภาษณ์พ่อค้าแม่ค้าในตลาดริมเมย พบว่า ในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา การค้าค่อนข้างซบเซา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาในวันหยุดเทศกาลสำคัญของไทยหรือไม่ก็ในฤดูกาลท่องเที่ยว

สภาพบริเวณได้สะพานมิตรภาพไทย-พม่า พบชาวพม่านั่งไถ่รถเดินทางเข้า-ออก จับจ่ายซื้อของ และประกอบธุรกิจ บ้างใช้ชีวิตร่อนเร่ตามเขตพรมแดน หรือไม่ก็เร่ขายของเล็กๆน้อยๆ เช่น บุหรี่ ตามบริเวณโดยรอบของพรมแดนที่คั่นด้วยแม่น้ำเมย ภูมิทัศน์ริมแม่น้ำเมยได้รับการปรับปรุงจากตลิ่งเดิมได้สะพาน เป็นทางเดินคอนกรีตเล็กๆ มีราวจับยึดและไปตามชายฝั่งแม่น้ำเมยฝั่งไทย แต่ในยามปกติก็ไม่มีคนท่องเที่ยวชมถึงตรงนี้นักนัก โดยหลักๆ แล้วผู้ที่ใช้เส้นทางสะพานมิตรภาพไทย-พม่าคือเพื่อการเดินทางข้ามมาทำงานและจับจ่ายซื้อของ ในอำเภอแม่สอดมีแรงงานพม่ารับจ้างรายวันเดินทางมาทำงานก่อสร้างและแรงงานเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ

ส่วนในตัวเมืองอำเภอแม่สอดถนนอินทรีและถนนศรีพานิช จะมีห้างสรรพสินค้าขนาดย่อม ห้างแถว ร้านค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต ร้านกาแฟสด โรงแรม เกสต์เฮาส์ มากมาย สะท้อนบรรยากาศทันสมัย แสดงถึงความเป็นเมืองมากกว่าในตัวอำเภอเมืองจังหวัดตาก ในตัวเมืองอำเภอแม่สอดมีกิจกรรมคึกคักทั้งกลางวันและยาวไปถึงครึ่งราตรี คนในตัวเมืองเดินไปมาขลุกไขว่และมีหลากหลายชาติพันธุ์ ลักษณะเช่นนี้จะเห็นเด่นชัดในย่านถนนคนเดินพลอย (ถนนประสาธน์) มีการค้าขายอัญมณีจากพม่าตลอดแนว พ่อค้าแม่ค้าหรือคนที่อยู่ในถนนเส้นนั้นส่วนใหญ่เป็นชาวพม่า มีเจ้าของร้านที่เป็นคนไทยถิ่นเหนือ หรือ “คนเมือง” ไม่กี่ร้าน บ้างก็ปูผ้าวางพลอยขายตามฟุตบาท และบ้างก็เดินขายโดยกุมพลอยไว้ในมือและเปิดให้ผู้สนใจดูเท่านั้น ถนนคนเดินพลอยนี้ถือเป็นหนึ่งในย่านเศรษฐกิจเก่าแก่ที่สุดของอำเภอแม่สอด ตระกูลเก่าแก่หรือธุรกิจดั้งเดิมจะเริ่มตั้งที่นี่ ซึ่งยังมีสถาปัตยกรรมเรือนไม้ที่เป็นอาคารพาณิชย์ให้เห็นประปราย อย่างไรก็ดี คนเก่าแก่ที่นั่นกล่าวว่า สัญลักษณ์สำคัญของเขตนี้ คือ โรงแรมสยาม ซึ่งเคยเป็นที่พักคนเดินทางเก่าแก่ที่สุดของอำเภอแม่สอด ในปี 2551 ได้ปิดกิจการเพื่อปรับปรุงใหม่ ต่อมาปี 2552 ร้านค้าละแวกนี้ได้รับการจัดระเบียบและปรับปรุงใหม่ตามแผนจังหวัดให้เป็น “ย่านการค้าสยามอัญมณี”

การเดินทางจากจังหวัดตากมาถึงอำเภอแม่สอดอาศัยทางหลวงแผ่นดินสาย 105 เส้นทางระหว่างตาก-แม่สอด ก่อนข้างคดเคี้ยวและได้ขึ้นลงไปตามสันเขา ปลายทางจะเป็นหมู่บ้านชาวเขา จุดแวะพักที่เป็นตลาดนัดหรือร้านกาแฟสด และวนอุทยานแห่งชาติต่างๆ ตลอดเส้นทางจะเห็นรถปิ๊กอัพบรรทุกกะหล่ำปลีและผักกาดขาวแล่นเข้าอำเภอเมืองตากไม่ขาดสาย พืชผลเหล่านี้ส่วนมากเพาะปลูกในหมู่บ้านชาวเขา จะถูกขนส่งไปตลาดขายส่ง “ตลาดไท” และ “ตลาดสี่มุมเมือง” ในกรุงเทพฯ ต่อไป โดยสรุปอำเภอเมืองตากเป็นเมืองที่ค่อนข้างสงบเงียบเมื่อเปรียบเทียบกับอำเภอแม่สอด อำเภอเมืองตากเป็นศูนย์กลางการบริหารราชการ ในขณะที่อำเภอแม่สอดเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรม อุตสาหกรรมส่งออก และการท่องเที่ยวธรรมชาติ

ทัศนคติและจินตนาการสร้างสรรค์ของสังคม

ผลกระทบสำคัญหนึ่งที่เกิดขึ้นของจังหวัดตากต่อระเบียงเศรษฐกิจ EWEC คือ เรื่อง ทัศนคติและจินตนาการเชิงสร้างสรรค์ โดยเฉพาะในกลุ่มชนชั้นนำซึ่งอยู่ในภาคเอกชน ได้แก่ ปราชญ์การณของกระแสแนวคิดของการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และจินตนาการที่เล็งเห็นอนาคตการบูรณาการของสังคมวัฒนธรรมข้ามพรมแดน โดยผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ

ทัศนคติเกี่ยวกับแนวคิดและการนำเสนอรูปแบบการบริหารจัดการ

จากการสัมภาษณ์ภาคเอกชน โดยเฉพาะหอการค้า สมาคมอุตสาหกรรมและผู้ประกอบการ วิสาหกิจ ในอำเภอแม่สอด พบว่า มีจินตนาการเกี่ยวกับการบูรณาการของสังคมวัฒนธรรมข้ามพรมแดน โดยผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ และมีทัศนคติที่ดีต่ออนาคต นักธุรกิจเหล่านี้มีความตื่นตัวต่อการพัฒนาเส้นทาง EWEC และ NSEC ส่วนใหญ่เคยเดินทางจากแม่สอดทางตะวันออกผ่านเส้นทาง EWEC ไปถึงคานังและทะเลจีนตอนใต้มาแล้ว รวมทั้งตระหนักใน ความสำคัญของแม่สอดบนเส้นทาง EWEC ในฐานะประตูที่จะเปิดทะลุพม่าไปสู่มหาสมุทรอินเดีย พวกเขาจึงได้เดินทางข้ามด่านแม่สอดไปทางตะวันตกในพม่ามาแล้ว โดยเข้าไปสำรวจการก่อสร้าง เส้นทางจากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร ซึ่งเป็นการช่วยเหลือแบบให้เปล่า ของรัฐบาลไทย (จากเชิงเขาตะนาวศรีไปยังกอกะเร็ก (Kawkaeik)) พวกเขาจึงให้ความสำคัญกับ เส้นทาง NSEC รวมถึงเส้นทางขนส่งระหว่างแม่สอด-เมียวดี-ย่างกุ้ง ด้วย หากการพัฒนา เส้นทางนี้เสร็จสมบูรณ์ จะทำให้เส้นทางสายเอเชียวัน (A-1) ในส่วนของพม่า เชื่อมต่อกับเส้นทาง R3B ที่ผ่านรัฐฉานของพม่า ทำให้เศรษฐกิจการค้า การลงทุนระหว่างไทยกับพม่าขยายตัวขึ้น และ เชื่อว่า เส้นทาง EWEC จะเป็นเส้นทางที่ลำเลียงขนส่งสินค้าจากแม่สอดไปถึงจีนภาคตะวันตกใน มณฑลยูนนานได้รวดเร็วที่สุด และเร็วกว่าด่านแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก ระหว่างจังหวัดเชียงรายและ รัฐฉานในพม่าอีกด้วย ที่สำคัญอำเภอแม่สอดยังมีท่าอากาศยานที่ภาครัฐและภาคเอกชนในแม่สอด ได้ร่วมผลักดันจนเกิดเส้นทางสายการบินกรุงเทพฯ-แม่สอด สมาชิกหอการค้าบางคนต้องการที่จะ เห็นสายการบินที่เชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้ง-แม่สอด-เชียงใหม่ ย่างกุ้ง-แม่สอด-กรุงเทพฯ เกิดเป็น รูปธรรม

ตามสภาพภูมิศาสตร์เศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาจากเส้นทาง EWEC และ NSEC ไทยอยู่กลาง ระหว่างกลุ่มประเทศ GMS ในทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอยู่ระหว่างอินเดียกับจีน ผนวกกับการที่อำเภอแม่สอดมีพื้นฐานเศรษฐกิจที่ค่อนข้างเข้มแข็ง และเป็นเมืองการค้าชายแดนของพื้นที่จุด ผ่านแดนที่เชื่อมสู่ประเทศพม่า โดยข้ามสะพานมิตรภาพไทย-พม่า อีกทั้งยังเป็นเขตอุตสาหกรรม

เพื่อส่งออกอยู่แล้ว จึงเหมาะสมที่จะจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Border Zone) ในการเป็นศูนย์กลางการส่งสินค้าเกษตรเพื่อไปประเทศที่สาม เหมือนอย่าง สิงคโปร์ และพม่าได้ลงทุนตั้งฐานการผลิตในประเทศเพื่อนบ้านเช่นพม่าแล้วส่งไปขายต่อยังประเทศที่สาม นอกจากนี้ ก็อาจพัฒนาเป็นศูนย์การบริการทางการเงินได้อีกประการ

ปรากฏการณ์สำคัญหนึ่งซึ่งเกิดขึ้นพร้อมกับกำเนิดของเส้นทาง EWEC ในปี 2544 คือ แนวคิดและกระแสเรียกร้องการยกระดับการบริหารปกครองอำเภอแม่สอดขึ้นมาในระดับเทียบเท่า จังหวัด หรือเขตปกครองพิเศษ หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Border Zone) ที่มีกฎหมายรองรับเฉพาะและคณะผู้บริหารพิเศษ รวมทั้งมีอำนาจการตัดสินใจ โดยเฉพาะ เรื่องการลงทุนและการค้า แนวคิดนี้เกิดมาจากทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการร่วมกัน วางแผนมาก่อน

อย่างไรก็ตาม จากปี 2544 จนถึงบัดนี้ภาครัฐยังไม่มีการสานต่อในสิ่งที่ริเริ่มไว้ ภาคเอกชนได้แสดงความผิดหวังที่แม่สอดยังไม่ได้รับการยกฐานะและอำนาจบริหารจัดการใด ๆ รวมทั้งยังไม่เห็นการเปลี่ยนแปลงที่ดี ๆ หรือผลประโยชน์ อันจะเกิดจาก EWEC โดยตรงตามความ คาดหวังเดิม ขณะเดียวกันปัญหาต่าง ๆ ก็ซับซ้อนทับถมเข้ามา โดยยังไม่ได้มีการบริหารจัดการที่ดี พอกจากภาครัฐส่วนกลาง

โดยสรุปปัญหาเหล่านี้ได้สะท้อนออกมาดังนี้

- 1) กฎระเบียบของการข้ามพรมแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีหรือไม่ชัดเจน ตัวอย่างเช่น มีถนนแล้ว แต่ก็ไม่สามารถใช้ได้ เพราะยังไม่ได้ตกลงกันว่า รถยนต์ที่ขับเข้าไปมี เงื่อนไขอะไรบ้าง
- 2) การกระชับความสัมพันธ์ของชุมชนไทย-พม่าในพื้นที่ของเส้นทางEWEC เป็นเรื่อง สำคัญ แต่ยังไม่มีการดำเนินการมากเท่าที่ควร
- 3) กฎระเบียบและกฎหมายทางการค้าและการลงทุนของไทยและพม่ายังไม่สอดคล้องกัน
- 4) ปัญหาความมั่นคงระหว่างประเทศยังเป็นปัจจัยสำคัญต่อเรื่องการค้าและการลงทุน ส่งผลให้มีปัญหาต่อการเจรจาตกลงระหว่างสองประเทศ ในประเด็นของ การค้าชายแดน แรงงาน ต่างด้าว รวมถึงการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่มีจุดที่สามารถข้ามพรมแดนทั้งหมด 16 ท่า แต่กลับมีด่านศุลกากรอยู่ทีเดียว คือ ที่อำเภอแม่สอด
- 5) ปัญหาที่พม่าซึ่งปกครองด้วยรัฐบาลทหาร มักจะไม่ปล่อยให้ประชาชนมีอิสระเสรี และ ระแวงระวังในเรื่องของการค้าการลงทุนมาก
- 6) ปัญหาความล่าช้าของการลงทุนของไทย เพราะไทยมักจะทำการศึกษาถึงผลได้ผลเสียที่ จะได้รับก่อน ซึ่งบางครั้งแม้จะได้ผลการศึกษาแล้ว แต่ก็ไม่สามารถทำให้เกิดเป็นรูปธรรมได้อีก

7) ปัญหาการขาดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการเจรจาตกลงทางการค้า ตัวอย่างเช่น การเจรจาข้อตกลงกันทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกลุ่มบุคคลระดับสูงของทั้งสองประเทศ โดยขาดการประสานงานกับกลุ่มบุคคลระดับล่าง (กลุ่มผู้ประกอบการ พ่อค้า) ทำให้กลุ่มบุคคลระดับล่างนี้ไม่มีโอกาสได้พูดคุยหรือทำการตกลงการค้าระหว่างกัน ซึ่งโดยความเป็นจริง กลุ่มที่จะพบปัญหาจริง คือ กลุ่มบุคคลระดับล่าง

8) ปัญหา กฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการค้าและการลงทุน เช่น การผ่านพรมแดน และการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เป็นต้น ซึ่งภาคเอกชนของแม่สอดหวังว่าบุคคลระดับสูงที่มีอำนาจจะดูแลและแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ภาคเอกชนแม่สอดได้แสดงความเห็นต่อความเป็นไปได้ของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนแม่สอดว่า ขึ้นกับเงื่อนไขว่าฝ่ายปกครองจะยอมสูญเสียอำนาจตรงนี้หรือไม่ อนาคตของอำเภอแม่สอดจึงยังผันผวน ซึ่งไม่เพียงแต่ขึ้นกับนโยบายของรัฐบาลไทยและภาคการเมืองเท่านั้น แต่ยังขึ้นกับสถานการณ์ทางการเมืองของพม่าและความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลกับชนกลุ่มน้อยในพม่าด้วย

ทัศนคติเกี่ยวกับการขยายตัวของตัวเมืองเมียวดีและทางหลวงสายเอเชียวัน (ASLA 1) พังพม่า

ความเปลี่ยนแปลงของตัวเมืองแม่สอดที่สังเกตเห็นได้ชัด คือ มีการตัดขยายถนนใหม่เข้าเมือง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 105 (ถนนสายเอเชีย 1 หรือ A 1) จากอำเภอเมืองตาก- อำเภอแม่สอด ระยะทาง 86 กิโลเมตร ได้ขยายเป็นถนนสี่เลน ทางหลวงหมายเลข 1090 ใกล้เสร็จสมบูรณ์ เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 105 ไปยังอำเภออุ้มผาง และสามารถเดินทางถึงเชียงใหม่ โดยผ่านทางแม่สะเรียงได้อย่างรวดเร็ว

ในตัวเมืองเองนั้น ถนนจากเขตเมืองขยายใหญ่ขึ้น มีรถยนต์มากขึ้น ร้านค้าเพิ่มขึ้น โรงงานเพิ่มขึ้น ซูเปอร์มาร์เก็ตหรือร้านสะดวกซื้อ เช่น มีร้าน Tesco Express 1 แห่ง และ ร้าน 7-Eleven 7-8 แห่ง เพิ่งเข้ามาตั้งแข่งขันกับร้านโชห่วย และร้าน Mini-Mart ของคนท้องถิ่น ตามตรอกซอกซอยมีการเพิ่มขึ้นของหอพักและห้องเช่าที่แรงงานต่างด้าวอาศัยอยู่ ผู้อยู่อาศัยในแม่สอดได้กล่าวว่าในรอบ 5 ปีมานี้ ได้เกิดการจราจรติดขัดอย่างไม่เคยมีมาก่อน แม้ว่าจะมีผังเมืองรวมของเมืองแม่สอดประกาศใช้ตั้งแต่ปี 2542 เพื่อรองรับปัญหาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นแล้วก็ตาม ผังเมืองดังกล่าวประกาศในกฎกระทรวง ฉบับที่ 416 (พ.ศ.2542) ออกความตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518

ส่วนความเปลี่ยนแปลงขนาดใหญ่ที่กำลังจะเกิดขึ้นในจังหวัดเมียวดี ประเทศพม่า คือ การที่จะมีเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและเขตนิคมอุตสาหกรรม เพื่อรองรับกับการพัฒนาการค้าชายแดนและการลงทุนในโครงการต่างๆ ระหว่างไทยกับพม่า เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีนี้ตั้งห่างจากตัวเมืองจังหวัดเมียวดีออกไปประมาณกิโลเมตรที่ 8-9 พื้นที่ดังกล่าวกำลังถูกก่อสร้างเป็นศูนย์

พาณิชย์กรรมและศูนย์อุตสาหกรรม โดยศูนย์พาณิชย์กรรมตั้งอยู่ติดถนนใหญ่ เมียวดี-กอกะเร็ก-เชิงเขาตะนาวศรี (รัฐบาลไทยให้งบประมาณการสร้างแบบให้เปล่าประมาณ 18 กิโลเมตร)¹¹ มีโกดังหรือคลังสินค้า ห้องเย็น ค่านศุลกากร ศูนย์เก็บสินค้าและศูนย์ขนส่งกระจายสินค้า ฟังข่าวของเส้นทางจากอำเภอแม่สอดไปยังเมียวดี จะเป็นโกดังสินค้าสำหรับรองรับสินค้าที่มาจากไทย ส่วนถนนฝั่งซ้ายเป็นโกดังสำหรับสินค้าข้างนอกที่จะส่งเข้าไทยหรือประเทศที่สามอื่นๆ ส่วนกิโลเมตรที่ 10 เป็นนิคมหรือศูนย์อุตสาหกรรม มีการเตรียมสถานที่และสร้างเส้นทาง เพื่อที่จะดึงดูดนักลงทุน โดยมุ่งหวังนักลงทุนจากจีน ญี่ปุ่น และสิงคโปร์

เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่พม่าจัดตั้งขึ้นจะเชื่อมต่อกับเขตนิคมอุตสาหกรรมและตลาดการค้าชายแดนของจังหวัดตาก ภาคเอกชนเห็นว่า ในแง่ดีจะทำให้การค้าชายแดนและการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเข้าสู่ระบบมากขึ้น การค้าชายแดนนอกระบบก็จะลดลง การลักลอบหลบหนีเข้าเมืองที่อำเภอแม่สอดเพื่อไปเป็นแรงงานในไทยก็จะน้อยตามลงไปด้วย เพราะคนพม่ามีโอกาสหางานทำในเมียวดี ส่งผลให้คนพม่ามีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น แต่ในแง่ลบ การเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีในเดือนธันวาคม 2551 อาจส่งผลกระทบต่อแม่สอดในแง่ของการเป็นคู่แข่งที่สำคัญในการแข่งขันการลงทุนจากต่างชาติของแม่สอด ส่วนในด้านการท่องเที่ยว ก็อาจทำให้นักท่องเที่ยวที่เคยค้างแรมและใช้จ่ายซื้อของในบริเวณตัวเมืองแม่สอดกลับท่องเที่ยวลึกเข้าไปและซื้อสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเมียวดีแทน ซึ่งหากเป็นเช่นนี้ ในอนาคตระยะยาวทางแม่สอดจะสูญเสียรายได้ที่เคยมีมา ดังนั้น แม่สอดจึงจำเป็นที่จะต้องปรับตัวยกระดับให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อให้บริหารจัดการปัญหาได้รวดเร็ว และพัฒนาเป็นศูนย์การส่งออกสินค้าเกษตรหรือการบริการทางการเงิน

¹¹ รัฐบาลไทยได้ให้งบประมาณ 119 ล้านบาท ในการสร้างเส้นทางจากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร ซึ่งเป็นการช่วยเหลือแบบให้เปล่า จากเชิงเขาตะนาวศรีไปยังกอกะเร็ก (Kawkareik) ที่จะต้องข้ามภูเขาสูงชัน อีกทั้งทางแคบมากแบบรถเดินทางเดียว ประมาณ 49 กิโลเมตร โดยทางการไทยมีการสำรวจเส้นทางใหม่ ซึ่งจะช่วยร่นระยะทางลงเหลือ 27 กิโลเมตร ซึ่งโครงการนี้เริ่มจากรัฐบาลไทยสมัยทักษิณ ชินวัตร ต่อด้วยรัฐบาลสุรยุทธ์ จุลานนท์ ได้ช่วยเหลือในเรื่องของงบประมาณการสร้าง (แบบให้เปล่า) โดยขณะนี้ไทยได้ออกแบบเส้นทางจากกอกะเร็กถึงท่าดอนเพื่อเข้าสู่ย่างกุ้งและทางพม่าเห็นชอบแล้ว โดยรัฐบาลไทยจะให้กู้เงินจำนวนเงิน 1,400 ล้านบาท (แบบดอกเบี้ยต่ำ) ต่อมารัฐบาลพม่าขอความกรุณารัฐบาลไทยว่า ทางพม่าไม่ต้องการจะได้เส้นทางจากกอกะเร็กถึงท่าดอนแล้ว แต่ให้เปลี่ยนเป็นเส้นทางจากกอกะเร็กถึงมะละแหม่งแทน เนื่องจากเส้นทางคมนาคม (สะพาน รถไฟ ถนน) จากมะละแหม่งถึงท่าดอนได้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยความช่วยเหลือจากจีน เส้นทางสายเอเชียวัน (A-1) ในส่วนของพม่าเดิมเริ่มจากกอกะเร็กถึงท่าดอน จึงต้องเปลี่ยนเป็นจากกอกะเร็กเข้ามะละแหม่ง ก่อนเข้าสู่ท่าดอน (เส้นทางสายเอเชียวัน คือ เส้นทางที่เริ่มจากทวีปยุโรป - อินเดีย - บังกลาเทศ - พม่า (ตามย่างกุ้ง) - ไทย (อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก) - มาเลเซีย

ภาคเอกชนบางส่วนของแม่สอดประเมินว่าเส้นทางรถขนส่งระหว่างแม่สอด-เมียวดี-ย่างกุ้ง เป็นเส้นทางที่พม่าและจีนให้ความสำคัญมาก ขณะนี้เส้นทาง EWEC ฝั่งตะวันตกสิ้นสุดที่อำเภอแม่สอด เนื่องจากการก่อสร้างเส้นทางในพม่ายังมีอุปสรรคอยู่ ทำให้การเชื่อมต่อของเส้นทาง EWEC จากท่าเรือคานังฝั่งตะวันออก ไปยังท่าเรือมะละแหม่งฝั่งตะวันตกไม่สมบูรณ์ อีกทั้งสภาพภูมิศาสตร์ของมะละแหม่งที่ตั้งอยู่ริมฝั่งทะเลด้านในไม่เหมาะที่จะพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกได้ อย่างไรก็ตาม ทางตอนใต้ของท่าเรือมะละแหม่งลงมาตามชายทะเลประมาณ 80 กิโลเมตร จะมีอยู่จุดหนึ่งที่สามารถทำเป็นท่าเรือน้ำลึกได้ ซึ่งจะต้องลงทุนและใช้เวลาในการตัดถนนและพัฒนาท่าเรือน้ำลึกนั้นขึ้นอีก ดังนั้น จึงเห็นความเป็นไปได้ว่าผลประโยชน์ของแม่สอดอาจขึ้นกับโครงการตัดเส้นทางหลวงสายเอเชียวัน (ASIA 1) แม่สอด-เมียวดี-ย่างกุ้ง และต่อเนื่องไปถึงจีนภาคตะวันตกมากกว่าเส้นทาง EWEC ส่วนปลายตะวันตก

ประชากรแฝง แรงงานต่างด้าว และการย้ายถิ่น

จังหวัดตากด้านภูมิภาคตะวันออก มีโรงงานประมาณ 100 โรงงาน และในภูมิภาคตะวันตก (โดยเฉพาะในอำเภอแม่สอด) มีประมาณ 300 โรงงาน โดยร้อยละ 70 ของโรงงานเป็นอุตสาหกรรมสิ่งทอ และเสื้อผ้าสำเร็จรูป อีกร้อยละ 30 เป็นอุตสาหกรรมการผลิต เช่น โรงงานแปรรูปสินค้าการเกษตร ผลไม้กระป๋อง และอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตในอำเภอแม่สอดส่วนใหญ่เป็นสินค้าเพื่อการส่งออกและส่วนใหญ่เป็นเสื้อผ้าที่มียี่ห้อ เช่น Nike และ Adidas¹²

อุตสาหกรรมในอำเภอแม่สอดส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้แรงงานเข้มข้น (Labour Intensive) ต้นทุนไม่สูงมากนัก มีนักลงทุนต่างชาติ ได้แก่ ไต้หวัน ฮองกง และญี่ปุ่น¹³ ส่วนอุตสาหกรรมและธุรกิจที่มีศักยภาพด้านการลงทุนสูง ได้แก่ ด้านอุตสาหกรรมสิ่งทอ เซรามิก การแปรรูปสินค้าเกษตร รวมถึงอุตสาหกรรมเหมืองแร่

อุตสาหกรรมในอำเภอแม่สอดเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะหลังการเปิดเส้นทาง EWEC ในปี 2544 ได้ส่งผลให้เกิดคลื่นการอพยพของชาวพม่าเข้ามาทำงานในอำเภอแม่สอด ทำให้อำเภอแม่สอดเปรียบเสมือนประตูสำหรับแรงงานพม่าสู่ไทย แรงงานพม่าที่อพยพเข้ามาในอำเภอแม่สอดมีทั้งที่ผิดและถูกกฎหมาย ซึ่งส่วนใหญ่มีความต้องการที่จะไปทำงานต่อในกรุงเทพฯ แรงงานพม่าส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่ไม่มีทักษะและไร้ฝีมือ จึงเหมาะกับการทำงานอุตสาหกรรมในอำเภอแม่สอดที่ใช้แรงงานเข้มข้น แรงงานเหล่านี้จะพักในหอพักของโรงงาน เมื่อมีความชำนาญและรู้ภาษาไทยดี

¹² สัมภาษณ์ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด (เจ้าของโรงงานเซรามิก) เมื่อเดือนตุลาคม 2551

¹³ โรงงานอุตสาหกรรมของชาวต่างชาติที่อยู่ในจังหวัดตาก มี 17 โรงงาน โดยเป็นของชาวฮ่องกงและไต้หวัน 10 โรงงาน เป็นของญี่ปุ่น 4 โรงงาน และเป็นของสหรัฐอเมริกา 1 โรงงาน นอกจากนั้นยังมีประมาณ 5-6 โรงงาน ที่มีต่างชาติมาถือหุ้น

ขึ้นก็มีโอกาสไปทำงานในกรุงเทพฯ ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนแรงงานต่างด้าวที่ถูกกฎหมายประมาณ 3-4 หมื่นบาทต่อราย ซึ่งถือว่าสูงมาก¹⁴

จากตารางที่ 3.5 จะเห็นได้ว่าแรงงานต่างด้าวที่หลบหนีเข้าเมืองของด่านแม่สอดตามสถิติการจับกุมแรงงานต่างด้าวที่ทำผิด พ.ร.บ.คนเข้าเมือง สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2547 2548 2549 และ 2550 แรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมืองที่จับกุมได้มีจำนวน 26,991 39,635 71,427 และ 95,403 ราย ตามลำดับ

ตารางที่ 3.5 สถิติการจับกุมแรงงานต่างด้าวที่ทำผิด พ.ร.บ. คนเข้าเมือง ปี 2544-2550

ปี	หลบหนีเข้าเมือง	อยู่เกินกำหนดอนุญาต	นำพา	ให้ที่พักอาศัย	ประกอบอาชีพโดยไม่ได้รับอนุญาต	อื่น ๆ
2547	26,991	1	76	12	14	38
2548	39,635	5	57	83	119	59
2549	71,427	6	43	22	120	-
2550	95,403	9	45	28	973	5

ที่มา: ด่านตรวจคนเข้าเมืองตาก

(<http://takimm.thport.com/modules.php?name=Reviews&rop=showcontent&id=2>)

ส่วนจำนวนแรงงานพม่าที่ถูกกฎหมายทั้งหมดในจังหวัดตากในปี 2549 มี 142,844 ราย แบ่งเป็นชาย 54,547 ราย และหญิง 88,297 ราย (จากตารางที่ 3.6) แรงงานพม่าที่ทำงานในกิจการผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูปมีมากที่สุดถึง 53,547 ราย รองลงมาทำงานในกิจการผลิตสิ่งทอสิ่งถัก 33,258 ราย ทำงานในกิจการเกษตร 22,702 ราย ทำงานในกิจการก่อสร้าง 7,748 ราย ทำงานในกิจการขายปลีก-ส่ง 7,524 ราย ทำงานเป็นลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล 3,242 ราย และทำงานในการขนถ่ายสินค้าทางน้ำ/บก 1,952 ราย เป็นต้น

¹⁴ ตามกฎหมาย ก่อนที่เจ้าของโรงงานในอำเภอแม่สอดจะจ้างแรงงานพม่า จะต้องประกาศรับแรงงานไทยก่อน ถ้าไม่มีแรงงานไทยมาทำงานเพียงพอ จึงจะประกาศรับแรงงานพม่า ทั้งนี้ สัดส่วนของแรงงานพม่า อยู่ที่ร้อยละ 70 และแรงงานไทยร้อยละ 30 โดยเจ้าของโรงงานในอำเภอแม่สอด จะต้องมีการพักอาศัยให้แก่คนงานพม่า (ร้อยละ 90 ของคนงานมีที่พักอาศัย)

ตารางที่ 3.6 แรงงานพม่าในกิจการต่างๆ ของจังหวัดตาก

ลำดับ	ประเภทกิจการ	เดือนมิถุนายน ปี 2549		
		นายจ้าง	แรงงานพม่า	
			ชาย	หญิง
1	1. ประมง	N/A	N/A	N/A
2	1.1 ประมงทะเล	N/A	N/A	N/A
3	1.2 ประมงน้ำจืด	1	50	N/A
4	2. ต่อเนื่องประมงฯ	3	272	142
5	3. เกษตรและปศุสัตว์	N/A	N/A	N/A
6	3.1 เกษตร	2,513	15,453	7,249
7	3.2 ปศุสัตว์	213	582	178
8	4. โรงสีข้าว	47	246	39
9	5. โรงอิฐ	17	158	22
10	6. โรงน้ำแข็ง	12	63	23
11	7. ขนถ่ายสินค้าทางน้ำ/บก	152	1,607	345
12	8. ก่อสร้าง	476	6,610	1,138
13	9.เหมืองแร่/เหมืองหิน	5	94	6
14	10. ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	1,343	501	2,741
15	11. อื่นๆ(ระบุ)	N/A	N/A	N/A
16	11.1 การผลิตสิ่งทอ สิ่งถัก	95	8,451	24,807
17	11.2 การผลิตเครื่องแต่งกายตัดเย็บเสื้อผ้าสำเร็จรูป	296	10,288	43,259
18	11.3 การผลิตผลิตภัณฑ์จากไม้	20	378	137
19	11.4 การผลิตผลิตภัณฑ์จากเซรามิก	4	136	1,193
20	11.5 การผลิตชิ้นส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์	5	47	425
21	11.6 การผลิตผลิตภัณฑ์อาหาร	42	555	635
22	11.7 การผลิตอื่นๆ นอกจาก 1-6	206	2,416	1,920
23	11.8 การขายปลีก – ส่ง	1,128	4,803	2,721
24	11.9 การซ่อมแซมยานยนต์	110	566	124
25	11.10 การโรงแรม-ภัตตาคาร-ร้านอาหาร	201	617	818
26	11.11 สถานที่เก็บสินค้า	11	181	49
27	11.12 การให้เช่าหรือการบริการทางธุรกิจ	35	142	80
28	11.13 การบริการทำความสะอาดหรือซักอบรีด	30	106	99
29	11.14 สถานศึกษา	9	58	62
30	11.15 มูลนิธิสมาคมการกุศล	5	85	45
31	11.16 บริการเสริมความงาม	12	13	28
32	11.17 การบริการซ่อมแซมติดตั้ง เครื่องใช้ไฟฟ้า	20	69	12
รวม		7,011	54,547	88,297

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดตาก (http://123.242.165.138/tak_poc/report/sar/report/report.php?id=sm031206)

ชาวพม่าและชาวมอญส่วนใหญ่เข้ามาทำงานในโรงงานผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป ในขณะที่แรงงานกะเหรี่ยง ส่วนใหญ่ทำงานเป็นเด็กรับใช้ในบ้าน พนักงานตามปั้มน้ำมัน พนักงานเสิร์ฟอาหาร เนื่องจากกะเหรี่ยงไม่ชอบอยู่ในสังคมใหญ่ กะเหรี่ยงยังนิยมเป็นแรงงานรับจ้างอิสระตามสวนหรือไร่รอบๆ อีกด้วย ชาวพม่าที่เข้ามาเป็นกรรมกรจะพักในสถานที่ก่อสร้าง หรือไม่ก็พักอาศัยในเพิงที่ทำจากใบตองตึง โดยการเช่าที่นาของคนไทยในอำเภอแม่สอด อำเภอแม่สอดยังไม่มีการจัดตั้งสหภาพแรงงานพม่า แรงงานพม่าบางส่วนเป็นนักศึกษาพม่าที่หลบหนีเข้ามา แรงงานพม่าที่เข้ามาทำงานในอำเภอแม่สอด ถึงแม้ว่าจะเป็นแรงงานประเภทที่มีฝีมือ เช่น วิศวกร หรือนักออกแบบ แต่ก็ไม่สามารถทำงานที่มีฝีมือในไทยได้ เนื่องจาก พรบ. แรงงานต่างด้าวได้ระบุประเภทและจำกัดกิจการที่จะจ้างแรงงานข้ามชาติชาวพม่า (เนื่องจากไทยเองก็ต้องปกป้องการว่าจ้างแรงงานที่มีฝีมือของคนไทย)

นอกเหนือจากผลดีที่จังหวัดตากมีกำลังแรงงานในภาคการผลิต โดยเฉพาะอุตสาหกรรมและการเกษตร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าวที่ถูกกฎหมายและแรงงานต่างด้าวที่หลบหนีเข้าเมืองจำนวนมาก แรงงานเหล่านี้ ยังส่งผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรมทั้งแง่บวกและแง่ลบหลายประการต่ออำเภอแม่สอด กล่าวในแง่ดี คือ ด้าน**คุณภาพชีวิตทางวัฒนธรรม** ทำให้ชาติพันธุ์และวัฒนธรรมประเพณีของแม่สอดมีความหลากหลาย สร้างสีสันแก่งานเทศกาลประเพณี และถือเป็นต้นทุนทางวัฒนธรรมอย่างหนึ่งที่เป็นผลดีต่อการท่องเที่ยว ส่วนในแง่ลบ พบว่า**คุณภาพชีวิตทางสังคม**ต่างๆ เช่น ด้าน**สถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคม** เกิดความขัดแย้งระหว่างนายจ้างกับแรงงานต่างด้าวในเรื่องค่าแรงและสวัสดิการ จึงต้องมียุทธศาสตร์พัฒนาเอกชน (NGO) ด้านสิทธิมนุษยชน และสำนักงานจัดหางาน และสำนักงานสวัสดิการสังคม เข้ามาใกล้ชิด แก้ไขปัญหา ด้าน**ความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** การเพิ่มขึ้นด้านอาชญากรรมและยาเสพติด ด้าน**สาธารณสุขและสุขภาพ** ในแง่ของสัดส่วนของสถานรักษาพยาบาลกับคนไข้ไม่สมดุล การควบคุมการระบาดของโรคเอดส์หรือ HIV ดังจะกล่าวในรายละเอียดดังต่อไปนี้

ผลกระทบด้านคุณภาพของชีวิตทางสังคม

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงสภาพและการเปลี่ยนแปลงคุณภาพของชีวิตทางสังคมโดยรวมครอบคลุมประเด็น พื้นฐาน**คุณภาพของชีวิตและสังคม** สาธารณสุขและสุขภาพ สถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคม ความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อมและมลภาวะและการศึกษาและอาชีพ

อย่างไรก็ดี เนื่องจากจังหวัดตากมีลักษณะพิเศษที่อยู่ติดชายแดน จึงมีการอพยพย้ายถิ่นของแรงงานพม่าเข้ามาเป็นประชากรแฝงทั้งที่อยู่อาศัยแบบถูกกฎหมายและผิดกฎหมายจำนวนมาก

การวิเคราะห์ในเรื่องคุณภาพชีวิตทางสังคมของจังหวัดตากอาศัยข้อมูลสถิติที่ได้รับการรับรองแล้วของภาครัฐ รวมทั้งนำผลสรุปมาจากการงานวิจัยต่างๆ มาใช้เป็นด้านหลัก แต่ข้อมูลสถิติเหล่านี้เก็บจากประชากรสัญชาติไทย ไม่ได้ครอบคลุมหรือเกี่ยวข้องไปในส่วนประชากรแฝงที่กล่าวมา และประชากรแฝงดังกล่าวยังคงเคลื่อนย้ายไปมา ส่งผลให้การวิเคราะห์ค่อนข้างเป็นไปอย่างมีข้อจำกัด อย่างไรก็ตาม ในความเป็นจริงปัญหาต่างๆ ที่พ่วงมากับประชากรแฝง ได้ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตทางสังคมของประชากรไทยในจังหวัดตากอย่างยิ่ง

พื้นฐานคุณภาพชีวิตทางสังคม

กล่าวโดยรวมอาจถือว่าคุณภาพของชีวิตและสังคมของจังหวัดตากมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงดีขึ้นโดยลำดับ นับตั้งแต่การเปิดเส้นทาง EWEC ปี 2544 อัตราการเพิ่มของประชากรที่เคยสูงก็ลดลงและคงที่ในช่วงปี 2545 – 2550 ขณะที่รายได้ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเพิ่มมากขึ้น ส่วนหมู่บ้านที่พื้นที่เกณฑ์ความยากจนก็เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทั่วทั้งจังหวัด¹⁵ เกณฑ์ความยากจนในที่นี้ไม่ได้

¹⁵ ตั้งแต่ปี 2524 ได้มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2524 ว่าด้วยระบบบริหารการพัฒนาชนบทแนวใหม่ หรือที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่า “ระบบ กชช.” ภายใต้ระบบ กชช. นี้รัฐบาลกำหนดนโยบายแก้ปัญหาความยากจนไว้ 2 ประการ ที่เด่นชัดคือ *ประการแรก* มุ่งเน้นให้มีการขยายขอบเขตการพัฒนาชนบทให้ครอบคลุมทั่วประเทศ และ *ประการที่สอง* มุ่งเน้นให้ประชาชนได้เข้ามามีบทบาทและมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาของตนเอง โดยผ่านเครื่องมือสำคัญคือ *เกณฑ์ความจำเป็นพื้นฐาน หรือ จปฐ.* และเพื่อให้นโยบายทั้ง 2 ประการบรรลุผลโดยเร็วตรงตามกลุ่มเป้าหมายมากที่สุด ระบบ กชช. จึงได้แบ่งพื้นที่ชนบทออกเป็น 3 ระดับ คือ ชนบทล่างหลัง ชนบทปานกลาง และชนบทก้าวหน้า ซึ่ง จปฐ. เป็นข้อมูลในระดับครัวเรือนที่แสดงถึงสิ่งจำเป็นที่ครัวเรือนพึงได้รับ โดยจะบ่งบอกว่าครัวเรือนที่ทำการสำรวจนั้นตกเกณฑ์ตัวชี้วัดหรือผ่านเกณฑ์ เกณฑ์ปัจจุบัน (ปี 2550) มี 6 หมวด 37 ตัวชี้วัด ครอบคลุมทั้งหมดของการดำเนินชีวิตของคน ได้แก่ สุขภาพดี มีบ้านอาศัย ฝึกฝนการศึกษา รายได้ก้าวหน้า ปลูกฝังค่านิยมไทย ร่วมใจพัฒนา

นอกจากนั้นยังมีเกณฑ์ชี้วัดที่เรียกว่า *กชช. 2ค.หรือแบบสำรวจข้อมูลพื้นฐานหมู่บ้าน* โดยทำการสำรวจทุกสองปี แสดงให้เห็นสภาพทั่วไป และปัญหาของหมู่บ้านชนบทด้านต่างๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ สุขภาพและอนามัย ความรู้และการศึกษา ความเข้มแข็งของชุมชน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สภาพแรงงาน และยาเสพติด เครื่องชี้วัดสภาพปัญหาของหมู่บ้านมีจำนวน 6 กลุ่ม 30 ตัวชี้วัด มีการจัดระดับความรุนแรงของปัญหา และระดับการพัฒนาของหมู่บ้าน ทำให้ทราบลำดับความสำคัญของปัญหา และพื้นที่เป้าหมายที่ควรได้รับการพัฒนาให้มากเป็นพิเศษ (กรมการพัฒนาชุมชน, 2550) ข้อมูลเหล่านี้เป็นข้อมูลที่ถูกหน่วยงานใช้ร่วมกันเป็นมาตรฐานเดียวกัน และใช้อ้างอิงสำหรับการกำหนดแผนงาน โครงการของหน่วยงานต่างๆ ดังจะเห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ได้ระบุพื้นที่เป้าหมายการพัฒนาไว้อย่างชัดเจนว่าพื้นที่ที่ประชาชนส่วนใหญ่มีฐานะด้อยในทางเศรษฐกิจและเผชิญปัญหา ใน 4-5 ประเภท ด้านความไม่สะดวกในการคมนาคม และไม่มั่นคงในการถือครองที่ดินทำกิน ผลผลิตหรือรายได้ต่ำ สุขภาพอนามัยไม่ดี ขาดแคลนน้ำกินน้ำใช้ และขาดความรู้ในการปรับปรุงคุณภาพชีวิต จะเป็นพื้นที่ที่ต้องเร่งรัดพัฒนาเป็นอันดับแรก หรือเรียกว่าพื้นที่พัฒนาที่อยู่ในระดับล่างหลัง ซึ่งมีอยู่จำนวน 5,787 หมู่บ้านทั่วประเทศ แยกเป็นภาคเหนือ 1,065 หมู่บ้าน

หมายถึงว่าผลผลิตรายได้ต่ำกว่ามาตรฐานอย่างเดียว แต่หมายถึงการขาดคุณภาพชีวิตทางสังคมโดยรวม ที่ครอบคลุมความจำเป็นพื้นฐานด้วย เช่น เรื่องสุขภาพ ที่อยู่อาศัย การศึกษา รายได้ ค่านิยม และการร่วมพัฒนา การพัฒนาความยากจนก็หมายถึงว่าพื้นฐานคุณภาพชีวิตทุกด้านที่กล่าวมาได้ยกระดับขึ้นนั่นเอง

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตากให้ข้อมูลสถิติอัตราเพิ่มของประชากรดังนี้ ปี 2544 เพิ่มร้อยละ 12.74 ปี 2545 เพิ่มร้อยละ 0.54 ปี 2546 เพิ่มร้อยละ 0.71 ปี 2547 เพิ่มร้อยละ 0.51 ปี 2548 เพิ่มร้อยละ 0.50 ปี 2549 เพิ่มร้อยละ 0.51 และปี 2550 เพิ่ม 0.58

ตารางที่ 3.7 สถานะสุขภาพของประชากรจังหวัดตาก (เปรียบเทียบปี 2544 และปี 2550)

	ปี 2544	ปี 2550	ร้อยละ (%)
อัตราเกิด	15.90	9.26	-41.76
อัตราราย	3.50	3.78	8.00
อัตราเพิ่ม	12.74	0.58	-95.45
อัตราทารกตาย	1.24	9.70	682.26

ที่มา: สาธารณสุขจังหวัดตาก

ส่วนข้อมูลสถิติหมู่บ้านยากจนนั้นลดลงเป็นลำดับตั้งแต่ปี 2546-2549 จากสถิติปี 2546 หมู่บ้านยากจนในจังหวัดตากมีร้อยละ 66.44 ลดลงเหลือร้อยละ 11.54 ในปี 2549 ส่วนในอำเภอแม่สอดนั้นมีอัตราการลดลงของหมู่บ้านยากจนเร็วมาก ดังจะเห็นได้จากสถิติ ปี 2546 อำเภอแม่สอดมีหมู่บ้านยากจนร้อยละ 64.38 ลดลงเหลือร้อยละ 5.6 ในปี 2549

ตารางที่ 3.8 จำนวนครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำกว่าเกณฑ์ความยากจนของจังหวัดตาก

อำเภอ	ปี 2546			ปี 2549		
	จำนวนครัวเรือน(ครัวเรือน)			จำนวนครัวเรือน(ครัวเรือน)		
	สำรวจ	ไม่ผ่านเกณฑ์	ไม่ผ่าน เกณฑ์ (%)	สำรวจ	ไม่ผ่านเกณฑ์	ไม่ผ่าน เกณฑ์ (%)
เมืองตาก	16,168	9,914	61.32	15,059	1,451	9.64
บ้านตาก	6,290	3,781	60.11	6,366	839	13.18
สามเงา	4,423	3,223	72.87	5,269	624	11.84
แม่ระมาด	5,843	5,347	91.51	6,713	94	1.4
ท่าสองยาง	4,987	4,020	80.61	7,086	1,674	23.62
แม่สอด	11,779	7,583	64.38	11,839	663	5.6
พบพระ	3,719	2,510	67.49	6,098	569	9.33
อุ้มผาง	2,707	2,348	86.74	3,441	1,644	47.78
วังเจ้า	3,440	713	20.73	4,122	55	1.33
รวม	59,356	39,439	66.44	65,993	7,613	11.54

ที่มา: สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดตาก

สาธารณสุขและสุขภาพ

คุณภาพชีวิตทางสังคมด้านสาธารณสุขและสุขภาพของจังหวัดตากโดยทั่วไป อาจถือได้ว่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน จำนวนแพทย์และสถานพยาบาลไม่เพียงพอกับจำนวนประชากรจังหวัดตาก ยิ่งกว่านี้ปัญหาประชากรแฝงจำนวนมากที่เป็นแรงงานต่างด้าวทั้งถูกกฎหมายและไม่ถูกกฎหมายที่เข้ามาอยู่อาศัย ก็ยิ่งทำให้ปัญหาความไม่สมดุลของสัดส่วนของสถานรักษาพยาบาลกับคนไข้เพิ่มมากขึ้น แรงงานที่มีปัญหาด้านสุขภาพไม่สามารถเข้าถึงบริการได้ จึงเกิดปัญหาต่างๆ ตามมา คือ โรคระบาดตามแนวชายแดน การลักลอบทำแท้งของแรงงานต่างด้าวหญิง และการควบคุมโรค HIV

ปี 2551 จังหวัดตากมีโรงพยาบาลรัฐ 9 แห่ง โรงพยาบาลของเอกชน 1 แห่ง สถานีอนามัย 131 แห่ง ศูนย์บริการสาธารณสุข 2 แห่ง เตียงคนไข้ทั้งหมดมี 919 เตียง แพทย์ 119 คน ทันตแพทย์ 35 คน พยาบาล 1,171 คน รวมบุคลากรทางการแพทย์มี 3,876 คน อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร 1:4508 ซึ่งเป็นจำนวนที่ไม่พอเพียง ต่ำกว่าเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) ที่กำหนดอัตราส่วนไว้ที่ 1:3,300

ตารางที่ 3.9 จำนวนสถานพยาบาลและบุคลากรทางการแพทย์ จังหวัดตาก ปี 2551

ลำดับ	โรงพยาบาลรัฐ	ปี 2551						
		เตียง	แพทย์ (คน)	ทันตแพทย์ (คน)	พยาบาล (คน)	เภสัชกร (คน)	เจ้าหน้าที่ สาธารณสุข (คน)	เจ้าหน้าที่ อื่นๆ (คน)
1	โรงพยาบาลสมเด็จพระ เจ้าตากสินมหาราช	305	38	8	260	12	86	368
2	โรงพยาบาลแม่สอด	317	48	8	264	17	114	509
3	โรงพยาบาลบ้านตาก	60	5	3	60	4	18	71
4	โรงพยาบาลสามเงา	30	4	3	39	3	16	54
5	โรงพยาบาลแม่ระมาด	60	6	4	49	5	28	88
6	โรงพยาบาลท่าสองยาง	30	6	3	31	3	20	71
7	โรงพยาบาลพบพระ	30	4	4	432	3	31	49
8	โรงพยาบาลอุ้มผาง	57	5	1	35	2	20	21
9	โรงพยาบาลค่ายวชิร ปราการ	30	3	1	1	0	16	3
	รวม	919	119	35	1,171	49	349	1,234

ที่มา: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตาก

นอกจากนี้สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตาก ยังให้ข้อมูลสถิติร้านขายยาภายในจังหวัดตาก ในปี 2551 ดังนี้ จำนวนร้านขายยาทั้งหมดมี 66 ร้าน อยู่ในเขตเทศบาลทั้งสิ้น แบ่งเป็นร้านขายยาแผนปัจจุบัน 47 แห่ง ร้านขายยาบรรจุเสร็จ 18 แห่ง และร้านขายยาแผนโบราณ 1 แห่ง เป็นที่น่าสังเกตว่า ในอำเภอแม่สอดและอำเภอเมืองตากมีสถานพยาบาลใหญ่โตกว่าอำเภออื่นๆ ของจังหวัดตาก เฉพาะเตียงคนไข้ทั้งสองอำเภอก็มีอำเภอละ 317 เตียง และ 305 เตียง ตามลำดับ ขณะที่อำเภออื่นๆ ที่เหลืออีก 7 อำเภอ รวมแล้วมี 297 เตียง รวมทั้งร้านขายยาก็เช่นกัน พบว่า ร้านขายยาแผนปัจจุบันในแม่สอดมีมากที่สุด 21 ร้าน ในอำเภอเมืองตากมี 12 ร้าน อำเภออื่นมีที่ละ 1-4 ร้าน

อนึ่ง ในจังหวัดตากเป็นจังหวัดชายแดนที่มีปัญหาและสภาพทางสาธารณสุขอันเนื่องมาจากความสะดวกในการผ่านแดนที่แตกต่างจากจังหวัดมุกดาหาร ในจังหวัดมุกดาหารที่ติดกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว จะมีชาวลาวข้ามมารักษาพยาบาลโรคต่างๆ จำนวนมาก โดยเฉพาะมาคลอดบุตรในมุกดาหาร และโรงพยาบาลของไทยก็มักให้การรักษาโดยเห็นแก่มนุษยธรรมและความที่มีภาษาและวัฒนธรรมร่วมกัน แม้ว่าชาวลาวเหล่านั้นจะมีเงินชำระค่ารักษาไม่เต็มจำนวนเลยก็ตาม แต่ในอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เนื่องจากลำพังประชากรแออัดแอ่งที่ถูก

กฎหมายและไม่ถูกกฎหมายก็มีจำนวนมากมายจนเกินกว่าระบบสาธารณสุขของไทยจะรองรับได้แล้ว จึงมีการปฏิเสธการรักษาพยาบาลคนพม่าที่เข้ามาเพื่อการนี้โดยตรง โดยให้เหตุผลว่าคนไข้พม่าไม่สามารถสื่อสารภาษาไทยได้ ด้วยเหตุนี้ทำให้เกิดสถานพยาบาลที่ดำเนินการโดยคนพม่าเชื้อสายกะเหรี่ยงที่เป็นที่รู้จักกันดีในนาม “คลินิกหมอชินเซีย” ซึ่งตั้งอยู่ริมถนนอินทรีกรี จึงมีแรงงานต่างด้าวในไทยและคนจากฝั่งพม่าเข้ามาปรึกษาโรคทุกวัน สถานพยาบาลนี้มีเตียงคนไข้ 160 เตียง แพทย์ 4 คน และพยาบาล 60 คน มีคนไข้นอกและคนไข้ไม่ต่ำกว่า 100 คนทุกวัน สถานพยาบาลแห่งนี้ ตั้งขึ้นด้วยความอนุโลมของทางการไทย และได้รับความสนับสนุนทางการเงินจากองค์กรการกุศลราว 20 แห่ง คนไข้จะได้รับการรักษาแบบให้เปล่า นอกจากคลินิกหมอชินเซียแล้ว แรงงานต่างด้าวในแม่สอดนิยมพึ่งพาร้านขายยาและคลินิกเอกชนในเมือง ดังจะเห็นได้จากป้ายภาษาพม่าในร้านเหล่านั้น

เมื่อกล่าวถึงสุขอนามัยและการแพร่ระบาดของโรคร้ายแรง จำนวนผู้ป่วย/ตายด้วยโรคที่ป้องกันได้ด้วยวัคซีน และปัญหาการติดเชื้อเอดส์ หรือ HIV จากข้อมูลสถิติของทางจังหวัดตาก แสดงว่า ไม่มีการแพร่ระบาดของโรคร้ายแรงตั้งแต่ ปี 2544 ถึงปัจจุบัน จากตารางที่ 3.10 พบว่า ในปี 2551 จำนวนผู้ป่วยด้วยโรควัณโรคมีสูงสุด และรองลงมาคือ โรคไวรัสตับอักเสบบี แต่ไม่มีจำนวนผู้ตายจากโรค HIV ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ตามที่กล่าวไว้ข้างต้นว่า สถิติดังกล่าวเก็บจากประชากรสัญชาติไทยซึ่งได้รับการดูแลด้านสุขอนามัย ได้รับการฉีดวัคซีนป้องกัน และไม่เป็โรคระบาดต่างๆ ซึ่งตามข้อเท็จจริง ได้ตรวจพบโรคระบาดในชนกลุ่มน้อยจากพม่าที่มาอาศัยอยู่ในค่ายพักพิงชั่วคราวผู้หนีภัยจากการสู้รบ และกลุ่มแรงงานต่างด้าวชาวพม่า บางกรณีก็เป็นแรงงานที่เข้ามารับจ้างรายวัน ซึ่งแรงงานเหล่านี้ไม่ได้มีที่อยู่เป็นหลักแหล่งในฝั่งไทย จึงไม่มีการบันทึกเก็บเป็นข้อมูลสถิติที่แน่ชัด

ตามแนวชายแดนไทย-พม่า โรคที่มีโอกาสแพร่ระบาดตามแนวชายแดน ได้แก่ ไข้หวัดนก ไข้เลือดออก อหิวาตกโรค ไข้กาฬหลังแอ่น โรคที่มีการระบาดมากที่สุด คือ มาลาเรีย โดยพื้นที่ที่มีการติดต่อกันมาก ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดระนอง โดยจังหวัดตาก ซึ่งเคยมีการแพร่ระบาดเป็นอันดับหนึ่ง ปัจจุบันลดลงเป็นอันดับสาม โรคมาลาเรียนั้นเป็นโรคที่ไทยควบคุมได้มานานแล้ว สาเหตุของการระบาดมาจากคนจากฝั่งพม่าที่มีเชื้อมาลาเรียแล้วเดินทางเข้ามาติดต่อกับคนไทย ส่วนโรคอีกกลุ่มที่ไทยป้องกันได้โดยใช้วัคซีน แต่ฝั่งพม่าอาจจะให้วัคซีนแก่ประชาชนได้ไม่ทั่วถึงและอาจจะระบาดเข้าสู่ไทย ได้แก่ โรคหัดและคางทูม

ตารางที่ 3.10 จำนวนผู้ป่วย/ตาย ด้วยโรคที่ป้องกันได้ด้วยวัคซีน จังหวัดตาก ปี 2551

ลำดับ	ชื่อโรค	ปี 2551	
		จำนวนผู้ป่วย (ราย)	จำนวนผู้ตาย(ราย)
1	ไวรัสตับอักเสบ บี	30	—
2	หัดเยอรมัน	—	—
3	หัด	65	—
4	หัดที่มีโรคแทรก	—	—
5	ไข้มอติบ	—	—
6	ไทริน	—	—
7	บาดทะยัก	—	—
8	ไข้มอติบจากเชื้อไวรัส เจแปนีส บี	—	—
9	วันโรคปอด ที่ตรวจพบเชื้อ	211	—
10	พิษสุนัขบ้า	—	—
11	กล้ามเนื้ออัมพาตอ่อนปวกเปียก (โปลิโอ)	—	—
	รวม	306	

ที่มา: สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดตาก

ส่วนโรคที่มีการระบาดตามแนวชายแดนไทย-พม่า ที่ต้องเฝ้าระวังเป็นพิเศษ คือ วันโรคซึ่งมีการระบาดในจังหวัดเชียงราย และจังหวัดระนอง และโรคหิวตักโรคในจังหวัดตาก ซึ่งเกิดจากภาวะสุขอนามัยของกลุ่มแรงงานต่างด้าว การติดเชื้อจากการรับประทานเนื้อหมูดิบ การติดเชื้อจากแพะ เนื่องจากมีการลักลอบนำเข้าแพะจากบังกลาเทศผ่านพรมมายังไทย¹⁶ นอกจากนี้ก็อาจเกิดจากความแออัดของที่อยู่อาศัยของแรงงานต่างด้าว รวมทั้งน้ำดื่มและอาหารไม่สะอาด ตัวอย่างเช่น ในเดือนกรกฎาคม ถึง สิงหาคม ปี 2550 สาธารณสุขจังหวัดตาก ได้ตรวจพบการระบาดของโรคหิวตักโรคในพื้นที่ 5 อำเภอชายแดนของจังหวัดตาก (อำเภออุ้มผาง พบพระ แม่สอด แม่ระมาด และท่าสองยาง) พบผู้ป่วยกว่า 300 ราย ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มของประชากรแฝงที่เป็นแรงงานต่างด้าวลักลอบเข้ามาทำงานรายวัน เจ้าหน้าที่สาธารณสุขได้เข้าควบคุมโรค แต่ยังไม่สามารถตัดวงจรเชื้อโรคได้ เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านยังมีการระบาดของโรคชนิดนี้อยู่¹⁷

¹⁶ ปารณีย์ จันทกุล (<http://board.palungjit.com/archive/index.php/t-94287.html>, 4 มีนาคม 2552)

¹⁷ ข่าวจากผู้จัดการออนไลน์, บางกอกโพสต์, กรมประชาสัมพันธ์ (30 กรกฎาคม 2550) และโพสต์ทูเดย์ (1 สิงหาคม 2550) อ้างใน <http://www.moph.go.th/ops/iprg/news> 27 มีนาคม 2552

ปัญหาติดเชื้อเอดส์หรือ HIV

ปัญหาการติดเชื้อ HIV เป็นปัญหาสำคัญในจังหวัดตาก โดยเฉพาะในอำเภอแม่สอดและอำเภอเมืองตาก มีการแพร่ระบาดอย่างรุนแรงและสูงต่อเนื่องขึ้นทุกปี โดยตั้งแต่ปี 2545 – 2550 มีผู้ป่วยสะสม 133 คน เพิ่มขึ้นเป็น 213 คนในปี 2546 เพิ่มขึ้นเป็น 501 คนในปี 2547 เพิ่มขึ้นเป็น 1,495 คนในปี 2549 และเพิ่มขึ้นเป็น 2,221 คนในปี 2550 ตามลำดับ ในช่วงปีแรกๆ พบผู้ติดเชื้อ HIV ทั้งในเพศชายและหญิงในสัดส่วนไม่แตกต่างกันมาก ในปีสุดท้ายพบว่า การระบาดในกลุ่มผู้ชายมากกว่าผู้หญิงราวหนึ่งเท่าครึ่ง และจำนวนผู้ติดเชื้อ HIV ก็พบในอำเภอแม่สอดมากที่สุด คือ 883 คน จากจำนวนทั้งหมด 2,221 คน ก่อนปี 2544 ได้มีการเผยแพร่รายงานการวิจัยของโรงพยาบาลแม่สอดเกี่ยวกับการให้ความรู้เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคเอดส์ในปี 2537¹⁸ ผลวิจัยมุ่งสำรวจพฤติกรรมชายไทยกับโรคเอดส์ พบว่ามีความรู้เกี่ยวกับการติดต่อของโรค การใช้ถุงยางอนามัยดีขึ้นเป็นลำดับ แต่ในช่วงปี 2544 – 2550 การติดเชื้อ HIV มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจมีสาเหตุปัจจัยอื่นๆ ในกลุ่มแรงงานต่างด้าวก็ได้ นอกจากนี้ จากการวิจัยภาคสนามของคณะผู้วิจัยได้สัมภาษณ์หน่วยงานฝ่ายความมั่นคงและทรัพยากรมนุษย์จังหวัดตาก และได้ข้อมูลว่าในอำเภอทางฝั่งตะวันตกของจังหวัด คือ อำเภอแม่ระมาด สามเงา และพบพระ มีการระบาดของโรค HIV มาก เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่อยู่ติดชายแดน เป็นชาติพันธุ์ชาวเขา ยากจน ไม่มีความรู้และบางส่วนก็เข้าสู่ขบวนการค้ามนุษย์ ไปสู่การขายบริการทางเพศ แล้วกลับมาอยู่ในชุมชน การแพร่ระบาดของยาเสพติดในพื้นที่ชายแดนก็มีมาก ทั้งหมดนี้เป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการแพร่เชื้อ HIV ทั้งสิ้น

ตารางที่ 3.11 จำนวนผู้ป่วยด้วยโรคเอดส์และผู้ติดเชื้อเอดส์ในจังหวัดตาก

	ปี 2545	ปี 2550
จำนวนผู้ติดเชื้อชาย (คน)	76	1,561
จำนวนผู้ติดเชื้อหญิง (คน)	57	660
รวม	133	2,221

ที่มา: สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดตาก

¹⁸ วิทยา สวัสดิ์พิพิงส์ และคณะ (2537), รายงานวิจัย “การสำรวจความรู้เรื่องโรคเอดส์และพฤติกรรมทางเพศของประชากรชายอายุ 15-34 ปี ในเขตอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก”, จัดพิมพ์โดยโรงพยาบาลแม่สอด.

ตารางที่ 3.12 จำนวนผู้ติดเชื้อเอดส์ในจังหวัดตาก (รายอำเภอ) ในปี 2550

ลำดับ	อำเภอ	จำนวน(คน)		
		ชาย	หญิง	รวม
1	เมืองตาก	311	90	401
2	บ้านตาก	204	67	271
3	สามเงา	134	90	224
4	แม่ระมาด	128	53	181
5	ท่าสองยาง	39	22	61
6	แม่สอด	612	271	883
7	พบพระ	96	49	145
8	อุ้มผาง	18	5	23
9	วังเจ้า	19	13	32
	รวม	1,561	660	2,221

ที่มา: สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดตาก

ปัญหาการลักลอบทำแท้ง

อัตราการเกิดของเด็กพม่าจากกลุ่มแรงงานต่างด้าวหญิงได้ประมาณว่ามีราว 1,000 คนต่อปี แต่อัตราการรอดตายมีเพียง 500 กว่าคนต่อปี เท่านั้น ปัญหาการลักลอบทำแท้งในกลุ่มแรงงานหญิงต่างด้าวก็เป็นเรื่องใหญ่อีกอย่างหนึ่งในจังหวัดแม่สอด เพราะพ่อแม่ไม่พร้อมจะมีบุตร และแรงงานหญิงต่างด้าวก็ไม่มีเงินมากพอใช้บริการของโรงพยาบาลรัฐหรือเอกชน จึงต้องพึ่งพามอคำแยเถื่อนในพื้นที่¹⁹ หญิงเหล่านี้มักเกิดปัญหาตกเลือดและต้องเข้ามารับการรักษาในโรงพยาบาลทั้งของไทยเองและคลินิกหมอจีนเถี่ย

¹⁹ อัตราค่าบริการทำแท้งให้กับแรงงานหญิงต่างด้าวของ “มอคำแยเถื่อน” เหล่านี้ คือ ค่าบริการ 1,000 บาทต่ออายุครรภ์ 1 เดือน เป็นต้น ซึ่งถือเป็นอัตราค่าบริการที่ต่ำกว่าสถานบริการของรัฐ หรือสถานพยาบาลที่ได้มาตรฐาน ที่คิดค่าบริการในอัตราประมาณ 1,200 - 1,500 บาทต่ออายุครรภ์ 1 เดือน แต่โดยที่กฎหมายไทยห้ามการทำแท้ง นอกจากกรณีที่ถูกข่มขืนหรือบุตรในครรภ์มีปัญหา ส่วนใหญ่จึงไม่ยอมรับทำแท้งให้กลุ่มแรงงานหญิงต่างด้าว จึงทำให้หญิงเหล่านี้จำเป็นต้องลักลอบทำแท้ง

จากการประชุมระดมความคิดเห็นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ในวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 ที่ประชุมได้แสดงความกังวลใจต่อโรคระบาดที่แพร่หลายตามแนวชายแดนและลามเข้ามาในไทย อันเป็นผลจากความสะดวกในการผ่านแดน รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของการติดเชื้อ HIV และการลักลอบทำแท้ง ที่ประชุมเห็นว่าการแก้ไขปัญหาเรื่องนี้จะต้องร่วมมือกันทางสาธารณสุขอย่างจริงจังของไทยและพม่า

สถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคม

ก่อนที่จะกล่าวถึงผลกระทบที่เกิดจาก EWEC ในประเด็นสถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคม ควรรับรู้ภูมิหลังด้านชาติพันธุ์ ชุมชน วิถีชีวิตและสังคมวัฒนธรรมของจังหวัดตาก ดังนี้

ประชากรจังหวัดตากปี 2550 มีราว 5.2 แสนคน ชาวไทยภูเขาซึ่งเป็นชนกลุ่มน้อยมีราว 1.6 แสนคน ส่วนใหญ่เป็นชาวไทยภูเขาชาติพันธุ์ต่างๆ ได้แก่ กะเหรี่ยง แม่ว (ม้ง) เข่า มูเซอ อีเก้อ (อาข่า) และลีซอ และในจำนวนนี้ชาวกะเหรี่ยงมีมากที่สุด คือ ราว 1 แสนคน ยกเว้นกะเหรี่ยงชาวไทยภูเขาชาติพันธุ์อื่นๆ ที่เพิ่งอพยพมาจากทางตอนใต้ของประเทศจีนสู่ประเทศไทยราว 70-80 ปีมานี้ ชาติพันธุ์ต่างๆ เหล่านี้ตั้งถิ่นฐานในภูมิภาคตะวันตกของจังหวัดตากเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกร โดยเฉพาะอำเภอพบพระซึ่งเป็นแหล่งเพาะปลูกผักและดอกไม้ที่สำคัญที่สุดในจังหวัดตาก ประชากรที่เป็นชาติพันธุ์ต่างๆ มีสัดส่วนราว 1 ใน 3 ของประชากรทั้งจังหวัด สรุปภาพรวมแล้วพบว่า จังหวัดตากเป็นสังคมพหุลักษณะ ซึ่งประชากรมีวิถีชีวิต ประเพณี ศาสนา ความเชื่อ ภาษาและวัฒนธรรม ที่แตกต่างหลากหลายกันมาก

ตารางที่ 3.13 จำนวนชนกลุ่มน้อยในจังหวัดตาก

รายชื่อกลุ่ม	ปี 2549	ปี 2550
	จำนวนชนกลุ่มน้อย (คน)	
แม่ว	30,711	32,311
เข่า	450	632
มูเซอ	2,503	2,813
อีเก้อ	897	1,002
ลีซอ	1,647	2,047
กะเหรี่ยง	109,682	110,682
คนไทยบนพื้นที่สูง	12,090	13,290
รวม	157,980	162,777

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดตาก

อำเภอแม่สอดเป็นด่านพรมแดนที่มีการพัฒนาเป็นเมืองใหญ่ที่เจริญมาก มีตลาดการค้าชายแดน และเขตอุตสาหกรรมส่งออก ในเขตตัวเมืองเป็นแหล่งชุมชนดั้งเดิมของชาติพันธุ์ต่างๆ ที่มีอายุราว 150 ปี ลงมา เช่น ไทยใหญ่ (เงี้ยว) ไทยถิ่นเหนือ (ยวน คนเมือง หรือล้านนา) พม่า (เชื้อสายจีน) จีนโพ้นทะเล จีนฮ่อ (จีนจากมณฑลยูนนาน) มุสลิม ชิกซ์ และฮินดู โดยมากชุมชนเหล่านี้จะมีศูนย์กลางเป็นวัด มัสยิด หรือ โบสถ์ ชุมชนต่างชาติพันธุ์เหล่านี้ต่างก็เจริญเติบโตอยู่ร่วมกันด้วยสายสัมพันธ์อันดีมาโดยตลอด มีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองแม่สอด โดยการจัดตั้งมูลนิธิสาธารณกุศล โรงเรียน และการจัดเทศกาลประเพณีต่างๆ²⁰

ในส่วนศาสนิกชนและสถาบันทางศาสนานั้น พบว่าในจังหวัดตาก มีวัด 246 แห่ง โบสถ์คริสต์ 119 แห่ง มัสยิด 7 แห่ง แบ่งศาสนิกชนเป็น พุทธ 483,378 ราย คริสต์ 25,500 ราย และอิสลาม (มุสลิม) 27,087 ราย การนับถือศาสนาคริสต์พบมากในอำเภอฝั่งตะวันตก เช่น พบพระ แม่สอด แม่ระมาด อู้มาง ในอำเภอหนึ่งมีผู้นับถือราว 4,000-7,000 ราย ชาวมุสลิมแทบทั้งหมดอาศัยอยู่ในอำเภอแม่สอด ซึ่งมีถึง 25,106 ราย ส่วนจำนวนโรงเรียน ศาสนา ไม่ได้เก็บไว้ในสถิติของจังหวัดตาก และชาติพันธุ์ที่นับถือศาสนาเดิมไม่ได้บันทึกไว้เด่นชัด เช่น ลัทธินับถือฤาษีของกะเหรี่ยงที่อำเภอพบพระ แม้ในจังหวัดตากจะมีความแตกต่างทางศาสนา แต่การสำรวจวิจัยที่ผ่านมา ก็ไม่พบว่าในจังหวัดตากมีความขัดแย้งอันเนื่องมาจากสถาบันทางศาสนาใด จึงสามารถเห็นได้จากความเป็นมาดั้งเดิมของอำเภอแม่สอดเอง สถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคมมีสภาพกลมกลืนเป็นปกติ ไม่ได้มีความขัดแย้งหรือปัญหาจากความแตกต่างทางชาติพันธุ์หรือศาสนา ยกเว้นชุมชนเล็กหลังศึกแถวริมถนนคนเดินพลอย อาจกล่าวได้ว่า อำเภอแม่สอดไม่มีชุมชนชาวพม่าที่มีอยู่ดั้งเดิม หรือที่ดั่งใหม่ เพราะคนพม่าสัญชาติต่างๆ ซึ่งเป็นแรงงานต่างด้าวส่วนใหญ่จะอยู่

²⁰ ปัจจุบันใจกลางตัวเมืองเป็นย่านการค้าสำคัญตั้งอยู่ที่ถนนอินทรีและถนนศรีพานิช ครอบคลุมพ่อค้าเก่าแก่ของแม่สอด โดยเฉพาะไทยใหญ่ (เงี้ยว) จีนสัญชาติพม่า (จีนฮ่อที่อพยพมาอยู่พม่าก่อนเข้าไทย) และไทยถิ่นเหนือ (ยวน คนเมือง หรือล้านนา) มักตั้งบ้านเรือน และร้านค้า บนถนนอินทรี ต่อมาคนจีนโพ้นทะเลจากประเทศจีนเข้ามาตั้งบ้านเรือนบริเวณถนนศรีพานิช พร้อมด้วยกลุ่มชาวชิกซ์ และฮินดู นอกจากนี้ย่านชุมชนดั้งเดิมที่สำคัญอื่นๆ ได้แก่ วัดชุมพลคีรี ศูนย์กลางชุมชนชาวยวนหรือคนเมืองได้สร้างประมาณปี 2314 ด้วยศรัทธาจากผู้คนที่ย้ายมาจากเมืองเงิน ลำปาง และเชียงใหม่ วัดแม่สอดหน้าด่าน สร้างขึ้นในปี 2400 และวัดแม่ดาว หรือวัดไทยวัฒนาธรรม สร้างขึ้นในปี 2445 จากศรัทธาของชาวไทยใหญ่ และเป็นศูนย์กลางของชุมชนไทยใหญ่ ที่อพยพเข้ามาตั้งบ้านเรือนอยู่บริเวณ “บ้านฮางแอ้ง” ตอนเหนือถนนประสาธวิถิ และหมู่บ้านแม่ดาว มัสยิดแห่งแรกของชาวมุสลิมที่อพยพมาจากจิตตะกองสร้างขึ้นในปี 2444 คือ “มัสยิดนุรุลอิสลาม” ในปี 2490 ชาวจีนที่ประสบความสำเร็จจากการค้าขายในแม่สอดได้ก่อตั้งโรงเรียนราษฎร์วิทยา (ตั้งมิ่ง) มูลนิธิแม่สอดสามัคคีการกุศล และศาลเจ้าปู่เถาอง ในส่วนชุมชนมุสลิมก็ได้ก่อตั้งโรงเรียน “อิสลามศึกษา” (สรุปความจากหนังสือพิมพ์ในโอกาสฉลองการเปิดอาคารเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา โรงเรียนราษฎร์วิทยา อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก 2544; สัมภาษณ์คุณมงคล คะวีรัตน์ มูลนิธิแม่สอดสามัคคีการกุศล และสัมภาษณ์อาจารย์วัลลภ ทองอ่อน อาจารย์ประจำมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร เมื่อเดือนตุลาคม 2551)

ในโรงงานและวัฒนธรรมของพ่อค้าชาวพม่าเองนิยมที่จะข้ามไปกลับ มากกว่าที่จะมาตั้งรกรากในไทย นอกจากนี้ ยังมีหน่วยงานองค์กรเอกชนที่ไม่ใช่ภาครัฐบาล (NGO) จำนวนมาก ที่ทำหน้าที่ให้ความช่วยเหลือแก่แรงงานพม่า เช่น ศูนย์อพยพแม่ละ (อำเภอท่าสองยาง) ศูนย์อพยพอุ้มเปี้ยม (อำเภอพบพระ) และศูนย์อพยพพุนุโพ (อำเภออุ้มผาง) รวมถึงคลินิกแม่ตาว หมอชินเรีย และองค์กรย่อยอีกจำนวนมาก

การเพิ่มขึ้นของจำนวนแรงงานต่างด้าวที่ถูกกฎหมายกับแรงงานต่างด้าวที่หลบหนีเข้าเมือง ส่งผลกระทบทางสถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคมต่ออำเภอแม่สอด ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างนายจ้างกับแรงงานต่างด้าว ในเรื่องค่าแรงและสวัสดิการ จึงต้องมีองค์กร NGO ด้านสิทธิมนุษยชน สำนักงานจัดหางาน และสำนักสวัสดิการสังคม เข้ามาไกล่เกลี่ยแก้ไขปัญหารวมถึงความขัดแย้งระหว่างเจ้าของถิ่นกับผู้เข้ามาที่หลัง ในกรณีคนที่้องถิ่นกับศูนย์อพยพต่างๆ และคนที่้องถิ่นกับคนพม่าที่ข้ามมาทำมาหากินทั้งระยะยาวและไปกลับ

ปัญหานายจ้าง – แรงงานต่างด้าว

ประเด็นปัญหาหลักที่แรงงานพม่าร้องเรียน คือ 1) ลูกนายจ้างเลิกจ้าง 2) ลูกนายจ้างเอาเปรียบค่าแรง และ 3) ปัญหาคดีอาญา เหตุที่แรงงานพม่าร้องเรียนปัญหาการถูกเลิกจ้าง เนื่องจากพื้นที่ในอำเภอแม่สอดมีแรงงานพม่าจำนวนมากที่พร้อมจะเข้ามาทำงาน จึงทำให้นายจ้างส่วนใหญ่ไม่สนใจลูกจ้างชาวพม่า ส่วนเรื่องค่าแรงที่ถูกจ้างชาวพม่ามักจะร้องเรียนคือ การได้รับค่าแรงน้อยกว่าค่าแรงงานขั้นต่ำ คือ 151 บาทต่อวัน ค่าแรงที่ได้รับจริง คือ 60-100 บาทต่อวัน ทั้งนี้ เนื่องจากนายจ้างได้หักค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า ค่าอาหาร และค่าที่พัก อย่างไรก็ตาม ลูกจ้างมองว่าค่าสาธารณูปโภคที่ถูกหักควรเป็นสวัสดิการที่ตนได้รับจากนายจ้าง และควรได้ค่าแรงแบบเต็มเม็ดเต็มหน่วย 151 บาทต่อวัน²¹

²¹ สัมภาษณ์คุณสรานุช สร้อยทอง เจ้าหน้าที่องค์กรเอกชน คลินิกกฎหมายแรงงานแม่สอด (Labor Law Clinic) เมื่อตุลาคม 2551 โดยคลินิกกฎหมายแรงงานแม่สอด (Labor Law Clinic) ก่อตั้งเมื่อปี 2548 ภายใต้มูลนิธิเพื่อสิทธิมนุษยชนและการพัฒนา นอกจากนี้องค์กรที่ทำงานประสานกับ Labor Law Clinic ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมจังหวัดตาก สำนักงานจัดหางานจังหวัดตาก สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน Burma Lawyers' Council, Federation of Trade Unions Burma, Joint Action Committee for Burmese Affairs ทั้งนี้ Labor Law Clinic ได้จัดกิจกรรมอบรมกฎหมายไทยให้กับแรงงานพม่า เมื่อมีคนงานพม่ามาร้องเรียนปัญหา Labor Law Clinic สามารถช่วยได้สองแบบ คือ ร้องเรียนผ่านศาล หรือร้องเรียนผ่านเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยจะมีลำดับกระบวนการดังนี้ คือ

- 1) ตรวจสอบข้อมูลว่าคนงานพม่าเป็นลูกจ้างจริงหรือไม่
- 2) ตรวจสอบดูว่า บริษัทที่ทำการร้องเรียนมีขนาดใหญ่หรือไม่ เป็น Sub Contract หรือไม่
- 3) นำคนงานพม่าเข้าร้องเรียนต่อสำนักงานสวัสดิการแรงงาน
- 4) คนงานพม่าที่ร้องเรียนส่วนใหญ่จะได้รับค่าชดเชยบางส่วนจากพนักงานตรวจแรงงาน
- 5) หากคนงานพม่าต้องการค่าแรงคืนในส่วนที่ขาดไป สามารถทำได้ตามกระบวนการทางกฎหมาย แต่จะยืดเยื้อ

ในจังหวัดตากมีค่ายพักพิงชั่วคราวสำหรับผู้หนีภัยจากการสู้รบที่คนท้องถิ่นเรียกว่า “ศูนย์อพยพ” 2 แห่ง เพื่อรองรับชนกลุ่มน้อยชาวพม่าที่ประสบภัยสงครามและหลบหนีเข้าไทย ได้แก่ ศูนย์อพยพแม่หละ (อำเภอท่าสองยาง) และศูนย์อพยพอุ้มเปี้ยม (อำเภอพบพระ) ศูนย์อพยพทั้งสองนี้ต้องแบกรับภาระชนกลุ่มน้อยชาวพม่าจำนวนมากที่เพิ่มขึ้นไม่หยุด เนื่องจากชนกลุ่มน้อยชาวพม่าเหล่านี้มักจะไม่ได้ทำหมัน และออกลูกออกหลานจำนวนมากภายในศูนย์ฯ ส่วนใหญ่เป็นชาวเขาเผ่ากะเหรี่ยงสัญชาติพม่าประมาณ 100,000 คน ชาวเขาเหล่านี้รอรับการให้ความช่วยเหลือจากศูนย์อพยพที่ดูแลโดยสำนักงานข้าหลวงใหญ่ผู้ลี้ภัยแห่งสหประชาชาติ (United Nations High Commissioner for Refugees: UNHCR) เท่านั้น ทำให้ปัจจุบันศูนย์อพยพแม่หละและอุ้มเปี้ยมได้กลายเป็นชุมชนชาวพม่าไปแล้ว ชาวเขาเหล่านี้จะไม่ยอมกลับเข้าพม่า บ้างก็ถูกขับไล่ออกมาจากพม่า ดังนั้น คนกลุ่มนี้ก็จะใช้ชีวิตอยู่แต่ในศูนย์ฯ นอกเสียจากจะมีประเทศที่สามมารับเอาไป การเพิ่มจำนวนประชากรของคนเหล่านี้สร้างความกังวลใจต่อภาครัฐส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และคนท้องถิ่น ทั้งในแง่ของความมั่นคง การบริหารจัดการทรัพยากรทางสังคม สมดุลย์ทางประชากรและวัฒนธรรม ปัญหาต่างๆ ที่เกิดตามมาดังจะเห็นได้จากการประท้วงของชาวบ้านตำบลแม่ปะ อำเภอแม่สอด ต่อนโยบายการจัดศูนย์พักพิงชั่วคราวและการผลักดันชาวโรฮิงญาออกไปทางแม่สอดเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2552²²

นอกจากนี้จากการสัมภาษณ์ภาคเอกชน อำเภอแม่สอด พบว่า ปัญหาอันสืบเนื่องจากแรงงานต่างด้าวที่เกิดขึ้นอื่นๆ คือ 1) ปัญหาการจดทะเบียนแรงงานต่างด้าวราคาสูง 2) การพิสูจน์สัญชาติทำได้ยาก เนื่องจากมีข่าวว่าพ่อส่งกลับก็ถูกจับในพม่า ทำให้คนงานกลัว 3) มีการจดทะเบียนแรงงานต่างด้าวน้อยลง เนื่องจากการย้ายแรงงานต่างด้าวเข้าในส่วนพื้นที่ขึ้นในของประเทศไทยทั้งนี้ภาคเอกชนกล่าวว่า การแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทำได้โดยการจดทะเบียนแรงงานต่างด้าว ให้ประกันสุขภาพ 1,300 บาท/ปีโดย จ่ายครั้งเดียว ซึ่งเป็นอัตราที่สูงเมื่อเทียบกับค่าจ้างแรงงาน นอกจากนี้ปีหน้า 2552 รัฐไม่ให้มีการต่อการจดทะเบียนแรงงานต่างด้าวยกเว้นในธุรกิจบางประเภท ถ้าไม่มี จะทำให้แรงงานต่างด้าวเข้ามาที่แม่สอดจำนวนมาก และมีการแย่งงานกันทำ

²² วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2552 นายมานพ ชะเชียว นายกองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) แม่ปะ พร้อมกับคณะและชาวบ้านกว่า 400 คน ไปชุมนุมหน้าว่าการอำเภอแม่สอด เพื่อยื่นหนังสือประท้วงขับไล่ ทนกลุ่มน้อย “โรฮิงยา” ที่ลักลอบเข้ามาอยู่ให้ออกจากพื้นที่แม่สอด และเรียกร้องทางการไม่ให้มีการจัดตั้งศูนย์รองรับ (ศูนย์อพยพ) กลุ่มโรฮิงยา เนื่องจากทราบมาว่าทางการได้จับกุมผู้ลักลอบเข้าเมืองชาวโรฮิงยาจำนวนมากที่เดินทางจากพม่าและบังกลาเทศเข้ามาทางชายแดนจังหวัดที่อยู่ติดทะเลอันดามัน และมีแผนจะผลักดันคนกลุ่มนี้มาไว้ที่อำเภอแม่สอด ทั้งนี้ กลุ่มชาวบ้านแม่ปะได้แสดงความพร้อมที่จะปฏิบัติต่อคนกลุ่มนี้ตามหลักมนุษยธรรมให้กลับประเทศตนเอง รวมทั้งพร้อมช่วยเหลือให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่องค์กรระหว่างประเทศ หรือกลุ่มประเทศต่างๆ ที่จะต้องการรับคนกลุ่มนี้ไปดูแล (เพราะพม่าขับไล่และไม่ยอมรับชาวโรฮิงยาเป็นพลเมือง) แต่ชาวแม่สอดไม่ต้องการแบกรับเรื่องนี้อีก เพราะปัจจุบันชายแดนแม่สอดก็มีชาวโรฮิงยาหลงเหลืออยู่จำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อสังคมและคนไทยในด้านสิ่งแวดล้อม การลักขโมย อาชญากรรม โรคติดต่อต่างๆ และมีการแย่งอาชีพคนไทยด้วย (ที่มา: สรุปลจากข่าวสยามรัฐ วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2552)

โดยสรุปแล้วอาจกล่าวได้ว่า ปัญหาอันสืบเนื่องจากสถาบันทางสังคมภายในอำเภอแม่สอดเองไม่เด่นชัด ในกลุ่มที่แตกต่างทางชาติพันธุ์หรือศาสนาที่อยู่ร่วมกันได้ดี ความขัดแย้งหรือการต่อรองใจของกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ เช่น เจ้าของถิ่น – ศูนย์อพยพ มาจากประเด็นความเป็นเจ้าของถิ่น – ผู้เข้ามาทีหลัง ความขัดแย้งนี้จะเห็นได้เด่นชัดในการศึกษาประเด็นเรื่องความมั่นคงและปลอดภัยในทรัพย์สิน โดยชาวแม่สอดเหล่านั้นแสดงความกังวลใจต่อปัญหาอันสืบเนื่องจากผู้เข้ามาทีหลัง เช่น ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมทางสังคม การลักขโมย เรื่องอาชญากรรม โรคติดต่อต่างๆ และมีการแย่งอาชีพคนไทย

ความมั่นคงและปลอดภัยในทรัพย์สิน

ปัญหาในจังหวัดตากที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของสังคม ความมั่นคงของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มี 6 ประเด็นหลักๆ ดังนี้ ยาเสพติด ผู้หลบหนีเข้าเมือง ผู้มีอิทธิพล หวຍเถือน การลักลอบตัดไม้ และการบุกรุกป่าสงวน

อาชญากรรมและยาเสพติด

หากพิจารณาในประเด็นความเปลี่ยนแปลงในเรื่องความปลอดภัย และทรัพย์สินของจังหวัดตากโดยภาพรวม นับจากการเปิดเส้นทาง EWEC พบว่า การเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้นตามลำดับ จากสถิติคืออาชญากรรมของจังหวัดตากในช่วงปี 2546 – 2550 พบว่า ลดลงตามลำดับ โดยในปี 2546 มีการรับแจ้งคดี 2,050 ราย ลดเป็น 1,966 รายในปี 2547 ลดเป็น 1,537 รายในปี 2548 ลดเป็น 1,180 ราย ในปี 2549 และลดลงเหลือ 147 รายในปี 2550 คดีต่างๆ เกิดที่อำเภอแม่สอดมากที่สุดคือ 47 คดี

ตารางที่ 3.14 สถิติคดีอาชญากรรม จังหวัดตาก ปี 2546 – 2550

	รับแจ้ง (ราย)	จับกุมได้ (ราย)	จำนวนผู้ต้องหา(คน)
ปี 2546	2,050	1,920	2,102
ปี 2547	1,966	1,915	2,184
ปี 2548	1,537	1,439	1,746
ปี 2549	1,180	1,095	1,383
ปี 2550	147	1,408	1,501

ที่มา: สถานีตำรวจภูธรจังหวัดตาก

ตารางที่ 3.15 สถิติอาชญากรรม จังหวัดตาก ปี 2550 (ไตรมาสที่ 4)

	รายชื่อ สภ.อ.	รับแจ้ง (ราย)	จับกุมได้ (ราย)	จำนวนผู้ต้องหา (คน)	จำนวนคดีค้างเก่า ที่จับกุมได้ (ราย)
1	สภ.อ.เมืองตาก	25	163	180	0
2	สภ.ต.แม่ท้อ	6	42	62	0
3	สภ.ต.วังประจวบ	3	5	7	0
4	สภ.อ.บ้านตาก	6	36	43	0
5	สภ.อ.สามเงา	13	38	38	15
6	สภ.กิ่ง.อ.วังเจ้า	4	48	40	5
7	สภ.อ.แม่สอด	48	396	442	6
8	สภ.ต.พะวอ	4	154	164	0
9	สภ.อ.แม่ระมาด	6	262	254	0
10	สภ.อ.ท่าสองยาง	3	33	30	0
11	สภ.ต.แม่เมย	4	8	9	0
12	สภ.อ.อุ้มผาง	5	17	14	0
13	สภ.อ.พบพระ	20	201	214	0
14	ภ.จว.ตาก	0	0	0	0
15	สภ.ต.หนองบัวเหนือ	0	3	2	0
16	สภ.ต.แม่สลิค	0	0	0	0
17	สภ.ต.ยกกระบัตร	0	2	2	0
	รวม	147	1,408	1,501	26

ที่มา : สถานีตำรวจภูธรจังหวัดตาก

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับยาเสพติด พบว่า สถิติการจับกุมคดียาเสพติดในปี 2550 พบในท้องที่อำเภอแม่สอดมากที่สุด คือ รับแจ้งคดี 846 ราย อย่างไรก็ตาม การสามารถลดจำนวนผู้ติดยาและผู้ค้ายาได้ โดยที่มีผู้ติดยาจำนวน 449 รายในปี 2549 และลดเป็น 235 รายในปี 2550 ส่วนผู้ค้ายามี 382 รายในปี 2549 และลดเป็น 75 รายในปี 2550

ตารางที่ 3.16 สถิติผลการจับกุมยาเสพติด ในจังหวัดตาก

	รายชื่อ สก.อ.	คดีที่ได้รับแจ้ง	คดีที่จับกุมได้	
		ราย	ราย	คน
1	สก.อ.เมืองตาก	130	130	133
2	สก.ต.แม่ท้อ	8	8	9
3	สก.ต.วังประจวบ	29	29	18
4	สก.อ.บ้านตาก	8	8	12
5	สก.อ.สามเงา	0	0	0
6	สก.ถึง.อ.วังเจ้า	27	27	29
7	สก.อ.แม่สอด	847	847	999
8	สก.ต.พะวอ	34	34	45
9	สก.อ.แม่ระมาด	62	62	70
10	สก.อ.ท่าสองยาง	8	7	8
11	สก.ต.แม่เมย	0	0	0
12	สก.อ.อุ้มผาง	15	15	16
13	สก.อ.พบพระ	352	352	413
14	ภ.จว.ตาก	0	0	0
15	สก.ต.หนองบัวเหนือ	0	0	0
16	สก.ต.แม่สลิค	0	0	0
17	สก.ต.ชกกระบัตร	0	0	0
	รวม	1,520	1,519	1,752

ที่มา: สำนักงานเจ้าของข้อมูลสถิติตำรวจภูธรจังหวัดตาก

ตารางที่ 3.17 จำนวนผู้ติดตามและผู้ค้า ตามเป้าหมายพื้นที่ที่ลดลง

อำเภอ	ปี 2549				ปี 2550			
	จำนวน (ราย)				จำนวน (ราย)			
	ผู้ติดตาม	เป้าหมาย ที่ลดลง	ผู้ค้า	เป้าหมายที่ ลดลง	ผู้ติดตาม	เป้าหมาย ที่ลดลง	ผู้ค้า	เป้าหมาย ที่ลดลง
เมืองตาก	153	0	107	0	53	0	17	0
บ้านตาก	29	0	7	0	5	0	0	0
สามเงา	5	0	0	0	6	0	1	0
แม่ระมาด	5	0	4	0	3	0	7	0
ท่าสองยาง	0	0	0	0	1	0	3	0
แม่สอด	199	0	155	0	119	0	29	0
พบพระ	58	0	97	0	33	0	13	0
อุ้มผาง	0	0	2	0	1	0	2	0
วังเจ้า	0	0	10	0	14	0	3	0
รวม	449	0	382	0	235	0	75	0

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการเอาชนะยาเสพติด จังหวัดตาก

การค้ำนุญผู้หญิงและเด็ก และผู้มีอิทธิพล

ความเปลี่ยนแปลงด้านความมั่นคงของชีวิตและความปลอดภัยของทรัพย์สินนั้น ยังพบประเด็นที่เกี่ยวกับการค้ำนุญผู้หญิงและเด็ก ไปจนถึงผู้มีอิทธิพลท้องถิ่นหรือมาเฟีย ซึ่งเป็นปัญหาเด่นชัดของพื้นที่จังหวัดตาก กล่าวง่ายๆ คือ ขบวนการค้ำนุญขายบริการชาวพม่า ขบวนการค้ำเด็กขอทาน และมาเฟียพม่ากลางเกาะแม่น้ำเมย (หรือเขต No Man's Land)

ในเดือนพฤษภาคม ปี 2551 หลังจากที่มีพม่าประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติจากพายุเฮอร์กิส²³ จังหวัดตาก ได้รับผลดีที่ขอดการส่งออกสินค้าไปพม่าสูงขึ้น ขณะเดียวกันในไทยก็มีการคาดการณ์ว่า ประชาชนพม่าที่ได้รับผลกระทบจากพายุเฮอร์กิสจะหลบหนีเข้าเมืองมายังด่านแม่สอดเพื่อรับจ้างเป็นแรงงานมากมาย นอกจากนี้ยังมีการรายงานข่าวว่า หญิงสัญชาติพม่าได้เข้ามาขายบริการทางเพศในไทยมากขึ้น โดยผ่านช่องทางด่านพรมแดนที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย และเกาะสอง จังหวัดระนอง เฉพาะในอำเภอแม่สอดมีการประมาณจำนวนสถานบริการที่มีความเสี่ยงต่อการค้ามนุษย์ (หรือบริการทางเพศ) ราว 49 แห่ง จังหวัดตากจึงถือได้ว่าเกี่ยวข้องกับสถานการณ์การค้ามนุษย์อยู่ 2 สถานะ คือ สถานะทางผ่าน และสถานะปลายทาง หญิงสาวชาวพม่าที่ต้องการเข้ามาทำงานในไทยบางส่วนจะถูกล่อลวงเป็นเหยื่อในกระบวนการค้ามนุษย์²⁴

ปัญหาใหญ่อีกประการ คือ เรื่องเด็กขอลานในชุมชนชาวมุสลิมที่เรียกว่า “อิสลามบำรุง” อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ในชุมชนนี้มีชาวต่างด้าวอาศัยอยู่ร่วมกับคนไทยมุสลิมในอัตราส่วน 60 : 40 “มุสลิมแม่สอด” เหล่านี้มีเชื้อสายเดียวกัน คือ ส่วนใหญ่จะอพยพมาจากพม่าและมีบางส่วนมาจากแถบบังกลาเทศ แต่มุสลิมต่างด้าวส่วนหนึ่งจะ “ไร้สัญชาติ” ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างเป็น “แรงงานราคาถูก” ตามโรงงาน แต่อีกส่วนหนึ่งสร้างตนเป็นผู้มีอิทธิพล ประกอบอาชีพเป็นนายหน้าค้าขายเด็ก โดยซื้อเด็กจากครอบครัวที่มีฐานะยากจนที่เป็นคนต่างด้าวด้วยกัน เพื่อไปขายเป็นเด็กเร่ร่อนขอทานในเชียงใหม่และกรุงเทพฯ เป็นต้น และบางส่วนก็ส่งออกไปถึงมาเลเซียในส่วนครอบครัวคนไทยมุสลิมที่ยากจน มาเฟียต่างด้าวนี้ก็จะใช้วิธีการเช่าเด็กเป็นรายเดือนบ้าง รายวันบ้าง เพราะคนไทยมุสลิมจะไม่ขายลูก²⁵

²³ พายุเฮอร์กิสพัดถล่มพม่านานกว่า 2 สัปดาห์ ส่งผลให้ประชากรเสียชีวิตและสูญหายกว่า 133,000 ราย ประชาชนได้รับความเดือดร้อนจำนวน 2.4 ล้านคน ไร่นากว่า 1 เอเคอร์ เสียหาย ปศุสัตว์ล้มตาย สินค้าต่างๆ ในพม่าขึ้นราคา แต่จังหวัดตากกลับได้รับผลดีด้านการค้าขายสินค้าชายแดน การค้าบริเวณพรมแดนไทย-พม่า โดยเฉพาะในพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเมย บริเวณอำเภอแม่สอด และสะพานมิตรภาพไทย-พม่า พบว่ามีพ่อค้าชาวพม่าเดินข้ามฝั่งมาซื้อสินค้าจำนวนมาก โดยตั้งแต่ต้นปี 2551 ขอดส่งออกการค้าชายแดนสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเครื่องอุปโภคบริโภค ทั้งอาหารแห้ง น้ำดื่ม และข้าวสาร และสินค้าประเภทอุปกรณ์ก่อสร้าง เหล็กเส้น สังกะสี คาดการณ์ว่าสิ้นสุดปี 2551 มูลค่าสินค้าส่งออกเพิ่มสูงขึ้นอีกร้อยละ 10-15 (สรุปข้อมูลจาก สรุปข่าวเกี่ยวกับพม่า ใน <http://www.midnightuniv.org/forum/index.php?topic=8233.0> วันที่ 30 มีนาคม 2552)

²⁴ ในรอบปี 2549 พบว่า ได้มีการช่วยเหลือและคุ้มครองหญิงและเด็กต่างด้าวที่ตกเป็นเหยื่อการค้ามนุษย์ จำนวน 22 ราย (ประชาไทออนไลน์ วันที่ 6 กรกฎาคม 2550)

²⁵ นายทองสุข คำภีระ รองประธานชุมชนอิสลาม อ.แม่สอด จ.ตาก เปิดเผยถึงปัญหาคนต่างด้าวและปัญหาการค้าเด็กในชุมชนอิสลามว่า ปัญหาการค้าขายเด็กที่เกิดขึ้นในชุมชนอิสลามมีจริง แต่เป็นการกระทำของกลุ่มคนต่างด้าวที่เข้ามาอาศัยประเทศไทยเพื่อกระทำความผิดและหาผลประโยชน์ เมื่อเกิดปัญหาขึ้นตำรวจมักไม่ยอมทำคดี เพราะส่วนใหญ่ไม่มีการร้องทุกข์กล่าวโทษ แม้กฎหมายจะระบุโทษไว้สูง แต่ปัญหาการค้าเด็ก ให้ที่פקพิง และพราก

ปัญหาระหว่างเจ้าของดินกับผู้มาอยู่ที่หลัง ในอำเภอแม่สอดยังมีเรื่องผู้มีอิทธิพล (มาเฟีย) บริเวณเกาะกลางแม่น้ำเมย หรือ No Man's Land คือ ไม่อยู่ภายใต้กฎหมายของรัฐไทยหรือของพม่า บริเวณแห่งนี้ จะมีชาวพม่าปลูกพืชผักอาศัยจำนวนหลายร้อยคน มีมาเฟียคุม เก็บค่าคุ้มครองบน เกาะและมักสร้างปัญหาต่างๆ ให้คนไทยและนักท่องเที่ยว ชาวพม่าเหล่านี้มักเร่ขายบุหรี่และของที่ ระลึกเล็กๆ น้อยๆ ได้สะพานมิตรภาพไทย-พม่า ก่ออาชญากรรมรูปแบบต่างๆ เช่น ล่อลวง นักท่องเที่ยวให้เข้าไปเกาะเพื่อทำร้ายแล้วชิงทรัพย์ ลักลอบเข้ามาขายโมยสินค้าที่ในยามวิกาลตลาด ริมเมย ทำลายทรัพย์สินของไทย เช่น ไฟฟ้าริมทางเดินเท้า ยิ่งปั่นใส่เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ไปหาข่าว ยาเสพติด ปราบปรามบนเกาะ และมีการข่มขู่เผาตลาดริมเมย ทำให้เสียบรรยากาศและส่งผลกระทบต่อ กับธุรกิจด้านการท่องเที่ยวชายแดนอย่างมาก ปัญหานี้เป็นเรื่องเร่งด่วนและหนักหนาขึ้นทุกที จึง ได้มีการประชุมร่วมระหว่างจังหวัดตากและพ่อค้าตลาดริมเมยเพื่อกำหนดมาตรการรักษาความ ปลอดภัยเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2552 โดยเร่งจัดชุดรักษาความปลอดภัยดูแล คัดตั้งระบบไฟฟ้าและ สัญญาณเตือนภัย พร้อมสร้างรั้วกันทางเดินริมแม่น้ำเมย²⁶

นอกจากนี้ ความขัดแย้งอีกอย่างหนึ่งระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ของเจ้าของดินกับผู้มาที่ หลัง คือ เรื่องรถตู้พม่า เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2552 ผู้ประกอบการรถสองแถวริมเมยกว่า 70 คัน นำ รถไปจอดปิดเชิงสะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เพื่อประท้วงหน่วยงาน ราชการที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหารถตู้พม่าวิ่งทับเส้นทาง เข้ามาแย่งคิวรถสองแถวไทย พร้อมยื่นข้อ เรียกร้องห้ามรถตู้พม่าวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารฝั่งไทยอีก ทั้งนี้ การประท้วงทำให้เส้นทางเข้าออกของรถ ทุกประเภทที่จะไปยังตลาดริมเมยและข้ามไปยังฝั่งพม่าไม่สามารถผ่านได้ ส่งผลให้ชาวพม่าที่ เดินทางข้ามมายังฝั่งไทยต้องเดินไปซื้อของในเขตตลาดแม่สอดกว่า 8 กิโลเมตร ขณะที่คนไทยก็ไม่สามารถข้ามไปฝั่งพม่าได้ ทำให้สินค้าตักค้างจำนวนมาก ซึ่งตามปกติจะมีขบวนรถออกประมาณวันละ 40-45 ลานบาท หรือประมาณเดือนละ 1,300-1,400 ลานบาท และส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ไทยกับ

ผู้เยาว์ที่เกิดขึ้นในชุมชนก็ไม่เคยได้รับการแก้ไข ขณะนี้ทางชุมชนทำข้อมูลและหนังสือเพื่อนำเสนอปัญหาเรื่องถึง นายกรัฐมนตรี และผู้ว่าราชการจังหวัดแล้ว (สรุปจาก <http://www.oknation.net/blog/print.php?id=14096> วันที่ กุมภาพันธ์ 2552)

²⁶ นายชุมพร พลรักษ์ ผู้ว่าราชการจังหวัดตาก ได้เป็นประธานการประชุมพ่อค้า-แม่ค้าริมแม่น้ำเมยชายแดน ไทย-พม่า จำนวนกว่า 180 ราย ร่วมกับนายก อบจ. จ.ตาก นายอำเภอแม่สอด นายบุญเชิด สุขแวน นายกเทศมนตรีตำบลท่าสายลวด ที่ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เพื่อชี้แจงปัญหาต่างๆ กับพ่อค้า-แม่ค้าที่เปิดร้านค้าขายของฝากและของที่ระลึกที่ตลาดริมเมย โดยให้พ่อค้าได้ ร่วมรับฟังนโยบายและข้อสรุปในการแก้ไขปัญหาที่มีกลุ่มชาวพม่าสร้างปัญหาให้กับนักท่องเที่ยวที่ไปท่องเที่ยว และซื้อสินค้าตลาดริมเมย กลุ่มพ่อค้าได้เสนอให้ผู้ว่าราชการจังหวัดตาก สร้างระบบและมาตรการรักษาความ ปลอดภัยอย่างเข้มงวด (ที่มา: หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ฉบับที่ 2410 วันที่ 19 - 21 มีนาคม 2552)

พม่า ประธานคณะกรรมการชายแดนส่วนท้องถิ่นไทย – พม่า (Thai – Myanmar Township Border Committee: TBC) ฝ่ายไทยได้เดินทางพร้อมคณะไปยังจังหวัดเมียวดี ในพม่าทันที เพื่อประชุม TBC นัดพิเศษกับฝ่ายความมั่นคงและผู้มีอำนาจรับผิดชอบ ซึ่งเป็นเสาธิการกองทัพภาค ตะวันออกเฉียงใต้ของพม่า²⁷

อีกปัญหาหนึ่งเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินที่ไม่ได้เกิดขึ้นภายใน อำเภอแม่สอด แต่เกิดขึ้นในจังหวัดเมียวดี และส่งผลกระทบต่อแม่สอด ก็คือ ความขัดแย้งที่ยาวนานระหว่างรัฐบาลทหารของพม่าและกองกำลังชนกลุ่มน้อย การสู้รบปะทะกันทำให้ชายแดนไม่สงบ และมักมีผู้หลบหนีภัยสงครามเข้ามาฝั่งไทย การสู้รบแต่ละครั้งทำให้ต้องปิดด่านพรมแดน ตลาดการค้าทั้งหลายหยุดชะงัก อย่างเช่นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2552 ได้เกิดเหตุการณ์ยิงถล่มตลาดบุญรอง และ โรงแรมแห่งหนึ่งที่เป็นของทหารพม่า บริเวณตรงข้ามตลาดบุญรอง แล้วยังมีระเบิดอีกหลายลูกตกตามจุดสำคัญๆ ในย่านชุมชน ตลาด วัด และสำนักสงฆ์²⁸

สิ่งแวดล้อมและมลภาวะ

ความเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมและมลภาวะเป็นปัญหาอีกอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นในจังหวัดตาก ปัญหาสองอย่างที่สำคัญ คือ หมอกควันจากฝั่งเมียวดี และสารปนเปื้อนแคดเมียมในไร่นาของเกษตรกร เนื่องมาจากอุตสาหกรรมเหมืองแร่ “ผาแดง” ในพื้นที่ข้างเคียง โดยในช่วงปลายเดือน กุมภาพันธ์ 2552 ได้เกิดปัญหาหมอกควันเป็นบริเวณกว้างในฝั่งพม่า บริเวณบ้านแม่กะโน และ หมู่บ้านพาเซา รวมทั้งบริเวณพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเมียวดีของพม่า ตรงข้ามบ้านริมเมย ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด ทำให้ชาวพม่าในพื้นที่ดังกล่าวมีอาการแสบตา และทำให้การเดินทางไปมาของยานพาหนะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ ซึ่งทางเจ้าหน้าที่ทางการพม่า จังหวัดเมียวดีได้แจ้งว่า ปัญหาหมอกควันเกิดขึ้นจากการเผาป่าทำไร่เลื่อนลอยของราษฎรพม่าตามแนวชายแดน และพื้นที่ชั้นใน ประกอบกับปัญหากัญเล้ง และมีการตัดไม้ทำลายป่าเพิ่มขึ้นจนป่าไม้ในฝั่งพม่าถูกทำลายไปมาก กรณีผาแดงมีความเป็นมาดังนี้ เมื่อปี 2499 ได้มีชาวต่างชาติเข้าสำรวจพื้นที่ในตำบลธาตุผาแดง อำเภอแม่สอด เนื่องจากมีการพบว่า พื้นที่นี้มีแร่สังกะสีอยู่ในปริมาณมาก สำรวจจนมาถึงปี 2512 จึงมีข้อมูลยืนยันว่า พบแร่สังกะสีที่คุ้มค่าแก่การลงทุนทำเหมืองได้ ในสมัยนั้น จึงมีการเปลี่ยนบริษัทมาทำสัมปทานหลายบริษัท จนปี 2525 บริษัท ผาแดงอินดัสทรี ได้เป็นผู้รับสัมปทานและได้ทำการเริ่มขุดเมื่อเดือนเมษายน ปี 2551 ก็ได้ประทานบัตรต่อสัญญาสัมปทานอีกครั้ง เรียกได้ว่า ผาแดงเหมืองแร่สังกะสี

²⁷ สรุปรจากข่าวโพสท์ทูเดย์ วันที่ 6 มีนาคม 2552

²⁸ สรุปรจากข่าวผู้จัดการ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2552

ผลของการทำเหมืองแร่ส่งผลให้เกิดการกระจายตัวของแร่ธาตุอันทำให้มีปริมาณแคลเมียมสูงขึ้นทั้งในดินและลำธาร ทางคณะกรรมการจังหวัดฝ่ายวิศวกร และงานวิจัยที่ผ่านมา ยืนยันว่าในพื้นที่ตำบลธาตุผาแดงมีปัญหาเรื่องการปนเปื้อนของสารแคลเมียมจริง และที่ผ่านมามหาวิทยาลัยยังอ้างว่าได้รับผลกระทบจากการปนเปื้อนของสารแคลเมียมในข้าว ขณะนี้ทีมคณะวิจัยของมหาวิทยาลัยมหิดล กำลังศึกษาว่า มีสารแคลเมียมเข้าไปสู่ข้าวจริงหรือไม่ รัฐบาลให้เงินชดเชยเจ้าของพื้นที่ที่มีแคลเมียม และแนะนำให้ชาวนาและชาวบ้านในพื้นที่ปนเปื้อนแคลเมียมปรับเปลี่ยนอาชีพ โดยหันมาปลูกอ้อยเพื่อผลิตเอทานอล

การศึกษาและอาชีพ

ในแง่ความมั่นคงและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ในประเด็นที่เกี่ยวกับการศึกษา ในอำเภอแม่สวด มีปรากฏการณ์ที่น่าสนใจ และแสดงถึงการเตรียมพร้อมดังกล่าว คือ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในด้านการศึกษา ในปี 2544 มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร ศูนย์อุดมศึกษาแม่สวด ซึ่งตั้งอยู่ที่ตำบลแม่ปะ ในเนื้อที่ 600 ไร่ ได้ยกระดับการเรียนการสอนขึ้นสู่ระดับอุดมศึกษา และเปิดหลักสูตรระดับปริญญาตรีหรือประกาศนียบัตรบัณฑิต ในสาขาศิลปศาสตร์และบริหารธุรกิจ และที่โดดเด่นคือ ได้จัดการเรียนการสอนหลักสูตรประกาศนียบัตรบัณฑิต สาขาวิชาอัญมณีและเครื่องประดับ ในมหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร วิทยาเขตแม่สวด ยังได้ให้ทุนนักศึกษาจากพม่าจำนวนมากมาเรียนในระดับปริญญาตรีสาขาต่างๆ ร่วมกับนักศึกษาไทย

คุณภาพชีวิตทางวัฒนธรรม

ในหัวข้อนี้เป็นการสำรวจถึงผลกระทบทางวัฒนธรรมอันเนื่องมาจากการเปิดเส้นทาง EWEC ตั้งแต่ปี 2544 จากการวิจัยภาคสนาม และการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบในเรื่องนี้โดยตรง ร่วมกับการเก็บข้อมูลจากการประชุมระดมความคิดเห็น คุณภาพชีวิตด้านวัฒนธรรมนั้น ประกอบด้วยการพักผ่อนหย่อนใจ (สถานบันเทิง) การพักผ่อนเชิงวัฒนธรรมและกีฬา ศาสนาและขนบธรรมเนียมประเพณี และการท่องเที่ยว ผลการวิจัยได้ภาพรวมว่า ความหลากหลายทางชาติพันธุ์และวัฒนธรรมของจังหวัดตาก เป็นลักษณะเด่นพิเศษ และเป็นต้นทุนทางวัฒนธรรม มีมูลค่าต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ส่วนผลกระทบทางวัฒนธรรมด้านลบที่มาพร้อมกับการตัดเส้นทาง EWEC ยังไม่พบ คือ ชุมชนหมู่บ้านก็ยังคงเป็นแบบดั้งเดิม ไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ในเขตตัวเมืองแม้ว่าจะมีจำนวนสถานพักผ่อนหย่อนใจ เช่น สนามกีฬาน้อย และไม่มีพิพิธภัณฑ์วัฒนธรรม แต่ที่นี้ก็ไม่มีปัญหาเยาวชนมากนัก วัดและศาสนาเปรียบเสมือนเป็นเครื่องรวมใจที่สำคัญของชาติพันธุ์ต่างๆ เป็นศูนย์กลางเทศกาลประเพณีต่างๆ และเป็นการพักผ่อนหย่อนใจ สมานสามัคคี อีกทั้งยังนำมาซึ่งรายได้จากการท่องเที่ยวด้วย อย่างไรก็ตาม พบปัญหาคุณภาพชีวิตทางสังคมและทางวัฒนธรรมบ้างในกลุ่มชาติพันธุ์ชาวไทยภูเขาที่ยากจนและขาด

การศึกษา และพบปัญหาที่น่ากังวลใจเกี่ยวกับการจางหายอัตลักษณ์ของความเป็นไทย เนื่องจากปัจจุบันมีคนพม่าต่างด้าวเข้ามาอยู่อาศัยเป็นประชากรแฝงจำนวนมาก แต่เรื่องนี้ก็สามารถแก้ไขด้วยการส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทางวัฒนธรรมระหว่างไทย-พม่า

เมื่อมองในภาพกว้าง ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากเส้นทาง EWEC ต่อวัฒนธรรมของประชาชนในจังหวัดตากส่วนใหญ่ เป็นกลุ่มที่ประกอบอาชีพค้าขาย นักลงทุน ผู้ประกอบการ และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น แต่ไม่ได้กระทบไปถึงวัฒนธรรมของประชากรทั่วไปในระดับหมู่บ้าน ชนบท สังคมและวัฒนธรรมในภาพรวมของจังหวัดตาก ในชั้นวิกฤต ความหลากหลายทางด้านวัฒนธรรมอาจมีผลทำให้คนในชุมชนบางกลุ่มเปลี่ยน แต่สังคมยังคงเป็นแบบดั้งเดิมไม่ว่าจะเป็น บ้าน วัด โรงเรียน ที่ยังคงมีความเกี่ยวข้องกันอยู่ อาจจะมีการหลากหลายทางชาติพันธุ์ ศาสนา และวัฒนธรรมบ้างในอำเภอแม่สอด แต่สามารถผสมผสานเข้ากันได้เป็นอย่างดี ประชาชนหรือคนต่างด้าวในอำเภอแม่สอดจะให้ความสำคัญในทางศาสนามาก โรงงานจึงต้องหยุดงานในช่วงวันพระหรือวันสำคัญทางศาสนา เพื่อให้คนทั้งหลายร่วมทำบุญและฉลองตามเทศกาลประเพณี ซึ่งสิ่งนี้ก็เป็นโอกาสอันดีของความสามัคคีของชาติพันธุ์ต่างๆ ทั้งไทยและไม่ใช่ไทย²⁹

ในเรื่องของวิถีชีวิตเยาวชน ในตัวอำเภอเมืองตาก ไม่มีสถานที่ที่สามารถเป็นแหล่งมั่วสุมสำหรับหนุ่มวัยรุ่น ทำให้ไม่ค่อยมีปัญหาเยาวชนในตัวเมืองมากนัก มีเพียงการชิงมอเตอร์ไซด์สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ไม่มีสำนักงานในอำเภอแม่สอดเนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ดังนั้น การดูแลและแก้ปัญหาเยาวชนในอำเภอแม่สอด จึงต้องอาศัยหน่วยงานอื่นๆ อาทิเช่น มูลนิธิสุกนิมิตแห่งประเทศไทย องค์การข้าหลวงใหญ่ผู้ลี้ภัยแห่งสหประชาชาติ (UNHCR) เป็นต้น โดยหน่วยงานเหล่านี้ มี UN ให้การสนับสนุนด้านแหล่งเงินทุนอยู่ พบคุ้มครองเด็ก ระบุไว้ว่าเด็กทุกคนตามกฎหมายสิทธิมนุษยชนต้องได้รับความคุ้มครองทุกคน ไม่ว่าจะเป็นคนเชื้อสายใดก็ตาม

เจ้าหน้าที่ภาครัฐให้ข้อมูลกับคณะผู้วิจัยว่า จังหวัดตากมีความหลากหลายทางชาติพันธุ์ ภาษาและวัฒนธรรมมาแต่ดั้งเดิม แต่ละกลุ่มชาติพันธุ์ก็ไม่เหมือนกัน โดยชนกลุ่มน้อยที่รวยที่สุดและมีคุณภาพชีวิตทางสังคมและทางวัฒนธรรมดีที่สุด คือ กลุ่มม้งหรือเมี้ยว ซึ่งจัดเป็นกลุ่มที่เรียนหนังสือดี กลุ่มชาติพันธุ์อย่างม้งหรือมุเซอได้ปรับตัวเข้ากับการท่องเที่ยวเป็นอย่างดี อย่างเช่นสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นตลาดนัดกลางดอยมุเซอ และหมู่บ้านโฮมสเตย์ “เมี้ยวไมโครเวฟ” เป็นต้น แต่ก็มีชนกลุ่มน้อยที่ทำเกษตรกรรมแบบไร่เลื่อนลอย คือ กลุ่มม้ง อาข่า ลีซอ กะเหรี่ยง และมุเซอ กลุ่มที่มีฐานะค่อนข้างยากจนและขาดการศึกษา คือ กลุ่มชาวไทยภูเขาที่อำเภอพบพระ ซึ่งมักพบปัญหาโรคระบาดต่างๆ และการติดเชื้อ HIV ส่วนการค้ามนุษย์พบมากที่สุด คือ ในกลุ่มกะเหรี่ยงที่

²⁹ จากการสัมภาษณ์หัวหน้าสำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดตาก และหัวหน้าสำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัด เมื่อเดือนตุลาคม 2551.

อพยพเข้ามาอาศัยบริเวณชายแดนไทย-พม่า ซึ่งมีถิ่นหรือแหล่งทำมาหากินอยู่ติดกับแม่น้ำเมย สำหรับชนกลุ่มน้อยที่มีสัญชาติไทยและเป็นชาวไทยภูเขาส่วนใหญ่ไม่ได้สร้างปัญหาให้กับทางจังหวัด

สำหรับผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรม ที่เกิดจากจำนวนแรงงานต่างด้าวเข้ามาอยู่ในอำเภอแม่สอดมากขึ้นเรื่อยๆ ภาครัฐแสดงความเห็นว่า เอกลักษณ์ของความเป็นไทยอาจจืดจางไป โดยเฉพาะภาษาไทย ซึ่งสิ่งที่น่าเป็นห่วงในด้านสังคมและวัฒนธรรมของจังหวัดตาก คือ ความไม่ชัดเจนหรือไม่มีเอกภาพของเอกลักษณ์ที่โดดเด่นทางวัฒนธรรม เนื่องจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอแม่สอดมีวิถีชีวิตความเป็นอยู่และการแต่งกายที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นชาติพันธุ์ คนไทยที่เป็นคนท้องถิ่น หรือแรงงานต่างด้าวสัญชาติพม่า รวมถึงคนที่นับถือศาสนาต่างๆ ภาษาท้องถิ่นที่ใช้ในแต่ละอำเภอก็ยังแตกต่างกัน ไม่เหมือนกับทางล้านนาหรือเชียงใหม่ที่มีอัตลักษณ์โดดเด่นอย่างยิ่ง ด้วยเหตุดังกล่าว กลุ่มชนชาวพม่าที่เข้ามาเป็นแรงงานอาศัยอยู่ในไทยกลับไม่ได้รับอิทธิพลจากวัฒนธรรมไทย เนื่องจากชาวพมามักจะอนุรักษ์วัฒนธรรมของตน ชาวพม่าที่อยู่ในจังหวัดตากจะไม่หัดพูดภาษาไทย ในทางตรงข้ามพ่อค้าไทยกลับหัดพูดภาษาพม่าเพื่อจะได้ติดต่อค้าขายกับชาวพม่าได้ จะเห็นได้ว่า วัฒนธรรมไทยบางส่วนกำลังเปลี่ยนแปลงไป เพราะนายจ้างคนไทยมักจะมีคนรับใช้ในบ้านหรือมีพี่เลี้ยงเด็กเป็นคนสัญชาติพม่า ทำให้เด็กไทยถูกปลูกฝังและเติบโตมากับวัฒนธรรมบางอย่างของพม่า ซึ่งผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นตามมาภายหลัง คือ อาจพูดภาษาไทยไม่ชัดเท่าที่ควร และเกี่ยวข้องกับการปลูกฝังค่านิยมต่างๆ เช่น ไม่ได้รับการสอนค่านิยมแบบไทยในด้านความขยันขันแข็ง ความรักท้องถิ่น เป็นต้น ในกรณีกลุ่มชาติพันธุ์ของจังหวัดตากเอง ยังคงไม่มีอิทธิพลในด้านความผู้นำทางวัฒนธรรมต่อจังหวัดตากมากนัก โดยมากจะปฏิบัติตามประเพณีในหมู่บ้านเท่านั้น ยกเว้นประเพณีโล้ชิงช้าของชาวม้งที่ส่วนราชการเข้าไปสนับสนุนและประชาสัมพันธ์ให้เป็นเอกลักษณ์หนึ่งของจังหวัด

อย่างไรก็ดี ในด้านสื่อสารมวลชนต่างๆ และการโฆษณา พบว่า โดยทั่วไปคนพม่าในพม่าจะรับรู้ข่าวสารบ้านเมืองที่เกิดขึ้นในไทย รวมถึงค่านิยมตะวันตกและสินค้าทันสมัย จากสื่อโทรทัศน์ไทยมาก ในขณะที่ คนไทยกลับเรียนรู้เรื่องราวเกี่ยวกับพมำน้อยมาก หน่วยงานภาครัฐจึงมีทัศนะว่า ควรจัดโครงการสัมพันธแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมระหว่างไทย-พม่า ให้มากขึ้น เพื่อแก้ปัญหาความขัดแย้งทางสังคมระหว่างเจ้าของถิ่นกับผู้อพยพใหม่ ทุกๆ ปีที่อำเภอแม่สอดและจังหวัดเมียวดีจะจัดงานลอยกระทงและประกวดนางงามสายน้ำเมย นอกจากนี้ ทางจังหวัดตาก หอการค้าจังหวัดตาก และจังหวัดเมียวดี ก็ได้ร่วมกันจัดโครงการจักรยานมิตรภาพไทย-พม่า แม่สอด-เมียวดี เข้าสู่เขตเศรษฐกิจชายแดนเมียวดีไปบนเส้นทาง EWEC และโครงการเปิดย่านการค้าสยามอัญมณีแม่สอด เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการค้าในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งมีกิจกรรมต่างๆ มากมาย เช่น การเดินแฟชั่นเครื่องประดับอัญมณีโชว์ ทอล์กโชว์ ที่สำคัญมีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ หรือ MOU เมืองแฝด ระหว่าง แม่สอด-เต๋อง ซึ่งเป็นเขต

ปกครองตนเองหนึ่งในมณฑลยูนนาน ที่มีเมืองชายแดนรุ่ยลี่ เป็นประตูเปิดสู่ฐานตอนบนของพม่า เมืองชายแดนรุ่ยลี่ได้รับการประกาศจากจีนให้เป็นเขตความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดนพิเศษ และเพิ่งพัฒนาจริงจึงเมื่อสิบกว่าปีมานี้ ทำให้รุ่ยลี่เป็นตลาดการค้าชายแดนสำคัญของมณฑลยูนนาน โดยมีมูลค่าการค้าชายแดนเป็นหนึ่งในสามของยูนนาน และมีตลาดการค้าอัญมณีที่ใหญ่โต คล้ายคลึงกับแม่สอด

ผลการวิเคราะห์ข้างต้นชี้ให้เห็นว่า การเปิดใช้เส้นทางEWEC ไม่ได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อระบบเศรษฐกิจของจังหวัดตาก ทั้งนี้เนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของตากส่วนใหญ่มีการดำเนินการก่อนการเกิดเส้นทาง EWEC และมีการขนส่งสินค้าที่ผลิตได้ออกไปยังต่างประเทศผ่านท่าเรือคลองเตยและแหลมฉบัง ซึ่งไม่ได้อยู่ในแนวระเบียง EWEC แต่ขณะเดียวกันก็เป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจแก่อำเภอแม่สอดให้สามารถเชื่อมโยงไปสู่พม่าทางตะวันตก หรือเชื่อมไปทางฝั่งตะวันออกยังสปป.ลาว เวียดนาม และจีน หรืออาจจะเชื่อมโยงไปยังทิสเหนือและใต้ของไทยได้

3.1.2 ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดตาก

หากพิจารณาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการจัดตั้ง AEC ของกลุ่มประเทศอาเซียนเพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายของสินค้าและปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรีนั้น พบว่า จะส่งผลกระทบต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เนื่องจากหากมีการยกเลิกข้อจำกัดด้านการค้าระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ทั้งภาษีและที่มิใช่ภาษี รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน เพื่อช่วยลดต้นทุนการบริหารจัดการของผู้ผลิต ทำให้สินค้าถึงมือผู้บริโภคในเวลาอันรวดเร็ว ซึ่งจะส่งผลกระทบเชิงบวกต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัดตาก โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอแม่สอดซึ่งมีโรงงานอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อส่งออกหลายแห่ง อาทิ เสื้อผ้าสำเร็จรูป สินค้าสิ่งทอและเซรามิก เป็นต้น สำหรับการเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC นั้น เป็นที่คาดกันว่าจะมีการบริหารจัดการการเคลื่อนย้ายหรืออำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับบุคคลธรรมดาที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน ให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ของแต่ละประเทศ โดยอำนวยความสะดวกในการตรวจลงตราและออกใบอนุญาตทำงานสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพและแรงงานฝีมืออาเซียนที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามพรมแดน และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน แต่ก็ยังมีอุปสรรคทางด้านกฎหมายและข้อกำหนดของแต่ละประเทศที่เป็นปัญหาการเข้าสู่ตลาดแรงงานด้วย การเปิดเสรีด้านแรงงานภายใต้กรอบ AEC จะทำให้แรงงานไทยที่มีฝีมือเดินทางไปทำงานในพมามากกว่าที่แรงงานพม่าจะเข้ามาทำงานในไทย เนื่องจากกรอบ AEC ครอบคลุมเฉพาะแรงงานที่มีฝีมือเท่านั้น

การเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานได้อย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC จะก่อให้เกิดผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรมในอำเภอแม่สอดหลายประการ อาทิ จะทำให้ตัวเมืองอำเภอแม่สอดขยายตัวมากขึ้นเคียงคู่ไปกับจังหวัดเมียวดีซึ่งเป็นพื้นที่ติดต่อกัน ตัวเมืองแม่สอดจะมีทั้งผู้คนที่ย้ายมาอยู่อาศัย ทำงาน และลงทุน รวมทั้งจะมีคนเดินทางผ่านพรมแดนไปมาตลอดเวลาเพื่อการท่องเที่ยวและดำเนินธุรกิจ รวมทั้งขยายยานพาหนะเพื่อขนส่งสินค้าและผู้คนก็จะหนาแน่นขึ้น ซึ่งหากพิจารณาในด้านโครงสร้างประชากร อาจทำให้เกิดจำนวนประชากรแฝงที่เป็นแรงงานต่างด้าวชาวพม่าในไทยมากขึ้นกว่าเดิม (จากสัดส่วน 1:1 เป็น 1.5-2 :1 ของประชากรจริง) จะมีผู้คนนานาชาตินอกพื้นที่สัญจรเข้ามาร่วมกิจกรรมเศรษฐกิจ และอาจจะเป็นไปได้ว่าชาวไทยภูเขาชาติพันธุ์ต่างๆ ในอำเภออื่นๆ ก็จะย้ายถิ่นเข้ามาทำงานในอำเภอแม่สอดมากขึ้น

ในอำเภอแม่สอดเองจะพบปัญหาของการจัดการบริหารต่างๆ ที่จะรองรับประชากรจำนวนมากมายเช่นนั้น เพื่อให้มีคุณภาพชีวิตทางสังคมและทางวัฒนธรรม การสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น ไฟฟ้า น้ำประปาที่สะอาด จะมีไม่เพียงพอ โรงพยาบาลและการบริการทางสาธารณสุขก็จะมีปัญหามากขึ้นกว่าเดิม ปัญหาโรคระบาดที่มาจากชายแดน ปัญหาการลักลอบทำแท้ง ปัญหาการติดเชื้อ HIV ก็น่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต ในด้านปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จะพบอาชญากรรม ยาเสพติด และการค้ามนุษย์เพิ่มมากขึ้น

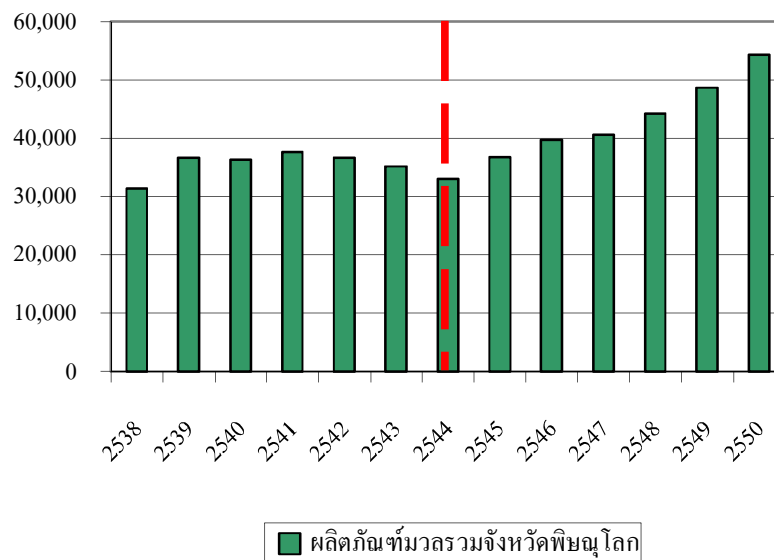
ในส่วนของสถาบันทางสังคม อำเภอแม่สอดมีต้นทุนสังคมวัฒนธรรมที่แข็งแกร่งที่ชาติพันธุ์ต่างๆ อยู่ร่วมด้วยความสามัคคีอย่างยาวนาน และมีวัดพุทธศาสนาและเทศกาลประเพณีต่างๆ เป็นเครื่องเชื่อมร้อยสังคมที่แตกต่าง ความขัดแย้งของสถาบันทางสังคมระหว่างนายจ้าง-ลูกจ้างก็จะเกิดขึ้นเป็นปกติในยามเจรจาต่อรองเกี่ยวกับแรงงานต่างๆ แต่ก็อาศัยพื้นฐานทางศาสนาและธรรมเนียมประเพณีดังกล่าวมาแล้วลดทอนความตึงเครียดและกล่อมเกล้าให้อยู่ร่วมกันได้ดี การมีวิสัยทัศน์ที่ยาวไกลและมองอนาคต AEC ในแง่บวกของกลุ่มผู้นำภาครัฐและภาคเอกชน อาทิ หอการค้า และสภาอุตสาหกรรม ทำให้หาวิธีรับมือกับปัญหาต่างๆ ที่จะเกิดตามมาได้ มหาวิทยาลัย สถาบันการศึกษา ก็เป็นต้นทุนทางสังคมและวัฒนธรรมที่สำคัญ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยผ่านโปรแกรมการศึกษาระดับสูง หรือในระดับอาชีวะ หรือการฝึกอบรมสั้นๆ จะเพิ่มมากขึ้น และการศึกษาจะเผยแพร่ให้คนท้องถิ่นทั้งที่เป็นไทยและชาติพันธุ์ต่างๆ และแรงงานต่างด้าว เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรให้มีคุณภาพพร้อมกับการทำงานในเมืองเศรษฐกิจแห่งนี้ และยังเป็นการแก้ปัญหาสังคมต่างๆ ที่ค้นรากตามที่ได้กล่าวไปแล้วอีกด้วย

3.2 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดพิษณุโลก

3.2.1 ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดพิษณุโลก

ภาพรวมด้านเศรษฐกิจของจังหวัดพิษณุโลก เมื่อพิจารณาจากผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) จากรูปภาพที่ 3.9 พบว่าจังหวัดพิษณุโลก มีอัตราการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ซึ่งดูได้จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมตั้งแต่ปี 2544 – 2550 โดยในปี 2550 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเท่ากับ 54,304 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2538 ถึง 22,933 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 136.79 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ของจังหวัดพิษณุโลกเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 1.13 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC GPP ของจังหวัดพิษณุโลกเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 8.69 ต่อปี

รูปภาพที่ 3.9 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลก ปี 2538-2550

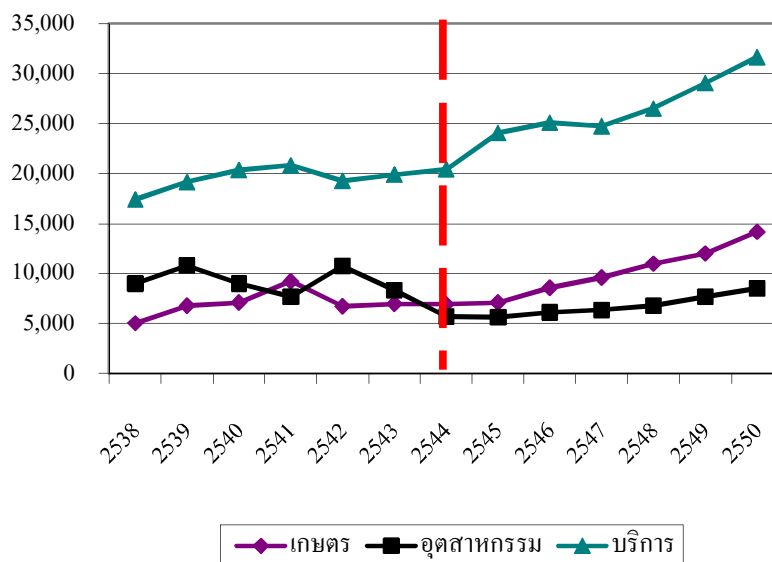


ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จากรูปภาพที่ 3.10 ผลิตภัณฑ์รายจังหวัดของจังหวัดพิษณุโลก ส่วนใหญ่อยู่ในภาคบริการ ในปี 2550 มีมูลค่า 31,630 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 58.25 ของGPP ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,600 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.50 อันดับต่อมาเป็นภาคเกษตร มีมูลค่า 14,191 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 26.13 ของGPP ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,159 ล้านบาท สำหรับภาคอุตสาหกรรม มีมูลค่า 8,484 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.62 ของGPP ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 844 ล้านบาท เมื่อพิจารณา

เปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ของจังหวัดพิษณุโลกเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 7.61 (-4.26) และ 2.84 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC GPP ภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ของจังหวัดพิษณุโลกเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 12.82 7.04 และ 7.74 ต่อปี ตามลำดับ

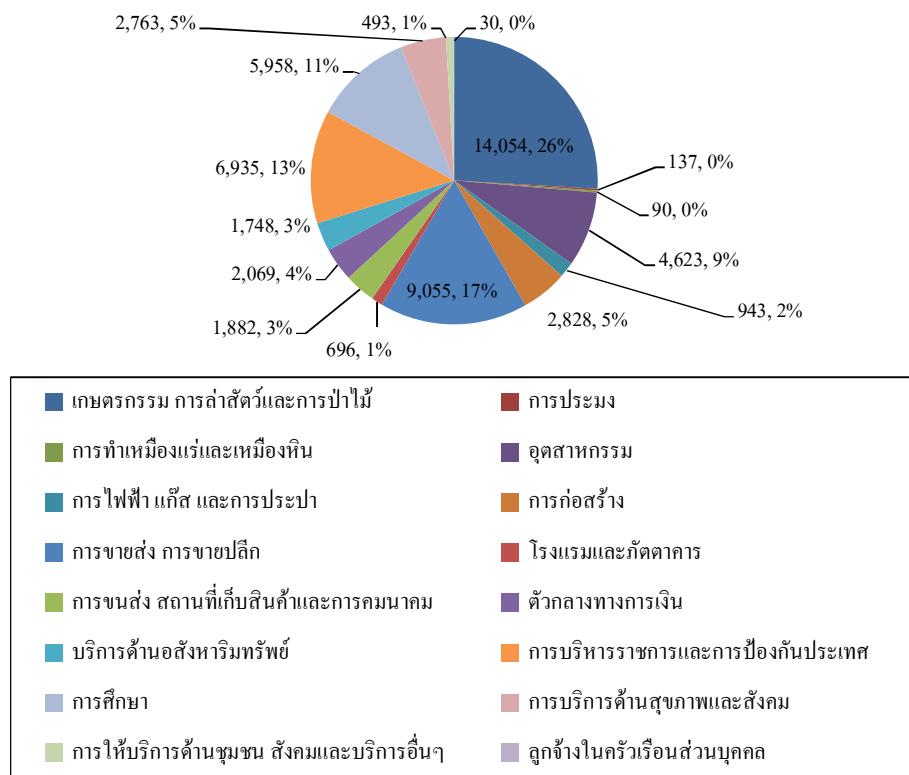
รูปภาพที่ 3.10 ผลผลิตมวลรวมจังหวัดพิษณุโลกจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เมื่อพิจารณาสัดส่วนของผลิตภัณฑ์รายจังหวัดของจังหวัดพิษณุโลกตามลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในปี 2550 ส่วนใหญ่อยู่ในสาขาเกษตร ปศุสัตว์ และป่าไม้คิดเป็นร้อยละ 26 ของ GPP ทั้งหมดในจังหวัดพิษณุโลก อันดับที่ 2 คือ สาขาขายส่งและขายปลีก มีสัดส่วนร้อยละ 17 ของ GPP ทั้งหมด อันดับที่ 3 คือ สาขาการบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับมีสัดส่วนร้อยละ 13 ของ GPP ทั้งหมด อันดับที่ 4 คือ สาขาไฟฟ้า ก๊าซและประปา มีสัดส่วนร้อยละ 11 ของ GPP ทั้งหมด และ อันดับที่ 5 คือ สาขาการผลิต มีสัดส่วนร้อยละ 9 ของ GPP ทั้งหมด ในปี 2550 (รูปภาพที่ 3.11)

รูปภาพที่ 3.11 สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ ปี 2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

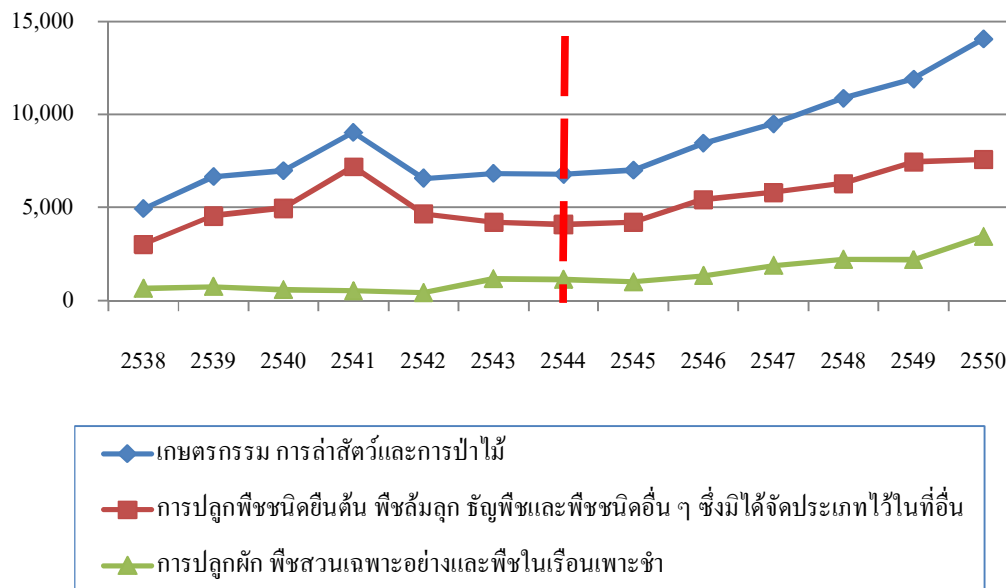
รายละเอียดของภาคเศรษฐกิจแต่ละด้าน ดังนี้

ภาคการเกษตร

ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดของจังหวัดพิษณุโลกในภาคเกษตร ส่วนใหญ่เป็นการผลิตในสาขาเกษตร ปศุสัตว์ และป่าไม้ ในปี 2550 มีมูลค่า 14,054 ล้านบาท ซึ่งผลผลิตทางการเกษตรส่วนใหญ่จะเป็นการปลูกพืชยืนต้น พืชล้มลุก กล้วย พืช ซึ่งในปี 2550 มีมูลค่า 7,567 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 53.32 ของมูลค่า GPP สาขาเกษตรทั้งหมด อันดับต่อมาได้แก่การปลูกผัก พืชสวนเฉพาะอย่างและพืชในเรือนเพาะชำ มีมูลค่า 3,438 ล้านบาทในปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 24.46 ของมูลค่า GPP สาขาเกษตรทั้งหมด เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ในสาขาเกษตร ปศุสัตว์และป่าไม้ ของจังหวัดพิษณุโลกเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 7.55 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 13.07 ต่อปี ขณะที่การปลูกพืช

ขึ้นต้น พืชล้มลุก รัษฎพืชก่อนเปิดเส้นทางเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 9.54 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 11.23 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.12)

รูปภาพที่ 3.12 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัดพิษณุโลกในภาคเกษตร และสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ทั้งนี้ จังหวัดพิษณุโลกเป็นจังหวัดที่ทำการเกษตรโดยเฉพาะพืชไร่ ได้แก่ ข้าวโพด มันสำปะหลังและถั่วเหลือง ส่วนการทำนามีทั้งนาปีและนาปรัง โดยจะทำในลักษณะนาดำ นานวนคม ข้าวไร่ ส่วนไม้ผลและไม้ยืนต้นที่นิยมปลูก เช่น มะม่วง ลำไย มะขามหวาน กัลยน้ำว้า สับปะรด เป็นต้น สำหรับพืชผักที่นิยมปลูกกันมาก ได้แก่ มันสำปะหลัง พริกขี้หนู กระเทียม และข้าวโพด เป็นต้น

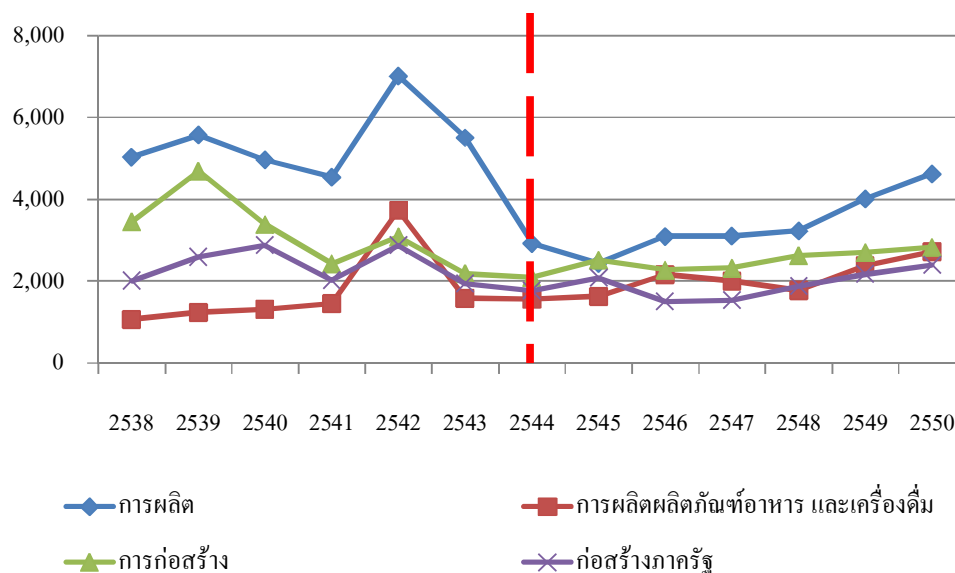
ในส่วนของข้าว เป็นสินค้าเกษตรที่มีปริมาณการผลิตจำนวนมากทุกพื้นที่ทั้งในฤดูนาปี นาปรัง โดยเฉพาะในเขตอำเภอพรหมพิราม อำเภอเมือง อำเภอบางกระทุ่ม และอำเภอบางระกำ สามารถปลูกได้ตลอดทั้งปี จังหวัดพิษณุโลกมีโรงสีข้าวที่มีศักยภาพ มีการแปรรูปสินค้าเพื่อการส่งออกโดยตรงและแปรรูปเพื่อส่งให้กับผู้ส่งออกในกรุงเทพฯ รวมทั้งมีการรวบรวมส่งข้าวเปลือกไปแปรรูปในจังหวัดอีกด้วย พืชอีกชนิดที่สำคัญ คือ มะม่วงน้ำดอกไม้ ซึ่งเป็นสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพในการแข่งขันเพื่อการส่งออก มีพื้นที่เพาะปลูกที่เหมาะสมในอำเภอวังทอง อำเภอเนินมะปราง โดยมีปริมาณการส่งออกประมาณ 120 ตันต่อวัน

ภาคอุตสาหกรรม

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกในภาคอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่อยู่ในสาขาการผลิต ในปี 2550 มีมูลค่า 4,623 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 54.49 ของGPPภาคอุตสาหกรรม อันดับสอง ได้แก่ GPP ในสาขาก่อสร้าง ในปี 2550 มีมูลค่า 2,828 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 33.34 ของ GPP ภาคอุตสาหกรรม ทั้งนี้ ในสาขาการผลิตส่วนใหญ่เป็นการผลิตผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม มีมูลค่า 2,724 ล้านบาท สำหรับสาขาก่อสร้าง ส่วนใหญ่เป็นการก่อสร้างภาครัฐ มีมูลค่า 2,396 ล้านบาท ในปี 2550 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ในสาขาการผลิต และก่อสร้างของจังหวัดพิษณุโลกเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ -3.80 และ -4.46 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 9.03 และ 5.57 ต่อปีตามลำดับ (รูปภาพที่ 3.13)

รูปภาพที่ 3.13 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกในภาคอุตสาหกรรม และสินค้าที่สำคัญปี 2538-

2550



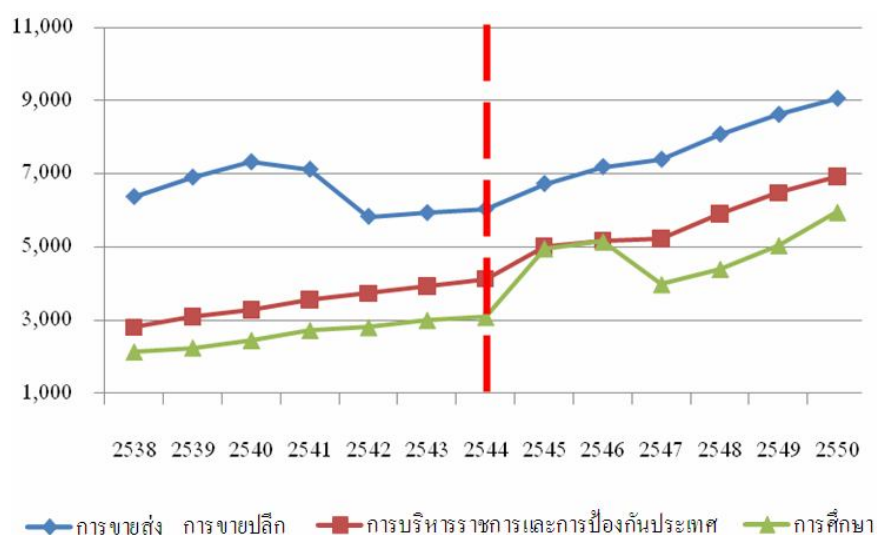
ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ภาคบริการและการท่องเที่ยว

ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดของจังหวัดพิษณุโลกในภาคบริการ ส่วนใหญ่เป็นสาขาการขนส่ง ขนส่งสินค้า ในปี 2550 มีมูลค่า 9,055 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 28.63 ของGPP สาขาบริการทั้งหมด เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ในสาขาการขนส่ง ขนส่งสินค้า ของจังหวัดพิษณุโลกเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ (-0.49) ต่อปี และช่วงหลังจาก

การเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 7.04 ต่อปี อันดับต่อมาเป็นสาขาบริหารราชการ และการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับ มีมูลค่า 6,935 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.92 ของ GPP ภาคบริการ และอันดับที่ 3 เป็นสาขาบริการการศึกษา มีมูลค่า 5,958 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.84 ของ GPP ภาคบริการ สำหรับสาขาบริหารราชการฯ และบริการ การศึกษาของจังหวัดพิษณุโลกเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ในสาขาดังกล่าวของจังหวัดพิษณุโลกเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 6.65 และ 6.36 ต่อปี ตามลำดับ และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 9.23 และ 14.23 ต่อปี ตามลำดับ (รูปภาพที่ 3.14)

รูปภาพที่ 3.14 ผลกระทบต่อมวลรวมจังหวัดพิษณุโลกในภาคบริการ และสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- ศูนย์กลางการศึกษาภาคเหนือตอนล่างของไทย

การศึกษาในจังหวัดพิษณุโลกได้แพร่กระจายไปอย่างทั่วถึง ในปีการศึกษา 2546 จังหวัดพิษณุโลกมีโรงเรียนระดับประถมและมัธยม 523 แห่ง มีครู 8,053 คน จำนวนนักเรียน 146,768 คน เป็นนักเรียนชาย 74,961 และนักเรียนหญิง 71,807 คน ระดับอุดมศึกษา มี 12 แห่ง สังกัดสำนักงานสถาบันราชภัฏ 1 แห่ง กรมอาชีวศึกษา 6 แห่ง สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน 2 แห่ง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตพิษณุโลก 1 แห่ง สถาบันสังกัดทบวงมหาวิทยาลัย 1 แห่ง และสถาบันศึกษาของรัฐสังกัดสภาการศึกษาสงฆ์อีก 1 แห่ง ทั้งนี้มีจำนวนครูและอาจารย์ผู้สอนรวม 2,197 คน และมีนักศึกษา 32,293 คน โดยมีสัดส่วนนักศึกษาต่อครูและอาจารย์ผู้สอนอยู่ในระดับ 15:1

จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการศึกษาของภูมิภาคภาคเหนือตอนล่าง มีสถานศึกษามากมายทุกระดับตั้งแต่อนุบาลจนถึงระดับมหาวิทยาลัย ที่มีชื่อเสียงดังนี้

ระดับอนุบาลและประถมศึกษา โรงเรียนอนุบาลพิษณุโลก โรงเรียนธีรธาดา พิษณุโลก โรงเรียนโรจนวิทย์ โรงเรียนสินหมีน โรงเรียนจำการบุญ โรงเรียนวัดยาง (มีมานะวิทยา) โรงเรียนโรจนวิทย์ มาลาเบี่ยงโรงเรียนเซนต์นิโกลาส

ระดับมัธยมศึกษา โรงเรียนพิษณุโลกพิทยาคม เป็นโรงเรียนชายประจำจังหวัด แต่ในปัจจุบันทำการเรียนการสอนแบบสหศึกษาทั่วไป (เฉพาะระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย) โรงเรียนเฉลิมขวัญสตรี เป็นโรงเรียนหญิงประจำจังหวัด แต่ในปัจจุบันทำการเรียนการสอนแบบสหศึกษาทั่วไป (เฉพาะระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย) โรงเรียนมัธยมสาธิตมหาวิทยาลัยนเรศวร เป็นโรงเรียนสาธิตของมหาวิทยาลัยนเรศวร ทำการเรียนการสอนเฉพาะชั้นมัธยมศึกษา เน้นทางด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และภาษาต่างประเทศ โดยอาศัยการสนับสนุนด้านวิชาการจากคณะต่างๆ ของมหาวิทยาลัย โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา ภาคเหนือ เป็นโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาที่จัดตั้งในเขตภาคเหนือ ทำการเรียนการสอนเฉพาะในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ทำการสอนในรูปแบบสหศึกษา โรงเรียนจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย พิษณุโลก เป็นโรงเรียนเฉลิมพระเกียรติประจำภาคเหนือตอนล่าง มีการเรียนการสอนเน้นด้านวิทยาศาสตร์ โรงเรียนจ่านกร้อง โรงเรียนพุทธชินราชพิทยา โรงเรียนผดุงราษฎร์ โรงเรียนเซนต์นิโกลาส

ระดับอาชีวศึกษา วิทยาลัยอาชีวศึกษา จังหวัดพิษณุโลก วิทยาลัยเทคนิคพิษณุโลก วิทยาลัยพาณิชยการบึงพระพิษณุโลก โรงเรียนเทคนิคพาณิชยการพิษณุโลก โรงเรียนบริหารธุรกิจและเทคโนโลยีพิษณุโลก

ระดับอุดมศึกษา มหาวิทยาลัยนเรศวร เป็นสถาบันอุดมศึกษารัฐบาลแห่งแรกและเป็นศูนย์กลางการศึกษาของจังหวัดพิษณุโลกและภาคเหนือตอนล่าง มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา วิทยาเขตพิษณุโลก มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ศูนย์การศึกษาพิษณุโลก มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาลัยสงฆ์พุทธชินราช พิษณุโลก วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี พุทธชินราช วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดพิษณุโลก วิทยาลัยพิษณุโลก เป็นสถาบันอุดมศึกษาเอกชนแห่งแรกของจังหวัดพิษณุโลก ในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา นอกจากนี้ยังมีโรงเรียนสำหรับผู้ที่มีความบกพร่องในด้านการเรียนรู้ก็คือ โรงเรียนพิษณุโลกปัญญานุกูล

พิษณุโลกจึงจัดว่าเป็นศูนย์กลางศึกษาของภาคเหนือตอนล่าง เป็นที่ตั้งของภาคและเขตในด้านการศึกษา มีวิทยาลัยและมหาวิทยาลัย จัดระบบการศึกษาดังแต่อนุบาลถึงระดับอุดมศึกษา (ปริญญาโทและปริญญาเอก) เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งเปิดการสอนในสาขาต่าง ๆ มากมาย โดยเฉพาะจะเน้นการสอนทางสังคมศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ เกษตรศาสตร์ และแพทยศาสตร์ เป็นต้น

- ศูนย์กลางการท่องเที่ยว

สำหรับด้านการท่องเที่ยว จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัดพิษณุโลก ระหว่างเดือนเมษายน-มิถุนายน ปี 2551 มีจำนวน 233,231 คน แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยจำนวน 202,322 คน และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจำนวน 30,999 คน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากประเทศฝรั่งเศส มีจำนวน 10,110 คน ทั้งนี้ บริเวณสี่แยกอินโดจีน พื้นที่ 9 ไร่ ของกรมทางหลวง จะสร้างเป็นศูนย์บริการข้อมูลการท่องเที่ยวสี่แยกอินโดจีนขึ้น เป็นจุดพักรถ ซึ่งรถทุกคันที่ผ่านมาทั้งแนวเหนือใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก จะใช้เป็นจุดแวะพักและเป็นแหล่งท่องเที่ยว มีการสร้างอาคารศูนย์ข้อมูลศูนย์วัฒนธรรมไทย ศูนย์ข้อมูลวัฒนธรรม 4 ประเทศ คือ จีน เวียดนาม พม่าและมาเลเซีย พร้อมทั้งลานแสดงวัฒนธรรม สถานที่จำหน่าย อาหารและสินค้าโอท็อปของทั้ง 5 ประเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงครามได้ออกแบบแลนด์มาร์ค เป็นหลักหมุดบอกพิกัดละติจูด ลองจิจูด ของสี่แยกอินโดจีนไว้ตรงกลาง รวมทั้งอาหารศูนย์วัฒนธรรม 5 ประเทศ เมื่อผ่านสี่แยกอินโดจีนมาเลี้ยวเข้าไปชมพิพิธภัณฑ์ผ้าที่มหาวิทยาลัยนเรศวร ประกอบด้วยห้องจัดแสดงนิทรรศการต่าง ๆ จัดแสดงผ้าผลิตภัณฑ์จากผ้า ที่นำมาจากแหล่งต่าง ๆ ของไทยและต่างประเทศ มีบริการข่าวสารและข้อมูลเกี่ยวกับการวิจัยและเอกสารเกี่ยวกับการผลิต การศึกษาเรื่องผ้าประเภทต่างๆ นอกจากนี้ ของฝากที่ขึ้นชื่อของเมืองพิษณุโลกที่นักท่องเที่ยวมักซื้อฝาก คือ กล้วยตากบางกระทุ่ม ที่มีเนื้อนุ่ม รสชาติหอมหวาน อร่อย

จังหวัดพิษณุโลก มีสถานที่ท่องเที่ยวมากมายทั้งโบราณสถานและสถานที่พักผ่อนตามธรรมชาติ อาทิ วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร ที่ประดิษฐานพระพุทธชินราช พระราชวังจันทร์ เป็นสถานที่ประสูติของสมเด็จพระนเรศวรมหาราช เขาสมอแครง น้ำตกชาติตระการ น้ำตกปอย น้ำตกสกุณทอยาน อุทยานแห่งชาติแก่งเจ็ดแคว อุทยานแห่งชาติน้ำตกชาติตระการ อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง วนอุทยานเขาพนมทอง อุทยานแห่งชาติภูสอยดาว ล่องแก่ง ถ้ำน้ำเข็ก นอกจากนี้ ในปีหนึ่ง ๆ มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางมาท่องเที่ยว ทำธุรกิจ หรือเดินทางผ่าน และแวะพักผ่อนที่พิษณุโลกเป็นจำนวนมาก

- ศูนย์กลางการค้าสมัยใหม่

การค้าสมัยใหม่หรือโมเดิร์นเทรด (Modern Trade) ของจังหวัดพิษณุโลกได้ส่งผลกระทบต่อร้านค้าปลีกแบบดั้งเดิม (Traditional Trade) หรือโชห่วย ซึ่งเป็นการค้าที่ผ่านร้านค้าประเภทโมเดิร์นเทรด ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า (Department Store) ซูเปอร์เซ็นเตอร์ (Super Center) ไฮเปอร์มาร์เก็ต (Hypermarket) หรือ ดิสเคาต์สโตร์ (Discount Store) ซูเปอร์มาร์เก็ต (Supermarket) แคชแอนด์แคร์รี่ (Cash & Carry) ร้านสะดวกซื้อ (Convenience Store) ร้านค้าเฉพาะอย่าง (Specialty Store) และแคตคิลเลอร์ คิลเลอร์ (Category Killer) ธุรกิจการค้าของจังหวัดพิษณุโลก

ที่เปลี่ยนแปลง ส่งผลให้ร้านโชห่วยต่างเร่งปรับตัว ทั้งเรื่องของแนวคิด และเงินทุน เมื่อเทียบกับการขายตัวอย่างรวดเร็วของโมเดิร์นเทรด ซึ่งเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ผู้บริโภคเกิดการเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาใช้บริการร้านค้าประเภทโมเดิร์นเทรดมากขึ้น แม้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพยายามส่งเสริมสนับสนุน เพื่อยกระดับให้ร้านโชห่วยมีศักยภาพและภาพลักษณ์เพื่อดึงดูดผู้บริโภคให้เข้าไปใช้บริการมากขึ้น แต่ดูเหมือนว่าร้านโชห่วยไม่ได้ถูกจัดระเบียบอย่างเป็นระบบ ทั้งในเรื่องบัญชี การเงิน และภาษี และการพยายามที่จะช่วยเหลือจึงไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ซึ่งมีผู้เกี่ยวข้อง 4 ฝ่าย ได้แก่ ประชาชนในฐานะผู้บริโภค ผู้ประกอบการค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Trade) ผู้ประกอบการค้าปลีกแบบดั้งเดิม (Traditional Trade) หรือโชห่วย และภาครัฐบาลทั้งรัฐบาลส่วนกลางและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น³⁰

ศูนย์การค้าสมัยใหม่หรือห้างสรรพสินค้าในจังหวัดพิษณุโลก ได้เข้ามาดำเนินกิจกรรมทางการค้าและการลงทุนในภูมิภาคภาคเหนือตอนล่างและภาคกลางตอนบน โดยมีศูนย์การค้าและห้างสรรพสินค้าที่สำคัญ คือ ท็อปแลนด์พลาซ่า ท็อปแลนด์อาเขต ศูนย์การค้าปทุมทอง เทสโก้ โลตัส ตลาดโลตัส สาขาท็อปแลนด์ บิ๊กซี แม็คโคร โฮมโปร อินเด็คซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ คาร์ฟูร์ เป็นต้น

พิษณุโลกจัดเป็นเมืองศูนย์กลางการค้า การบริการ และการศึกษาของภาคเหนือตอนล่าง และเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างแนวเขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้า ซึ่งมีการวางแผนด้านการจราจรเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ปัญหาสำคัญที่มักจะพบ คือ ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำน่านในเขตเมือง ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ปัญหาด้านความไม่คล่องตัวในการเดินทาง ปัญหาด้านความไม่ปลอดภัยในการสัญจรเนื่องจากพฤติกรรมขับขี่และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และปัญหาด้านการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับจราจรและขนส่ง ดังนั้น แนวทางของจังหวัดจึงได้มีการจัดทำเป็นแผนแม่บทด้านการขนส่งและ

³⁰ ผู้เกี่ยวข้องกับการค้าสมัยใหม่ที่สำคัญ คือ (1) ประชาชนในฐานะผู้บริโภคที่ควรได้รับบริโภคสินค้าและบริการที่ดีและมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งผู้บริโภคมีความพึงพอใจในการเติบโตของร้านค้าประเภทโมเดิร์นเทรด (Modern Trade) เนื่องจากได้รับบริโภคสินค้าและบริการในราคาถูก และมีความสะดวกสบายในการใช้บริการ (2) ผู้ประกอบการค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Trade) การดำเนินงานที่ดี มีการเติบโตอย่างรวดเร็วและเป็นที่ยอมรับของผู้บริโภค และมีพลังทางธุรกิจสูงที่สร้างอำนาจการแข่งขันทางการตลาดเหนือคู่แข่งรายอื่น (3) ผู้ประกอบการค้าปลีกแบบดั้งเดิม (Traditional Trade) เป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของกลุ่มที่สอง และสูญเสียความนิยมจากประชาชนหรือผู้บริโภค ทำให้ยอดขายและผลการประกอบการลดลงและกำไรต่ำลง จนบางส่วนต้องปิดกิจการลงไป และ (4) ภาครัฐบาล ทั้งรัฐบาลส่วนกลางและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีความเกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายควบคุมดูแลการค้าปลีกค้าส่งให้แข่งขันกันอย่างเสรี มีความยุติธรรม โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประชาชนผู้บริโภคเป็นสำคัญ

จราจรเพื่อเพิ่มศักยภาพการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การลงทุน และการท่องเที่ยว

จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการคมนาคม มีทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม และเป็นจุดศูนย์กลางของประเทศสามารถติดต่อระหว่างภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลางได้สะดวก รวมทั้งเป็นจุดตัดของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระหว่างเส้นทางจากเหนือสู่ใต้ (North – South Corridor) ที่เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งจีนตอนใต้ พม่า สปป.ลาว และไทย และเส้นทางจากตะวันออกสู่ตะวันตก ที่เชื่อมประเทศพม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม จุดตัดนี้เรียกกันโดยทั่วไปว่า “สี่แยกอินโดจีน” (Indochina Intersection) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้า การบริการและการเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต โดยสามารถเดินทางได้โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ตาก-สุโขทัย-พิษณุโลก-หล่มสัก-ขอนแก่น) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 (ตาก-วังทอง-พิษณุโลก-อุตรดิตถ์-เด่นชัย-ลำปาง-ลำพูน-เชียงใหม่) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 (พิษณุโลก-นครสวรรค์) โดยทางหลวงทั้ง 3 สายนี้ เชื่อมโยงกันด้วยโครงข่ายถนนทางหลวงวงแหวนเลี้ยวเมืองหมายเลข 126

จังหวัดพิษณุโลก เป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมภาคเหนือตอนล่าง โดยมีเส้นทางติดต่อกับจังหวัดต่างๆ ได้อย่างสะดวก 4 เส้นทาง คือ ทางรถยนต์ ประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและถนนสายต่างๆ ที่ช่วยให้ประชาชนสามารถเดินทางภายในอำเภอและระหว่างจังหวัดได้สะดวก อย่างไรก็ตาม จังหวัดพิษณุโลกยังประสบปัญหาการจราจรคับคั่ง เนื่องจากสภาพเมืองที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ถนนในเมืองมีขนาดเล็ก นอกจากการคมนาคมทางรถยนต์แล้ว การเดินทางมาจังหวัดพิษณุโลกยังสามารถมาด้วยรถไฟหรือเครื่องบิน โดยทางรถไฟ จะมีขบวนรถโดยสารผ่านขึ้นลงจากกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และเชียงใหม่ กรุงเทพฯ ส่วนทางอากาศ จะมีท่าอากาศยานพาณิชย์ 1 แห่ง โดยมีเส้นทางติดต่อกับจังหวัดต่างๆ ดังนี้ คือ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ ลำปาง เลย แม่สอด ตาก และน่าน ซึ่งการบินไทยมีเที่ยวบินมายังท่าอากาศยานพิษณุโลกทุกวัน นอกจากนี้คมนาคมในจังหวัดพิษณุโลกยังมีทางน้ำ ที่ใช้ได้ 2 สาย คือแม่น้ำน่าน และแม่น้ำยม แต่ใช้ได้เฉพาะหน้าน้ำเท่านั้น

ศูนย์กลางด้านการคมนาคมของพิษณุโลกมีความได้เปรียบของแหล่งที่ตั้ง ซึ่งเกือบจะเป็นศูนย์กลางของประเทศไทย มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดเลย เพชรบูรณ์ และนครสวรรค์ ทำให้การติดต่อระหว่างภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลางเป็นไปได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว มีถนนหนทางพร้อมทางรถไฟ รถยนต์ รถมอเตอร์ไซด์ นอกจากนี้การติดต่อทางอากาศก็สามารถติดต่อกับจังหวัดต่างๆ ได้สะดวก

จากการระดมความคิดเห็นเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 ที่ประชุมมีความเห็นเกี่ยวกับสาขาอุตสาหกรรมของจังหวัดพิษณุโลก ดังนี้ สาขาอุตสาหกรรมการค้าสมัยใหม่หรือ Modern Trade เปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรม การลงทุนในพิษณุโลกเป็นการลงทุนของนักลงทุนท้องถิ่นที่แนะนำกันมา โดยปัจจุบันอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ คือ เครื่องจักรกลการเกษตร (รถเกี่ยวข้าว) และการแปรรูปสินค้าเกษตร นอกจากนี้ จังหวัดพิษณุโลกมีการติดต่อค้าขายกับจีนมากขึ้นโดยมีการนำเข้าวัตถุดิบในการทำอะไหล่และชิ้นส่วนของเครื่องจักรจากจีน และยังได้กล่าวถึงเส้นทางที่จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของจังหวัดพิษณุโลกน่าจะเป็นเส้นทางแนวเหนือใต้ (North – South Corridor) มากกว่าเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก (East – West Corridor) ขณะเดียวกันปัญหาสำคัญของภาคอุตสาหกรรมของพิษณุโลก คือ การขาดนโยบายรัฐที่ให้การสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมสาขาต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศ

- ศูนย์กลางการขนส่งและการกระจายสินค้า

จังหวัดพิษณุโลก เป็นจังหวัดหนึ่งในภาคเหนือตอนล่างที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่ง เพื่อรองรับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอกประเทศ เนื่องจากพิษณุโลกมีข้อได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง อยู่ในบริเวณศูนย์กลางของกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region) โดยทางทิศเหนือมีเส้นทางเชื่อมต่อจากจีนตอนใต้และพม่าตอนบน ผ่านลงมายังจังหวัดพิษณุโลก และเชื่อมโยงลงไปยังกรุงเทพฯ ท่าเรือแหลมฉบัง หรือลงไปทางภาคใต้ ส่วนทางทิศตะวันตก สามารถเชื่อมโยงจากชายฝั่งประเทศพม่าต่อไปจนถึงประเทศลาวและเวียดนาม จากศักยภาพดังกล่าว จังหวัดพิษณุโลกจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด โดยมีเป้าหมายที่ต้องการจะผลักดันให้พิษณุโลกพัฒนาไปเป็น “เมืองบริการสี่แยกอินโดจีน” โดยขั้นตอนการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัตินั้น จังหวัดพิษณุโลกได้จัดทำโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งและออกแบบศูนย์กระจายสินค้า เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่สี่แยกอินโดจีน

พิษณุโลก “เมืองสองแควสี่แยกอินโดจีน” มีการพัฒนาการขนส่งเชื่อมโยงระบบกระจายสินค้าและบริการโลจิสติกส์ (Logistics) การดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจใหม่เสริมภาคธุรกิจ 4 รูปแบบ คือ ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center: DC) ศูนย์กลางบริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot: ICD) ศูนย์กลางโลจิสติกส์เฉพาะกลุ่ม และศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ พิษณุโลกจะเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าของภาคเหนือ สามารถกระทำได้ในส่วนภาคเกษตรคือ ข้าว แต่ต้องเชื่อมโยงข้อมูลสินค้า ฐานข้อมูลและสารสนเทศของบริษัทเอกชน แต่ถ้าจะให้เป็น ICD ก็ต้องเชื่อมโยงกับภาคกลาง ต้องส่งผ่านท่าเรือกรุงเทพ-แหลมฉบัง ซึ่งถ้ารัฐบาลไทยเห็นความสำคัญก็ต้องลงทุนพัฒนาระบบการสร้างทางรถไฟไปจีน (คุณหมิง)

เวียดนาม (ดานัง) และพม่า อีกทั้งต้องลงทุนพัฒนาระบบเทคโนโลยีระหว่างประเทศ เพื่อรองรับความเป็น ICD ของพินูโลก

ปัจจุบันกิจกรรมโลจิสติกส์บางส่วนได้เริ่มขึ้นแล้ว เช่น กลุ่มสหฟาร์ม กระทิงแดง บิ๊กซี โลตัส เป็นต้น แต่การพัฒนาระบบการขนส่งรองรับสินค้าเกษตรเพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งยังขาดการบริหารห่วงโซ่สินค้าเกษตรจากต้นน้ำและปลายน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ การขนส่งยังคงใช้ถนนเป็นหลัก ไม่สามารถใช้ประโยชน์ของรางรถไฟอย่างเต็มที่ ขณะที่ท่าอากาศยานที่มีอยู่ยังมุ่งขนส่งคนมากกว่าสินค้า ทั้งที่มีความพร้อมสำหรับรองรับการขนส่งสินค้าทางน้ำของพินูโลกยังไม่ได้ได้รับการพัฒนา ดังนั้น การพัฒนาให้พินูโลกเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์รูปแบบต่างๆ จะทำให้เมืองเจริญเติบโตอย่างมาก เพราะพินูโลกเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพด้วยทำเลที่ตั้งทางด้านกายภาพ และสามารถเชื่อมต่อการขนส่งได้ แต่ต้องจัดระบบผังเมืองรองรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของพินูโลก รองรับสี่แยกอินโดจีน จะต้องสร้างระบบรางรถไฟให้มีประสิทธิภาพ เชื่อมการขนส่งหลายรูปแบบเข้าด้วยกัน พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของระบบสินค้า เส้นทางขนส่งและระบบห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเกษตร ตั้งแต่วัตถุดิบ แปรรูป จัดจำหน่าย ส่งมอบลูกค้า การเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษา และมีหน่วยงานรับผิดชอบยุทธศาสตร์โลจิสติกส์สี่แยกอินโดจีนอย่างชัดเจน

จากระบบโลจิสติกส์ที่มีความได้เปรียบเรื่องทำเลที่ตั้ง และรัฐบาลไทยเริ่มให้ความสนใจมากขึ้น เริ่มจากการส่งเสริมสนับสนุนการศึกษาความเป็นไปได้ สามารถควบคุมทิศทางไหล การเคลื่อนที่ การจัดเก็บ สินค้าและวัตถุดิบ จัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้เกิดประสิทธิภาพนับจากจังหวัดพินูโลก โอนงานในองค์กรบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) พินูโลก ให้เป็นหน่วยงานหลักขับเคลื่อนยุทธศาสตร์จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าจังหวัดพินูโลก ไปสู่การปฏิบัติ หรือระบบโลจิสติกส์ ล่าสุดโครงการดังกล่าวถูกบรรจุไว้ในแผนงาน 3 ปี ของ อบจ.พินูโลก (ปี 2550 – 2553) และเตรียมเซ็นสัญญาว่าจ้างให้ มหาวิทยาลัยนเรศวรออกแบบโครงสร้าง เพื่อเตรียมดำเนินการสร้างสถานีขนส่งและศูนย์กระจายสินค้านิคมยาวของพินูโลก

ผลกระทบที่ตามมาหลังก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและระบบบริการโลจิสติกส์ และจะแยกท่าระบบการกระจายสินค้าใน 4 มุมเมือง แบ่งแยกสินค้าในแต่ละโซน พร้อมกับสร้างจุดสถานีขนส่งและจุดพักรถย่อยๆ 4 จุดของพินูโลก เพื่อให้เป็นจุดเปลี่ยนของการพัฒนาจังหวัดสำหรับศูนย์กลางการกระจายสินค้าหลัก ยังคงเป็นบริเวณสี่แยกอินโดจีน ในเนื้อที่ 10-30 ไร่ ขณะที่จุดอื่นๆ เช่น ด้านเหนือที่ ตำบลหัวรอ ด้านใต้หน้ามหาวิทยาลัยนเรศวร จะเป็นสถานีย่อยขนาดประมาณ 3-5 ไร่ ส่วน ตำบลบึงพระ พัฒนาเป็นแหล่งรองรับสินค้าที่ต้องพึ่งพาสถานีรถไฟและสนามบิน ทั้งนี้งบประมาณที่จัดไว้ คือ 80 ล้านบาทตามที่บรรจุไว้ในแผน 3 ปีของ อบจ.พินูโลก (ปี 2550 – 2553) ส่วนการจัดหาที่ดิน ทางจังหวัดจะประชาสัมพันธ์เชิญชวนผู้สนใจเข้าร่วมลงทุน บริษัทที่ก่อสร้างเพื่อ

ทำจุดพักรถขนาดใหญ่และขนาดเล็ก โดยไม่มีเงื่อนไขว่า ใครจะมีที่ดินเหลือไปพัฒนาต่ออีกหรือไม่ เพราะเป็นสิทธิของผู้บริจาคที่ดินให้ อบจ.พิษณุโลก เมื่อพัฒนาแล้ว ย่อมมีที่ดินเหลือไว้ข้างเคียงเพื่อทำธุรกิจควบคู่ไปด้วย

จังหวัดพิษณุโลก ตาก และนครสวรรค์ มีการแข่งขันที่จะเป็น “ศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub)” ซึ่งต่างมีการเสนอตัวเองเป็นศูนย์กลางการค้า การขนส่ง และเขตปลอดภาษี ในระดับอนุภูมิภาคมาโดยตลอด หลังจากมีความชัดเจนในแง่ของการเดินทาง การขนส่งสินค้าในแนวเหนือ-ใต้ โดยเฉพาะจากจีนตอนใต้ผ่านเข้ามายังสปป.ลาว พม่า เข้าสู่ไทย และการขนส่งสินค้าผ่านไทยในแนวตะวันตก-ตะวันออก จากจีน พม่า ไปสู่เส้นทางหลักหมายเลข 9 โดยผ่านจังหวัดมุกดาหารของไทย แขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว เข้าไปยังท่าเรือเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม และบางส่วนถูกส่งต่อทางบกไปยังกรุงฮานอย เข้าสู่จีนได้อย่างสะดวกนั้น ทำให้หลายๆ จังหวัดทางภาคเหนือตอนล่างที่ได้รับานิสงส์จากการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นเกิดความตื่นตัว หากพิจารณาจากความคิดริเริ่มและความร่วมมือของทุกภาคส่วนแล้ว พบว่า จังหวัดพิษณุโลกที่ออกนโยบายในการเป็น “สี่แยกอินโดจีน”³¹ มาอย่างต่อเนื่อง ได้รับความสนใจจากภาครัฐในการกำหนดยุทธศาสตร์ระดับอนุภูมิภาคมาโดยตลอด และก่อนหน้านี้มีการศึกษาการลงทุนเพื่อจัดตั้งพื้นที่ลงทุนด้านคลังสินค้าและระบบโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับความเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าผู้โดยสาร และพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ ผลการศึกษา พบว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยก้าวหน้าอย่างมาก ดังนั้น การที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยไปสู่ระดับโลก เพื่อให้เกิดพลวัตรในการลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ ทุกฝ่ายโดยเฉพาะภาครัฐก็จะต้องเข้าใจบทบาทและหน้าที่ของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่เป็นลักษณะโลจิสติกส์ทางการค้า (Trade Logistics) ให้สามารถเป็นกลไกในการส่งมอบสินค้าทั้งในระดับจังหวัดและในระดับการค้าโลก

นักธุรกิจในพื้นที่พิษณุโลกหลายคนมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ทุกวันนี้นโยบายการพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกมีเพียงการประชุมหารือเท่านั้น รัฐยังไม่มีแผนงาน ไม่มีเป้าหมาย ไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบ ไม่มีงบประมาณใดๆ ที่จะทำให้จังหวัดพิษณุโลกเป็น “สี่แยกอินโดจีน” อย่างเป็นทางการ แม้ว่าทางจังหวัดพิษณุโลกจะโอนงานด้านโลจิสติกส์ให้องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) พิษณุโลก รับผิดชอบ เพื่อพัฒนาสี่แยกอินโดจีนให้เป็นรูปธรรม แต่จนถึงขณะนี้ก็ยังไม่

³¹ โครงการศูนย์กลางสี่แยกอินโดจีน เป็นแผนงานหลักของจังหวัดพิษณุโลก ที่ต้องการให้เป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าทางบกและทางอากาศในภูมิภาคอินโดจีน จากแนวเหนือ-ใต้ (North-South Corridor) เริ่มจากมณฑลยูนนานในจีน ผ่านสปป.ลาว เข้าไทยที่จังหวัดเชียงราย ผ่านพิษณุโลก และลงสู่กรุงเทพฯ จากตะวันออกสู่ตะวันตก (East-West Corridor) จากเมืองดานัง เวียดนาม ผ่านสปป.ลาว มาเข้าไทยที่จังหวัดมุกดาหาร-ขอนแก่น-เพชรบูรณ์-พิษณุโลก-ตาก เข้าพม่าที่เมืองเมียวดี ไปสู่ชายฝั่งทะเลเบงกอล ที่เมืองมะละแหม่งของพม่า

ความคับหน้าใดๆ ทั้งที่ภาคเอกชนร่วมผลักดันและศึกษาโครงการโดยการว่าจ้างมหาวิทยาลัย หอการค้าไทย ด้วยงบประมาณถึง 3 ล้านบาทก็ตาม แต่ทุกวันนี้ต้องยอมรับว่าพิษณุโลกก็ยังคงมีเพียงป้ายบอกเส้นทางไปสู่เมืองต่างๆ และในประเทศต่างๆ รอบทิศทางเท่านั้นที่เป็นเครื่องหมายบ่งบอกถึงความเป็นสี่แยกอินโดจีน

อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ต้องจับตามอง คือ การที่ทุนจีนได้รุกเข้ามาเจรจาซื้อที่ดินย่านสี่แยกโรงโม่ หรือสี่แยกอินโดจีนริมถนนมิตรภาพ (สาย 12) เนื้อที่ 40-50 ไร่ ราคาประมาณ 200 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นจุดพักรถบรรทุกหัวลากรับการขนส่งผ่านเส้นทาง “คุน-มั่ง กงลู่” ดังนั้น ไม่น่าแปลกใจที่ “สี่แยกอินโดจีน” อาจกลายเป็น “สี่แยกสินค้าจีน” ของจังหวัดพิษณุโลกแทนก็เป็นได้ เนื่องจากจีนสามารถเชื่อมต่อระบบการขนส่งจากเชียงรายลงมาจนถึงสี่แยกอินโดจีนในจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งสามารถกระจายสินค้าไปตามภาคต่างๆ ของไทย และออกสู่ทะเลทั้งภาคตะวันตกและภาคตะวันออก ผ่านเส้นทาง EWEC ซึ่งเชื่อมพม่า (เมียวดี) ผ่านแม่สอด-ขอนแก่น-มุกดาหาร-สะพานมิตรภาพลาว-เว้ และเมืองท่าดานังของเวียดนาม

ทั้งนี้ การขนส่งผ่านลุ่มแม่น้ำโขงจีนได้ควบคุมเส้นทางขนส่งได้ทั้งหมด จีนเป็นประเทศที่มีศักยภาพสูงทางเศรษฐกิจ และมีอำนาจต่อรองทางการเมืองที่สูงของภูมิภาค โดยมีความได้เปรียบทางการเมืองนำเศรษฐกิจต่อประเทศต่างๆ โดยมีความสัมพันธ์ทั้งในลักษณะที่เกื้อกูล แข่งขัน และร่วมมือ โดยภาครัฐของแต่ละประเทศมีความต้องการวัตถุดิบราคาถูก และต้องการกระจายสินค้าเข้าไปในประเทศที่ด้อยพัฒนาว่า การที่จีนสามารถควบคุมเส้นทางขนส่งจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพเชิงความได้เปรียบ โดยภาครัฐของประเทศต่างๆ มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่ง ซึ่งประเทศต่างๆ ในลุ่มแม่น้ำโขงรวมทั้งประเทศไทย ได้มีการลงนามในข้อตกลงตั้งแต่ปี 2535 ผลของข้อตกลง GMS³² ก่อให้เกิดการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอินโดจีน รวมถึงโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงทั้ง 3 แห่ง และโครงการก่อสร้างทางหลวงสายอาเซียน ซึ่งเรียกว่าเส้นทาง East-West / North – South Economic Corridor ส่งผลให้จังหวัดพิษณุโลกของไทยกลายเป็นสี่แยกอินโดจีน นอกจากนี้ โครงการยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-แม่โขง-เจ้าพระยา หรือที่รู้จักกันในชื่อของ ACMECS (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy) เป็นความคิดริเริ่มโดยรัฐบาลไทยในฐานะผู้ริเริ่มโครงการความร่วมมือแก่ประเทศสมาชิก 4 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว พม่า และเวียดนาม โครงการนี้ รัฐบาลไทยได้ให้เงินช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ก่อสร้างเส้นทางขนส่งให้กับพม่า สปป.ลาว และกัมพูชา รวมถึงการช่วยเหลือในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการเกษตร (Contract Farming) เป็นการแสดงให้เห็นถึงนโยบายทางการเมืองในรูปแบบข้อตกลง

³² จากกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่เรียกว่า ข้อตกลง GMS (Greater Mekong Sub-Region) เป็นข้อตกลงความร่วมมือภายใต้ ESCAP ซึ่งเป็นองค์การภายใต้องค์การสหประชาชาติ

ความร่วมมือและช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน โดยหวังผลความร่วมมือ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลทางเศรษฐกิจในการเชื่อมโยงการขนส่งและธุรกิจของภาคธุรกิจ เป็นการสอดประสานที่สัมพันธ์ของการเศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศ³³

- ศูนย์กลางการรักษาพยาบาล

จังหวัดพิษณุโลกมีสถานที่รักษาพยาบาลและการบริการสุขภาพที่หลากหลาย ตั้งแต่สถานีนอนามัย ศูนย์สุขภาพชุมชน คลินิก โรงพยาบาลรัฐ โรงพยาบาลทหาร โรงพยาบาลเอกชน และโรงพยาบาลระดับมหาวิทยาลัย โดยมีโรงพยาบาลศูนย์สังกัดกระทรวงสาธารณสุขประจำจังหวัดคือ โรงพยาบาลพุทธชินราช พิษณุโลก และมีโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ ซึ่งเป็นโรงพยาบาลระดับตติยภูมิขั้นสูง (Super Tertiary Care) ของภูมิภาคภาคเหนือตอนล่าง ก็คือ โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยนเรศวร นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลในสังกัดกระทรวงกลาโหม คือ โรงพยาบาลค่ายสมเด็จพระนเรศวรมหาราช และโรงพยาบาลกองบิน 46

จังหวัดพิษณุโลกยังมีโรงพยาบาลเอกชนที่มีชื่อเสียงอีกมากมาย เช่น โรงพยาบาลพิษณุเวช โรงพยาบาลอินเตอร์เวชการ โรงพยาบาลรัตนเวช โรงพยาบาลรัตนเวช 2 โรงพยาบาลรวมแพทย์พิษณุโลก โรงพยาบาลรังษีรักษาและเวชศาสตร์นิวเคลียร์ พิษณุโลก (โรงพยาบาลแพทยพร) โรงพยาบาลตา พิษณุโลก ซึ่งสถานโรงพยาบาลในจังหวัดพิษณุโลกนอกจากเป็นศูนย์กลางของภาคเหนือตอนล่างแล้วยังให้บริการกับประชาชนของในจังหวัดใกล้เคียง เช่น ตาก และเพชรบูรณ์ บนเส้นทาง EWEC นอกจากนี้ยังสามารถให้บริการกับประชาชนทั่วไปที่สัญจรไปมาบริเวณเส้นทาง NSEC เสมือนกับ EWEC

ศักยภาพของจังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดพิษณุโลกเป็นแหล่งวัตถุดิบทางการเกษตร และเป็นศูนย์กลางการซื้อขายผลผลิตด้านการเกษตร ด้วยพื้นที่ทางการเกษตรร้อยละ 43.5 สามารถทำการเพาะปลูกได้ตลอดปี ผลผลิตที่สำคัญได้แก่ ข้าวนาปี-ข้าวนาปรัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วเหลือง อ้อย และมันสำปะหลัง เป็นต้น

³³ ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ปัจจุบันสำคัญอยู่ที่ภาคการเมืองและการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งประเทศต่างๆ มีทัศนคติเชิงลบต่อไทย ได้แก่ กรณีของ สปป.ลาว และกัมพูชา มีปัญหาทางการเมืองในแง่ลบกับไทย โดยสปป.ลาวต้องการลดบทบาทไทยในการพึ่งพาทางออกทะเล โดยหันไปใช้เส้นทางขนส่งผ่านประเทศเวียดนาม สำหรับประเทศพม่า นั้น ปัญหาภายในซึ่งยังไม่มีเอกภาพ เป็นเหตุผลให้ความสัมพันธ์และการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจไม่ต่อเนื่อง

จังหวัดพิษณุโลกเป็นจังหวัดที่อยู่ในเขตส่งเสริมการลงทุน อุตสาหกรรมที่มีโอกาสขยายตัวของจังหวัดพิษณุโลก เช่น อุตสาหกรรมเครื่องจักรกลการเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปผักและผลไม้ ไซโลการอบเมล็ดพืช อุตสาหกรรมการผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป อุตสาหกรรมการทำเครื่องประดับ อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริการ

อุตสาหกรรมผักและผลไม้แช่แข็ง จากข้อมูลการเกษตรกรรมของจังหวัด พบว่า พืชเศรษฐกิจของจังหวัด คือ พืชไร่ แต่ในความเป็นจริงแล้ว พืชสวนก็มีปริมาณไม่น้อยไปกว่าพืชไร่ ประกอบกับการเป็นศูนย์กลางคมนาคมภาคเหนือตอนล่างด้วยแล้ว ทำให้พืชผักผลไม้จากภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงขนส่งมารวมกันที่ศูนย์กลางตลาดขายส่งผักและผลไม้ริมทางรถไฟทุกวันในปริมาณมาก บางครั้งพบว่าผักสดและผลไม้ออกสู่ตลาดมากเกินไปเกินความต้องการหรือล้นตลาดทำให้ราคาตกต่ำ แต่หากมีการทำอุตสาหกรรมแปรรูปผักและผลไม้ และการแช่แข็งเพื่อการส่งออก จะทำให้ราคาพืชผักและผลไม้มีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น และผลประโยชน์ก็จะตกกับเกษตรกรของจังหวัดและประชาชนในจังหวัดใกล้เคียง

นอกจากนี้ ด้วยความเป็นศูนย์กลางคมนาคมในภาคเหนือตอนล่างและเป็นแหล่งวัตถุดิบสินค้าเกษตร รวมทั้งจังหวัดใกล้เคียง และการสร้างคลังสินค้าในจังหวัดพิษณุโลกเพื่อเป็นศูนย์กลางในการจัดจำหน่ายสินค้าและกระจายสินค้าไปสู่จังหวัดต่าง ๆ และประเทศใกล้เคียงน่าจะเป็นไปได้ โดยใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC ทั้งนี้เพราะความพร้อมทางด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ความเป็นเมืองหลักในแผนนโยบายของรัฐ การได้รับให้เป็นเขตส่งเสริมการลงทุนในเขต 3 และมีศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคเหนือตอนกลาง ซึ่งจะสนับสนุนความเป็นไปได้ของการทำธุรกิจในด้านคลังสินค้าและการกระจายสินค้า

การคาดการณ์ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดพิษณุโลกโดยการใช้วิธีการทางสถิติ

การอธิบายผลกระทบจากการเปิดเส้นทาง EWEC ที่เกิดขึ้นต่อเศรษฐกิจของจังหวัดพิษณุโลกในส่วนนี้ได้นำข้อมูลของ GPP ในสาขาต่างๆ ของจังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ สาขาเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ มาวิเคราะห์สมการถดถอยโดยให้ปีที่มีการเปิดใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นตัวแปร Dummy (ก่อนเปิดใช้เส้นทาง คือ ก่อนปี 2544 มีค่าเท่ากับ 0 และเมื่อเปิดใช้เส้นทาง EWEC คือ หลังปี 2544 มีค่าเท่ากับ 1) ผลการวิเคราะห์ (ปรากฏในตารางภาคผนวกที่ ค-2) พบว่า การเปิดเส้นทาง EWEC ส่งผลกระทบต่อ GPP ของจังหวัดพิษณุโลกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 ทั้งนี้ ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นถึงศักยภาพในมิติต่างๆ ของจังหวัดโดยเฉพาะการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งของจังหวัดซึ่งสอดคล้องกับการตัดเส้นทาง EWEC และ NSEC ที่จะนำไปสู่การเปิดเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

อย่างไรก็ตาม เมื่อแยกพิจารณาในรายการเศรษฐกิจ ผลการวิเคราะห์ชี้ให้เห็นว่าการเปิดเส้นทาง EWEC ไม่ส่งผลกระทบต่อ GPP ภาคเกษตรของจังหวัด เนื่องจากภาคการเกษตรของจังหวัดพิษณุโลกเป็นการดำเนินการโดยคนในท้องถิ่นที่มีวัตถุประสงค์หลักในการผลิตเพื่อบริโภค อย่างไรก็ตาม การผลิตในจังหวัดพิษณุโลกยังมีปริมาณมากเมื่อเทียบกับความต้องการบริโภคในจังหวัด ส่งผลให้มีอุปทานส่วนเกินของสินค้าเกษตรส่งขายในพื้นที่ต่างๆ รวมถึงเป็นปัจจัยการผลิตของสินค้าเกษตรแปรรูปที่สำคัญแห่งหนึ่ง ทว่าผลกระทบจากการตัดผ่านเส้นทาง EWEC ไม่ได้ก่อให้เกิดการหลั่งไหลของการลงทุนในสาขาการเกษตร ในปริมาณที่มากพอที่จะทำให้นัยสำคัญทางสถิติจากการตัดผ่านของเส้นทาง EWEC

ในส่วนของการอุตสาหกรรมและบริการ ผลการวิเคราะห์ชี้ให้เห็นว่าการเปิดเส้นทางดังกล่าวส่งผลกระทบต่อ GPP ในสาขาดังกล่าวอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 (ตารางที่ 3.9) ทั้งนี้เนื่องจากพิษณุโลกได้มีการพัฒนาในส่วนของอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตร เช่น ผักและผลไม้ โดยเฉพาะในส่วนของเครื่องจักรกลการเกษตร (รถเกี่ยวข้าว) นอกจากนี้ ในส่วนของการแปรรูปสินค้าเกษตร มีการติดต่อค้าขายกับจีนมากขึ้นมีทั้งการนำเข้าและการส่งออก ขณะที่ภาคอุตสาหกรรมได้มีการส่งออกสายไฟ (บริษัท ไทยยาสากิ) อะไหล่รถยนต์ และเริ่มมีการนำเข้า วัตถุดิบในการทำอะไหล่จากจีน อีกทั้งในส่วนของสาขาธุรกิจการท่องเที่ยวได้มีการเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นว่า จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดพิษณุโลกมีจำนวนถึง 233,231 คนในปี 2551 รวมถึงการเป็นศูนย์กลาง (Hub) ในด้านการขนส่ง การรักษาพยาบาลและการศึกษาของจังหวัดส่งผลให้รายได้ของจังหวัดทั้ง 3 สาขามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการตัดเส้นทาง EWEC จึงเป็นแรงผลักดันให้สาขาการผลิตทั้งสองมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นจึงส่งผลให้การวิเคราะห์ผลกระทบของการตัดเส้นทาง EWEC มีนัยสำคัญทางสถิติ

3.2.2 ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดพิษณุโลก

พิษณุโลกเป็นจังหวัดที่มีที่ตั้งทางภูมิเศรษฐศาสตร์ที่สำคัญบนเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) ทั้งนี้พิษณุโลกยังเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจของภาคเหนือตอนล่าง และมีพัฒนาการการเจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพ โดยมีโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ตั้งแต่การเกษตร การปลูกข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง และผลไม้ มีการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิต การก่อสร้าง อาหารและเครื่องคัม การแปรรูปสินค้าเกษตร ภาคบริการและการท่องเที่ยวที่กำลังขยายตัว การค้าส่งและการค้าปลีกที่ปรับเปลี่ยนไปสู่การเป็นศูนย์กลางการค้าสมัยใหม่

พินูโลกเป็นจังหวัดที่ทุกสาขาการผลิตมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญหลังจากการเปิดใช้เส้นทาง EWEC ดังที่กล่าวไว้ข้างต้น ทั้งนี้ เนื่องจากพินูโลกเป็นศูนย์กลางอินโดจีน ดังนั้น การเปิดเสรีภายใต้กรอบ AEC จึงส่งผลกระทบต่อจังหวัดพินูโลกอย่างชัดเจนทั้งผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบ ทั้งในด้านสาขาเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและบริการ

หากพิจารณาสาขาการเกษตรพบว่า ปัจจุบันพินูโลกเป็นจังหวัดที่มีการผลิตสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออก ซึ่งการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีจะทำให้อุปสงค์สินค้าเกษตรของจังหวัดมีกาขยาย ช่องทางการตลาดส่งออกได้มากขึ้นและสินค้าบางชนิดสามารถส่งออกได้ในราคาที่สูงขึ้น ในทางกลับกันการเปิดเสรีอาจทำให้มีสินค้าคู่แข่งเพิ่มขึ้นจากประเทศที่มีต้นทุนที่ต่ำกว่า เช่น พม่า สปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งน่าจะส่งผลกระทบทางลบต่อสาขาเกษตร อย่างไรก็ตาม พินูโลกสามารถยกระดับการพัฒนาและการสร้างความได้เปรียบในการแปรรูปสินค้าเกษตร เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าเกษตร เพื่อเชื่อมโยงไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางการค้าสมัยใหม่ ศูนย์กลางการขนส่ง และกระจายสินค้าของผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคบนเส้นทาง EWEC ตลอดจนประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ

ในส่วนของสาขาอุตสาหกรรม ปัจจุบันพินูโลกมีการนำเข้าสินค้าจากจีนจำนวนมากเพื่อใช้เป็นปัจจัยการผลิต แม้ว่าจีนจะไม่ได้อยู่ในกรอบความร่วมมือของ AEC แต่การเปิดเสรีภายใต้กรอบ AEC จะทำให้มีการหลั่งไหลของสินค้าและวัตถุดิบจากจีนเข้าสู่พินูโลกและกระจายไปสู่จังหวัดใกล้เคียง ซึ่งจะส่งผลให้พินูโลกได้เปรียบในเรื่องของต้นทุนการผลิต และปัจจัยการผลิต แต่มีความเสียเปรียบในด้านการผลิตสินค้าเพื่อส่งสินค้าไปขายในประเทศต่างๆ เนื่องจากประเทศบนเส้นทาง EWEC อื่นๆ มีต้นทุนการผลิตทั้งปัจจัยการผลิต และแรงงานต่ำกว่า จังหวัดพินูโลก ซึ่งจะต้องพัฒนาศักยภาพและสร้างความได้เปรียบของอุตสาหกรรมสมัยใหม่ที่จะรองรับผลกระทบจากการค้าเสรี ขณะเดียวกันเวียดนามก็เป็นแหล่งลงทุนและคู่แข่งทางอุตสาหกรรมแหล่งใหม่บนเส้นทาง EWEC

ในด้านสาขาการท่องเที่ยวและบริการ พินูโลกเป็นจังหวัดที่มีทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม โบราณสถาน โบราณวัตถุ และแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ซึ่งพินูโลกมีการพัฒนาการท่องเที่ยวควบคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งการค้าและการลงทุน ทำให้เกิดการท่องเที่ยวตามชุมชน เมือง และจังหวัด อย่างไรก็ตาม การที่พินูโลกมีลักษณะที่ตั้งเป็นสี่แยกอินโดจีน (จุดตัดระหว่างเส้นทาง EWEC และ NSEC) นั้น ทำให้พินูโลกเสมือนเป็นที่แวะพักของนักท่องเที่ยวที่เดินทางบนเส้นทางดังกล่าวเพื่อต่อไปยังเมือง จังหวัด หรือประเทศอื่นๆ และภายใต้กรอบ AEC ที่ว่าด้วยการเคลื่อนย้ายด้านบริการและการลงทุนอย่างเสรีนั้น อาจทำให้พินูโลกเป็นแหล่งดึงดูดการลงทุนภาคบริการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการท่องเที่ยว การโรงแรม ศูนย์กลางการค้า รวมถึงการศึกษา เนื่องจากพินูโลกมีโครงสร้างพื้นฐานที่ค่อนข้างสะดวกและพร้อม

สำหรับการเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรีจากการจัดตั้ง AEC นั้น ไม่น่าจะส่งผลกระทบต่อ การอพยพแรงงานของพหุโลกลงสู่ประเทศอื่นๆ ในอาเซียนมากนัก แต่อาจจะมีแรงงานจากพื้นที่ หรือประเทศสมาชิกในอาเซียนอื่นๆ เดินทางเข้ามาทำงานในพหุโลกเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะ แรงงานวิชาชีพด้านการศึกษา การบริหารจัดการ และด้านเทคนิคในภาคอุตสาหกรรมเกษตร ทั้งนี้เนื่องจากจังหวัดพหุโลกเป็นศูนย์กลางการศึกษาของภาคเหนือตอนล่างของไทย ที่ให้ ความสำคัญกับการออกแบบหลักสูตรการเรียนการสอนแก่นักเรียนนักศึกษาจากประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ การจัดตั้งศูนย์พหุศึกษาของมหาวิทยาลัยนเรศวร เป็นต้น ทำให้พหุโลกมีอุปทานแรงงาน วิชาชีพในด้านดังกล่าวมาก

อย่างไรก็ตาม การเข้ามาของชาวต่างชาติไม่ว่าจะด้วยจุดประสงค์ด้านการศึกษา การ รักษาพยาบาล การทำธุรกิจทางการค้า และการท่องเที่ยว เป็นต้น ล้วนส่งผลให้จังหวัดพหุโลกเกิด การขยายตัวของเมืองมากขึ้น ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการจราจรที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น ปัญหา สิ่งแวดล้อมและมลภาวะ การลดลงของพื้นที่การเกษตร รวมไปถึงความพร้อมทางด้าน สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ดังนั้น ภาครัฐจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขัน และสนับสนุนให้ทุกภาคส่วนสามารถปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น ของเมืองต่างๆ บนเส้นทาง EWEC ตามกรอบ AEC

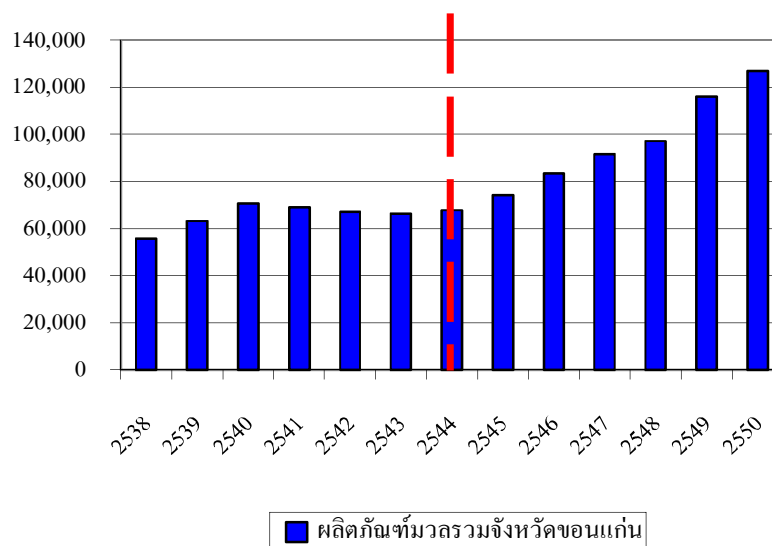
3.3 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดขอนแก่น

3.3.1 ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นมีพื้นที่ 10,885 ตารางกิโลเมตร มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 1.86 ล้านคน (ปี 2550) ซึ่งถือว่ามีความเป็นจำนวนมากเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นในภูมิภาคเดียวกัน และเป็นจังหวัดที่เชื่อมโยงระหว่างภาคอีสานตอนบนและตอนล่าง ทำให้จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆ อาทิ การค้า การลงทุน และการขนส่ง โดยจังหวัดขอนแก่นมีวิสัยทัศน์ คือ ขอนแก่นเมืองน่าอยู่ เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงเครือข่ายการค้า การลงทุน การบริการ และการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคสู่สากล

ด้านเศรษฐกิจภาพรวมจังหวัดขอนแก่นพิจารณาจากผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (GPP) ในปี 2550 มีมูลค่า 126,791 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2538 ถึง 71,051 ล้านบาท และมีอัตราการเติบโตของ GPP ระหว่างปี 2538 – 2550 ร้อยละ 7.3 ต่อปี ทั้งนี้เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราการเติบโตช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 พบว่า GPP ของจังหวัดขอนแก่นเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 3.51 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC GPP ของจังหวัดขอนแก่นเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 11.09 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.15)

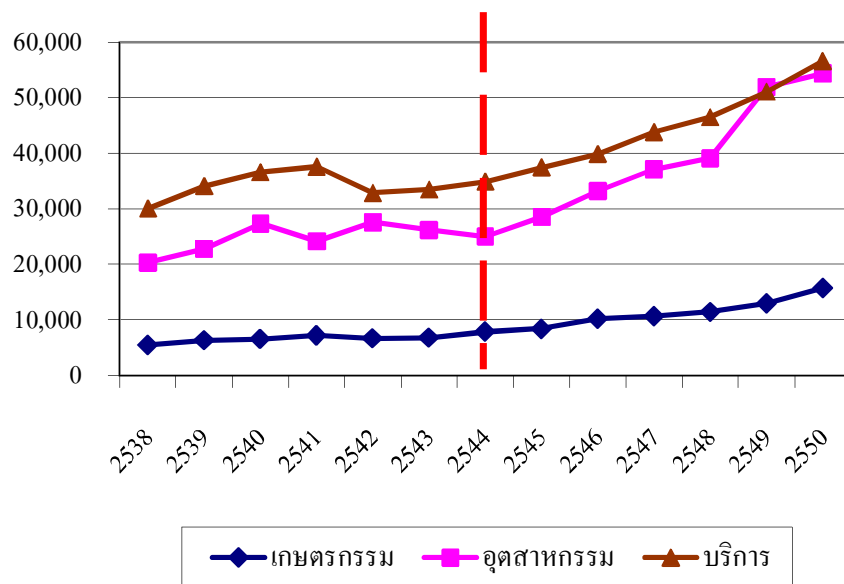
รูปภาพที่ 3.15 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่น ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดของจังหวัดขอนแก่น ส่วนใหญ่อยู่ในภาคบริการ โดยปี 2550 มีมูลค่า 56,660 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 45 ของ GDP ทั้งจังหวัด อันดับต่อมาเป็น GDP ภาคอุตสาหกรรม มีมูลค่า 54,369 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 43 ของ GDP ทั้งจังหวัด และอันดับสุดท้ายคือ ภาคเกษตรกรรม มีมูลค่า 15,762 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12 ของ GDP ทั้งจังหวัด ทั้งนี้เมื่อพิจารณาการเติบโตของ GDP ในช่วงการเปิดเส้นทาง EWEC พบว่า ก่อนเปิดเส้นทางดังกล่าว คือ ก่อนปี 2544 GDP ภาคบริการ ภาคอุตสาหกรรม และภาคเกษตรกรรม มีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยร้อยละ 2.86 4.22 และ 6.64 ต่อปี ตามลำดับ ส่วนช่วงหลังจากปี 2544 มีอัตราเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 8.44 14.18 และ 12.50 ตามลำดับ (รูปภาพที่ 3.16)

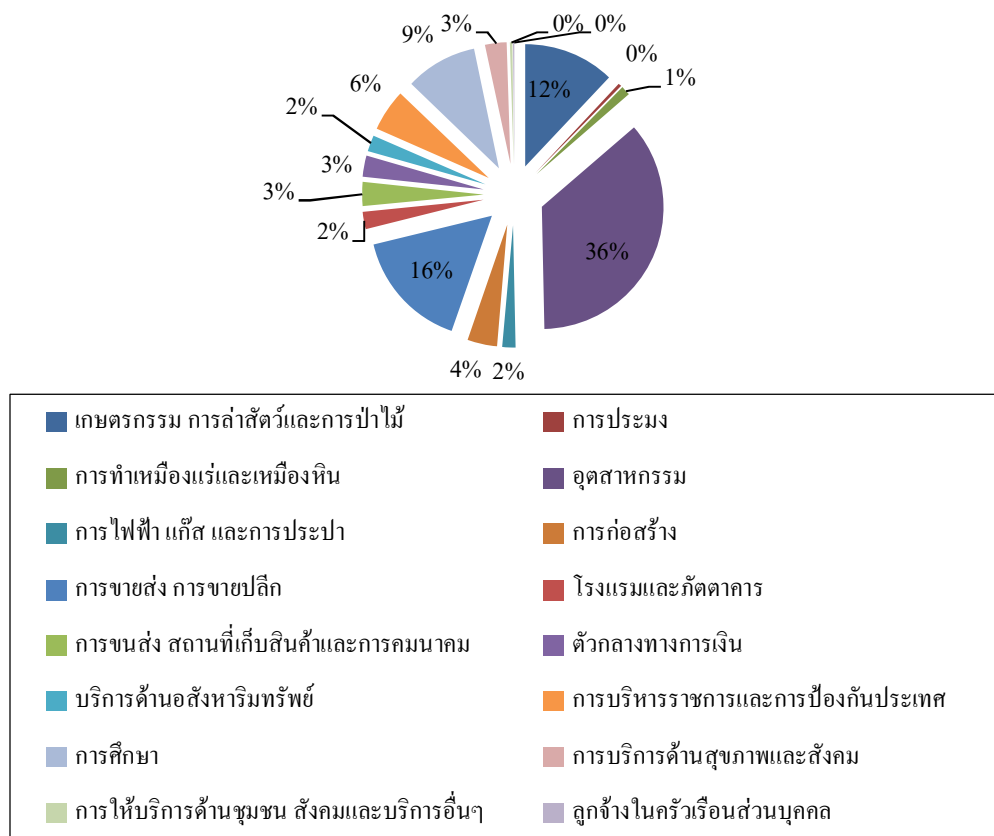
รูปภาพที่ 3.16 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่นจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เมื่อพิจารณาตามสาขาเศรษฐกิจ พบว่า ในปี 2550 GDP ส่วนใหญ่ของจังหวัดขอนแก่น อยู่ในการผลิต คิดเป็นร้อยละ 37 ของ GDP ทั้งหมดในจังหวัดขอนแก่น อันดับที่ 2 คือ สาขาค้าส่งและค้าปลีก คิดเป็นร้อยละ 16 ของ GDP ทั้งหมด อันดับที่ 3 คือ สาขาเกษตร ปศุสัตว์และป่าไม้ คิดเป็นร้อยละ 12 อันดับที่ 4 คือ สาขาไฟฟ้า ก๊าซและประปา คิดเป็นร้อยละ 9 ของ GDP ทั้งหมด และอันดับ 5 คือ สาขาการบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาค บังคับ คิดเป็นร้อยละ 6 ของ GDP ในปี 2550 (รูปภาพที่ 3.17)

รูปภาพที่ 3.17 สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่นจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ ปี 2550



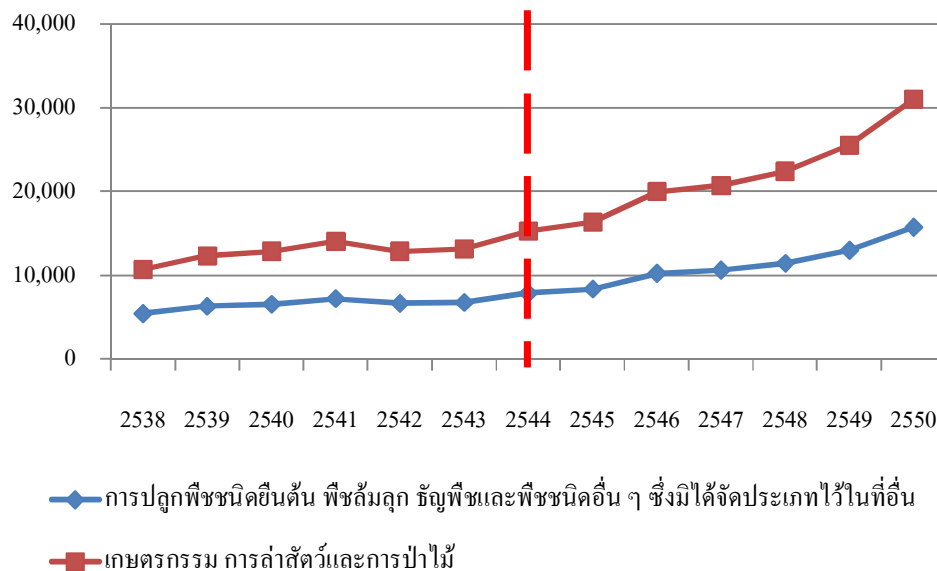
ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รายละเอียดของภาคเศรษฐกิจแต่ละด้าน ดังนี้

ภาคการเกษตร

GDP ของจังหวัดขอนแก่นในภาคเกษตรกรรม สามารถแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 ส่วน คือ กิจกรรมด้านเกษตร ปศุสัตว์ และป่าไม้ และ ด้านประมง ซึ่งมูลค่า GDP ภาคเกษตรกรรม เกือบทั้งหมดจะตกอยู่กับการผลิตด้านเกษตร ปศุสัตว์ และป่าไม้ ในปี 2550 มีมูลค่าถึง 15,281 ล้านบาท โดยมีผลผลิตเกษตรกรรมที่สำคัญ คือการปลูกพืชยืนต้น พืชล้มลุก ธัญพืช มีมูลค่า 6,597 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 41.85 ของมูลค่า GDP ภาคเกษตรกรรมทั้งหมด โดยปี 2550 จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่เพาะปลูกถึง 4,971,961 ไร่ ในจำนวนนี้กว่าครึ่งเป็นที่นา จำนวน 2,688,343 ไร่ และมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ข้าว ซึ่งในปี 2550 มีผลผลิตรวมถึง 1,066,498 ตัน สูงขึ้นกว่าปีก่อนร้อยละ 9.35

รูปภาพที่ 3.18 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัดขอนแก่นในภาคเกษตร และสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550

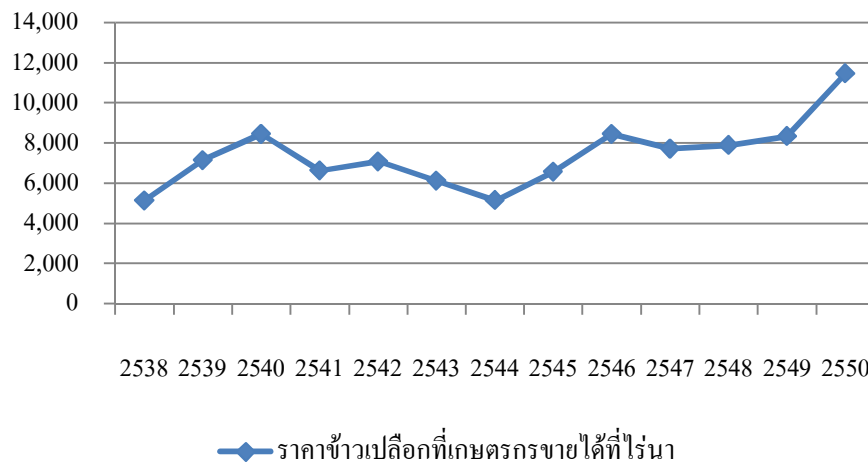


ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการเติบโตของ GPP ช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 พบว่า GPP ในสาขาเกษตร ปศุสัตว์และป่าไม้ในจังหวัดขอนแก่นเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 6.28 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC อัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยของ GPP สูงถึงร้อยละ 12.96 ต่อปี ขณะที่การปลูกพืชชนิดอื่น ต้น พืชล้มลุก ธัญพืช ก่อนเปิดเส้นทางเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 4.05 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 8.96 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.18) สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการที่ราคาสินค้าเกษตรหลังปี 2546 ปรับตัวสูงขึ้นมาก โดยเฉพาะราคาข้าว ซึ่งในปี 2545 ราคาข้าวเปลือกที่เกษตรกรขายได้ที่ไร่นา เกวียนละ 6,562 บาท เพิ่มขึ้นเป็น 8,437 บาทในปี 2546 และในปี 2550 เพิ่มขึ้นถึง 11,457 บาท (รูปภาพที่ 3.19)

นอกเหนือจากนี้ จังหวัดขอนแก่นยังมีแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนามูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดให้เพิ่มขึ้น โดยส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร และผลิตภัณฑ์ชุมชน รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเกษตร เช่น การขยายเขตชลประทาน และโครงการปรับปรุงดิน ด้วยอินทรีย์วัตถุ เป็นต้น

รูปภาพที่ 3.19 ราคาข้าวเปลือกที่เกษตรกรขายได้ที่ไร่นา ระหว่างปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

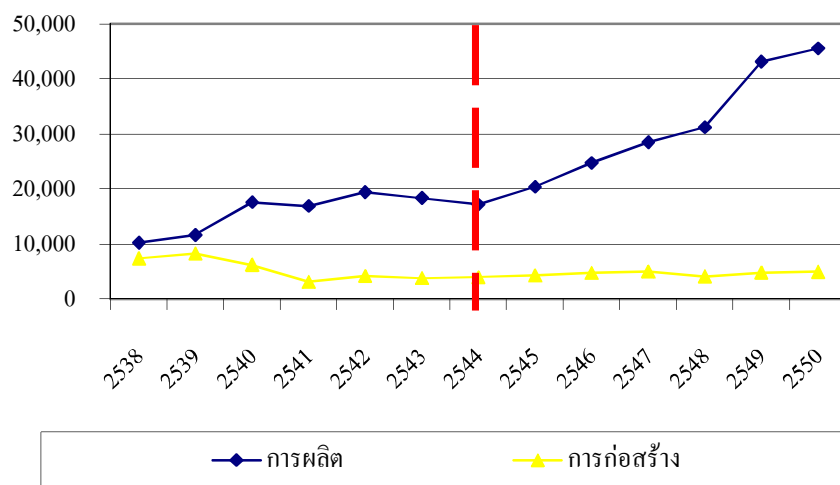
สำหรับ GPP กิจกรรมด้านการประมงของจังหวัดขอนแก่น พบว่า เป็นการประมงน้ำจืดทั้งหมด ในปี 2550 มีมูลค่า 480 ล้านบาท มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยระหว่างปี 2538-2550 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการเติบโตของ GPP ช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 พบว่า GPP ด้านการประมงมีการเติบโตร้อยละ 18.6 ต่อปี ส่วนหลังมีการเปิดเส้นทาง EWEC มีอัตราการเติบโตเพียงร้อยละ 3.26 เท่านั้น

ภาคอุตสาหกรรม

GPP ภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดขอนแก่น ส่วนใหญ่อยู่ในกิจกรรมการผลิต ในปี 2550 มีมูลค่า 45,570 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 83.82 ของ GPP ภาคอุตสาหกรรมทั้งหมด ทั้งนี้สาขาการผลิตที่มีมูลค่าสูงสุด ได้แก่ การผลิตผลิตภัณฑ์อาหาร และเครื่องดื่ม มีมูลค่า GPP 31,068 ล้านบาท ทั้งนี้ ในปี 2550 อุตสาหกรรมอาหาร มีโรงงานจำนวน 77 โรงงาน มีเงินลงทุน 3,830 ล้านบาท อาทิ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารสัตว์ บริษัท ศรีวิโรจน์ฟาร์ม จำกัด และ บริษัท อุตสาหกรรมกระดูกสัตว์ จำกัด เป็นต้น อุตสาหกรรมเกี่ยวกับน้ำและน้ำแข็ง เช่น หจก. โรงน้ำแข็งมิตรภาพ หจก. โรงน้ำแข็งหลอดศรีนวล อุตสาหกรรมน้ำตาลทราย เช่น บริษัท น้ำตาลขอนแก่น จำกัด และ บริษัท น้ำตาลมิตรภูเวียง จำกัด ส่วนในอุตสาหกรรมเครื่องดื่ม มีโรงงานจำนวน 9 แห่ง เงินลงทุนรวม 3,037 ล้านบาท อาทิเช่น บริษัท ขอนแก่นบิวเวอรี จำกัด ผลิตโซดาและน้ำดื่ม, บริษัท ไทยน้ำทิพย์ จำกัด ผลิตน้ำอัดลมและน้ำดื่ม, บริษัท กราฟท์ฟูดส์ (ประเทศไทย) จำกัด ผลิตเครื่องดื่มชนิดผง และ บริษัท แก่นขวัญ จำกัด ผลิตสุรา เป็นต้น

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการเติบโตของ GPP ช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 ในสาขาการผลิต พบว่า GPP ในสาขาการผลิตของจังหวัดขอนแก่นเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 10.68 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 18.09 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.20) ส่วน GPP ในการผลิตอาหาร และเครื่องดื่ม ก่อนเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 19 และหลังเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นร้อยละ 19 เช่นเดียวกัน

รูปภาพที่ 3.20 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัดขอนแก่นในภาคอุตสาหกรรม ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำหรับ GPP ในสาขาก่อสร้าง มีมูลค่า 4,962 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.98 ของ GPP ภาคอุตสาหกรรม เมื่อทำการเปรียบเทียบ ช่วงก่อนและหลังการเปิดเส้นทาง EWEC ในปี 2544 พบว่า ก่อนเปิดเส้นทาง GPP ในสาขาการผลิต และการก่อสร้างของจังหวัดขอนแก่นเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ -5.57 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 4.29 ต่อปี ตามลำดับ (รูปภาพที่ 3.20) สาเหตุสำคัญอาจมาจาก จังหวัดขอนแก่น มีการสร้างศูนย์ราชการ และการขยายถนน เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า ของภูมิภาค เป็นต้น

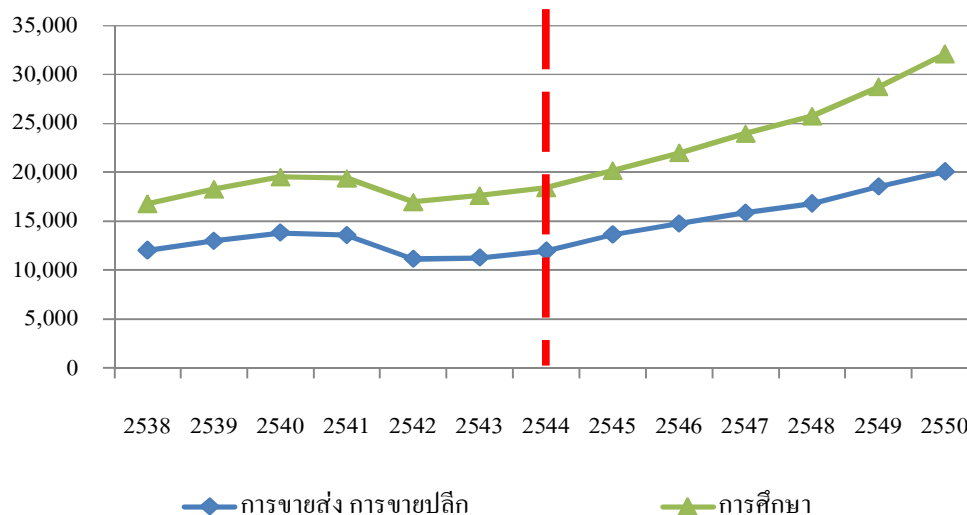
ภาคบริการและการท่องเที่ยว

ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดของจังหวัดขอนแก่นในภาคบริการ อันดับแรกเป็นสาขาการค้าส่ง ค้าปลีก ในปี 2550 มีมูลค่า 20,067 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 35.42 ของ GPP สาขาบริการ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ในสาขาการค้าส่ง ค้าปลีก ของจังหวัดเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 0.33 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 9.05 ต่อปี สาเหตุสำคัญเนื่องมาจาก ช่วงหลังปี 2544 มีการขยายตัวของ

ธุรกิจค้าส่งค้าปลีก โดยมีบริษัทค้าส่ง ค้าปลีกรายใหญ่ เข้าไปเปิดกิจการในจังหวัดขอนแก่นจำนวนมาก ปัจจุบันมีบริษัททำธุรกิจค้าปลีกรายใหญ่จำนวนถึง 6 แห่ง ซึ่งสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของจังหวัดที่จะเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงเครือข่ายการค้า การลงทุน การบริการ และการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค

ทั้งนี้กระทรวงพาณิชย์กำหนดให้จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดนำร่องโครงการลดต้นทุนการกระจายสินค้าทางถนน เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีความพร้อมค่อนข้างมาก เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภาคอีสาน และสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ทั้งผ่านเส้นทางหมายเลข 8 (แขวงคำม่วน) และหมายเลข 9 (แขวงสะหวันนะเขต) ออกไปยังเวียดนาม เพื่อส่งไปยังหลายประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียง และเพื่อรองรับกับการขยายตัวการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) โดยขอนแก่นเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าของภาคอีสาน นครสวรรค์เป็นฐานของภาคเหนือ ขณะที่กรุงเทพฯ เป็นทั้งต้นทางและปลายทาง หรือแหล่งพักสินค้าสำคัญของการขนส่งระหว่างฐานทั้ง 3

รูปภาพที่ 3.21 ผลผลิตมวลรวมจังหวัดขอนแก่นในภาคบริการ และสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

GPP อันดับที่สองในภาคบริการ ได้แก่ GPP สาขาการศึกษา มีมูลค่า 12,045 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.26 ของ GPP ภาคบริการ ซึ่งเมื่อทำการเปรียบเทียบการเติบโตทางเศรษฐกิจในสาขาดังกล่าวก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC ก่อนปี 2544 พบว่า GPP สาขาการศึกษาเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 5.27 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 11.05 ต่อปี

(รูปภาพที่ 3.21) จังหวัดขอนแก่นมีสถาบันอุดมศึกษาอยู่จำนวนทั้งสิ้น 7 แห่ง และอาชีวศึกษา/อนุปริญญา 22 แห่ง

จังหวัดขอนแก่นมีสถานที่ท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก กระจายไปในทุกพื้นที่ จากทั้งหมด 20 อำเภอ พบว่ามีเพียง 2 อำเภอเท่านั้นที่ไม่มีสถานที่ท่องเที่ยว ได้แก่ อำเภอพระยืนและอำเภอเปือยน้อย โดยสถานที่ท่องเที่ยวมีจำนวนทั้งสิ้น 386 แห่ง แบ่งเป็นทางธรรมชาติจำนวน 203 แห่ง ทางประวัติศาสตร์จำนวน 52 แห่ง และทางศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และวิถีชีวิตจำนวน 131 แห่ง (ตารางที่ 3.18)

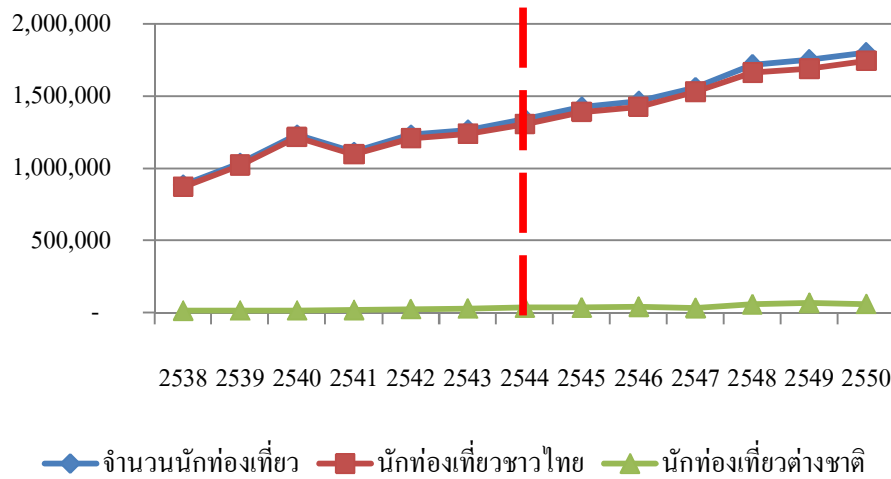
ตารางที่ 3.18 จำนวนสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดขอนแก่น

สถานที่ท่องเที่ยว	จำนวน
ทางธรรมชาติ	203
ทางประวัติศาสตร์	52
ทางศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และวิถีชีวิตคนไทย	131

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

สำหรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในจังหวัดขอนแก่นมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ในปี 2538 มีนักท่องเที่ยวจำนวน 884,970 คน และเพิ่มขึ้นถึง 1,798,723 คนในปี 2550 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบก่อนเปิดเส้นทาง EWEC คือ ปี 2544 พบว่า มีอัตราการเติบโตของนักท่องเที่ยว ร้อยละ 2.81 ต่อปี และช่วงหลังจากเปิดเส้นทางแล้วมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 6.22 ต่อปี แต่ทั้งนี้สาเหตุที่นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอาจไม่เกี่ยวข้องกับการเปิดเส้นทาง EWEC เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ลาว และเวียดนาม ที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย มีจำนวนน้อยมากนั่นเอง

รูปภาพที่ 3.22 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดขอนแก่น ปี 2538-2550

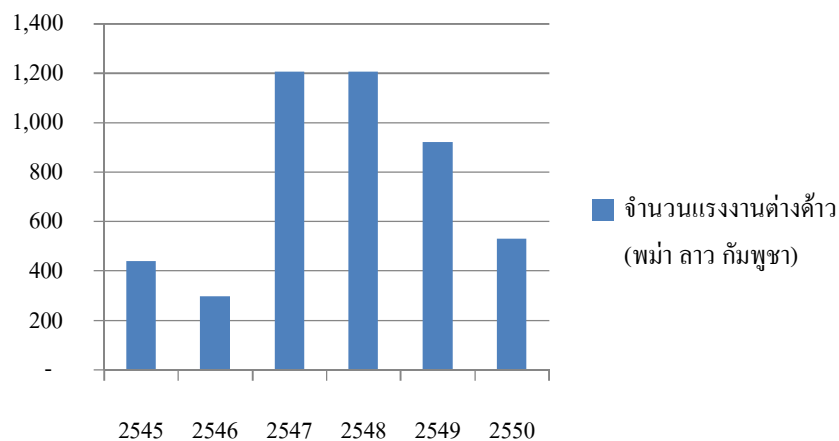


ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

แรงงานต่างด้าวและการย้ายถิ่น

แรงงานต่างด้าวในจังหวัดขอนแก่น พบว่า แรงงานต่างด้าวสัญชาติ พม่า ลาว กัมพูชา ที่เข้ามาทำงานในจังหวัดขอนแก่นมีจำนวนน้อยมาก เมื่อเทียบกับแรงงานทั้งหมด ในปี 2545 มีจำนวนแรงงานดังกล่าวเพียง 438 คน และถึงแม้ว่าจะเพิ่มขึ้นในปี 2547 แต่ก็ปรับตัวลดลงอีกในปี 2550 คือมีจำนวน 531 คน

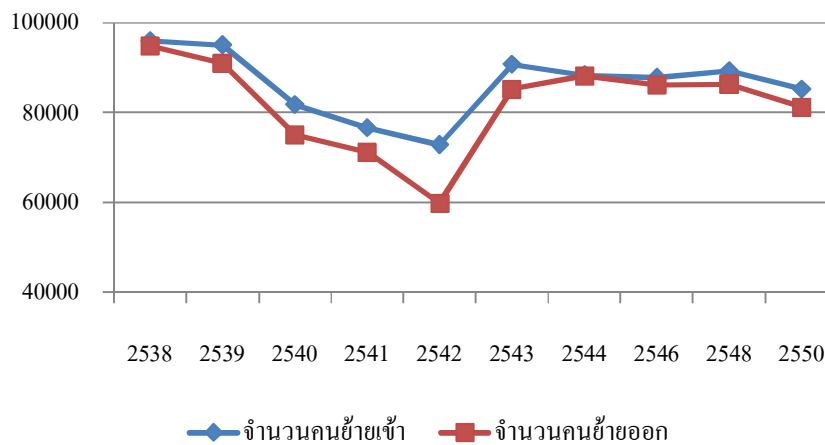
รูปภาพที่ 3.23 จำนวนแรงงานต่างด้าวสัญชาติพม่า กัมพูชา และลาว ที่เข้ามาทำงานในจังหวัดขอนแก่น ปี 2545-2550



ที่มา: กรมการจัดหางาน

สำหรับการเคลื่อนย้ายประชากรในจังหวัดขอนแก่น พบว่า ระหว่างปี 2538-2550 มีการเคลื่อนย้ายประชากรเข้ามาเฉลี่ยปีละ 86,394 คนต่อปี และมีการเคลื่อนย้ายออกจำนวน 81,899 คนต่อปี ทั้งนี้ปริมาณการเคลื่อนย้ายประชากรของจังหวัดไม่ค่อยผันผวนมากนัก

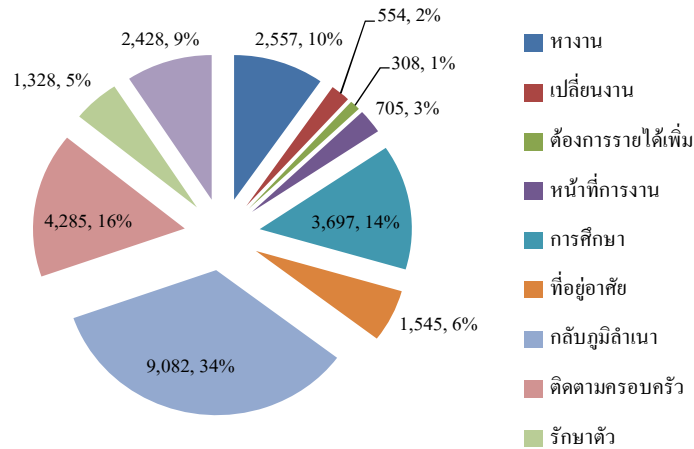
รูปภาพที่ 3.24 จำนวนคนจดทะเบียนย้ายเข้า-ออก จังหวัดขอนแก่น ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของการเคลื่อนย้ายประชากรในจังหวัดขอนแก่นในปี 2550 พบว่า ส่วนใหญ่เป็นการย้ายถิ่นกลับภูมิลำเนาคิดเป็นร้อยละ 34 ของจำนวนผู้ย้ายถิ่นทั้งหมด รองลงมาเป็นการย้ายถิ่นเพื่อติดตามครอบครัว คิดเป็นร้อยละ 16 ของจำนวนผู้ย้ายถิ่น และย้ายเพื่อการศึกษาร้อยละ 14 ของจำนวนผู้ย้ายถิ่นทั้งหมด ทั้งนี้ผู้ที่ย้ายถิ่นฐานเพื่อมาหางานทำ มีเพียงร้อยละ 10 ของจำนวนการย้ายถิ่นทั้งหมดเท่านั้น

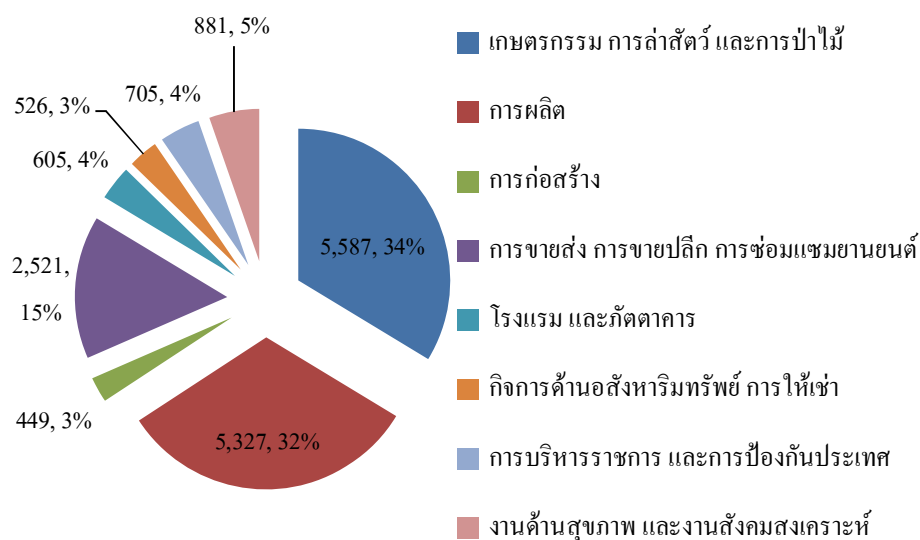
รูปภาพที่ 3.25 สาเหตุการย้ายถิ่นของประชากร ปี 2550



ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

สำหรับกลุ่มอาชีพที่มีการย้ายถิ่นสูงสุด ได้แก่ อาชีพเกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 33.7 ของผู้ย้ายถิ่นทั้งหมด รองลงมาเป็น ด้านการผลิต การค้า งานด้านสุขภาพ และการบริหารราชการ โดยคิดเป็นร้อยละ 32.1 15.2 5.3 และ 4.2 ตามลำดับ

รูปภาพที่ 3.26 การเคลื่อนย้ายถิ่นฐานของประชากร จำแนกตามสาขาอาชีพ ปี 2550



ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

คุณภาพชีวิตและสังคม

ในหัวข้อนี้จะพูดถึงสภาพและการเปลี่ยนแปลงคุณภาพของชีวิตและสังคมโดยรวมในประเด็นพื้นฐานคุณภาพของชีวิตและสังคม สาธารณสุขและสุขภาพ ความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อมและมลภาวะ และการศึกษาและอาชีพ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

พื้นฐานคุณภาพชีวิตทางสังคม

เช่นเดียวกับแนวโน้มของประเทศในภาพรวม คุณภาพของชีวิตและสังคมของจังหวัดขอนแก่นมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงดีขึ้นโดยลำดับ จากข้อมูลความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) ปี 2550 พบว่าจากเป้าหมายจำนวน 6 หมวด 42 ตัวชี้วัด บรรลุเป้าหมาย 19 ตัวชี้วัด และแม้จะบรรลุเป้าหมายน้อยแต่สัดส่วนของประชากรที่บรรลุเป้าหมายมีมากกว่าร้อยละ 90 ของ 40 ตัวชี้วัด ถือเป็นสัดส่วนที่สูงมากเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประชากรส่วนใหญ่ในจังหวัดขอนแก่นมีคุณภาพชีวิตที่ดี ทั้งนี้ 2 ตัวชี้วัดที่มีสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 90 ได้แก่ตัวชี้วัดการมีการฝึกอบรมด้านอาชีพ และครัวเรือนมีการเก็บออม

ด้านความยากจนของจังหวัดขอนแก่น ในปี 2543 จังหวัดขอนแก่นมีจำนวนคนจนถึง 544,400 คน คิดเป็นสัดส่วนคนจนร้อยละ 31.73 ของประชากรจังหวัดขอนแก่นทั้งหมด ในปี 2545 จำนวนคนจนของจังหวัดลดลงอย่างมากเหลือเพียง 299,700 คน คิดเป็นสัดส่วนคนจนร้อยละ 17.13 ของประชากรจังหวัดขอนแก่นทั้งหมด สาเหตุที่สำคัญมาจากในปี 2543 ประเทศไทยยังคงเผชิญกับภาวะวิกฤตเศรษฐกิจอยู่ ทำให้เศรษฐกิจของประเทศในขณะนั้นหยุดชะงัก ซึ่งส่งผลให้คนยากจนมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก และเมื่อปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจลดความรุนแรงลง จึงทำให้สัดส่วนคนจนลดลงอย่างมาคนั่นเอง สำหรับความยากจนของจังหวัดขอนแก่นในปี 2550 พบว่า มีจำนวนคนจนเพียง 110,600 คน คิดเป็นสัดส่วนคนจน ร้อยละ 7.04

ตารางที่ 3.19 จำนวนคนจน และสัดส่วนคนจนในจังหวัดขอนแก่น

	2543	2545	2547	2549	2550
จำนวนคนจน	544,400	299,700	156,400	234,700	110,600
สัดส่วนคนจน	31.73	17.13	8.86	14.99	7.04

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เมื่อพิจารณาความยากจนเป็นรายหมู่บ้าน พบว่า ในปี 2547 จังหวัดขอนแก่นมีหมู่บ้านยากจนจำนวน 1,556 หมู่บ้าน มีครัวเรือนยากจนจำนวน 11,795 ครัวเรือน โดยอำเภอเมืองมีหมู่บ้านที่ยากจนมากที่สุด โดยมีจำนวนทั้งสิ้น 154 หมู่บ้าน หรือมีจำนวนครัวเรือนทั้งหมด 1,312 ครัวเรือน

ตารางที่ 3.20 จำนวนหมู่บ้านที่ยากจน และครัวเรือนที่ยากจนปี 2547

อำเภอ / กิ่งอำเภอ	หมู่บ้าน		จำนวนครัวเรือนที่ยากจน จริงๆ
	ทั้งสิ้น	ที่มีครัวเรือนยากจนจริงๆ	
รวม	2,189	1,556	11,795
เมืองขอนแก่น	265	154	1,312
บ้านฝาง	74	58	532
พระยืน	40	28	258
หนองเรือ	146	96	503
ชุมแพ	126	97	754
สีชมพู	106	93	831
น้ำพอง	162	107	677
อุบลรัตน์	66	47	349
กระนวน	88	53	354
บ้านไผ่	107	79	669
เปือยน้อย	21	14	77
พล	131	95	878
แวงใหญ่	44	25	134
แวงน้อย	73	55	291
หนองสองห้อง	134	117	899
ภูเวียง	148	101	637
มัญจาคีรี	112	89	647
ชนบท	72	40	243
เขาสวนกวาง	48	41	283
ภูผาม่าน	40	16	67
กิ่ง อ.ซำสูง	34	21	163
กิ่ง อ.โคกโพธิ์ไชย	34	28	182
กิ่ง อ.หนองนาคำ	35	25	140
กิ่ง อ.บ้านแฮด	44	39	543
กิ่ง อ.โนนศิลา	39	38	372

ที่มา: สำนักงานสถิติจังหวัดขอนแก่น

สำหรับหนี้สินของครัวเรือนในจังหวัดขอนแก่น พบว่า ในปี 2550 มีจำนวนครัวเรือนที่เป็นหนี้ทั้งสิ้น 441,500 ครัวเรือน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,000 ครัวเรือน แบ่งเป็นมูลค่าหนี้ในระบบ 111,693 บาทต่อครัวเรือน และหนี้นอกระบบ 7,706 บาทต่อครัวเรือน สำหรับวัตถุประสงค์ในการก่อหนี้ของครัวเรือน พบว่า ส่วนใหญ่ก่อหนี้เพื่อซื้อบ้าน/ที่ดิน คิดเป็นร้อยละ 31.18 ของการก่อหนี้ทั้งหมด รองลงมาเป็นการก่อหนี้เพื่อใช้จ่ายในการอุปโภคบริโภค คิดเป็นร้อยละ 30.08 ของการก่อหนี้ทั้งหมด

สาธารณสุขและสุขภาพ

ด้านสาธารณสุขของจังหวัดขอนแก่น พบว่า ในปี 2549 จังหวัดขอนแก่นมีสถานบริการสาธารณสุขของรัฐบาลจำนวน 33 แห่ง เอกชนจำนวน 3 แห่ง สถานีอนามัยจำนวน 248 แห่ง และมีบุคลากรทางการแพทย์จำนวน 2,539 คน ประกอบด้วยแพทย์จำนวน 262 คน พยาบาลจำนวน 2,131 คน และเภสัชกรจำนวน 146 คน ทั้งนี้เมื่อเทียบบุคลากรทางสาธารณสุขต่อประชากร พบว่า ในปี 2549 คิดเป็นสัดส่วนประชากร 690 คนต่อ บุคลากรทางการแพทย์ 1 คน

ตารางที่ 3.21 จำนวนผู้ป่วยต่อปี และจำนวนผู้ป่วย/ตายด้วยโรคที่ป้องกันได้ด้วยวัคซีน

ปี	ผู้ป่วยด้วยโรคที่ป้องกันได้ด้วยวัคซีน	ผู้ตายด้วยโรคที่ป้องกันได้ด้วยวัคซีน	จำนวนผู้ป่วย	จำนวนผู้ป่วย เฉลี่ย/วัน
2545	820	1	1,983,244	5,433
2546	818	0	1,174,274	3,217
2547	1,003	0	1,186,338	3,250
2548	1,082	0	1,059,713	2,903
2549	1,241	0	1,246,206	3,414
2550	1,626	2	1,021,336	2,798

ที่มา: สาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น

ด้านจำนวนผู้ป่วยพบว่า ระหว่างปี 2545-2550 จังหวัดขอนแก่นมีผู้ป่วยโดยเฉลี่ย 1.27 ล้านคนต่อปี โดยในปี 2550 คิดเป็นจำนวนผู้ป่วย 2,798 คนต่อวัน ทั้งนี้แนวโน้มของผู้ป่วยจังหวัดขอนแก่นค่อนข้างจะลดลง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาทั้งทางด้านการแพทย์ และสาธารณสุขในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น นอกจากนี้หากพิจารณาจากโรคภัยไข้เจ็บ พบว่า ในปี 2550 จำนวนผู้ป่วยด้วยโรคที่สามารถรักษาได้ด้วยวัคซีน เสียชีวิตเพียง 2 คน เท่านั้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.1 เท่านั้น

ทั้งนี้ในช่วงปีก่อนหน้า คือ ปี 2546-2549 พบว่า ไม่มีผู้ป่วยด้วยโรคที่สามารถรักษาได้ด้วยวัคซีนคนใดเสียชีวิต

สำหรับโรคเอดส์ในจังหวัดขอนแก่น พบว่า มีผู้ติดเชื้อ HIV ลดลงอย่างมาก ในปี 2545 มีผู้ติดเชื้อถึง 123 คน และลดลงเหลือ 6 คน ในปี 2550 ด้านผู้ป่วยสะสม พบว่า ในปี 2545 มีผู้ติดเชื้อ HIV จำนวน 413 คน เป็นชายจำนวน 266 คน และเป็นหญิงจำนวน 147 คน และลดลงเหลือเพียง 47 คนเท่านั้นในปี 2550 ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการรณรงค์ของภาครัฐนั่นเอง

ตารางที่ 3.22 จำนวนผู้ติดเชื้อ HIV จำแนกตามเพศ

ปี	จำนวนผู้ติดเชื้อ HIV ชาย	จำนวนผู้ติดเชื้อ HIV หญิง	จำนวนผู้ป่วยเอดส์ ชาย	จำนวนผู้ป่วยเอดส์ หญิง
2545	123	123	266	147
2546	57	57	319	205
2547	4	4	363	217
2548	8	8	192	94
2549	9	9	90	36
2550	6	6	27	20

ที่มา: สาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น

ความมั่นคงและความปลอดภัยในทรัพย์สิน

จากสถิติคืออาชญากรรมจังหวัดขอนแก่น พบว่า จังหวัดขอนแก่นมีจำนวนสถิติคดีร้ายแรง (กลุ่ม 1)³⁴ ลดลงอย่างมาก จากในปี 2548 เกิดคดีร้ายแรงจำนวน 122 คดี จับกุมได้เพียง 68 คดี ขณะที่ในปี 2550 เกิดคดีร้ายแรงจำนวน 94 คดี และสามารถจับกุมได้ถึง 70 คดี

34

คดีอาชญากรรมกลุ่ม 1 : คดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญ ได้แก่ ฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา ปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ (รวม) ลักพาเรียกค่าไถ่ วางเพลิง

คดีอาชญากรรมกลุ่ม 2 : คดีชีวิต ร่างกาย และเพศ ได้แก่ ฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา ฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา ทำให้ตายโดยประมาท พยายามฆ่า ทำร้ายร่างกาย ข่มขืนกระทำชำเรา

คดีอาชญากรรมกลุ่ม 3 : คดีประทุษร้ายต่อทรัพย์ ได้แก่ ลักทรัพย์ วิ่งราวทรัพย์ ริบเอาทรัพย์ กระชก ชิงทรัพย์ (รวม) ปล้นทรัพย์ รับของโจร ทำให้เสียทรัพย์

ตารางที่ 3.23 คดีอาญาที่เกิดขึ้น และสามารถจับกุมได้จำแนกตามประเภทคดี

ประเภทคดี	จำนวนคดีที่เกิดขึ้น และสามารถจับกุมได้					
	ปี 2548		ปี 2549		ปี 2550	
	เกิด	จับ	เกิด	จับ	เกิด	จับ
คดีอาญากลุ่มที่ 1 (คดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญ)	122	68	127	75	94	70
คดีอาญากลุ่มที่ 2 (คดีชีวิต ร่างกาย และเพศ)	728	333	822	358	730	507
คดีอาญากลุ่มที่ 3 (คดีประทุษร้ายต่อทรัพย์)	945	468	1,051	446	958	659

ที่มา: www.khonkaenpoc.com

สิ่งแวดล้อมและมลภาวะ

หัวข้อนี้จะอธิบายถึงสถานการณ์สิ่งแวดล้อมของจังหวัดขอนแก่น โดยแบ่งออกเป็น สถานการณ์คุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศ ขยะ และของเสียอันตราย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สถานการณ์คุณภาพน้ำ พบว่า ในปี 2550 ดัชนีคุณภาพน้ำโดยรวม (Water Quality Index) อยู่ในเกณฑ์พอใช้ ซึ่งดีขึ้นกว่าปี 2549 โดยพบว่าคุณภาพน้ำ ณ สถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำร้อยละ 96 มีคุณภาพพอใช้ถึงดี เนื่องจากสภาพอุตุและอุทกวิทยาเอื้ออำนวย แม่น้ำช่วงที่มีปัญหาเสื่อมโทรมของคุณภาพน้ำ คือ ห้วยพระค้อ ซึ่งรับน้ำเสียจากชุมชนและกิจกรรมต่างๆ ของเทศบาลนครขอนแก่น ถึงแม้ว่าเทศบาลนครขอนแก่นมีระบบบำบัดน้ำเสีย 1 แห่ง แต่สามารถนำน้ำเสียไปบำบัดได้ประมาณร้อยละ 50 ของน้ำเสียที่เกิดขึ้น เนื่องจากอยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบรวบรวมน้ำเสียให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่

สถานการณ์คุณภาพอากาศ จากผลการตรวจวัดและเฝ้าระวังคุณภาพอากาศในเขตชุมชนเมืองขนาดใหญ่ คือ เทศบาลนครขอนแก่นอย่างต่อเนื่องในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมา พบว่า ปี 2547-2549 คุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์ดี สูงกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ ทั้งปริมาณฝุ่นขนาดเล็ก 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในขณะที่คุณภาพอากาศโดยรอบของโรงงานอุตสาหกรรม โรงโม่หิน ฟาร์มปศุสัตว์ และกิจการบางประเภทสร้างปัญหาผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน

ตารางที่ 3.24 คุณภาพอากาศในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ช่วงมกราคม-มีนาคม ปี 2550

	ฝุ่นขนาดเล็ก กว่า 10 ไมครอน		ก๊าซซัลเฟอร์ ไดออกไซด์		ก๊าซคาร์บอน มอนนอกไซด์		ดัชนีคุณภาพอากาศ
	สูงสุด	ต่ำสุด	สูงสุด	ต่ำสุด	สูงสุด	ต่ำสุด	
							0-50 คุณภาพดี
มกราคม	43.7	15.5	5.7	1.0	1.8	0.2	51-100 คุณภาพดีปานกลาง
กุมภาพันธ์	57.6	22.5	15.2	0.9	2.3	0.9	100-200 มีผลกระทบต่อสุขภาพ
มีนาคม	43.4	26.4	3.6	0.8	2.6	0.3	201-300 มีผลกระทบต่อสุขภาพมาก
มาตรฐาน	ไม่เกิน 120		ไม่เกิน 0.30		ไม่เกิน 30		

ที่มา: สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค 10

คุณภาพอากาศ 3 เดือนแรก ปี 2550 พบว่า ในเขตชุมชนเมืองขนาดใหญ่ คือ เทศบาลนครขอนแก่น มีคุณภาพอากาศอยู่ในเกณฑ์ดี ไม่มีค่าดัชนีคุณภาพอากาศที่เกินกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ และไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัย แต่ยังคงมีปัญหาเรื่องฝุ่นเกี่ยวกับผลกระทบทางอากาศ อาทิ ปัญหากลิ่นจากอุตสาหกรรมเป้งมันสำปะหลัง จากอุตสาหกรรมผลิตเอทานอล และจากฟาร์มปศุสัตว์

สถานการณ์การจัดการขยะชุมชน พบว่าในปี 2549 ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเทศบาลนครขอนแก่นมีปริมาณขยะมากที่สุดจำนวน 170 ตันต่อวัน ปัจจุบันองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่โดยตรงในการจัดการขยะมูลฝอย ตั้งแต่การเก็บ ขนย้ายและกำจัด ซึ่งสำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 10 (ขอนแก่น) ได้ประสานกับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดแบ่งกลุ่มพื้นที่เพื่อการจัดขยะมูลฝอยชุมชน โดยเทศบาลที่มีระบบกำจัดขยะถูกหลักจะให้บริการกำจัดขยะแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใกล้เคียง โดยจังหวัดขอนแก่นแบ่งกลุ่มการจัดเก็บขยะออกเป็น 8 กลุ่ม

สถานการณ์การจัดการของเสียอันตราย พบว่า ปัจจุบันได้มีสถานที่รับซื้อขยะชุมชน และของเสียต่างๆ รวมถึงของเสียอันตรายจากแหล่งต่างๆ ทั่วประเทศ มาคัดแยกยังร้านรับซื้อ หรือตามหมู่บ้าน หรือบ้านเรือนต่างๆ แล้วนำกลับมาขายใหม่ ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่า 2-3 เท่า ส่งผลให้เกิดการขายตัวของบ้านเรือน หมู่บ้าน ร้านค้าทั่วไปในพื้นที่ เพื่อรับซื้อและแยกของเสียเหล่านั้น

การใช้สารเคมีอันตรายในภาคอุตสาหกรรม พื้นที่ลุ่มน้ำชีตอนบน มีปริมาณการใช้สารเคมีอันตรายในโรงงานอุตสาหกรรมประมาณ 447,000 ตัน ในขณะที่ปริมาณสารเคมีอันตรายที่กักเก็บในโรงงานอุตสาหกรรมรวมประมาณ 17,000 ตัน โดยผลกระทบจากการใช้สารเคมีอันตรายในภาคอุตสาหกรรมสามารถเกิดขึ้นได้ตั้งแต่อุบัติเหตุจากการขนส่ง การใช้เป็นวัตถุดิบในกระบวนการผลิต และเก็บกักไว้ในโรงงานอุตสาหกรรม ทั้งนี้ปัจจุบันมีการนำถังบรรจุสารเคมีอันตรายใช้แล้วกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ เช่น มีการนำถังบรรจุสารเคมีอันตรายมาทำฟุนดอยกระชังเลี้ยงปลาในแม่น้ำชี แม่น้ำพอง และลำน้ำปาว รวมถึงการนำไปใช้เป็นภาชนะบรรจุน้ำ และอาหารในครัวเรือน ก่อให้เกิดการปนเปื้อนของสารเคมีอันตรายในสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเกิดผลกระทบต่อสุขภาพความเจ็บป่วยของผู้รับและผู้สัมผัสสารเคมี

การใช้สารเคมีอันตรายในภาคเกษตรกรรมที่มีปริมาณการใช้มาก 3 อันดับแรก ได้แก่ สารกำจัดแมลง สารป้องกันและกำจัดโรคพืช และสารกำจัดวัชพืช โดยในช่วงปี 2544-2548 ปริมาณการใช้สารเคมีอันตรายมีแนวโน้มลดลง แต่สัดส่วนของผลกระทบต่อสุขภาพประชาชนกลับมีเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 85.14 เมื่อเทียบกับผลกระทบจากภาคอุตสาหกรรม (ร้อยละ 14.81)

การเกิดอุบัติเหตุจากสารเคมีอันตราย จังหวัดขอนแก่น มีจำนวนโรงงานที่มีความเสี่ยงและอาจเกิดอันตรายมากที่สุดถึง 146 แห่ง ประเภทอุตสาหกรรมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายจากสารเคมี ได้แก่ อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ โรงงานห้องเย็น อุตสาหกรรมเครื่องเรือน และโรงงานน้ำแข็ง

การศึกษาและอาชีพ

ด้านการศึกษาของประชากรที่มีอายุมากกว่า 15 ปี พบว่า ในปี 2550 ประชากรส่วนใหญ่มีการศึกษาดำรงระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 36.85 รองลงมาเป็นการศึกษาในระดับประถมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 27.44 ส่วนระดับมัธยมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 24.18 ของประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป ทั้งนี้สัดส่วนของประชากรที่มีการศึกษาระดับอุดมศึกษามีเพียงร้อยละ 10.37 เท่านั้น เมื่อพิจารณาโครงสร้างการศึกษาเปรียบเทียบระหว่าง ปี 2544 และปี 2550 พบว่า ประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป มีการศึกษาในระดับอุดมศึกษาเพิ่มขึ้น คือ ในปี 2544 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.97 และเพิ่มเป็นร้อยละ 10.37 ในปี 2550 ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่าปัจจุบันแรงงานที่ไร้การศึกษามีสัดส่วนเพิ่มขึ้น คือ ในปี 2544 มีเพียงร้อยละ 0.56 แต่ปี 2550 กลับมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 1.16 ของประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป

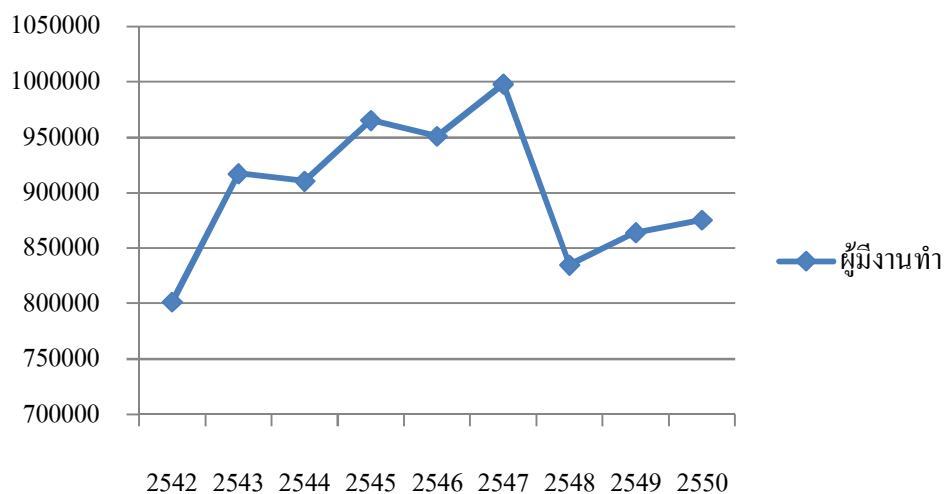
ตารางที่ 3.25 ระดับการศึกษาของแรงงานในจังหวัดขอนแก่น ปี 2544 และ 2550

ระดับการศึกษา	ปี 2544	ปี 2550
ไม่มีการศึกษา	5,108	9,775
ต่ำกว่าประถมศึกษา	408,826	306,764
ประถมศึกษา	230,944	232,269
มัธยมศึกษาตอนต้น	105,071	117,170
มัธยมศึกษาตอนปลาย	84,963	77,633
- สายสามัญ	64,876	53,829
- สายอาชีวศึกษา	20,087	22,736
- สายวิชาการศึกษา	-	1,068
อุดมศึกษา	82,273	82,913
- สายวิชาการ	26,768	31,771
- สายวิชาชีพ	31,269	31,355
- สายวิชาการศึกษา	24,236	19,787
อื่นๆ	467	-

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

สำหรับอาชีพของประชากรในจังหวัดขอนแก่น พบว่า ผู้มีงานทำในจังหวัดขอนแก่น ระหว่างปี 2542-2550 โดยเฉลี่ยมีจำนวน 901,783 คนต่อปี แรงงานส่วนใหญ่ทำงานในภาคเกษตรกรรม ภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรมตามลำดับ จากการสำรวจแรงงานไตรมาส 1 ปี 2550 พบว่า มีจำนวนแรงงานในภาคเกษตรกรรมทั้งสิ้น 425,533 คน คิดเป็นร้อยละ 48.62 ของแรงงานทั้งหมด ส่วนในภาคอุตสาหกรรมมีจำนวนแรงงาน 188,791 คน คิดเป็นร้อยละ 21.57 ของแรงงานทั้งหมด และจำนวนแรงงานในภาคบริการมีจำนวน 260,876 คน คิดเป็นร้อยละ 29.81 ของแรงงานทั้งหมด

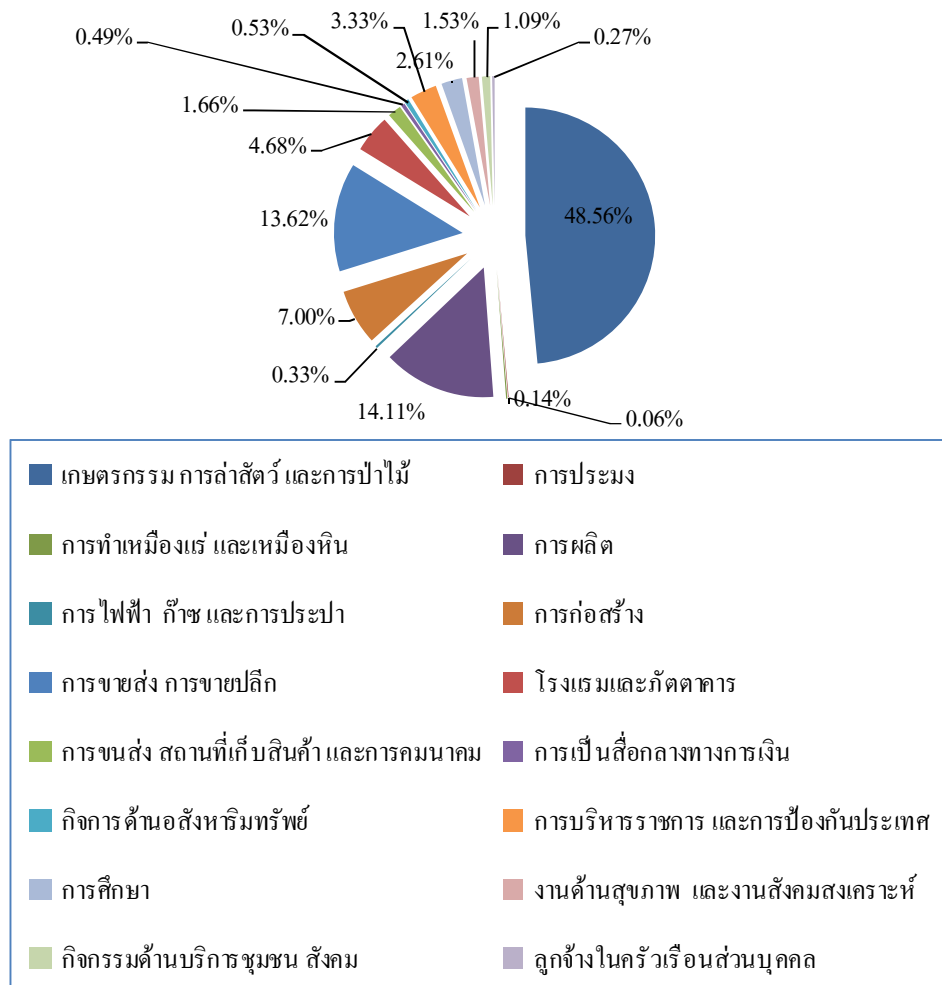
รูปภาพที่ 3.27 จำนวนผู้มีงานทำในจังหวัดขอนแก่น



ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

สำหรับโครงสร้างแรงงานในจังหวัดขอนแก่น พบว่า แรงงานส่วนใหญ่ทำอาชีพด้านการเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้ ในปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 48.56 ของแรงงานทั้งหมด อันดับรองลงมาเป็นแรงงานที่ทำอาชีพด้านการผลิต คิดเป็นร้อยละ 14.11 ของแรงงานทั้งหมด อันดับสามเป็นแรงงานในสาขาการค้าปลีกค้าส่ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.62 ของแรงงานทั้งหมด จะเห็นได้ว่าแรงงานทั้ง 3 สาขานี้ มีจำนวนมากกว่าแรงงานสาขาอื่น ซึ่งสอดคล้องกับมูลค่า GPP ของจังหวัดที่มีมูลค่าสูงใน 3 สาขานี้เช่นกัน

รูปภาพที่ 3.28 โครงสร้างแรงงานของจังหวัดขอนแก่น ปี 2550



ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบโครงสร้างแรงงานในช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ปี 2544 กับโครงสร้างแรงงานในปัจจุบันปี 2550 พบว่า แรงงานในจังหวัดขอนแก่นทำอาชีพเกษตรกรรมกันมากขึ้น จากเดิมปี 2543 มีแรงงานทำอาชีพเกษตรกรรมเพียง 309,150 คน คิดเป็นร้อยละ 35.80 ของแรงงานทั้งหมด และเพิ่มเป็น 425,533 คน ในปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 48.62 ของแรงงานทั้งหมด เช่นเดียวกันกับด้านสาธารณสุขโลก ที่มีจำนวนแรงงานเพิ่มขึ้น คือ ในปี 2544 มีแรงงานด้านสาธารณสุขโลกจำนวน 1,007 คน คิดเป็นร้อยละ 0.12 ของแรงงานทั้งหมด และเพิ่มเป็นจำนวน 16,234 คน คิดเป็นร้อยละ 1.85 ของแรงงานทั้งหมด ทั้งนี้สาเหตุส่วนหนึ่งอาจมาจาก การที่จังหวัดขอนแก่นมียุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการเกษตรกรรม โดยเป็นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการทำการเกษตร อาทิ การปรับปรุงระบบชลประทาน เป็นต้น

สำหรับโครงสร้างแรงงานที่มีการเปลี่ยนแปลงลดลง จากช่วงก่อนเปิดเส้นทาง EWEC ได้แก่ แรงงานในภาคอุตสาหกรรมและหัตถกรรม ในปี 2544 มีจำนวนแรงงาน 194,565 คน คิดเป็นร้อยละ 22.53 ของแรงงานทั้งหมด ลดลงเหลือ 123,468 คนในปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 14.11 ของแรงงานทั้งหมด และแรงงานในภาคการขนส่ง ที่มีจำนวน 24,871 ในปี 2544 คิดเป็นร้อยละ 15.67 ของแรงงานทั้งหมด และลดลงเหลือ 14,486 คนในปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 13.62 ของแรงงานทั้งหมด

ตารางที่ 3.26 จำนวนแรงงานจำแนกตามสาขาการผลิต

	จำนวนแรงงาน				สัดส่วนแรงงาน			
	2543	2544	2547	2550	2543	2544	2547	2550
เกษตรกรรม การป่าไม้ การล่า								
สัตว์และการประมง	309,150	365,798	414,546	425,533	35.8	46.78	45.51	48.62
การขุดแร่ โลหะ อโลหะ	223	-	3,962	1,188	0.03	0	0.43	0.14
อุตสาหกรรม หัตถกรรม	194,565	132,852	124,019	123,468	22.53	16.99	13.61	14.11
การก่อสร้าง ข่อมและเรือทอขนทอข	59,494	39,699	65,208	61,274	6.89	5.08	7.16	7
การสาธารณูปโภคและ								
สาธารณสุข	1,007	3,658	15,373	16,234	0.12	0.47	1.69	1.85
พาณิชยกรรม	135,335	111,580	139,206	119,210	15.67	14.27	15.28	13.62
การขนส่ง คลังสินค้า และคมนาคม	24,871	21,061	17,181	14,496	2.88	2.69	1.89	1.66
การบริการ	138,860	107,367	131,458	113,797	16.08	13.73	14.43	13

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

การขยายตัวของเมือง

จังหวัดขอนแก่นมีขนาดพื้นที่และจำนวนประชากรมากกว่าจังหวัดพิษณุโลก³⁵ จังหวัดขอนแก่นเป็นประตูเชื่อมโยงกับหลายจังหวัด และส่วนความเจริญของจังหวัดขอนแก่นเป็นแบบกระจายกระจาย ในขณะที่จังหวัดพิษณุโลกจะกระจุกตัวอยู่ในอำเภอเมือง

เมืองพิษณุโลกเคยมีคำขวัญว่า “สองฝั่งน่านล้วนเรือนแพ” แต่ด้วยสาเหตุหลายประการทางเทศบาลนครพิษณุโลกได้ย้ายเรือนแพทั้งหมดออกไปอยู่ทางทิศใต้ของเมืองเมื่อปี 2550 เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ของตัวเมืองใหม่ ทำให้ชาวแพส่วนมากต้องย้ายขึ้นไปอยู่บนบกแทน ใครมาเยือนเมืองพิษณุโลกจะไม่เห็นเรือนแพอยู่ในเขตเมืองอีกแล้ว

³⁵ นายโสภณ วิเศษสุวรรณ หัวหน้าสำนักงานพัฒนาธุรกิจการค้าจังหวัดขอนแก่น (เพิ่งย้ายมาจากสำนักงานพัฒนาธุรกิจการค้าจังหวัดพิษณุโลก)

วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว

เทศกาลประจำปีของจังหวัดขอนแก่นที่สำคัญ³⁶ คือ งานเทศกาลไหม ประเพณีผูกเสี่ยว และงานกาชาด หรือที่นิยมเรียกกันว่า “งานไหม” หรือ “งานเทศกาลไหม” จังหวัดขอนแก่น จะมีความหลากหลายของชาติพันธุ์และวัฒนธรรม เนื่องจากมีชาวต่างชาติเข้ามาแต่งงานกับคนท้องถิ่นมากขึ้น และบ้างก็มาใช้ชีวิตหลังการเกษียณในไทย

บทบาทของขอนแก่นในการเป็นศูนย์กลางด้านการศึกษา และการค้า

จังหวัดขอนแก่นมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาที่เด่นชัดในการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า และการเป็นศูนย์กลางการค้าส่งและค้าปลีกของภูมิภาค จากสาเหตุที่จังหวัดขอนแก่นมีประชากรเป็นจำนวนมาก มีศูนย์ราชการไว้คอยอำนวยความสะดวก และเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังภาคอีสานตอนบนและล่าง ทำให้ GPP ของขอนแก่น เมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดอื่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีมูลค่าสูงเป็นอันดับ 2 รองจากนครราชสีมา ซึ่ง GPP ของทั้ง 2 จังหวัดแตกต่างกันเพียง 351 ล้านบาทเท่านั้น สำหรับด้านการค้าปลีก จังหวัดขอนแก่น มีมูลค่า GPP ประมาณ 2 หมื่นล้านบาท

ด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาค้าปลีกและค้าส่ง จังหวัดขอนแก่นมียุทธศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุนของภูมิภาคทำให้ปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นมีร้านค้าส่ง และค้าปลีกรายใหญ่จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ เทสโก้ โลตัส 2 แห่ง บิ๊กซี 1 แห่ง แม็คโคร 1 แห่ง เป็นต้น และในปี 2550 ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล ได้เริ่มก่อสร้าง ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างการก่อสร้างและจะเปิดดำเนินการในปี 2551 นอกจากนี้จังหวัดขอนแก่นยังมียุทธศาสตร์เกี่ยวข้องที่จะช่วยให้จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการค้าส่ง และค้าปลีกได้แก่ โครงการผลักดันให้จังหวัดขอนแก่นเป็นแม่แบบของศูนย์กลางการกระจายสินค้า โดยให้เชื่อมโยงกับจังหวัดสกลนครและจุดค้าขายชายแดนที่ทำเสด็จ (จังหวัดหนองคาย) และท่าข้าม (จังหวัดมุกดาหาร)

สำหรับด้านการศึกษา ได้กล่าวไปตอนต้นแล้วว่าจังหวัดขอนแก่นมีสถานศึกษาระดับสูงถึง 10 แห่ง ได้แก่ (1) มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตขอนแก่น (3) มหาวิทยาลัยรามคำแหง สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดขอนแก่น (4) มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตขอนแก่น (5) มหาวิทยาลัยมหามงกุฎราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน และ ศูนย์การศึกษาชุมชนแพ (6) มหาวิทยาลัยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (7) วิทยาลัยบัณฑิตเอเชีย (8) วิทยาลัยบัณฑิตบริหารธุรกิจ (9) วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดขอนแก่น และ (10) วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ซึ่งทำให้จังหวัดเป็นศูนย์กลาง

³⁶ นายมนตรี ติมานพ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การศึกษาของภูมิภาค สามารถดึงดูดนักศึกษาให้เข้ามาศึกษาในมหาวิทยาลัยต่างๆ ได้เป็นจำนวนมาก ซึ่งเมื่อพิจารณาจาก GPP ด้านการศึกษาของจังหวัดขอนแก่น พบว่า มีมูลค่าถึง 3,000 ล้านบาท สูงเป็นอันดับ 1 ของภาคอีสานตอนกลางและตอนบน ทำให้ขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านการศึกษา อันจะช่วยในการสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาอื่นๆ ของจังหวัดอีกด้วย

3.3.2 ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดขอนแก่น

จากที่กล่าวมา จะเห็นว่า ความเจริญเติบโตของขอนแก่นได้รับผลกระทบเชิงบวกจากการเปิดใช้เส้นทาง EWEC โดยเส้นทางดังกล่าวนี้เป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยสร้างความเข้มแข็งให้แก่ระบบเศรษฐกิจของขอนแก่น รวมทั้งสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ให้แก่ภาคบริการของจังหวัดซึ่งมีพื้นฐานที่ดีอยู่แล้ว ทำให้กิจกรรมด้านการบริการของขอนแก่นขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้ขอนแก่นไม่เพียงแต่เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมการบริการในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น หากแต่ยังกลายเป็นแหล่งให้บริการที่สำคัญแก่คนลาวอีกด้วย นอกเหนือจากภาคบริการแล้ว เส้นทาง EWEC ยังกระตุ้นภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดขอนแก่นให้มีการขยายตัวในอัตราที่สูงมาก จนกระทั่งในปี 2549 GPP ด้านอุตสาหกรรมของขอนแก่นสูงใกล้เคียงกับ GPP ด้านบริการ ทั้งนี้ อาจจะเป็นเพราะว่าความสะดวกในด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของผู้ผลิตในจังหวัดขอนแก่น

ถึงแม้ว่าผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อขอนแก่นจะเห็นได้ค่อนข้างชัดเจน เนื่องจากเส้นทาง EWEC ช่วยเพิ่มความสะดวกในด้านการคมนาคมขนส่ง ลดต้นทุนการผลิต นำไปสู่การขยายตัวของภาคเศรษฐกิจต่างๆ และชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชน แต่ผลกระทบของ AEC ที่มีต่อขอนแก่นกลับเห็นได้ไม่ชัดเจนนัก AEC ซึ่งเป็นกรอบการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่ได้มีการริเริ่มขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์หลักที่จะก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายของสินค้าและปัจจัยการผลิตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้อย่างเสรี เพื่อกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค และสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกัน เพื่อสร้างประโยชน์ให้เกิดแก่ภูมิภาคนี้ มาตรการสำคัญที่จะช่วยกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างกัน ได้แก่ การยกเลิกข้อจำกัดด้านการค้าสินค้าและบริการระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ทั้งภาษีและมิใช่ภาษี การอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศในกลุ่ม เพื่อช่วยลดต้นทุนการบริหารจัดการของผู้ผลิต ทำให้สินค้าถึงมือผู้บริโภคในเวลาอันรวดเร็ว และการอนุญาตให้มีการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต เช่น แรงงาน ทุน ได้โดยเสรี เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดขอนแก่นไม่ชัดเจนนัก จากการที่โครงสร้างเศรษฐกิจของขอนแก่นเน้นหนักไปที่ภาคบริการมากกว่าภาคการผลิต ทำให้มาตรการการค้าระหว่างประเทศของ AEC ในส่วนที่เกี่ยวกับการค้าสินค้าไม่ได้ให้ประโยชน์โดยตรงแก่ขอนแก่น นอกจากนี้ สภาพ

ทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดขอนแก่นที่พื้นที่ไม่ได้ติดกับชายแดน ทำให้จังหวัดนี้ไม่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากการขยายตัวของการค้าชายแดนอันเนื่องมาจากการลดหรือยกเลิกภาษีนำเข้า

นอกจากการเคลื่อนย้ายสินค้าแล้ว ในกรณีของการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตโดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานซึ่งเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของ AEC ผลกระทบของ AEC ต่อขอนแก่นก็ค่อนข้างคลุมเครือเช่นกัน ดังจะเห็นได้ว่าขอนแก่นมีแรงงานต่างชาติน้อยมาก และจำนวนแรงงานต่างชาตินี้ก็กลับลดลงอย่างรวดเร็วจากช่วงปี 2546 – 2547 ถึงช่วงปี 2549 – 2550 ซึ่งสวนทางกับพัฒนาการของ AEC ซึ่งมีการผ่อนปรนด้านการเคลื่อนย้ายแรงงานมากขึ้น ทั้งนี้ อาจจะเป็นเพราะว่าโครงสร้างเศรษฐกิจของขอนแก่นที่ขึ้นาโดยภาคบริการมากกว่าภาคการผลิต ทำให้ขอนแก่นไม่มีความต้องการแรงงานไร้ฝีมือจากสปป.ลาวเพื่อป้อนโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ มากนัก อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีภาคบริการภายใต้ AEC ตามกรอบความตกลงเปิดเสรีด้านการค้าบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Trade in Services: AFAS) ซึ่งไทยต้องลดหรือยกเลิกมาตรการกีดกันประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ที่ต้องการเข้ามาลงทุนหรือขยายการให้บริการในธุรกิจบริการสาขาต่างๆ ซึ่งตาม AFAS นี้ ไทยจะต้องเปิดเสรีสาขาคอมพิวเตอร์และโทรคมนาคม สาขาบริการสุขภาพ สาขาท่องเที่ยว สาขาขนส่งทางอากาศในปี 2553 สาขาโลจิสติกส์ ในปี 2556 และสาขาบริการอื่นๆ ทั้งหมดในปี 2558 โดยการเปิดเสรีภาคบริการนี้ ไทยจะต้องอนุญาตให้นักลงทุนหรือผู้ให้บริการจากประเทศอาเซียนสามารถเข้ามาถือหุ้นในกิจการของคนไทยได้เพิ่มขึ้นจากเดิมไม่เกินร้อยละ 49 เป็นไม่เกินร้อยละ 70 นอกจากนี้ ไทยยังต้องยกเลิกมาตรการกีดกันต่างๆ เช่น การจำกัดจำนวนผู้ให้บริการ การจำกัดมูลค่างานทั้งหมดของธุรกรรมด้านการค้าบริการ การกำหนดสัญชาติของผู้บริหาร การเปิดเสรีภาคบริการภายใต้ AEC นี้ น่าจะส่งผลกระทบต่อขอนแก่นในฐานะที่เป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านบริการหลายสาขา ขอนแก่นมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ทั้งในด้านกายภาพ และทรัพยากรมนุษย์ จะเห็นได้จากการที่ขอนแก่นเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาถึง 10 แห่ง อีกทั้งผู้บริโภคมียานพาหนะที่ทันสมัยและกำลังซื้อสูง การขยายตัวของภาคบริการในขอนแก่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจด้านการศึกษาการให้บริการสาธารณสุข การขนส่ง เป็นต้น ซึ่งขอนแก่นเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคอยู่แล้ว การไหลเข้าของการลงทุนอันเนื่องมาจากการเปิดเสรีภาคบริการภายใต้ AEC น่าจะทำให้เศรษฐกิจของขอนแก่นขยายตัว สัดส่วนของ GDP ภาคบริการต่อ GDP รวมน่าจะเพิ่มขึ้น อำนาจซื้อของประชาชนในพื้นที่น่าจะสูงขึ้น และยังสามารถดึงดูดอำนาจซื้อใหม่ๆ ให้เข้ามาในพื้นที่ ซึ่งน่าจะช่วยเสริมผลกระทบของ EWEC ที่มีต่อเศรษฐกิจของขอนแก่นโดยรวมด้วย

3.4 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดมุกดาหาร

3.4.1 ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดมุกดาหาร

สภาพปัจจุบันโดยรวมของการเปลี่ยนแปลง และผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม วัฒนธรรมที่เด่นชัดของจังหวัดมุกดาหาร นับตั้งแต่การเกิดขึ้นของแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC (ปี 2544) ที่สำคัญ มีดังต่อไปนี้

ในการพิจารณาและวิเคราะห์ผลกระทบต่อจังหวัดมุกดาหารนี้ เป็นการศึกษาเปรียบเทียบ สภาพเปลี่ยนแปลงใหม่จากสภาพเดิม โดยนับจุดเปลี่ยน ณ ปี 2544 เป็นสำคัญ เดิมมุกดาหารเป็นเพียงจังหวัดที่ตั้งอยู่ในมุมอับของภาคอีสานตอนบนของไทย ไม่ใช่เส้นทางผ่านสู่จังหวัดหลักของภาคอีสาน และใช้เวลานานมากกว่าจะเดินทางเข้าถึงตัวจังหวัดไม่ว่าจะเป็นทางบกหรือทางอากาศ มุกดาหารจึงเติบโตแบบค่อยเป็นค่อยไปตามธรรมชาติและถูกละเลยตลอดมา การจัดตั้งมุกดาหารขึ้นเป็นจังหวัดในปี 2525 สืบเนื่องมาจากการให้ความสำคัญกับปัญหาความมั่นคงของชาติ มุกดาหารในช่วงก่อนปี 2525 อาจถือเป็นตัวอย่างจังหวัดชายขอบที่รวม **ปัญหาข้ามพรมแดน (Tranborder Issues)**³⁷ การเริ่มต้นสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงในปี 2544 จึงถือว่าเป็นการนำมุกดาหารออกจากมุมอับในพื้นที่อยู่นิ่ง (Space of place) มาสู่พื้นที่เคลื่อนไหว (Space of flow) ซึ่งส่งผลอย่างสำคัญต่อจังหวัดและประชาชน อนาคตของมุกดาหารได้รับการคาดหมายว่าจะเป็น “เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน” ซึ่งจะเป็นประตูการค้าและการท่องเที่ยวสู่ สปป.ลาว และเวียดนาม

การพรรณนาถึงความเปลี่ยนแปลงของมุกดาหารในบางกรณีหรือบางบริบทจำเป็นต้องกล่าวควบคู่ไปกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว อันเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามแม่น้ำโขงของมุกดาหาร นอกจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่คู่เคียงกันแล้ว เมืองทั้งสองยังมีภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ เชื้อชาติ ประชากร จารีต ประเพณี ภาษา และวัฒนธรรม ร่วมกันมาแต่อดีต³⁸ แม้ปัจจุบันทั้งสอง

³⁷ ในอดีตมุกดาหารเป็นแหล่งพักพิงของคนเวียดนามอพยพที่หนีภัยสงครามอินโดจีนหลายระลอก เป็นฐานปฏิบัติการของกองทัพประชาชนบนเทือกเขาภูพานในยุคสงครามเย็น (ซึ่งถือว่าสิ้นสุดลงประมาณปี 2532) ปัจจุบันยังเป็นแหล่งนำเข้าและส่งออกสินค้าผิดกฎหมายระหว่างลาว-ไทย และเป็นจุดหนึ่งที่ชาวลาวข้ามแม่น้ำโขงเพื่อลักลอบเข้าเมืองมาทำงานในมุกดาหารและจังหวัดอื่น ๆ ในภาคอีสาน (สุภางค์ จันทวนิช และคณะ, 2548: 3)

³⁸ ในปลายสมัยกรุงศรีอยุธยาทางฝั่งซ้ายของลำน้ำโขงแขวงสะหวันนะเขต มีหมู่บ้านชุมชนใหญ่ชื่อบ้านหลวงโพธิ์สิน ซึ่งตั้งอยู่บริเวณพระธาตุอิงฮัง แขวงสะหวันนะเขตในปัจจุบัน ผู้ปกครองโพธิ์สินเจ้าจันทร์สุริยวงศ์มีบุตรชายชื่อเจ้ากนิริ ซึ่งต่อมาได้พาผู้คนข้ามลำน้ำโขงมาฝั่งขวาที่บริเวณปากห้วยมุก สร้างบ้านแปลงเมืองขึ้น ณ ที่นั่นในปี 2310 แล้วเสร็จในปี 2313 จึงตั้งชื่อเมืองว่า “มุกดาหาร” ต่อมาเมืองเอกเทศแห่งนี้ได้ขอขึ้นต่ออำนาจการปกครองของกรุงธนบุรี พระเจ้าตากสินมหาราชได้พระราชทานบรรดาศักดิ์ ให้เจ้ากนิริเป็นพระยาจันทร์ศรีสุราษฎร์

เมืองจะแตกต่างกันในเรื่องรัฐชาติและระบอบการปกครองเป็นสำคัญ แต่ประชาชนทั้งสองฝั่งแม่น้ำก็ยังไปมาหาสู่และค้าขายสินค้าด้วยเรือแพข้ามฟากโดยตลอด จนกระทั่งการเกิดขึ้นของการก่อสร้างโครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ในปี 2544 จนแล้วเสร็จและเปิดใช้อย่างเป็นทางการในเดือนธันวาคม ปี 2549 ก็ยังทำให้ทั้งสองเมืองเป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC อย่างใกล้ชิดกันและเป็นรูปธรรมขึ้น

ศักยภาพของทั้งสองเมืองได้รับการส่งเสริมและพัฒนาทั้งในด้านการแข่งขันและการร่วมมือซึ่งกันและกัน ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างขนานใหญ่ ทั้งโฉมหน้าของผังเมือง ถนน สะพาน สนามบิน ภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมริมแม่น้ำสองฝั่ง ก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ โดยเฉพาะการค้า ส่งออก-นำเข้า การขนส่ง และการท่องเที่ยวข้ามแดน ตลอดจนก่อเกิดรูปแบบของการบริหารจัดการการปกครองแนวใหม่ๆ เช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดของไทย เช่น กลุ่มจังหวัด “สนุก” ที่มุกดาหารเป็นสมาชิก³⁹ เขตเมืองอุตสาหกรรมและเขตพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ๆ เช่น “เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน” รวมไปถึงรูปแบบของความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาค เช่น “ความร่วมมือเมืองคู่แฝด (Twin Cities) ระหว่างจังหวัดของประเทศเพื่อนบ้าน คือ มุกดาหาร – สะหวันนะเขต – กวางจิ” ดังที่แปรเป็นชื่องานเทศกาลสงกรานต์ของมุกดาหารปี 2552 ว่า “วัฒนธรรมสองฝั่งโขง-สามแผ่นดิน” เป็นวาทกรรมใหม่ที่น่าสนใจและสะท้อนถึงการรวมกลุ่มย่อยกลุ่มใหม่

ในความสัมพันธ์รูปแบบนี้ จังหวัดมุกดาหาร และแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ได้สถาปนาความสัมพันธ์เป็นเมืองคู่แฝด (Twin Cities) ซึ่งมีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2547⁴⁰ และได้ลงนามใน MOU ระหว่างจังหวัดมุกดาหารกับจังหวัดกวางจิ

อุปราชมณฑลราช ดำรงตำแหน่งเจ้าเมืองคนแรกของเมืองมุกดาหาร เมื่อปี 2321 ภายหลังจากการปฏิรูปการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาลสมัยรัชกาลที่ 5 เมืองมุกดาหารมีฐานะเป็นเมืองขึ้นการปกครองกับมณฑลออุตร ต่อมาเมื่อปี 2450 มีการปรับปรุงการปกครองมณฑลออุตรเป็นจังหวัดและเมืองมุกดาหารจึงถูกยุบเป็นอำเภอเมืองมุกดาหาร แต่ขึ้นการปกครองกับจังหวัดนครพนม จนกระทั่งปี 2525 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติจัดตั้งจังหวัดมุกดาหาร

³⁹ ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทย ประกอบด้วย มุกดาหาร สกลนคร นครพนม และกาฬสินธุ์ ซึ่งมีวิสัยทัศน์กลุ่มจังหวัด “สนุก” ร่วมกัน ดังนี้ “สะพาน การค้า การท่องเที่ยว สู่อินโดจีน” ส่วนของจังหวัดมุกดาหารเองมีวิสัยทัศน์ลักษณะคำขวัญ ดังนี้ “เมืองการค้าและการท่องเที่ยวชายโขง ณ ประตูตะวันออก สู่อินโดจีน”

⁴⁰ MOU ฉบับนี้ลงนามที่จังหวัดมุกดาหาร กล่าวถึงความร่วมมือกันในเรื่อง 1) การรักษาความสงบเรียบร้อย 2) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน 3) การเกษตรและอุตสาหกรรม 4) การเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง 5) การท่องเที่ยว 6) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 7) แรงงาน การกีฬา และศิลปวัฒนธรรม

ประเทศเวียดนาม เมื่อ 25 มกราคม 2548⁴¹ รวมทั้ง MOU ระหว่างจังหวัดมุกดาหารกับจังหวัดถัวเทียน เวียดนาม ได้ลงนามเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2548⁴² (บรรยายสรุปจังหวัดมุกดาหาร, 2549 : 32-33)

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนอกจากส่งผลกระทบต่อระหว่างสองเมืองแล้ว ยังส่งผลเชื่อมโยงเป็นลูกโซ่ไปตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ด้านตะวันออก คือ นับจาก จังหวัดกลุ่ม “สนุก” (มุกดาหาร สกลนคร นครพนม และกาฬสินธุ์) – แขวงสะหวันนะเขต (เมืองเซโปน/เมืองพิน/อุทุมพร/อาดสะพังทอง/พะลานไซ – จังหวัดกวางจิ (Kum Lo/Duckyong/Houng Ho) – จังหวัดถัวเทียน เวียดนาม – นครดานัง

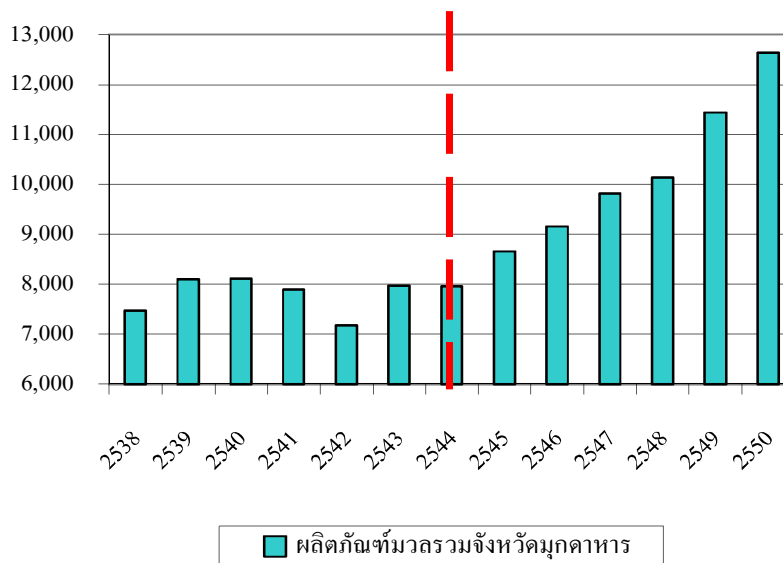
สภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจ

จังหวัดมุกดาหารมีเนื้อที่ 4,339.8 ตารางกิโลเมตร มีพรมแดนติดกับประเทศลาว ในปี 2550 มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 3.38 แสนคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 0.90 ต่อปี มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด 12,639 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2538 ถึง 5,165 ล้านบาท เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 1.29 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC GPP ของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 8.05 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.29)

⁴¹ MOU ฉบับนี้ลงนามที่จังหวัดกวางจิ กล่าวถึงความร่วมมือกันในเรื่อง 1) การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการลงทุน 2) การศึกษา วัฒนธรรม 3) การสาธารณสุข 4) แรงงาน การกีฬา และ 5) การส่งเสริมความสัมพันธ์ระดับประชาชนกับประชาชน

⁴² MOU ฉบับนี้ลงนามที่จังหวัดมุกดาหาร กล่าวถึง 1) ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ความร่วมมือด้านวัฒนธรรม และการกีฬา 3) ความร่วมมือด้านการพาณิชย์ และ 4) ความร่วมมือด้านการศึกษา

รูปภาพที่ 3.29 ผลผลิตกันท์มวลรวมจังหวัดมุกดาหาร ปี 2538-2550

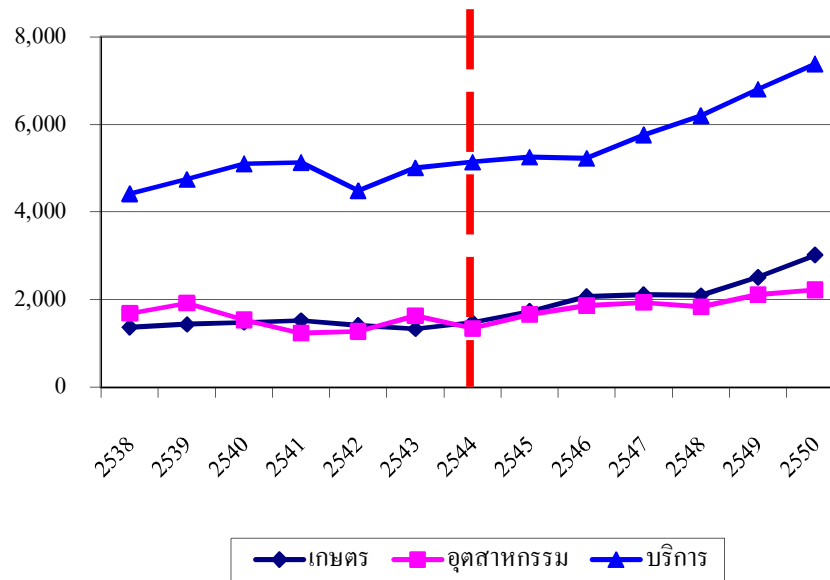


ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลผลิตกันท์รายจังหวัดของจังหวัดมุกดาหาร ส่วนใหญ่อยู่ในภาคบริการ ในปี 2550 มีมูลค่า 7,391 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 58 ของ GDP ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 576 ล้านบาท ส่วนในภาคเกษตร มีมูลค่า 3,023 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 24 ของGDP เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 513 ล้านบาท สำหรับภาคอุตสาหกรรม มีมูลค่า 2,225 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18 ของGDP เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 115 ล้านบาท เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GDP ภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 1.47 (-2.03) และ 2.87 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC GDP ภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 13.12 9.09 และ 6.30 ต่อปี ตามลำดับ (รูปภาพที่ 3.30)

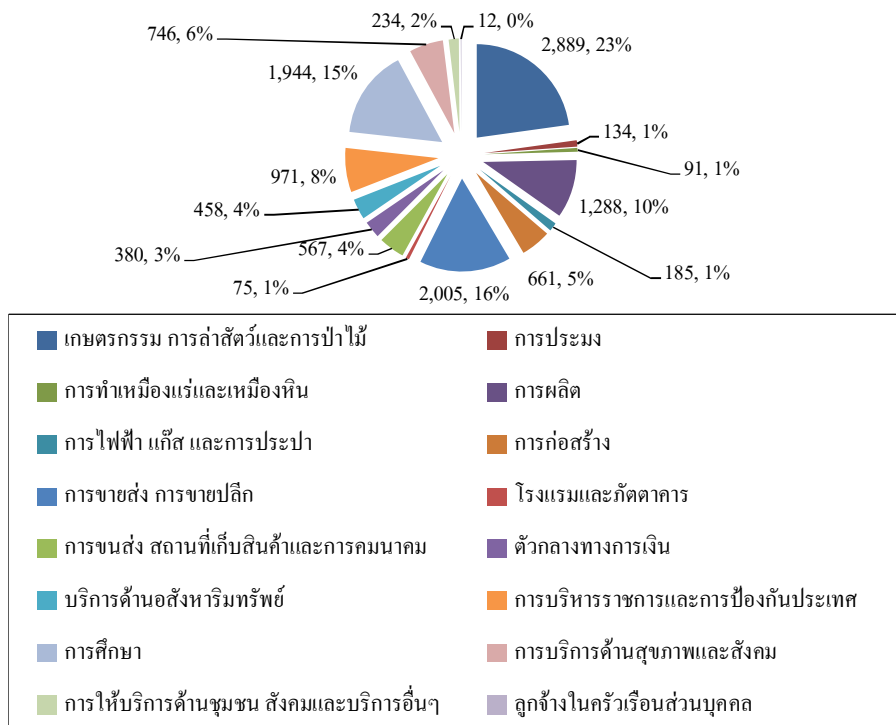
เมื่อพิจารณาสัดส่วนของผลผลิตกันท์รายจังหวัดของจังหวัดมุกดาหาร ในปี 2550 ส่วนใหญ่อยู่ในสาขาเกษตร ปศุสัตว์ และป่าไม้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 23 ของ GDP ทั้งหมดในจังหวัดมุกดาหาร อันดับที่ 2 คือขายส่งและขายปลีก มีสัดส่วนร้อยละ 16 ของ GDP ทั้งหมด และ 3 คือสาขาการศึกษามีสัดส่วนร้อยละ 15 อันดับที่ 4 คือ สาขาการผลิตมีสัดส่วนร้อยละ 10 ของGDP และ อันดับที่ 5 คือ สาขาการบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับมีสัดส่วนร้อยละ 8 ของGDP ในปี 2550 (รูปภาพที่ 3.31)

รูปภาพที่ 3.30 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหารจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปภาพที่ 3.31 สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหารจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ ปี 2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รายละเอียดของภาคเศรษฐกิจแต่ละด้าน ดังนี้

ภาคการเกษตร

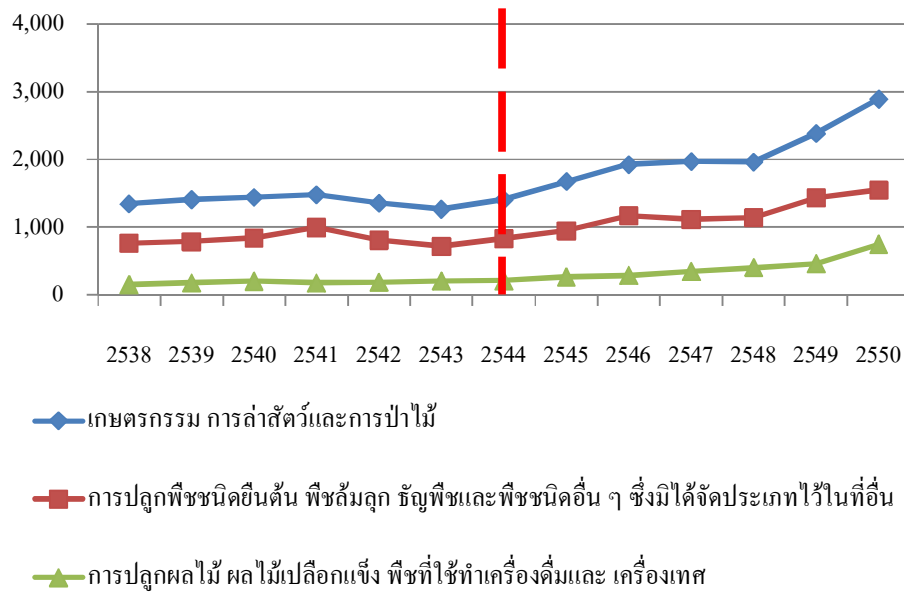
ผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดของจังหวัดมุกดาหารในภาคเกษตร ส่วนใหญ่เป็นการผลิตในสาขาเกษตร ปศุสัตว์ และป่าไม้ ในปี 2550 มีมูลค่า 2,889 ล้านบาท ผลผลิตทางการเกษตร ส่วนใหญ่จะเป็นการปลูกพืชยืนต้น พืชล้มลุก ธัญพืช ซึ่งในปี 2550 มีมูลค่า 1,546 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 51.16 ของมูลค่า GPP สาขาเกษตรทั้งหมด อันดับต่อมา ได้แก่ การปลูกผลไม้ ผลไม้เปลือกแข็ง พืชที่ใช้ทำเครื่องคั้น และเครื่องเทศ มีมูลค่า 746 ล้านบาทในปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 24.68 ของมูลค่า GPP สาขาเกษตรทั้งหมด เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ในสาขาเกษตร ปศุสัตว์และป่าไม้ ของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 0.97 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 13.15 ต่อปี ขณะที่การปลูกพืชยืนต้น พืชล้มลุก ธัญพืชก่อนเปิดเส้นทางเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 2.31 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 11.43 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.32)

ทั้งนี้ในฤดูการผลิตปี 2550/2551 ผลผลิตที่สำคัญของจังหวัดมุกดาหาร ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย และยางพารา โดยพื้นที่เพาะปลูกข้าวของจังหวัดมุกดาหารมีจำนวนทั้งสิ้น 552,982 ไร่ ผลผลิตรวม 245,447 ตัน มันสำปะหลัง มีพื้นที่เพาะปลูก 100,704 ไร่ ผลผลิตรวม 224,581 ตัน อ้อย มีพื้นที่เพาะปลูก 100,168 ไร่ ผลผลิตรวม 1,000,380 ตัน และยางพารา มีพื้นที่เพาะปลูก 91,510 ไร่ ผลผลิตรวม 3,945.54 ตัน

ในส่วนยางพาราอาจถือได้ว่าเป็นพืชเกษตรส่งเสริมใหม่ของมุกดาหาร เกษตรกรส่วนใหญ่ นิยมปลูกพันธุ์ RRIM 600 และเริ่มเปิดกรีด ณ เดือนกันยายน 2549 (จังหวัดมุกดาหาร, 2549) ทางหอการค้าจังหวัดมุกดาหารได้วางยุทธศาสตร์ส่งเสริมให้มุกดาหารเป็นศูนย์ส่งออกสินค้าเกษตรผ่านสะพานมิตรภาพ 2 หลังเส้นทาง EWEC เชื่อมตะวันออกสู่ตะวันตกเปิดใช้ ทำให้เส้นทางขนส่งคมนาคมจากมุกดาหารไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้สะดวก ประหยัด และรวดเร็ว โดยมีข้าว ยางพารา ผลไม้ เป็นสินค้านำร่อง จังหวัดมุกดาหารมีการส่งเสริมปลูกยางพารา โดยตั้งเป้าหมายการขายแก่ประเทศจีน ซึ่งเป็นผู้นำเข้ายางพารารายใหญ่ของโลก แต่ปัญหาของการปลูกยางพาราขณะนี้ คือ ปัญหาเรื่องราคา การเก็บสินค้า และการกระจายสินค้า⁴³

⁴³ สัมภาษณ์นายชัยยุทธ ลิ้มวัฒนา ประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร เมื่อเดือนตุลาคม 2551

รูปภาพที่ 3.32 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัดมุกดาหารในภาคเกษตร และสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550

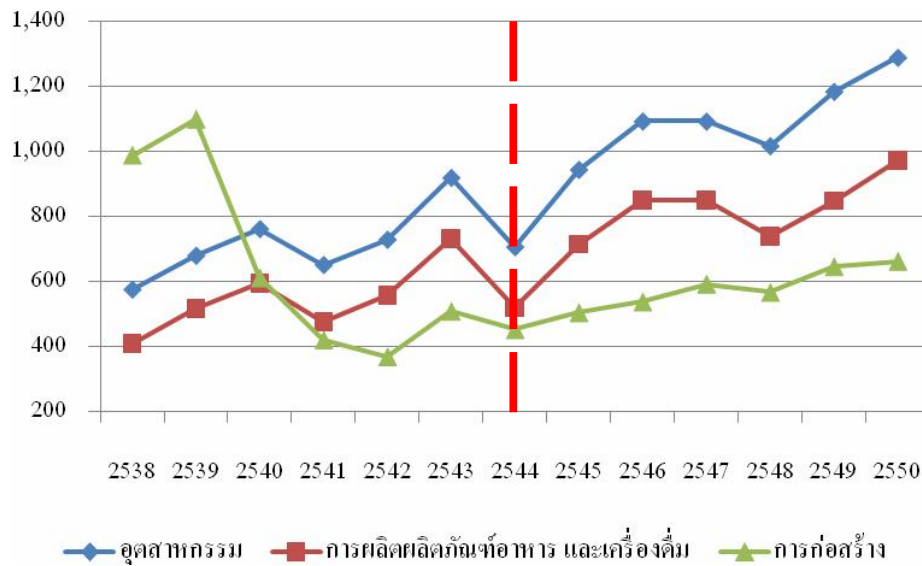


ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ภาคอุตสาหกรรม

สำหรับผลิตภัณฑ์รายจังหวัดของจังหวัดมุกดาหารในภาคอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่อยู่ในสาขาการผลิต โดยในปี 2550 มีมูลค่า 1,288 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 57.88 ของ GDP ภาคอุตสาหกรรม อันดับสอง ได้แก่ GDP ในสาขาก่อสร้าง ในปี 2550 มีมูลค่า 661 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.72 ของ GDP ภาคอุตสาหกรรม เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GDP ในสาขาการผลิต และก่อสร้างของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 5.11 และ (-8.31) ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 11.33 และ 6.75 ต่อปี ตามลำดับ หากพิจารณา GDP ในสาขาการผลิตของจังหวัดมุกดาหาร พบว่า ส่วนใหญ่เป็นการผลิตผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม ปี 2550 มีมูลค่า 971 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 43.74 ของ GDP ภาคอุตสาหกรรม อันดับ 2 เป็นการผลิตสิ่งทอสิ่งถัก มีมูลค่า 171 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.69 ของ GDP ภาคอุตสาหกรรม (รูปภาพที่ 3.33)

รูปภาพที่ 3.33 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหารในภาคอุตสาหกรรม และสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

น่าสังเกตว่า แม้ว่าจังหวัดมุกดาหารจะตั้งอยู่ในเขตส่งเสริมการลงทุนและสิทธิประโยชน์ (เขต3) แต่ขนาดและการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมเติบโตค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม ในปี 2548-2549 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่ขึ้นอยู่กับสำนักอุตสาหกรรมจังหวัด มีจำนวนทั้งสิ้น 204 แห่ง มีจำนวนคนงานทั้งสิ้น 2,547 คน ลักษณะการลงทุนภาคอุตสาหกรรมส่วนมากเป็นการผลิต เพื่อสนองความต้องการในพื้นที่ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นเจ้าของคนเดียว ซึ่งแยกได้ดังนี้

อุตสาหกรรมเกษตร(โรงสีข้าว โรงงานน้ำตาล)	17 แห่ง
อุตสาหกรรมขนส่ง	56 แห่ง
อุตสาหกรรมโลหะ	29 แห่ง
อุตสาหกรรมไม้	12 แห่ง
อุตสาหกรรมอื่น	90 แห่ง

ที่มา: บรรยายสรุปจังหวัดมุกดาหาร (2549:11)

จากการประชุมระดมความคิดเห็นที่จังหวัดมุกดาหาร เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 ที่ประชุมให้ข้อมูลว่า นักลงทุนที่มาตั้งโรงงานในมุกดาหารส่วนใหญ่เป็นคนนอกพื้นที่ เช่น จากกรุงเทพฯ หรือไม่กี่เป็นพ่อค้าจากจันทบุรี ระยอง ตลอดจนจากประเทศจีนและสิงคโปร์ อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมเห็นว่า แม้ก่อนหน้าการสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 จะมีการวางแผนและคาดหวังว่ามุกดาหารจะพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งมีการลงทุนด้านอุตสาหกรรมในอนาคต แต่ความเป็นจริงนั้นมุกดาหารยังมีอุปสรรคในการพัฒนาเป็นเมืองอุตสาหกรรม เนื่องจากการขาดพื้นฐานโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ขาดบุคลากรที่มีความรู้ เนื่องจากไม่มีสถาบันการศึกษาในระดับสูงกว่ามัธยมศึกษา เด็กนักเรียนต้องออกไปเรียนต่อในจังหวัดอื่นๆ เมื่อเรียนจบแล้วก็จะมักไปทำงานต่อในเมืองใหญ่ อีกทั้งยังขาดแรงงานที่มีฝีมือ แรงงานส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างด้าวชาวลาวที่เดินทางมาจังหวัดมุกดาหารเพื่อทำบัตรผ่านแดนที่ถูกกฎหมาย หลังจากขอใบอนุญาตได้แล้ว ก็จะอพยพไปเมืองใหญ่ที่ไม่ได้อยู่ในจังหวัดมุกดาหาร หรืออาจอยู่ 1 เดือนก่อนย้ายไปเมืองอื่น ทักษะนี้สอดคล้องกับรายงานวิจัยของโครงการวิจัยของสถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับนักวิจัยอีก 3 ประเทศ ซึ่งกล่าวว่า จุดหมายปลายทางของแรงงานชาวลาวนั้นมีเป้าหมายอยู่ที่พื้นที่ชั้นในของประเทศไทย(พรพิมล ตรีโชติ และคณะ 2552)⁴⁴

แรงงานต่างด้าวที่ใช้กันอยู่เป็นแรงงานตามฤดูกาลที่เข้ามาทำงานในภาคการเกษตร เพื่อเก็บเกี่ยวข้าวหรือตัดอ้อย หรือไม่ก็รับจ้างเป็นลูกจ้างในตลาดอินโดจีนและตามร้านค้าต่างๆ ในจังหวัด จากการวิจัยของสุวิทย์ ชีรสาศวัต (2552)⁴⁵ พบว่า กลุ่มผู้ค้าในตลาดอินโดจีนใช้แรงงานชาวลาวร้อยละ 7.09 ของแรงงานในครัวเรือน ผู้ค้าในตลาดอินโดจีนทั้งหมด และร้อยละ 77.88 เป็นแรงงานหญิงสาว ข้อมูลนี้ตรงกับที่คณะวิจัยได้สำรวจในงานวิจัยสนามที่มุกดาหาร เราได้สัมภาษณ์ลูกจ้างร้านค้าริมแม่น้ำโขง ซึ่งเกือบจะทั้งหมดเป็นชาวลาว คนที่พูดภาษาไทยได้ดีก็จะได้เป็นคนขายของหน้าร้าน ซึ่งส่วนใหญ่มีเจ้าของเป็นคนไทยเชื้อสายเวียดนาม

ปัจจัยสำคัญของการไม่อาจพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมของจังหวัดมุกดาหาร คือ การขาดแคลนแรงงาน โดยเฉพาะแรงงานไร้ฝีมือ ซึ่งโดยมากเป็นแรงงานลาวเข้ามาทำงานในไทย จากการวิจัยของสุวิทย์ ชีรสาศวัต (2552) ได้ข้อมูลว่ากฎระเบียบในการเข้ามาทำงานค่อนข้างยุ่งยาก ใช้เวลานาน และค่าใช้จ่ายสูง แรงงานชาวลาวจะต้องเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 11,800-15,800 บาท

⁴⁴ ที่มา: โครงการวิจัยเรื่อง “ความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง : ผลกระทบและนัยสำคัญ” โดยนักวิจัยจากสถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คือ พรพิมล ตรีโชติ, ดวงใจ เค้น เกศินีล้ำ, ธีรพล ดันตระกูลทรัพย์ และนักวิจัยจากประเทศจีน (ยูนนาน) พม่า และลาว; จุฬาลงกรณ์ ปีที่ 52 ฉบับที่ 11 วันจันทร์ที่ 23 มีนาคม 2552 (จุฬาลงกรณ์ออนไลน์ หรือ http://www.research.chula.ac.th/cu_online/2552/vol_11_2.htm)

⁴⁵ สุวิทย์ ชีรสาศวัต, บทความสรุปผลงานวิจัย “ผลกระทบของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2 : มุกดาหาร-สุวรรณเขต”, วารสารคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปีที่ 26 ฉบับที่ 1 มกราคม-เมษายน 2552 หน้า 1-11)

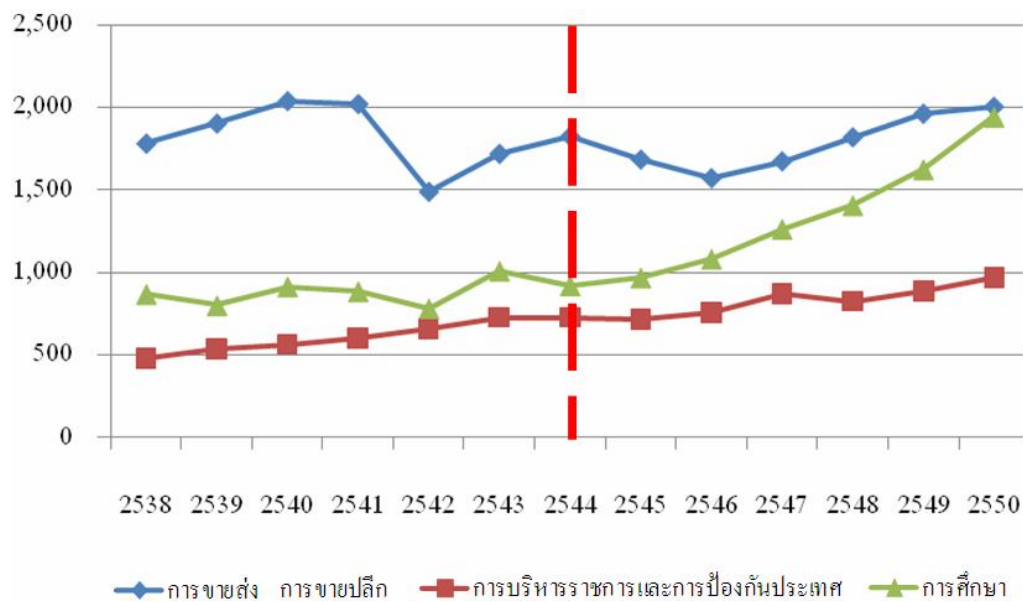
ทั้งนี้จำนวนเงินประมาณ 5,800 บาทเท่ากับเงินเดือนข้าราชการลาวระดับกลางถึง 10 เดือน ดังนั้นจึงเป็นสาเหตุให้แรงงานหลบหนีเข้าเมืองมากกว่าจะเข้ามาอย่างถูกกฎหมาย จึงทำให้ควบคุมยาก เกิดการรีดไถ และในส่วนที่เข้ามาอย่างถูกกฎหมายเมื่อมีโอกาสก็จะเดินทางเข้ากรุงเทพฯหรือเมืองอื่นดังกล่าวมาแล้ว

สำหรับในกรณีที่คาดการณ์ว่าสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 จะเอื้อต่อการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าอย่างสะดวกหรืออย่างเสรี ตามเจตนารมณ์ของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC หรือไม่นั้น สุวิทย์ ชีรสอวดี (2552) พบว่า เฉพาะกลุ่มตัวอย่างของแรงงานลาวในตลาดอินโดจีนไม่เคยใช้สะพาน ร้อยละ 36.36 เห็นว่า ทำให้แรงงานเดินทางสะดวกขึ้น แต่ร้อยละ 54.55 เห็นว่าไม่แตกต่างจากช่วงก่อนมีสะพาน ค่าใช้จ่ายของแรงงานลาวในการเดินทางจากบ้านในสปป.ลาว มาตลาดอินโดจีนเฉลี่ย 284 บาท ถ้าข้ามสะพานใช้เงิน 241 บาท ถ้าใช้เรือยนต์ข้ามปากจะเสียเงินค่าโดยสารประมาณ 50 บาทต่อคนต่อเที่ยว ดังนั้น แรงงานลาวร้อยละ 71.43 จึงใช้เรือยนต์ข้ามปากเพื่อมาทำงานที่ตลาดอินโดจีน

ภาคบริการและการท่องเที่ยว

ผลิตภัณฑ์รายจังหวัดของจังหวัดมุกดาหารในภาคบริการ ส่วนใหญ่อยู่ในสาขาการขนส่ง ขยายปลีก ในปี 2550 มีมูลค่า 2,005 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 27.12 ของGPP สาขาบริการทั้งหมดเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ในสาขาการขนส่ง ขยายปลีก ของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 1.41 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 1.81 ต่อปี อันดับต่อมาเป็นสาขาการศึกษา มีมูลค่า 1,944 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 26.3 ของ GPP สาขาบริการ และอันดับที่ 3 เป็นสาขาบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับ มีมูลค่า 971 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.09 ของ GPP ภาคบริการ สำหรับสาขาการศึกษา และสาขาบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับ ของจังหวัดมุกดาหารเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 GPP ในสาขาดังกล่าวเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 1.97 และ 7.23 ต่อปี ตามลำดับ และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 13.32 และ 5.16 ต่อปี ตามลำดับ (รูปภาพที่ 3.34) สำหรับการท่องเที่ยวในปี 2550 จังหวัดมุกดาหารมีจำนวนนักท่องเที่ยว 1,078,099 คน แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยจำนวน 1,008,165 คน และเป็นชาวต่างชาติ 69,934 คน

รูปภาพที่ 3.34 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัดมุกดาหารในภาคบริการ และสินค้าที่สำคัญ ปี 2538-2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จากการระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับภาคบริการของจังหวัดมุกดาหาร ที่ประชุมเห็นว่า จังหวัดมุกดาหารมีความพร้อมในด้านที่พัก โรงแรม ร้านอาหาร และอื่น ๆ ในการเตรียมพร้อมต่อเส้นทาง EVEC แต่ยังคงขาดการส่งเสริม และส่วนใหญ่ผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวก็ไม่ได้แวะพักที่ จังหวัดมุกดาหาร ทำให้ธุรกิจบางอย่างต้องปิดกิจการลง แต่เมื่อเทียบกับฝั่ง สปป.ลาว กลับมีการขยายตัวของธุรกิจเป็นจำนวนมาก⁴⁶ ควรที่จะต้องมีการกระตุ้นในส่วนของภาครัฐในการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวในการแวะพักใน จังหวัดให้เกิดรายได้ให้แก่ชุมชนและจังหวัด

นอกจากนี้ ด้านการท่องเที่ยว จังหวัดมุกดาหารได้รับประโยชน์จากการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 นี้ เป็นอย่างมาก โดยดูจากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวหรือนักทัศนาจร จากสถิติรายรับ รายจ่ายอัตราการค้างคืนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อจังหวัด นอกจากนี้ยังพบว่า มีโรงแรมเกิดขึ้นในอำเภอเมืองมุกดาหารในช่วงสร้างสะพานถึง 8 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 44.44 จากเดิม ที่มีอยู่แล้ว 18 แห่ง ในเดือนสิงหาคม 2551 จำนวนผู้เข้าพักโรงแรมในเมืองมุกดาหารเพิ่มขึ้นจาก

⁴⁶ ตัวอย่างเช่น การเกิดขึ้นของบ่อนคาสิโนที่แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ดีกว่า มุกดาหาร ทั้งนี้แขวงสะหวันนะเขตกำลังก่อสร้างสถานบันเทิงครบวงจร “สะหวันเวกัส” คาสิโนแห่งแรกในสปป.ลาว ซึ่งติดกับชายแดนไทย โดยภายในบ่อนคาสิโน ประกอบด้วยห้องพักหรูระดับ 5 ดาว จำนวน 160 ห้อง มีร้านอาหารนานาชาติ Entertainment Complex สวนสนุก สวนน้ำ สระว่ายน้ำ และสปา

ช่วงก่อนเปิดสะพานร้อยละ 82.61 รีสอร์ทเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.67 อพาร์ทเมนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.05 อย่างไรก็ตามในส่วนร้านอาหารนั้น พบว่าร้อยละ 75 ขายได้ดีมากในช่วง 2 เดือนแรกหลังการเปิดสะพานให้เดินรถ แต่หลังจากนั้นในเดือนที่ 3-7 รายได้ก็ลดลง ร้อยละ 45 ขายดีกว่าช่วงก่อนเปิดสะพาน ร้อยละ 35 ขายได้ลดลง และร้อยละ 20 ขายได้เท่าเดิม (สุวิทย์, 2552 : อ้างแล้ว) อย่างไรก็ตาม ก็มีกิจการที่เกี่ยวข้องหลายแห่งต้องปิดลงดังข้อมูลจากที่ประชุมระดมความคิดเห็นในจังหวัดมุกดาหารที่คณะผู้วิจัยจัดขึ้น ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมาได้มีการคาดการณ์ถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจอันเนื่องจากการสร้างสะพาน จึงมีการลงทุนสูงและแข่งขันสูงในภาคบริการ แต่เมื่อเวลาผ่านไป กิจการใดที่แข่งขันไม่ได้ก็จำเป็นต้องยุติกิจการ

แม้ว่ารายได้จากการท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้น แต่ในเชิงลึก รายได้จะตกอยู่ในส่วนของตัวเมือง เช่น ตลาดอินโดจีน และโรงแรมต่างๆ ซึ่งรายได้ส่วนนี้ส่วนใหญ่ไม่ได้เข้าถึงประชาชน ทางจังหวัดจึงส่งเสริมให้มีการสร้างรายได้ให้กับหมู่บ้าน วัฒนธรรม หรือหมู่บ้าน Home Stay โดยสถิติปีที่ผ่านมาสร้างรายได้ 7 ล้านบาท ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากหลายหน่วยงานในการส่งเสริมการท่องเที่ยว

การค้าชายแดน

จังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดชายแดน ที่เสมือนเป็นประตูสู่อินโดจีนและเป็นสะพานเชื่อมเส้นทางขนส่งทางบกที่สะดวกที่สุด เนื่องจากมีสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 ซึ่งเป็นสะพานที่สร้างขึ้นภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตามแนวชายแดนตะวันออก-ตะวันตก หรือ EWEC เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายถนนเชื่อมโยงทางบกตามแนวตะวันออก-ตะวันตก ปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่า มุกดาหารเป็นศูนย์กลางสินค้าหลายๆ โดยเฉพาะเครื่องอุปโภคบริโภค เนื่องจากที่ผ่านมาได้มีการส่งผ่านเข้าไปยังสปป.ลาวและเวียดนามอยู่แล้ว

ที่ผ่านมาได้มีผู้ศึกษาและวิเคราะห์ว่ามุกดาหารไม่มีศักยภาพที่จะเป็นเมืองอุตสาหกรรมใหญ่ หากมีเพียงศักยภาพที่จะรองรับอุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็ก อาทิ การจัดเก็บสินค้า การบรรจุภัณฑ์ และการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร (โสภารัตน์ จารุสมบัติ และคณะ, 2549: 119)⁴⁷ จึงได้มีการวางแผนให้จังหวัดมุกดาหารเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ หรือศูนย์ DC (Distribution Center) (รูปภาพที่ 3.35) ที่มีโครงสร้างสมบูรณ์แบบในอนาคต ส่งผลให้จังหวัดมุกดาหารต้องเตรียมตัวเพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ การค้าการลงทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

⁴⁷ โสภารัตน์ จารุสมบัติ และคณะ, 2549, โครงการวิจัยเรื่อง “การศึกษาเบื้องต้นเพื่อพัฒนาข้อเสนอโครงการเรื่อง “การพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และการเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างสะพานสะพานมุกดาหาร: การศึกษาเพื่อเตรียมวางระบบการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติตามยุทธศาสตร์การเปิดประตูอินโดจีน-เมืองการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร”, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

รูปภาพที่ 3.35 การวางแผนให้จังหวัดมุกดาหารเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ หรือ ศูนย์ DC (Distribution Center)



อย่างเช่น กาญจนา เศรษฐนันท์ (2549:104) ได้เสนอรายงานวิจัยเรื่อง “การศึกษาโครงสร้างกระบวนการโลจิสติกส์ของจังหวัดมุกดาหาร”⁴⁸ ซึ่งกล่าวว่าระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดมุกดาหารนั้นตัวขับเคลื่อนสำคัญที่เกิดขึ้นจากภาคบริการและการค้า โดยเฉพาะการค้าชายแดนทั้งการส่งออกและการค้าผ่านแดน ซึ่งรูปแบบโลจิสติกส์ที่สำคัญมีดังนี้

- 1) การค้าชายแดนแบบการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประชาชน ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจำนวนเล็กน้อย โดยมากจะเป็นการเดินทางโดยสารเรือข้ามฟากจากสปป.ลาว มาเลือกซื้อสินค้าที่ถนนสำราญชายโขงหรือตลาดอินโดจีน
- 2) การส่งออก-นำเข้าระหว่างไทยกับสปป.ลาว กรณีที่เป็นสินค้าส่งออก ผู้ประกอบการรายใหญ่จะเป็นตัวแทนจำหน่ายให้กับผู้ผลิตที่กรุงเทพฯ หรือเป็นผู้ค้าส่งโดยจัดส่งสินค้าตามคำสั่งซื้อทางโทรศัพท์ของลูกค้าจากสปป.ลาว สินค้าจะถูกรวบรวมจากแหล่งผลิตต่างๆ มาที่คลังสินค้าในกรุงเทพฯ แล้วจัดขึ้นรถบรรทุกมาทางถนนขนส่งไปสปป.ลาว โดยไม่มีการพักสินค้า กรณีสินค้านำเข้า พ่อค้าไทยจะเดินทางเข้าไปในสปป.ลาว เพื่อเลือกสินค้า จากนั้นสินค้าจะถูกส่งเข้ามาในไทย โดยมีการรวบรวมที่มุกดาหาร แล้วจึงขนส่งมากรุงเทพฯ

⁴⁸ รศ.ดร.กาญจนา เศรษฐนันท์, 2549, รายงานวิจัยเรื่อง “การศึกษาโครงสร้างกระบวนการโลจิสติกส์ของจังหวัดมุกดาหาร”, ขอนแก่น: ศูนย์วิจัยพหุลักษณะสังคมกลุ่มน้ำโขง คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

กาญจนา เศรษฐนันท์ (2549:96) ได้เสนอกลยุทธ์สำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ มุกดาหาร ซึ่งประกอบด้วย 1) การจัดตั้งคลังสินค้า 2) การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน 3) การจัดตั้ง ศูนย์กระจายสินค้า และ 4) การจัดตั้งฐานอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรจาก สปป.ลาวและ เวียดนาม

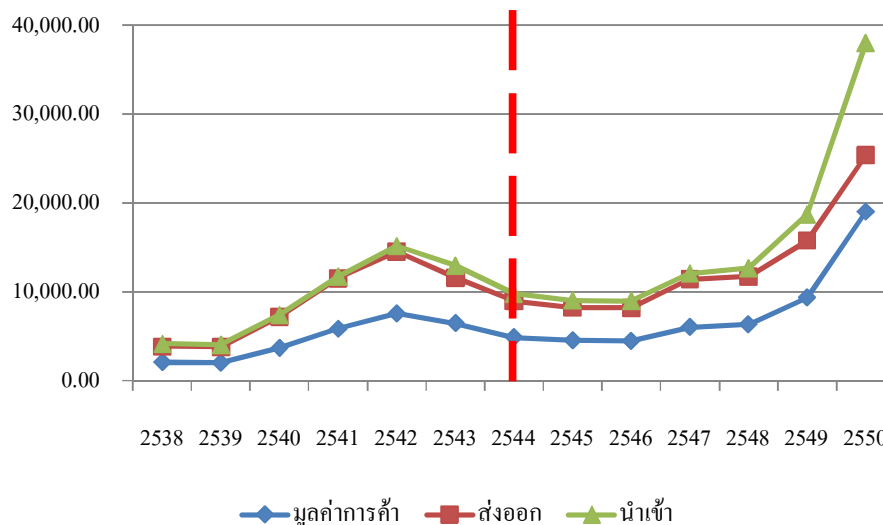
ในกรณีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดมุกดาหารตามแผนต่างๆ นั้นไม่รวดเร็วตาม ความคาดหวังของภาคต่างๆ และคงต้องรอไปอีกระยะเวลาหนึ่ง ในการประชุมระดมความคิดเห็นที่ จังหวัดมุกดาหาร เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 นั้นมีทัศนะทั้งบวกและลบต่อกรณีนี้ เนื่องจากที่ ผ่านมีนักธุรกิจภาคเอกชนขาดทุนจากการลงทุนสร้างศูนย์โลจิสติกส์ และส่วนที่มีความคิดแง่บวกก็ เสนอว่าอาจเป็นไปได้ว่าที่ผ่านมาอาจเป็นเพราะมีนักวิชาการภาครัฐและเอกชนเข้าไปวางแผนให้ ด้วยความหวังดีโดยไม่สอดคล้องกับปัจจัยท้องถิ่นที่แท้จริง และต่อไปคนมุกดาหารเองควรจะเป็นผู้ ที่สามารถวิเคราะห์และวางแผนด้วยตนเองมากขึ้น

อย่างไรก็ดี หากกล่าวในแง่ของความเจริญทางเศรษฐกิจในภาพรวมระหว่างไทย-ลาว หลังจากที่จะพานมิตรภาพ แห่งที่ 2 ได้ทำการเปิดอย่างเป็นทางการในปลายปี 2549 ความร่วมมือ ระหว่างไทย-ลาว มีความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว การลงทุนด้านเกษตร อุตสาหกรรม ขยายตัว นักลงทุนจากไทยเข้าไปลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต เช่น เครือเจริญโภคภัณฑ์ บริษัท ดับเบิลยู บริษัทน้ำตาลมิตรผล บริษัทน้ำตาลขอนแก่น บริษัทไทยฮั้วยางพารา บริษัทศรีวิโรจน์ ฟาร์ม จากจังหวัดขอนแก่นที่เข้าไปลงทุนทำฟาร์มไก่ระบบปิด รวมถึงบริษัทวงศ์วานิช จากจังหวัด สุราษฎร์ธานี ที่เข้าไปลงทุนปลูกยางพาราและสร้างโรงงานแปรรูปยางพาราในแขวงสะหวันนะเขต ในด้านการลงทุน สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ถือเป็นสิ่งเชื่อมโยงให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ยิ่งขึ้น มีการเติบโตของธุรกิจรายย่อย SMEs เช่น ธุรกิจการบริการ ร้านอาหารตามริมแม่น้ำโขง ร้านสปา และนวด สินค้า OTOP เช่น ตะกร้าพลาสติกสาน ผ้าพื้นเมือง ผ้าไหม หินเจียรไน หรือเรียกว่า “มุก แม่โขง”

ปัจจัยการสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 ทำให้ภาวะการค้าตามแนวชายแดน ไทย – ลาว มีการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสถานการณ์การค้าโดยรวมในปี 2550 มีมูลค่า 19,000.56 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีที่แล้วก่อนมีการเปิดใช้สะพาน ประมาณ 9,335.03 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 103.54 โดยแยกเป็น การส่งออก ในปี 2550 มีมูลค่า 6,346.51 ล้านบาท ลดลงจากในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ประมาณ 72.07 ล้านบาท หรือลดลง ร้อยละ 1.12 โดยประเภทสินค้าส่งออก ได้แก่ สินค้าอุปโภค บริโภค เชื้อเพลิง เครื่องดื่มบำรุง กำลัง สินค้าอุตสาหกรรมเครื่องจักรไม่ใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ก่อสร้าง เป็นต้น ด้าน การนำเข้า ในปี 2550 มีมูลค่า 12,654.05 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ประมาณ 9,737.58 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 333.88 ประเภทสินค้านำเข้า ได้แก่ ทองแดง ไม้แปรรูป สินค้าเกษตร

เป็นต้น⁴⁹ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 การค้าขายแดนของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 21.59 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC GDP สาขาการขายส่ง ขายปลีก ของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 30.44 ต่อปี (รูปภาพที่ 3.36) ทั้งนี้ ศูนย์การค้าสำคัญของมุกดาหาร นอกจากตลาดอินโดจีนและห้างงกิจชูปเปอร์มาเก็ต ซึ่งเป็นกิจการท้องถิ่นแล้ว หลังจากปี 2544 ได้มีห้างสรรพสินค้าสมัยใหม่เข้ามาตั้งเพิ่มขึ้น ได้แก่ ห้างเทสโก้โลตัส และห้างท็อปซูเปอร์มาเก็ต และมีร้านเซเว่นอีเลเว่นเพิ่มขึ้นจำนวน 5 แห่ง เมื่อสะพานมิตรภาพที่ 2 เกิดขึ้น ห้างขนาดใหญ่เหล่านี้จะได้รับผลประโยชน์จากการที่คนลาวเข้ามาซื้อของไทยได้สะดวกขึ้น

รูปภาพที่ 3.36 การค้าขายแดนจังหวัดมุกดาหาร ระหว่างปี 2538-2550



ที่มา: กรมศุลกากร

⁴⁹ นายวินัย กานท์มัญชุ พณิชย์จังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร ให้สัมภาษณ์ เมื่อเดือนตุลาคม 2551 ว่า เศรษฐกิจการค้าของมุกดาหารในปัจจุบันเติบโตเร็วมาก มีการขยายตัวทางการค้า การค้าขายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยว ในปี 2550 ประมาณ 9 พันล้านบาท และเพิ่มขึ้น 16 พันล้านบาท ในปี 2551 การค้าทองแดงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 83 (ลูกค้าไทยร้อยละ 40 และลูกค้าจีนร้อยละ 10) ส่วนเวียดนามยังคงสู้ไทยไม่ได้ในเรื่องเสื้อผ้า สิ่งทอ และเครื่องใช้ไฟฟ้า และต้องนำเข้าสินค้าจากไทยโดยผ่านแดนลาว

การค้าผ่านแดน

ในปี 2551 การขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างไทย – ลาว ที่จังหวัดมุกดาหาร – แขวงสะหวันนะเขต มีความสะดวกขึ้นโดยขนส่งจากแขวงสะหวันนะเขต ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 เข้ามุกดาหารและผ่านไปยังเรือสินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง อย่างเช่นการขนส่งแร่ทองแดงจาก สปป.ลาว เข้ามุกดาหารแล้วส่งต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้ดีกว่าส่งไปยังท่าเรือดานังในเวียดนาม เพราะต้นทุนการขนส่ง (ภาษีและค่าระวาง) ที่ผ่าน สปป.ลาว และเวียดนามยังสูงกว่าการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง พบวกกับไม่มีการปฏิบัติตามข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

การค้าผ่านแดนขาออกไป สปป.ลาว ในปีงบประมาณ 2549 (ต.ค.48 – ก.ย.49) มีมูลค่า 3,904.47 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ สปป.ลาว นำเข้าจากเกาหลี สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน ออสเตรเลีย เยอรมนี ใต้หวัน อินโดนีเซีย สินค้าสำคัญได้แก่ สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร เครื่องดื่ม และเครื่องดื่มบำรุงกำลัง เครื่องจักรไม่ใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์และส่วนประกอบยานพาหนะ อุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ส่วนประกอบเคมีภัณฑ์ (บรรยายสรุปจังหวัดมุกดาหาร 2549:13)

ส่วนการค้าผ่านแดนขาเข้าจาก สปป.ลาว ปีงบประมาณ 2549 (ตุลาคม 2548 – กันยายน 2549) มีมูลค่า 2,01.32 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกไปออสเตรเลีย แอฟริกาใต้ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น และฮ่องกง สินค้าสำคัญได้แก่ เครื่องจักรไม่ใช้ไฟฟ้า เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ไม้ ไม้แปรรูป สิ่งทอ ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบเครื่องใช้สำนักงาน

การคาดการณ์ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดมุกดาหารโดยใช้วิธีการทางสถิติ

ในการอธิบายผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อเศรษฐกิจของจังหวัดมุกดาหารจากการเปิดใช้เส้นทาง EWEC ในส่วนนี้ได้นำข้อมูลของ GPP ในสาขาต่างๆ คือ เกษตร อุตสาหกรรม และบริการของจังหวัดมาวิเคราะห์สมการถดถอยโดยให้ปีที่มีการเปิดใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นตัวแปร Dummy (ก่อนเปิดใช้เส้นทาง คือ ก่อนปี 2544 มีค่าเท่ากับ 0 และเมื่อเปิดใช้เส้นทาง EWEC คือหลังปี 2544 มีค่าเท่ากับ 1) ผลการวิเคราะห์ (ปรากฏในตารางภาคผนวกที่ ค-3) พบว่า การเปิดเส้นทาง EWEC ส่งผลกระทบต่อจังหวัดมุกดาหารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับร้อยละ 99 ทั้งในภาพรวมและสาขาทางเศรษฐกิจต่างๆ ผลการวิเคราะห์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงอิทธิพลของเส้นทางดังกล่าวที่มีต่อจังหวัดมุกดาหาร โดยจะเห็นผลกระทบต่อสาขาเกษตรและบริการในระดับที่สูงเมื่อเทียบกับสาขาอุตสาหกรรม ทั้งนี้ เนื่องจากสาขาการผลิตที่แท้จริงของจังหวัดมุกดาหารจะเป็นในเรื่องการเกษตรและบริการ โดยเฉพาะสาขาบริการเนื่องจากเป็นจังหวัดชายแดน ทำให้มีการค้าขายระหว่างชายแดนในปริมาณที่สูง

ผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรม

เมื่อเปรียบเทียบเมืองชายแดนมุกดาหารกับเมืองชายแดนตาก จะเห็นได้ว่า ประเด็นปัญหาข้ามแดน (Tranborder Issues) มีลักษณะคล้ายกัน อย่างเช่น สินค้าผิดกฎหมาย ยาเสพติด แรงงานลักลอบเข้าเมือง ขบวนการค้ามนุษย์ (บริการทางเพศ) ผู้มีอิทธิพล โรคระบาด ฯลฯ แต่จังหวัดตากนั้นมีพื้นที่ จำนวนประชากร และมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่และยาวนานกว่ามุกดาหารมาก สะพานมิตรภาพไทย-พม่า เปิดใช้มาตั้งแต่ ปี 2540 มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมซึ่งมีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และขนาดกลางไม่ต่ำกว่า 400 โรง ประเทศคู่ค้าหลักของตาก คือ พม่า ซึ่งมีจำนวนประชากรมากกว่าในสปป.ลาว ที่เป็นประเทศคู่ค้าหลักของมุกดาหารประมาณ 6:1 พร้อมกันนั้น สืบเนื่องจากจุดขยายทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมที่ต้องการแรงงานราคาถูกมายาวนานกว่า จังหวัดตากจึงมีประชากรแฝงที่เป็นแรงงานต่างด้าวมากมายทั้งถูกและผิดกฎหมายที่เคลื่อนย้ายมาจากพม่า เฉพาะในอำเภอแม่สอดเอง ก็มีจำนวนราว 1 แสนคน คิดเป็นอัตราส่วนราว 1:1 ของประชากรแม่สอด ซึ่งส่งผลกระทบทางสังคมวัฒนธรรมที่เป็นปัญหาหนักหน่วงและซับซ้อนยิ่งกว่าจังหวัดมุกดาหาร

จังหวัด	พื้นที่	ประชากร	ประชากรแฝง / แรงงานต่างด้าวถูกกฎหมาย
ตาก	16,406.65 ตารางกิโลเมตร	536,253 คน (ปี 2551)	142,844 คน (ปี 2549)
มุกดาหาร	4,339.83 ตารางกิโลเมตร	336,170 คน (ปี 2550)	1,048 คน (ปี 2552)

นอกจากนี้ความแตกต่างที่เด่นชัดอีกประการหนึ่งของเมืองชายแดนทั้งสอง ซึ่งอาจจัดเป็นความได้เปรียบอย่างเดียวที่สำคัญของมุกดาหารต่อกาก ในขณะที่ยังประเด็นความสัมพันธ์ระหว่างประเทศซึ่งเป็น High Politics เช่น การเมือง การทหาร ความมั่นคง ความขัดแย้งของระบอบการเมืองที่แตกต่างกัน การสู้รบของชนกลุ่มน้อยในพม่า ยังคงเป็นปัญหาอ่อนไหวของจังหวัดตาก แต่กลับลดความเข้มข้นลงในจังหวัดมุกดาหาร ในมุกดาหาร Low Politics เช่น การพัฒนาเศรษฐกิจ

เนื่องจากแนวทางในการวิเคราะห์ผลกระทบทางสังคมวัฒนธรรมใช้วิธีเฟืองเล็งผลที่เกิดจากจุดขยายทางเศรษฐกิจเป็นหลัก จะเห็นได้ว่าการจุดขยายทางเศรษฐกิจที่เด่นชัดของจังหวัดมุกดาหารที่เด่นชัด คือ การก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ได้มีรายงานการศึกษาผลกระทบโดยตรงแรกๆ ที่เกิดขึ้นจากสะพาน ก็คือการขึ้นราคาที่ดินและการกว้านซื้อเพื่อเก็งกำไรที่ดิน และการขาดทุนจากการเก็งกำไรนั้น

ผลกระทบด้านการขึ้นราคาที่ดิน และ การเก็งกำไรที่ดิน

ในปี 2541-2542 ที่มีการสำรวจพื้นที่บริเวณแก่งกระเบาเพื่อสร้างสะพาน ได้มีนายทุนกว้านซื้อที่ดินบริเวณดังกล่าว ต่อมาเมื่อปี 2544 มีการย้ายจุดสร้างสะพานมาเป็นบริเวณอำเภอเมือง ก็มีการขยายเขตเทศบาลออกไป ทำให้เกิดการเก็งกำไรรอบสอง ส่วนที่ดินที่ถูกกว้านซื้อรอบแรกถูกยืดยานมาขายทอดตลาด ในปี 2546 ราคาที่ดินติดทางหลวงแผ่นดินสายมุกดาหาร-ซานามาน มีราคาประเมิน 12,000 บาทต่อตารางวา และราคาที่ดินติดถนนสำราญชายโขง (บริเวณตลาดอินโดจีน) มีราคาประเมิน 10,000 บาทต่อตารางวา การก่อสร้างสะพานได้กระตุ้นเศรษฐกิจด้านอสังหาริมทรัพย์ มีการทำธุรกรรมซื้อขายที่ดิน ในปี 2545 มีมูลค่า 369.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2544 ร้อยละ 52.9 ที่มีมูลค่าการซื้อขาย 241.7 ล้านบาท (สุภางค์ จันทวานิช และคณะ 2548: 23-24)

สุวิทย์ (2552) ซึ่งได้ทำการวิจัยหลังจากมีการเปิดใช้สะพานจริงในปี 2550 พบว่าราคาที่ดินที่ซื้อขายจริงเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 699 นับจากปี 2538 และผู้จดทะเบียนขายที่ดินเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 97 และร้อยละ 114 ช่วงก่อสร้างสะพานและหลังเปิดสะพานตามลำดับ

ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ได้มีการคาดการณ์กันว่า ในอนาคตตลาดอินโดจีนอาจต้องย้ายไปอยู่บริเวณเชิงสะพาน (โสภารัตน์ จารุสมบัติ 2547) เพื่อรองรับความเจริญที่กำลังจะเกิดขึ้นจากการเปิดใช้สะพาน แต่ทุกวันนี้ยังไม่มีปรากฏการณ์ย้ายตลาดอินโดจีนดังกล่าว และพื้นที่เชิงสะพานก็ไม่ได้ทำให้เกิดกลุ่มตลาดใหม่เลย จากการสัมภาษณ์งานวิจัยภาคสนามทำให้ทราบว่า มีนักธุรกิจท้องถิ่นชาวมุกดาหารได้ลงทุนซื้อที่ดินเพื่อจัดสร้างเป็นคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าไว้ล่วงหน้า แต่กลับพบกับการขาดทุน เนื่องจากไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจการขนส่งเกิดขึ้นจริงในฝั่งมุกดาหาร ขณะเดียวกันก็มีนักธุรกิจมุกดาหารได้ลงทุนธุรกิจด้านที่พัก ร้านอาหารและการบริการไว้เช่นกัน เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างแดนที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้น แต่กลับปรากฏว่าเศรษฐกิจการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากสะพานเอื้ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวไทยข้ามไปเที่ยวเวียตนามโดยไม่จำเป็นต้องแวะพักค้างคืนที่มุกดาหาร จึงทำให้ธุรกิจดังกล่าวประสบกับปัญหาการขาดทุนเช่นกัน⁵⁰

ผลกระทบด้านการขนส่งทางบกและทางน้ำ

ผลกระทบด้านการขนส่งเป็นสิ่งที่เห็นได้อย่างชัดเจน ปริมาณการขนส่งสินค้าและบุคคลผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2) เพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล โดยที่การเกิดขึ้นของสะพานได้เอื้ออำนวยความสะดวกอย่างยิ่งต่อการท่องเที่ยวของคนไทยไปยัง สปป.ลาว และเวียตนาม และคนลาวเองที่จะข้ามไป – กลับ เพื่อซื้อของที่ห้างสรรพสินค้าหรือในตลาดกลางเมืองมุกดาหาร ดังจะเห็นได้จากข้อมูลสถิติ (สุวิทย์ 2552) ดังนี้

⁵⁰ ข้อมูลได้จากการประชุมระดมความคิดเห็นที่จังหวัดมุกดาหาร 24 พฤศจิกายน 2551

1) จำนวนรถยนต์ทุกชนิดที่ข้ามแม่น้ำโขง หลังเปิดใช้สะพาน 1 ปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 427 และเพิ่มขึ้น 609 หลังเปิดใช้สะพาน 2 ปี เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงก่อนเปิดสะพาน ซึ่งแบ่งเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 60.0 รถบรรทุกสินค้าร้อยละ 36.35 และรถโดยสารร้อยละ 11.83

2) จำนวนคนข้ามแม่น้ำโขง หลังเปิดใช้สะพาน 1 ปี เพิ่มขึ้นจาก 364,052 เป็น 959,212 คน หรือเพิ่มร้อยละ 163.48 จำนวนคนข้ามแม่น้ำโขงโดยสะพานร้อยละ 73.01 และทางเรือข้ามฟากร้อยละ 26.99

อย่างไรก็ดี การเปิดใช้สะพานได้ส่งผลกระทบต่อคนกลุ่มหนึ่ง นั่นคือ กลุ่มคนที่ทำธุรกิจเรือโดยสารทั้งไทยและลาว เพราะเมื่อก่อนมีสะพาน พ่อค้าแม่ค้าหลายร้อยคนใช้เรือหรือแพขนานยนต์ในการขนส่งสินค้าข้ามฟาก เมื่อมีสะพานทำให้คนลาว สามารถเข้ามาซื้อสินค้าได้เองทางบก ทำให้เรือโดยสารต้องหายไป ส่งผลให้คนกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจนี้ต้องหมดอาชีพไป

สุวิทย์ ธีรสาสวัตติ (2552) กล่าวว่า อาชีพแพขนานยนต์ต้องยกเลิกไปเมื่อเปิดใช้สะพาน เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการขนส่งด้วยแพขนานยนต์ 1 เทียบเท่ากับค่าใช้จ่ายในการขนส่งด้วยสะพาน 6.5 เทียบ และเวลาการขนส่งด้วยแพขนานยนต์ 1 เทียบเท่ากับเวลาการขนส่งด้วยสะพาน 3.5 เทียบ

ในส่วนของผู้ประกอบอาชีพด้านเรือยนต์ข้ามฟากนั้น มีการลดจำนวนเที่ยวจาก 6,778 เที่ยวต่อปี เป็น 5,098 เที่ยวต่อปี หรือลดลงร้อยละ 24.97 จำนวนเรือข้ามฟากในปี 2550 ลดลงจาก 13 ลำ เป็น 10 ลำ

นอกจากนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่า แม้จะมีความกีดกันด้านการขนส่งคนและสินค้าผ่านสะพานมากเท่าใดก็ตาม คนในจังหวัดมุกดาหารเองกลับไม่ได้รับประโยชน์เท่าที่ควร เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นคนพื้นที่อื่นที่มาใช้สะพานและมักจะนำรถยนต์ของตนเองมาเองด้วย ดังนั้น จึงพบว่า ร้อยละ 70 ของผู้ประกอบการขนส่งในมุกดาหารมีรายได้ลดลง และร้อยละ 13.33 ของผู้ประกอบการขนส่งในมุกดาหารมีรายได้เพิ่มขึ้น

ผลกระทบด้านการค้าและการแข่งขันระหว่างธุรกิจท้องถิ่นกับธุรกิจข้ามชาติในตลาดมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขต

ตลาดอินโดจีนเป็นสัญลักษณ์อย่างหนึ่งของมุกดาหาร ปัจจุบันตั้งอยู่ที่ตำบลศรีบุญเรือง อำเภอเมืองมุกดาหาร บริเวณถนนสำราญชายโขง เริ่มมีการจำหน่ายครั้งแรกเมื่อปี 2523 โดยมีแม่ค้ามาจำหน่ายสินค้าบนรถเข็น ประเภทมะขามหวานและอาหารขบเคี้ยวทั่วไป แก่นักท่องเที่ยวที่มาชมทัศนียภาพสองฝั่งแม่น้ำโขง ส่วนการตั้งร้านจำหน่ายสินค้าในตลาดอินโดจีนครั้งแรกเริ่มในปี 2528 โดยเทศบาลเมืองมุกดาหารและคณะกรรมการวัดศรีมงคลใต้จึงได้อนุญาตให้แม่ค้าเข้ามาตั้งร้านจำหน่ายสินค้าบริเวณวัดศรีมงคลใต้ มีการนำหมูขม แหนมหมู อาหารขึ้นชื่อของจังหวัดมุกดาหาร

มาจำหน่ายแก่ท้องเที่ยวซึ่งได้รับความนิยมเป็นอย่างดี ต่อมาพัฒนาเป็นตลาดตึกแถวยาวทอดขนานไปกับริมฝั่งแม่น้ำโขง เป็นสถานที่ที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาจับจ่ายใช้สอยมากที่สุด โดยมีสินค้าจากกลุ่มประเทศสังคมนิยม เช่น สปป.ลาว เวียดนาม จีน เชคโกสโลวาเกีย⁵¹ และกลุ่มประเทศยุโรปตะวันออก⁵² ในการสำรวจวิจัยภาคสนามในเดือนพฤศจิกายนและธันวาคม 2551 ได้พบสินค้าพื้นเมือง OTOP ของไทย ได้แก่ ผ้าฝ้ายทอมือ ผ้าไหมแพรวาสี เสื้อผ้าพื้นเมือง เสื้อเย็บมือ ตุ๊กตาเย็บมือ ตะกร้าพลาสติก ผ้าชิ้นไหมจากแขวงสะหวันนะเขตและเวียงจันทน์ อุหรือเหล้าไหพื้นเมือง รวมถึงกระเทียมหัวใหญ่ที่นำเข้าจากจีนในราคาถูก นอกจากนี้ ยังมีสินค้าจากจีนและเวียดนาม ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้า เสื้อผ้าอุปโภคและบริโภค ขนมกรอบและทอดฟritต่างๆ เป็นต้น

ก่อนที่จะเกิดสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ชาวลาวจะนั่งเรือข้ามฟากมาที่ท่าเรือสำราญชายโขงเพื่อจับจ่ายสินค้าในตลาดอินโดจีนไปใช้หรือจำหน่ายต่อ นอกจากนี้ การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นหลังประเพณีบุญออกพรรษา (วันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 ของทุกปี)⁵³ คนจะมาเที่ยวจังหวัดมุกดาหารมากขึ้น หลังเดือนตุลาคมถึงมีนาคมของทุกปี โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุดหลายวันติดต่อกันจะมีนักท่องเที่ยวชาวไทยวันละ 2-3 พันคน ข้ามสะพานไปสปป.ลาวและเวียดนาม สถานที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวเหล่านี้ ก็คือ ตลาดอินโดจีน นอกจากจะมาจับจ่ายสินค้าที่ดูแปลกตาและมีสีสันหลากหลายได้แล้ว ภูมิทัศน์บริเวณถนนสำราญชายโขงก็สะอาด ร่มรื่น มีลมแม่น้ำพัดโชยให้เย็นสบาย สามารถมองเห็นทิวทัศน์ตัวเมืองสะหวันนะเขตฝั่งตรงข้าม ซึ่งเป็นจุดที่นักท่องเที่ยวนิยมถ่ายภาพไว้เป็นที่ระลึกมากที่สุดแห่งหนึ่ง ปัจจุบันจากบริเวณตลาดอินโดจีนสามารถมองเห็นทิวทัศน์สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ที่งดงามได้

ในปี 2547 นักศึกษาชาวลาวเข้ามาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคที่ตลาดอินโดจีนน้อยลง (โสภารัตน์ จารุสมบัติ 2547: 2-10) เมื่อเกิดห้างค้าปลีก – ค้าส่ง อย่างห้างเทสโก้โลตัสขึ้นแล้ว ประชาชนลาวเป็นจำนวนมากเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าในฝั่งไทย โดยเฉพาะที่ห้างเทสโก้โลตัส ซึ่งเล่ากันว่า ในวันแรกของการเปิดห้างเทสโก้โลตัส มีประชาชนลาวเข้ามาซื้อสินค้าประมาณหมื่นคน จนทำให้ห้างต้องปิดก่อนเวลาเพราะสินค้าหมด ประชาชนลาวเข้ามาซื้อของฝั่งไทยที่ห้างเทสโก้โลตัสในวันหนึ่งๆ ไม่น้อยกว่า 5 คันรถ ซึ่งส่งผลกระทบต่อร้านค้าส่งที่เรียกว่า ร้านโชห่วยด้วย เนื่องจากเดิมร้านโชห่วยเหล่านี้ จะได้รับการส่งสินค้าจากกลุ่มพ่อค้าแม่ค้าจากฝั่งสปป.ลาว ซึ่งร้านโชห่วยจะรับสินค้าจากยี่ปั้วหรือจากโรงงานโดยตรง แต่ทุกวันนี้พ่อค้าแม่ค้าจากฝั่งสปป.ลาวเข้า

⁵¹ เชคโกสโลวาเกีย เป็นอดีตประเทศในยุโรปกลาง ปัจจุบันแยกออกเป็นสาธารณรัฐเช็กและประเทศสโลวาเกีย

⁵² ข้อมูลความเป็นมาของตลาดอินโดจีนจาก <http://www.oknation.net/blog/print.php?id=386464> และ <http://www.mukchamber.com/MUKDAHAN01.htm> และการทำวิจัยสนามของคณะวิจัย ในเดือนตุลาคมและเดือนธันวาคม 2551

⁵³ สัมภาษณ์นายชัยยุทธ ลิ้มวัฒนา ประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร ตุลาคม 2551

มาสั่งซื้อของจากห้างค้าปลีก – ค้าส่ง เทสโก้โลดส์โดยตรง ทำให้ร้านค้าโชห่วยจำนวนหนึ่งต้องปิดกิจการลง การแข่งขันระหว่างธุรกิจค้าปลีกท้องถิ่นกับธุรกิจข้ามชาติที่มาจากศูนย์กลาง เป็นส่วนหนึ่งของความขัดแย้งระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ทางสังคมที่เกิดขึ้นในจังหวัดมุกดาหาร และสร้างผลทางจิตวิทยาให้คนท้องถิ่นรู้สึกต่อต้านกลุ่มทุนภายนอก

ข้อมูลสถิติชี้ว่าสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 เอื้อประโยชน์ต่อสปป.ลาว อย่างมาก ในกลุ่มนักท่องเที่ยวพบว่า นักท่องเที่ยวไทยข้ามไปฝั่งลาวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.33 แต่นักท่องเที่ยวชาวลาวย้ายมาไทยเพิ่มขึ้น ร้อยละ 320 นับจากเปิดใช้สะพานได้ 7 เดือน ในกรณีของดุลการค้า หลังเปิดสะพานได้ 1 ปี มุกดาหารเสียดุลการค้าให้สปป.ลาวถึง 6,307.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 49.85 ทั้งที่ก่อนหน้านี้ 13 ปี มุกดาหารได้เปรียบดุลการค้าสปป.ลาว ติดต่อกัน (สุวิทย์ 2552)

คุณภาพชีวิตทางสังคมและวัฒนธรรม

นับตั้งแต่ปี 2544 ถึงปัจจุบัน อาจกล่าวได้ว่ามุกดาหารยังคงรักษาภาพรวมที่ค่อนข้างมีความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และอาชญากรรมที่รุนแรง เช่น การฆ่ากันตายมีน้อยมาก แต่ก็มีความเสี่ยงปัญหาเกี่ยวกับยาเสพติด ได้แก่ เมทแอมเฟตามีน หรือยาบ้า ฝิ่น และกัญชา ที่เข้ามาจากฝั่งลาว ผ่านลำน้ำโขง ตั้งแต่อำเภอหว้านใหญ่ถึงอำเภอดอนตาล ซึ่งเป็นช่องทางลำเลียงยาเสพติด⁵⁴ ดังแสดงในตารางที่ 3.27

ตารางที่ 3.27 สถิติผลการจับกุมยาเสพติดในเขตจังหวัดมุกดาหารปี 2550

ลำดับ	ประเภท	ปี 2550			
		คดีที่ได้รับแจ้ง (ราย)	คดีที่จับกุมได้		
			ราย	คน	ของกลาง
1	กัญชา	0	280	286	กัญชาแห้ง 1,684,995 กรัม กัญชาสด 372 กิโลกรัม
2	พืชกระท่อม	0	5	5	กระท่อม 27 กรัม
3	ยาบ้า	0	329	386	ยาบ้า 170,115 เม็ด
4	สารระเหย	0	116	119	กาว 83 กระป๋อง ทินเนอร์ 49 ถัง
	รวม	0	730	796	

ที่มา: http://www.mukpoc.com/mukdahan_poc/report/sar/report/report.php?id=sm020702

(ข้อมูลวันที่ 27 ตุลาคม 2551)

⁵⁴ สัมภาษณ์ นายสุพร ชัยชาญ ประธานองค์กรชาวบ้านมุกดาหาร สภาพัฒนาการเมือง เมื่อเดือนตุลาคม 2551

นอกจากนี้ ยังพบปัญหาเกี่ยวกับการค้าคนกระบชาแดนไทย-ลาว การลักลอบขนสินค้าหนีภาษีศุลกากร โดยมีกระเทียมเป็นสินค้าสำคัญ ปัญหาแรงงานลักลอบเข้าเมืองก็พบเช่นกัน ในสถิติการผ่านเข้า-ออก การจับกุมผู้ลักลอบเข้าเมือง และส่งตัวออก โดยมากเป็นชาวลาว และมีเวียดนามบ้าง ในเมษายนปี 2552 มีรายงานข่าวว่า กองตรวจคนเข้าเมืองจับกุมกลุ่มชาวเวียดนามที่มายขายแรงงานและใช้พาสปอร์ตปลอมใจกลางเมืองมุกดาหาร ขณะกำลังเตรียมลงเรือข้ามฟากกลับไปเวียดนาม⁵⁵

ในส่วนของคุณภาพชีวิตทางสังคมวัฒนธรรม ที่เป็นผลกระทบจากแนวเส้นทาง EWEC ที่ประชุมระดมความคิดเห็นที่จังหวัดมุกดาหารเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 ได้แสดงความกังวลใจในประเด็นใหญ่ 3 ประเด็น ดังนี้

1) การบริหารจัดการทางสาธารณสุข การเปิดใช้สะพานจะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานและการเข้ามาของนักธุรกิจจากภูมิภาคต่างๆ ส่งผลให้เกิดการผสมผสานความหลากหลายของคนและอาหารเข้าด้วยกัน ถ้ามองด้านบวก รายได้ทางการค้าจะดีขึ้น แต่ถ้ามองอีกแง่ แล้วกลุ่มคนเหล่านั้นจะต้องแบกรับภาระค่าครองชีพที่สูงขึ้น ส่งผลให้เกิดภาวะเครียด แนวโน้มทางด้านโรคซึมเศร้าสูงขึ้นและแนวโน้มการฆ่าตัวตายก็สูงขึ้นเช่นกัน นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงทางด้านสิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมทางด้านวัฒนธรรมข้ามชาติใหม่ๆ จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการกิน ซึ่งอาจมีผลต่อสุขภาพ เกิดปัญหาโรคความดัน เบาหวาน โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดอุดตัน ซึ่งเป็นปัญหาที่โรงพยาบาลต้องแบกรับภาระ อีกทั้งยังต้องรับภาระค่าใช้จ่ายของกลุ่มคนต่างด้าวที่เข้ามาใช้บริการไม่ว่าจะเป็นการคลอดลูกหรือการเข้ารับการรักษาโรคอีกด้วย

⁵⁵ เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2552 นรินทร์ ไชยสุตกิจาญจน์ รายงานว่า พลตำรวจเอกพิสิทธิ์ บัวดิษฐ์ ผู้กำกับด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหาร นำกำลังออกตรวจสอบคนต่างด้าวตลอดแนวริมฝั่งแม่น้ำโขงในพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อสกัดกั้นแรงงานต่างด้าวที่ลักลอบเข้าเมือง และเดินทางกลับบ้านในช่วงเทศกาลปีใหม่และตรุษจีน โดยผิดกฎหมาย ซึ่งสามารถจับกุมแรงงานชาวเวียดนามเป็นชาย 2 คน เป็นหญิง 11 คน รวม 13 คน ได้บนถนนสมุทรศักดิ์รักษ์ กลางใจเมืองมุกดาหาร ขณะนั่งรถสามล้อเครื่องให้มุ่งหน้าไปลงเรือหางยาวข้ามไปฝั่งลาว กลับไปเยี่ยมบ้านประเทศเวียดนามในช่วงเทศกาลตรุษจีน จากการตรวจสอบหนังสือเดินทางของแรงงานชาวเวียดนามทั้ง 13 คน พบว่า เป็นหนังสือเดินทางที่ทำปลอมขึ้นมา โดยหนังสือเดินทางทุกเล่มจะถูกยึดไว้ นำของเล่มอื่นมาใส่ แล้วแก้ไขตัวเลขหน้าให้ตรงกับเลขหน้าหนังสือเดินทางตัวจริง นอกจากนี้ ยังพบว่ารอยตราประทับขาเข้ารหัส B31 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2550 ของด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดนครพนม ยังเป็นรอยตราประทับปลอม จากการสอบสวนแรงงานชาวเวียดนามทั้งหมดที่ถูกจับกุม ก็รับว่าได้เดินทางเข้ามาประเทศไทยทางด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดหนองคาย ตั้งแต่วันที่ 28 เมษายน 2550 โดยหนังสืออนุญาตให้อยู่ถึงวันที่ 27 พฤษภาคม 2550 แต่แรงงานทั้งหมดได้เดินทางเข้าไปทำงานที่กรุงเทพฯ ส่วนรอยตราประทับปลอมในหนังสือเดินทางทุกเล่ม ได้มีนายหน้าสัญชาติเวียดนามไม่ทราบชื่อ อยู่ที่กรุงเทพฯ รับไปดำเนินการติดราประทับเข้า-ออกปลอมให้ทั้งหมด โดยเสียค่าใช้จ่ายเล่มละ 1,000 บาท <<http://76.nationchannel.com/playvideo.php?id=19887>>

2) **ปัญหาสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม** คือ แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า และระบบนิเวศวิทยาจะถูกทำลาย เนื่องจากการตัดเส้นทาง EWEC และการเดินทางขนส่งสินค้าข้ามแดน

3) **ปัญหาเด็กไร้สัญชาติและเขตต่างชาติด** การที่แรงงานต่างด้าวอพยพเข้าเมืองไทยและคลอดลูกออกมา เมื่อลูกเข้าสู่วัยเรียนจะมีปัญหาเรื่องของบัตรประชาชน เพราะขาดเอกสารทางราชการ อาทิ ใบแจ้งเกิด ทำให้กลายเป็นเด็กไร้สัญชาติ นอกจากนี้ ในบางกรณีที่คนในท้องถิ่นแต่งงานกับคนต่างชาติ หรือที่เรียกว่า “เขยฝรั่ง” ก็อาจส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมไทยอย่างมาก ในคนรุ่นหลัง

อย่างไรก็ดี ผู้ร่วมประชุมระดมความคิดเห็นได้คาดการณ์ว่า ผลกระทบจากเส้นทาง EWEC จะยังไม่เกิดขึ้นกับชาวบ้านในแถบชนบท แต่จะมีผลต่อผู้มีโอกาสทางธุรกิจ วิถีชีวิตของคนในชุมชนจะเปลี่ยนแปลง ความเป็นปัจเจกบุคคลจะเพิ่มสูงขึ้น ช่องว่างระหว่างรายได้เพิ่มขึ้น คนไทยเชื้อสายเวียดนามจะมีบทบาททางเศรษฐกิจสูง ส่วนคนไทยเชื้อสายลาวเป็นเพียงลูกจ้างขายของให้กับร้านของคนเวียดนาม คนในท้องถิ่นจะเข้าไปทำงานในกรุงเทพฯ มากขึ้น ส่วนคนลาวจะเข้ามาใช้แรงงานในภาคเกษตรมากขึ้น แนวทางแก้ไขต้องแก้โดยการฟื้นฟูวัฒนธรรมของคน 9 เผ่า และควรมีการสนับสนุนความเป็นอยู่ที่ดีต่ออาหารท้องถิ่น ส่งเสริมวัฒนธรรมเรื่องภาษา ถัดคือการนิยมนวัตกรรม และต่อต้านกระแสการเข้ามาของทุนนิยม

การศึกษาผลกระทบทางสังคมวัฒนธรรมเนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ พบว่า การเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ส่งผลกระทบต่างๆ ดังนี้

- 1) ผลกระทบด้านการขึ้นราคาที่ดินและการเก็งกำไรที่ดิน ที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 69
- 2) ผลกระทบด้านการขนส่งสินค้าและคนข้ามแม่น้ำโขง สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ช่วยเอื้อประโยชน์ให้กับ การขนส่งสินค้าเพราะประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลา รวมทั้งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยว จากข้อมูลสถิติ พบว่า รถยนต์วิ่งผ่านสะพานมีปริมาณมากขึ้นประมาณร้อยละ 427 ในปีที่ 1 ของการเปิดใช้สะพาน และเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 609 ในปีที่ 2 ของการเปิดใช้สะพาน นักท่องเที่ยวเดินทางผ่านสะพานเพิ่มขึ้นร้อยละ 160.3 ในปีที่ 1 ของการเปิดใช้สะพาน แต่กลับไม่เอื้อประโยชน์ต่อแรงงานลาวที่ข้ามมาทำงาน จากกรณีศึกษาแรงงานลาวเฉพาะที่เดินทางข้ามสะพานมาทำงานในตลาดอินโดจีน พบว่า แรงงานกลุ่มนี้กลับเลือกที่จะเดินทางโดยเรือข้ามฟากมากกว่า เพราะค่าใช้จ่ายถูกกว่า ในส่วนจังหวัดมุกดาหารเอง การมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ส่งผลให้อาชีพของแพขนานยนต์ต้องยกเลิกไป และผู้ประกอบการขนส่งรายได้ลดลงร้อยละ 70 อย่างไรก็ตาม ผลกระทบด้านการขนส่งดังกล่าวส่งผลดีต่อธุรกิจการท่องเที่ยวของจังหวัดมุกดาหาร สถานประกอบการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 44.4 จำนวนผู้พักโรงแรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 82.61

3) ผลกระทบด้านการค้าและการแข่งขันระหว่างธุรกิจท้องถิ่นกับธุรกิจข้ามชาติในตลาดการค้ากับแขวงสะหวันนะเขต พบว่า การเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ทำให้ธุรกิจข้ามชาติเจริญขึ้น แต่ธุรกิจท้องถิ่นในภาคการค้าลดลง เกิดความขัดแย้งซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ยังพบว่า สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 เอื้อประโยชน์ต่อสปป.ลาว อย่างมาก โดยเฉพาะในกลุ่มนักท่องเที่ยว พบว่า นักท่องเที่ยวไทยเข้าไปสปป.ลาว เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.33 แต่นักท่องเที่ยวชาวลาวย้ายมาไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 320 ในช่วงที่เปิดใช้สะพานได้ 7 เดือน และส่วนใหญ่น่าจะเข้ามาซื้อของที่ห้างสรรพสินค้าใหญ่ ในกรณีของดุลการค้า หลังเปิดสะพานได้ 1 ปี มูลค่าการเสียดุลการค้าให้สปป.ลาว ถึง 6,307.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 49.85 ทั้งที่ในช่วง 13 ปีที่ผ่านมา มูลค่าการค้าได้เปรียบดุลการค้าสปป.ลาว ติดต่อกัน

ในส่วนคุณภาพชีวิตทางสังคมวัฒนธรรมนั้น พบว่า มูลค่าการยังคงรักษาภาพรวมที่ค่อนข้างมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แม้ว่าชาวภาคการค้าเองจะแสดงความกังวลใจเกี่ยวกับเรื่องคุณภาพชีวิตด้านการบริการ สาธารณสุข ระบบนิเวศวิทยาและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนความเสื่อมโทรมทางวัฒนธรรมท้องถิ่นอันเนื่องมาจากเส้นทาง EWEC ซึ่งอาจมีมาในอนาคต

3.4.2 ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดมุกดาหาร

มุกดาหารเป็นจังหวัดที่ได้รับมรดกจากความมั่นคงของชาติในอดีต ความขัดแย้งในช่วงสงครามอินโดจีน ปัญหาการเมืองชายแดน ปัญหาการข้ามพรมแดน ความสัมพันธ์ทางเชื้อชาติและวัฒนธรรม ที่ถูกเก็บกดและปิดกั้น กลับกลายเป็นเมืองที่เป็นประตูการค้าและการท่องเที่ยวในปัจจุบัน โดยมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เป็นตัวเชื่อมสู่ สปป.ลาว และเวียดนาม และยังเป็นจังหวัดที่มีประวัติศาสตร์ร่วมสมัยกับประเทศเพื่อนบ้านที่กำลังจะก้าวไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันภายใต้กรอบ AEC เพื่อเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว เพื่อให้มีการเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุนและแรงงานฝีมืออย่างสะดวกและเสรีมากขึ้น ซึ่งดูเหมือนจะส่งผลกระทบเชิงบวกต่อมุกดาหารในฐานะประตูอินโดจีน โดยเฉพาะภายหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ซึ่งได้กลายเป็นเส้นทางเชื่อมสู่อินโดจีน ทำให้มุกดาหารเป็นเมืองทางฝั่งตะวันออกของไทยที่ต้อนรับผู้ที่เดินทางเข้ามา ไม่ว่าจะเป็นการมาเยี่ยมเยือนในฐานะนักท่องเที่ยว และนักวิชาชีพต่างๆ

ภายใต้กรอบ AEC ที่ว่าด้วยการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี เป็นที่คาดการณ์ว่าจะทำให้สินค้าและวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านถูกลำเลียงเข้ามาในไทยทางด้านมุกดาหาร – แขวงสะหวันนะเขต เพื่อใช้ในการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมปลายน้ำมากขึ้น หลังจากนั้นก็สามารถส่งออกกลับไปยัง

ประเทศเพื่อนบ้าน โดย AEC จะทำให้การค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีศักยภาพที่จะขยายตัวต่อไปมากยิ่งขึ้น อีกทั้งความสัมพันธ์ทางการค้าไม่ว่าจะเป็นสินค้า บริการ หรือการลงทุนก็ จะมีความแน่นแฟ้นมากขึ้น ตลอดจนเกิดความร่วมมือกันด้านการขนส่งของประเทศสมาชิก อาเซียน ทำให้จัด/ลด ค่าขนส่งและค่าบริการในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างไทยกับประเทศ สมาชิกอาเซียน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการผลิต ทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะสปป.ลาวและ เวียดนาม ที่อยู่ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC ได้รับประโยชน์และได้พัฒนาการค้าร่วมกันได้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่า AEC จะเป็นการเปิดโอกาสทางการค้าแก่ผู้ประกอบการในภาคอาหาร แต่ใน ขณะเดียวกันก็เป็นการเปิดประตูรับคู่แข่งจากต่างประเทศด้วย โดยเฉพาะประเทศในอาเซียนที่ สามารถผลิตสินค้าในราคาที่ถูกลง

ในกรณีการเคลื่อนย้ายแรงงานและการลงทุนอย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC ด้วยโครงสร้าง ทางเศรษฐกิจของภาคอาหารที่เน้นไปทางภาคบริการมากกว่าภาคการผลิต ทำให้ความต้องการ แรงงานที่มีฝีมือมีมากกว่าแรงงานที่ไม่มีทักษะ และเนื่องจากภาคอาหารเป็นจังหวัดที่นักท่องเที่ยว และนักธุรกิจมักจะเดินทางผ่านเข้า-ออก เพื่อไปท่องเที่ยว ทำธุรกิจ หรือไปยังเขตเศรษฐกิจต่างๆ ตามเส้นทาง EWEC ดังนั้น ในอนาคตหากการจัดตั้ง AEC ดำเนินการสำเร็จตามเป้าประสงค์ ภาคอาหารน่าจะเป็นอีกแห่งบนเส้นทาง EWEC ที่จะมีนักลงทุนเข้ามาลงทุน โดยเฉพาะในด้านการ บริการในสาขาการท่องเที่ยว อาทิ การ โรงแรม ร้านอาหาร ด้านการบริการสุขภาพ การขนส่ง บริษัททัวร์ที่เชื่อมโยงกับประเทศสมาชิกในอาเซียนอื่นๆ เป็นต้น ซึ่งทางจังหวัดภาคอาหารควรที่จะ สร้างบรรยากาศการลงทุนเพื่อรองรับนักลงทุนต่างชาติด้วย ไม่ว่าจะเป็นด้านสาธารณสุข โตรคมนาคม และสภาพแวดล้อมโดยทั่วไป อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีตามกรอบ AEC อาจจะทำให้ ผู้ประกอบการในภาคบริการ ภาคอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมการเกษตร และอุตสาหกรรมการ ขนส่งในภาคอาหารเกิดการแข่งขันกันสูงขึ้น ซึ่งผู้บริโภคจะเป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์ในด้านความ หลากหลายของสินค้าและการบริการที่ดีขึ้น

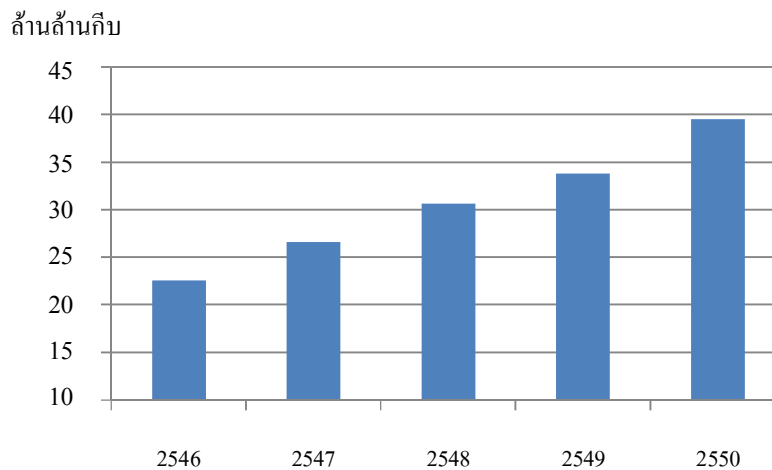
ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อสปป.ลาว

บทที่ 4

ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อสปป.ลาว

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว)¹ มีพัฒนาการทางด้านเศรษฐกิจที่ดีขึ้นตามลำดับ โดยในช่วง 2 ทศวรรษนับตั้งแต่ปรับเปลี่ยนระบบเศรษฐกิจจากระบบสังคมนิยมสู่ระบบเศรษฐกิจเสรีการตลาดเมื่อปี 2529 ตามนโยบายจินตนาการใหม่ (New Economic Mechanism) สปป.ลาวมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องในอัตราร้อยละ 6.2 ต่อปี ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีเพิ่มขึ้นจากประมาณ 200 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2529 เป็น 491 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2548 และเป็น 600 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2550 (หรือเพิ่มขึ้น 3 เท่าตัวจากปี 2529) ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ของสปป.ลาว มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (รูปภาพที่ 4.1) โดยในปี 2550 GDP มีมูลค่า 39.49 ล้านล้านกีบ (ในปี 2550 อัตราแลกเปลี่ยน 1 บาท เท่ากับ 277.78 กีบ) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 5.71 ล้านล้านกีบ หรือคิดเป็นการเติบโตร้อยละ 16.9

รูปภาพที่ 4.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของ สปป.ลาว ระหว่างปี 2546-2550



ที่มา: Department of Statistics of the Lao PDR

¹ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) มีระบบการปกครองแบบสังคมนิยมคอมมิวนิสต์ (ทางการลาวใช้คำว่า ระบบประชาธิปไตยประชาชน) โดยพรรคการเมืองเดียวเป็นองค์กรชี้นำประเทศ คือ พรรคประชาชนปฏิวัติลาว มีอำนาจสูงสุดตั้งแต่สปป.ลาว เริ่มปกครองในระบบสังคมนิยม เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2518 ประชาชนประเทศคนแรก เสด็จเข้าสู่สุพานูง (หรือท่าน สุพานูง ตามระบบสังคมนิยม) นายกรัฐมนตรีคนแรก คือ ท่าน ไกรสอน พมวิหาน

จากรายงานภาวะเศรษฐกิจของสปป.ลาว โดยธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ในปี 2550 (ตารางที่ 4.1) พบว่า เศรษฐกิจของสปป.ลาว ขยายตัวร้อยละ 8.0 ชะลอตัวลงจากปีก่อนซึ่งขยายตัวร้อยละ 8.3 แต่ยังสูงกว่าอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของสปป.ลาว ในช่วงปี 2545 – 2549 และหากจำแนกอัตราการขยายตัวตามโครงสร้างเศรษฐกิจของสปป.ลาว พบว่า ภาคอุตสาหกรรมยังคงขยายตัวสูงเช่นเดียวกับหลายปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 14.0 ทั้งนี้ เนื่องมาจากการผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยพลังน้ำและการทำเหมืองทองคำและทองแดงเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น สำหรับภาคบริการมีขยายตัวร้อยละ 7.2 โดยเฉพาะในสาขาการท่องเที่ยวซึ่งรัฐบาลให้การสนับสนุน ทำให้ในปี 2550 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาในสปป.ลาว จำนวนกว่า 1.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณร้อยละ 15.0 ขณะที่ภาคเกษตรและป่าไม้ซึ่งถือเป็นอาชีพหลักของประชาชนลาวกลับมีการขยายตัวเพียงร้อยละ 2.7

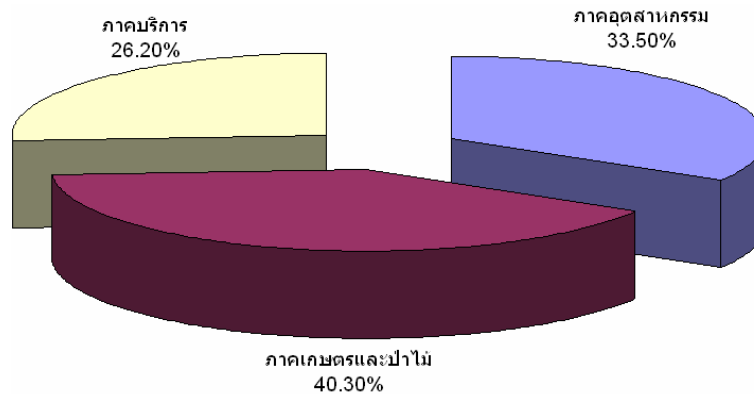
ตารางที่ 4.1 อัตราการขยายตัวตามโครงสร้างเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ในช่วง 2545 – 2550

รายการ	2545	2546	2547	2548	2549	2550
การขยายตัวของ GDP (%)	5.9	5.8	6.9	7.3	8.3	8.0
- ภาคอุตสาหกรรม (%)	10.1	11.5	12.5	16.0	12.0	14.0
- ภาคบริการ (%)	5.7	7.2	7.5	6.7	7.0	7.2
- ภาคเกษตรกรรม (%)	4.0	2.2	3.5	2.5	3.2	2.7

ที่มา: BOT, 2009

หากพิจารณาภาพรวมโครงสร้างการผลิตของสปป.ลาว ในปี 2550 (รูปภาพที่ 4.2) พบว่า GDP ของสปป.ลาว มาจากภาคเกษตรและป่าไม้มากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.3 ของ GDP โดยผลผลิตจากภาคเกษตรที่สำคัญของลาวได้แก่ ข้าว ข้าวโพด ยางพารา โค กระบือ ยาสูบ พืชตระกูลถั่ว อ้อย ชา และกาแฟ รองลงมาได้แก่ ภาคอุตสาหกรรมร้อยละ 33.5 โดยมีการผลิตกระแสไฟฟ้าเป็นสาขาหลักที่สร้างรายได้ให้แก่ประเทศ ส่วนอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่สำคัญ ได้แก่ การทำเหมืองแร่ทองคำ ทองแดง ปูนซีเมนต์ แปรรูปไม้และเฟอร์นิเจอร์ และอุตสาหกรรมเสื้อผ้าสำเร็จรูปที่ผลิตเพื่อส่งออกไปยังตลาดสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกา เพราะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไป (Generalized System of Preferences: GSP) สำหรับ GDP ของภาคบริการ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.2 ซึ่งสาขาที่สำคัญ ได้แก่ การค้าปลีกค้าส่ง ธุรกิจธนาคารและสถาบันการเงิน โทรคมนาคม การขนส่ง ท่องเที่ยวและโรงแรม (BOI, 2009)

รูปภาพที่ 4.2 โครงสร้างการผลิตสำคัญของสปป.ลาว ในปี 2550

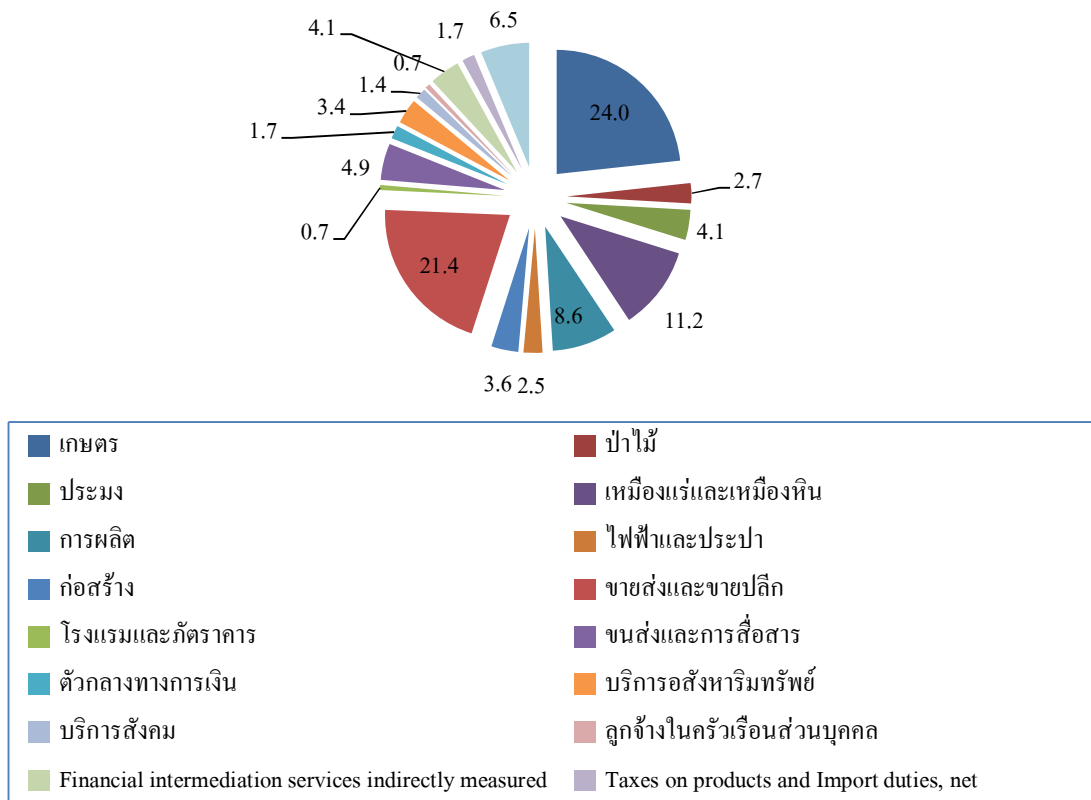


ที่มา: BOI, 2009

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณา GDP จำแนกตามลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจจากรูปภาพที่ 4.3 พบว่า ในสาขาการเกษตรมีสัดส่วนสูงที่สุด โดยมีมูลค่า 10.53 ล้านล้านกีบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24 อันดับที่สอง เป็น GDP ในสาขาขายส่งและขายปลีก มีมูลค่า 8.43 ล้านล้านกีบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21.4 และอันดับ 3 เป็นสาขาเหมืองแร่และเหมืองหิน มีมูลค่า 4.40 ล้านล้านกีบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.2 จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่า เกษตรกรรมเป็นภาคเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของสปป.ลาว และกว่าร้อยละ 80 ของกำลังแรงงานทั้งหมดอยู่ในภาคเกษตรกรรม

สปป.ลาว มีพื้นที่เกษตรกรรมประมาณร้อยละ 20 ของพื้นที่ทั้งหมด ส่วนใหญ่อยู่ในเขตภาคใต้ซึ่งเป็นที่ราบลุ่ม ขณะที่ภาคเหนือเป็นภูเขาและที่ราบสูงไม่เหมาะแก่การเพาะปลูก พืชผลเกษตรสำคัญของลาว ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด เผือกมัน พืชตระกูลถั่ว อ้อย ชา และกาแฟ แต่ผลผลิตเฉลี่ยต่อเฮกตาร์ค่อนข้างต่ำ เนื่องจากขาดเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพการผลิตอยู่ในรูปแบบของการอาศัยธรรมชาติเป็นสำคัญ โดยพืชผลเกษตรอย่างข้าว พบว่า แขวงสะหวันนะเขตเป็นแหล่งผลิตข้าวใหญ่ที่สุดของ สปป.ลาว คิดเป็นร้อยละ 23 ของผลผลิตทั้งประเทศ รองลงมาคือ แขวงจำปาสัก (ร้อยละ 13.9) แขวงสาละวัน (ร้อยละ 9.4) และนครเวียงจันทน์ (ร้อยละ 9.3) ขณะที่รัฐบาล สปป.ลาวตั้งเป้าจะผลิตข้าวให้ได้ 3.2 – 3.3 ล้านตันในปี 2553 (ในปี 2549 ผลิตข้าวรวม 2.2 ล้านตัน) นอกจากนี้ รัฐบาล สปป.ลาว มีเป้าหมายที่จะส่งเสริมการผลิตพืชเกษตรอินทรีย์เพื่อการส่งออกให้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นข้าวอินทรีย์ และผักอินทรีย์ประเภทต่างๆ เพื่อสนองความต้องการของตลาดต่างประเทศ เนื่องจากสินค้าเกษตรอินทรีย์เป็นที่สนใจ โดยเฉพาะในตลาดสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป (BOI, 2009)

รูปภาพที่ 4.3 โครงสร้างของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของสปป.ลาว ปี 2550



ที่มา: Department of Statistics of the Lao PDR

สำหรับภาคอุตสาหกรรม พบว่า โรงงานอุตสาหกรรมในสปป.ลาว ส่วนใหญ่ยังเป็นโรงงานขนาดเล็ก โดยกว่าร้อยละ 99 เป็นผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จนถึง ณ สิ้นปี 2547 มีจำนวนโรงงานในลาวทั้งสิ้น 26,200 แห่ง เป็นโรงงานขนาดใหญ่ (มีการจ้างงานมากกว่า 99 คน) 207 แห่ง โรงงานขนาดกลาง (มีการจ้างงานตั้งแต่ 10-99 คน) 722 แห่ง และโรงงานขนาดเล็ก (มีการจ้างงานน้อยกว่า 10 คน) จำนวน 25,271 แห่ง อุตสาหกรรมการผลิตส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในแขวงจำปาสัก แขวงสะหวันนะเขต และแขวงเวียงจันทน์ โดยมีอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญ คือ การผลิตกระแสไฟฟ้า ส่วนอุตสาหกรรมเบา โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เน้นหนักด้านแรงงาน ได้แก่ สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องหนัง รองเท้า ไปจนถึงอาหารแปรรูป การแปรรูปไม้ และการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ปัจจัยที่สร้างความได้เปรียบให้แก่ภาคอุตสาหกรรมของสปป.ลาว คือ การได้รับสิทธิพิเศษทางการค้าต่างๆ เช่น สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไป (GSP) ในการส่งออกในตลาดต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย รวมถึงการมีอัตราค่าจ้างแรงงานที่ต่ำ (BOI, 2009)

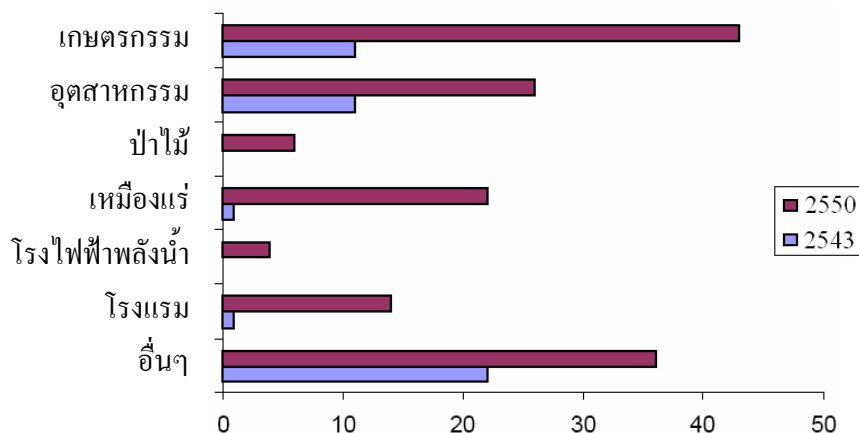
การส่งออกของ สปป.ลาว

ภาพรวมการส่งออกของ สปป.ลาว ในปี 2550 พบว่า สปป.ลาวได้ดุลการค้าเป็นครั้งแรกในระบหลายปีที่ผ่านมา โดยมูลค่าการส่งออกของ สปป.ลาว คิดเป็น 1,307.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และนำเข้า 1,041 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทำให้สปป.ลาวได้ดุล ทั้งนี้ สินค้าส่งออกที่ทำรายได้มากที่สุดคือ แร่ธาตุ โดยในปี 2550 สปป.ลาว ส่งออกแร่ธาตุ คิดเป็นมูลค่า 774.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยแร่ธาตุที่ส่งออกสูงสุด ได้แก่ ทองแดง มีการส่งออกจำนวน 101,705 ตัน คิดเป็นมูลค่า 621.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยประเทศที่นำเข้าทองแดงจากสปป.ลาว สูงสุด คือ ประเทศไทย มีมูลค่าการนำเข้า 199 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รองลงมา คือ ประเทศเวียดนาม มีมูลค่าการนำเข้า 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ แร่ที่ส่งออกมาครองจากทองแดง คือ ทองคำ โดยมูลค่าการส่งออกทองคำในปี 2550 ประมาณ 133 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญของสปป.ลาว รองจากแร่ธาตุ คือ เครื่องนุ่งห่ม ซึ่งในปี 2550 มีมูลค่าการส่งออก 255 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสินค้าส่งออกลำดับถัดไป คือ พลังงานไฟฟ้า และสินค้าเกษตร เช่น กาแฟ ข้าวโพด ข้าว เป็นต้น

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในสปป.ลาว

จากรูปภาพที่ 4.4 พบว่า ในปี 2550 มีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) เพิ่มขึ้นจากปี 2543 มากในทุกสาขา โดยเฉพาะในสาขาเกษตรกรรมเหมืองแร่ และโรงแรม ทั้งนี้ เนื่องจากสปป.ลาว มีทรัพยากรธรรมชาติประเภทแร่ธาตุจำนวนมาก อาทิ ถ่านหิน ก๊าซธรรมชาติ ดินบุก เหล็ก เงิน ทองคำ และแร่รัตนชาติ และมีความได้เปรียบด้านสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความงดงามตามธรรมชาติ เหมาะแก่การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์

รูปภาพที่ 4.4 จำนวนโครงการการลงทุนจากต่างประเทศในสาขาต่างๆ ในสปป.ลาว ปี 2550
เปรียบเทียบกับปี 2543

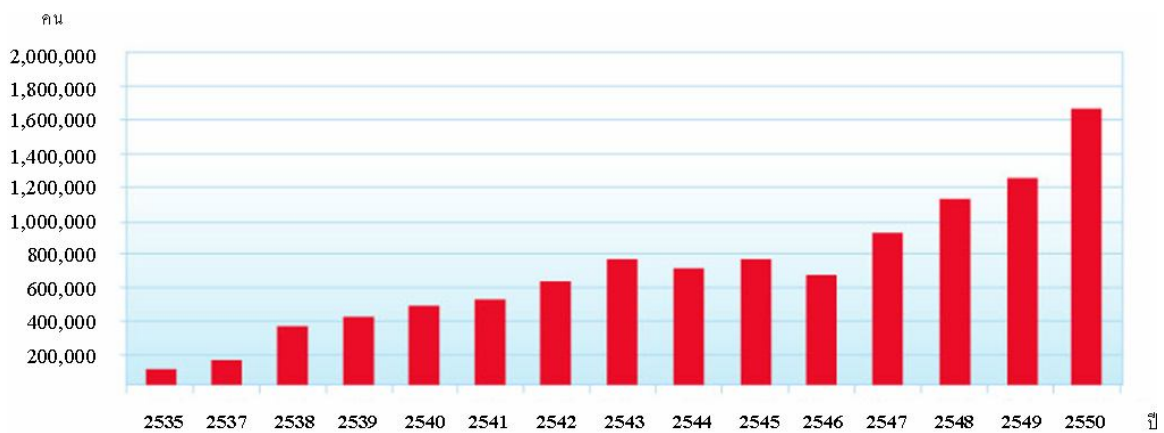


ที่มา: Asian Development Bank. (2009, p.12)

การท่องเที่ยวของ สปป.ลาว

จากรูปภาพที่ 4.5 พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวของ สปป.ลาว ตั้งแต่ปี 2535-2550 มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2535 มีจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ 100,000 คน เพิ่มเป็นจำนวน 1,623,943 คน ในปี 2550 ซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยเฉพาะประเทศไทย (949,452 คน หรือร้อยละ 58) เวียดนาม (290,584 คน หรือร้อยละ 18) จีน (54,920 คน) และจากภูมิภาคอื่น อาทิ สหรัฐอเมริกา (45,691 คน) และฝรั่งเศส (34,584 คน)

รูปภาพที่ 4.5 จำนวนนักท่องเที่ยวของสปป.ลาว ทั้งหมด ในช่วงปี 2535 – 2550



ที่มา : องค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว, แผนการท่องเที่ยวแขวงสะหวันนะเขต จำปาสัก และคำม่วน

จากตารางที่ 4.2 ระบุว่า ในปี 2550 ประเทศที่มีการใช้จ่ายในการท่องเที่ยวในสปป.ลาว มากเป็นอันดับ 1 ได้แก่ ไทย รองลงมาคือ สหรัฐอเมริกา ฝรั่งเศส และอังกฤษ นอกจากนี้ ยังพบว่า แม้ว่านักท่องเที่ยวชาวเวียดนามที่เดินทางเข้ามาเที่ยวในสปป.ลาว จะมีสัดส่วนมากเป็นอันดับสอง รองจากไทย นั่นคือ ร้อยละ 18 แต่เมื่อพิจารณาถึงการใช้จ่ายในการท่องเที่ยวใน สปป.ลาว พบว่าอยู่อันดับที่ 6 ซึ่งนับว่าไม่มากนัก

ตารางที่ 4.2 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามา สปป.ลาว ในปี 2550 (เรียงตามการใช้จ่ายในการท่องเที่ยว)

ลำดับ	ประเทศ	จำนวน (คน)	สัดส่วน (%)
1	ไทย	949,452	58
2	สหรัฐอเมริกา	45,691	3
3	ฝรั่งเศส	34,584	2
4	อังกฤษ	31,352	2
5	ญี่ปุ่น	29,770	2
6	เวียดนาม	290,584	18
7	ออสเตรเลีย	24,492	2
8	เยอรมนี	19,299	1
9	แคนาดา	13,050	1
10	จีน	54,920	3
	อื่นๆ	130,749	8
	รวม	1,623,943	100

ที่มา : องค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว, แผนการท่องเที่ยวแขวงสะหวันนะเขต จำปาสัก และคำม่วน

จากตารางที่ 4.3 เห็นได้ชัดว่า ในปี 2550 แขวงที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากที่สุด ได้แก่ นครหลวงเวียงจันทน์ (869,642 คน) รองลงมา คือ แขวงสะหวันนะเขต (430,604 คน) แขวงเวียงจันทน์ (230,548 คน) แขวงหลวงพระบาง (186,819 คน) และแขวงจำปาสัก (165,750 คน) ทั้งนี้ หากพิจารณาในช่วงหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) อย่างเป็นทางการเมื่อเดือนธันวาคม 2549 จำนวนนักท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขตได้เพิ่มขึ้น 2 เท่า คือ จากจำนวน 192,385 คน ในปี 2549 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 430,604 คน ในปี 2550 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของแขวงสะหวันนะเขต ได้แก่ พระธาตุอิงฮัง วัดไชยะพูม พิพิธภัณฑ์ชีวศาสตร์ไดโนเสาร์ แหล่งขุดค้นกระดูกไดโนเสาร์ ป่าสงวนแห่งชาติดงพญาเวียง เส้นทางโฮจิมินห์ หอไตรวัดหนองลำจัน ชาติูเรือนหิน ชาติูฝน ประเพณีแข่งเรือ บุญปีไหมลาว (สงกรานต์) และสถานคาสีโน (Savan Vegas Hotel and Casino)²

² ช่วงที่ทำการวิจัย โครงการสะพาน เวกัส บ้านเทิง โรงแรม และสถานคาสีโนกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างบริเวณบ้านหนองเคี่ยน เมืองไกสอนพรมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต

ตารางที่ 4.3 จำนวนนักท่องเที่ยวจำแนกตามแขวงและนครหลวง ปี 2544 – 2550

	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
นครหลวงเวียงจันทน์	429,420	506,677	473,059	544,253	653,212	729,272	869,642
แขวงสะหวันนะเขต	113,287	98,962	64,050	118,821	192,560	192,385	430,604
แขวงเวียงจันทน์	NA	30,480	47,899	82,521	92,657	142,442	230,548
แขวงหลวงพระบาง	51,207	65,872	99,150	105,513	133,569	151,703	186,819
แขวงจำปาสัก	55,142	45,635	65,827	63,963	99,044	113,684	165,750
แขวงคำม่วน	20,317	19,596	18,782	12,260	28,000	98,906	154,525
แขวงบ่อแก้ว	42,561	65,045	45,469	79,006	89,027	82,512	112,157
แขวงหลวงน้ำทา	41,704	19,319	29,720	41,658	49,258	47,788	88,427
แขวงอุดมไซ	18,654	36,000	23,911	54,695	54,721	43,400	76,970
แขวงบอลิคำไซ	23,900	30,758	34,418	55,087	63,579	71,394	69,773
แขวงเชียงขวาง	35,744	16,223	5,062	15,015	24,174	19,586	25,531
แขวงพงสาลี	NA	8,500	5,732	6,543	9,452	10,240	22,850
แขวงไซยะบูลี	9,014	10,840	6,728	16,005	15,914	14,266	19,751
แขวงอัตตะปือ	NA	6,831	9,149	9,668	13,740	14,841	16,176
แขวงเซกอง	NA	574	2,242	4,232	6,526	7,111	12,962
แขวงสาละวัน	NA	4,823	5,800	6,400	8,000	10,000	10,500
แขวงห้วยพัน	398	2,819	2,204	588	3,175	3,760	7,247

ที่มา : องค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว, แผนการท่องเที่ยวแขวงสะหวันนะเขต จำปาสัก และคำม่วน

นอกจากแขวงสะหวันนะเขต จะมีนักท่องเที่ยวแวะเข้าไปมากเป็นอันดับสองรองจากนครหลวงเวียงจันทน์แล้ว แขวงสะหวันนะเขตยังมีธุรกรรมทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับสองรองจากนครหลวงเวียงจันทน์ และเป็นจุดศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังแขวงใกล้เคียง รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านทั้งเวียดนามและไทยอีกด้วย โดยสินค้าที่วางจำหน่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าไทย จีน และเวียดนาม ซึ่งนำเข้าผ่านด่านมุกดาหาร ด่านลาวบาว และจากนครหลวงเวียงจันทน์ และเนื่องจากแขวงสะหวันนะเขตเป็นเพียงแขวงเดียวของสปป.ลาว ที่เป็นส่วนหนึ่งของแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ทางคณะผู้วิจัยจึงขอเสนอในรายละเอียดดังนี้

4.1 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อแขวงสะหวันนะเขต

4.1.1 ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อแขวงสะหวันนะเขต

แขวงสะหวันนะเขตเป็นหนึ่งใน 17 แขวง (จังหวัด) ของสปป.ลาว ที่ตั้งอยู่ตอนกลางก่อนไปทางใต้ของประเทศ ทิศตะวันออกติดกับประเทศเวียดนาม (จังหวัดกว๋างจิและกว๋างบินห์) ทิศตะวันตกติดกับประเทศไทย (จังหวัดมุกดาหาร นครพนม อำนาจเจริญและ อุบลราชธานี โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเขตแดน) ทิศเหนือติดกับแขวงคำม่วน ทิศใต้ติดกับแขวงสาละวันซึ่งเป็นแขวงใหญ่อันดับสองรองจากนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงสะหวันนะเขตห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ 480 กิโลเมตร แขวงสะหวันนะเขตเป็นแขวงที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุดและมีประชากรอาศัยอยู่มากที่สุด

แขวงสะหวันนะเขตเป็นแขวงเกษตรกรรม เนื่องจากมีทำเลที่ตั้งที่ดี พื้นที่กว้างขวางและมีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ ทั้งแร่ธาตุและป่าไม้ หลายประเทศรวมทั้งไทยจึงเข้าไปลงทุนด้านเกษตรอุตสาหกรรมกันมาก ซึ่งแขวงสะหวันนะเขตเป็น 1 ใน 4 แขวง (นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงหลวงพระบาง แขวงจำปาสัก) ที่เจ้าแขวงมีอำนาจอนุมัติโครงการลงทุนในแขวงที่มีมูลค่าไม่เกิน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และใช้พื้นที่ไม่เกิน 100 เฮกตาร์ โดยไม่ต้องรับความเห็นชอบจากส่วนกลาง (เฉพาะในโครงการที่รัฐบาล สปป.ลาวส่งเสริม เช่น การก่อสร้าง การขุดค้นทรัพยากร) ส่วนแขวงอื่น ๆ สามารถอนุมัติโครงการลงทุนได้เองไม่เกิน 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

แขวงสะหวันนะเขตซึ่งในอดีตมีบทบาทสำคัญทั้งในประวัติศาสตร์ลาวและการต่อสู้ของโฮจิมินห์ ปัจจุบันก็ยังคงรักษาทบาทความสำคัญของประเทศสปป.ลาว เพราะเป็นดินแดนเชื่อมต่อของระบบเศรษฐกิจแห่งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากเส้นทางตะวันออก (เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม) สู่ภาคตะวันตก (เมืองเมียวดี) ต่อไปยังเมืองท่ามะละแหม่ง ประเทศสหภาพพม่า) เนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่เชื่อมระหว่างแขวงสะหวันนะเขตกับมุกดาหารอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549 สะพานนี้เป็นโครงการที่มุ่งหวังที่จะตอบสนองความต้องการของประชาชนไทยและสปป.ลาว ที่ตั้งอยู่สองฟากฝั่งของแม่น้ำโขง โดยเฉพาะชาวจังหวัดมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขต และเป็นสิ่งสะท้อนกระแสนความร่วมมือระดับภูมิภาคที่นับวันยิ่งขยายตัวเพิ่มขึ้น รวมทั้งจะเป็นเครื่องสนับสนุนระบบเครือข่ายคมนาคมตามแผนพัฒนาแนวนพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) ที่เชื่อมระหว่าง 4

³ ที่ดิน ป่าไม้ แหล่งน้ำ และแร่ธาตุ ได้แก่ หินอ่อน หินแกรนิต แร่ลิกไนต์ แร่เหล็ก ทองคำ ทองแดง ยิปซัม โดยมีบริษัท Minerals and Metals Group หรือ MMG ของจีน เป็นผู้ลงทุนผลิตทองคำและทองแดงส่งออก (ซื้อกิจการต่อจากบริษัท OZ minerals ของออสเตรเลีย)

ประเทศ คือ เวียดนาม – สปป.ลาว – ไทย – พม่า ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ซึ่งจะเป็นการเปิดการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ประเทศอื่นๆ เช่น จีน เกาหลี ญี่ปุ่น บังกลาเทศ และอินเดียต่อไปได้ด้วย นอกจากนี้ สะพานแห่งนี้ยังเป็นสัญลักษณ์ของความร่วมมือ 3 ฝ่ายระหว่าง สปป.ลาว ไทย และญี่ปุ่น เนื่องจากได้รับความช่วยเหลือเป็นเงินกู้ประมาณ 8,090 ล้านเยน หรือประมาณ 2,588 ล้านบาท จากรธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation: JBIC) โดยฝ่ายไทยและสปป.ลาวรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดคนละครึ่ง กระแสการโครงการของแต่ละประเทศอยู่ที่จุดกึ่งกลางของสะพาน นอกจากนี้ยังมีองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) ที่ได้ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคในการสำรวจและออกแบบโครงการด้วย

ผลกระทบทั้งในเชิงบวกและเชิงลบของเส้นทาง EWEC ต่อแขวงสะหวันนะเขต จากการศึกษาในครั้งนี้ พอจะสรุปได้ ดังนี้

(1) การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ซึ่งเป็นโครงการหนึ่งในแผนงานการพัฒนาแนวพื้นที่ EWEC ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมที่เอื้ออำนวยให้ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Land Locked) อย่าง สปป.ลาว โดยเฉพาะแขวงสะหวันนะเขตให้กลายเป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อการคมนาคมขนส่ง (Land-link country) ในภูมิภาค เนื่องจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งนี้ เป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 9 ของ สปป.ลาว ที่ผ่านแขวงสะหวันนะเขต และเชื่อมต่อไปยังเวียดนามตอนกลางผ่านด่านลาวบาว ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญอีกแห่งหนึ่งในการเดินทางเข้าสู่เวียดนาม เส้นทางนี้ตัดผ่านเมืองสำคัญๆ ของเวียดนาม คือ เมืองกวางจิ (ศูนย์กลางการกระจายสินค้าทางภาคกลางของเวียดนาม) เมืองเว้ (เมืองหลวงเก่า แหล่งอารยธรรมที่สำคัญของเวียดนามที่ได้รับการประกาศให้เป็นมรดกโลก) และนครดานัง ซึ่งเป็นท่าเรือที่สำคัญที่กำลังได้รับการพัฒนาให้สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าได้มากขึ้น รวมทั้งกำลังจัดสร้างท่าเรือแห่งใหม่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยเรือเดินสมุทร เนื่องจากปัจจุบันแม้ว่าเส้นทาง EWEC จะเป็นการเชื่อมพื้นที่ฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกกับฝั่งมหาสมุทรอินเดีย จากท่าเรือดานังทางชายฝั่งตะวันออกของเวียดนามไปจนถึงฝั่งตะวันตกที่ท่าเรือมาละแหม่งในพม่าดังได้กล่าวมาแล้ว แต่ก็พบว่าปัจจุบันสินค้าที่ผลิตในแขวงสะหวันนะเขต เช่น น้ำตาลของบริษัทน้ำตาลมิตรลาว จำกัด ก็ยังไม่สามารถใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่งต่อไปยังตลาดยุโรป เพียงแต่มีการขนส่งน้ำตาลจากแขวงสะหวันนะเขตผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เข้าสู่ประเทศไทย เพื่อส่งต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง แล้วจึงขนส่งไปที่ท่าเรือประเทศอังกฤษ ก่อนจะกระจายไปจำหน่ายในตลาดสหภาพยุโรป

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า เส้นทาง EWEC เสมือนเป็นเพียงระเบียบทางด้านการคมนาคมที่มีการเชื่อมโยงกันเท่านั้นตามชื่อที่เรียกเท่านั้น เพราะเส้นทางการไหลเวียนของสินค้ายังคงเป็นเส้นทางเดิมที่มุ่งสู่เมืองหลัก อาทิ กรุงเทพฯ ฮานอย โฮจิมินห์ ซึ่งไม่ใช่เมืองที่อยู่บนเส้นทาง EWEC

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงการการพัฒนาเส้นทาง EWEC นี้ จะยังไม่บรรลุถึงความมุ่งหมายที่ตั้งไว้ใน การเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญ แต่คงปฏิเสธไม่ได้ว่าโครงการดังกล่าวได้ช่วยเชื่อมโยงการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ซึ่งเป็นการเพิ่มโอกาสการเติบโตและพัฒนาทางเศรษฐกิจและการพาณิชย์ของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคแห่งนี้ อีกทั้งยังเอื้ออำนวยให้แต่ละประเทศช่วยเหลือเกื้อกูลกันในทุกๆ ด้านบนพื้นฐานของความเป็นมิตร ที่มีความสัมพันธ์อย่างแน่นแฟ้นด้วย สำหรับสปป.ลาวนั้นจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าได้รับประโยชน์อย่างยิ่ง เพราะเป็นการเพิ่มโอกาสในการพัฒนาและส่งเสริมการค้า การจ้างงาน การลงทุน และการท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขต ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังแขวงข้างเคียงอื่นๆ อีกด้วย

(2) การขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการค้า

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 นอกจากจะทำให้เกิดเครือข่ายความเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมภายใต้โครงการพัฒนาตามแนว EWEC แล้ว ยังเป็นการสร้างความแข็งแกร่งและช่วยกระตุ้นการค้าชายแดนไทย - ลาว ทางจังหวัดมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขตด้วย โดยจากตารางที่ 4.4 จะเห็นว่า การค้าชายแดนไทย-ลาวทางด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต มีมูลค่าเพิ่มขึ้นมากในปี 2550 ในขณะที่การค้าทางด่านพรมแดนไทย-พม่า และ สปป.ลาว-เวียตนาม ตามแนว EWEC ส่วนใหญ่มีมูลค่าการค้าลดลง โดยมูลค่าการนำเข้าทางชายแดนของไทยจากสปป.ลาว และของสปป.ลาว จากไทย ทางด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ขยายตัวกว่าร้อยละ 70 ในปี 2550 ซึ่งเป็นช่วงหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 อย่างเป็นทางการในปลายปี 2549 ดังนั้น สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 นี้จึงเป็นตัวช่วยอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่ง และช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจตามแนวชายแดนไทย-สปป.ลาว ทางด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต

ตารางที่ 4.4 มูลค่าการค้าระหว่างมุกดาหาร – สะหวันนะเขต เปรียบเทียบกับด่านพรมแดนอื่นๆ
ตามแนว EWEC (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ปี (พ.ศ.)	ตาก		มุกดาหาร- สะหวันนะเขต		แดนสะหวัน – ลาวบาว	
	มูลค่าการนำเข้าของ ไทยจาก พม่า	มูลค่าการนำเข้าของ พม่าจาก ไทย	มูลค่าการนำเข้าของ สปป.ลาว จากไทย	มูลค่าการนำเข้าของ ไทยจาก สปป.ลาว	มูลค่าการนำเข้าของ สปป.ลาว จากเวียดนาม	มูลค่าการนำเข้าของ เวียดนาม จากสปป.ลาว
ปี 2543	16.85	97.54	138.27	36.31	n.a.	n.a.
ปี 2544	41.37	78.38	110.03	21.66	n.a.	n.a.
ปี 2545	20.72	88.33	99.74	22.04	13.71	11.9
ปี 2546	11.81	125.75	100.60	19.97	1.9	22.27
ปี 2547	15.77	288.36	146.00	16.81	3.11	32.47
ปี 2548	20.55	329.48	145.16	25.80	5.59	49.18
ปี 2549	33.92	315.18	168.56	78.82	13.97	107.31
ปี 2550	26.80	299.00	<u>259.59</u>	<u>166.08</u>	12.65	117.71

ที่มา: Warr, P., Menon, J. and Yusuf, A.A. (2009) “Regional Economic Impacts of Cross-Border Infrastructure: A General Equilibrium Application to Thailand and Lao PDR.”, ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration, No.35, p.16.

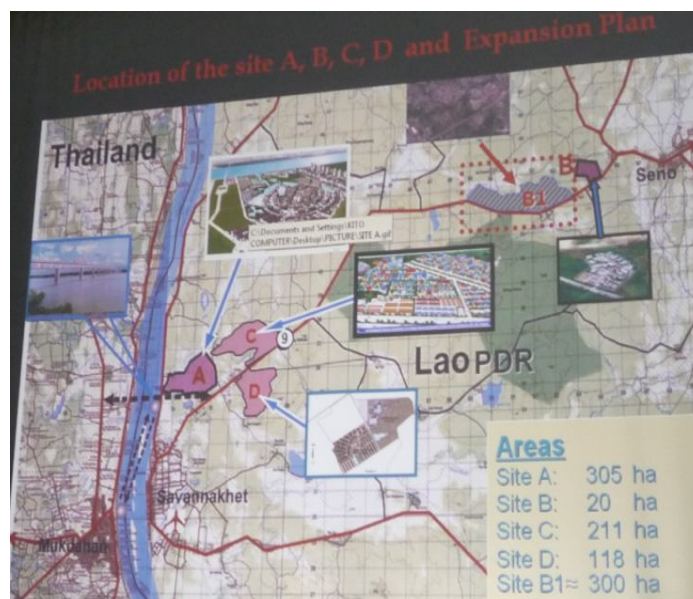
(3) การขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการลงทุน

เนื่องจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ทำให้แขวงสะหวันนะเขตกลายเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญอีกแห่งของสปป.ลาว รัฐบาลของสปป.ลาวจึงได้ประกาศจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน (Savan – Seno Special Economic Zone) ขึ้นซึ่งเป็นเขตส่งเสริมการลงทุนแห่งแรกในสปป.ลาว การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการบริการแห่งหนึ่งในภูมิภาค โดยอาศัยจุดเด่นในด้านที่ตั้งในการดึงดูดและส่งเสริมการลงทุน เนื่องจากเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ตั้งอยู่ในแขวงสะหวันนะเขตบนเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียง EWEC และมีการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเอื้ออำนวยให้เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน เป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่ทันสมัยของประเทศ ช่วยสร้างอาชีพและยกระดับความรู้ความสามารถด้านฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรมของประเทศ

นอกจากนี้ รัฐบาลสปป.ลาว ยังกำหนดสิทธิประโยชน์ต่างๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต และมุ่งใจให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาตั้งฐานการผลิตในสปป.ลาวเพิ่มมากขึ้น โดยผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน จะได้รับสิทธิพิเศษ อาทิ ได้รับการยกเว้นภาษีกำไร เป็นระยะเวลา 2-10 ปีนับตั้งแต่เริ่มมีผลกำไร ได้รับการยกเว้นภาษีในการส่งออกและยกเว้นภาษีในการนำเข้าวัตถุดิบ ได้รับสัมปทานเช่าที่ดินมีระยะเวลานานสุดถึง 75 ปี (สามารถขอต่อสัมปทานได้) และยังกำหนดการเสียภาษีรายได้ส่วนบุคคลสำหรับชาวต่างชาติในอัตราร้อยละ 5 เป็นต้น ดังนั้น เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน จึงเหมาะสำหรับนักลงทุนต่างชาติที่ต้องการย้ายฐานการผลิตมายังแหล่งที่มีต้นทุนการผลิต (วัตถุดิบและแรงงาน) ต่ำกว่าประเทศของตน อีกทั้งยังสามารถใช้ประโยชน์จากสิทธิพิเศษ GSP ที่สปป.ลาว ได้รับในการส่งออกไปยังประเทศพัฒนาแล้วต่างๆ อาทิ สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และประเทศอื่นๆ ปัจจุบันมีแผนการลงทุน 73 โครงการ ส่วนใหญ่เป็นของจีน (21 โครงการ) ไทย (18 โครงการ) เวียดนาม (9 โครงการ)⁴ ส่วนใหญ่จะลงทุนด้านการปลูกพืชเกษตรเพื่อเป็นวัตถุดิบสำหรับป้อนโรงงาน เช่น ปลูกยางพารา มันสำปะหลัง และอ้อย เป็นต้น

เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน มีผังพื้นที่แบ่งเป็นโซน (Zone) ดังนี้⁵

รูปภาพที่ 4.6 ผังการแบ่งพื้นที่ของเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน



ที่มา: เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน

⁴ ข้อมูลได้จากการสัมภาษณ์ แผนกแผนการและการลงทุนแขวงสะหวันนะเขต (ณ วันที่ 11 ธันวาคม 2551)

⁵ เดิมมีการแบ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ออกเป็น Zone A และ Zone B ต่อมา ได้มีการขยายออกเป็น Zone B1, Zone C และ Zone D, ข้อมูลได้จากการสัมภาษณ์หัวหน้าแผนกเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน (วันที่ 11 ธันวาคม 2551) และข้อมูลจากสถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต <www.thaisavannakhet.com>

Zone A หรือ “Savan City” เป็นเขตศูนย์กลางการค้าและบริการ มีเนื้อที่ 305 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ติดกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ในฝั่งแขวงสะหวันนะเขต ซึ่งจะประกอบด้วย ร้านค้าปลอดภาษี โรงพยาบาล โรงแรม ร้านอาหาร ศูนย์ประชุม และสวนสนุก เป็นต้น โดยมีบริษัท TAGS (Thai Airport Ground Services Co., Ltd.) ของไทยได้ลงนามร่วมทุนกับรัฐบาล สปป.ลาว ด้วยเงินลงทุนรวม 48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดย TAGS ถือหุ้นร้อยละ 70 และรัฐบาล สปป.ลาว ถือหุ้นร้อยละ 30 ในการพัฒนาพื้นที่รับผิดชอบ 270 เฮกตาร์ โดย TAGS จะใช้เวลา 3 ปี ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ปรับพื้นที่ จัดระบบไฟฟ้าและน้ำประปา และ TAGS ต้องหาบริษัทเอกชนเพื่อเป็นคู่พัฒนา โดยต้องเสนอให้รัฐบาลพิจารณาเห็นชอบ

Zone B หรือ “Logistic Park” เป็นเขตบริการจัดส่งและกระจายสินค้า มีเนื้อที่ 20 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ที่เมืองอุทุมพอน แขวงสะหวันนะเขต รัฐบาล สปป.ลาว ได้ลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเอง อาทิ การติดตั้งระบบไฟฟ้าและน้ำประปาภายในโซน การสร้างถนนดินแดง นอกจากนี้ สปป.ลาวได้ขอให้ JBIC ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ซึ่งอาจขยายพื้นที่ออกไปอีกได้ (Zone B1) รวมทั้งการขอกู้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ (Soft loans) เพื่อพัฒนาจุดนี้ร่วมกับญี่ปุ่น ปัจจุบันมีบริษัทจำนวน 2 บริษัทเข้าไปลงทุน ได้แก่ บริษัท Double A Logistics (ไทย) และบริษัท Logitem (ญี่ปุ่น)

Zone C หรือ “Savan Park” เป็นเขตอุตสาหกรรมและการค้า มีเนื้อที่ 211 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ที่หลักกิโลเมตรที่ 10 เมืองไกสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต ขณะนี้มีบริษัทเข้ามาลงทุนทั้งหมด 6 บริษัท ได้แก่

- บริษัท Savan Pacifica (รัฐบาลลาวร่วมทุนกับมาเลเซีย) พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจุบันพัฒนาพื้นที่ได้ร้อยละ 90
- บริษัท Lao Tin ของญี่ปุ่น ได้มาลงทุนสร้างโรงงานผลิตและหลอมเส้นตะกั่ว คาดว่าจะสามารถเริ่มสร้างโรงงานได้ในเดือนสิงหาคม 2552
- บริษัท DKLS ของมาเลเซีย พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ อาทิ สร้างอาคารสำนักงานให้เช่า
- บริษัท OM (ญี่ปุ่นและมาเลเซีย และเป็นเจ้าของเดียวกับบริษัท Lao Tin) พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ อาทิ สร้างอาคารสำนักงานให้เช่า
- บริษัท สุขพัฒนา (ลาว) นำเข้าพาหนะและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างมือสองทุกชนิด
- บริษัท PPSKG (ลาวและมาเลเซีย) นำเข้าพาหนะและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างมือสองทุกชนิด

Zone D หรือ “Resettlement” เป็นเขตบ้านจัดสรร มีเนื้อที่ 118 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ที่หลักกิโลเมตรที่ 8 เมืองไกสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต เป็นพันธมิตรของ TAGS ในการสร้างบ้านจัดสรรเพื่อรองรับการโยกย้ายประชาชนออกจากพื้นที่ที่จะสร้าง “Savan City” โดยจะต้องสร้างบ้านจำปา 30 หลัง เรือนชนวน 96 หลัง เรือนวาสนา 96 หลัง รวมทั้งหมด จำนวน

222 หลัง สร้างโรงเรียนกิจกรรมและตลาด ซึ่งรัฐบาล สปป.ลาวตั้งเป้าหมายให้สร้างเสร็จในเดือน มิถุนายน 2552

เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน เป็นเขตที่เหมาะสมแก่การลงทุน เพราะสะดวกในการที่จะส่งผลผลิตไปยังที่ต่างๆ เพราะมีเส้นทาง EWEC ที่สามารถไปสู่ท่าเรือคานัง หรือข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เพื่อเข้าสู่กรุงเทพฯ หรือต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังได้เลย รวมทั้งเขตเศรษฐกิจดังกล่าวยังเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่นๆ ในสปป.ลาว ไม่ว่าจะเป็นขึ้นเหนือไปยังจีน หรือลงใต้ไปยังกัมพูชา หรือต่อไปยังเวียดนามได้ และหากสนามบินสะหวันนะเขตได้รับการปรับปรุงและพัฒนา ก็จะสามารถขนส่งทางอากาศต่อไปยังเวียดนาม สิงคโปร์ ฮองกง และไทย เพื่อเชื่อมไปประเทศอื่นๆ ได้อีก นักลงทุนที่เข้าไปตั้งฐานการลงทุนในสปป.ลาว โดยเฉพาะสินค้าประเภทเครื่องนุ่งห่ม และเสื้อผ้ายังสามารถใช้ประโยชน์จากสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรที่สปป.ลาวได้รับจากประเทศพัฒนาแล้วอีกด้วย

นอกจากนี้ด้วยแขวงสะหวันนะเขตเป็นแขวงเกษตรกรรมที่มีพื้นที่กว้างขวางและมีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ หลายประเทศรวมทั้งไทยจึงเข้าไปลงทุนด้านเกษตรอุตสาหกรรมกันมาก อีกทั้งปัจจุบัน ทางสปป.ลาว มีนโยบายตอบรับการเกษตรแบบมีพันธสัญญา (Contract Farming)⁶ เพื่อให้ชาวบ้านในพื้นที่ลงทุนดังกล่าวได้เรียนรู้และรับการถ่ายทอดเทคโนโลยี ซึ่งจะช่วยให้ชาวบ้านในเขตสัมปทานยังรู้สึกว่าเป็นเจ้าของบนพื้นที่เพาะปลูกเหล่านั้นอยู่ แต่ในทางปฏิบัติจริงๆ นั้น เอกชนหลายรายทำ Contract Farming คู่กันกันไประหว่างการไ้ที่ดินสัมปทานกับที่ดินของชาวบ้านด้วย ทั้งนี้เพื่อให้อุ่นใจและมั่นใจได้ว่าจะมีผลผลิตเกิดขึ้นในที่ดินสัมปทานของทางบริษัท

ปัจจุบันนักลงทุนชาวไทยที่เข้าไปลงทุนด้านการเกษตรในแขวงสะหวันนะเขต มีจำนวน 6 โครงการ ได้แก่

- บริษัทมิตรผล (ชื่อที่ใช้ในสปป.ลาว คือ บริษัท น้ำตาลมิตรลาว จำกัด) โดยพืชที่ส่งเสริมการปลูก คือ อ้อย ซึ่งบริษัทมีโครงการจะสร้างโรงงานผลิตน้ำตาลขึ้นและคาดว่าโรงงานน้ำตาลมิตรผลลาวจะเป็นโรงงานแปรรูปสินค้าด้านการเกษตรที่ใหญ่ที่สุดในสปป.ลาว โดยผลผลิตเบื้องต้นจะส่งป้อนตลาดภายในของสปป.ลาว ซึ่งปัจจุบันความต้องการบริโภคน้ำตาลอยู่ที่ 3 หมื่นตัน/ปี ที่เหลือจะส่งออกจำหน่ายต่างประเทศด้วย

⁶ Contract Farming ในสปป.ลาว รู้จักในรูปแบบ 2+3 กล่าวคือ 2 หมายถึง เกษตรกรลาวจะต้องสนับสนุนเรื่อง (1) ที่ดินและ (2) แรงงาน ส่วน 3 หมายถึง เอกชนผู้เข้ามาลงทุนต้องสนับสนุนเรื่อง (1) เงิน (2) การช่วยเหลือทางวิชาการ/เทคโนโลยี และ (3) ส่งเสริมด้านการตลาด การทำ Contract Farming ช่วยให้ชาวบ้านผู้เป็นเกษตรกรยังสามารถครอบครองที่ดินได้ โดยไม่ต้องสูญเสียที่ดิน

- บริษัท น้ำตาลขอนแก่น จำกัด ร่วมทุนกับน้ำตาลบ้านโป่ง (ชื่อที่ใช้ในสปป.ลาว คือ บริษัท น้ำตาลสะพานนะเขต จำกัด) โดยพืชที่ส่งเสริมการปลูกคือ อ้อย
- บริษัท เครือเจริญโภคภัณฑ์ (ซี.พี.) โดยเข้าไปลงทุนปลูกพืชเลี้ยงสัตว์ อาทิ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และถั่วเหลือง แบบ Contract Farming เนื่องจากได้ทดลองแล้วพบว่า แขวงสะพานนะเขตมีความเหมาะสมมากในการปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ (ชื่อที่ใช้ในสปป.ลาว คือ บริษัท ซี.พี. ลาว จำกัด ตั้งอยู่ที่นครเวียงจันทน์ มีการดำเนินกิจการโรงงานอาหารสัตว์ และเปิดกิจการฟาร์มเลี้ยงสุกร ไก่เนื้อ ไก่ไข่ และเลี้ยงปลา เพื่อจำหน่ายในสปป.ลาว และส่งออกไปยังต่างประเทศ)
- บริษัท ดับเบิ้ลยู จำกัด (ชื่อที่ใช้ในสปป.ลาว คือ บริษัท ไฮโยเอเอ จำกัด) พืชที่ส่งเสริมการปลูกคือ ต้นยูคาลิปตัส (ต้นกระดาก) โดยเน้นพื้นที่ของโครงการส่งเสริมการปลูกป่ายูคาลิปตัสในเมืองอุทุมพร แขวงสะพานนะเขต
- บริษัท มาลีสามพราน จำกัด ส่งเสริมการปลูกข้าวโพดหวาน
- บริษัท ไทยอ้อยยารพารา โดยพืชที่ส่งเสริมการปลูกคือ ยางพารา

นอกจากสปป.ลาว จะเป็นประเทศที่มีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ มีป่าไม้ ที่ดินที่เหมาะสมแก่การเป็นแหล่งวัตถุดิบในการผลิตแล้ว สปป.ลาว ยังมีแรงงานที่มีค่าจ้างแรงงานต่ำในปริมาณที่เพียงพอจะใช้ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ดังนั้น การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน จึงถือเป็นการส่งเสริมการลงทุนภายในประเทศและจากต่างประเทศในภาคการผลิต การค้าและบริการ รวมถึงด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดนของสปป.ลาว และเป็นการสร้างฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม รวมทั้งเป็นศูนย์กลางสินค้าที่สำคัญของสปป.ลาว ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวมานี้ล้วนก่อให้เกิดการจ้างงาน และเป็นการนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ให้เกิดประโยชน์มากขึ้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแรงงานในสปป.ลาว ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพกสิกรรม (ด้านอุตสาหกรรมมีน้อย) อีกทั้งแรงงานที่มีทักษะก็ยังมีไม่มาก ดังนั้น การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน จึงอาจประสบปัญหาด้านแรงงานทั้งแรงงานที่มีฝีมือ รวมทั้งแรงงานทั่วไปด้วย ทั้งนี้เพราะแรงงานใน สปป.ลาวจะได้รับค่าจ้างไม่มากนัก แรงงานส่วนใหญ่จึงมักจะข้ามมาหางานในฝั่งไทย เนื่องจากค่าแรงในไทยสูงกว่าแขวงสะพานนะเขต ดังนั้นจะเห็นได้ว่า แม้จะมีการสร้างงานและโอกาสในการทำงานในแขวงสะพานนะเขต แต่แรงงานทั้งมีฝีมือและไม่มีฝีมือก็ยังคงเข้ามาทำงานในประเทศไทย

แม้ว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน จะเริ่มดำเนินการจัดตั้งขึ้นเมื่อปี 2546 และเป็นหนึ่งในแผนงานของรัฐบาลลาวภายใต้นโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ เพื่อดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาตั้งฐานการผลิตในสปป.ลาวเพิ่มมากขึ้น แต่ปัจจุบันโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน ยังมีความคืบหน้าไม่มากนัก แต่ก็คาดกันว่ารัฐบาลลาวจะเร่งผลักดันการพัฒนาเขต

เศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน ให้เห็นผลเป็นรูปธรรมมากขึ้นเป็นลำดับ และคาดว่าจะทำให้แขวงสะหวันนะเขตกลายเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของภูมิภาคอินโดจีน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโนของสปป.ลาว อาจจะต้องเผชิญกับคู่แข่งสำคัญ คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวในจังหวัดกว๋างจิของเวียดนาม⁷ ซึ่งอยู่บนเส้นทาง EWEC ขาแดนระหว่าง สปป.ลาว และเวียดนาม ติดกับแขวงสะหวันนะเขต โดยปัจจุบันเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนามนี้ มีความก้าวหน้าไปมากและพร้อมรองรับการเข้ามาตั้งฐานการผลิตของนักลงทุนได้ทันที อีกทั้งยังสะดวกสำหรับนักลงทุนที่จะส่งสินค้าไปสู่ท่าเรือคานังได้โดยตรง และระยะทางจากเขตลาวบาว ไปสู่ท่าเรือคานังก็ใกล้กว่าการตั้งฐานผลิตที่แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่ำกว่าการผลิตในสปป.ลาว ปัจจัยดังกล่าวนี้อาจทำให้นักลงทุนต่างชาติเลือกที่จะลงทุนในเวียดนามมากกว่าการลงทุนในลาว

(4) การขยายตัวด้านการท่องเที่ยว

นอกจากแขวงสะหวันนะเขตจะมีธุรกรรมทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับสองรองจากนครหลวงเวียงจันทน์ และเป็นจุดศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังแขวงใกล้เคียง รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านดังได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว แขวงสะหวันนะเขตยังเป็นพื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปมากเป็นอันดับสองรองจากนครหลวงเวียงจันทน์ (ตารางที่ 4.3)

ในช่วงหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) อย่างเป็นทางการเมื่อเดือนธันวาคม 2549 จำนวนนักท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขตได้เพิ่มขึ้น 2 เท่า คือ จากจำนวน 192,385 คน ในปี 2549 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 430,604 คน ในปี 2550 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นจึงส่งผลให้ธุรกิจการท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขตขยายตัวเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ข้ามไปยังแขวงสะหวันนะเขตมีนับพันคน ทั้งนี้ ไม่รวมช่วงเทศกาลต่างๆ ที่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน เช่น เทศกาลขึ้นปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ โดยแต่ละวันจะมีนักท่องเที่ยวชาวไทยไม่ต่ำกว่า 3,000 คน จึงเห็นได้ชัดว่าสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 แห่งนี้ มีผลกระทบด้านบวกต่อธุรกิจท่องเที่ยวของสปป.ลาว มาก

หากพิจารณานักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าไปยัง สปป.ลาว ในภาพรวมของปี 2550 พบว่าร้อยละ 58 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมดเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย (949,452 คน) รองลงมา คือ ชาวเวียดนาม (ร้อยละ 18) และชาวจีนเป็นอันดับที่สาม (ร้อยละ 3) ซึ่งจะสังเกตเห็นว่า เป็นนักท่องเที่ยวที่มาจากประเทศข้างเคียงของสปป.ลาว ทั้งนี้ เนื่องจากการเดินทางสะดวกขึ้น สำหรับ

⁷ รายละเอียดของเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวในจังหวัดกว๋างจิของเวียดนามอยู่ในเนื้อหาบทที่ 5

นักท่องเที่ยวชาวไทย มีทั้งที่มาจากจังหวัดต่างๆ ในภาคอีสานและจากภูมิภาคอื่น ส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวชาวไทยจะเดินทางเป็นคณะโดยรถบัสขนาดใหญ่ ผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) เพื่อข้ามไปยังสปป.ลาว

อย่างไรก็ตาม จากการวิจัยภาคสนามในปี 2551 พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนมากมีจุดหมายปลายทางที่ประเทศเวียดนามมากกว่าที่จะมาท่องเที่ยวและพักค้างที่แขวงสะหวันนะเขต ทำให้ธุรกิจโรงแรมที่พักในแขวงสะหวันนะเขตไม่ได้รองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้เลย จะมีเพียงธุรกิจร้านค้า ร้านอาหารที่อาจจะได้รับประโยชน์เป็นรูปธรรมเพราะหลังจากข้ามสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 เข้ามายังแขวงสะหวันนะเขตแล้ว กลุ่มนักท่องเที่ยวจากไทยจะแวะรับประทานอาหารกลางวันที่แขวงสะหวันนะเขต ก่อนจะเดินทางต่อไปยังประเทศเวียดนามเพื่อพักและรับประทานอาหารเย็นที่เมืองวี การเดินทางตามเส้นทางมุกดาหาร – สะหวันนะเขต – เวี แม้ว่าจะเป็นที่ชื่นชอบของนักท่องเที่ยว เนื่องจากภายในหนึ่งวัน นักท่องเที่ยวสามารถรับประทานอาหาร 3 มื้อ 3 ประเทศ (เช้าที่ไทย กลางวันที่สปป.ลาว และเย็นที่เวียดนาม) แต่สำหรับผู้ประกอบการในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวใน สปป.ลาว ก่อนข้างมีความวิตกกังวล เพราะไม่อยากให้แขวงสะหวันนะเขตเป็นเพียงแค่ทางผ่านระหว่างไทยกับเวียดนามเท่านั้น แต่ต้องการให้นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวรวมทั้งพักค้างคืนที่แขวงสะหวันนะเขตด้วย ทั้งนี้หน่วยงานส่งเสริมการท่องเที่ยวของสปป.ลาวได้พยายามให้แขวงสะหวันนะเขตเป็นอีกที่หนึ่งของกิจกรรมการท่องเที่ยวบนเส้นทางดังกล่าว หรือไม่ก็ให้มีการแวะค้างคืน 1 คืน ที่แขวงสะหวันนะเขต เพื่อช่วยให้อุตสาหกรรมที่พักสามารถพัฒนาตัวเองต่อไปได้

อย่างไรก็ตาม การเที่ยวแบบ 3 มื้อ 3 ประเทศ อาจจะไม่ใช่วิถีชีวิตเดียวที่ทำให้นักท่องเที่ยวไม่ค้างคืนที่แขวงสะหวันนะเขต แต่เนื่องจากแขวงสะหวันนะเขตอาจจะมีจุดอ่อนตรงที่ไม่มีจุดขายทางการท่องเที่ยวมากพอที่จะดึงดูดให้นักท่องเที่ยวใช้เวลายาวนานขึ้นในการเที่ยวชมภายในแขวงฯ ทั้งๆ ที่แขวงสะหวันนะเขตมีแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวที่หลากหลายได้ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านวิถีชีวิตความเป็นอยู่ ความหลากหลายของผู้คน วัฒนธรรม ศาสนา ประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ ที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี แหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวมักจะแวะชมที่ใช้เวลาไม่มากนัก ได้แก่ วัดพระธาตุอิงฮัง หอไตรโนเสาร์ วัดชัยภูมิ และชมสภาพบ้านเมือง ซึ่งสถานที่เหล่านี้ต่างก็อยู่ในตัวเมืองและใช้เวลาเพียงไม่นานก็สามารถชมได้หมด ขณะนี้ทางแขวงสะหวันนะเขตได้พยายามพัฒนาพื้นที่ที่น่าสนใจหลายแห่ง เช่น เมืองเก่าวิระบุรี เส้นทางสายโฮจิมินห์ เส้นทางเดินป่าในหลายพื้นที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้มีเส้นทางท่องเที่ยวที่หลากหลาย รวมทั้งมีรูปแบบการจัดกิจกรรมที่หลากหลายในพื้นที่ด้วย เช่น การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (อาหาร สินค้าพื้นเมือง และชาติพันธุ์) การจัดทำหมู่บ้านวัฒนธรรม Home Stay การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และเชิงธรรมชาติ เช่น เส้นทางสะหวันนะเขตสายโฮจิมินห์ ซึ่ง

การดำเนินการต่างๆ เหล่านี้ จะต้องมีการบริหารจัดการด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เข้มแข็ง จากการเดินทางเข้าไปที่แขวงสะหวันนะเขตในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้พบว่า เมืองคักร NGO บางแห่งได้เข้ามาช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขต โดยการจัดทำแผนพัฒนาแนะนำสถานที่ต่างๆ ที่น่าสนใจ นอกจากนี้ยังพบว่า ในตัวเมืองสะหวันนะเขตเองก็ยังมีสถานที่ที่น่าจะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้อีก เช่น ย่านเมืองเก่าที่มีอาคารหลายแห่งตลอดจนโบสถ์เก่าที่สวยงามด้วยสถาปัตยกรรมตะวันตกในยุคของอาณานิคม และที่ผสมผสานกับรูปแบบท้องถิ่นด้วย

อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำคัญที่ทำให้แขวงสะหวันนะเขตไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ในระดับที่คาดหวังไว้ อีกทั้งยังไม่สามารถพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวให้เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการท่องเที่ยวในภูมิภาคได้ คือ การขาดแคลนสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว อาทิ จำนวนโรงแรมและห้องพักต่างๆ ร้านอาหาร รถโดยสารสาธารณะ ที่ยังมีค่อนข้างน้อย ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะสภาพถนนที่ยังเป็นดินแดงและลูกรัง และการคมนาคมทางอากาศไม่สะดวก เนื่องจากไม่มีเที่ยวบินทุกวัน รวมไปถึงความรู้ความสามารถด้านการขาย การบริการ และการประชาสัมพันธ์

แขวงสะหวันนะเขตมีสนามบินภายในประเทศ 1 แห่ง หลังจากที่ได้มีการหยุดไปในช่วงปี 2540-2547 ก็ได้มีการปรับปรุงพัฒนาขึ้นมาใหม่ และเปิดใช้ภายในประเทศเมื่อปลายเดือนตุลาคม 2551 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและนักธุรกิจต่างชาติที่ไปลงทุนที่แขวงสะหวันนะเขต โดยไม่ต้องไปลงที่จังหวัดอุบลราชธานี นครพนม สกลนคร หรือ เวียงจันทน์ หรือที่อื่นใด ทั้งนี้ มีการเปิดให้บริการเที่ยวบินสายตรงจากแขวงสะหวันนะเขต – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สัปดาห์ละ 3 วัน คือ วันพุธ ศุกร์ และวันอาทิตย์ สำหรับเครื่องบินที่ใช้ เป็นเครื่องบินขนาดบรรทุก 60-70 ที่นั่ง เช่น เครื่องบินรุ่น ATR72 จากฝรั่งเศส และเครื่องบิน MB660 จากประเทศจีน และเป็นเครื่องบินใช้ใบพัดที่ทันสมัยและสายการบินของไทยบางสายยังใช้อยู่เช่นกันในปัจจุบัน และเป็นที่คาดว่าเมื่อธุรกิจการบินเจริญเติบโตมากขึ้นในอนาคต ก็คงจะมีการขยายสนามบินและเครื่องบินที่ใหญ่กว่านี้มาให้บริการ

อย่างไรก็ตาม เมื่อการท่องเที่ยวในสปป.ลาวยังไม่สามารถพัฒนาให้เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการท่องเที่ยวใน GMS ได้ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จึงมักจะเดินทางผ่านสปป.ลาวไป เนื่องจากเส้นทาง EWEC ซึ่งตัดผ่านสปป.ลาวเป็นระยะทาง 240 กิโลเมตร ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางผ่านจากไทยไปยังเวียดนาม หรือจากเวียดนามมายังไทยได้รวดเร็วขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องหยุดพักในสปป.ลาว อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบผลกระทบที่สปป.ลาวได้รับจากเส้นทาง EWEC กับผลกระทบที่ไทยและเวียดนามได้รับนั้น การ

8 จากการสัมภาษณ์ ท่านกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต

ประเมินในครั้งนี้ทำได้เพียงเฉพาะภาพกว้างๆ เท่านั้น เนื่องจากระบบฐานข้อมูลต่างๆ ของสปป.ลาว ยังไม่สมบูรณ์เท่ากับของไทยและเวียดนาม โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลในระดับจุลภาค

เมื่อพิจารณาในภาพรวม ผลกระทบของ EWEC ที่มีต่อ สปป.ลาวนั้นไม่เด่นชัดนักทั้งผลทางบวกและผลทางลบ ในส่วนของผลกระทบทางบวกนั้น ประโยชน์ที่สปป.ลาวได้รับค่อนข้างน้อย เนื่องจากสปป.ลาวมีข้อจำกัดด้านพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ทั้งในด้านโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ล้ำสมัย ต้องมีการพัฒนาอีกมาก ไม่ว่าจะเป็น ถนน ไฟฟ้า น้ำประปา และระบบการสื่อสาร การขาดแคลนแรงงานฝีมือมีทักษะ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยขัดขวางที่ทำให้สปป.ลาว ไม่สามารถใช้ประโยชน์จาก EWEC ได้เต็มที่ นอกจากนี้ ข้อจำกัดเชิงสถาบันของ สปป.ลาว ก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาของสปป.ลาวตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 นั่นคือ โครงสร้างทางการเมืองการปกครองและระบบการบริหารประเทศของ สปป.ลาว ที่แม้ว่าแขวงสะหวันนะเขตจะเป็นแขวงที่เจ้าแขวงมีอำนาจในการอนุมัติโครงการลงทุนในแขวงที่มีมูลค่าไม่เกิน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และใช้พื้นที่ไม่เกิน 100 เฮกตาร์ โดยไม่ต้องรับความเห็นชอบจากส่วนกลาง แต่การลงทุนส่วนใหญ่พบว่า มีเงินลงทุนมากกว่า 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทำให้นักลงทุนต่างประเทศต้องรอการตัดสินใจและเห็นชอบจากส่วนกลางก่อน อีกทั้งอำนาจการอนุมัติโครงการลงทุนในแขวงอื่นๆ ก็แตกต่างกัน กระบวนการและขั้นตอนการดำเนินการธุรกิจที่ต้องเผชิญกับกฎระเบียบที่แตกต่างกันไปในแต่ละแขวง ได้สร้างปัญหาให้กับนักลงทุนต่างประเทศ เนื่องจากทำให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปด้วยความยากลำบาก รวมถึงการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะ ซึ่งปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวไว้ข้างต้นล้วนเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้แขวงสะหวันนะเขตไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC เพื่อพัฒนาการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศได้อย่างเต็มศักยภาพ

(5) การเพิ่มขึ้นของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

เศรษฐกิจในแขวงสะหวันนะเขตที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในแขวงสะหวันนะเขตมากขึ้น ได้กระตุ้นให้เกิดธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม หรือ SMEs ขึ้นแม้ว่าธุรกิจส่วนใหญ่ในแขวงสะหวันนะเขตยังเป็นธุรกิจในการอบครัว อาทิ ร้านขายยา ร้านขายของชำ ร้านขายวัสดุก่อสร้าง ร้านขายรถจักรยานยนต์ และร้านขายเครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น นอกจากนี้ยังเกิดธุรกิจในการบริการ อาทิ ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว การขนส่ง และการโรงแรม อีกด้วย

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษารื่อง Impact of East West Economic Corridor on Tertiary Business and Social Development of Savannakhet Province, Lao PDR ซึ่งจัดทำโดย Planning and International Cooperation National University of Laos⁹ เพื่อศึกษาผลกระทบของ EWEC ต่อธุรกิจ

⁹ ที่มา: สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.), เมษายน 2551.

ในแขวงสะหวันนะเขต จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจตลอดเส้นทาง EWEC ตลอดจนผู้ใหญ่บ้าน ชาวบ้าน เจ้าหน้าที่รัฐ และเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นใน 4 เมืองหลักในแขวงสะหวันนะเขต (เมืองไกสอน พมวิหาน เมืองอุทุมพอน เมืองพิน และเมืองเซโปน) พบว่า

- ร้อยละ 28 ต้องการให้รัฐบาลสปป.ลาว ลดอัตราภาษีศุลกากรและให้ทุนสนับสนุนในอัตราดอกเบี้ยต่ำ เพื่อส่งเสริมการผลิตภายในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจ SMEs
- ร้อยละ 25 เชื่อว่ารัฐบาลสปป.ลาว ยังไม่มีนโยบายสร้างแรงจูงใจด้านการเสริมสร้างศักยภาพ (Capacity building) แก่ผู้ประกอบการท้องถิ่นที่ทำธุรกิจด้านการ โรงแรม เกสต์เฮาส์ และร้านอาหาร
- ร้อยละ 20 เชื่อว่าเส้นทาง EWEC จะทำให้เกิดการแข่งขันที่สูงขึ้นระหว่างธุรกิจในประเทศและต่างประเทศ แต่ก็คาดว่าจะมีปริมาณการลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติเพิ่มขึ้น
- ร้อยละ 17 เสนอให้รัฐบาลสปป.ลาว สนับสนุนด้านการเสริมสร้างศักยภาพ (Capacity building) ให้กับธุรกิจบริการเพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ และต้องการให้รัฐบาลออกมาตรการทางการค้าเพื่อคุ้มครองสินค้าที่ผลิตในท้องถิ่น

นอกจากนี้ การศึกษายังพบว่า ผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรมและเกสต์เฮาส์ในเขตเมืองเซโปนและเมืองพิน แขวงสะหวันนะเขต คาดว่าเส้นทาง EWEC จะไม่ทำให้รายได้เพิ่มขึ้น เพราะนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาส่วนใหญ่จะไม่หยุดค้างคืนในสปป.ลาว อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการในเมืองไกสอน พมวิหาน และเมืองอุทุมพอน แขวงสะหวันนะเขต คาดว่าจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และคนขับรถบรรทุก สำหรับผู้ประกอบการร้านอาหารคาดว่าจะได้รับรายได้เพิ่มขึ้นเมื่อมีการเปิดเส้นทาง EWEC อย่างสมบูรณ์ และในส่วนของความสามารถในการแข่งขันกับนักลงทุนต่างชาติ ผู้ประกอบการกล่าวว่ารัฐบาลควรเข้ามามีบทบาทโดยตรง โดยจัดให้มีศูนย์ส่งเสริมศักยภาพ (Capacity building centers) เพื่อพัฒนาความสามารถให้แก่ผู้ประกอบการ

(6) การขยายโอกาสทางการศึกษาในระดับอุดมศึกษา

เป็นที่น่าสังเกตว่า การพัฒนาเส้นทาง EWEC ได้ก่อให้เกิดการจัดตั้ง “มหาวิทยาลัยสะหวันนะเขต” ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยของรัฐแห่งที่ 5 ในสปป.ลาว¹⁰ และได้ทำการเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2552 โดยมหาวิทยาลัยสะหวันนะเขตแห่งนี้เปิดขึ้นเพื่อขยายโอกาสทางการศึกษาในระดับอุดมศึกษาของรัฐบาล และเพื่อเป็นสถาบันอุดมศึกษาในแขวงภาคกลางของสปป.ลาว ซึ่งทางมหาวิทยาลัยสะหวันนะเขตได้กำหนดรับนักเรียนที่อาศัยอยู่ในแขวงภาคกลางในสัดส่วนร้อยละ 60 และที่เหลืออีกร้อยละ 40 เป็นการรับนักเรียนจากทั่วประเทศ ดังนั้น นักเรียนในแขวง

¹⁰ มหาวิทยาลัยรัฐ 4 แห่งแรกในสปป.ลาว ได้แก่ มหาวิทยาลัยแห่งชาติ (ตั้งอยู่ที่นครเวียงจันทน์) มหาวิทยาลัยสุพานวง (ตั้งอยู่ที่เมืองหลวงพระบาง) มหาวิทยาลัยจำปาสัก (ตั้งอยู่ที่เมืองปากเซ) และ มหาวิทยาลัยสาธารณสุขศาสตร์ (ตั้งอยู่ในนครเวียงจันทน์) (ที่มา: ASTV ผู้จัดการออนไลน์ วันที่ 15 ตุลาคม 2009)

สะพานนะเขตและในภาคกลางของสปป.ลาว ไม่จำเป็นต้องเดินทางไปเรียนไกลถึงเมืองปากเซ หรือนครเวียงจันทน์แล้ว ในขณะที่เดียวกันก็สามารถดึงดูดนักเรียนจากภาคอื่นๆ เข้ามาเรียนในแขวง สะหวันนะเขตได้อีกด้วย

(7) การพัฒนาชุมชน และสร้างงาน

การที่นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในสปป.ลาว เพิ่มขึ้น นอกจากจะเป็นการถ่ายโอนทุน เทคโนโลยี และทักษะในการบริหารจัดการให้แก่สปป.ลาว แล้ว พบว่ายังสามารถช่วยแก้ปัญหาสังคมได้อีกทางหนึ่ง เนื่องจากการลงทุนที่เพิ่มขึ้นช่วยเพิ่มมาตรฐานการครองชีพ โดยสร้างโอกาสในการมีงานทำ สร้างงานใหม่ และเป็นการให้โอกาสในการเรียนรู้และฝึกอบรมแก่พนักงานที่เป็น คนในพื้นที่ ทำให้ชาวลาวที่ทำงานในไทยบางส่วนเดินทางกลับไปทำงานที่สปป.ลาว เพราะ บ้านเมืองและเศรษฐกิจในสปป.ลาว เริ่มมีการพัฒนาและเจริญเติบโตมากขึ้น มีอะไรให้จับจ่ายใช้สอย มากขึ้น และที่สำคัญได้อยู่กับครอบครัวอีกด้วย ซึ่งเป็นการช่วยแก้ปัญหาสังคม

นอกจากนี้ โครงการที่นักลงทุนจากต่างชาติดำเนินการในแขวงสะหวันนะเขต ยังมี ส่วนช่วยในการพัฒนาชุมชนอีกด้วยภายใต้โครงการความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ยกตัวอย่างเช่น การเข้ามาลงทุนของบริษัท น้ำตาลมิตรลาว จำกัด ในเครือกลุ่มมิตรผล ที่ไม่เพียงแต่นำเงินมาลงทุนและถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตน้ำตาลที่ทันสมัยมาสู่สปป.ลาว เท่านั้น แต่ยังมีการ ดำเนินกิจกรรมที่ทำให้ชุมชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ประชาชนในพื้นที่ที่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากการ ส่งเสริมการปลูกอ้อย และการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น ถนน ฝายกั้นน้ำ เพื่อการคมนาคม ขนส่งที่สะดวกยิ่งขึ้นของชาวบ้านในท้องถิ่นและในไร่อ้อย ด้วยการจ้างงานในไร่อ้อย รวมถึงการ ให้ความสนับสนุนด้านการศึกษาในรูปแบบต่างๆ ให้แก่เยาวชนในท้องถิ่น และยังมีการเสียภาษี อากรเพื่อเป็นรายได้กลับสู่ภาครัฐของสปป.ลาวเพื่อนำไปพัฒนาชุมชนต่อไปปีละประมาณกว่า 24 ล้านบาท อีกตัวอย่างคือ บริษัท ไซโย เอเอ จำกัด ที่มีการส่งเสริมให้คนในชุมชนปลูกต้นกระชาย เพื่อสร้างรายได้ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวของบริษัทที่มาลงทุนในแขวงสะหวันนะเขตเป็นอีกทาง หนึ่งที่ช่วยเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและพัฒนาอาชีพคนในพื้นที่ให้ดีขึ้น

(8) การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม

ด้วยแขวงสะหวันนะเขตมีทรัพยากรธรรมชาติจำนวนมาก แต่ยังไม่สามารถเอาไปใช้ให้เกิด ประโยชน์อย่างแท้จริงของผู้คนในประเทศได้ ส่งผลให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ เปิด โอกาสให้ต่างประเทศต่างเข้ามาลงทุน ซึ่งส่งผลกระทบอย่างยิ่งต่อวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของ ผู้คน จนอาจกล่าวได้ว่า นโยบายดังกล่าวถ้าไม่มีการจัดการอย่างเหมาะสมแล้ว จะเป็นการทำลาย สังคมและวัฒนธรรมของคนในแขวงสะหวันนะเขต ที่นอกเหนือไปจากการทำลายทรัพยากรและ

การลดลงของพื้นที่ป่าซึ่งเป็นสมบัติของชาวสะหวันนะเขตทุกคน เนื่องจากการให้สัมปทานในเขตพื้นที่ต่างๆ เพื่อทำการผลิตสินค้าและขนส่งตามเส้นทาง EWEC ไม่ว่าไปทางท่าเรือดานังหรือทางมุกดาหารไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง เขตสัมปทานต่างๆ ทำให้หมู่บ้าน ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมชุมชนของชาวบ้านล่มสลาย เพราะพื้นที่สัมปทานส่วนใหญ่เป็นเหตุให้คนท้องถิ่นในพื้นที่ต้องอพยพออกไปอยู่ที่อื่นส่งผลให้วิถีชีวิตที่ผูกพันกับพื้นที่ตรงนั้นขาดหายไป ถึงแม้สปป.ลาว จะมียุทธศาสตร์ให้คนลงทุนที่เข้ามาลงทุนสร้างชุมชนใหม่ที่มีทั้งโรงเรียน โรงพยาบาลหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ก็ตาม แต่สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่วิถีชีวิตดั้งเดิมของคนในพื้นที่ การประกอบอาชีพต่างๆ ที่เคยทำก็ต้องหมดไป ชาวบ้านต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิต ความคิดใหม่ แม้ว่าส่วนหนึ่งจะยังคงทำมาหากินในพื้นที่เดิม แต่สถานภาพของผู้คนเหล่านั้นก็ย่อมจะต้องเปลี่ยนแปลงไป จากที่เคยคิดว่าตนเป็นเจ้าของพื้นที่ก็ต้องกลายมาเป็นแรงงานรับจ้าง เป็นต้น ซึ่งอาจจะเป็นการสร้างความไม่มั่นคงและความคับข้องใจจนกลายเป็นปัญหาของการต่อไปได้

อย่างไรก็ตาม อาจจะมองได้ว่า การเปิดให้สัมปทานพื้นที่ในแขวงสะหวันนะเขตแก่กลุ่มนักลงทุนที่เข้ามาลงทุนเพื่อจะได้อาศัยเส้นทาง EWEC ในการขนส่งสินค้านี้ เป็นการพัฒนาชุมชนและเป็นการสร้างความเจริญก้าวหน้า อีกทั้งยังสร้างโอกาสให้แก่ผู้คนในการที่จะพัฒนาตนเองเพื่อให้เกิดการเรียนรู้จากการทำงานร่วมกับบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุน ทั้งนี้เพราะสภาพชุมชนและสังคมของผู้คนยังไม่มีพัฒนาการมากนัก เนื่องจากระบบการศึกษาที่มีคุณภาพยังไปไม่ได้ไม่ทั่วถึง ระบบบริการสาธารณสุขที่ยังไม่พร้อมมากนัก ตลอดจนความแตกต่างทางชาติพันธุ์ของผู้คน ดังนั้น การกำหนดข้อปฏิบัติต่างๆ ทั้งการจ้างงาน การสร้างโรงเรียน สถานพยาบาล ต่างๆ เหล่านี้ แก่ผู้เข้ามาลงทุนให้ต้องปฏิบัติตาม ก็ย่อมจะให้ประโยชน์ต่อชาวบ้านในแต่ละพื้นที่ ถือได้ว่าเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศที่เป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชาวบ้านด้วย อย่างไรก็ตาม การดำเนินการต่างๆ นี้จะต้องเข้าใจธรรมชาติของความหลากหลายด้วยเพื่อให้ได้ประโยชน์ร่วมกันทุกฝ่าย

ในภาพรวมของหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 ซึ่งเป็นโครงการหนึ่งภายใต้โครงการพัฒนาเส้นทาง EWEC สิ่งก็ตามมาคือ ความเจริญเติบโต การขยายตัวทางเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ยังมีผลกระทบที่ตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เช่นเดียวกันไม่ว่าจะเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม แรงงานอพยพ ผู้หลบหนีเข้าเมือง ปัญหาจากนักท่องเที่ยว ปัญหาแหล่งท่องเที่ยวทรุดโทรม ปัญหาคุณภาพชีวิต ปัญหาอาชญากรรมยาเสพติด ปัญหาการติดเชื้อ HIV ปัญหาด้านความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และปัญหาการค้ำมนุษย์ ตลอดจนเกิดการถ่ายเทวัฒนธรรมต่างชาติ และการเปลี่ยนแปลงชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสปป.ลาว จำเป็นต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับผลกระทบและสภาพปัญหาต่างๆ ที่กำลังจะเกิดขึ้นตามมา

สำหรับปัญหาการติดเชื้อ HIV จากการศึกษาของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) พบว่า ในช่วงก่อนเกิดโครงการพัฒนาเส้นทาง EWEC ในปี 2543 การแพร่ระบาดของเชื้อ HIV ในสปป.ลาว พบมากที่สุดในแขวงสะหวันนะเขต และในปี 2545 ภายหลังการพัฒนาเส้นทาง EWEC มีรายงานว่าผู้ป่วยที่เข้ามาตรวจหาเชื้อ HIV ในแขวงสะหวันนะเขตส่วนใหญ่เป็นชายที่มักอพยพไปทำงานตามฤดูกาล (Seasonal migrant workers) ในไทย ประเภทงานด้านการเกษตรและงานที่ใช้แรงงาน ซึ่งผู้ป่วยที่ติดเชื้อ HIV ในปี 2547 พบว่ามีจำนวนเกือบ 2 เท่าของจำนวนผู้ป่วยที่ติดเชื้อ HIV ในปี 2546 (ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 จำนวนผู้ติดเชื้อ HIV ในแขวงสะหวันนะเขต ปี 2537 – 2549

	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
จำนวนผู้ติดเชื้อ HIV (รายใหม่)	0	25	30	55	57	72	67	78	69	75	136	167	134

ที่มา: Sub-project 2: Post-Construction HIV Prevention on the East West Corridor (Lao PDR/Viet Nam 2008-2011), ADB, p.2

ปัญหาการติดเชื้อ HIV ยังทวีความน่าเป็นห่วงหลังการเปิดบ่อนคาสิโน “สะหวันเวกัส” ที่แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งกว่าร้อยละ 90 เป็นชาวไทย โดยเฉพาะจากจังหวัดอุบลราชธานี อำนาจเจริญ ยโสธร นครพนม สกลนครและอีกหลายจังหวัดในภาคอีสาน สถานะสะหวันเวกัสมีทั้งโรงแรมและคาสิโนระดับ 5 ดาว มีสถานเริงรมย์ และแหล่งให้ความบันเทิงแบบครบวงจรแห่งแรกใน สปป.ลาว ดังนั้น ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคเอดส์ตามแนวชายแดนจึงเป็นที่น่ากังวลอย่างยิ่งในอนาคต

นอกจากนี้ จากการวิจัยภาคสนามพบว่า การเดินทางข้ามไปมาระหว่างมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขตทำให้หญิงสาวชาวลาวเกิดการเรียนรู้และปรับเปลี่ยนค่านิยมต่าง เช่น การแต่งกาย โดยเมื่ออยู่ในฝั่งลาว หญิงสาวชาวลาวจะสวมใส่เสื้อที่ทันสมัย พร้อมกับการนุ่งผ้าซิ่น แต่พอข้ามมาฝั่งไทยก็จะแต่งตัวทันสมัยขึ้นโดยการสวมใส่กางเกงยีนส์แทนผ้าซิ่น เป็นต้น ซึ่งหากความเจริญด้านสถานบันเทิงประเภทต่างๆ ทั้งโรงพยาบาล และคาสิโนเปิดให้บริการในฝั่งสปป.ลาวแล้ว หนุ่มสาววัยรุ่นชาวลาวอาจจะไม่ข้ามมาฝั่งไทยก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาเศรษฐกิจ การมีงานทำ ค่าจ้างแรงงาน และโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และการยกระดับคุณภาพชีวิตของชาวลาวในแขวงสะหวันนะเขตให้ใกล้เคียงกับจังหวัดมุกดาหารของไทย

4.1.2 ผลกระทบของ AEC ต่อแขวงสะหวันนะเขต

ในปี 2558 ที่กลุ่มประเทศอาเซียนจะก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC จะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีในด้านสินค้า การบริการ การลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติ เงินลงทุนและแรงงาน ซึ่งการวิเคราะห์ผลกระทบของ AEC ต่อแขวงสะหวันนะเขต จะเป็นการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีในด้านต่างๆ โดยประเมินจากสถานการณ์และสภาพความเป็นอยู่ในช่วงเวลาที่ศึกษา (2551 – 2552) ดังนี้

(1) การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี

การปรับลดภาษีสินค้าใน 7 สาขาสำคัญ¹¹ รวม 8,000 กว่ารายการ ของสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ ให้เหลือภาษีในอัตราร้อยละ 0 ภายในปี 2553 ส่วนสมาชิกอาเซียนใหม่ 4 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว พม่า และเวียดนาม จะต้องปรับลดภาษีทุกรายการเป็นร้อยละ 0 ในปี 2558 โดยอาจยังมีบางสินค้าได้รับการยืดหยุ่นให้ลดภาษีเหลือศูนย์ในปี 2561 นั้น สิ่งที่น่าคิดว่า จะเกิดขึ้น คือ สปป.ลาว จะเป็นแหล่งวัตถุดิบใหม่ของอาเซียน เนื่องจากสปป.ลาว ยังคงเป็นประเทศที่อุดมไปด้วยทรัพยากร ค่าจ้างแรงงานต่ำ และปลอดจากกำแพงภาษี

สปป.ลาว จะมีการนำเข้าสินค้าภาษีศูนย์เข้าประเทศในปริมาณที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้บริโภคในสปป.ลาว สามารถเลือกซื้อสินค้าได้หลากหลายมากขึ้นในราคาที่ถูกลง เนื่องจากเกิดการแข่งขันกันระหว่างประเทศในอาเซียน รวมทั้งการแข่งขันของสินค้าจากจีนและอินเดีย ภายใต้กรอบการค้าเสรีอาเซียน-จีน และอาเซียน-อินเดีย อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว ก็ควรมีการเตรียมความพร้อมและสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมภายในประเทศ เพื่อที่จะรับมือกับการลดภาษีเหลืออัตราร้อยละ 0 ภายในปี 2558

ในด้านการขนส่งสินค้า เส้นทาง EWEC เป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สินค้าจะถูกลำเลียงเข้าสู่ สปป.ลาว โดยสินค้าสามารถส่งออกจากจังหวัดมุกดาหารผ่านพรมแดนเข้าไปยังแขวงสะหวันนะเขต เพื่อส่งต่อไปยังเวียดนามตอนกลาง และอาจจะส่งต่อไปยังเวียดนามตอนเหนือ และตอนใต้ ดังนั้น เป็นที่คาดว่า AEC จะช่วยจัด/ลด ค่าขนส่งและค่าบริการในการนำเข้า-ส่งออก ระหว่างไทย – ลาว เนื่องจากปัจจุบันสินค้าจากไทยผ่านสปป.ลาวไปยังประเทศที่สาม จะถูกเก็บค่าธรรมเนียมสินค้า ในขณะที่สินค้าจากสปป.ลาว ผ่านไทยไปประเทศที่สามไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียม นอกจากนี้ การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรียังขึ้นอยู่กับปัจจัยอำนวยความสะดวกทางการค้าอื่นๆ ด้วย เช่น ขั้นตอน

¹¹ ภายใต้กรอบ AEC สมาชิกอาเซียนได้มีการผลักดันให้เปิดเสรีสินค้าและบริการสำคัญ 12 สาขาสำคัญ (priority sectors) ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าเกษตร และประมง (สินค้า) การท่องเที่ยว การบิน เทคโนโลยีสารสนเทศ สุขภาพ และโลจิสติกส์ (บริการ)

พิธีการทางศุลกากร เงื่อนไขในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน และข้อกีดกันที่มีใช่อื่นๆ อาทิ ด้านสุขอนามัย และด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น อย่างไรก็ตาม AEC จะช่วยจัดปัญหาด้านการจัดเก็บอัตราภาษีที่แตกต่างกันในแต่ละแขวง และช่วยแก้ปัญหาด้านนโยบายการค้าของสปป.ลาวที่ยังไม่เป็นสากลและไม่มีความแน่นอน เพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถวางแผนในระยะยาวได้

(2) การเคลื่อนย้ายบริการอย่างเสรี

ภายในปี 2553 อาเซียนจะร่วมมือกันผลักดันการยกเลิกข้อจำกัดต่อการค้าบริการระหว่างกัน โดยจะยกเลิกข้อกีดกันการเปิดเสรีการค้าบริการ สำหรับ 4 สาขาสำคัญ ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ เทคโนโลยีสารสนเทศ สุขภาพ และการท่องเที่ยว ภายในปี 2553 และสาขาโลจิสติกส์ ภายในปี 2556 ส่วนบริการอื่นๆ ที่เหลือ เช่น วิชาชีพ ก่อสร้าง การศึกษา เป็นต้น จะยกเลิกข้อจำกัดภายในปี 2558 ซึ่งเป้าหมายการยกเลิกข้อจำกัดด้านบริการนี้ใช้กับสมาชิกอาเซียนทั้งหมด อย่างไรก็ตาม การเคลื่อนย้ายด้านการบริการของ สปป.ลาว ออกไปยังประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ อาจจะยังไม่เด่นชัด เนื่องจากศักยภาพทางการค้าบริการของสปป.ลาว ยังไม่มาก แต่หากพิจารณาถึงการเคลื่อนย้ายด้านการบริการที่จะไหลเข้าสู่แขวงสะหวันนะเขตใน สปป.ลาว พบว่า นักลงทุนอาเซียนมีโอกาที่จะเข้าไปร่วมลงทุนประกอบกิจการในสาขาบริการเร่งรัด 5 สาขาสำคัญ และสาขาที่มีการเจรจาเปิด อีกทั้งบุคลากรจากประเทศอาเซียนอื่นสามารถเดินทางเข้าไปทำงานในแขวงสะหวันนะเขตได้ ตลอดจนการให้บริการข้ามพรมแดนผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะส่งผลให้แขวงสะหวันนะเขตมีการยกระดับและเกิดการพัฒนาด้านการบริการในสาขานั้นๆ มากขึ้น บุคลากรในท้องถิ่นมีโอกาสรเรียนรู้ด้านเทคโนโลยี สื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ มากขึ้น รวมทั้งได้เรียนรู้ทักษะต่างๆ มากขึ้น อาทิ ด้านการบริหารจัดการ ด้านภาษา ด้านการให้บริการ โดยในระยะยาวบุคลากรเหล่านี้จะสามารถเดินทางออกไปทำงานในประเทศอาเซียนอื่น

ธุรกิจที่นักลงทุนต่างชาติในอาเซียนจะเข้ามาลงทุนในสปป.ลาว หรือมีการร่วมมือในการให้บริการมากขึ้น คือ ธุรกิจการท่องเที่ยว และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ที่พัก การนำเที่ยว ร้านอาหาร รถเช่า ตลอดจนธุรกิจโลจิสติกส์ เนื่องจากสปป.ลาว สามารถเชื่อมจากไทยไปยังเวียดนามและจีนได้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจุบัน สปป.ลาว จะยังคงมีศักยภาพในธุรกิจบริการไม่มากนัก แต่หากภาครัฐมีการให้ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับ AEC แก่ทุกภาคส่วนทั้งภาคการผลิต ประชาชนและภาคสังคม เพื่อให้ประเทศสามารถปรับตัวได้ทัน และผลักดันให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามแนวชายแดนและการข้ามพรมแดนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น อาทิ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ เมืองกู่แฝด การตั้งนิคมอุตสาหกรรม การถือครองเอกสารสิทธิ และการสร้างแรงจูงใจแก่นักลงทุนแล้ว การก้าวเข้าสู่การเป็น AEC อาจจะเป็นจุดสำคัญที่ทำให้สปป.ลาวสามารถพัฒนาไปพร้อมกับประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ

(3) การเคลื่อนย้ายแรงงานมีฝีมืออย่างเสรี

การเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC จะครอบคลุมเฉพาะแรงงานที่มีฝีมือ (Skilled labour) เท่านั้น และเนื่องจากแรงงานในสปป.ลาว หรือในแขวงสะหวันนะเขต ส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่ไม่มีทักษะ และแรงงานจำนวนมากประกอบอาชีพการเกษตร ซึ่งยังขาดทักษะในเชิงการทำงานในภาคอุตสาหกรรม ดังนั้น หากนักลงทุนจากประเทศในอาเซียนอื่นๆ ต้องการย้ายฐานการผลิตมาที่แขวงสะหวันนะเขต เพื่ออาศัยความได้เปรียบด้านทรัพยากรธรรมชาติ ด้านค่าจ้างแรงงานที่ต่ำ และด้านสิทธิประโยชน์ต่างๆ จำเป็นต้องมีการลงทุนด้านการพัฒนาทักษะและฝีมือแรงงาน เพื่อให้แรงงานในท้องถิ่นนั้นสามารถเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรมต่อไปได้

อย่างไรก็ตาม การที่สปป.ลาว จะเข้าร่วมเป็นหนึ่งใน AEC นั้น เป็นที่คาดการณ์ว่า กลุ่มแรงงานมีฝีมือ แรงงานวิชาชีพหรือเฉพาะทางในแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว เช่น แพทย์ พยาบาล วิศวกร สถาปนิก และนักบัญชี เป็นต้น จะเดินทางออกไปทำงานในประเทศอาเซียน 9 ประเทศ เนื่องจากให้ผลตอบแทนสูงกว่าและการเดินทางออกนอกประเทศจะมีความสะดวกและง่ายขึ้น ในทางกลับกันสปป.ลาว โดยเฉพาะในแขวงสะหวันนะเขต อาจเป็นประเทศที่แรงงานเฉพาะทางจากประเทศอาเซียนอื่นอาจจะเข้ามาทำงานใน หากแขวงสะหวันนะเขตมีการพัฒนาให้เป็นฐานอุตสาหกรรม และมีธุรกิจในการบริการมากขึ้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ อาจส่งผลให้ธุรกิจ SMEs ที่ขาดแคลนแรงงานเฉพาะทางอยู่แล้ว ต้องประสบปัญหาหนักมากขึ้นไปอีก เนื่องจากบุคลากรที่มีความสามารถเฉพาะทางเหล่านี้จะสนใจทำงานให้บริษัทใหญ่หรือบริษัทข้ามชาติมากกว่าทำงานให้ธุรกิจขนาดเล็กๆ

(4) การเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรี

ผลจากการจัดตั้ง AEC ที่มีต่อสปป.ลาวที่เห็นได้ชัด คือ ประเทศสมาชิกอาเซียนจะมีการย้ายฐานการผลิตมายังสปป.ลาว มากขึ้น เพื่อประโยชน์ด้านแรงงานที่ถูกกว่า และสปป.ลาว จะกลายเป็นประเทศที่เป็นแหล่งวัตถุดิบ และแหล่งผลิตสินค้าสำเร็จรูปที่จะป้อนสู่ตลาดในประเทศสมาชิกอาเซียน เนื่องจากมีความได้เปรียบด้านทรัพยากร แรงงาน และวัตถุดิบ ส่วนคุณภาพและเทคโนโลยีต่างๆ ก็จะพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยอาศัยความช่วยเหลือจากประเทศสมาชิกที่มีประสบการณ์และความชำนาญกว่า อุตสาหกรรมที่จะมีการย้ายฐานการผลิตไปลงทุนในแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว ที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมป่าไม้ ลินแร่ และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว ยังต้องมีการพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่างๆ ตลอดแนวเส้นทาง EWEC ให้สมบูรณ์และเปรียบพร้อมมากขึ้น เพื่อที่จะสามารถพัฒนาพื้นที่ในแขวงสะหวันนะเขตตามเส้นทาง EWEC ให้เป็นฐานอุตสาหกรรม (Industrial base) เพื่อให้สามารถดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศได้มากขึ้น

(5) การเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น

ภายใต้กรอบ AEC กลุ่มประเทศอาเซียนได้กำหนดเป้าหมายว่าภายในปี 2015 ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศจะต้องผ่อนคลายมาตรการด้านเงินทุนเคลื่อนย้ายมากขึ้น (Freer flow of capital) เพื่อเอื้อต่อการพัฒนาตลาดการเงินของภูมิภาค แต่เนื่องจากระดับการพัฒนาและการเปิดเสรีเงินทุนของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ภายใต้กรอบของ AEC จึงกำหนดให้การเปิดเสรีเงินทุนเคลื่อนย้ายเป็นไปตามความพร้อมของแต่ละประเทศ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและการเงิน อย่างไรก็ดี ในปี 2015 ทุกประเทศจะต้องมีการเปิดเสรีเงินทุนระหว่างกันมากขึ้น ซึ่งสำหรับสปป.ลาว แล้วการเคลื่อนย้ายเงินทุนระหว่างประเทศในอาเซียน จะช่วยเอื้อต่อการดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ และช่วยเอื้อให้ สปป.ลาว สามารถแข่งขันกับประเทศที่มีศักยภาพในการดึงดูดการลงทุนอย่างจีนและอินเดียได้ในระยะยาว

ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อเวียดนาม

บทที่ 5

ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมต่อเวียดนาม

เวียดนาม¹ (Viet Nam) เป็นประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีพรมแดนติดกับจีนทางทิศเหนือ สปป.ลาวและกัมพูชาทางทิศตะวันตก และอ่าวตังเกี๋ย ทะเลจีนใต้ทางทิศตะวันออก เวียดนามมีความสัมพันธ์กับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน และที่สำคัญ คือ เวียดนามเป็นตลาดใหม่ในภูมิภาคอินโดจีน มีการบริโภคภายในประเทศที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง มีศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมสูง มีแรงงานในประเทศที่มีคุณภาพ ประชากรโดยทั่วไปมีความขยันขันแข็ง มีความกระตือรือร้นในการทำงาน และชอบเรียนรู้ ในขณะที่อัตราค่าจ้างแรงงานยังต่ำ โดยอัตราค่าจ้างขั้นต่ำต่อเดือนปรับใหม่เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2551 อยู่ในช่วงระหว่าง 50 – 62 เหรียญสหรัฐ² ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับพื้นที่ที่ทำงาน³

นโยบายการพัฒนาประเทศของเวียดนาม จากการประชุมสมัชชาพรรคฯ สมัยที่ 10 นายกรัฐมนตรีเวียดนามได้แถลงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติปี ค.ศ. 2006 – 2010 ซึ่งมีเป้าหมายและทิศทางของการพัฒนาประเทศในช่วง 5 ปี³ คือ (1) ดำเนินการตามนโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจและสังคมตามนโยบาย “โด่ยเหมย” (Doi Moi) เพื่อให้อัตราการเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเติบโตร้อยละ 8 หรือมากกว่าภายในปี 2553 (ให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 94-98 พันล้านเหรียญสหรัฐ) (2) สร้างความเข้มแข็งให้กับระบบเศรษฐกิจการตลาดแบบสังคมนิยมเพื่อก้าวสู่ความเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาและทันสมัยภายในปี 2563 (3) พัฒนาให้เป็นเศรษฐกิจฐานความรู้ (Knowledge-Based Economy) (4) ปรับปรุงคุณภาพการศึกษาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และเร่งรัดพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ นอกจากนี้ เวียดนามยังเน้นนโยบายเรื่องการส่งเสริมธุรกิจเอกชน การปฏิรูปรัฐวิสาหกิจ และการเชิญชวนนักลงทุนจากต่างประเทศอีกด้วย

¹ เวียดนาม (Vietnam) หรือชื่อทางการคือ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (The Socialist Republic of Vietnam) เวียดนามถือเป็นประเทศที่การเมืองมีเสถียรภาพมากที่สุดประเทศในเอเชีย เนื่องจากเวียดนามมีรัฐบาลพรรคเดียวที่มีเอกภาพ จึงช่วยให้การกำหนดนโยบายต่างๆ ดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง

² สำหรับการจ้างงานในเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานครและนครโฮจิมินห์ อัตราค่าจ้างขั้นต่ำต่อการทำงานสัปดาห์ละ 48 ชั่วโมง จะอยู่ที่ 62 เหรียญสหรัฐ ส่วนอัตราค่าจ้างขั้นต่ำในบริเวณรอบเมืองใหญ่ ได้แก่ ฮาฟอง (Haiphong), ฮาลอง (Halong), Bien Hoa, Vung Tau, Thu Dau Mot, Thuan An, Di An, Ben Cat, Tan Uyen อยู่ที่ 56 เหรียญสหรัฐ/สัปดาห์ และในจังหวัดอื่นๆ อยู่ที่ 50 เหรียญสหรัฐ/สัปดาห์ (วิทยา สุภธนากุล และคณะ, 2551)

³ ที่มา: “สภาพเศรษฐกิจ สังคม และการจ้างงานของประเทศเวียดนาม” (2551) <www.thaiaseanhomeworkers.org>

นโยบายปฏิรูปเศรษฐกิจและสังคมตามนโยบาย “โด่ย เหมย (Doi Moi)” ทำให้เวียดนามมีพัฒนาการทางเศรษฐกิจในเชิงบวกอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 7-8 ต่อปี ซึ่งถือว่าสูงเป็นอันดับที่ 2 ในเอเชียรองจากจีน การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเวียดนาม นอกจากจะมาจากการลงทุนจากต่างประเทศแล้ว ยังมีเงินช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาจากต่างประเทศ (Official Development Assistance: ODA) บวกกับเงินจากเวียดนาม (Viet Kieu) ซึ่งเป็นชาวเวียดนามที่อาศัยอยู่ในต่างประเทศ กว่า 3.2 ล้านคน ที่มีกระแสเงินกลับให้ญาติในเวียดนาม รวมถึงเงินที่ชาวเวียดนามที่ไปทำงานต่างประเทศส่งกลับบ้าน มีมูลค่าราว 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ⁴ เงินจำนวนนี้เป็นกำลังซื้อให้กับชาวเวียดนามอย่างมหาศาล⁵ นอกจากนี้ เวียดนามยังมีพลังขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจที่สำคัญ อาทิ การส่งออกวัตถุดิบ (น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ) เสื้อผ้าและสิ่งทอ เครื่องหนังและสินค้าเกษตร ตลอดจนการท่องเที่ยวและภาคบริการซึ่งเป็นที่สนใจของนักลงทุนต่างชาติและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดต่อไป

เศรษฐกิจของเวียดนาม

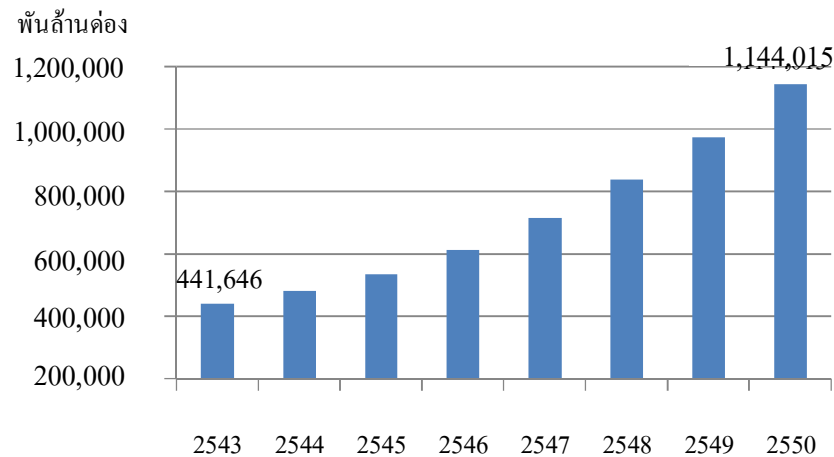
เศรษฐกิจของเวียดนามเกิดขึ้นจากการพัฒนาเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม คือ ทางด้านเกษตรกรรมมีผลผลิตได้แก่ ข้าว ยางพารา ชา กาแฟ ยาสูบ และผลไม้ไทย ในด้านการประมง สินค้าประมงที่เวียดนามส่งออกมาก ได้แก่ ปลาทะเล ปลาทูน่า และกุ้งทะเล โดยมีตลาดที่สำคัญ คือ ญี่ปุ่น ไต้หวัน และสิงคโปร์ และในส่วนของอุตสาหกรรม เวียดนามมีอุตสาหกรรมที่สำคัญ คือ อุตสาหกรรมทอผ้า ซึ่งศูนย์กลางอยู่ที่นครโฮจิมินห์ และยังมีนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้เบียนโฮ ในจังหวัดดองไนใกล้กับนครโฮจิมินห์ นอกจากนี้ เวียดนามยังมีการทำเหมืองแร่ที่สำคัญ คือ ถ่านหิน น้ำมันปิโตรเลียม และก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น โดยเวียดนามเป็นประเทศส่งออกน้ำมันดิบรายใหญ่อันดับ 3 ในอาเซียน รองจากอินโดนีเซียกับมาเลเซีย

ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของประเทศเวียดนามเฉลี่ยระหว่างปี 2546-2550 มีมูลค่า 857,248 พันล้านด่งต่อปี ในปี 2550 มีมูลค่าสูงถึง 1,144,015 พันล้านด่ง ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2545 ถึง 530,572 พันล้านด่ง⁶ (รูปภาพที่ 5.1) โดยสำนักข่าวเวียดนามได้รายงานว่า ในปี 2550 ถือเป็นปีทองของเศรษฐกิจเวียดนาม เนื่องจากเป็นปีที่เวียดนามมีการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 8.4 และลดจำนวนคนยากจนได้จากร้อยละ 19 เหลือ 14.87 อีกทั้งยังสามารถสร้างงานใหม่ได้อีก 1.68 ล้านตำแหน่ง

⁴ วิทยา สุภรณากุล และคณะ (2551) *เจาะตลาดเวียดนามผ่านกูรู*. กรุงเทพฯ: เนชั่นบุ๊คส์.

⁵ อัตราแลกเปลี่ยนอยู่ที่ 1 บาทเท่ากับ 454.55 ด่ง ณ ปี 2550

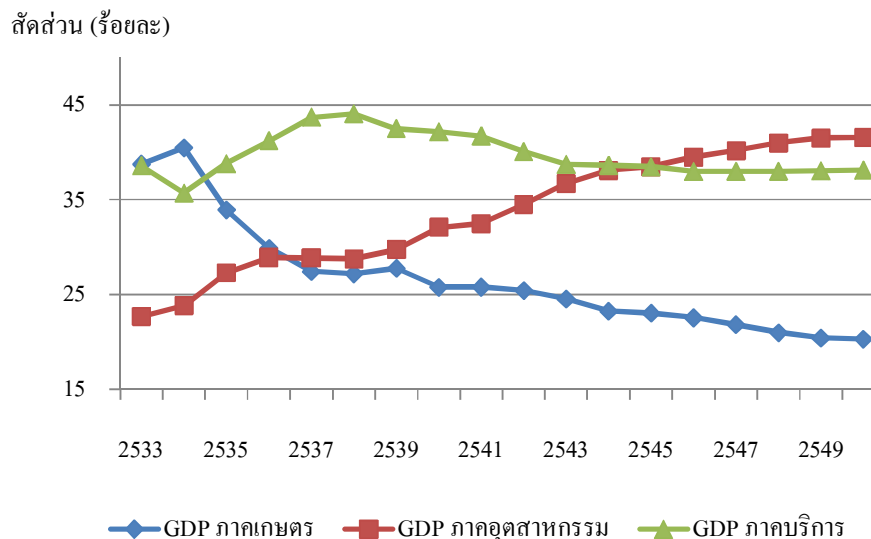
รูปภาพที่ 5.1 ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศของประเทศเวียดนามระหว่างปี 2543-2550



ที่มา: General Statistic office of Vietnam

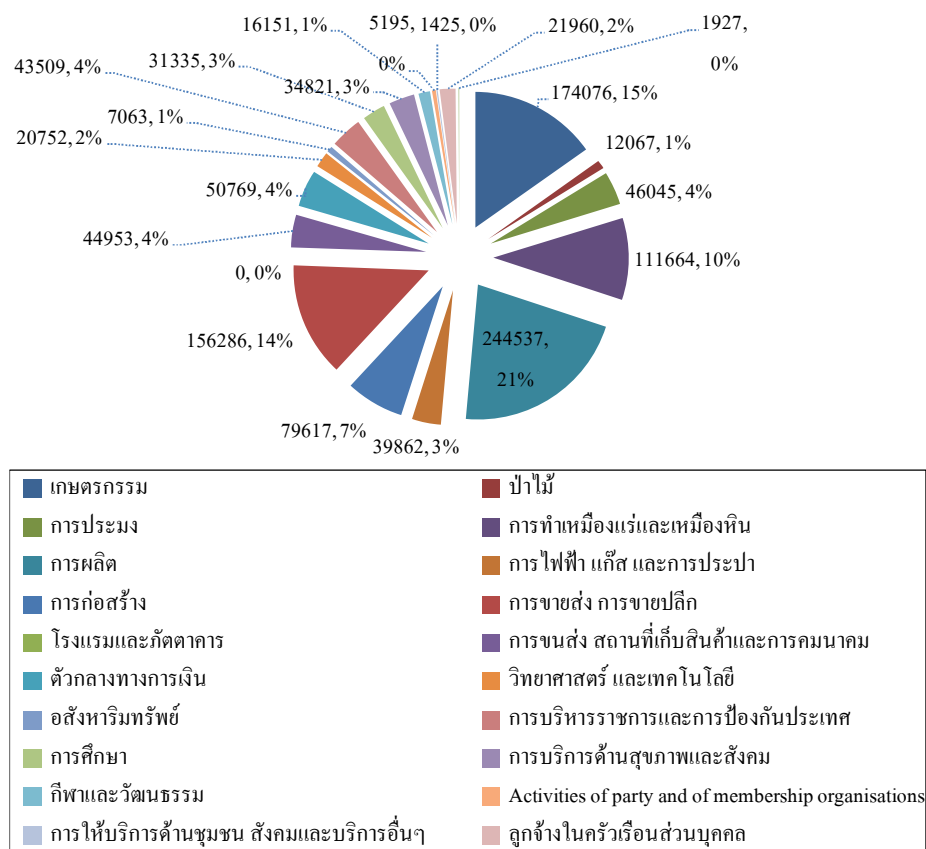
หากพิจารณาผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศของเวียดนามตามภาคเศรษฐกิจ (รูปภาพที่ 5.2) พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดช่วงเวลาระหว่างปี 2546-2550 มูลค่า GDP โดยในปี 2550 ภาคอุตสาหกรรมมี GDP สูงที่สุดที่มูลค่า 475,681 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 41.58 อันดับสองเป็น GDP ในภาคบริการ มีมูลค่า 436,146 พันล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 38.12 และอันดับที่ 3 เป็น GDP ในภาคเกษตร ประมงและป่าไม้ มีมูลค่า 232,188 พันล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.3 ของ GDP ในปี 2550

รูปภาพที่ 5.2 สัดส่วนของผลผลิตทั้งหมดรวมภายในประเทศจำแนกตามภาคเศรษฐกิจระหว่างปี 2533-2550 (ร้อยละ)



ที่มา: General Statistic office of Vietnam

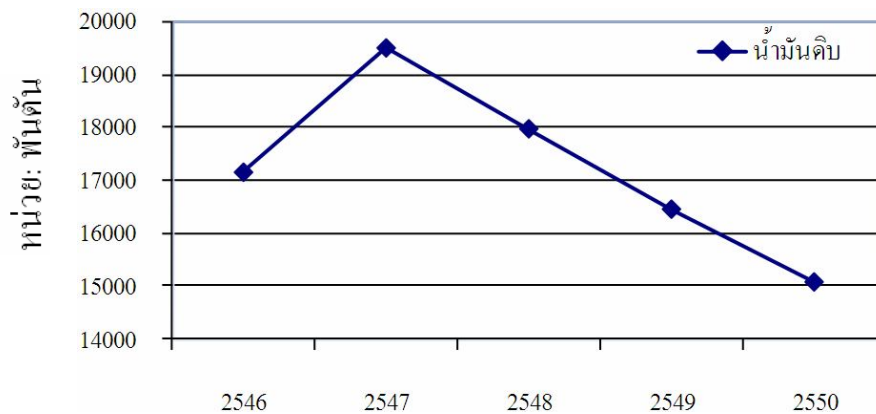
รูปภาพที่ 5.3 ผลผลิตขั้นต้นมวลรวมภายในประเทศจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจปี 2550



การส่งออกของเวียดนาม

ประเทศเวียดนามเป็นประเทศที่มีแหล่งทรัพยากรที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมัน ทำให้ประเทศเวียดนามมีรายได้จากการส่งออกน้ำมันเป็นจำนวนมากในแต่ละปี โดยในปี 2550 ประเทศเวียดนามส่งออกน้ำมันจำนวน 15 ล้านตัน มีมูลค่าถึง 8.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 11.97 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (รูปภาพที่ 5.4)

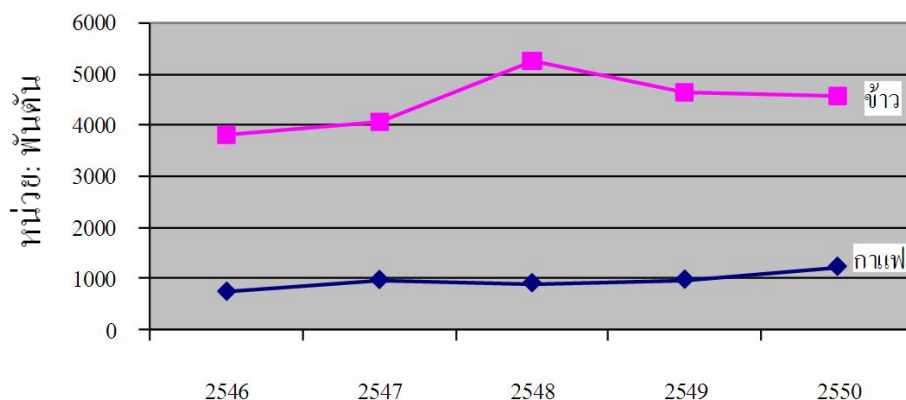
รูปภาพที่ 5.4 ปริมาณการส่งออกน้ำมันดิบของประเทศเวียดนาม ระหว่างปี 2546-2550



ที่มา: General Statistic office of Vietnam

สำหรับการส่งออกสินค้าเกษตร ในปี 2550 เวียดนามส่งออกกาแฟในปริมาณ 1.2 ล้านตัน โดยคิดเป็นมูลค่าการส่งออกที่ 1.8 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่การส่งออกข้าว มีปริมาณการส่งออก 4.5 ล้านตัน แต่คิดเป็นมูลค่าเพียง 1.4 ล้านเหรียญสหรัฐฯ (รูปภาพที่ 5.5)

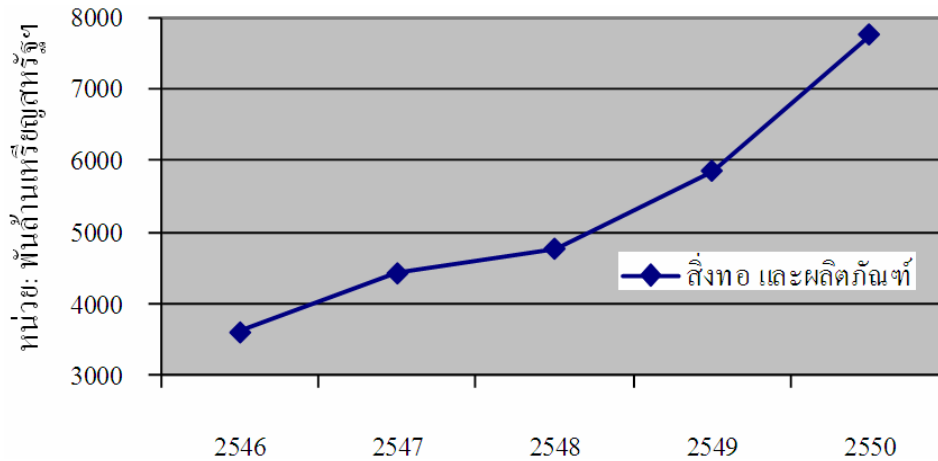
รูปภาพที่ 5.5 ปริมาณการส่งออกกาแฟ และข้าวของประเทศเวียดนาม ระหว่างปี 2546-2550



ที่มา: General Statistic office of Vietnam

สำหรับการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมของเวียดนาม พบว่า สินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุดได้แก่ สิ่งทอ โดยในปี 2550 มูลค่าการส่งออกสิ่งทอเท่ากับ 7.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากปี 2546 ถึง 4.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้การส่งออกสิ่งทอระหว่างปี 2546-2550 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในทุกปี (รูปภาพที่ 5.6)

รูปภาพที่ 5.6 มูลค่าการส่งออกสิ่งทอของประเทศเวียดนาม ระหว่างปี 2546-2550



ที่มา: General Statistic office of Vietnam

จากตารางที่ 5.1 พบว่า ประเทศเวียดนามเป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูง โดยเฉลี่ยระหว่างปี 2534-2550 มีอัตราการเติบโตร้อยละ 7.71 ต่อปี และมีภาคเศรษฐกิจที่สำคัญ คือภาคอุตสาหกรรม มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 10.54 ต่อปี การเติบโตในอัตราที่สูงในภาคอุตสาหกรรมเกิดจากการส่งเสริมของรัฐบาลเวียดนามที่พยายามดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุน อันดับต่อมาเป็นภาคบริการ และภาคการเกษตร มีอัตราการเติบโตร้อยละ 7.35 และ 3.86 ต่อปี

ตารางที่ 5.1 สรุปการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศเวียดนาม ในปี 2550

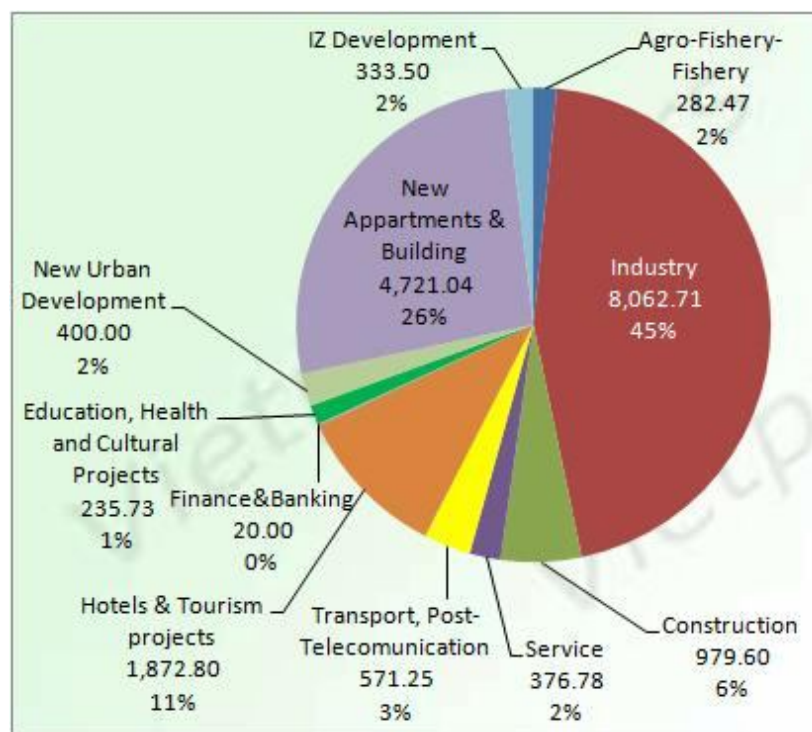
ประเภท GDP	อัตราการเติบโต (ร้อยละ)									ค่าเฉลี่ย
	2534-2538	2539-2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	
GDP รวม	8.19	6.96	6.89	7.08	7.34	7.79	8.44	8.23	8.48	7.71
GDP ภาคอุตสาหกรรม	12.02	10.63	10.39	9.48	10.48	10.22	10.69	10.38	10.6	10.54
GDP ภาคบริการ	8.6	5.72	6.1	6.54	6.45	7.26	8.48	8.29	8.68	7.35
GDP ภาคการเกษตร	4.1	4.42	2.98	4.17	3.62	4.36	4.02	3.69	3.4	3.86

ที่มา: General Statistic office of Vietnam

การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทย

จากภาพที่ 5.7 พบว่า ในปี 2550 มูลค่ารวมของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) มีค่าเท่ากับ 17,855.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งมีจำนวนโครงการ FDI ทั้งหมด 1,445 โครงการ โดยมูลค่าและสัดส่วนของ FDI มีมากที่สุด ในสาขาอุตสาหกรรม ซึ่งมีมูลค่าเท่ากับ 8,062.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 45 ของ FDI ทั้งหมด รองลงมา คือ FDI ในด้านอสังหาริมทรัพย์ ประเภทอพาร์ทเมนต์และอาคารใหม่ ซึ่งมีมูลค่าเท่ากับ 4,721.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 26 ของ FDI ทั้งหมด ถัดมา คือ FDI ในโครงการการโรงแรมและการท่องเที่ยว (ร้อยละ 11) และการก่อสร้าง (ร้อยละ 6) ตามลำดับ

รูปภาพที่ 5.7 มูลค่าและสัดส่วนการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในประเทศไทย ปี 2550 ในสาขาต่างๆ (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ , ร้อยละ)

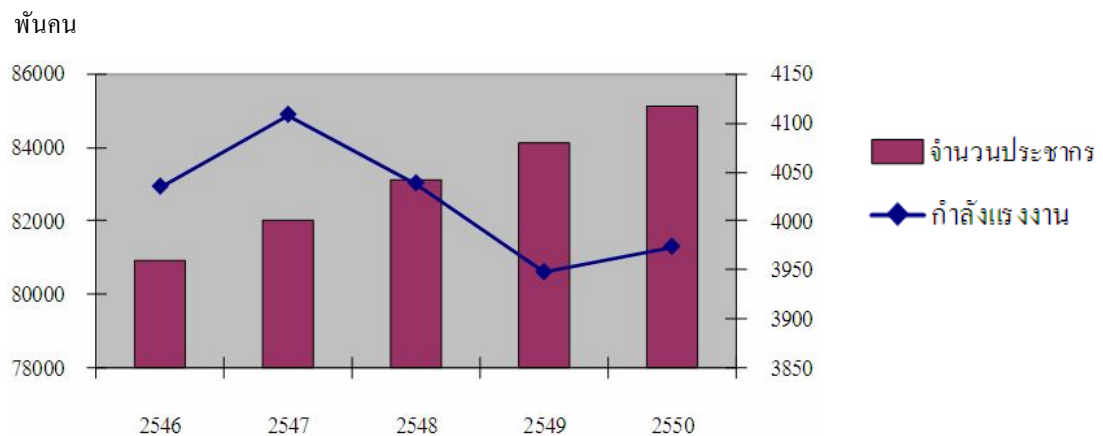


ที่มา: www.vietpartners.com

การจ้างงานในประเทศเวียดนาม

ประเทศเวียดนามถือเป็นประเทศที่มีจำนวนประชากรค่อนข้างมาก โดยในปี 2550 มีประชากรจำนวน 85 ล้านคน และกำลังแรงงานในเวียดนามมีจำนวนราว 39.6 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 46.6 ของประชากรทั้งหมด (รูปภาพที่ 5.8) ทั้งนี้ เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่อยู่ในวัยหนุ่มสาว โดยประชากรเวียดนามราว 60% ของประชากรทั้งหมดที่มีจำนวนประมาณ 85 ล้านคน มีอายุต่ำกว่า 30 ปี อย่างไรก็ตาม แรงงานเวียดนามถือว่ามีคุณภาพ เนื่องจากมีการศึกษาที่ดี โดยอัตราการรู้หนังสือ (Literacy Rate) ของประชากรเวียดนามมีมากกว่าร้อยละ 90

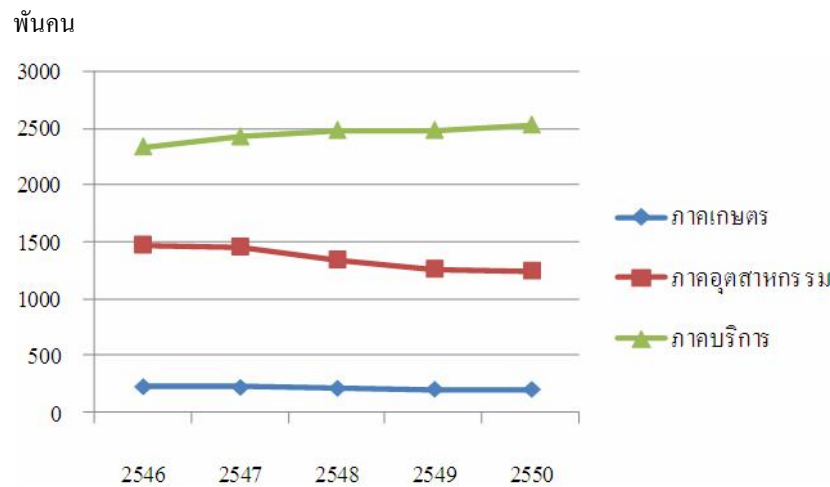
รูปภาพที่ 5.8 จำนวนประชากรและกำลังแรงงานของประเทศเวียดนามระหว่างปี 2546-2550



ที่มา: General Statistic office of Vietnam

เมื่อพิจารณาการมีงานทำจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ พบว่า แรงงานส่วนใหญ่ในประเทศเวียดนาม ทำงานในภาคบริการ โดยในปี 2550 แรงงานในภาคบริการมีจำนวนทั้งสิ้น 2.5 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 63.65 ของผู้มีงานทำ อันดับต่อมาเป็นแรงงานในภาคอุตสาหกรรม มีจำนวนทั้งสิ้น 1.2 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 31.29 และอันดับสุดท้ายเป็นแรงงานในภาคเกษตร มีจำนวน 2 แสนคน คิดเป็นร้อยละ 5 ของแรงงานทั้งหมด (รูปภาพที่ 5.9)

รูปภาพที่ 5.9 ผู้มีงานทำจำแนกตามภาคเศรษฐกิจของประเทศเวียดนามระหว่างปี 2546-2550

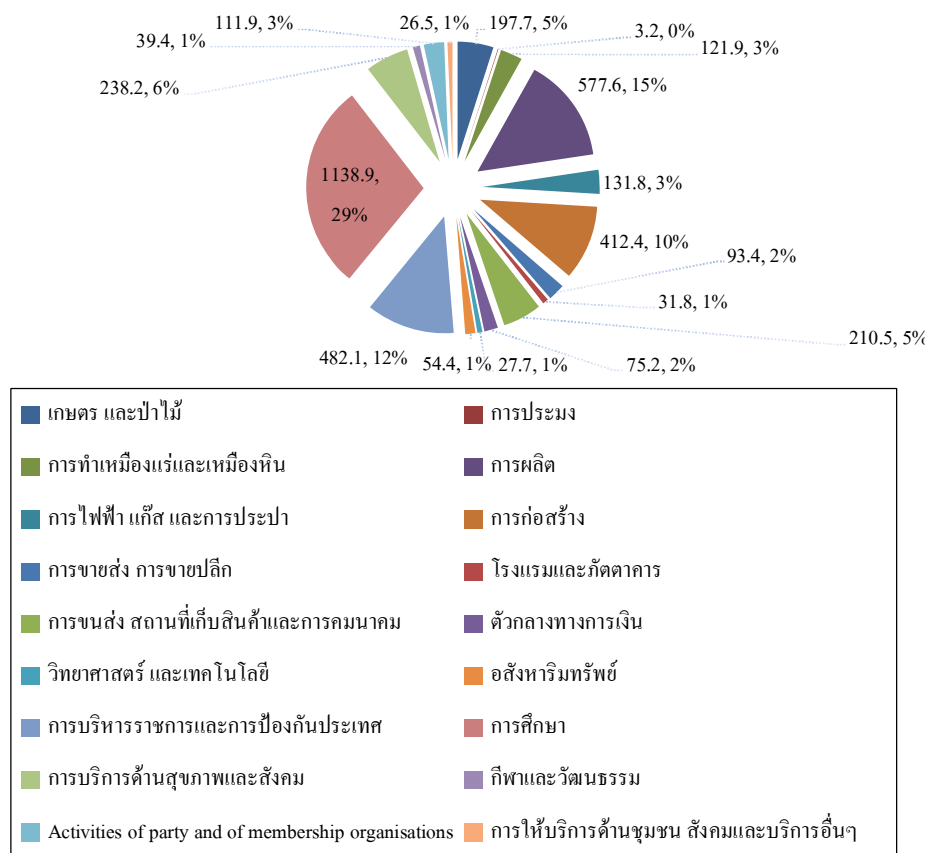


ที่มา: General Statistic office of Vietnam

เมื่อพิจารณาแรงงานในแต่ละสาขาเศรษฐกิจของประเทศเวียดนาม พบว่า แรงงานส่วนใหญ่ทำงานในสาขาการศึกษาและการฝึกอบรม ในปี 2550 มีจำนวน 1.1 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 28.65 อันดับต่อมาเป็นแรงงานในสาขาการผลิต มีจำนวนทั้งสิ้น 5.7 แสนคน คิดเป็นร้อยละ 14.5 อันดับ 3 เป็นแรงงานในสาขาการบริหารและป้องกันประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 4.8 แสนคน คิดเป็นร้อยละ 12.1 อันดับ 4 เป็นแรงงานในสาขาก่อสร้าง มีจำนวน 4.1 แสนคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.3 อันดับ 5 เป็นแรงงานในสาขาสุขภาพและบริการสังคม มีจำนวน 2.3 แสนคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.9 สำหรับแรงงานในสาขาเกษตรของประเทศเวียดนาม มีจำนวนเพียง 1.9 แสนคนเท่านั้น คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 4.9 (รูปภาพที่ 5.10)

อย่างไรก็ตาม เวียดนามยังมีจุดอ่อนด้านแรงงาน คือ แรงงานที่มีทักษะและแรงงานระดับผู้บริหารชั้นกลางยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ รวมทั้งแรงงานที่มีความชำนาญภาษาอังกฤษยังไม่มากนัก หากเทียบกับแรงงานในประเทศอินเดีย และฟิลิปปินส์ ที่ใช้ภาษาอังกฤษได้ดี หากแรงงานเวียดนามมีการพัฒนาการใช้ภาษาอังกฤษที่ดีขึ้น จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาจัดตั้งธุรกิจบริการเอาต์ซอร์ซิ่งในเวียดนามได้เพิ่มขึ้น

รูปภาพที่ 5.10 ผู้มีงานทำจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจของประเทศเวียดนาม ปี 2550

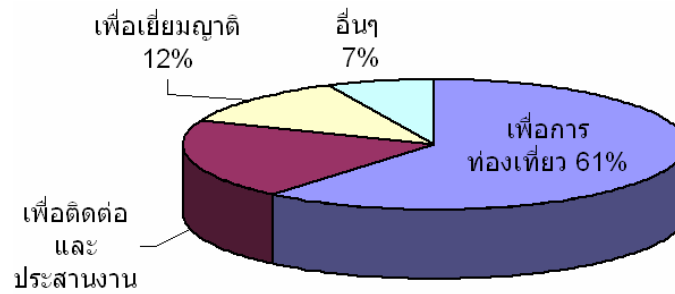


ที่มา: General Statistic office of Vietnam

การท่องเที่ยวของประเทศเวียดนาม

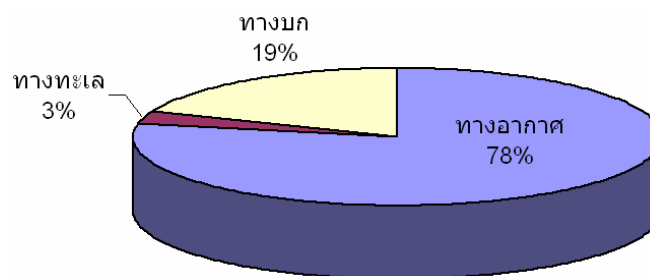
เวียดนามเป็นประเทศหนึ่งในเอเชียที่น่าสนใจและเหมาะแก่การเดินทางไปเยี่ยมชม เนื่องจากความหลากหลายทางวัฒนธรรมและมีประเพณีที่เก่าแก่ โดยชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าไปยังเวียดนามในช่วงเดือนมกราคม – ตุลาคม ปี 2551 พบว่า ร้อยละ 61 เป็นการเข้าไปเพื่อการท่องเที่ยว ร้อยละ 20 เพื่อติดต่อและประสานงานด้านธุรกิจ ส่วนร้อยละ 12 เพื่อเยี่ยมญาติ (รูปภาพที่ 5.11) โดยร้อยละ 78 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางทางอากาศ ร้อยละ 19 เดินทางทางบก และทางน้ำมีเพียงร้อยละ 3 (รูปภาพที่ 5.12)

รูปภาพที่ 5.11 เหตุผลของชาวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศเวียดนาม



ที่มา: General Statistics Office of Vietnam

รูปภาพที่ 5.12 การเดินทางของชาวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศเวียดนาม



ที่มา: General Statistics Office of Vietnam (2550)

เวียดนามมีแผนแม่บทการท่องเที่ยว 16 ปี (ในช่วงปี 2538 – 2553) โดยมีคำขวัญเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติว่า “Vietnam the Destination for the millennium” และได้ตั้งเป้าหมายที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เดินทางเข้ามาในเวียดนามให้เพิ่มขึ้นเป็น 9 ล้านคน ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา และเนื่องจากเวียดนามเป็นประเทศที่ได้ชื่อว่ามีความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวมากที่สุดแห่งหนึ่งในเอเชีย จึงได้รับการคาดหมายจาก World Travel and Tourism Council (WTTC) ให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเจริญเติบโตด้านการท่องเที่ยวสูงสุดอันดับ 7 ของโลก ระหว่างปี 2548 – 2558 (BOI; 2551) และถึงแม้ว่าในปี 2547 เวียดนามจะประสบกับปัญหาการระบาดของโรคไข้หวัดนก แต่ก็ส่งผลกระทบด้านการท่องเที่ยวไม่มากนัก โดยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในเวียดนามในปี 2547 มีถึง 2.9 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2546 ร้อยละ 16.7 นอกจากนี้ เวียดนามยังได้รับโอกาสจากวิกฤตการณ์ โดยมีย่านท่องเที่ยวต่างชาติจำนวนมากเปลี่ยนจุดหมายปลายทางท่องเที่ยวจากประเทศที่ได้รับภัยพิบัติจากสึนามิซึ่งรวมทั้งไทย และเดินทางไปยังเวียดนามแทนตั้งแต่วันที่ 2548 เป็นต้นมา ทำให้ในปี 2548 มีย่านท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไปยัง

เวียดนามรวมทั้งสิ้น 3.47 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 18 จากปี 2547 และมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากขึ้นจนถึงปี 2550 ซึ่งเป็นที่คาดกันว่าจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2550 นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางมาเที่ยวในเวียดนามมากที่สุด คือ จีน รองลงมา ได้แก่ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ไต้หวัน ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 จำนวนชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในเวียดนาม ปี 2545 – 2550

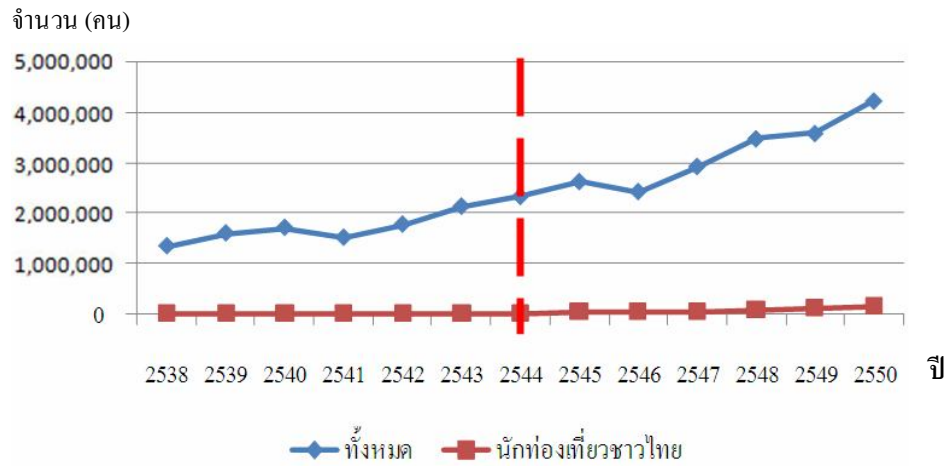
	ประเทศ	จำนวนชาวต่างชาติ (คน)					
		2545	2546	2547	2548	2549	2550
1.	จีน	723,435	703,519	778,431	752,576	520,485	580,513
2.	เกาหลีใต้	105,168	129,580	232,995	317,213	421,741	475,388
3.	ญี่ปุ่น	279,766	211,563	267,210	320,605	383,896	418,333
4.	สหรัฐฯ	259,853	214,253	272,473	333,566	385,654	408,323
5.	ไต้หวัน	211,073	210,659	256,906	286,324	274,663	319,291
6.	ออสเตรเลีย	96,556	89,551	128,661	145,359	172,519	224,619
7.	ฝรั่งเศส	111,548	91,268	104,025	126,402	132,304	183,790
8.	ไทย	41,012	38,080	53,682	84,100	123,804	167,043
9.	มาเลเซีย	45,932	46,004	55,717	76,755	105,558	153,507
10.	กัมพูชา	73,154	83,317	90,838	186,543	154,956	150,216
11.	อื่นๆ	680,739	621,306	686,938	838,314	907,906	1,148,326
	รวม	2,628,236	2,439,100	2,927,876	3,467,757	3,583,486	4,229,349

ที่มา : General Statistical Office จากเว็บไซต์ The Board of Investment of Thailand (BOI)

<http://www.boi.go.th/thai/clmv/Back_up/2010_vietnam/2010_vietnam_2_5.html>

สำหรับจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางเข้าไปท่องเที่ยวในเวียดนาม จากรูปภาพที่ 5.13 พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2550 มีนักท่องเที่ยวชาวไทยเข้าไปเที่ยวในเวียดนามจำนวน 1.67 แสนคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 34.89 และหากพิจารณาเปรียบเทียบช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544 นักท่องเที่ยวชาวไทยเข้าไปท่องเที่ยวในเวียดนามเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 7.51 ต่อปี และช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC นักท่องเที่ยวชาวไทยเข้าไปท่องเที่ยวในเวียดนามเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 33.44 ต่อปี

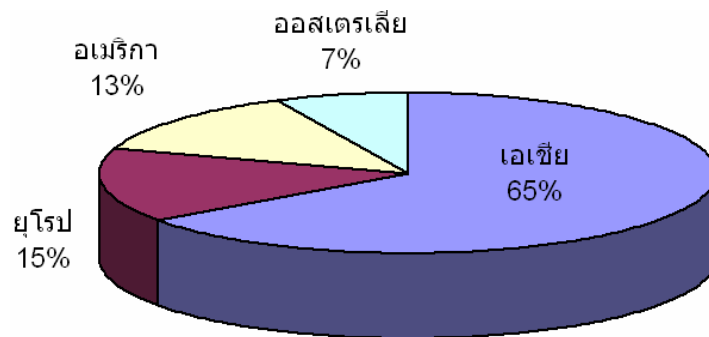
รูปภาพที่ 5.13 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศเวียดนามระหว่างปี 2538-2550



ที่มา: General Statistic office of Vietnam

หากพิจารณาตามทวีป พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 65 มาจากทวีปเอเชีย โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ไต้หวันและไทย รองลงมา คือ ร้อยละ 15 เป็นนักท่องเที่ยวจากสหภาพยุโรป ถัดมาคือ นักท่องเที่ยวจากสหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 13) และออสเตรเลีย (ร้อยละ 7) (รูปภาพที่ 5.14)

รูปภาพที่ 5.14 สัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศเวียดนาม (จำแนกตามทวีป) ในปี 2550



ที่มา: General Statistics Office of Vietnam (2550)

ประเทศเวียดนามได้ชื่อว่าเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวมากที่สุดแห่งหนึ่งในเอเชีย และเป็นประเทศเปิดใหม่ที่มีประวัติศาสตร์ความเป็นมานับพันปี มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลก 4 แห่ง คือ อ่าวฮาลอง พระราชวังเว้ เมืองฮอยอัน และอาณาจักรจาม นอกจากนี้ยังมีสถานที่สำคัญเกี่ยวกับสงคราม ได้แก่ สถานที่ในการประกาศเอกราชจากฝรั่งเศสที่เดียนเบียนฟู (Dien Bien Phu) อุโมงค์กูจี้ (Cu Chi Tunnel) สมัยสงครามเวียดนามกับสหรัฐอเมริกา รวมทั้งยังมีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติอีกมากมาย ได้แก่ สถานที่พักตากอากาศที่ซาปา (Sapa) ชายทะเลที่นครดานัง และจังหวัดญาจาง (Nha Trang) โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวในเวียดนามมากที่สุดคือ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ไต้หวัน และเกาหลีใต้ ตามลำดับ ดังนั้นทางรัฐบาลเวียดนามจึงให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวและการบริการ โดยได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น การปรับปรุงถนน การเพิ่มเส้นทางการบิน การปรับปรุงโรงแรมและบ้านพักตากอากาศให้ทันสมัย เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเยือนเวียดนามอย่างไรก็ตาม สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวของเวียดนามยังต้องได้รับการพัฒนา โดยเฉพาะด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน การฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวและการบริการ เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติเชิงบวกด้านการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว

เวียดนามเป็นประเทศทางตะวันออกของเส้นทาง EWEC ซึ่งเป็นเส้นทางถนนที่เชื่อมภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย เข้ากับภาคกลางของสปป.ลาวและเวียดนาม ซึ่งเมื่อผ่านจุดพรมแดนที่ด่านแดนสะหวัน (ชายแดนสปป.ลาว) – ลาวบาว (ชายแดนเวียดนาม) แล้ว ต่อมายังเมืองดองฮา (Dong Ha)⁶ ซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดกวางจิ⁷ (Quang Tri) ก็จะเข้าสู่เมืองเว้ (Hue) จังหวัดถัวเทียน-เว้ (Thua Thien - Hue) ก่อนไปสิ้นสุดที่นครดานัง⁸ (Danang City) ซึ่งเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่อันดับต้นๆ ของเวียดนาม และเป็นเสมือนเส้นทางออกสู่ทะเลของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย และภาคกลางของสปป.ลาว ที่ไม่มีชายแดนติดทะเล ดังแสดงในรูปภาพที่ 5.15 ในปี 2550 จังหวัดกวางจิ จังหวัดถัวเทียน-เว้ และนครดานัง มีจำนวนประชากรโดยเฉลี่ย 630,300 1,145,300 และ 804,700 คน ตามลำดับ (รูปภาพที่ 5.16)

⁶ เมืองดองฮา (Dong Ha) บ้างก็เรียกกันว่า เมืองดงท่า

⁷ ในภาษาเวียดนาม คำที่ประกอบด้วยอักษร Tr จะออกเสียงเป็นคำ “จ.” ดังนั้น เมือง Quang Tri จึงเรียกว่า เมือง “กวางจิ”

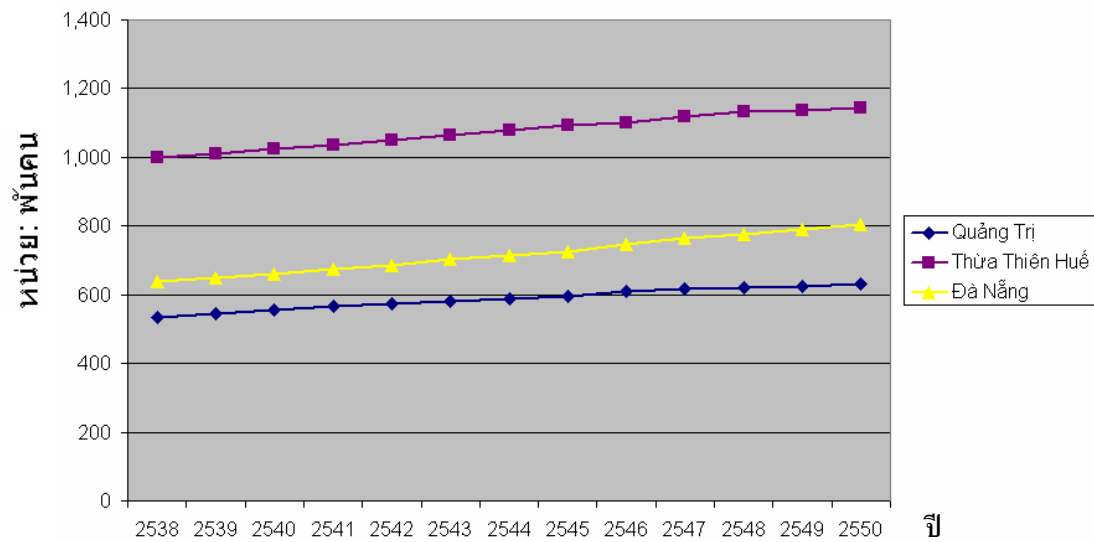
⁸ นครดานัง เป็นเมืองท่าชายทะเลในภาคกลางเวียดนามที่แยกออกจากจังหวัดกวาง นัม (Quang Nam) เมื่อปี 2540 นครดานัง มีพื้นที่ 1,256 ตารางกิโลเมตร และมีประชากร 754,000 คน ภายหลังการแยกเป็นนคร นครดานังได้พัฒนาจนกลายเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนที่สำคัญของภาคกลางเวียดนามในเวลาอันรวดเร็ว <www.mfa.go.th>

รูปภาพที่ 5.15 เมืองและจังหวัดในประเทศเวียดนามบนเส้นทาง EWEC



ที่มา: ดัดแปลงมาจาก Google Map

รูปภาพที่ 5.16 จำนวนประชากรโดยเฉลี่ยในจังหวัดกวังจิ จังหวัดถัวเทียน-เวี และนครดานัง



ที่มา: General Statistics Office of Vietnam

เส้นทาง EWEC ที่พาดผ่านในส่วนของเวียดนามจากเมืองลาวบาว จังหวัดกวางจิ ไปยังจังหวัดถัวเทียน-เวี และไปสิ้นสุดที่นครดานัง มีระยะทางยาวประมาณ 250 กิโลเมตร ซึ่งแต่ละเมืองได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทาง EWEC และจากการจัดตั้ง AEC ดังต่อไปนี้

5.1 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดกวางจิ

เมืองสำคัญของจังหวัดกวางจิที่อยู่ตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง EWEC มี 2 เมืองที่ทางคณะผู้วิจัยได้ลงสำรวจภาคสนาม คือ เมืองลาวบาว (Lao Bao) และเมืองดองฮา (Dong Ha)

เมืองลาวบาว (Lao Bao) ซึ่งเป็นเมืองชายแดนในจังหวัดกวางจิ อยู่ติดกับสปป.ลาว (จากแขวงสะหวันนะเขตมาเมืองลาวบาวระยะทาง 210 กิโลเมตร ใช้เวลา 3 ชั่วโมงครึ่งโดยประมาณ) บริเวณด่านพรมแดนในเขตเมืองลาวบาว จะมีที่ทำการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง และยังมีสินค้าปลอดภาษี (Duty Free) จำหน่ายแก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางข้ามไปมาอีกด้วย เมืองลาวบาวนับเป็นเมืองที่มีเป้าหมายเพื่อรองรับการพัฒนาแนวเส้นทาง EWEC ซึ่งทางเวียดนามต้องการจะพัฒนาเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการลงทุน โดยได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว (Lao Bao Special Economic – Commercial Zone) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศจากด่านพรมแดนลาวบาวถึงเมืองดองฮา ซึ่งเป็นเมืองเอกของจังหวัดกวางจิ ระยะทางรวมประมาณ 84 กิโลเมตร สภาพถนนในช่วงเส้นทางนี้เป็นถนนลาดยางตลอดสายในสภาพที่ค่อนข้างสมบูรณ์

5.1.1 ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดกวางจิ

ผลกระทบทั้งในเชิงบวกและเชิงลบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดกวางจิ ที่เห็นได้ชัดมีดังต่อไปนี้

(1) การขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการลงทุน

การพัฒนาแนวเส้นทาง EWEC ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS มีส่วนช่วยผลักดันให้พื้นที่ชายแดนอย่างเมืองลาวบาว จังหวัดกวางจิ รวมถึงชุมชนและความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ถูกยกระดับขึ้น และด้วยความได้เปรียบด้านสถานที่ตั้งที่อยู่ในทำเลที่ดีมาก คือ อยู่บนเส้นทาง EWEC และอยู่กึ่งกลางระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และท่าเรือดานัง ซึ่งเหมาะแก่การเป็น

ยุทธศาสตร์ในการกระจายสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ได้สะดวก⁹ ทำให้เกิดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว (Lao Bao Special Economic – Commercial Zone) ขึ้น เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ ซึ่งเวียดนามได้ให้การสนับสนุนการลงทุนในเขตนี้โดยให้สิทธิพิเศษต่างๆ แก่นักลงทุน เช่น การยกเว้นค่าเช่าพื้นที่ 5-7 ปี การลดหย่อนค่าสาธารณูปโภค แรงงานราคาถูก และสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร หรือ GSP ที่ได้รับจากต่างประเทศ นอกจากนี้ นักธุรกิจต่างชาติยังสามารถลงทุนได้ 100% สามารถนำเข้าแรงงานหรือผู้บริหารจากประเทศตนได้ และมีโอกาสในการทำธุรกิจหลายประเภททั้งการผลิต การค้า การบริหาร และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ปัจจัยดังกล่าวเป็นการช่วยดึงดูดนักลงทุนได้เป็นจำนวนมาก ซึ่งนักลงทุนที่สำคัญ ได้แก่ จีน เวียดนาม สิงคโปร์ ไทย และกลุ่มร่วมทุนไทย-ลาว-เวียดนาม ธุรกิจที่ลงทุนได้แก่ การท่องเที่ยว บริการ สิ่งทอ อะไหล่เครื่องยนต์ เกษตรแปรรูป ทั้งนี้ มีนักลงทุนไทย 2 ราย เข้าไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว โดยรายแรกลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตยางรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน ส่วนอีกราย ผลิตน้ำดื่ม และเครื่องบำรุงกำลังภายใต้แบรนด์ “Super Horse” ซึ่งผลิตและขายในตลาดเวียดนาม

สำหรับบริเวณนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวในจังหวัดกว๋างจิ พบว่า มีการลงทุนกระจายไปตามเส้นทางหมายเลข 9 ส่วนใหญ่เป็นกิจการขนาดเล็ก เช่น ปั้มน้ำมัน ร้านค้าขนาดเล็ก ร้านวัสดุก่อสร้าง การเกษตร เช่น ปลูกข้าว ยูคาลิปตัส ขนุน มะม่วง เป็นต้น

(2) การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ

เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ – นิคมอุตสาหกรรม ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS บนเส้นทาง EWEC เช่นเดียวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจะขยายผลของเส้นทางหมายเลข 9 เพื่อให้เวียดนามสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ได้อย่างเต็มศักยภาพ ดังนั้น เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวจึงช่วยผลักดันให้มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับการลงทุนจากต่างชาติ อาทิ ถนน ไฟฟ้า น้ำประปา โทรคมนาคม และเครือข่ายการจ่ายไฟฟ้า ตลอดจนการขนส่ง

เมื่อพิจารณาเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโนกับเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว จะเห็นว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวมีความชัดเจนและมีความก้าวหน้าในการดำเนินงานมากกว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ส่วนหนึ่งน่าจะมาจากการที่เวียดนามมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีกว่าสปป.ลาว ทั้งในด้านท่าเรือ การบำรุงรักษาถนน และสาธารณูปโภคอื่นๆ ในเรื่องสิทธิประโยชน์ต่างๆ ในการดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและด้านอื่นๆ

⁹ ผุสดี พลสารัมย์ (2551). โอกาสทางธุรกิจในประเทศเวียดนาม: กรณีศึกษาเขตเศรษฐกิจ-การค้าพิเศษลาวบาว. คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

แก่นักลงทุนคล้ายกับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพานเซโน นอกจากนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวมีการค้ากับไทย สปป.ลาว และสิงคโปร์ค่อนข้างมาก ทั้งด้านการส่งออกและการนำเข้า ผ่านเส้นทางหมายเลข 9 หรือขนส่งมาจากท่าเรือดานัง

(3) การขยายตัวด้านการขนส่งและการค้า

ด่านแดนสะพาน (สปป.ลาว) – ลาวบาว (เวียดนาม) เป็นอีกหนึ่งด่านที่จะเชื่อมเส้นทางคมนาคมจากไทยสู่เวียดนาม โดยเฉพาะเมื่อทั้งสามประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ได้จัดทำบันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement: GMS CBTA) ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร – สะพานนะเขต และจุดผ่านแดน แคนสะหวัน – ลาวบาว ซึ่งได้มีการลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 ณ แขวงสะหวันนะเขต และเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2552 ได้มีการจัดพิธีเปิดการขนส่งตามความตกลง GMS CBTA ตามแนวเส้นทาง EWEC ซึ่งได้จัดขึ้นพร้อมกันทั้งสามประเทศ โดยไทยได้เป็นเจ้าภาพจัดพิธีเปิดการขนส่ง ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร และเวียดนามได้จัดพิธีเปิดการเดินทางขนส่ง ณ จุดผ่านแดนลาวบาว โดยรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ประเทศละ 400 คัน จะได้รับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าไทยไปยังเวียดนามโดยไม่ต้องมีการขนถ่าย ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่ง เพื่อสนับสนุนให้การพัฒนาศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นต่อไปในอนาคต อย่างไรก็ตาม ในวันที่ 11 มิถุนายน 2552 นั้น รถบรรทุกไทยสามารถวิ่งได้ถึงนครดานังและรถเวียดนามสามารถวิ่งได้ถึงขอนแก่นเท่านั้น ซึ่งในความเป็นจริง ภาคเอกชนไม่ได้ต้องการให้รถไทยวิ่งไปถึงเพียงแค่นครดานัง แต่ต้องการให้รถไทยสามารถวิ่งไปได้ถึงกรุงฮานอยและนครโฮจิมินห์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมของเวียดนาม และรถเวียดนามก็ต้องการวิ่งเข้ามาในไทยได้ไกลกว่าแค่เพียงขอนแก่น คือ มายังพิษณุโลก เพื่อสามารถไปต่อตามเส้นทาง EWEC ไปยังพม่า หรือขึ้นไปทางเหนือยังจีนตอนใต้ หรืออาจขนส่งสินค้ามาออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เพื่อส่งสินค้าต่อไปยังต่างประเทศได้ หรือเดินทางมายังกรุงเทพฯ เพื่อสามารถกระจายสินค้าไปยังจังหวัดต่างๆ ภายในประเทศไทยได้ ดังนั้น ภาพข่าวที่ออกมาในวันที่ 11 มิถุนายน 2552 นั้น จึงเป็นภาพที่อาจดูเกินความเป็นจริง อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันรถขนส่งไทยสามารถวิ่งไปกรุงฮานอยและนครโฮจิมินห์ได้ แต่ไม่ใช่ภายใต้กรอบข้อตกลง GMS CBTA แต่ใช้ข้อตกลงทวิภาคีและใช้ความสามารถส่วนตัวในการเจรจา

แม้ว่าเมืองลาวบาวจะได้รับการส่งเสริมให้เป็นเมืองนิคมอุตสาหกรรม และเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าที่ประกอบด้วยร้านค้าจำนวนมาก ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคจากไทย เนื่องจากสินค้าไทยมีศักยภาพและได้รับความนิยมจากคนเวียดนามและคนลาว ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้า โดยเฉพาะหม้อหุงข้าวไฟฟ้าของไทยเป็นสินค้ายอดนิยม อีกทั้งยังมีสินค้าประเภทอาหารขบเคี้ยว อาหารกระป๋อง รวมถึง ยาสีฟัน ยาสระผม และสินค้าเบ็ดเตล็ดจากไทย ซึ่งมีวางขายมากกว่าของสินค้าจาก

จีนและของเวียดนาม อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเวียดนามผ่านเส้นทางหมายเลข 9 ยังไม่สะดวกและรวดเร็วอย่างที่ควรจะเป็น เนื่องจากปัญหาการหยุดจุดเปลี่ยนตู้ที่ด่านสะพานมะเขือ การเก็บเงินค่าประกันที่มีเพียงการประกันสินค้า ยานพาหนะและตู้คอนเทนเนอร์เท่านั้น แต่ยังไม่มีการประกันภัยบุคคลที่ 3 ในต่างประเทศ ซึ่งอาจจะมีปัญหาตามมาหากเกิดอุบัติเหตุในต่างประเทศ และอีกหนึ่งปัญหา คือ เรื่องการจำกัดความเร็วในเวียดนาม ซึ่งยานพาหนะที่ใช้การขนส่งตามเส้นทางหมายเลข 9 ในช่วงที่อยู่ในเวียดนามนี้ จะถูกจำกัดการใช้ความเร็วอยู่ที่ประมาณ 60 – 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยโครงข่ายถนนเกือบทั้งหมดจะมีขนาด 2 ช่องจราจร

(4) การขยายตัวด้านการท่องเที่ยว

จากเมืองลาวบาวก่อนที่จะเข้าสู่เมืองเว้ ต้องผ่านเมืองดองฮา (Dong Ha) ซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดกวางจิ โดยระยะทางจากลาวบาวถึงดองฮาประมาณกว่า 80 กิโลเมตร และเป็นเส้นทางที่ค่อนข้างคดเคี้ยวตามแนวเทือกเขา เมืองดองฮาเคยเป็นจุดยุทธศาสตร์ คือ เป็นรอยต่อของเวียดนามเหนือและเวียดนามใต้ โดยมีแม่น้ำเบนไห่ (Ben Hai River) ขวางกั้น และเชื่อมโดยสะพานเหียนเลื่อง (Hien Luong Bridge) ยาว 8 กิโลเมตร แม้ว่าเมืองดองฮาจะเป็นเพียงเมืองผ่านสำหรับนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่ต้องการเดินทางไปเยี่ยมชมเมืองมรดกโลก อย่างเมืองเว้ (Hue) แต่สำหรับนักเดินทางที่ชื่นชอบและหลงใหลประวัติศาสตร์คงไม่พลาดที่จะแวะชมแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ในดองฮา เนื่องจากเมืองดองฮาในอดีตเป็นพื้นที่สู้รบที่รุนแรงและเป็นที่ที่ถูกโจมตีอย่างหนักในสงครามเวียดนาม และเป็นที่รู้จักกันว่าเป็นเขตปลอดการสู้รบ หรือ เขตปลอดทหาร หรือที่เรียกว่า ดีเอ็มซี (Demilitarized Zone: DMZ) นอกจากนี้ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์อีกแห่งหนึ่งในเมืองดองฮาที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ คือ อุโมงค์ไต้ดินวินหม็อก (Vin Moc Tunnels)¹⁰ ซึ่งเคยเป็นอุโมงค์ไต้ดินที่ชาวเวียดนามในหมู่บ้านละแวกนั้นอาศัยอยู่เป็นเวลาหลายปี เพื่อหลบภัยจากการทิ้งระเบิดอย่างต่อเนื่องในสมัยสงครามเวียดนาม ภายในอุโมงค์มีการขุดเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยสำหรับครอบครัว เป็นสถานที่คลอดบุตร และเป็นที่เรียนหนังสือ และภายหลังสงครามแม้ว่าคนส่วนใหญ่จะพากันอพยพออกจากอุโมงค์ไปอยู่ส่วนอื่นๆ ของประเทศ แต่ก็มีชาวบ้านจำนวนกว่า 300 คน ที่ยังคงอาศัยอยู่ในอุโมงค์ไต้ดินวินหม็อกเป็นเวลากว่า 5 ปี (ปี 2509 – 2514) ซึ่งปัจจุบันอุโมงค์ไต้ดิน

¹⁰ อุโมงค์ไต้ดินวินหม็อก เป็นอุโมงค์หลบภัยไต้ดินจากการทิ้งระเบิดอย่างหนักของทหารอเมริกาในสงครามเวียดนาม ซึ่งคนทั้งหมู่บ้านแอบช่วยกันขุดในตอนกลางคืนและขุดในขณะที่มีเสียงปืน เสียงระเบิด ขนดินทิ้งทะเลเพื่ออำพรางไม่ให้ข้าศึกรู้ เป็นอุโมงค์ไต้ดินที่มีความสำคัญในสงครามเวียดกง ใช้เวลาในการขุด 20 เดือน ซึ่งสามารถนำชาวบ้านเข้าไปหลบภัยได้จำนวน 380 คน ภายในอุโมงค์นี้มีทั้งห้องนอน ห้องพยาบาล ห้องประชุมขนาด 50-60 คน ห้องอาบน้ำ บ่อน้ำดื่ม ในช่วงที่คนทั้งหมู่บ้านหลบภัยในอุโมงค์ไต้ดินแห่งนี้ มีเด็กที่เกิดในอุโมงค์นี้จำนวนประมาณ 16 คน ซึ่งหลังจากเสร็จสิ้นสงครามเด็กเหล่านี้ก็จะมาคอยดูแลรักษาอุโมงค์และคอยให้บริการนักท่องเที่ยวที่มาชมอีกด้วย

แห่งนี้ได้กลายมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ใช้สำหรับบอกเล่าเรื่องราวของสงครามเวียดนามในอดีต นอกจากนี้ ห่างจากเมืองคองฮาไปประมาณ 12 กิโลเมตร จะมีโบสถ์แม่พระแห่งลาวาง (La Vang) ซึ่งได้รับการรับรองจากสำนักวาติกันให้เป็นเส้นทางแสวงบุญ

แหล่งท่องเที่ยวในเมืองคองฮาที่ได้กล่าวข้างต้นเริ่มเป็นที่รู้จักมากขึ้น ซึ่งมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวเวียดนามและชาวต่างชาติให้ความสนใจและเดินทางเข้าไปเยี่ยมชมมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะภายหลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ตามแนวเส้นทาง EWEC ที่ค่อนข้างสมบูรณ์และสะดวกมากขึ้น การขยายตัวด้านการท่องเที่ยวนี้ นอกจากจะเป็นถ่ายทอดวิถีชีวิตความเป็นมาของชาวเวียดนามในอดีตในสมัยสงครามแล้ว การเดินทางไปของนักท่องเที่ยวยังก่อให้เกิดร้านขายของในบริเวณแถวอุโมงค์อีกด้วย ซึ่งเป็นการสร้างรายได้อีกทางหนึ่งสำหรับชาวเวียดนามในพื้นที่นั้น นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวบางกลุ่มที่เดินทางเข้ามาในจังหวัดกวางจิอาจไม่ได้แวะเพื่อเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัด แต่เป็นการเข้ามาเพื่อเดินทางต่อไปยังเมืองมรดกโลกอย่างเมืองเว้และฮอยอัน

(5) การเปลี่ยนแปลงทางสังคม

เดิมพื้นที่ชุมชนลาวาวานี้เป็นที่อยู่อาศัยของชนกลุ่มน้อยปาโก (Pa Co) และหวันเกี้ยว (Van Kieu) ซึ่งดำรงชีวิตอยู่ได้ด้วยการทำการเกษตรแบบยังชีพไปวันๆ แต่เพราะที่ตั้งของพื้นที่ชุมชนลาวาวอยู่ตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระเบียง EWEC รัฐบาลเวียดนามจึงได้ประกาศจัดตั้งชุมชนลาวาวเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวาว ในปี 2542 โดยมีพื้นที่ 15,000 เฮกตาร์ ครอบคลุม 5 ตำบล 5 หมู่บ้าน ยาวไปตามเส้นทางหมายเลข 9 ประมาณ 25 กิโลเมตร นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามก็ได้มีการกำหนดสิทธิพิเศษต่างๆ เพื่อที่จะพยายามดึงดูดนักลงทุนจากต่างชาติให้เข้ามาลงทุน และจูงใจนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะชาวต่างชาติให้เดินทางเข้ามาเที่ยวในเวียดนาม โดยใช้ทางเส้นทางนี้มากขึ้น ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้ชุมชนชายแดนลาวาวจากเดิมที่เคยเป็นชุมชนที่เงียบสงบ และการเดินทางไป-มาที่เป็นไปด้วยความลำบาก ก็ได้กลายมาเป็นชุมชนการค้าและการผลิตสินค้าทางอุตสาหกรรม มีการเข้ามาตั้งโรงงาน การขนส่งสินค้าซึ่งมีรถบรรทุกวิ่งไป-มา มีนักลงทุนต่างชาติ นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางจำนวนมาก มีธุรกิจโรงแรม ร้านค้า บ้านเช่า ร้านอาหาร คาราโอเกะเกิดขึ้น รวมทั้งมีการสัญจรผ่านไป-มาของรถยนต์และรถขนส่งสินค้า ทำให้วิถีชีวิตของชนชุมชนลาวาวเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านบวกและด้านลบ ที่เห็นได้ชัดเจนคือ กลุ่มชาติพันธุ์ท้องถิ่นเดิมถูกโยกย้ายให้ไปอยู่อาศัยในที่แห่งใหม่ที่ทางรัฐบาลเวียดนามจัดไว้ให้¹¹ ซึ่งกลุ่มชาติพันธุ์นี้ต้องเรียนรู้เพื่อที่จะปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตความเป็นอยู่ให้เข้ากับสภาพใหม่

¹¹ พิทยา พุสสาย และ เอกกมล สายจันทร์ (2551) “เขตเศรษฐกิจและการค้าพิเศษลาวาว (Special Economic Commercial Area) ของเวียดนาม: มิติหนึ่งของความเปลี่ยนแปลงใน GMS (Greater Mekong Sub-region)”

การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมดั้งเดิมทั้งก่อนและหลังสงครามอินโดจีน ซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่ที่ติดต่อกับสปป.ลาว และเป็นสมรภูมิการสู้รบระหว่างประชาชนชาวเวียดนามกับกองกำลังต่างชาติ ซึ่งทำให้เกิดร่องรอยของความสูญเสียทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้จังหวัดกว๋างจิได้มีการปรับเปลี่ยน และการพัฒนาไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนและการท่องเที่ยวชุมชน จังหวัดกว๋างจิจึงได้ถูกยกระดับการพัฒนาซึ่งส่งผลกระทบต่อการพัฒนา ดังนั้น เส้นทางหมายเลข 9 จึงมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเมื่อมีการเชื่อมโยงความสัมพันธ์กับเมืองอื่นๆ ตลอดเส้นทาง มีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม การเรียนรู้และเข้าใจวัฒนธรรมอื่นที่เกิดขึ้นจากการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว

5.1.2 ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดกว๋างจิ

การเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานที่มีทักษะอย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC ในปี 2558 ย่อมนำมาซึ่งผลกระทบทางบวกและทางลบต่อเวียดนามในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของอาเซียน โดยผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดกว๋างจิ โดยเฉพาะในเมืองลาวบาวที่มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ซึ่งนอกจากจะมีสิทธิพิเศษต่างๆ เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติทั้งที่เป็นภายในและที่มิใช่ภายในแล้ว การจัดตั้ง AEC ขึ้นตามที่ผู้นำอาเซียนได้ตั้งเป้าหมายไว้ในปี 2558 เพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ประโยชน์จากขนาดของตลาด และการเป็นฐานการผลิตร่วมกัน จะทำให้เกิดการค้า บริการ และลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวเพิ่มขึ้น AEC จะส่งเสริมให้นักลงทุนจากประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ เข้ามาลงทุนในรูปแบบต่างๆ มากขึ้น เพื่อผลิตสินค้าป้อนตลาดทั่วภูมิภาคอาเซียน สินค้าที่ผลิตได้ในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวนี้จะสามารถส่งออกไปยังประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น เนื่องจากการจัดอุปสรรคทางการค้าทั้งด้านภาษีและที่มิใช่ภาษี ในขณะเดียวกัน ก็จะมีการแข่งขันในสินค้าประเภทเดียวกันสูงขึ้นจากการไหลเข้าของสินค้าที่ผลิตจากประเทศสมาชิกอาเซียนอย่างไทย สปป.ลาว และมาเลเซีย

ดังนั้น การจัดตั้ง AEC จะช่วยกระตุ้นให้ผู้ประกอบการมีการพัฒนาคุณภาพสินค้าและสร้างเอกลักษณ์สินค้าของตนเองมากขึ้น เพื่อสร้างความแตกต่าง นอกจากนี้ นักธุรกิจเวียดนามต้องปรับปรุงและพัฒนาความรู้และความสามารถในการดำเนินธุรกิจมากขึ้น เพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีในด้านต่างๆ

นอกจากนี้ เนื่องจากเมืองลาวบาวมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่อยู่บนเส้นทาง EWEC ในตำแหน่งกึ่งกลางระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และท่าเรือฉางของเวียดนาม ดังนั้น เมืองลาวบาวจึงเหมาะแก่การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า เพื่อทำหน้าที่ในการกระจายสินค้าที่มาจากประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ไปยังภูมิภาคอื่นๆ ในเวียดนาม สปป.ลาว ไทย และยังสามารถส่ง

สินค้าออกไปยังท่าเรือสำคัญๆ ทั้ง 3 ท่าของเวียดนามอีกด้วย นั่นคือ ท่าเรือไฮฟองทางตอนเหนือ ท่าเรือดานังทางตอนกลาง และท่าเรือนครโฮจิมินห์ทางตอนใต้

ในด้านการเคลื่อนย้ายแรงงานที่มีทักษะ จากการสัมภาษณ์เมื่อเดือนธันวาคม ปี 2551 พบว่า เมืองลาวบาวมีประชากรประมาณ 45,000 คน โดยในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวมีแรงงานจำนวน 3,000 คน ในส่วนของค่าแรง สำหรับผู้ที่ยังไม่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ค่าแรงจะอยู่ที่ประมาณ 1.0 – 1.2 ล้านดอง (หรือประมาณ 2,000 บาทต่อเดือน) สำหรับผู้ที่จบการศึกษาแล้ว จะอยู่ที่ประมาณ 3,000 – 3,500 บาทต่อเดือน และมีการคาดการณ์กันว่า ภายในปี 2558 จำนวนแรงงานจะเพิ่มขึ้นเป็น 50,000 คน และภายในปี 2563 จะมีโครงการภาคบริการร้อยละ 70 ภาคการผลิตร้อยละ 20 และอื่นๆ ร้อยละ 10 นอกจากนี้ ทาง ADB ได้เห็นความสำคัญด้านแรงงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว โดยให้ทุนสร้างโรงเรียนฝึกอบรมอาชีพที่ลาวบาว ซึ่งคนลาวสามารถเดินทางเข้ามาเรียนได้ด้วย อย่างไรก็ตาม การเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC จะต้องเป็นแรงงานที่มีทักษะเท่านั้น ซึ่งในลาวบาวยังมีจำนวนแรงงานที่มีทักษะไม่มากนัก ดังนั้น ทางเวียดนามจึงควรส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างแรงงานฝีมือให้เพียงพอเพื่อรองรับอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว

ตามแนวเส้นทาง EWEC จากเมืองดองฮา จังหวัดกวางจิ ลงมาทางตอนใต้จะเข้าสู่เมืองเว้ จังหวัดถัวเทียน – เว้ (Thua Thien - Hue) จากเมืองดองฮาถึงเมืองเว้ใช้เวลาในการเดินทางทางบกประมาณหนึ่งชั่วโมงครึ่ง แม้ว่าระยะทางจะยาวเพียง 72 กิโลเมตร ทั้งนี้ เนื่องจากรถที่วิ่งตามเส้นทางนี้ จะถูกจำกัดความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

5.2 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อจังหวัดถัวเทียน – เว้

จังหวัดถัวเทียน – เว้ (Thua Thien - Hue) อยู่ในภาคกลางของเวียดนาม มีอาณาเขตทางทิศตะวันออกติดกับนครดานังและเป็นเขตชายฝั่งทะเล ตอนเหนือติดกับจังหวัดกวางจิ ทิศใต้ติดกับจังหวัดกวางนัม และทิศตะวันตกติดกับสปป.ลาว จังหวัดถัวเทียน – เว้ มีเมืองเอก คือ เมืองเว้หรือ นครเว้ (Hue) ซึ่งเดิมเป็นเมืองหลวงเก่าของเวียดนามที่ได้รับการอนุรักษ์จากองค์การยูเนสโก (UNESCO) ให้เป็นหนึ่งในสามของเมืองมรดกโลก (World Heritage)¹² ของเวียดนาม (อีกสองแห่งคือ ถ้ำฟองยาและฮอยอัน) เมืองเว้จึงถูกยกให้เป็นเมืองมรดกโลกทางวัฒนธรรม ดังนั้น การวิเคราะห์

¹² เมืองเว้ได้รับขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกในการประชุมคณะกรรมการมรดกโลกสมัยสามัญครั้งที่ 17 เมื่อปี พ.ศ. 2536 ที่เมืองการ์ตาเฮนา ประเทศโคลอมเบีย ด้วยข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่า เป็นตัวอย่างอันโดดเด่นของประเภทของสิ่งก่อสร้างอันเป็นตัวแทนของการพัฒนาทางด้านวัฒนธรรม สังคม ศิลปกรรม วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี อุตสาหกรรม ในประวัติศาสตร์ของมนุษยชาติ

ผลกระทบทั้งในเชิงบวกและเชิงลบของเส้นทาง EWEC และผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดฉะเชิงเทนา – เว้ ในส่วนนี้ จะขอเน้นไปที่เมืองเว้ รายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1 ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดฉะเชิงเทนา – เว้

(1) การขยายตัวด้านการท่องเที่ยว

จากที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น เมืองเว้หรือนครเว้ (Hue) ซึ่งเป็นเมืองเอกของจังหวัดฉะเชิงเทนา-เว้ และเป็นเมืองหลวงเก่าของเวียดนาม ได้รับการยกย่องให้เป็นเมืองมรดกโลกทางวัฒนธรรมของเวียดนาม เนื่องจากมีพระราชวังเว้ (Hue Royal Palace) ซึ่งเป็นพระราชวังเพียงแห่งเดียวในประเทศเวียดนามและเป็นที่ประทับของกษัตริย์ในราชวงศ์เหงียนทั้ง 13 พระองค์ ในช่วงปี พ.ศ. 2345–2488 และสถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่ในเมืองเว้จะเป็นป้อมปราการ พระราชวังหลวง และสุสานจักรพรรดิของเวียดนาม อาทิ สุสานจักรพรรดิไคดิงห์ (Khai Dinh Tomb) ซึ่งกลุ่มโบราณสถานในเมืองเว้ได้รับการขึ้นทะเบียนจาก UNESCO ให้เป็นมรดกโลกในปี 2536 นอกจากนี้ ยังมีเจดีย์เทียนมู่ (Thien Mu Pagoda) ซึ่งเป็นเจดีย์ทรง 8 เหลี่ยม 7 ชั้น ที่ถือเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์คู่บ้านคู่เมืองที่สำคัญของเวียดนาม อีกทั้งยังมีอาคารสถาปัตยกรรมแบบฝรั่งเศสให้พบเห็นในเมืองเว้หลายแห่ง ปัจจุบันเมืองเว้มีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวมากขึ้น และเป็นเมืองที่นักท่องเที่ยวนิยมนอนค้างคืน เนื่องจากมีการล่องเรือในแม่น้ำหอม (Huang River /Yellow River) หรือแม่น้ำแห่งความรักในยามค่ำคืน ซึ่งเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาพักในเมืองนี้ เมื่อเรือเคลื่อนตัวออกจากฝั่งไปอยู่กลางแม่น้ำหอม เครื่องยนต์เรือจะถูกดับลง เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ชมการแสดงดนตรีพื้นเมืองของเวียดนามบนเรือ ชมการแสดงฟ้อนรำ และนักร้องในชุดอ่าวหญ่าย นอกจากนี้แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และการล่องเรือแม่น้ำหอมแล้ว เมืองเว้ยังมีตลาดสินค้าขนาดใหญ่ คือ ตลาดดองบา (Dong Ba) ซึ่งเป็นศูนย์การค้าใหญ่ที่สุดในเมืองเว้ สินค้ามีหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นของแห้ง (กุ้งแห้ง ปลาหมึก ปลาเค็ม) ของใช้ประเภทกระเป๋าเดินทาง รองเท้า เสื้อผ้า และของที่ระลึก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ผลิตในจีน

ดังนั้น จึงไม่แปลกที่นักท่องเที่ยวทั้งชาวเวียดนามและชาวต่างชาติจะให้ความสำคัญและเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวในเมืองเว้มากขึ้น โดยเฉพาะภายหลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ตามแนวเส้นทาง EWEC ที่มีการพัฒนาและปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ดีขึ้น และมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางเข้าไปยังเมืองเว้มากขึ้น อีกทั้งยังมีการสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ท่าอากาศยานนานาชาติฟูบาย (Phu Bai Airport) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีนักท่องเที่ยวให้ความสนใจเดินทางมาเที่ยวในเมืองเว้

จำนวนมาก แต่นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปเมืองเว้กลับประสบกับปัญหาห้องพักไม่เพียงพอในช่วงเทศกาลท่องเที่ยว¹³

(2) การขยายตัวทางเศรษฐกิจ

การขยายตัวด้านการท่องเที่ยวในเมืองเว้ที่เกิดจากการพัฒนาเส้นทาง EWEC โดยเฉพาะเส้นทางจากภาคอีสานของไทยไปยังภาคกลางของเวียดนาม ได้ส่งผลดีทางเศรษฐกิจต่อเมืองเว้ในภาพรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัททัวร์นำเที่ยว และยังมีธุรกิจต่อเนื่องที่เกิดจากการขยายตัวด้านเศรษฐกิจชุมชนและการท่องเที่ยวจำนวนมาก อาทิ ธุรกิจที่พัก โรงแรม ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก เป็นต้น

(3) การขยายด้านโครงสร้างสาธารณูปโภค

ในขณะที่เมืองเว้ได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวอีกแห่งในอินโดจีนที่นักท่องเที่ยวต่างชาติสนใจเดินทางเข้าไปเที่ยวเพิ่มขึ้นจำนวนมากขึ้น แต่ในช่วงเทศกาลการท่องเที่ยวได้พบว่า เมืองเว้ยังขาดแคลนในด้านบริการรองรับนักท่องเที่ยวที่เพียงพอและมีคุณภาพได้มาตรฐาน โดยจำนวนสถานที่พักที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะโรงแรมระดับ 4-5 ดาว รัฐบาลเวียดนามจึงมีแผนเร่งปรับปรุงสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวเพื่อเร่งพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของเมืองเว้ และเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวในเมืองเว้ได้มากขึ้น โดยได้สนับสนุนให้มีการลงทุนในภาคบริการด้านโรงแรมในระดับ 3-4 ดาว ซึ่งเหตุที่ทางภาครัฐไม่สนับสนุนให้มีโรงแรมระดับ 5 ดาว เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่มาเที่ยวเมืองเว้ไม่ใช่นักท่องเที่ยว นอกจากนั้น ภาครัฐยังเน้นการลงทุนด้านที่พักตามชายหาดที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีสำหรับการท่องเที่ยว (แต่นักท่องเที่ยวบางคนเห็นว่าการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวบางพื้นที่จะเป็นการทำลายสิ่งแวดล้อม)

ในปี 2551 พบว่า โรงแรมที่ได้มาตรฐานในเมืองเว้มีทั้งสิ้น 36 แห่ง (เป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว จำนวน 1 แห่ง โรงแรมระดับ 4 ดาว จำนวน 6 แห่ง โรงแรมระดับ 3 ดาว จำนวน 6 แห่ง และโรงแรมระดับ 1-2 ดาว จำนวน 23 แห่ง) และธุรกิจที่ดำเนินการด้านการให้บริการที่พักมีจำนวน 149 แห่ง มีจำนวนห้องรวม 4,805 ห้อง และมี 9,300 เตียง นอกจากนี้ ยังมีโรงแรมที่กำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะช่วยเพิ่มจำนวนห้องพักอีก 600 ห้อง อาทิ โรงแรม Carmellia (106 ห้อง) โรงแรม Mondial (90 ห้อง) โรงแรม Sky Garden (115 ห้อง) โรงแรม

¹³ จากการสัมภาษณ์ Culture, Sports, and Tourism Department of Thua Thien Hue Province เดือนธันวาคม 2551

Hung Vuong (106 ห้อง) และอื่นๆ อีกหลายแห่ง¹⁴ เพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

5.2.2 ผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดฉะเชิงเทรา – เว้

ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อจังหวัดฉะเชิงเทรา – เว้ มีผลต่อการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะในเมืองเว้ซึ่งเห็นได้ชัด เนื่องจากเส้นทาง EWEC ทำให้การคมนาคมขนส่งและการเดินทางสะดวกขึ้น และนำไปสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจตามมา ดังนั้น การที่ประเทศในอาเซียนกำลังจะก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ให้ได้ภายในปี 2558 นั้น สำหรับเมืองเว้แล้ว การเคลื่อนย้ายอย่างเสรีในด้านสินค้า การบริการ การลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติ จะเป็นผลดีต่อการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจโดยรวมของเมืองเว้

การเคลื่อนย้ายบริการอย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC โดยเฉพาะในสาขาการท่องเที่ยว นั้น จะส่งผลดีต่อการท่องเที่ยวในเมืองเว้ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกและสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นจำนวนมาก เนื่องจากสาขาการท่องเที่ยว ซึ่งเป็น 1 ใน 12 สาขานำร่องในการก้าวไปสู่การเป็น AEC ตามมติของผู้นำอาเซียน จะมีการผลักดันและร่วมมือกันระหว่างประเทศในอาเซียนให้กฎระเบียบการเข้า-ออก ง่ายขึ้น นั่นคือ ให้มีการยกเว้นวีซ่าสำหรับคนอาเซียนที่เดินทางท่องเที่ยวในอาเซียน และจะมีออกวีซ่าของอาเซียนสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติในอาเซียน ซึ่งจะทำให้การเดินทางท่องเที่ยวภายในอาเซียนสะดวกขึ้น และจะดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งจากภายในประเทศอาเซียนด้วยตนเอง และจากนอกกลุ่มประเทศในอาเซียนให้เดินทางมาเที่ยวตามเส้นทาง EWEC มากขึ้นด้วย ซึ่งเมืองเว้จะได้รับผลประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวตามมาอย่างแน่นอน อีกทั้ง รัฐบาลเวียดนามได้ส่งเสริมและสนับสนุนในด้านการลงทุนและการสร้างโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ในเมืองเว้ รวมทั้งการสร้างสถานที่พัก โรงแรม และรีสอร์ท ให้เพียงพอต่อปริมาณของนักท่องเที่ยวที่จะมีเข้ามามากขึ้น อย่างไรก็ตาม ทางเมืองเว้ต้องเสริมสร้างทักษะการให้บริการ (Service Mind) แก่พนักงานที่ทำงานใกล้ชิดกับนักท่องเที่ยวต่างชาติอีกด้วย เพื่อสร้างความประทับใจและให้อยากกลับมาเที่ยวอีกครั้ง หรือชักชวนผู้อื่นให้มาเที่ยว ซึ่งหากการจัดตั้ง AEC ประสบความสำเร็จในปี 2558 แรงงานที่มีทักษะในการบริหารจัดการงานโรงแรม/รีสอร์ท จากประเทศในอาเซียนอื่นอาจมีโอกาสดำเนินงานเข้ามาทำงานในเมืองเว้มากขึ้น

¹⁴ ข้อมูลจำนวนที่พักในเมืองเว้จาก <http://english.thuathienhue.gov.vn>

5.3 ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมต่อนครดานัง

นครดานังตั้งอยู่บนฝั่งตะวันตกของแม่น้ำหาน (Han River) เป็นเมืองที่เติบโตขึ้นมาจากการทำประมงจนได้พัฒนากลายเป็นเมืองท่าที่สำคัญและใหญ่เป็นอันดับ 4 ของประเทศ¹⁵ เนื่องจากนครดานังตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางตอนกลางของประเทศเวียดนาม คือ อยู่ระหว่างกรุงฮานอยกับนครโฮจิมินห์ โดยมีพื้นที่ 1,256 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรราว 8 แสนคน ทำให้นครดานังเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของเวียดนามตอนกลาง มีโรงงานอุตสาหกรรม มีท่าเรือที่สำคัญ และเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญมาแต่อดีต ปัจจุบันนครดานังกำลังได้รับการพัฒนาอย่างมากเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจที่โตขึ้นอย่างรวดเร็ว

นครดานังได้ถูกคาดหวังให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมขนาดใหญ่ในระดับภูมิภาคและระดับชาติ ซึ่งรวมถึงการเป็นศูนย์กลางทางด้านอุตสาหกรรม การค้า การท่องเที่ยวและการบริการ เมืองท่าดานังแห่งนี้จะเป็นศูนย์กลางทางบก (รถไฟและถนน) ทางทะเล (ปัจจุบันมีท่าเรือเตียนซา (Tien Sa Seaport) เพื่อรองรับการลงทุนและการขนส่ง และท่าเรือแม่น้ำหาน (Han River Port))¹⁶ และทางอากาศ (ปัจจุบันมีสนามบินนานาชาติ 1 แห่ง คือ Danang Airport) และเป็นเมืองท่าแลกเปลี่ยนสินค้าระดับชาติและนานาชาติ โดยมีธนาคารและบริการด้านการเงินไปรษณีย์และโทรคมนาคม นอกจากนี้ ยังจะเป็นหนึ่งในศูนย์รวมการกีฬา วัฒนธรรมการศึกษาการ

¹⁵ ดานังเมื่อครั้งอยู่ภายใต้การปกครองของฝรั่งเศสเป็นที่รู้จักกันในชื่อ ทุแรน แต่เมืองดานังกลับมีชื่อเสียงติดปากชาวต่างชาติก็เนื่องมาจากสงครามเวียดนาม เพราะนาวิกโยธินสหรัฐอเมริกาส่งเรือรบจำนวน 3,500 คน ได้ยกพลขึ้นบกเมื่อปี 2507 และหลังจากนั้นอีกเพียง 10 ปี กองกำลังคอมมิวนิสต์ของโฮจิมินห์ก็เคลื่อนพลผ่านไปยึดเวียดนามได้ และดานังก็กลับมาเจริญอีกครั้งภายหลังที่สภาพแวดล้อมทางกายภาพและทางสังคมมีการเปลี่ยนแปลง และแม่น้ำหลายสายเปลี่ยนเส้นทาง เนื่องจากแม่น้ำทูโบนเกิดดินถล่มและกีดขวางการสัญจรทางทะเล เมืองท่าดานังจึงถูกสร้างขึ้นใหม่ที่ในฐานะเมืองท่าและศูนย์กลางการค้าที่สำคัญที่สุดในเขตภาคกลางของเวียดนาม

¹⁶ ท่าเรือน้ำลึก Tien Sa Seaport นับเป็นท่าเรือสำคัญของเวียดนามในภาคกลาง รัฐบาลกำลังพัฒนาปรับปรุงเพื่อให้สามารถขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ได้เพิ่มขึ้นเป็น 20 ตู้ต่อชั่วโมง ขนถ่ายสินค้าได้ 7,000 ตันต่อวัน มีการก่อสร้าง Break Water จาก 250 เมตรในปัจจุบัน เป็น 450 เมตรในอนาคต เป็นต้น นอกจากนั้นยังเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกให้แก่ภาคอุตสาหกรรมผลิต รวมทั้งมีนโยบายการรักษาสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการพัฒนาท่าเรืออีกด้วย รัฐบาลมีนโยบายผลักดันให้ท่าเรือแห่งนี้เป็นท่าเรือใหญ่เป็นอันดับ 5 ของโลก และคาดว่าปี 2553 จะสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 8 ล้านตันต่อปี ส่วนท่าเรือแม่น้ำหาน (Han River Port) สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 5 พันตัน ด้วยปริมาณขนส่งสินค้า 1 ล้านตันต่อปี

ฝึกอบรม และเทคโนโลยี – ศูนย์วิทยาศาสตร์ สำหรับภูมิภาคส่วนกลาง เมืองดานังตั้งอยู่ในตำแหน่งยุทธศาสตร์สำคัญในด้านการป้องกันและความมั่นคงของภาคกลางพื้นที่สูงและในระดับชาติ¹⁷

5.3.1 ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ตอนนครดานัง

ผลกระทบทั้งในเชิงบวกและเชิงลบของเส้นทาง EWEC ตอนนครดานัง ที่เห็นได้ชัดมีดังต่อไปนี้

(1) การพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อการขนส่งและการท่องเที่ยว

เส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนว EWEC เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างสปป.ลาวและเวียดนาม โดยเส้นทางที่อยู่ในเขตสปป.ลาว มีความยาวประมาณ 210 กิโลเมตร และในเขตเวียดนาม 83 กิโลเมตร ซึ่งการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในเขตเวียดนามทางตะวันออกภายใต้โครงการก่อสร้างเส้นทางหมายเลข 9 (ระยะทางประมาณ 83 กิโลเมตร) เป็นการปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 9 (ลาวบาว-ดองฮา) ในเวียดนาม โดยได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) และรัฐบาลเวียดนาม (มูลค่ารวมประมาณ 36 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) นอกจากนี้ ยังมีการสร้างอุโมงค์ฮายเวิน หรือ ไหววัน (Hai Van แปลว่า ช่องเขาแห่งเมฆหมอก) ซึ่งเป็นอุโมงค์รถยนต์ที่ยาวที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีความยาวประมาณ 6.28 กิโลเมตร และการก่อสร้างถนนเชื่อมโยง (ระยะทาง 5.9 กิโลเมตร) บนทางหลวงหมายเลข 1 ของเวียดนามในช่วงเมืองเว้ – ดานัง โดยได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation: JBIC) และรัฐบาลเวียดนาม (มูลค่ารวมประมาณ 251 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) ซึ่งอุโมงค์ฮายเวินได้เริ่มต้นก่อสร้างเมื่อปี 2543 แล้วเสร็จและเปิดให้รถวิ่งในปี 2548 นอกจากนี้ นครดานังยังได้รับเงินสนับสนุนจากธนาคาร JBIC และรัฐบาลเวียดนามในการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกดานัง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือน้ำลึกดานัง ซึ่งการก่อสร้างอุโมงค์และเส้นทางดังกล่าว รวมทั้งการปรับปรุงท่าเรือล้วนมีส่วนช่วยให้การขนส่งและการท่องเที่ยวของนครดานังมีความคล่องตัวมากขึ้น

จากเมืองเว้สู่นครดานังรวมระยะทางประมาณ 108 กิโลเมตร ซึ่งตามแนวเส้นทาง EWEC เมื่อออกจากเมืองเว้ จะต้องลอดผ่านอุโมงค์ฮายเวิน ซึ่งมีความยาวประมาณ 6.28 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 15-20 นาที เป็นอุโมงค์ที่เจาะลอดภูเขาสูง เพื่อช่วยร่นระยะทางจากเดิมที่ต้องวนเขาด้วยระยะทาง 24 กิโลเมตร และใช้เวลาถึง 2 ชั่วโมง นอกจากอุโมงค์ฮายเวินจะเป็นการเชื่อมการ

¹⁷ แปลจากเว็บไซต์ <http://www.danang.gov.vn/TabID/70/default.aspx>

เดินทางระหว่างเมืองเว้และนครดานังแล้ว ยังเป็นการเชื่อมการเดินทางระหว่างภาคกลางกับภาคใต้ของเวียดนามอีกด้วย รถเมืงวิ่งออกจากอุโมงค์สายเวินก็จะเข้าสู่เขตนครดานัง

ถึงแม้เส้นทาง EWEC จะเป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม เข้าด้วยกัน แต่ปัญหาการคมนาคมขนส่งที่เกิดขึ้นตั้งแต่เมืองชายแดนลาวบาวจนถึงนครดานังยังคงเป็นปัญหาต่อการเดินทางและขนส่งตามเส้นทาง EWEC ที่ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่สะดวก โดยกฎหมายในเวียดนามกำหนดความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งโดยทั่วไปรถบรรทุกวิ่งได้เร็วที่สุดไม่เกิน 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในพื้นที่นอกตัวเมือง รถยนต์อนุญาตให้ใช้ความเร็วสูงสุดไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแต่ละพื้นที่ ซึ่งตามเส้นทางระหว่างจังหวัดมักจะมีป้ายกำหนดความเร็วเป็นระยะๆ ซึ่งหากฝ่าฝืนก็จะถูกปรับและถูกยึดรถเป็นเวลา 10 วัน ข้อจำกัดด้านความเร็วเป็นผลมาจากการที่เวียดนามมีรถจักรยานยนต์วิ่งบนท้องถนนจำนวนมาก และถนนส่วนใหญ่ยังมีขนาดเล็ก ซึ่งหากรถบรรทุกวิ่งเร็วเกินกำหนดก็อาจจะเกิดอันตรายได้ง่าย และหากเป็นเส้นทางที่ชำรุด ยานพาหนะจะวิ่งได้แค่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นโยบายการจำกัดความเร็วของรัฐบาลเวียดนามทำให้เส้นทางจากดานัง – นครโฮจิมินห์ ที่มีระยะทาง 900 กิโลเมตร ต้องใช้เวลานานถึง 12 ชั่วโมง (ถ้านั่งเครื่องบินใช้เวลา 1 ชั่วโมง) ซึ่งปัญหาการจำกัดความเร็วดังกล่าวทำให้เส้นทาง EWEC ไม่เหมาะแก่การขนส่งสินค้าที่เน้นเสียง่าย อาทิ สินค้าทางการเกษตร เป็นต้น

นครดานังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และเป็นเมืองท่าที่สะดวกต่อการคมนาคมขนส่ง ซึ่งนอกจากจะมีเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมระหว่าง สปป.ลาว และเวียดนาม ตามที่กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว นครดานังยังมีสนามบินนานาชาติดานัง (Da Nang International Airport) ที่เป็นศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวในเขตภาคกลางอีกด้วย ซึ่งเป็นการเสริมสร้างศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของนครดานัง โดยสถานที่ท่องเที่ยวในนครดานังมีหลายแห่ง อาทิ โบราณสถานหมีเซิน (My Son) ที่ได้รับการยกย่องว่าเป็นมรดกโลก พิพิธภัณฑสถานประวัติศาสตร์ของจาม (Cham) ที่เจริญรุ่งเรืองมาก่อนยุคสมัยใดๆ ที่ผ่านมา เป็นต้น นครดานังจึงไม่ได้เป็นเพียงเมืองท่าริมแม่น้ำหาน (Han River) ที่ใช้เพียงขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น แต่ยังทำหน้าที่เป็นประตูต้อนรับนักท่องเที่ยวจากทั่วทุกมุมโลกอีกด้วย

การท่องเที่ยวในนครดานัง ในปี 2550 (8 เดือนแรก) พบว่า มีนักท่องเที่ยวประมาณกว่า 7.7 แสนคน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวภายในประเทศจำนวน 592,159 คน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.6 ในช่วง 2544 – 2549 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีจำนวน 184,999 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.3 ในช่วง 2544 – 2549 (ตารางที่ 5.3) ซึ่งในจำนวนนี้ได้รวมถึงชาวเวียดนามที่ได้อพยพไปอยู่ในต่างประเทศและต้องการกลับมาท่องเที่ยวในประเทศบ้านเกิดเมืองนอนของตน

ตารางที่ 5.3 จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งจากภายในประเทศและชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในนครดานัง

ปี	จำนวนนักท่องเที่ยวภายในประเทศ	จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	รวม
2544	289,630	194,670	484,300
2545	349,789	214,137	563,926
2546	395,321	174,454	569,775
2547	412,647	236,459	649,106
2548	510,702	258,699	769,401
2549	516,072	259,230	775,302
2550 (8 เดือน)	592,159	184,999	777,158

ที่มา: Danang Property Market Update (ตุลาคม 2550) รวบรวมโดยบริษัท CB Richard Ellis

<<http://www.cbrevietnam.com/news/Danang%20Market%20Review-Oct07.pdf>>

ศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยวของนครดานัง (Danang Tourism Promotion Centre: Danang TPC) ได้มีการสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวไทยไปเที่ยวในนครดานัง และนักท่องเที่ยวจากนครดานังมาเที่ยวที่ไทย¹⁸ และมีสายการบินที่สนับสนุนการท่องเที่ยวดานัง เช่น สายการบิน PB Air ของไทย บินตรงระหว่างกรุงเทพฯ และนครดานัง และ Asiana (Korea) โดยแหล่งท่องเที่ยวหลัก คือ รีสอร์ทตากอากาศบนภูเขาป่า หน้า (Ba Na) และ Son Tra (เซินจา) และพิพิธภัณฑสถาน นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะมาพักที่นครดานังก่อน และไปต่อยังเมืองฮอยอัน¹⁹ (เมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในฐานะมรดกโลกทางวัฒนธรรม) ก่อนไปโบราณสถานหมีเซิน โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนการท่องเที่ยวได้สนับสนุนการท่องเที่ยวในนครดานังเป็น 3 รูปแบบ คือ การท่องเที่ยวชายหาด (Beach) การท่องเที่ยวประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม (History and Culture) และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Eco-Tourism)

นครดานังมีสำนักงานการท่องเที่ยวในเมืองที่มีชาวเวียดนามเป็นเจ้าของประมาณ 77 แห่ง และอีก 20 สำนักงาน เป็นการร่วมทุนระหว่างชาวต่างประเทศกับรัฐบาลเวียดนาม (จะไม่มีรัฐบาลเป็นเจ้าของสำนักงานการท่องเที่ยว) สำนักงานการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ ในเมืองดานัง เช่น

¹⁸ จากการสัมภาษณ์ Nguyen Van Hao – Deputy Chief of Tourism Promotion Division เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2551

¹⁹ เส้นทาง EWEC สิ้นสุดที่นครดานัง แต่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เมื่อไปถึงนครดานังแล้ว ก็คงไม่ปฏิเสธที่จะต้องแวะเมืองฮอยอัน ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในฐานะมรดกโลกทางวัฒนธรรม และมีระยะทางห่างกันเพียง 29 กิโลเมตร

Dana-Tour และ Tran-Asia นอกจากนี้ หน่วยงานของรัฐบาลเวียดนาม กระทรวงวัฒนธรรม กระทรวงกีฬา และกระทรวงการท่องเที่ยวในเมืองดานัง มีนโยบายการสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยการจัดแหล่งที่พักและสถานที่ท่องเที่ยวให้มากขึ้น ปัจจุบัน นครดานังมีโรงแรมประมาณ 138 แห่ง เป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว 1 แห่ง คือ Furama Hotel โรงแรมระดับ 4 ดาว มี 1 แห่ง คือ Sandy Beach Hotel โรงแรมระดับ 3 ดาว มี 10 แห่ง นอกนั้นเป็นเพียงโรงแรมระดับ 2-3 ดาว อย่างไรก็ตาม นครดานังได้เปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจโรงแรม และ รีสอร์ท เพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี

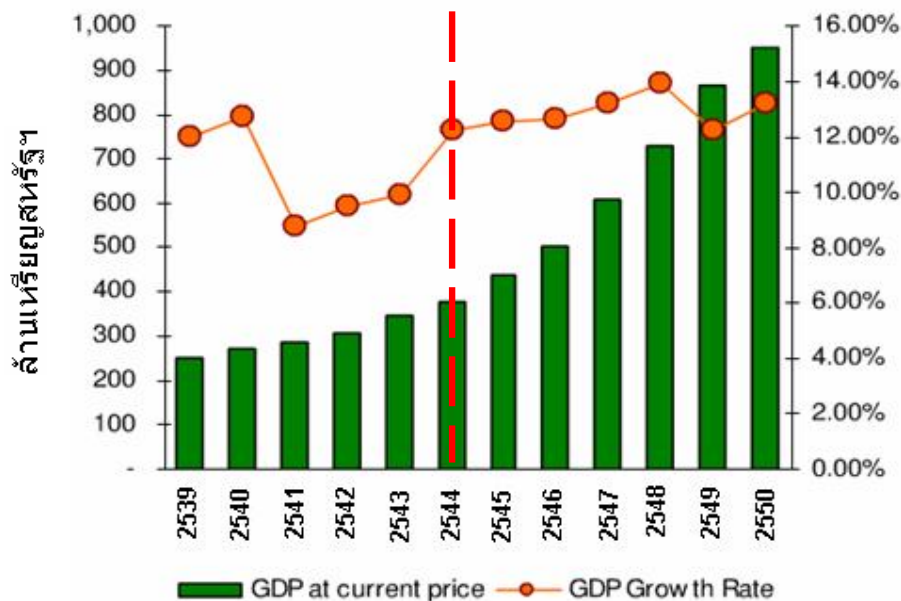
ด้วยนครดานังเป็นจุดหมายปลายทางสุดท้ายทางด้านฝั่งตะวันออกของเส้นทาง EWEC ทำให้นครดานังเป็นสถานที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางท่องเที่ยวตามเส้นทาง EWEC เป็นประจำ ในส่วนของไทยการเดินทางไปท่องเที่ยวยังเวียดนาม โดยผ่านเส้นทาง EWEC เป็นที่นิยมอยู่ไม่น้อย จากการลงภาคสนามในระหว่างวันที่ 7 – 13 ธันวาคม 2551 จะสังเกตเห็นนักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางมาท่องเที่ยวในเวียดนามอยู่พอสมควร โดยจะมีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในรูปแบบของการทานข้าว 3 มื้อ 3 ประเทศ ใน 1 วัน คือ เช้าที่มุกดาหาร (ไทย) กลางวันที่แขวงสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) และเย็นที่นครดานัง (เวียดนาม) (นักท่องเที่ยวบางกลุ่มอาจจะแวะที่เมืองเว้)

(2) การพัฒนาทางเศรษฐกิจ

สำหรับภาพรวมด้านเศรษฐกิจของนครดานัง พบว่า นครดานังมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยช่วงก่อนการเปิดเส้นทาง EWEC คือ ก่อนปี 2544²⁰ GDP ของนครดานังเพิ่มขึ้นในอัตราที่ไม่มากนักเมื่อเทียบกับช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEC (รูปภาพที่ 5.17) การพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายใต้การพัฒนาแนวเส้นทาง EWEC จึงเป็นส่วนหนึ่งของการขยายตัวอย่างรวดเร็วของ GDP ของนครดานัง

²⁰ การศึกษาในครั้งนี้ พิจารณาผลกระทบจากการเปิดเส้นทาง EWEC โดยยึดถือปีที่มีการประกาศจัดตั้ง/สร้างเส้นทาง EWEC นั่นคือ ในปี 2544 เป็นเกณฑ์

รูปภาพที่ 5.17 อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP Growth Rate)
ของนครดานัง

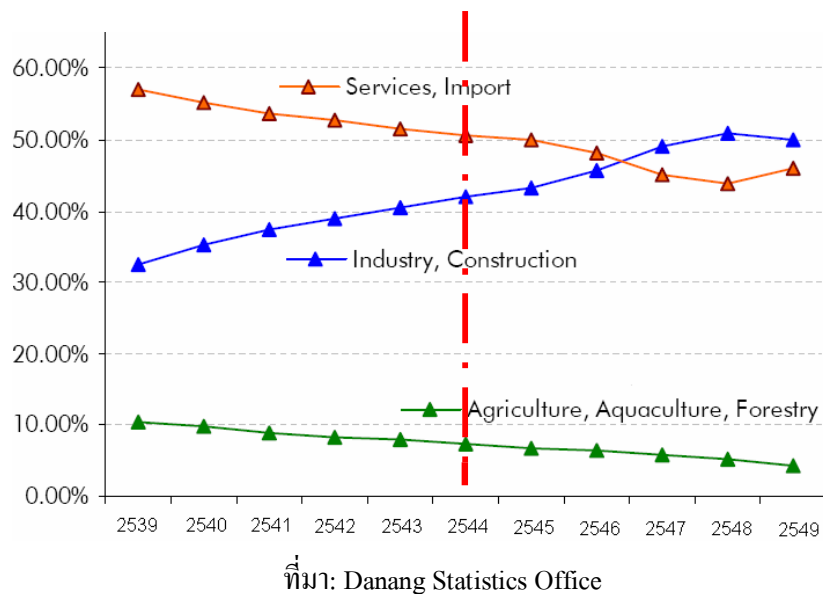


ที่มา: Danang Statistics Office²¹

เมื่อพิจารณาสัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมนครดานัง พบว่า ภาคอุตสาหกรรมของเวียดนามถือได้ว่าเป็นภาคเศรษฐกิจที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น เมื่อนับรวมภาคการก่อสร้าง (Construction) แล้ว ภาคอุตสาหกรรมมีขนาดประมาณร้อยละ 50 ของ GDP ในปี 2549 โดยมีสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญมีความหลากหลาย เช่น ผลิตภัณฑ์เหล็ก สิ่งทอ รองเท้า ซีเมนต์ รวมถึงอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ก็มีการขยายตัวสูงเช่นกัน ในขณะที่ภาคบริการและการนำเข้า มีการขยายตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง จากประมาณร้อยละ 57 ของ GDP ในช่วงปี 2539 เป็นประมาณร้อยละ 46 ในปี 2549 และถัดมา คือ สาขาเกษตรกรรม พืชเลี้ยงสัตว์น้ำ และการป่าไม้ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 4 ของ GDP นครดานัง ในปี 2549 (รูปภาพที่ 5.18)

²¹ ข้อมูลจาก Danang Property Market Update (มีนาคม 2551) รวบรวมโดยบริษัท CB Richard Ellis <<http://www.scribd.com/doc/3856668/Danang-City-Market-Update-March-08>>

รูปภาพที่ 5.18 สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมนครดานังจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ



(3) การพัฒนาอุตสาหกรรมและการลงทุน

นอกจากโครงการพัฒนาเส้นทาง EWEC จะนำมาซึ่งเส้นทางคมนาคมที่สะดวกขึ้นและเป็นการเชื่อมระหว่างพม่า-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม เพื่อเอื้อต่อการขนส่งและการท่องเที่ยวในนครดานังแล้ว เส้นทาง EWEC ยังเป็นการขยายการสร้างโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมและการลงทุนในนครดานังอีกด้วย และด้วยปัจจัยเกื้อหนุนด้านทำเลที่ตั้งทางทิศตะวันออกติดกับทะเลจีนใต้ ทำให้นครดานังเป็นเมืองที่มีศักยภาพในการพัฒนาทั้งในด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการลงทุน ทางนครดานังจึงมีแผนพัฒนาเขตอุตสาหกรรม (Industrial Park / Zone) ในเขตนครดานังขึ้น ดังแสดงในรูปภาพที่ 5.19 โดยแต่ละเขตอุตสาหกรรมมีประเภทของการลงทุนดังนี้²²

❶ Lien Chieu IZ – พื้นที่ 307.71 เฮกตาร์

ประเภทของการลงทุน คือ อุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรมการผลิตอุตสาหกรรมเคมี วัสดุก่อสร้าง และคลังสินค้าทัณฑ์บน

❷ Expanded Hoa Khanh IZ – พื้นที่ 212.12 เฮกตาร์

❸ Hoa Khanh IZ – พื้นที่ 662 เฮกตาร์

ประเภทของการลงทุน คือ การประกอบชิ้นส่วนเครื่องจักรกล อุตสาหกรรมเคมีและพลาสติก การผลิตสินค้าปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ เกษตรกรรม ป่าไม้ อาหารทะเลแปรรูป การผลิตกระดาษ และบรรจุภัณฑ์ ตลอดจนวัสดุก่อสร้างที่ทันสมัย

²² ที่มา: Danang Investment Promotion Centre (ศูนย์ส่งเสริมการลงทุนนครดานัง) <http://ipc.danang.gov.vn/modules/investment_opportunity/default.aspx?CateSubId=124&Catecode=News_Industrial_Parks&IsIndus=1>

④ High-tech IP เน้นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

⑤ Hoa Cam IZ – พื้นที่ 120 เฮกตาร์

ประเภทของการลงทุน คือ อุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง การประกอบชิ้นส่วนเครื่องจักรกล และอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมการเกษตรและอาหารแปรรูป วัสดุก่อสร้างและการตกแต่งภายใน ผลิตภัณฑ์ความงาม และการบรรจุภัณฑ์

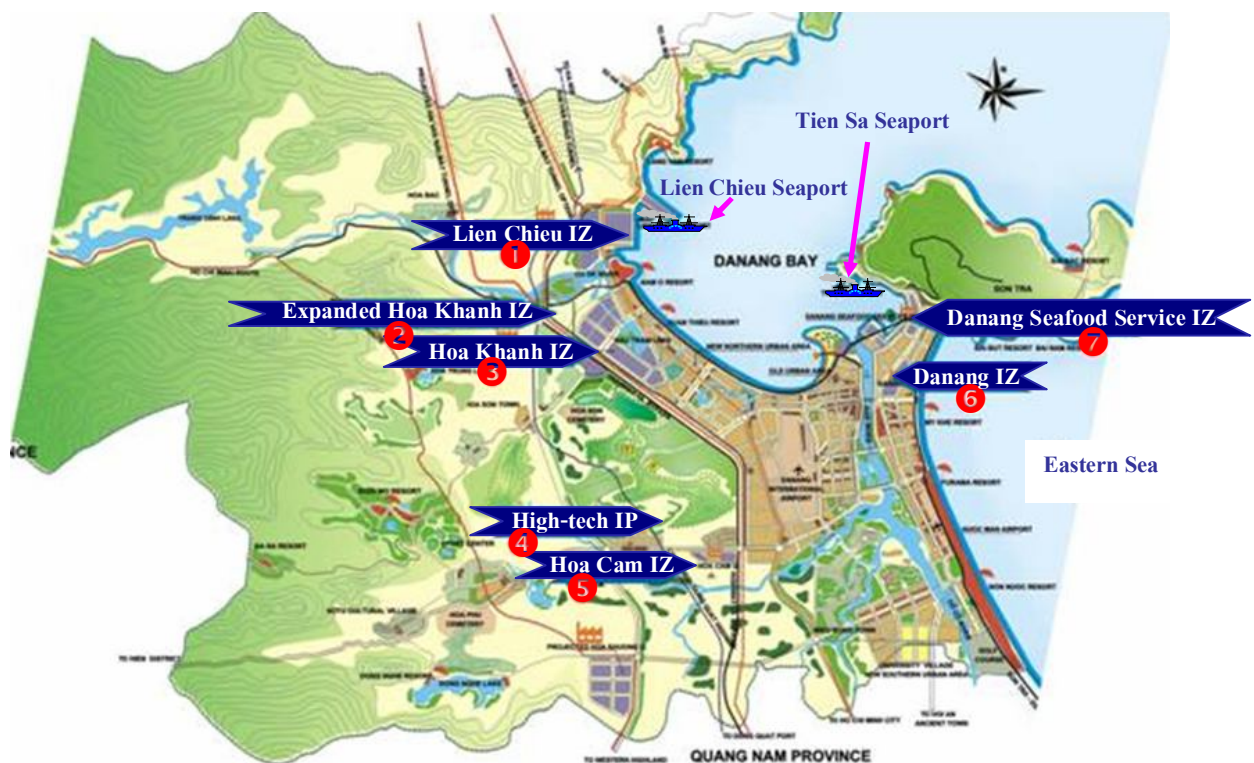
⑥ Danang IZ – พื้นที่ 50 เฮกตาร์

ประเภทของการลงทุน คือ อุตสาหกรรมเสื้อผ้าสำเร็จรูป รองเท้า กระเป๋า และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากหนังหรือเลียนแบบให้เหมือนหนัง การผลิตชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ และตู้เย็น อุตสาหกรรมเครื่องดื่มและอาหารแปรรูป โรงงานผลิตแบบหัตถกรรมและอัญมณี

⑦ Danang Seafood Service IZ – พื้นที่ 57.90 เฮกตาร์

ประเภทของการลงทุน คือ อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป และการให้บริการขนส่งสินค้าประมง

รูปภาพที่ 5.19 แผนที่เขตอุตสาหกรรม (Industrial Zones) ในนครดานัง

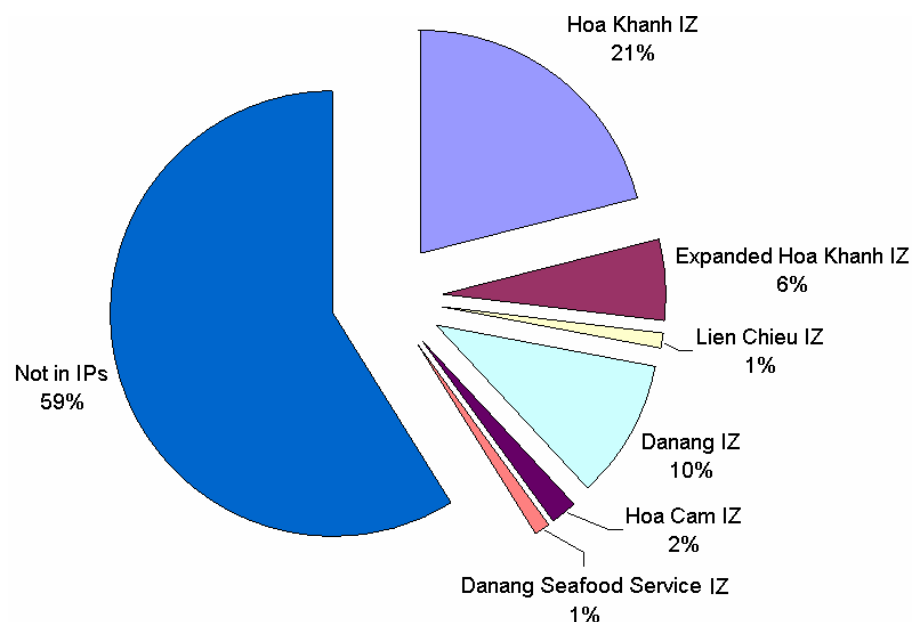


ที่มา: Danang Investment Promotion Centre (www.ipc.danang.gov.vn)

อย่างไรก็ตาม ทางเวียดนามไม่อนุญาตให้ต่างชาติเข้าไปลงทุนในกิจการบางประเภท ได้แก่ ประมง การสำรวจอัญมณี ผลิตภัณฑ์ขี้ดักปลา เบียร์และเครื่องดื่ม ยาสูบ ซีเมนต์ อิฐและอิฐดินเหนียว กระเบื้อง เหล็กถลุงสำหรับก่อสร้าง เหล็กท่อ สังกะสี ผลิตภัณฑ์ของปฏิกิริยาในโตรเจน ฟอสฟอรัสและโปแตสเซียม แก้วเพื่อการก่อสร้าง หลอดฟลูออเรสเซนต์ และน้ำมันหล่อลื่น เป็นต้น เนื่องจากรัฐบาลเวียดนามมีมาตรการไม่ต้องการเพิ่มจำนวนผู้ผลิตในกิจการเหล่านี้ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สำนักอาเซียน, มีนาคม 2551)

การพัฒนาเศรษฐกิจของเวียดนามบนเส้นทางหมายเลข 9 ได้มีการยกระดับให้นครดานังเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรม โดยสิทธิพิเศษที่ทางนครดานังให้แก่นักลงทุนต่างชาติจะเป็นรูปแบบของการยกเว้นภาษีที่ดินระยะยาว การให้การสนับสนุนเรื่องการเวนคืนที่ดิน และการปรับเตรียมที่ดินเพื่อการลงทุน รวมทั้งการอำนวยความสะดวกเรื่องขั้นตอนการขออนุญาตลงทุน โดยในปี 2552 เขตอุตสาหกรรม Hoa Khanh IZ มีสัดส่วนการลงทุนประเภท FDI ร้อยละ 21 ในเขต Danang IZ มี FDI ร้อยละ 10 และในเขต Expanded Hoa Khanh IZ มี FDI ร้อยละ 6 ส่วนเขตอุตสาหกรรม Hoa Cam IZ มีเพียงร้อยละ 2 และในเขต Lien Chieu IZ และ Danang Seafood Service IZ มี FDI เข้าไปลงทุนเพียงร้อยละ 1 เท่านั้น (รูปภาพที่ 5.20)

รูปภาพที่ 5.20 สัดส่วนของ FDI ที่มีการลงทุนในเขตอุตสาหกรรมต่างๆ ในเขตนครดานังในปี 2552



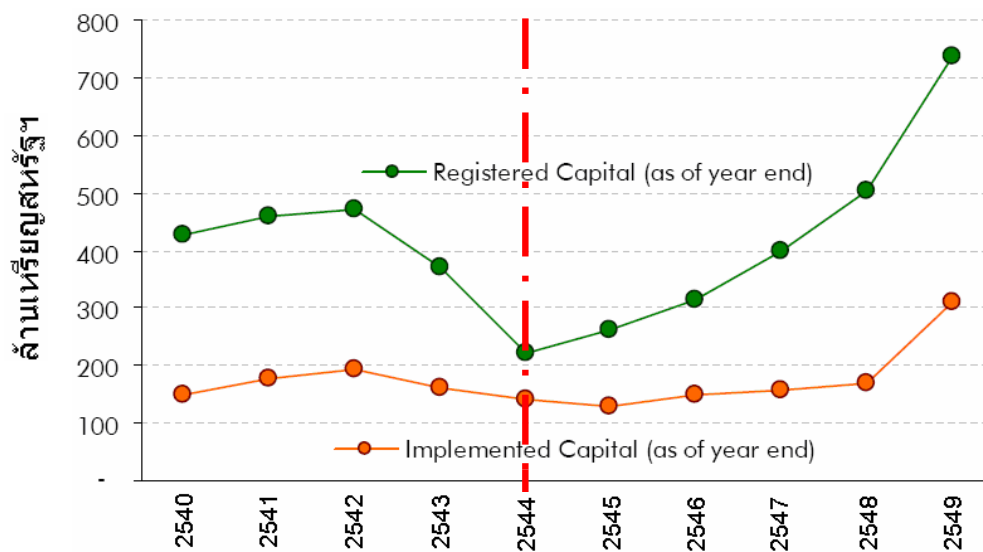
ที่มา: Danang Investment Promotion Centre (ศูนย์ส่งเสริมการลงทุนนครดานัง)

<http://ipc.danang.gov.vn/modules/news/default.aspx?CategoryId=News_Investment_Environment&NewsId=106>

(4) การขยายตัวด้านการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ (FDI)

เส้นทาง EWEK ได้ช่วยกระตุ้นให้เกิดการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ (Foreign Direct Investment: FDI) ในนครดานังมากขึ้นอีกด้วย โดยในช่วงหลังจากการเปิดเส้นทาง EWEK ในปี 2544 มูลค่าการลงทุนจากต่างชาติทั้งหมด (Registered Capital) ในนครดานังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากรูปภาพที่ 5.21 จะเห็นว่า ในปี 2549 มูลค่าการลงทุนจากต่างชาติทั้งหมด (Registered Capital) มีประมาณกว่า 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งมากกว่า 3 เท่าของมูลค่าการลงทุนในปี 2544 และมูลค่าการลงทุนของโครงการจากต่างชาติที่ได้ดำเนินการเป็นผลสำเร็จแล้ว (Implemented Capital) มีค่าประมาณ 300 ล้านดอลลาร์

รูปภาพที่ 5.21 มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ ในนครดานัง ปี 2540 – 2549



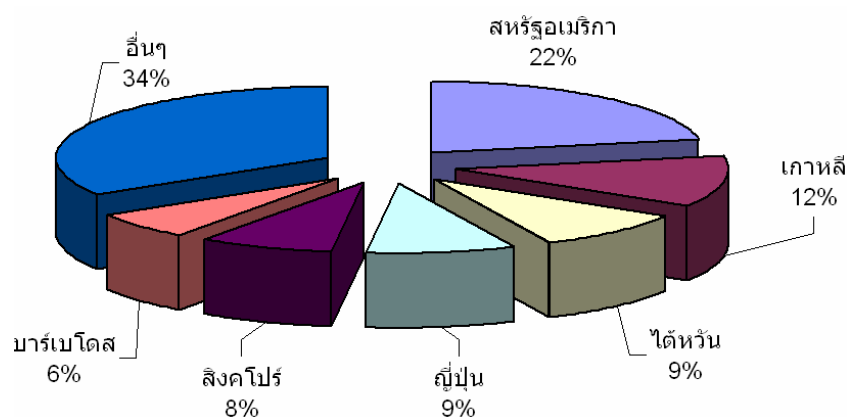
ที่มา: Danang Statistics Office

ความเสถียรภาพของรัฐบาลเวียดนาม การมีนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจที่ชัดเจน และความเอาใจจริงเอาใจในการแก้ไขปัญหาการทุจริตและเสริมสร้างธรรมาภิบาล อีกทั้งนครดานังยังมีความคล่องตัวในการบริหารงานมากกว่าจังหวัดอื่นๆ²³ ซึ่งเป็นส่วนช่วยสร้างความมั่นใจแก่นักลงทุน

²³ ระบบการบริหารราชการท้องถิ่นของเวียดนามแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ ระดับจังหวัดและเทียบเท่า มี 59 จังหวัด กับอีก 6 นคร ซึ่งหนึ่งในนั้น คือ นครดานัง (ส่วนอีก 5 นคร คือ เว้ ฮานอย โฮจิมินห์ ไฮฟอง และเกิ่นเซอ) โดยการบริหารในระดับนครจะได้รับงบประมาณจากส่วนกลางโดยตรง รวมทั้งข้าราชการจะได้รับการแต่งตั้งโดยตรงจากส่วนกลาง ดังนั้น ทั้ง 6 นคร จึงมีอำนาจในการตัดสินใจอย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นการช่วยให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารงานและช่วยให้แผนการพัฒนาต่างๆ เป็นไปได้

ชาวต่างชาติ ทำให้สามารถดึงดูดเงินลงทุนต่างชาติเข้าสู่เวียดนามเพิ่มสูงขึ้นโดยปัจจุบันมีนักลงทุนต่างชาติจากหลายประเทศได้เลือกนครดานังเป็นศูนย์กลางการลงทุนในภาคกลางเวียดนาม โดยในปี 2549 การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ในนครดานัง พบว่า ร้อยละ 22 เป็นการลงทุนจากสหรัฐอเมริกา รองลงมาร้อยละ 12 จากเกาหลี ถัดมา คือ ร้อยละ 9 จากญี่ปุ่นและไต้หวัน และร้อยละ 8 จากสิงคโปร์ นอกจากนี้ ยังมีการลงทุนจากบาร์เบโดส (Barbados)²⁴ ร้อยละ 6 อีกด้วย (รูปภาพที่ 5.22)

รูปภาพที่ 5.22 สัดส่วนของ FDI ในนครดานัง (แยกตามประเทศ) ในปี 2549



ที่มา: Danang Statistics Office²⁵

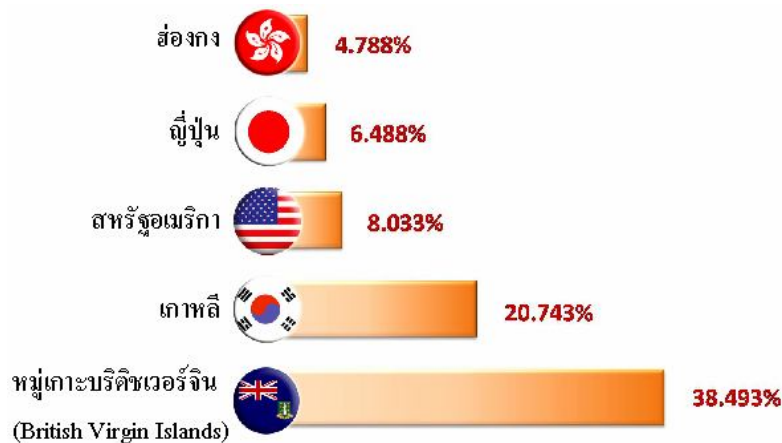
อย่างไรก็ตาม ข้อมูลทางสถิติจากศูนย์ส่งเสริมการลงทุนนครดานัง (Danang Investment Promotion Centre) ได้ระบุถึงสัดส่วนของ FDI ในนครดานัง (แยกตามประเทศ) ในปี 2552 ที่แตกต่างจากปี 2549 ดังที่กล่าวไว้ข้างต้น นั่นคือ ร้อยละ 38.5 ของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ในนครดานัง มาจากหมู่เกาะบริติชเวอร์จิน (British Virgin Islands)²⁶ รองลงมา ร้อยละ 20.7 จากเกาหลี ถัดมา คือ ร้อยละ 8 จากสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 6.5 จากญี่ปุ่น และร้อยละ 4.8 จากฮ่องกง (รูปภาพที่ 5.23)

²⁴ บาร์เบโดส (Barbados) เป็นประเทศเกาะที่ตั้งอยู่ในมหาสมุทรแอตแลนติกทางตะวันตก และทางตะวันออกของทะเลแคริบเบียน

²⁵ ข้อมูลจาก Danang Property Market Update (มีนาคม 2551) รวบรวมโดยบริษัท CB Richard Ellis <<http://www.scribd.com/doc/3856668/Danang-City-Market-Update-March-08>>

²⁶ หมู่เกาะบริติชเวอร์จิน หรือ หมู่เกาะเวอร์จินของอังกฤษ (British Virgin Islands) เป็นดินแดนโพ้นทะเลของสหราชอาณาจักร ประกอบด้วยเกาะน้อยใหญ่กว่า 50 เกาะ มีที่ตั้งอยู่ในทะเลแคริบเบียน ทางตะวันออกของประเทศจาเมกา เดิมนั้นเป็นส่วนหนึ่งของจักรวรรดิดัตช์ (Dutch Empire) ภายหลังอังกฤษเข้ามาครอบครอง เมื่อ พ.ศ. 2215

รูปภาพที่ 5.23 สัดส่วนของ FDI ในนครดานัง (แยกตามประเทศ) ในปี 2552



ที่มา: Danang Investment Promotion Centre (ศูนย์ส่งเสริมการลงทุนนครดานัง)

<http://ipc.danang.gov.vn/modules/news/default.aspx?CatId=News_Investment_Environment&NewsId=106>

ในปี 2552 เงินลงทุนโดยตรงที่เข้ามาในนครดานังนั้นส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งมีสัดส่วนของการลงทุนสูงที่สุด คือ ร้อยละ 74 ของเงินลงทุนรวม รองลงมาเป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตและการแปรรูป (ร้อยละ 14) (รูปภาพที่ 5.24)

รูปภาพที่ 5.24 สัดส่วนของ FDI ในนครดานัง (แยกตามสาขาการลงทุน) ในปี 2552



ที่มา: Danang Investment Promotion Centre (ศูนย์ส่งเสริมการลงทุนนครดานัง)

<http://ipc.danang.gov.vn/modules/news/default.aspx?CatId=News_Investment_Environment&NewsId=106>

จากที่กล่าวข้างต้น ในนครดานังมีการลงทุนของ FDI ในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว สูงถึงร้อยละ 74 ของเงินลงทุน FDI รวมทั้งหมด ซึ่งจากตารางที่ 5.4 และตารางที่ 5.5 แสดงข้อมูลโครงการอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบต่างๆ อาทิ อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้าปลีก โรงแรม อพาร์ทเมนต์ คอนโดมิเนียม และรีสอร์ท ในบริเวณย่านกลางเมืองดานัง และบริเวณเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออก

ตารางที่ 5.4 โครงการอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณย่านกลางเมืองดานัง

City Centre Projects	อาคารสำนักงาน (ตร.ม.)	ศูนย์การค้า ปลีก (ตร.ม.)	โรงแรม (จำนวนห้อง)	อพาร์ทเมนต์ (จำนวนห้อง)	คาดว่าโครงการ จะแล้วเสร็จ
Hoang Anh Gia Lai	3,800	–	โรงแรม 5 ดาว (207 ห้อง)	–	เสร็จสิ้นแล้ว
Indochina Riverside Towers	8,576	6,549	–	คอนโดมิเนียม 95 ยูนิต	Q1 / 2551
Vinh Trung Plaza	6,872	17,000 (เช่น Big C)	โรงแรม 4 ดาว (200 ห้อง)	อพาร์ทเมนต์ 108 ห้อง	Q4 / 2550
Da Nang Plaza	6,000	18,000	–	อพาร์ทเมนต์ 168 ห้อง	Q4 / 2551
Softtech	10,000	–	–	–	Q2 / 2551
Da Nang Square	TBC	TBC	–	TBC	ปี 2552
Kreves Development	TBC	TBC	–	คอนโดมิเนียม 2,000	ปี 2555
Da Phuoc New Town	TBC	TBC	–	TBC	ปี 2557
Cantavil	–	TBC	–	TBC	ปี 2553
True Friends Park	TBC	TBC	–	คอนโดมิเนียม 500 ยูนิต	Q4 / 2552
Vina Capital Square	TBC	TBC	–	TBC	ปี 2555
รวม	35,248	41,549	407	2,871	

ที่มา: Danang Property Market Update (ตุลาคม 2550) รวบรวมโดยบริษัท CB Richard Ellis

<<http://www.cbrevietnam.com/news/Danang%20Market%20Review-Oct07.pdf>>

ตารางที่ 5.5 โครงการอสังหาริมทรัพย์บริเวณเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออกของนครดานัง

Resort & Villas Project	Hotel/Resort (จำนวนห้อง)	Villas	Apartments (จำนวนห้อง)	Operator/ Management	คาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จ
Son Tra Resort & Spa	โรงแรม 5 ดาว (TBC)	193	–	Swiss-BelHotel	ปี 2551
InterContinental	Resort (200 ห้อง)	TBC	–	InterContinental Hotel Group	ปี 2553
Nam Long Villas	–	62	–	–	–
Sunrise	โรงแรม 5 ดาว (200 ห้อง)	50	–	TBA	–
Hoang Tra	โรงแรม 5 ดาว (180 ห้อง)	–	–	TBA	Q4 / 2551
Eden Resort	โรงแรม 5 ดาว (TBC)	TBC	TBC	TBA	–
Olalani Resort & Condominiums	โรงแรม 5 ดาว (163 ห้อง)	3	62 ยูนิต	TBA	Q2 / 2552
Crowne Plaza Resort	500	TBC	TBC	InterContinental Hotel Group	Q2 / 2552
Asia Pearl Resort	180	–	–	TBA	ปี 2553
Indochina Marble Mountain Resort	โรงแรม 5 ดาว (250 ห้อง)	40	150 ยูนิต	Hyatt Regency	Q4 / 2552
Raffles Da Nang	โรงแรม 5 ดาว (150 ห้อง)	15	–	Raffles	Q1 / 2554
Hoang Anh Gia Lai	200	–	–	Hoang Anh Gia Lai Group	–
The Nam Khang Resort	TBC	TBC	TBC	–	–
Hanoi Tourism Resort	โรงแรม 5 ดาว (650 ห้อง)	100	–	–	ปี 2552
P & I Resort	TBC	TBC	–	–	–
KOR Resort	220	70	–	KOR Group	ปี 2553 - 2555
Vina Capital - Beach Resort & Golf Course	โรงแรม 4 ดาว (500 ห้อง)	400	–	TBA	ปี 2553 - 2559
Furama Resort	โรงแรม 5 ดาว (198 ห้อง)	–	–	Furama Hotel & Resort International	ปี 2540
Sandy Beach Resort	โรงแรม 4 ดาว (188 ห้อง)	–	–	Ben Thanh Tourist	ปี 2547

ที่มา: Danang Property Market Update (ตุลาคม 2550) รวบรวมโดยบริษัท CB Richard Ellis

(5) การขยายและการพัฒนาตัวเมือง

สภาพตัวเมืองดานังในปัจจุบันแตกต่างจากเมืองอื่นๆ บนเส้นทาง EWEC ในประเทศเวียดนามมาก โดยเฉพาะบริเวณทั้งสองฝั่งของแม่น้ำฮาน (Han River) และบริเวณพื้นที่ตามแนวชายฝั่งทะเล ซึ่งกำลังมีการพัฒนาให้เป็นศูนย์การค้า รีสอร์ท โรงแรม และคาสิโน โดยได้ว่าจ้างบริษัทอเมริกาให้ออกแบบพื้นที่ชายฝั่งทะเลยาว 30 กิโลเมตร จากตารางที่ 5.4 และตารางที่ 5.5 อย่างไรก็ตาม การขยายและการพัฒนาตัวเมืองในเขตนครดานังได้ทำให้เกิดปัญหาและผลกระทบตามมา อาทิ การเปลี่ยนแปลงสภาพชุมชน สิ่งแวดล้อม ปัญหาการจราจร การขาดแคลนสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การเกิดชุมชนแออัด ซึ่งมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนที่อยู่อาศัยอยู่ในเมืองในด้านความเป็นอยู่ และการประกอบอาชีพ การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว จะทำให้เกิดการขยายตัวของแหล่งงาน ซึ่งจะเพิ่มมากในเขตเมือง ส่งผลให้ประชากรอพยพเข้ามาอยู่ในเมืองมากขึ้น และถ้าเป็นกลุ่มใช้แรงงานก็อาจจะก่อให้เกิดปัญหาชุมชนแออัดและไม่ถูกสุขลักษณะ นอกจากนี้ การขยายตัวของเขตเมืองและการเปลี่ยนจากเกษตรกรรมเป็นอุตสาหกรรมของเวียดนาม ทำให้เกิดปัญหาการลดลงอย่างมากของพื้นที่การเกษตร ซึ่งจะส่งผลต่อความมั่นคงทางอาหารในอนาคต โดยกระทรวงเกษตรและการพัฒนาชนบทของเวียดนามรายงานว่า ตั้งแต่ปี 2544 พื้นที่เพาะปลูกลดลงจาก 26.56 ล้านไร่ เป็น 25.51 ล้านไร่ โดยเฉพาะปี 2550 เพียงปีเดียวพื้นที่ปลูกข้าวลดลง 772,188 ไร่ เนื่องจากเวียดนามจัดพื้นที่เพาะปลูกใหม่และพัฒนาบริการและภาคอุตสาหกรรมตลอดจนการขยายตัวของเขตเมือง ทั้งนี้รัฐบาลเวียดนามประสงค์ที่จะให้ประเทศกลายเป็นประเทศอุตสาหกรรมภายในปี 2563 (กรมประชาสัมพันธ์, 2552) ดังนั้น การขยายตัวของเมืองจะต้องมีการวางแผนอย่างชัดเจนและเป็นระบบ เพื่อที่จะสามารถจัดการ ควบคุม และแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากการขยายตัวของชุมชนเมือง และปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมา อาทิ การเปลี่ยนแปลงสังคมเมือง และปัญหาสิ่งแวดล้อมในเมือง เป็นต้น

5.3.2 ผลกระทบของ AEC ต่อนครดานัง

ในปี 2558 ที่กลุ่มประเทศอาเซียนจะก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC จะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีในด้านสินค้า การบริการ การลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติ เงินลงทุนและแรงงาน ซึ่งการวิเคราะห์ผลกระทบของ AEC ต่อนครดานังจะเป็นการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีในด้านต่างๆ ดังนี้

การเปิดเสรีด้านการค้าสินค้าเพื่อนำไปสู่การเป็น AEC เป็นสิ่งที่คุ้นเคยกันอยู่แล้วภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียนหรือ อาฟต้า (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ซึ่งเริ่มขึ้นในปี 2535 โดยมีการทยอยลดอัตราภาษีศุลกากรระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนอย่างต่อเนื่อง และในปี

2553 นี้ประเทศอาเซียนเดิม 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และบรูไน ต้องลดอัตราภาษีศุลกากรระหว่างกันให้เหลือร้อยละ 0 ยกเว้นสินค้าในรายการอ่อนไหว ขณะที่ประเทศสมาชิกใหม่อีก 4 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว พม่า และเวียดนาม ต้องทยอยลดอัตราภาษีศุลกากรจนเหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2558 โดยสินค้าที่ผลิตในเขตอุตสาหกรรมต่างๆ ในนครดานังส่วนใหญ่จะเป็นวัตถุดิบและสินค้าขั้นกลางเพื่อใช้ผลิตสินค้าในอุตสาหกรรมภายในประเทศและประเทศในอาเซียนต่อไป และในปี 2558 เมื่อเวียดนามต้องปรับลดอัตราภาษีศุลกากรเหลือร้อยละ 0 จะทำให้ผู้ประกอบการในนครดานังจะมีโอกาสเลือกซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคที่หลากหลายมากขึ้นในราคาที่ถูกลง ทั้งนี้ เนื่องจากเกิดการแข่งขันกันระหว่างประเทศในอาเซียน รวมทั้งการแข่งขันของสินค้าจากจีน อินเดีย เกาหลี และญี่ปุ่น ภายใต้กรอบการค้าเสรีอาเซียน-จีน อาเซียน-อินเดีย อาเซียน-เกาหลี และความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจอาเซียน-ญี่ปุ่น (AJCEP) ซึ่งทางนครดานังควรมีการเตรียมความพร้อมและสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมต่างๆ ภายในประเทศ เพื่อที่จะรับมือกับการลดอัตราภาษีที่เหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2558

สำหรับการเปิดเสรีด้านบริการ แม้ว่าสิงคโปร์มีศักยภาพในด้านบริการสูงที่สุดในอาเซียน และน่าจะได้ประโยชน์มากที่สุดจากการเปิดเสรีด้านบริการ โดยเฉพาะในสาขาโทรคมนาคม การขนส่งทางอากาศและโลจิสติกส์ ซึ่งสิงคโปร์มีความพร้อมทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่าประเทศอื่นในอาเซียน รวมทั้งเวียดนามอยู่มาก อย่างไรก็ตาม เวียดนามก็มีศักยภาพสูงในการให้บริการในบางสาขา โดยเฉพาะสาขาการท่องเที่ยว ซึ่งถือได้ว่านครดานังมีจุดแข็งไม่ว่าจะเป็นทำเลที่ตั้งที่ติดทะเลทางด้านฝั่งตะวันออก และอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวทางมรดกโลกที่สำคัญ อย่างเมืองฮอยอันและเมืองเว้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่านครดานังจะมีแผนการก่อสร้างบ้านพักตากอากาศ รีสอร์ท และโรงแรมระดับ 4-5 ดาวจำนวนมาก เพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี แต่ก็ควรมีการให้บริการที่ดีเพื่อสร้างความประทับใจแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ นอกจากนี้ นครดานังก็ยังมีศูนย์การค้าทั้งปลีกและส่ง รวมถึงห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เช่น Big C, Indo Chi Tower และ Metro และมีการบริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะเป็นธุรกิจบริการที่นครดานังจะได้ประโยชน์จากการเปิดเสรีภาคบริการ

ในส่วนของการเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรี เป็นที่คาดการณ์ว่า ผลจากการจัดตั้ง AEC จะส่งผลให้มีการขยายฐานการผลิตของประเทศสมาชิกอาเซียนมาขึ้นนครดานังมากขึ้น เพื่อประโยชน์ด้านโลจิสติกส์และแรงงานที่มีราคาถูกกว่า อีกทั้งยังเป็นแหล่งผลิตสินค้าขั้นกลางที่จะป้อนสู่ตลาดในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ โดยนักลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในนครดานังส่วนมองเวียดนามในฐานะแหล่งลงทุนอีกทางเลือกหนึ่งนอกจากจีน โดยการขยายฐานการผลิตไปลงทุนใน

เวียดนามเพิ่มขึ้น จะเป็นการกระจายความเสี่ยงด้านการลงทุนและโอกาสทางการค้า เพื่อใช้ประโยชน์จากการจัดตั้ง AEC

การจัดตั้ง AEC เป็นการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่สำคัญของสมาชิกอาเซียน เพื่อกระชับความร่วมมือให้แข็งแกร่งขึ้น ดังนั้น แต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะ 4 ประเทศบนเส้นทาง EWEC ควรอย่างยิ่งที่จะมีการศึกษาและเรียนรู้ประเทศเพื่อนบ้านให้ทอ้งแท้และเข้าใจ เพื่อกระชับความร่วมมือให้เหนียวแน่นยิ่งขึ้น ภายใต้การจัดตั้ง AEC เพื่อช่วยลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต การปล่อยให้ประเทศหนึ่งประเทศใดกระทำโดยไม่สนใจหรือไม่ทำความเข้าใจประเด็นปัญหาจากผลกระทบที่เกิดขึ้น ก็ย่อมที่จะส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (พม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม) ในภาพรวมได้ด้วย และท้ายที่สุดก็จะส่งผลกระทบโดยตรงกับประชาชนที่อาศัยตามเมืองต่างๆ บนเส้นทาง EWEC

สรุปภาพรวม

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC ของไทยในเชิงธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าของไทยมายังเวียดนามยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ทั้งนี้เนื่องจากกฎระเบียบของสปป.ลาว ที่ต้องให้มีการเปลี่ยนรถจากฝั่งไทยมาใช้รถของสปป.ลาว ประกอบกับทางสปป.ลาว เองไม่ได้มีงบประมาณในการบำรุงรักษาเส้นทาง EWEC ในแขวงสะหวันนะเขต ส่งผลให้ถนนในส่วน ของ สปป.ลาว เป็นหลุมเป็นบ่อ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเวียดนาม จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการถึงเหตุผลที่ไม่ใช้เส้นทาง EWEC ขนส่งสินค้าไปยังเวียดนาม พอสรุปได้ดังนี้

1. ปัญหาเรื่องเส้นทางซึ่งอยู่ในสภาพที่ไม่ดีนักทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง และการเกิดอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว
2. การขนส่งสินค้าจากไทยเข้าเวียดนาม ต้องผ่าน 2 ด่าน ซึ่งมีการตรวจสินค้าที่ด่านทั้ง 2 จุด (ด่านมุกดาหาร – สะหวันนะเขต และด่านแดนสะหวัน – ลาวบาว) ซึ่งเป็นปัญหาที่ยุ่งยากในข้อปฏิบัติการเดินทางข้ามพรมแดนลาว-เวียดนาม
3. การเดินทางจากไทยเข้า สปป.ลาว ต้องเปลี่ยนรถ ซึ่งจะต้องขนถ่ายสินค้าทำให้สิ้นเปลืองทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย อีกทั้งขั้นตอนการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนที่ยังยุ่งยากอยู่
4. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) ยังไม่ถูกนำมาปฏิบัติใช้ตามที่ตกลงกันไว้ระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS

จากปัญหาดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงอุปสรรคในการใช้ประโยชน์ของเส้นทาง EWEC ในด้านการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเวียดนาม แต่สำหรับการขนส่งสินค้าจากสปป.ลาวไปยังเวียดนามจะพบว่า มีการลำเลียงท่อนซุงจากฝั่งสปป.ลาว ไปยังเวียดนามเป็นจำนวนมาก หากพิจารณาในประเด็นของผลกระทบจากเส้นทาง EWEC ที่มีต่อเวียดนาม จะเห็นว่า เวียดนามได้ประโยชน์จากจำนวนนักท่องเที่ยวจากไทยที่เพิ่มมากขึ้นเห็นได้ชัด และได้ประโยชน์จากการลำเลียงวัตถุดิบจากสปป.ลาวเข้าสู่เวียดนาม ขณะเดียวกันสินค้าอุปโภคบริโภคบางส่วนของเวียดนามก็มีการนำเข้าสปป.ลาวโดยผ่านเส้นทางดังกล่าว ดังนั้น จะเห็นถึงผลประโยชน์จากการเปิดเส้นทางดังกล่าวที่มีต่อเวียดนามอย่างชัดเจน

การพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงทางถนนบนเส้นทาง EWEC หมายเลข 9 รวมทั้งเส้นทางด้านใต้ที่ผ่านกัมพูชา จะเอื้อประโยชน์ให้ประชาชนไปมาหาสู่และค้าขายกันมากขึ้น การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็ว และการเข้าสู่กระแสโลกของเวียดนาม โดยเฉพาะการเข้าเป็นสมาชิกของ WTO จะทำให้เวียดนามเป็นตลาดที่น่าสนใจมากขึ้น แต่การคมนาคมในเวียดนาม การขนส่งผ่านสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศยังไม่มีมาตรฐานเดียวกัน และถนนที่ไม่ค่อยเหมาะสมกับการเพิ่มขึ้นของ

จำนวนรถที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในกรณีที่เมืองดานังทั้งในส่วนของการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรม ใช้ได้ผลอย่างจริงจัง โดยเฉพาะกับรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารขนาดใหญ่ นอกจากนี้ถนนซึ่งอยู่ระหว่างเมืองเว้ถึงนครดานัง มีลักษณะติดกับภูเขาและมีความลาดชันประกอบกับเป็นถนน 2 ช่องทางจราจร เป็นช่วงที่ไม่มั่นใจว่ารถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่จะเดินทางได้อย่างปลอดภัย โครงการถนนหมายเลข 9 นับว่าเป็นเส้นทางหนึ่งที่จะสร้างโอกาสใหม่ให้กับนักลงทุน รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง 4 ประเทศ ได้แก่ พม่า สปป.ลาว เวียดนามและไทย ยังต้องมีการประสานความร่วมมืออย่างต่อเนื่อง เพื่อที่จะให้นักลงทุนที่ตัดสินใจที่จะลงทุนได้รับผลประโยชน์สูงสุด

รัฐบาลเวียดนามได้เร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เช่น การตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามเมืองสำคัญๆ การปรับปรุงท่าเรือน้ำลึก (ดานังและที่อ่าวคัมรานห์) และท่าอากาศยานนานาชาติให้ทันสมัย การเตรียมความพร้อมด้านพลังงานไฟฟ้า เวียดนามมีแผนการลงทุนเพื่อปรับปรุงโรงไฟฟ้าทั่วประเทศ พร้อมทั้งมีการสร้างเขื่อนใหม่ที่จังหวัดเซินลา ทางภาคเหนือ ซึ่งจะเป็นเขื่อนที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งโครงการสร้างโรงงานไฟฟ้าพลังงานนิวเคลียร์ โดยมีเป้าหมายให้สร้างเสร็จภายในปี 2563 ด้านอุตสาหกรรม เวียดนามกำลังพัฒนาหลายด้าน เช่น อุตสาหกรรมต่อเรือ โดยเวียดนามสามารถต่อเรือสินค้าขนาดระวาง 53,000 ตันได้ และตั้งเป้าที่จะต่อเรือขนาดระวาง 1 แสนตันในอนาคต โดยได้รับความร่วมมือด้านเทคโนโลยีจากต่างประเทศ

ด้วยเวียดนามยังคงประสบปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ²⁷ ซึ่งรัฐบาลเวียดนามได้พยายามวางแผนเพื่อรับมือปัญหาเหล่านี้ โดยเน้นการสร้างความอยู่ดีกินดี มีโครงการส่งเสริมการจ้างงานและจัดอบรมวิชาชีพแก่ประชาชน มีการจัดส่งแรงงานไปต่างประเทศอย่างเป็นระบบมากยิ่งขึ้น โดยมีไต้หวัน มาเลเซีย และเกาหลีใต้ เป็นตลาดแรงงานสำคัญ นอกจากนี้ ยังคงให้ความสำคัญกับการลดระดับความยากจน ซึ่งที่ผ่านมาถือว่าเวียดนามประสบความสำเร็จในระดับที่น่าพอใจ โดยได้รับการยอมรับจากโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Programme: UNDP) จากการที่เวียดนามสามารถลดระดับความยากจนจากร้อยละ 60 ในปี 2532 เป็นร้อยละ 18 ในปี 2546

นครดานัง มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับไทยมาเป็นเวลานาน โดยสถานกงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์ได้สนับสนุนให้มีโครงการสอนภาษาไทยในมหาวิทยาลัยและสมาพันธ์มิตรภาพนคร

²⁷ เวียดนามมีการใช้เงินจำนวนมากในการพัฒนาประเทศ ส่วนหนึ่งได้จากการลงทุนต่างชาติ และยังได้รับความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และองค์กรต่าง ๆ อาทิ IDA (International Development Association) ADB (Asian Development Bank), JICA (Japan International Cooperation Agency) และเงินจากกลุ่มชาวเวียดนามโพ้นทะเล (“เวียดนามไกล”) (Overseas Vietnamese) ซึ่งส่งเข้าไปพัฒนาระบบเศรษฐกิจของเวียดนาม

คานัง โดยอาสาสมัครชาวไทยมาเป็นระยะเวลาหลายปี ปัจจุบัน ธุรกิจเอกชนในนครคานัง ค้าขายกับธุรกิจไทยประมาณ 31 บริษัท โดยนำเข้าเหล็ก รองเท้า เสื้อผ้า ปูนซีเมนต์ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้า และอะไหล่มอเตอร์ไซค์จากไทย และส่งออกถั่วลิสงและของใช้ตกแต่งบ้านไปไทย โดยจากการสัมภาษณ์ Investment Promotion Centre ของเมืองคานัง พบว่า ทางคานังต้องการเชิญชวนนักลงทุนไทยที่สนใจการลงทุนในหลายสาขา เช่น ประมง ไม้ รองเท้า เสื้อผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านขายปลีก ผลไม้แปรรูป อุปกรณ์การแพทย์ ตลอดจนด้านบริการที่ไทยมีศักยภาพสูง ได้แก่ การท่องเที่ยว ธุรกิจด้านสุขภาพ เป็นต้น

นอกจากนี้ ปัญหาและอุปสรรคด้านการท่องเที่ยวที่พบ ได้แก่ ปัญหาด้านการตรวจสอบเอกสารที่ด่านพรมแดน ซึ่งใช้เวลานานมาก ทำให้ไม่สะดวกต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยว และการที่บริษัทท่องเที่ยวของไทยกับลาวนำนักท่องเที่ยวเข้ามาเวียดนามแต่ไม่ใช้วีซ่าก็ทำให้เกิดความผิดกฎหมายของเวียดนาม จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นส่วนมากเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มสะพายเป้หรือที่เรียกกันว่า Backpacker ซึ่งมักจะนั่งรถมาตามเส้นทางหมายเลข 9 ทั้งนี้ ความร่วมมือกันระหว่าง 3 ประเทศเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว อย่างที่เวียดนามทำกับสปป.ลาวและกัมพูชา จึงอยากให้เกิดความร่วมมือกับไทยในลักษณะของเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยในปัจจุบันกำลังนำเสนอแผนความร่วมมือ 4 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และกัมพูชา) โดยเน้นการท่องเที่ยวเมืองมรดกโลก คือ อยุรยา หลวงพระบาง เสียมราฐ และเมืองเว้

ทั้งนี้ ปัญหาผลกระทบที่เกิดขึ้นทางสังคมและวัฒนธรรมของเวียดนามได้เปลี่ยนแปลง กล่าวคือ การเปลี่ยนแปลงในฐานะประเทศที่ยึดถืออุดมการณ์สังคมนิยมเช่นเดียวกับสาธารณรัฐประชาชนจีนและสปป.ลาว การทำงานร่วมกันและการแบ่งงานกันทำ แต่เมื่อรัฐบาลเวียดนามมีนโยบายเปิดประเทศแล้ว ทำให้คนเวียดนามเริ่มที่จะปรับตัวเข้าไปสู่ระบบทุนนิยมเพิ่มมากขึ้น ผลประโยชน์ส่วนตัวจึงมีความหมายมากกว่าผลประโยชน์ส่วนร่วม นอกจากนี้วัฒนธรรมทัศนคติ ความเชื่อ เริ่มที่จะรับอิทธิพลจากประเทศในเอเชียตะวันออก เช่น จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ รวมทั้ง สหรัฐอเมริกา และกลุ่มสหภาพยุโรป ทำให้วิถีดั้งเดิมของคนเวียดนามเปลี่ยนแปลงไป สิ่งนี้จึงเป็นข้อก้ำกัวของการเปลี่ยนแปลงภาพลักษณ์ วัฒนธรรมและสังคมของคนเวียดนาม

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 บทสรุป

การศึกษาผลกระทบของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor หรือ EWEC) ในครั้งนี้ได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นในมิติทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชนบนเส้นทาง EWEC โดยพิจารณาตามรายประเทศที่เส้นทาง EWEC คัดผ่านยกเว้นประเทศพม่าเนื่องจากข้อจำกัดของข้อมูลและการลงสำรวจพื้นที่ ทั้งนี้ประเทศที่ทำการศึกษาได้แก่ ประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนาม โดยได้เก็บรวบรวมข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ สำหรับในประเทศไทย ข้อมูลปฐมภูมิได้จากการจัดประชุมสัมมนาระดมความคิดเห็นในพื้นที่ที่ศึกษา โดยเชิญผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งจากภาครัฐและเอกชนในพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ในพินิจโลก ขอนแก่น และมุกดาหาร รวมทั้งการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว และจังหวัดกวังจี จังหวัดถัวเทียน-เว้ และนครดานัง ในเวียดนาม (รายละเอียดของแต่ละกิจกรรมแสดงในภาคผนวก ก. – จ.) การศึกษาผลกระทบในงานวิจัยนี้จะวิเคราะห์จากศักยภาพของแต่ละเมืองที่ศึกษาและโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของแต่ละเมือง ดังนี้

จังหวัดตาก

จากการพิจารณาถึงผลกระทบของเส้นทาง EWEC ที่มีต่อจังหวัดตาก จะเห็นว่า เส้นทางคมนาคม EWEC ที่ผ่านจังหวัดตากไปทางตะวันตกจนถึงท่าเรือมะละแหม่งยังไม่ได้พัฒนาอย่างสมบูรณ์เช่นทางด้านตะวันออกที่ท่าเรือดานัง ดังนั้นผลกระทบในฐานะระเบียงทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนจึงยังไม่สามารถวิเคราะห์ได้สมบูรณ์ อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์กิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัดตาก จำเป็นต้องพิจารณาควบคู่ไปกับจังหวัดเมียวดีในพม่าด้วย เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดเมียวดีได้เปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น ซึ่งจัดเป็นการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เชื่อมต่อกับจังหวัดตากทางอำเภอแม่สอด โดยทั่วไปกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัดตากมีพื้นฐานจากตลาดการค้าชายแดน และเติบโตจากการเป็นเขตอุตสาหกรรมพิเศษที่ใช้แรงงานต่างด้าวเป็นหลัก และมีการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงวัฒนธรรมเสริม ในแง่ของผลกระทบจากเส้นทาง EWEC ในด้านการท่องเที่ยวพบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางไปเที่ยวในพม่าโดยผ่านด่านพรมแดนแม่สอด – เมียวดี และข้ามสะพานมิตรภาพไทย

– พม่า มีจำนวนเพิ่มขึ้นโดยตลอด แต่ไม่ได้เป็นผลโดยตรงเช่นการเปิดเส้นทาง EVEC เหมือนที่จังหวัดมุกดาหาร ทั้งนี้เนื่องจากการเดินทางท่องเที่ยวเข้าสู่ประเทศพม่า ยังมีข้อจำกัดในด้านต่างๆ โดยเฉพาะทางโนโคงสร้างพื้นฐาน อาทิ เส้นทางคมนาคม พาหนะเดินทาง ร้านอาหาร ที่พัก รวมไปถึงระเบียบพิธีการผ่านแดน ซึ่งก็ขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ระหว่างไทยและพม่า เป็นต้น

สำหรับผลกระทบของ AEC ต่อการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัดตาก พบว่า หากมีการยกเลิกข้อจำกัดด้านการค้าระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ทั้งภาษีและที่มิใช่ภาษี รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน จะเป็นการช่วยลดต้นทุนการบริหารจัดการของผู้ผลิต ทำให้สินค้าถึงมือผู้บริโภคในเวลาอันรวดเร็ว และในด้านการเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC นั้น เป็นที่คาดกันว่าจะทำให้แรงงานไทยที่มีฝีมือเดินทางไปทำงานในพม่ามากกว่าที่แรงงานพม่าจะเข้ามาทำงานในไทย เนื่องจากกรอบ AEC ครอบคลุมเฉพาะแรงงานที่มีฝีมือเท่านั้น และพม่ายังมีอุปทานแรงงานฝีมือน้อย ดังนั้น แรงงานไร้ฝีมือของพม่ายังคงแฝงเข้ามาเป็นแรงงานต่างด้าวในไทยอย่างต่อเนื่อง หากไทยไม่มีการควบคุมและตรวจสอบอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง นอกจากนี้ การจัดตั้ง AEC ยังจะนำมาซึ่งการขยายตัวของอำเภอแม่สอด เนื่องจากจะมีผู้คนจากพื้นที่ต่างๆ ย้ายถิ่นเข้ามาอยู่อาศัย ค้าขาย และลงทุน รวมทั้งจะมีคนเดินทางผ่านพรมแดนไปมาตลอดเวลาเพื่อการท่องเที่ยวและดำเนินธุรกิจ รวมทั้งขบวนพาหนะเพื่อขนส่งสินค้าก็จะเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ทางอำเภอแม่สอดจึงควรมีการเตรียมความพร้อมในการจัดการบริหารต่างๆ อาทิ ด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับจำนวนประชากรที่จะเพิ่มมากขึ้น

จังหวัดพิษณุโลกและขอนแก่น

ผลกระทบของเส้นทาง EVEC ที่มีต่อจังหวัดพิษณุโลกและขอนแก่น พบว่า มีลักษณะไม่ต่างกันมากนัก เนื่องจากเป็นจังหวัดบนเส้นทาง EVEC ที่ไม่มีพื้นที่ติดแนวชายแดน และจากการประชุมระดมความคิดเห็นในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก ที่ประชุมมีความคิดเห็นตรงกันว่า จังหวัดพิษณุโลกมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์มากกว่าพื้นที่อื่นๆ เนื่องจากพิษณุโลกตั้งอยู่บนจุดตัดระหว่างระเบียงเศรษฐกิจ EVEC ซึ่งเป็น “สะพานเศรษฐกิจ” (Land Bridge) เชื่อมโยงประเทศจีน ทั่วโลกตะวันออกกับมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น เกาหลี ญี่ปุ่น จีน ไปยังโลกตะวันตก ด้านมหาสมุทรอินเดียออกไปทางอ่าวมะตะมะในพม่า ตัดกับระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor: NSEC) ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างจีน สปป.ลาว พม่า ไทย ลงสู่มาเลเซียและสิงคโปร์ ดังนั้น จังหวัดพิษณุโลกจึงเป็นเสมือนศูนย์กลางในการเดินทางไปทางด้านต่างๆ และมีชื่อเรียกกันว่า “สี่แยกอินโดจีน” (Indochina Intersection) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้า การบริการและการเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมกับประเทศเพื่อน

บ้านในอนาคต อย่างไรก็ตาม คนในพื้นที่ได้มองกิจกรรมรองรับจุดแข็งดังกล่าวในเรื่องของการเป็นศูนย์กลางของการศึกษา และการเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าการเกษตรเพื่อส่งออกไปยังภูมิภาคต่างๆ รวมทั้งการนำเข้าปัจจัยการผลิตจากประเทศเพื่อนบ้านสำหรับการผลิตเพื่อการส่งออก ส่วนจังหวัดขอนแก่น ด้วยความเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาทำให้ขอนแก่นสามารถรองรับการเข้ามาศึกษาต่อของนักเรียนและนักศึกษาในประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีศักยภาพนอกจากนี้ ขอนแก่นยังเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งทางด้านการค้า การคมนาคม การกระจายสินค้าจากที่ต่างๆ ไปยังส่วนต่างๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะอีสานเหนือ และต่อไปยังเวียงจันทน์ในสปป.ลาว เวียดนาม และจีน

หากพิจารณาถึงผลกระทบของ AEC ในมิติของการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานอย่างเสรีระหว่างประเทศในอาเซียนกับจังหวัดพิษณุโลก พบว่า การเปิดเสรีดังกล่าวจะทำให้มีการหลั่งไหลของสินค้า รวมทั้งวัตถุดิบและปัจจัยการผลิตต่างๆ เข้าสู่พิษณุโลก เพื่อผลิตและกระจายต่อไปยังจังหวัดใกล้เคียงมากขึ้น ทำให้พิษณุโลกได้เปรียบในด้านต้นทุนการผลิต และด้วยที่ตั้งทางภูมิเศรษฐศาสตร์ที่เป็นสี่แยกอินโดจีน ทำให้พิษณุโลกสามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภคบนเส้นทาง EWEC และประเทศในอาเซียนอื่นๆ

นอกจากนี้ จากการวิเคราะห์ผลกระทบของ AEC ที่มีต่อขอนแก่น พบว่า มาตรการการค้าระหว่างประเทศภายใต้กรอบ AEC ในส่วนที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีนั้น ไม่ได้ให้ประโยชน์โดยตรงแก่ขอนแก่นมากนัก เนื่องจากโครงสร้างเศรษฐกิจของขอนแก่นเน้นหนักไปที่ภาคบริการมากกว่าภาคการผลิต แต่ในมุมมองของคนขอนแก่นต่อการเปิดตลาดการค้าเสรีด้านสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานนั้น เห็นว่า จะทำให้นักลงทุนต่างถิ่นและต่างชาติเข้ามาลงทุนในขอนแก่นเพิ่มมากขึ้น ซึ่งผลที่ตามมาก็คือ เกิดการแข่งขันทางการค้า เกิดการแข่งขันแรงงานฝีมือ และการบริการอย่างมืออาชีพ อย่างไรก็ตาม หากมองในแง่ของการใช้ประโยชน์จากการเปิดตลาดการค้าเสรี ผู้บริโภคจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์มากที่สุด เพราะนอกจากจะได้ใช้ของดีมีคุณภาพและราคาถูกแล้ว สินค้าในท้องตลาดยังมีให้เลือกหลากหลายชนิด การบริการในด้านต่างๆ ก็จะเป็นแบบมืออาชีพมากขึ้น ทั้งนี้ อาจมีอาชีพบริการบางอาชีพที่กฎหมายไทยยังคงไว้ซึ่งอาชีพสงวนของคนไทย (อาทิ ช่างตัดผม มัคคุเทศก์) ส่วนในมุมมองของนักธุรกิจก็จะเกิดความท้าทายในการดำเนินธุรกิจมากขึ้นในอนาคต เพื่อก้าวไปสู่การแข่งขันในระดับภูมิภาค ไม่เพียงแต่ในระดับท้องถิ่นเท่านั้น

จังหวัดมุกดาหาร

ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ที่มีต่อจังหวัดมุกดาหาร พบว่า มุกดาหารเป็นจังหวัดที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดเส้นทาง EWEC ที่ชัดเจนกว่าจังหวัดอื่นๆ ทั้งนี้เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เปรียบเสมือนประตูเชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม เข้าด้วยกัน กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นตามช่วงรอยต่อระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม บนเส้นทางถนนหมายเลข 9 (R9) มีมากกว่าทางด้านฝั่งตะวันตกตรงช่วงรอยต่อระหว่างไทยและพม่า โดยมีกลุ่มนักลงทุนของไทยที่เริ่มออกไปลงทุนในสปป.ลาว และมีการเดินทางท่องเที่ยวระหว่าง 3 ประเทศเพิ่มขึ้น จากการศึกษาพบว่า เส้นทาง EWEC ส่งผลกระทบเชิงบวกต่อระบบเศรษฐกิจของจังหวัดมุกดาหาร เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวชาวไทยจำนวนมากเดินทางไปยังเวียดนาม โดยผ่าน สปป.ลาว แม้ว่าส่วนใหญ่จะเดินทางมาถึงมุกดาหารในตอนเช้า และจะมาพักทานอาหารเช้าที่นี่เพื่อรอเวลาด่านเปิด แต่ก็มีนักท่องเที่ยวบางกลุ่มที่จะเดินทางมาผ่านก้างคันทน์ที่มุกดาหารเพื่อรอข้ามพรมแดนไทย – ลาว ในตอนเช้า อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวแทบจะทั้งหมดต่างก็ต้องข้ามผ่านเข้าไปในแขวงสะหวันนะเขตเพื่อต่อไปยังเมืองวู่และนครดานังของเวียดนาม ทั้งนี้ได้มีการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ว่า 1 วันทานข้าว 3 มื้อใน 3 ประเทศ นั่นคือ มื้อเช้าที่ประเทศไทย มื้อเที่ยงที่สปป.ลาว และมื้อเย็นที่ประเทศเวียดนาม แนวคิดกระตุ้นการท่องเที่ยวนี้ก่อให้เกิดผลกระทบเชิงบวกด้านเศรษฐกิจของมุกดาหาร โดยพิจารณาจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามามุกดาหารมีเพิ่มขึ้นอันจะนำมาสู่ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับจังหวัดมุกดาหาร นอกจากนี้ ธุรกิจต่อเนื่องจากการท่องเที่ยว อาทิ ร้านค้าของที่ระลึก ร้านอาหาร และรถสามล้อเครื่องรับจ้าง (หรือที่เรียกว่ารถสกายแล็บ) เป็นต้น ก็น่าจะได้รับผลกระทบทางบวกอันเนื่องมาจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของ สปป.ลาว ย่อมจะส่งผลกระทบต่อรายได้การท่องเที่ยวของจังหวัดมุกดาหารด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ ตัวเลขทางเศรษฐกิจของจังหวัดมุกดาหารแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของสาขาบริการที่มีต่อเศรษฐกิจของจังหวัด โดยในปี 2550 พบว่า ประมาณร้อยละ 58 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) มาจากสาขาบริการ ซึ่งจากการจัดระดมความคิดเห็นในจังหวัดมุกดาหารเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 คณะผู้วิจัยพบว่า มุกดาหารมีความพร้อมในการรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจบนเส้นทาง EWEC ในด้านที่พัก ร้านอาหารและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และประเด็นสำคัญที่ทำให้เส้นทาง EWEC มีผลต่อการค้าชายแดนของมุกดาหารอย่างชัดเจนเมื่อเทียบกับหลายๆ จังหวัดในพื้นที่ชายแดน คือ การเปิดสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 ในปลายปี 2549 ทำให้การค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ขยายตัวเพิ่มขึ้น และสอดคล้องกับการขยายตัวของเศรษฐกิจเวียดนาม ในขณะที่การค้าชายแดนระหว่างอำเภอแม่สอด (จังหวัดตาก) – พม่า ยังไม่มีกิจกรรมที่เป็นผลมาจากการประกาศเส้นทาง EWEC ที่ชัดเจนนัก ทั้งนี้คงต้องรอความชัดเจนในด้านนโยบายทั้งจากรัฐบาลพม่าและฝ่ายไทยเอง เพื่อจะได้มีการดำเนินการอย่าง

เป็นรูปธรรมต่อไป อย่างไรก็ตามสถานภาพการเมืองก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่ผู้ลงทุนในกิจกรรมต่างๆ จะต้องคำนึงถึงด้วย เนื่องมาจากความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองของพม่า

สำหรับผลกระทบของเส้นทาง EWEC ในมิติทางสังคมของทั้ง 4 จังหวัดในไทยที่ทำการศึกษา จะเห็นได้ว่า พื้นที่จังหวัดชายแดนจะได้รับผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจนกว่าพื้นที่อื่นๆ เนื่องจากการเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาค้าแรงงานในประเทศไทยเพิ่มขึ้น และต่อเนื่อง ทั้งในพื้นที่จังหวัดตากและมุกดาหาร ในส่วนของพื้นที่จังหวัดตากนั้น การเข้ามาของแรงงานต่างด้าวมีทั้งแบบถูกกฎหมายและไม่ถูกกฎหมาย ทำให้เกิดประชากรแฝงในสัดส่วนที่สูงมากและเกือบเท่ากับจำนวนประชากรในพื้นที่ ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรงในเชิงโครงสร้างทางสังคมและวัฒนธรรม และไม่ง่ายในเชิงบริหารจัดการปัญหาของประชากรแฝงที่เป็นแรงงานต่างด้าว โดยตรง อาทิ ปัญหาการหลบหนีเข้าเมือง การแพร่ระบาดของยาเสพติดในชุมชน การเป็นพาหะนำโรคต่างๆ การทำแท้งในหมู่แรงงานต่างด้าวหญิง และการค้ามนุษย์ เป็นต้น รวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างคนในพื้นที่และแรงงานต่างด้าว เช่น แรงงานสัมพันธ์ระหว่างนายทุนและผู้ใช้แรงงาน ปัญหาความมั่นคงและความปลอดภัย นอกจากนี้บรรยากาศของตัวเมือง (โดยเฉพาะอำเภอแม่สอด) โดยทั่วไปก็มีลักษณะแตกต่างจากที่อื่นอย่างเด่นชัด คือ มีความหลากหลายทางภาษาและชาติพันธุ์เด่นชัด ในแง่ดีก็ถือว่าเป็นต้นทุนทางวัฒนธรรมที่มีสีสันและเป็นประโยชน์ต่อการลงทุนด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และในแง่อื่นๆ ก็อาจส่งผลให้อัตลักษณ์ความเป็นไทยจืดจางไป โดยเฉพาะเรื่องภาษาและค่านิยมต่างๆ ของคนท้องถิ่น เมื่อเปรียบเทียบกับมุกดาหารจะเห็นว่าผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรมของมุกดาหารมีความรุนแรงน้อยกว่าจังหวัดตาก ทั้งนี้เนื่องจากผู้คนสองฝั่งของแม่น้ำโขง คือ ทั้งจังหวัดมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขตต่างก็เป็นกลุ่มภาษาและวัฒนธรรมเดียวกัน นอกจากนี้ประชากรวัยแรงงานของ สปป.ลาว มีจำนวนน้อยกว่าของพม่า แรงงานต่างด้าวที่เข้ามาในมุกดาหารส่วนใหญ่เข้ามาในลักษณะของการเดินทางไป-กลับ โดยมารับจ้างรายวันในตลาดอินโดจีน หรือรับจ้างตามฤดูกาลเก็บเกี่ยว หรือการเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในฝั่งไทย ดังจะเห็นได้จากปรากฏการณ์ในวันเปิดห้างค้าปลีกค้าส่งเทสโก้โลตัสในมุกดาหารที่มีประชาชนชาวลาวจำนวนมากเดินทางเข้ามาจับจ่ายใช้สอยจนสินค้าในห้างโลดสหมด ในด้านของความปลอดภัยโดยรวมจะเห็นว่า มุกดาหารเป็นจังหวัดหนึ่งในไทยที่มีความปลอดภัย แต่อาจจะมีปัญหาบ้างในเรื่องของการค้ามนุษย์ และการลักลอบเข้ามาค้าแรงงานอย่างผิดกฎหมายของคนเวียดนามสำหรับพิษณุโลกและขอนแก่น ปัญหาทางสังคมและวัฒนธรรมยังมีไม่มากนัก ทั้งนี้เนื่องจากเป็นจังหวัดที่ไม่มีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านจึงไม่มีปัญหาเรื่องแรงงานอพยพที่เข้ามาโดยตรง โดยการลักลอบเข้าเมืองอย่างผิดกฎหมาย และปัญหาเสพติด เหมือนกับอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก หรือจังหวัดมุกดาหาร

แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว

ในส่วนของ สปป.ลาว จะเห็นว่า ผู้คนที่เข้ามาในแขวงสะหวันนะเขตส่วนใหญ่ มาจากสาเหตุ 2 ประการ ประการแรก คือ การเข้ามาเพื่อการท่องเที่ยว ส่วนอีกประการ คือ เพื่อลงทุนทำธุรกิจ เป็นที่ทราบกันว่าเส้นทาง EWEC ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจำนวนมากผ่านเข้ามาในแขวงสะหวันนะเขต อย่างไรก็ตาม จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเพิ่มขึ้นนั้น ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่าน สปป.ลาว เพื่อเดินทางต่อไปยังเวียดนาม โอกาสที่นักท่องเที่ยวเหล่านี้จะใช้เวลาอยู่ในแขวงสะหวันนะเขต เพื่อจับจ่ายใช้สอยหรือรับประทานอาหารมีน้อยมาก ทั้งนี้ เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขตที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวมีไม่มากนัก นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เข้ามาจะใช้เวลาเดินชมสภาพบ้านเมือง ซึ่งมีอาคารเก่าแก่ที่สร้างตั้งแต่สมัยยังเป็นเมืองขึ้นของฝรั่งเศสกับวัดวาอารามต่างๆ รวมทั้งพิพิธภัณฑ์กระดุกไดโนเสาร์ ซึ่งสถานที่เหล่านี้ใช้เวลาเพียงครั้งวันก็สามารถชมได้หมด อย่างไรก็ตาม ทางแขวงสะหวันนะเขตกำลังพัฒนาพื้นที่ให้เป็นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยสร้างเส้นทางท่องเที่ยวหลากหลายรูปแบบ คือ นอกจากจะมีการท่องเที่ยวในเขตตัวเมืองสะหวันนะเขตแล้ว ยังมีการท่องเที่ยวในเขตชนเมืองสะหวันนะเขต การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (อาหาร สินค้าพื้นเมือง และชาติพันธุ์) การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และเชิงธรรมชาติ เช่น เส้นทางสายโฮจิมินห์ เป็นต้น

เมื่อพิจารณาผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อการลงทุนใน สปป.ลาว พบว่า สปป.ลาว มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโนเพื่อรองรับการลงทุนต่างชาติภายใต้เส้นทาง EWEC แต่จากการศึกษาพบว่า ข้อจำกัดเชิงสถาบันทำให้ สปป.ลาว ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากสปป.ลาว ยังขาดความชัดเจนในเรื่องอำนาจส่วนกลางกับแขวง นั่นคือ สปป.ลาว มีการบริหารงานแบบผสมผสานระหว่างการรวมอำนาจในการตัดสินใจจากส่วนกลางและการกระจายอำนาจอิสระให้กับเจ้าแขวงในการทำข้อตกลงต่างๆ ทำให้ต้องมีการประสานงานใน 2 ระดับ ซึ่งอาจทำให้นักธุรกิจหรือนักลงทุนที่สนใจจะเข้ามาดำเนินธุรกิจในสปป.ลาว ต้องดำเนินเรื่องหลายขั้นตอน หลายระดับ และอาจสร้างความล่าช้า หรือก่อให้เกิดความแตกต่างในแนวปฏิบัติ รวมถึงการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะ อย่างไรก็ตาม จากการคาดการณ์ในงานวิจัยนี้ พบว่า ภายใต้กรอบ AEC จะช่วยขจัดปัญหาด้านการจัดเก็บอัตราภาษีที่แตกต่างกันในแต่ละแขวง และช่วยแก้ปัญหาด้านนโยบายการค้าของ สปป.ลาว ที่ยังไม่เป็นสากลและไม่มีความแน่นอนเพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถวางแผนในระยะยาวได้ และจะช่วยขจัด/ลด ค่าขนส่งและค่าบริการในการนำเข้า-ส่งออก ระหว่างไทย – ลาว อีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ EWEC เป็นเส้นทางลำเลียงสินแร่จำพวกทองคำและทองแดง ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของสปป.ลาว ผ่านไทยเพื่อไปสู่ท่าเรือแหลมฉบังของไทย เพื่อลงเรือส่งไปส่งยังปลายทางในประเทศจีน

ผลกระทบในมิติทางสังคม พบว่า เส้นทาง EWEC และการจัดตั้ง AEC ล้วนจะส่งผลให้แขวงสะหวันนะเขตเกิดความเป็นเมืองมากขึ้น มีวัฒนธรรมที่หลากหลายมากขึ้น ชาวบ้านสูญเสียที่ดินทำกินและวิถีชีวิตของกลุ่มชาติพันธุ์ต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลงและต้องปรับตัว อีกทั้งยังจะมีการแลกเปลี่ยนทางการศึกษา โดยคนลาวจะเดินทางไปศึกษาในประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างผู้ที่โยกย้ายเข้ามาโดยการลงทุนธุรกิจต่างๆ กับชนท้องถิ่นลาวอีกด้วย นอกจากนี้ เส้นทาง EWEC และการจัดตั้ง AEC จะเอื้อประโยชน์กับการเกษตรในลักษณะของพันธสัญญา (Contract Farming) ของสปป.ลาวมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการย้ายถิ่นของคนที่ย้ายเข้ามาสัมปทานพื้นที่เพื่อการปลูกพืชเศรษฐกิจ และก่อให้เกิดการอพยพเคลื่อนย้ายคนท้องถิ่นที่เคยตั้งบ้านเรือนอยู่ในเขตสัมปทานไปยังที่อยู่ใหม่ รวมไปถึงการเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรีภายใต้กรอบ AEC นอกจากจะนำมาซึ่งการลงทุนจากต่างชาติในสาขาต่างๆ แล้ว ยังจะก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา อาทิ ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เช่น สารปนเปื้อนจากการทำเหมืองแร่ และการลดลงของพื้นที่ป่า ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่

เวียดนาม

เวียดนามเป็นอีกหนึ่งประเทศตามแนวเส้นทาง EWEC ที่ดูเหมือนจะเป็นประเทศที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกจากเส้นทาง EWEC มากกว่าประเทศอื่นๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังจะเห็นได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มขึ้นอย่างมากหลังจากมีการขยายเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC นอกจากนี้ เส้นทาง EWEC ยังเป็นแหล่งล้าเลียงปัจจัยการผลิตที่สำคัญของเวียดนาม โดยเฉพาะทองแดงและไม้จากสปป.ลาว อย่างไรก็ตาม เวียดนามยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางดังกล่าวได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากปัญหาสภาพเส้นทางบางช่วงบางตอนมีสภาพไม่ค่อยจะดีนัก จึงยังต้องปรับปรุง รวมถึงการจำกัดความเร็วของพาหนะต่างๆ ในเวียดนาม สำหรับการเปิดเดินรถบรรทุกระหว่างไทย – สปป.ลาว – เวียดนาม เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2552 ที่ผ่านมามีถือเป็นความสำเร็จที่เป็นรูปธรรมครั้งแรก หลังจากที่มีการร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจเรื่องการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement หรือ GMS CBTA) ตามแนวเส้นทาง EWEC เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 และเป็นก้าวแรกของความร่วมมือในกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง โดยในวันนั้นรถบรรทุกไทยสามารถวิ่งได้ถึงนครดานัง และรถบรรทุกเวียดนามสามารถวิ่งได้ถึงขอนแก่น ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว สิ่ง que ทุกคนคาดหวังคือต้องการให้รถบรรทุกไทยวิ่งไปได้ถึงกรุงฮานอยและนครโฮจิมินห์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางหลักของเวียดนาม และให้รถบรรทุกของสปป.ลาวและเวียดนามสามารถวิ่งได้ถึงกรุงเทพฯ หรือเมืองเศรษฐกิจในแต่ละภาค อย่างไรก็ตาม รถบรรทุกไทยที่สามารถวิ่งไปยังกรุงฮานอยและนครโฮจิมินห์ได้ในปัจจุบัน เป็นการเดินรถภายใต้ข้อตกลงทวิภาคี และความสามารถส่วนตัวในการเจรจาของ

คนขับรถเอง ไม่ใช่ภายใต้กรอบข้อตกลง GMS CBTA อย่างที่เข้าใจกัน ซึ่งหากข้อตกลง GMS CBTA มีผลใช้บังคับอย่างจริงจังจะช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างไทย – สปป.ลาว – เวียดนาม โดยไม่ต้องมีการขนถ่ายสินค้าตามแนวตะเข็บชายแดน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่ง และจะเป็นการสนับสนุนให้การพัฒนาเศรษฐกิจภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ขยายตัวเพิ่มมากขึ้นต่อไปในอนาคต

สำหรับผลกระทบของ AEC ต่อจังหวัดต่างๆ ในเวียดนามบนเส้นทาง EWEC ในภาพรวมพบว่า AEC ที่กำลังจะเกิดขึ้นภายในปี 2558 จะส่งเสริมให้นักลงทุนจากประเทศสมาชิกในอาเซียนอื่นๆ เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวาว จังหวัดกวางจิ ในเมืองเว้ จังหวัดถัวเทียน-เว้ และในเขตเมือง/เขตอุตสาหกรรมในนครดานังเพิ่มมากขึ้น โดยรูปแบบการลงทุนในแต่ละพื้นที่อาจจะแตกต่างกัน ซึ่งสินค้าที่ผลิตได้จะสามารถส่งออกไปยังประเทศสมาชิกในอาเซียนอื่นๆ ได้เพิ่มขึ้น เนื่องจากการขจัดอุปสรรคทางการค้าทั้งด้านภาษีและที่ไม่ใช่ภาษี ในขณะเดียวกัน ก็จะมีการแข่งขันในสินค้าประเภทเดียวกันสูงขึ้นจากการไหลเข้าของสินค้าที่ผลิตจากประเทศสมาชิกในอาเซียนอย่างไทย สปป.ลาว และมาเลเซีย ดังนั้น การจัดตั้ง AEC จะช่วยกระตุ้นให้ผู้ประกอบการมีการพัฒนาคุณภาพสินค้าและสร้างเอกลักษณ์สินค้าของตนเองมากขึ้น เพื่อสร้างความแตกต่าง นอกจากนี้ AEC จะทำให้เกิดการลงทุนด้านบริการในจังหวัดกวางจิ จังหวัดถัวเทียน-เว้ และนครดานังมากขึ้น โดยเฉพาะในสาขาการท่องเที่ยว การขนส่ง ศูนย์การค้าทั้งปลีกและส่ง และการโรงแรม

ในส่วนของผลกระทบทางสังคมของจังหวัดต่างๆ ในเวียดนามบนเส้นทาง EWEC พบว่าการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมตามแนวเส้นทาง EWEC และการจัดตั้ง AEC จะก่อให้เกิดความเป็นเมืองของจังหวัดกวางจิ มีการสร้างโรงแรมและร้านค้าเพิ่มขึ้น มีการสัญจรไป-มาของยานพาหนะมากขึ้น โดยเฉพาะในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวาว สำหรับเมืองเว้ จะเกิดการขยายตัวทางภาคบริการด้านการท่องเที่ยวมากขึ้น ในด้านที่พัก โรงแรม ร้านอาหาร รวมถึงการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวให้เป็นที่น่าดึงดูดมากขึ้น ซึ่งจะยิ่งทำให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ รวมทั้งชาวไทยเดินทางเข้าไปยังเวียดนามเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน และจะเกิดการถ่ายทอดวัฒนธรรมทางภาษาดังจะเห็นได้จากการที่ภาษาไทยเริ่มมีอิทธิพลในเวียดนามมากขึ้น โดยพนักงานตามร้านค้าและสถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่ในเวียดนามสามารถใช้ภาษาไทยสื่อสารกับนักท่องเที่ยวชาวไทยได้ อีกทั้งเงินบาทก็ยังเป็นที่ยอมรับในเชิงเศรษฐกิจในจังหวัดต่างๆ บนเส้นทาง EWEC ในเวียดนาม คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยสามารถใช้เงินบาทจ่ายซื้อสินค้าได้ อีกทั้งยังส่งผลให้คนเวียดนามเข้ามาเรียนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ เมืองท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC ยังมีการสนับสนุนการก่อสร้างโรงแรมระดับสามดาวมากขึ้น มีการส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวตามแหล่งมรดกโลกมากขึ้นอีกด้วย

และในส่วนของนครดานังได้มีการวางระบบผังเมืองเพื่อรองรับเส้นทาง EWEC และมีการจัดภูมิทัศน์บริเวณแม่น้ำในตัวเมืองนครดานัง

หากพิจารณาถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษของ 3 ประเทศตามแนวเส้นทาง EWEC นั่นคือ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพานเซโนของ สปป.ลาว เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีของพม่า และเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวาวของเวียดนาม พบว่า ในปัจจุบันเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวาว ดูเหมือนจะมีความก้าวหน้าในการดำเนินงานมากกว่าเขตเศรษฐกิจอีก 2 แห่ง เนื่องจากที่ตั้งใกล้กับท่าเรือดานัง จึงเป็นโอกาสในการขนส่งสินค้าไปยังเอเชียตะวันออก นอกจากนี้ ภาครัฐของเวียดนามยังให้การสนับสนุนส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติมากกว่าประเทศอื่นๆ สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพานเซโน ถึงแม้ว่านักลงทุนจะสามารถส่งสินค้าได้ 2 เส้นทาง คือ ส่งออกไปแหลมฉบังของไทย และท่าเรือดานังของเวียดนาม แต่การลงทุนยังมีน้อยเนื่องจากปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะของ สปป.ลาว และในส่วนของจังหวัดเมียวดีทางฝั่งพม่าได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี ซึ่งมีนักลงทุนจากไทยไปลงทุนบ้างพอสมควร

6.2 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา

การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC ควรมุ่งเป้าหมายให้ทุกประเทศได้รับผลประโยชน์อย่างเกื้อหนุนกันในลักษณะ win-win situation ทั้งนี้ จังหวัดต่างๆ ในประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ที่เส้นทาง EWEC พาดผ่านจะต้องร่วมมือกันทั้งในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ดังนั้น เพื่อให้เส้นทาง EWEC เกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรมกับประเทศทั้งสาม คณะผู้วิจัยเห็นควรให้มีการดำเนินการดังนี้

1) การเสริมสร้างความไว้วางใจกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีลักษณะการเมืองการปกครองและการพัฒนาเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน ซึ่งจะต้องกระทำในทุกระดับทั้งในภาครัฐ เอกชน และประชาชน เพื่อไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งในการดำเนินความสัมพันธ์ การให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ร่วมกัน เช่น การแลกเปลี่ยนการเยือนซึ่งกันและกัน การยกระดับการพัฒนาที่จะเพิ่มโอกาสและเอื้อประโยชน์ร่วมกันทางเศรษฐกิจต่อทุกประเทศบนเส้นทาง EWEC

2) การสร้างความรู้ความเข้าใจในหลักสากลของการค้าและการลงทุนของประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาระบบการติดต่อค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างความมั่นใจให้กับนักธุรกิจ ซึ่งรวมถึงการศึกษา การท่องเที่ยว การบริการ การเรียนรู้และ

ถ่ายทอดวัฒนธรรมระหว่างกัน เพื่อที่จะเป็นตัวเชื่อมโยงและผลักดันยุทธศาสตร์ด้านการค้า การลงทุนให้ดำเนินการได้ง่ายขึ้น

3) ในด้านการท่องเที่ยวและการบริการ ควรมีการปรับปรุง/พัฒนาขั้นตอนพิธีการศุลกากรและเอกสารผ่านแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกับไทย และควรมุ่งเน้นด้านการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ วัฒนธรรม และความเข้าใจอันดีผ่านกิจกรรมการท่องเที่ยวทั้งในเชิงนิเวศน์ มรดกโลก ประวัติศาสตร์ สังคม วัฒนธรรมและศาสนา รวมถึงกิจกรรมกีฬาและนันทนาการระหว่างบุคลากรทุกระดับของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

4) ควรมีการปรับปรุงกฎระเบียบและแนวทางการปฏิบัติงานของส่วนราชการที่ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการค้าการลงทุน และให้ภาครัฐทำงานอย่างบูรณาการไปในทิศทางเดียวกัน เช่น การจัดทำระบบการตรวจปล่อยสินค้าที่เชื่อมโยงกันและเป็นระบบเดียวกันระหว่างประเทศทั้งสาม และผลักดันให้ประเทศทั้งสามมีการดำเนินการตามกรอบข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA)

5) ในด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ควรส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้และสร้างความเข้าใจประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมุ่งเน้นการพัฒนาความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยอาศัยกิจกรรมต่างๆ เช่น การพัฒนาหลักสูตรการศึกษาเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น หลักสูตรภาษาและวัฒนธรรมลุ่มแม่น้ำโขง การแลกเปลี่ยนการเยือนของอาจารย์ นักศึกษา และบุคลากร ระหว่างมหาวิทยาลัยในประเทศกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

6) ควรจัดทำแผนงานหรือโครงการรองรับผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นจากเส้นทาง EWEC เช่น อาชญากรรมข้ามชาติ การค้ามนุษย์ ยาเสพติด โรคระบาด ความยากจน การใช้ประโยชน์ที่ดิน และปัญหาสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชนของทั้ง 3 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ได้รับประโยชน์อย่างยั่งยืนจากการพัฒนาเส้นทาง EWEC ตามกรอบการพัฒนาเศรษฐกิจภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และเพื่อให้การบูรณาการทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคเกิดประโยชน์ต่อผู้ประกอบการในท้องถิ่นอย่างแท้จริง ภาครัฐและภาคเอกชนของแต่ละประเทศควรดำเนินการ ดังนี้

6.2.1 ประเทศไทย

ภาพรวม

(1) ควรให้การสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การตั้งศูนย์กระจายสินค้า และ ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆ เช่น เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่ง (Transportation Hub) หรือ ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ศูนย์กลางด้านการประชุม สัมมนา และการแสดงสินค้านานาชาติ (International Conference, Seminar and Exhibition Hub) เป็นต้น ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยมีภูมิศาสตร์และภูมิเศรษฐศาสตร์ที่เหมาะสมและได้เปรียบกว่าประเทศอื่นๆ ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ไม่ว่าจะเป็นด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจัยด้านประชากร ปัจจัยพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นต้น ทำให้ประเทศไทยมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆ

(2) ควรให้ความสำคัญในการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง EWEC อย่างเต็มประสิทธิภาพ ทั้งนี้ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) ได้มีการวิเคราะห์การขนส่งผลไม้และผลิตภัณฑ์ผ่านเส้นทาง R9 ไปยังตลาดเจียงหนาน ซึ่งเป็นตลาดและศูนย์กระจายสินค้าผักและผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดทางตอนใต้ของจีน โดยเส้นทางการขนส่งมี 2 เส้นทางหลัก คือ เส้นทางทางทะเล ซึ่งใช้เวลาประมาณ 5-7 วัน และเส้นทางสาย R9 จากมุกดาหารผ่านสปป.ลาว และเวียตนาม ก่อนเข้าสู่จีนทางด่านด่านผิงเสียง ซึ่งใช้เวลาประมาณ 3 วัน¹ ดังนั้นการพยายามพัฒนาเส้นทางดังกล่าวเพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งผลไม้ไปจีนจะเป็นการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R9 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3) ควรให้การสนับสนุนและส่งเสริมนักลงทุนของไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ในเมืองที่อยู่บนเส้นทาง EWEC โดยเริ่มจากการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร นโยบาย มาตรการ กฎหมาย และข้อจำกัดในการทำธุรกิจกับประเทศเพื่อนบ้านที่ทันสมัย

(4) ควรพัฒนาเขตเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับศักยภาพของจังหวัดบนเส้นทาง EWEC เช่น การสนับสนุนเรื่องนิคมอุตสาหกรรมด้านการแปรรูปสินค้าเกษตร ข้าวหอมมะลิ ชิ้นส่วนยานยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ การเกษตรแบบมีพันธสัญญา (Contract Farming) และการค้าชายแดน เป็นต้น

¹ ข้อมูลจากบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด <[http://www.thailand-china.com/Home/TotalNews/newsthai/World-Bank-Lifts-Thailand-to-13th-in-E2%80%98Doing--\(107\).aspx?lang=th-TH](http://www.thailand-china.com/Home/TotalNews/newsthai/World-Bank-Lifts-Thailand-to-13th-in-E2%80%98Doing--(107).aspx?lang=th-TH)>

(5) ควรมีกิจกรรมให้นักธุรกิจไทยได้มีโอกาสพบปะหารือ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับนักธุรกิจในสปป.ลาวและเวียดนามอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการเจรจาธุรกิจอันจะนำไปสู่การจัดทำแผนความร่วมมือระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม และเพื่อเป็นการกระชับความสัมพันธ์และความร่วมมือกันระหว่างสามประเทศให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

(6) ควรมีการฝึกอบรมผู้ประกอบการไทยที่จะเข้าไปดำเนินธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้าน ให้เข้าใจในเรื่องของภาษา วัฒนธรรม และพฤติกรรมทางบริโภคของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเตรียมความพร้อมและลดผลกระทบที่มีต่อประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน

(7) ควรมีการพัฒนาเส้นทางทางท่องเที่ยวและส่งเสริมเส้นทางทางท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้แต่ละประเทศรู้สึกถึงประโยชน์ที่ได้รับร่วมกัน ทั้งผู้ประกอบการการท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC

(8) ควรผลักดันด้านการพัฒนาบุคลากร โดยเฉพาะผู้ที่ประกอบอาชีพภาคธุรกิจและธุรกิจบริการ ให้มีความรู้ในภาษาเพื่อนบ้าน ทำความเข้าใจและแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือรัฐบาลอาจเป็นผู้สนับสนุนให้ทุนการศึกษา เพื่อแลกเปลี่ยนนักศึกษา และอาจารย์บุคลากร ระหว่างมหาวิทยาลัยในกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง หรือให้ทุนแก่นักธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาศึกษาและทำวิจัยในประเทศไทย ทั้งนี้ เนื่องจากความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประชาชนจะนำมาซึ่งความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประเทศ

(9) เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่ดำเนินงานในเขตพื้นที่ชายแดนควรมีการประชุมร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดี และได้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่ทันสมัยเพื่อลดความขัดแย้งหรือจัดปัญหาในเขตพื้นที่ชายแดน

(10) ในด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับรัฐบาล รัฐบาลไทยต้องพยายามให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการเรียนรู้และทำความเข้าใจประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากเมื่อเอกชนไปกับภาครัฐเพื่อเจรจาการค้ากับต่างประเทศมักได้รับการต้อนรับอย่างดี แต่เมื่อเอกชนไปกลับไม่ได้ความสะดวก ปัญหาดังกล่าวควรมีหน่วยงานดูแลในการดำเนินนโยบายความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน

ภาคเอกชน

(11) ควรดำเนินการหาช่องทางการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อขยายตลาดธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้น

(12) ควรศึกษาการย้ายฐานการผลิตสำหรับสินค้าที่ประเทศเพื่อนบ้านมีศักยภาพ (ที่ต้นทุนต่ำ และแรงงาน) และสามารถผลิตได้ในต้นทุนที่ต่ำกว่า เพื่อตอบสนองตลาดที่ขยายตัวในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

(13) ถึงแม้โดยภาพรวมเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC จะเกิดประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ SMEs ของไทย โดยเฉพาะทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในด้านการตลาดที่ขยายตัวไปพร้อมกับความสามารถในการแข่งขัน อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการก็ควรจะเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับผลกระทบจากการการเคลื่อนย้ายของสินค้าจีน โดยผู้ประกอบการ SMEs ควรจัดฝึกอบรมพนักงาน และปรับปรุงระบบกระจายสินค้าให้มีประสิทธิภาพและผลผลิตสูงขึ้น

(14) บริษัทที่ประสบความสำเร็จในการทำธุรกิจกับประเทศเพื่อนบ้านหรือในประเทศเพื่อนบ้าน อาจมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับผู้ประกอบการรายอื่นๆ เพื่อให้ข้อมูลที่ทันสมัยด้านกฎระเบียบ และมาตรการทางการค้าและการลงทุนของประเทศเพื่อนบ้านนั้นๆ

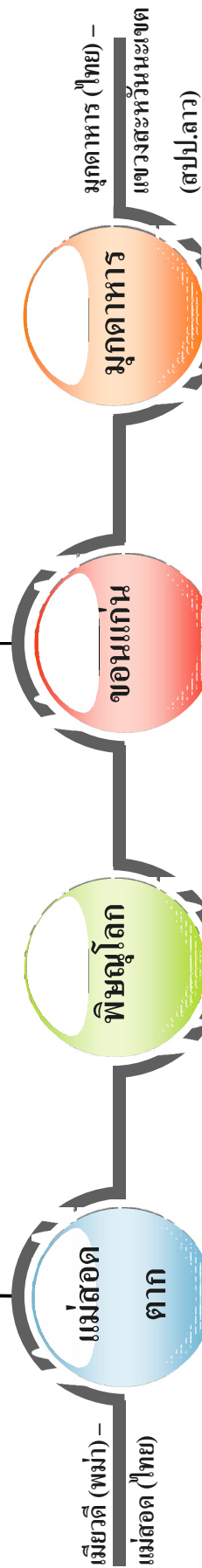
(15) เนื่องจากผู้บริโภคในเวียดนามนิยมสินค้าไทย ประเภทสินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้า และรถจักรยานยนต์และอะไหล่ เพราะสินค้าไทยมีคุณภาพดี สินค้าดังกล่าวจึงมีศักยภาพในตลาดเวียดนาม อย่างไรก็ตาม สินค้าไทยมักถูกปลอมหรือเลียนแบบและละเมิดลิขสิทธิ์จากโรงงานของจีนหรือเวียดนามที่ตั้งในประเทศเวียดนาม ดังนั้น นักลงทุนไทยจึงควรจดลิขสิทธิ์หรือสิทธิบัตรเพื่อคุ้มครองสิทธิทรัพย์สินทางปัญญาของสินค้า

(16) นักลงทุนไทยที่จะเข้าไปลงทุนในสปป.ลาว หรือเวียดนาม ควรศึกษากฎระเบียบของจังหวัดที่จะเข้าไปลงทุน เนื่องจากกฎระเบียบของจังหวัดกับส่วนกลาง และกฎระเบียบของแต่ละจังหวัดไม่เหมือนกัน นอกจากนี้ นักลงทุนควรลงทุนในสาขาธุรกิจที่ตนเองมีความเชี่ยวชาญและเป็นธุรกิจที่มีศักยภาพในพื้นที่ที่ลงทุน ทั้งนี้ การลงทุนที่มีศักยภาพในเวียดนาม เช่น ระบบโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน ไฟฟ้า และประปา) การแปรรูปสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมอาหารทะเลแช่เย็นและแช่แข็ง ธุรกิจบริการการท่องเที่ยวในนครเว้ และดานัง สำหรับการลงทุนที่มีศักยภาพในแขวงสะหวันนะเขต เช่น การลงทุนภาคบริการ การท่องเที่ยว ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร และด้านที่เกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติ อาทิ เหมืองแร่ เนื่องจากสปป.ลาว มีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ แรงงานถูกและการเมืองมั่นคง

เนื่องจากแต่ละจังหวัดที่ศึกษาบนเส้นทาง EWEC ในส่วนของประเทศไทย มีลักษณะค่อนข้างแตกต่างกัน จึงขอสรุปข้อเสนอแนะรายจังหวัดดังแสดงในรูปภาพที่ 6.1

รูปภาพที่ 6.1 ข้อเสนอแนะรายจังหวัดที่ศึกษาในประเทศไทย

- ควรเน้นการให้บริการทางด้านสุขภาพ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการบริการด้านสุขภาพ เนื่องจากขอนแก่นมีศักยภาพ มีระบบทางการแพทย์ที่ค่อนข้างครบวงจรและได้รับการยอมรับ จึงมีโอกาสที่จะเป็นศูนย์กลางการบริการด้านสุขภาพบนเส้นทาง EWEC หรือในตลาดอาเซียนต่อไปในอนาคต
- ควรผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงจากรถทางที่ขยวในกลุ่มจังหวัดและส่งเสริมธุรกิจด้านการท่องเที่ยวและกาโรงแรม เนื่องจากขอนแก่นมีที่พักบริการ ตั้งแต่ห้องพักราคาขอมเยาไปจนถึงโรงแรมระดับห้าดาวหลายแห่ง (สามารถจัดงานประชุมระดับชาติได้) แต่ไม่ค่อยมีแหล่งท่องเที่ยวที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวมากนัก
- ควรผลักดันให้สถาบันการศึกษาผลิตหลักสูตรการเรียนการสอนที่เป็นการพัฒนาคุณภาพฝีมือแรงงานให้ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานในอาเซียน (เช่นเดียวกับพิษณุโลก)



- ควรจัดตั้งคลังสินค้าและศูนย์โลจิสติกส์ เพื่อบริการรวบรวมและขนส่งสินค้าไปยังตลาดต่างๆ ในอาเซียน ตลอดจนประเทศทั่วโลก ตะวันตกอย่างอินเดีย และซีกโลกตะวันออก (จีน ญี่ปุ่น และเกาหลี)
- ควรผลักดันให้สถาบันการศึกษาผลิตหลักสูตรการเรียนการสอนที่เป็นการพัฒนาคุณภาพฝีมือแรงงานให้ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานในอาเซียน

- ควรจัดตั้งคลังสินค้าศูนย์กระจายสินค้า และปรับปรุงระบบการบริการให้เป็นแบบ One Stop Service โดยจะต้องความร่วมมือจาก ส.ป.ป.ลาว และเวียดนาม เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า

- ควรมีการพัฒนาด้านโรงแรมและที่พัก หรือ Home Stay ริมแม่น้ำโขง ตลอดจนธุรกิจบริการต่อเนื่องด้านการท่องเที่ยวอื่นๆ เพื่อดึงดูดและรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้า-ออก ไทย

6.2.2 สปป.ลาว

ภาพรวม

(1) ควรให้การสนับสนุนด้านการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และระบบสาธารณูปโภค และควรพัฒนาฐานอุตสาหกรรม (Industrial base) ตลอดแนวเส้นทาง EWEC เพื่อให้สามารถดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ

(2) เนื่องจากเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ตั้งอยู่ในแขวงสะหวันนะเขตซึ่งมีชายแดนทางทิศตะวันตกติดกับจังหวัดมุกดาหารของไทยบนเส้นทาง EWEC และไม่ไกลกันมากนักกับเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวในจังหวัดกาฬสินธุ์ของเวียดนามซึ่งเป็นคู่แข่งสำคัญ ปัจจุบันดูเหมือนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจลาวบาวคืบหน้าไปมากจนพร้อมที่จะรองรับการเข้ามาตั้งฐานการผลิตของนักลงทุนได้ทันที อีกทั้งยังอยู่ใกล้กับท่าเรือคานัง ซึ่งช่วยให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่ำกว่าการผลิตใน สปป.ลาว ปัจจัยดังกล่าวอาจทำให้นักลงทุนต่างชาติบางส่วนตัดสินใจเลือกลงทุนในเวียดนามแทน ดังนั้น ทางรัฐบาล สปป.ลาว ต้องพยายามดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ด้วยสิทธิพิเศษต่างๆ ที่พึงให้ได้ ทั้งนี้ต้องพิจารณาประเภทของการลงทุนด้วย

(3) ควรสร้างความชัดเจนในเรื่องอำนาจส่วนกลางกับแขวงให้กับนักธุรกิจทั้งในและต่างประเทศ เนื่องจากสปป.ลาว มีการบริหารงานแบบผสมผสานระหว่างการตัดสินใจจากส่วนกลางและการกระจายอำนาจอิสระให้กับเจ้าแขวงในการทำข้อตกลงต่างๆ การประสานงานใน 2 ระดับนี้ อาจสร้างความยุ่งยากและสับสนแก่นักธุรกิจที่จะมาติดต่อ ทำให้ต้องดำเนินเรื่องหลายขั้นตอน หลายระดับ ส่งผลให้เกิดการล่าช้าในทางปฏิบัติ

(4) ควรมีการกำหนดนโยบาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน เพื่อให้ผู้ประกอบการในท้องถิ่นและนักลงทุนต่างชาติได้รับทราบข้อมูลที่ตรงกัน

(5) เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเดินทางผ่านแขวงสะหวันนะเขต เพื่อไปยังเวียดนามมากกว่าที่จะแวะเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขต ภาครัฐจึงควรมีการสำรวจพื้นที่ เพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขต และมีการอนุรักษ์ภูมิทัศน์ของเมืองเพื่อเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวในเวลาเที่ยวชมเมืองนานขึ้น

(6) ควรมีการส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพของอุตสาหกรรมภาคบริการและการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการธุรกิจบริการ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศให้หันมาท่องเที่ยวในสปป.ลาว มากกว่าที่จะใช้เส้นทาง EWEC เป็นเพียงเส้นทางผ่านไปยังประเทศที่สาม

เท่านั้น อาทิ การสนับสนุนการลงทุนธุรกิจอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอื่นๆ เช่น การจัดตั้งจุดแวะพักสำหรับนักเดินทาง ซึ่งประกอบด้วย สถานีบริการน้ำมัน ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจากสามประเทศ (ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม) การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวที่พักรถ ศูนย์ซ่อมรถ และสปา เป็นต้น

(7) ภาครัฐของทั้งฝ่ายไทยและสปป.ลาว ควรมีการประชุมหารือร่วมกับผู้ประกอบการไทยที่เข้าไปลงทุนด้านการเกษตรแบบมีพันธะสัญญา (Contract Farming) ในแขวงสะหวันนะเขต เช่น บริษัทไฮโซ เอเอ จำกัด บริษัทน้ำตาลมิตรลาว จำกัด บริษัทเจริญโภคภัณฑ์ จำกัด บริษัท สะหวันก๊วหน้ำการเกษตร จำกัด พร้อมกับผู้ประกอบการของสปป.ลาว ไม่ว่าจะเป็นประเด็นด้านการกำหนดชนิดของพืช การกำหนดเงื่อนไขในสัญญา (เช่น คู่สัญญา พืช ปริมาณคุณภาพ ผลผลิต ระยะเวลาส่งมอบ และการรับซื้อสินค้าปริมาณตามสัญญาในราคาตลาด) การขอความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อให้คำปรึกษาและคำแนะนำแก่เกษตรกร การจัดระบบขนส่งสินค้า และการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่ในด่านสากลและด่านท้องถิ่นระหว่างไทยและสปป.ลาว เพื่อให้การลงทุนด้านการเกษตรแบบมีพันธะสัญญาเป็นประโยชน์ร่วมกันให้มากที่สุด

(8) ควรผลักดันและสนับสนุนให้นักลงทุนที่เป็นเจ้าของสัมปทานในพื้นที่เศรษฐกิจในแขวงสะหวันนะเขต เกิดการลงทุนอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน และอาจจะจัดให้มีการนำเสนอสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนแก่นักลงทุนที่ต้องการจะลงทุนหรือย้ายฐานการผลิตไปสปป.ลาว

(9) เนื่องจากความต้องการสินค้าไม้ซุงและไม้แปรรูปที่มีมูลค่าสูง เป็นตัวกระตุ้นให้มีการตัดไม้ในสปป.ลาว มากขึ้น ทางลาวจึงควรมีหน่วยงานหรือองค์กรด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกันผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นด้วย

(10) ภาครัฐน่าจะมีการสอบถามไปยังชุมชนในแขวงสะหวันนะเขตหรือตามพื้นที่ชายแดนถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเปิดเส้นทาง EWEC และเปิดโอกาสให้คนในชุมชนสามารถระบุกิจกรรมที่ทางชุมชนต้องการพัฒนาว่าจะพื้นที่ส่วนใด และต้องการจะพัฒนาในรูปแบบอย่างไร เพื่อให้การพัฒนาเกิดประโยชน์สูงสุดแก่คนในชุมชน

ภาคเอกชน

(11) ควรมีการเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ทักษะด้านเทคโนโลยีและทักษะการบริหารจัดการขององค์กร โดยอาจเริ่มจากการสั่งสมและเรียนรู้จากนักลงทุนต่างชาติที่ร่วมลงทุนด้วย นอกจากนี้ ควรมีการพัฒนาแรงงานในท้องถิ่นให้เกิดทักษะในด้านต่างๆ ด้วย

(12) ภาคเอกชนควรร่วมมือกับภาครัฐในการพัฒนาต่างๆ ให้มากขึ้น โดยการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ได้แก่ การปรับปรุงกฎระเบียบและแนวทางปฏิบัติของส่วนราชการต่างๆ ที่ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการค้าการลงทุน การเสนอให้รวมกลุ่มภาคเอกชนเป็นกลุ่มเชื่อมโยงกัน การสร้างเครือข่ายองค์การและข้อมูลของภาคเอกชนหรือผู้ประกอบการ โดยต้องประสานกับหน่วยงานในประเทศเพื่อนบ้าน

ข้อเสนอแนะของแขวงสะหวันนะเขต สามารถสรุปได้ดังแสดงในรูปภาพที่ 6.2

6.2.3 ประเทศเวียดนาม

ภาครัฐ

(1) ควรเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคต่างๆ เพื่อให้สามารถรองรับการลงทุนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ รวมทั้งระบบขนส่งที่ได้มาตรฐาน เช่น ระบบรางรถไฟ และถนนสี่เลน รวมถึงการพัฒนาท่าเรือคานังให้มีศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้าปริมาณมาก หรืออาจจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าที่ทำเรือคานัง และขยายเส้นทางจากเมืองคานังไปสู่กรุงฮานอยหรือนคร โฮจิมินห์ เพื่อให้สินค้าจากโรงงานที่ขนส่งไปยังท่าเรือคานังถูกส่งไปยังผู้รับซื้อได้โดยตรง

(2) ควรส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศ โดยเฉพาะในด้านที่คนเวียดนามยังขาดทักษะ เช่น ธุรกิจการบริการด้านร้านอาหาร การนวด สปา การบริการจัดการโรงแรม การศึกษา และบริษัทให้คำปรึกษา เป็นต้น

(3) ในด้านการท่องเที่ยว รัฐบาลควรจะมีการลงทุนในด้านการส่งเสริมการตลาดไปยังตลาดต่างประเทศ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และควรส่งเสริมภาคเอกชนให้ลงทุนด้านที่พักที่ได้มาตรฐาน ภัตตาคาร ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้า และการพัฒนาความสามารถทางทักษะของมัคคุเทศก์ รวมถึงการจัดโปรแกรมและรูปแบบการท่องเที่ยวที่หลากหลาย

(4) ถึงแม้เส้นทาง EWEC จะมีศักยภาพและเป็นประโยชน์ในการค้าและการลงทุน แต่ภาคกลางของเวียดนามซึ่งเป็นฝั่งตะวันออกที่สำคัญของเส้นทาง EWEC และมีทางออกสู่ทะเลจีนใต้ ยังคงเป็นภาคที่พัฒนาน้อยกว่าภาคเหนือและใต้ของเวียดนาม ดังนั้นการค้าและการลงทุนจึงควรมีลักษณะเชื่อมโยงกับศักยภาพของภาคเหนือและภาคใต้ด้วย

ภาคเอกชน

(5) เนื่องจากเมืองในตอนกลางของเวียดนามบนเส้นทาง EWEC มีความน่าลงทุน ด้วยปัจจัยทางด้านศักยภาพและนโยบายการส่งเสริมการลงทุน จึงมีนักลงทุนต่างชาติจำนวนมากไม่น้อยที่สนใจลงทุนในเวียดนาม ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงควรลงทุนร่วมกับนักลงทุนต่างชาติแบบ Joint venture เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนทางด้านทรัพยากร เทคโนโลยี เทคนิคการผลิต และเกิดการเรียนรู้ด้านการบริหารจัดการ

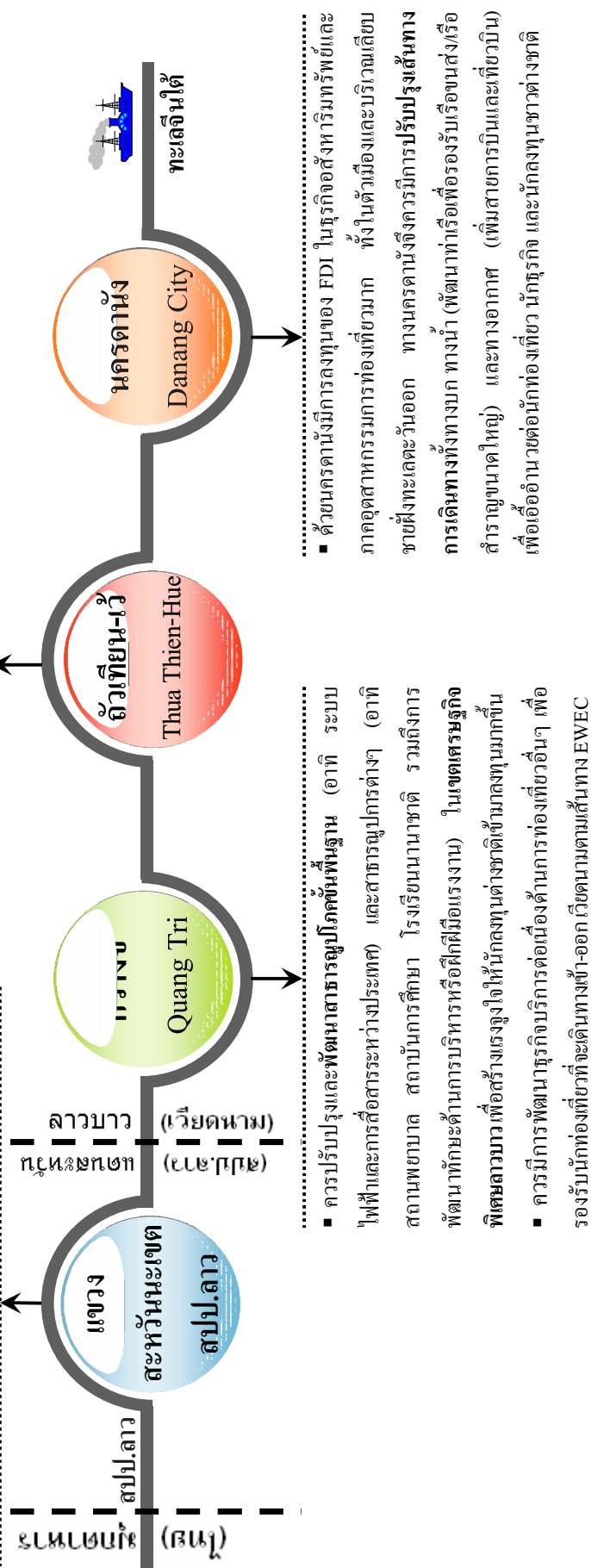
อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เห็นภาพชัดเจนขึ้น จึงขอสรุปข้อเสนอแนะของแต่ละจังหวัดที่ศึกษาบนเส้นทาง EWEC ในส่วนของเวียดนาม ดังแสดงในรูปภาพที่ 6.2

รูปภาพที่ 6.2 ข้อเสนอแนะรายจังหวัดศึกษาในสปป.ลาว และเวียดนาม

- ควรใช้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนต่างๆ เพื่อสร้างความได้เปรียบด้านการลงทุนและดึงดูดนักลงทุนต่างชาติที่มีคุณภาพให้เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน มากขึ้น ทั้งนี้ ต้องพิจารณาประเภทของการลงทุนด้วยว่าเป็นการที่หลายสถาบันหรือทรัพยากรธรรมชาติหรือไม่
- ควรปรับปรุงและประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขตรวมทั้งปรับปรุงสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน เพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวหยุดพักค้างคืนและใช้เวลาในการเที่ยวชมมากขึ้น จะได้เกิดการจับจ่ายใช้สอยเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของแขวงฯ
- ควรจัดตั้งศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อเตรียมทักษะในด้านแรงงานที่มีอิทธิพลภาพและมาตรฐานสำหรับตลาดแรงงานในอาเซียน

- ควรปรับปรุงและประชาสัมพันธ์พื้นที่ท่องเที่ยวในบางจังหวัดให้เพียงพอและได้มาตรฐานปรับปรุงสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ เพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวหยุดพักค้างคืนและใช้เวลาในการเที่ยวชมนานขึ้น จะได้เกิดการจับจ่ายใช้สอยเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของบาง

- ควรจัดศูนย์พัฒนากำลังคนเพื่อบริษัทกะในด้านแรงงานฝีมือ
- ให้มีคุณภาพและมาตรฐานสำหรับตลาดแรงงานในอนาคต



บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

เอกสารอ้างอิงภาษาไทย

กนกพร สุรการคำ และ ธนัญญา วสุศรี (2551) “การศึกษาเพื่อพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์เพื่อรองรับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก.”

คณะวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2548) “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: โอกาสทางการค้าและการลงทุนของไทย.” กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2550) “โอกาสและความท้าทายของประเทศไทยกับการก้าวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.” กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.

กาญจนา เสรฐนนท์ (2550). “การศึกษาโครงสร้างกระบวนการโลจิสติกส์ของจังหวัดมุกดาหาร.”

ศูนย์วิจัยพหุลักษณะสังคมลุ่มน้ำโขง คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์(2550). “อุปสรรคการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.” หนังสือพิมพ์เมืองราย.

1 กรกฎาคม 2550.

<http://www.kriengsak.com/index.php?components=content&id_content_category_main=21&id_content_topic_main=36&id_content_management_main=331>

“ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน : ทิศทางสู่อนาคตที่ยั่งยืน และ นัยสำคัญต่อไทย.” วารสารการค้าโลก. มกราคม – มีนาคม 2551.

ปิ่น เทียงบุรณธรรม (2550) “การศึกษาเบื้องต้นเพื่อเตรียมรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันออก กรณีโลจิสติกส์ด้านการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน” คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

“ผลกระทบของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ต่อการพัฒนาการค้าการลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว” (2551) ภายใต้การศึกษาเรื่อง “Impact of East West Economic Corridor on Tertiary Business and Social Development of Savannakhet Province, Lao PDR” โดย Planning and International Cooperation National University of Laos.

พรพิมล ตรีโชติ, ดวงใจ เค้นเกศินีล้ำ, ณัฐพล ตันตระกูลทรัพย์ และนักวิจัยจากพม่า สปป.ลาว และจีน (มณฑลยูนนาน) (2552). “ความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง: ผลกระทบ และนัยสำคัญ.” โดยนักวิจัยจากสถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จุฬาสัมพันธ์ ปีที่ 52 ฉบับที่ 11 วันจันทร์ที่ 23 มีนาคม 2552.

พิทยา พุสสาย และ เอกกมล สายจันทร์ (2551) “เขตเศรษฐกิจและการค้าพิเศษลาวบาว (Special Economic Commercial Area) ของเวียตนาม: มิติหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงใน GMS (Greater Mekong Sub-region)”

เพ็ญศรี เจริญวานิช และ สุชาดา ไชยศรีสุทธิ์ (2552) “ผลกระทบทางเศรษฐกิจของระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: กรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์” คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

มิ่งสรรพ ขาวสอาด (2549) “โครงการพัฒนาเชิงบูรณาการของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ปี 2549: การเปรียบเทียบเชิงระบบโลจิสติกส์.” คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ไมตรี อินทร์ประสิทธิ์ (2548) “บทบาทใหม่ของญี่ปุ่นในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในเขตอนุภูมิภาคุ่มน้ำโขง.” เสนอต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) โดยคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

วิทยา ศุภชนากุล และคณะ (2551) *เจาะตลาดเวียตนามผ่านกูรู*. กรุงเทพฯ: เนชั่นบุ๊กส์.

วิทยา สวัสดิวุฒิพงศ์ และคณะ (2537) “การสำรวจความรู้เรื่องโรคเอดส์และพฤติกรรมทางเพศของประชากรชายอายุ 15-34 ปี ในเขตอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก.” โรงพยาบาลแม่สอด.

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2551) “โครงการศึกษาการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค.”

สมเกียรติ ปิยะธีรธิดารกุล และคณะ (2548) “การศึกษาสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพและชีวภาพของโครงการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก.” เสนอต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) โดยสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุทธิพันธ์ จิราธิวัฒน์ (2547) “โครงการผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก กรณีเส้นทางหมายเลข 9.” เสนอต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) โดยคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุภาภรณ์ จันทวานิช และคณะ (2548) “โครงการวิจัยผลกระทบทางสังคมของระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (ผลกระทบทางสังคมของการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2).” เสนอต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) โดยสถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุวิทย์ ธีรศาสตร์ (2552) “ผลกระทบของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2: มุกดาหาร – สุวรรณเขต.” วารสารคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปีที่ 26 ฉบับที่ 1 มกราคม-เมษายน 2552, หน้า 1-11.

โสภารัตน์ จารุสมบัติ และคณะ (2549) “การพัฒนาระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) และการเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างสะพานสะหวันนะเขต-มุกดาหาร: การศึกษาเพื่อเตรียมวางแผนระบบการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติตามยุทธศาสตร์การเปิดประตูสู่อินโดจีน-เมืองการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร.” เสนอต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

สำนักข่าวแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ (2552) “ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (กพป.)” ครั้งที่ 1/2552.

<http://thainews.prd.go.th/view.php?m_newsid=255204100275&tb=N255204>

“14th ASEAN Summit: โอกาสและความท้าทายของไทยและอาเซียน.” ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. กระแสทรรศน์ฉบับที่ 2145 วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2552.

<http://www.kasikornresearch.com/portal/site/KResearch/rsh_d/?cid=11&id=19566>

เอกสารอ้างอิงภาษาอังกฤษ

Asian Development Bank, “Sub-project 2: Post-Construction HIV Prevention on the East West Corridor (Lao PDR/Viet Nam 2008-2011)”.

Banomyong, R. (2007) “Logistics Development Study of the Greater Mekong Subregion North South Economic Corridor”, prepared under Asian Development Bank, Regional Technical Assistance No.6310.

Ishida, M. (2007) “Evaluating the Effectiveness of GMS Economic Corridors: Why is There More Focus on the Bangkok-Hanoi Road than the East-West Corridor?”, Institute of Developing Economies (IDE) Discussion Paper No. 123.

Kumagai, S., Gokan, T., Isono, I. and Keola, S. (2008) “The IDE Geographical Simulation Model: Predicting Long-Term Effects of Infrastructure Development Projects”, Institute of Developing Economies (IDE) Discussion Paper No. 159.

Warr, P., Menon, J. and Yusuf, A.A. (2009) “Regional Economic Impacts of Cross-Border Infrastructure: A General Equilibrium Application to Thailand and Lao PDR.”, ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration, No.35.

เอกสารอ้างอิงอิเล็กทรอนิกส์ (ภาษาไทย)

epid.moph.go.th

www.boi.go.th

www.cdd.go.th

www.customsclinic.org

www.danmaesot.com

www.danmuk.org

www.doe.go.th

www.exim.go.th

www.gotoknow.org

www.industry.go.th

www.khonkaenpoc.com

www.logisticsdigest.com

www.manager.co.th

www.mfa.go.th

www.midnightuniv.org

www.moc.go.th

www.mukchamber.com

www.mukpao.go.th

www.mukpoc.com

www.nesac.go.th

www.oceansmile.com

www.oknation.net

www.phitsanulok.go.th

www.rspg.or.th

www.tak.go.th

www.thailand-china.com

www.thailaosbiz.com

www.thaisavannakhet.com

www.thai2trip.com

www2.bot.or.th

เอกสารอ้างอิงอิเล็กทรอนิกส์ (ภาษาอังกฤษ)

www.adb.org

www.aseansec.org

www.cbrevietnam.com

www.danang.gov.vn

www.danangtourism.gov.vn

www.gso.gov.vn

www.invest.laopdr.org

www.ipc.danang.gov.vn

www.laobaotrade.gov.vn

www.ltpcenter.com

www.maps.google.com

www.nsc.gov.la

www.scribd.com

www.thaiaseanhomeworkers.org

www.thaisavannakhet.com

www.thuathienhue.gov.vn

www.tpic.danang.gov.vn

www.unctad.org

www.vietpartners.com

www.worldbank.org

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

ข้อมูลพื้นฐานของเมืองที่ศึกษา

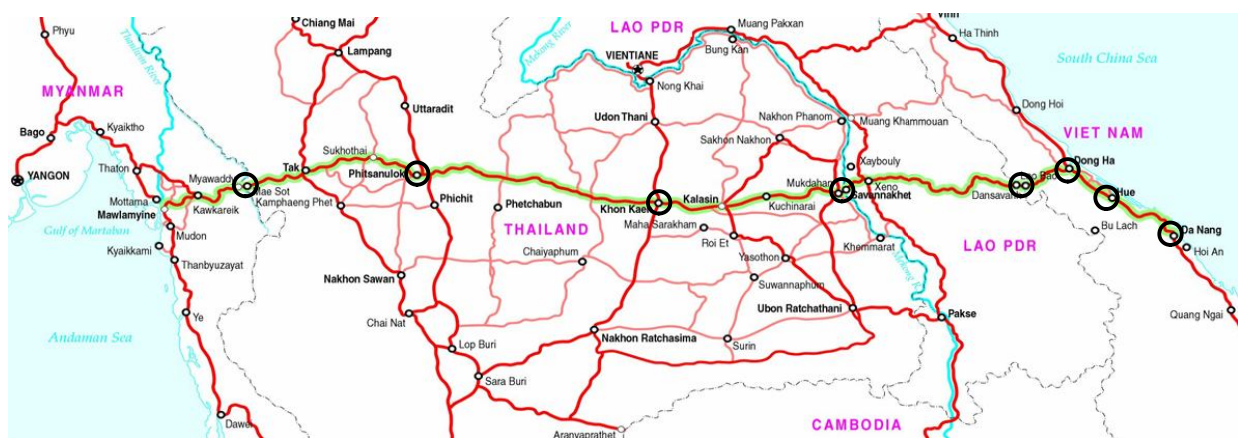
ภาคผนวก ก.

ข้อมูลพื้นฐานของเมืองที่ศึกษา

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) คือ เส้นทางซึ่งพัฒนาขึ้นตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (GMS) โดยพาดผ่านประเทศเวียดนาม สปป.ลาว ไทย และพม่า ทำหน้าที่เป็นสะพานบกเชื่อมทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน ช่วยร่นระยะเวลาและค่าใช้จ่ายของการเดินทางและการคมนาคมขนส่งข้ามพรมแดนตามแนวพาดผ่านของเส้นทาง EWEC ให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและคล่องตัว นอกจากนี้ในอนาคตยังช่วยให้การขนส่งทางทะเลระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย ไม่จำเป็นต้องอ้อมไปทางแหลมมลายูทางตอนใต้ของไทยและสิงคโปร์อีกต่อไป ในบทนี้ จะนำเสนอข้อมูลพื้นฐานสภาพเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของพื้นที่บนเส้นทาง EWEC ที่ศึกษารวม 8 แห่ง (ดังรูปภาพที่ ก-1) ได้แก่ 1) อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก 2) อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร 3) อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 4) อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร ในไทย 5) แขวงสะหวันนะเขต ในสปป.ลาว 6) เมืองลาวบาวและเมืองดองฮา จังหวัดกว๋างตรี 7) จังหวัดเว้ และ 8) จังหวัดดานัง ในประเทศเวียดนาม ทั้งนี้ งานวิจัยนี้จะไม่ครอบคลุมพื้นที่ในประเทศพม่า

รูปภาพที่ ก-1

เมืองเศรษฐกิจบนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก ที่ศึกษา



ที่มา: ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank: ADB) http://www.adb.org/GMS/gms_map.jpg

1. ข้อมูลพื้นฐานสภาพเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของประเทศไทย

ตั้งแต่ปี 2545 ตลาดอาเซียนเป็นตลาดที่มีสัดส่วนการครองตลาดสูงที่สุด โดยไทยส่งออกไปยังอาเซียนถึง 13,568 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.91 มากกว่าประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาที่เคยเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย ในปี 2550 การส่งออกในอาเซียนมีถึง 32,791.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่นเป็นอันดับ 2 3 และ 4 ตามลำดับ ในด้านการนำเข้าสินค้าของไทย ญี่ปุ่นยังคงครองตำแหน่งแหล่งการส่งออกมายังไทยที่สำคัญที่สุดมาโดยตลอด แต่ได้ลดความสำคัญลงโดยมีกลุ่มประเทศอาเซียนและสหภาพยุโรปเป็นประเทศที่เริ่มมีความสำคัญมากขึ้น ในปี 2550 ประเทศญี่ปุ่นมีมูลค่าการส่งออกมายังไทย 28,381.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากปี 2549 ประมาณ 2,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขณะที่อาเซียนและสหภาพยุโรปมีมูลค่า 25,066.88 และ 11,584.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามลำดับ (ดูตารางที่ ก-1)

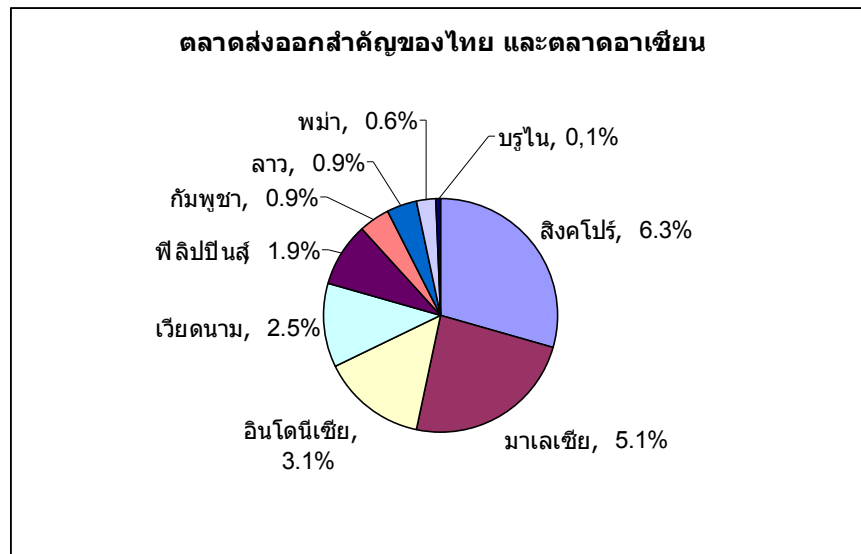
ตารางที่ ก-1 การส่งออกและนำเข้าสินค้าของไทย จำแนกตามประเทศ ปี 2541-2550

ปี	รวม		อาเซียน (9)		ญี่ปุ่น		สหรัฐอเมริกา		สหภาพยุโรป	
	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า
2541	54,490.06	42,434.47	9,895.85	6,401.08	7,469.33	10,041.01	12,167.20	5,963.06	9,718.11	5,281.00
2542	58,463.44	49,914.65	10,871.61	7,906.35	8,261.32	12,145.33	12,654.27	6,384.71	9,828.66	5,858.55
2543	69,624.23	62,180.38	13,482.22	10,346.14	10,232.38	15,378.02	14,870.11	7,316.61	11,001.28	6,323.67
2544	65,183.23	61,652.78	12,599.12	10,012.67	9,945.38	13,764.68	13,199.62	7,160.13	10,551.89	7,570.38
2545	68,156.31	64,240.35	13,568.90	10,815.92	9,949.98	14,804.02	13,509.42	6,147.13	10,214.62	7,038.79
2546	80,039.98	75,033.98	16,486.03	12,489.19	11,356.20	18,074.36	13,596.16	7,092.61	11,747.73	7,503.71
2547	96,502.82	94,034.48	21,238.38	15,834.06	13,491.63	22,293.76	15,502.86	7,206.08	13,810.60	9,073.87
2548	110,937.66	118,175.23	24,390.42	21,623.66	15,089.85	26,032.78	16,996.64	8,683.15	14,293.81	10,464.87
2549	129,720.43	128,772.33	27,021.71	23,598.77	16,385.90	25,667.61	19,449.60	9,587.90	16,874.60	10,742.70
2550	153,864.96	139,958.90	32,791.08	25,066.88	18,119.05	28,381.53	19,415.61	9,494.37	19,848.06	11,584.55

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ (2552)

จากรูปภาพที่ ก-2 สิงคโปร์เป็นประเทศคู่ค้าสำคัญของไทย คือ เป็นประเทศสมาชิกอาเซียนที่ไทยส่งสินค้าออกจำหน่ายมากที่สุด โดยมีมูลค่าส่งออกเฉลี่ยประมาณ 10,228 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ ร้อยละ 6.3 ในปี 2550 รองลงมาคือ มาเลเซีย โดยมีมูลค่าที่ไทยส่งออกเฉลี่ยประมาณ 8,355.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ ร้อยละ 5.1 อันดับสาม คือ อินโดนีเซีย ซึ่งไทยส่งออกประมาณ 8,355.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ ร้อยละ 3.1 ในปี 2550 ในตลาดอาเซียนไทยส่งออกไปยังเวียดนามและลาวร้อยละ 2.5 และ 0.9 ตามลำดับ

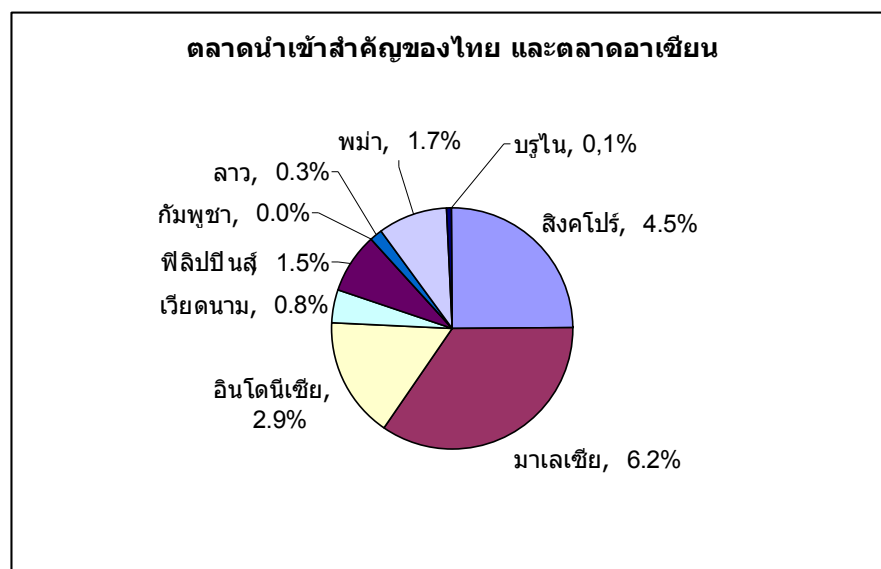
รูปภาพที่ ก-2 ตลาดส่งออกสำคัญของไทย และตลาดอาเซียน



ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, กระทรวงพาณิชย์ (พฤษภาคม 2551)

สำหรับตลาดนำเข้าของไทยในอาเซียน จากรูปภาพที่ ก-3 พบว่า ในปี 2550 ไทยนำเข้าสินค้าจากมาเลเซียมากที่สุด มีมูลค่านำเข้า 9,342.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ ร้อยละ 6.2 และประเทศที่ไทยนำเข้าสินค้ามากเป็นอันดับสอง คือ สิงคโปร์ มูลค่านำเข้าประมาณ 6,807.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ ร้อยละ 4.5 ในตลาดอาเซียน ไทยนำเข้าสินค้าจากเวียดนามและลาวเพียงร้อยละ 0.8 และ 0.3 ตามลำดับ เท่านั้น

รูปภาพที่ ก-3 ตลาดนำเข้าสำคัญของไทย และตลาดอาเซียน



ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, กระทรวงพาณิชย์ (พฤษภาคม 2551)

เนื่องจากตลาดอาเซียนเป็นตลาดที่มีสัดส่วนการครองตลาดสูงที่สุดของไทย ดังนั้น การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่สมาชิกอาเซียนร่วมมือกันผลักดันให้มีการยกเลิกข้อจำกัดต่อการค้าในด้านสินค้า ด้านบริการ ด้านการลงทุน ด้านแรงงาน และด้านเงินทุน ระหว่างกัน จะส่งผลต่อเศรษฐกิจไทยเวียดนามและสปป.ลาว อย่างแน่นอน ซึ่งเป็นประเทศที่เส้นทาง EWEC พาดผ่านและเป็นกรอบการศึกษาของงานวิจัยชิ้นนี้ โดยในประเทศไทย เส้นทาง EWEC ตัดผ่านเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญ โดยเริ่มจากเมืองชายแดนไทย – พม่า ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จังหวัดพิจิตร โลก จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งมีข้อมูลพื้นฐานทางด้านสังคมและวัฒนธรรม ดังนี้

1.1 จังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด)

จังหวัดตากตั้งอยู่ในภาคเหนือตอนไปทางตะวันตกของประเทศไทย มีพื้นที่ประมาณ 16,406.65 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 10,324,156.25 ไร่ ซึ่งใหญ่เป็นอันดับที่ 2 ของภาคเหนือรองจากจังหวัดเชียงใหม่ สภาพภูมิประเทศโดยทั่วไป เป็นป่าไม้ เทือกเขาสูงและพื้นที่ราบ บริเวณตอนล่างของจังหวัดมีแนวเทือกเขาถนนธงชัยทอดยาวตามแนวเหนือใต้ตลอดพื้นที่ของจังหวัด ทำให้แบ่งพื้นที่ของจังหวัดตาก ออกเป็น 2 ภูมิภาคที่แตกต่างกันได้แก่ 1) **ภูมิภาคด้านตะวันออก** ประกอบด้วย 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองตาก บ้านตาก สามเงา และวังเจ้า เป็นพื้นที่ราบ อุณหภูมิสูงมากในหน้าแล้ง และ 2) **ภูมิภาคด้านตะวันตก** ประกอบด้วย 5 อำเภอตามแนวชายแดนซึ่งติดต่อกับประเทศพม่า ได้แก่ อำเภอแม่สอด แม่ระมาด พบพระ ทำสองยาง และอุ้มผาง เป็นบริเวณที่สูง อากาศหนาวเย็น ตลอดจนเป็นแหล่งน้ำที่อุดมสมบูรณ์ตลอดปี (ดูรูปภาพที่ ก-4) เนื่องจากอำเภอแม่สอดเป็นอำเภอที่อยู่ติดกับชายแดนพม่า โดยมีสะพานมิตรภาพไทย – พม่า เชื่อมต่อระหว่างอำเภอแม่สอดและจังหวัดเมียวดี ข้อมูลพื้นฐานในบางส่วนจึงอาจเน้นหนักไปที่อำเภอแม่สอด

รูปภาพที่ ก-4 แผนที่จังหวัดตาก



ที่มา: <http://www.tak.go.th/distance.htm>

ป่าไม้ในจังหวัดตากเป็นป่าไม้ที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมากพื้นที่ป่าไม้ครอบคลุมอาณาบริเวณกว่าร้อยละ 70 ของพื้นที่จังหวัด และหนาแน่นในพื้นที่ทางด้านตะวันตกมีไม้มีค่าอยู่หลายชนิด เช่น ไม้สัก ไม้เต็งรัง ไม้มะค่า ไม้ตะแบก และไม้ตะเคียน ตลอดจนไม้เบญจพรรณอื่นๆ แต่ป่าไม้อันมีค่าเหล่านี้ได้ลดปริมาณลงเรื่อยๆ เนื่องจากการตัดไม้ทำลายป่า นอกจากป่าไม้แล้วทรัพยากรที่มีค่าของจังหวัดตากคือสินแร่ชนิดต่างๆ ที่มีอยู่ทั่วไป เช่น ฟลูออไรด์ ซีไลต์ แบไรต์ วุลแฟรม ลิกันต์ ดีบุก เฟลด์สปาร์ พลวง ตะกั่ว และสังกะสี

แหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญ คือ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง และแม่น้ำเมย ซึ่งกั้นเขตแดนไทยกับสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพพม่าที่อำเภอแม่สอดมีลำห้วยต่างๆอีกหลายสายเช่นห้วยแม่ท้อห้วยคลองกิ ห้วยแม่สลิด ห้วยแม่ละเมา และแม่น้ำแม่กลอง หนองน้ำขนาดใหญ่ เช่น หนองหลวง อ่างเก็บน้ำแม่สอด และอ่างเก็บน้ำเหนือเขื่อนภูมิพล แหล่งน้ำเหล่านี้เอื้ออำนวยประโยชน์แก่ประชาชนเป็นอย่างมากในการเพาะปลูก การประมงน้ำจืด และเป็นแหล่งน้ำเพื่ออุปโภคและบริโภค

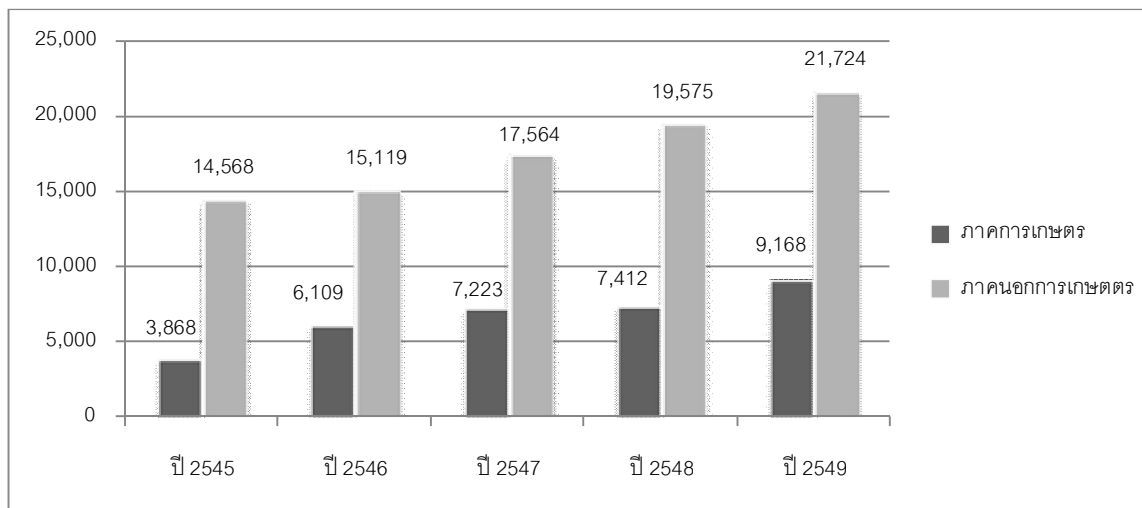
สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

➤ สภาพทางเศรษฐกิจ

สภาพทางเศรษฐกิจปี 2549 พบว่า ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 65,376 บาท ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product: GPP) มีมูลค่า 32,066 ล้านบาท โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดตากขึ้นอยู่กับภาคนอกเกษตร โดยในปีงบประมาณ 2549 มีมูลค่า 25,340 ล้านบาท ในขณะที่ภาคเกษตรมีมูลค่า 5,610 ล้านบาท โดยภาพรวมมูลค่าผลิตภัณฑ์ที่สร้างรายได้ 3 อันดับแรกให้กับจังหวัดตาก ในปีงบประมาณ 2549 คือ สาขาผลิตอุตสาหกรรม (7,783 ล้านบาท) รองลงมา คือ สาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้ (5,585 ล้านบาท) และสาขาการทำเหมืองแร่และเหมืองหิน (3,706 ล้านบาท) ตามลำดับ หากทำการเปรียบเทียบระหว่าง GPP ในภาคการเกษตรกับภาคนอกการเกษตร จะเห็นความแตกต่างของการขยายตัวในช่วงเวลาที่ผ่านมาระหว่างสองภาคนี้ อย่างชัดเจน (รูปภาพที่ ก-5) (ที่มา: www.tak.go.th /ข้อมูล ณ วันที่ 1 กันยายน 2549)¹

¹ ข้อมูลล่าสุด ณ วันที่ 1 กันยายน 2549 http://123.242.165.138/tak_poc/report/sar/report/report.php?id=sm030203

รูปภาพที่ ก-5 สัดส่วนรายได้เปรียบเทียบภาคการเกษตรและนอกภาคการเกษตร ระหว่างปี 2545 - 2549
(หน่วย: ล้านบาท)



ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดตาก (http://123.242.165.138/tak_poc/report/sar/report/report.php?id=sm030203)

ด้านอุตสาหกรรม

ในปี 2551 โรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดตาก มีจำนวนทั้งสิ้น 521 แห่ง มีเงินทุนรวมกว่า 11,180.45 ล้านบาท และมีการจ้างงาน 52,119 คน (ชาย 18,453 คน และหญิง 33,666 คน) หมวดอุตสาหกรรมที่มีโรงงานมากที่สุด คือ อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย จำนวน 91 โรงงาน และมีเงินทุน 836.94 ล้านบาท ซึ่งมากเป็นอันดับสองรองจากอุตสาหกรรมโลหะ สำหรับหมวดอุตสาหกรรมการเกษตร มีจำนวนโรงงานมากเป็นอันดับสอง คือ 89 แห่ง และมีการลงทุน 761.72 ล้านบาท และอันดับสามได้แก่ หมวดอุตสาหกรรมสิ่งทอ จำนวน 61 โรงงาน และมีการลงทุน 784.70 ล้านบาท (ดูตารางที่ ก-2) หากพิจารณาจำนวนโรงงานตามรายอำเภอของจังหวัดตาก (รายงานสถานการณ์อุตสาหกรรมจังหวัดตาก ปี 2550²) จะพบว่า อำเภอที่มีจำนวนโรงงานอยู่หนาแน่นมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง ได้แก่ อำเภอแม่สอด มีจำนวนโรงงานถึง 286 โรงงาน อันดับสองได้แก่ อำเภอเมืองตาก มีจำนวนโรงงาน 131 โรงงาน และอันดับสาม ได้แก่ อำเภอบ้านตาก มีจำนวนโรงงานจำนวน 29 โรงงาน ตามลำดับ

² รายงานสถานการณ์อุตสาหกรรมจังหวัดตาก ปี 2550

<http://www.industry.go.th/DocLib13/%E0%B9%80%E0%B8%AB%E0%B8%99%E0%B8%B7%E0%B8%AD/%E0%B8%95%E0%B8%B2%E0%B8%81.doc>

ตารางที่ ก-2 อุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดตาก

ลำดับ	หมวดอุตสาหกรรม	ปี พ.ศ. 2551					
		จำนวน โรงงาน (แห่ง)	เงินทุน (บาท)	คนงาน (คน)			กำลังผลิต (แรงแม้)
				ชาย	หญิง	รวม	
1	อุตสาหกรรมการเกษตร	89	761,725,700.00	440	88	528	7,693.93
2	อุตสาหกรรมอาหาร	38	274,150,470.00	405	379	784	11,948.32
3	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	8	136,073,702.00	197	75	272	15,245.65
4	อุตสาหกรรมสิ่งทอ	61	784,708,001.00	9,402	13,407	22,809	9,788.25
5	อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย	91	798,107,322.00	3,192	16,378	19,570	8,778.64
6	อุตสาหกรรมเครื่องหนัง	4	33,272,000.00	107	313	420	257.27
7	อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	23	69,960,439.00	537	232	769	4,861.73
8	อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์และเครื่องเรือน	7	19,573,576.00	297	31	328	2,076.81
9	อุตสาหกรรมกระดาษและผลิตภัณฑ์จากกระดาษ	4	74,406,000.00	61	44	105	5,861.10
10	อุตสาหกรรมสิ่งพิมพ์	2	4,150,000.00	8	1	9	26.61
11	อุตสาหกรรมเคมี	3	2,042,000.00	24	10	34	141.58
12	อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและผลิตภัณฑ์	5	51,845,000.00	69	13	82	1,171.60
13	อุตสาหกรรมยาง	4	2,220,480.00	7	0	7	33.08
14	อุตสาหกรรมพลาสติก	5	56,210,000.00	91	52	143	1,604.56
15	อุตสาหกรรมอโลหะ	52	836,943,000.00	1,125	963	2,088	17,934.28
16	อุตสาหกรรมโลหะ	1	3,239,000,000	397	33	430	62,505.31
17	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	14	40,841,294.00	259	159	418	1,494.82
18	อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล	11	13,787,700.00	47	2	49	583.40
19	อุตสาหกรรมไฟฟ้า	4	18,360,000.00	148	511	659	178.61
20	อุตสาหกรรมขนส่ง	38	240,964,394.00	455	29	484	1,698.57
21	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	57	3,722,115,330	1,185	946	2,131	999,251.78
	รวม	521	11,180,456,408	18,453	33,666	52,119	1,153,135.90

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดตาก

หมวดอุตสาหกรรมที่มีจำนวนโรงงานหลายแห่งส่วนใหญ่เน้นการใช้แรงงานสูง(Labor Intensive Industry) โรงงานส่วนใหญ่กระจุกตัวในบริเวณพื้นที่ติดกับชายแดนของจังหวัด ได้แก่ อำเภอแม่สอด เพื่อใช้แรงงานที่มีค่าแรงถูกจากประเทศพม่า มีจำนวนแรงงานทั้งสิ้น 47,818 คน แบ่งเป็นอุตสาหกรรมสิ่งทอ มีจำนวนแรงงานทั้งสิ้น 24,649 คน อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย มีจำนวนแรงงานทั้งสิ้น 17,796 คน อุตสาหกรรมการเกษตร จำนวน 534 คน และอุตสาหกรรมโลหะ มีจำนวน 54 โรงงาน มีจำนวนแรงงานทั้งสิ้น 2,142 คน อย่างไรก็ตาม แรงงานต่างด้าวมีการเคลื่อนย้ายถิ่นฐานสูง นายจ้างจึงต้องควบคุมให้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของกฎหมาย ดังนั้น ความได้เปรียบในด้านต้นทุนค่าแรงงานที่ต่ำอาจหมดไป

ด้านเกษตรกรรม

จังหวัดตากมีพื้นที่ทำการเกษตร 1.25 ล้านไร่ ประชากรในจังหวัดตากปี 2550 มีราว 5.22 แสนคน เกินครึ่งของประชากรทั้งหมดนี้อยู่ในภาคเกษตร (3.04 แสนคน) ส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกร เช่น การทำนา เพาะปลูกพืช เช่น ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วเขียว ถั่วเหลือง มะม่วง นุ่น กล้วยไข่) โดยเฉพาะอำเภอพบพระเป็นแหล่งที่ปลูกผักและดอกไม้ที่สำคัญที่สุดในจังหวัดตาก จังหวัดตากเป็นแหล่งผลิตพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่³

• ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	ผลิตได้ประมาณ	453,109	ตัน/ปี	มูลค่าประมาณ	1,876	ล้านบาท/ปี
• ข้าวนาปี	ผลิตได้ประมาณ	150,732	ตัน/ปี	มูลค่าประมาณ	720	ล้านบาท/ปี
• กล้วยไข่	ผลิตได้ประมาณ	59,041	ตัน/ปี	มูลค่าประมาณ	157	ล้านบาท/ปี
• กล้วยน้ำว้า	ผลิตได้ประมาณ	41,449	ตัน/ปี	มูลค่าประมาณ	135	ล้านบาท/ปี
• ถั่วเขียวผิวมัน	ผลิตได้ประมาณ	34,519	ตัน/ปี	มูลค่าประมาณ	636	ล้านบาท/ปี
• ส้ม	ผลิตได้ประมาณ	28,800	ตัน/ปี	มูลค่าประมาณ	720	ล้านบาท/ปี
• ถั่วเหลือง	ผลิตได้ประมาณ	20,916	ตัน/ปี	มูลค่าประมาณ	209	ล้านบาท/ปี
• ลำไย	ผลิตได้ประมาณ	13,750	ตัน/ปี	มูลค่าประมาณ	270	ล้านบาท/ปี
• ดอกกุหลาบ	ผลิตได้ประมาณ	365	ล้านดอก/ปี	มูลค่าประมาณ	730	ล้านบาท/ปี

นอกจากนี้ ยังมีการทำการประมงน้ำจืดและเลี้ยงวัวพันธุ์เนื้อ ซึ่งเป็นอาชีพที่ได้รับการส่งเสริม รวมถึงอาชีพรับจ้างและค้าขาย ซึ่งเป็นอาชีพที่ทำรายได้สู่จังหวัดตากอีกทางหนึ่งด้วย

³ รายงานสถานการณ์อุตสาหกรรมจังหวัดตาก ปี 2550

การค้าชายแดน

ไทยมีชายแดนที่ติดต่อกับพม่าเป็นระยะทางยาวประมาณ 1,800 กิโลเมตร ซึ่งจังหวัดตากเป็น 1 ใน 10 จังหวัดของไทยที่มีชายแดนติดพม่า โดยมีช่องทางการค้าที่สำคัญ คือ **จุดผ่านแดนถาวรแม่สอด – เมียวดี** ซึ่งเป็นช่องทางอนุมัติทำการค้า 1 ช่องทาง ตั้งอยู่ที่ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด ถูกประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2540 โดยเปิดทำการค้าตั้งแต่เวลา 06.30 – 18.30 น. เป็นประจำทุกวัน ไกล่ล้นบริเวณชายแดนไทย – พม่า เพื่อเชื่อมเมืองเมียวดีของพม่ากับอำเภอแม่สอด มีสะพานมิตรภาพไทย – พม่า เป็นสะพานข้ามแม่น้ำมย วัตถุประสงค์หลักในการสร้างสะพาน ก็เพื่อสร้างสัมพันธไมตรีอันดีของประชาชนไทยกับพม่า เสริมสร้างเศรษฐกิจและการค้าชายบริเวณชายแดนของสองประเทศและเพื่อตอบสนองนโยบายขององค์การสหประชาชาติที่มุ่งหวังเชื่อมโยงเส้นทางส่วนที่ยังขาดอยู่ทางตอนใต้ของทางหลวงสายเอเชีย

อำเภอแม่สอดมีพื้นที่ประมาณ 1,986 ตารางกิโลเมตร อยู่ห่างจากอำเภอเมืองตากประมาณ 86 กิโลเมตร ตัวเมืองแม่สอดอยู่ห่างจากแม่น้ำเมยซึ่งเป็นเส้นกั้นพรมแดนระหว่างไทยกับพม่าประมาณ 6 กิโลเมตร ด้วยภูมิประเทศของอำเภอแม่สอดที่ตั้งอยู่ในที่ราบระหว่างภูเขา ส่วนหนึ่งเป็นทิวเขาในฝั่งไทย อีกส่วนหนึ่งเป็นทิวเขาฝั่งพม่า อำเภอแม่สอดจึงเป็นอำเภอที่อยู่ติดชายแดนไทยพม่า ทำให้มีการค้าระหว่างประเทศกับพม่ามาก⁴ การค้าชายแดนไทย-พม่า ณด่านศุลกากรแม่สอด ประจำเดือนพฤศจิกายน 2551 มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 1,703.06 ล้านบาท ลดลงจากเดือนที่ผ่านมา 7.46 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.06 (ตุลาคม 2551 มูลค่า 1,710.51 ล้านบาท) การส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวร (สะพานมิตรภาพไทย-พม่า) และช่องทางอนุมัติของด่านศุลกากรแม่สอดในเดือนพฤศจิกายน 2551 มีมูลค่าการส่งออกรวม 1,575.46 ล้านบาท ลดลงจากเดือนก่อน 8.54 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.87 (ตุลาคม 2551 มูลค่า 1,584.00 ล้านบาท) โดยมีสินค้าส่งออกสำคัญ คือ น้ำมันพืช น้ำมันดีเซล น้ำมันปาล์ม น้ำมันเบนซิน และรถจักรยานยนต์ สำหรับการนำเข้าในเดือนพฤศจิกายน 2551 มีมูลค่าการนำเข้ารวม 127.59 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 1.08 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.15 (ตุลาคม 2551 มูลค่า 126.51 ล้านบาท) โดยมีสินค้านำเข้าสำคัญ คือ เฟอร์นิเจอร์ สิ่งประดิษฐ์ทำด้วยไม้ หองแดง ปูทะเลมีชีวิต โคมีชีวิต และปลาเบญจพรรณ (ข้อมูลจาก http://www.moc.go.th/opscenter/tk/kcd_6.htm เดือนพฤศจิกายน 2551) อย่างไรก็ตาม ข้อมูลสถิติการค้าชายแดนที่เผยแพร่ มักจะต่ำกว่าความเป็นจริง ด้วยเหตุผลจากระบบตลาดมืดและการค้าชายแดนนอกระบบ ซึ่งตัวเลขโดยส่วนใหญ่จะสูงถึงสองเท่าเมื่อเทียบกับตัวเลขทางการ

⁴ สถิติมูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้า ณ ด่านศุลกากรแม่สอด ปีงบประมาณ 2545 – 2552 ดูเพิ่มเติมได้จาก

<http://www.danmaesot.com/im-in.html>

➤ สภาพทางสังคม

ด้านประชากร

ในปี 2551 จังหวัดตากมีประชากรทั้งสิ้น 536,253 คน เป็นชาย 273,466 คน เป็นหญิง 262,787 คน จำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 166,897 ครัวเรือน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ย 32 คนต่อ ตารางกิโลเมตร อำเภอที่มีประชากรอาศัยอยู่มากที่สุด คือ อำเภอแม่สอด อำเภอที่มีประชากรอาศัยอยู่น้อยที่สุด คือ อำเภออุ้มผาง (ตารางที่ ก-3)

ตารางที่ ก-3 จำนวนประชากรในจังหวัดตาก ปี 2551

อำเภอ	จำนวนประชากร (คน) ปีพ.ศ. 2551			
	ชาย	หญิง	รวม	ครัวเรือน
1. เมืองตาก	48,333	47,784	96,117	30,405
2. บ้านตาก	27,158	28,037	55,195	16,115
3. สามเงา	17,696	18,251	35,947	10,810
4. แม่ระมาด	23,505	21,702	45,207	17,592
5. ท่าสองยาง	32,707	29,113	61,820	18,303
6. แม่สอด	60,193	58,662	118,855	41,380
7. พบพระ	34,396	30,529	64,925	17,004
8. อุ้มผาง	14,399	13,782	28,181	6,893
9. วังเจ้า	15,079	14,927	30,006	8,395
รวม	273,466	262,787	536,253	166,897

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดตาก (http://123.242.165.138/tak_poc/report/sar/support_management.php)

จากตารางที่ ก-4 ประชากรที่อยู่ในวัยแรงงาน ที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป มีจำนวน 407,065 คน ในจำนวนนี้ เป็นผู้ที่มีงานทำจำนวน 293,649 คน และผู้ไม่มีงานทำจำนวน 2,564 คน ประชากรผู้มีอายุ 15 ปีขึ้นไป ที่ไม่อยู่ในวัยกำลังแรงงาน มีจำนวน 110,852 คน สำหรับอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำของจังหวัดตาก กำหนดอัตราวันละ 151 บาท⁵

⁵ ประกาศกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม เรื่องอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (ฉบับที่ 3) ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2551 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2551 เป็นต้นไป

ตารางที่ ก-4 จำแนกประชากรตามสถานภาพแรงงาน ปี 2551

สภาพแรงงาน	ปี พ.ศ. 2551 (ไตรมาส 4)
	จำนวน (คน)
ประชากรรวม	524,740
ผู้มีอายุ 15 ปีขึ้นไป	407,065
1. กำลังแรงงานรวม	296,213
1.1 กำลังแรงงานปัจจุบัน	296,213
1.1.1 ผู้มีงานทำ	293,649
1.1.2 ผู้ว่างงาน	2,564
1.2 ผู้ที่รอฤดูกาล	0
2. ผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	110,852
2.1 ทำงานบ้าน	46,550
2.2 เรียนหนังสือ	33,069
2.3 อื่น ๆ	31,233
ประชากรอายุต่ำกว่า 15 ปี	117,675

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดตาก (http://123.242.165.138/tak_poc/report/sar/support_management.php)

ด้านชุมชนและชาติพันธุ์

นอกจากความต่างทางภูมิศาสตร์แล้ว ภูมิภาคทั้งสองฝั่งของจังหวัดตากสองฝั่งยังมีความแตกต่างกัน ในด้านชุมชนและชาติพันธุ์ วิถีชีวิตและสังคมวัฒนธรรม การตั้งถิ่นฐาน คือ 1) **ชุมชนในฝั่งตะวันออก** (4 อำเภอ) มีลักษณะเป็นคนไทยถิ่นที่อยู่มาดั้งเดิมและคนไทยถิ่นเหนือ (ยวนหรือล้านนา) ที่ประกอบอาชีพเกษตรกร ปลูกพืช ทำฟาร์มปศุสัตว์และค้าขาย จึงมีทั้งที่พูดภาษากลางและภาษาล้านนาสำเนียงถิ่นคล้ายลำปาง ประชากรส่วนใหญ่ของอำเภอวังเจ้าอพยพมาจากภาคอีสานจึงพูดภาษาอีสาน นอกจากอำเภอเมืองตากที่เป็นศูนย์กลางจังหวัดชุมชนส่วนมากในฝั่งตะวันออกตั้งแบบกระจัดกระจาย ไม่มีลักษณะเป็นเมืองใหญ่ 2) **ชุมชนในฝั่งตะวันตก** (5 อำเภอ) ซึ่งมีชายแดนติดต่อกับพม่า โดยมีอำเภอแม่สอดที่พัฒนามาเป็นเมืองใหญ่ที่เจริญมาก เป็นด่านพรมแดน มีตลาดการค้าชายแดนและเขตอุตสาหกรรมส่งออก ในเขตตัวเมืองเป็นแหล่งชุมชนและชาติพันธุ์ต่างๆ เช่น กะเหรี่ยง ไทใหญ่ (เงี้ยว) พม่า จีน ไทยถิ่นเหนือ (ยวนหรือล้านนา) มุสลิม ชิกซ์ และฮินดู ในอำเภออื่นของฝั่งนี้ ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวไทยภูเขาชาติพันธุ์ต่างๆ ได้แก่ กะเหรี่ยง แม้ว (ม้ง) เย้า มูเซอ อีเก้อ (อาข่า) และลีซอ ซึ่งจำนวนชาวกะเหรี่ยงพบมากที่สุด รองลงมา คือ แม้ว มูเซอ และลีซอ ตามลำดับ (ดูตารางที่ ก-5)

ตารางที่ ก-5 จำนวนชนกลุ่มน้อยในจังหวัดตาก

รายชื่อกลุ่ม	ปีพ.ศ. 2549	ปีพ.ศ. 2550
	จำนวนชนกลุ่มน้อย (คน)	
แม่ัว	30,711	32,311
เย้า	450	632
มูเซอ	2,503	2,813
อีเก้อ	897	1,002
ลีซอ	1,647	2,047
กะเหรี่ยง	109,682	110,682
คนไทยบนพื้นที่สูง	12,090	13,290
รวม	157,980	162,777

ที่มา: ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดตาก (http://123.242.165.138/tak_poc/report/sar/support_management.php)

เนื่องจากอำเภอแม่สอดอยู่ติดชายแดนไทย-พม่า เป็นที่ตั้งจุดผ่านแดนถาวรแม่สอด – เมียวดี โดยมีสะพานมิตรภาพไทย-พม่าเชื่อมต่อระหว่างสองประเทศ ทำให้ประชากรที่อาศัยในอำเภอแม่สอดซึ่งมีทั้งชาวเขาและคนที่อพยพจากอำเภอเมืองตากเข้าไปตั้งถิ่นฐานอยู่ รวมทั้งชาวพม่าที่มีภรรยาและบุตรเป็นคนไทย สามารถเดินทางหรือนำรถยนต์ข้ามไปในพม่าได้ โดยทำบัตรผ่านแดนชั่วคราวได้ที่ว่าการอำเภอแม่สอด นอกจากนี้ เมืองชายแดนแม่สอดยังมีชุมชนบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเมยซึ่งเป็นแม่น้ำที่ทำหน้าที่เป็นเส้นกั้นเขตแดนไทยกับพม่า มีความยาวประมาณ 327 กิโลเมตร ชุมชนบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเมยที่เกิดขึ้นนี้ ได้กลายมาเป็นตลาดริมเมย ซึ่งเป็นตลาดค้าขายสินค้าพื้นเมืองมากมายทั้งของไทยและพม่า เช่น หน่อไม้แห้ง ปลาแห้ง ปลาหัวยุง เห็ดหอม ถั่ว เครื่องหนัง ผ้าชาติน ฯลฯ รวมถึงตลาดการค้าอัญมณี เช่น หยก ทับทิม และพลอยสีที่มาจากพม่า

ขนบธรรมเนียมและประเพณี

จังหวัดตากถือเป็นสังคมพหุลักษณะ ประชากรมีวิถีชีวิต ประเพณี ศาสนา ความเชื่อ ภาษาและวัฒนธรรมที่หลากหลายและแตกต่างกันมาก สำหรับขนบธรรมเนียมประเพณีของจังหวัดตากจะมีความคล้ายคลึงกับทางภาคเหนือ เนื่องจากจังหวัดตากตั้งอยู่ในภาคเหนือและชาวจังหวัดตากส่วนหนึ่งมีเชื้อสายล้านนา โดยประเพณีที่สำคัญ คือ ประเพณีกรวยสลาก หรือที่ชาวบ้านเรียกกันว่า “กินก้วยสลาก” ประเพณีทำบุญถนูน และประเพณีสงกรานต์ อีกส่วนหนึ่งเป็นประเพณีของชาวไทยภูเขา ซึ่งมีขนบธรรมเนียม ประเพณีวัฒนธรรมและการละเล่นพื้นเมืองที่นิยมปฏิบัติสืบทอดกันมาจนถึงปัจจุบัน คือ

- ประเพณีลอยกระทงสาย เป็นเทศกาลประจำปี ซึ่งจัดขึ้น ณ ริมฝั่งแม่น้ำปิง โดยได้รับความร่วมมือจากศรัทธาวิศของแต่ละหมู่บ้านมาแข่งขันกัน
- ประเพณีขึ้นธาตุเดือนเก้า จัดที่อำเภอบ้านตาก ในวันขึ้น 14-15 ค่ำ เดือนเก้าเหนือ ซึ่งตรงกับเดือนเจ็ดไทย เป็นประเพณีที่ปฏิบัติกันมาแต่โบราณของชาวล้านนา โดยจะเดินทางขึ้นไปนมัสการพระบรมธาตุ โดยนำต้นเงินและผ้าป่าพร้อมทั้งขบวน ซึ่งประกอบด้วยต้นเงิน หาบ ผ้าห่มองค์พระบรมธาตุแห่ขึ้นไปยังวัดพระบรมธาตุและจะไปบวงสรวงเจดีย์ยุทธหัตถี ซึ่งเป็นเจดีย์ที่พ่อขุนรามคำแหงได้สร้างไว้ในคราวที่ทำสงครามยุทธหัตถีชนะขุนสามชนเจ้าเมืองฉอด
- ประเพณีกินวอ เป็นประเพณีงานขึ้นปีใหม่ของชาวลีซอ จะมีการเซ่นไหว้ผีหลวง ซึ่งเป็นผีประจำดอยและผีเมือง ซึ่งเป็นผีประจำหมู่บ้าน โดยจัดขึ้นประมาณเดือนกุมภาพันธ์ในช่วงระหว่างเทศกาลตรุษจีน

นอกจากขนบธรรมเนียมและประเพณีวัฒนธรรมจะช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวแล้ว จังหวัดตากยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นวัด โบราณสถาน แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่

สถานที่ท่องเที่ยว⁶

- (1) สถานที่ท่องเที่ยวในเขตอำเภอเมืองตาก ได้แก่ ศาลหลักเมืองสี่มหาราช ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช, วัดเขาถ้ำ
- (2) สถานที่ท่องเที่ยวตามเส้นทางตาก-แม่สอด (ทางหลวงหมายเลข 105) ได้แก่ อุทยานแห่งชาติลาน, สถานีทดลองพืชสวนดอยมูเซอ, อุทยานแห่งชาติตากสิน, ร้านขายผลิตผลของชาวไทยภูเขา, ศาลเจ้าพ่อพะวอ, เนินพิศวง, ศาลเจ้าพ่อขุนสามชนและตลาดริมเมย
- (3) สถานที่ท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่สอด-พบพระ-อุ้มผาง ได้แก่ น้ำตกธารารักษ์ (น้ำตกเจดีย์ไค้หรือน้ำตกผาชัน), น้ำตกนางครวญ, น้ำตกพาเจริญ, ดอยหัว, ถ้ำตะไค้ะบิ และน้ำตกทีลอซู
- (4) สถานที่ท่องเที่ยวตามเส้นทางแม่สอด-แม่ระมาด-ท่าสองยาง (ทางหลวงหมายเลข 1085) ได้แก่ วัดดอนแก้ว, บ่อน้ำร้อนแม่กาษา, ถ้ำแม่กาษา, ล่องแพแม่ตื่น, ถ้ำแม่อุสุ และม่อนกระตัง
- (5) สถานที่ท่องเที่ยวในเขตอำเภอบ้านตาก ได้แก่ วัดพระบรมธาตุและเจดีย์ยุทธหัตถีหรือเจดีย์เฉลิมพระเกียรติพ่อขุนรามคำแหงมหาราช
- (6) สถานที่ท่องเที่ยวในเขตอำเภอสามเภา ได้แก่ ผาสามเภาและเขื่อนภูมิพล (เขื่อนยันฮี)

⁶ <http://klang.cgd.go.th/tak/data/G-Vaen/Aug48/Economic%20Jun%2048.doc>

สินค้าพื้นเมืองและของฝาก

สินค้าพื้นเมืองและของฝากของจังหวัดตาก ได้แก่ มะม่วงคองน้ำผึ้ง กล้วยอบน้ำผึ้ง มะม่วงคองกระเทียมคอง เซรามิค เครื่องหาวทุกชนิดผลิตภัณฑ์จักสานจากไม้ไผ่ ผลิตภัณฑ์จากหินแกรนิต อัญมณีพลอย ผ้า ถ้วยชาม รูปภาพ สินค้าพื้นเมือง

อาหารพื้นเมือง

อาหารพื้นเมืองของจังหวัดตาก ได้แก่ *เมี่ยงคำเมืองตาก* (เมี่ยงจอมพล) *กระบองจ่อ* (ฟักทองชุบแป้งทอด) ชื่อมาจากภาษาพม่า “กระบอง” หมายถึง ฟักทอง “จ่อ” หมายถึง ทอด) *เส่งเผ่ และฮาละหว่า* (ขนมหวานของชาวไทยใหญ่ “เส่งเผ่” มีลักษณะคล้ายขนมข้าวเหนียวแดง ที่ทำจากข้าวเหนียว น้ำอ้อย กะทิ ต้มกันตรงหน้าเส่งเผ่จะราดด้วยหัวกะทิแล้วปิ้ง หรือ อบหน้าจนเกรียม รสชาติหวานมัน ส่วน “ฮาละหว่า” ตัวขนมทำจากแป้งข้าวเจ้า น้ำตาลทราย กะทิ เมล็ดสาธูเล็ก หน้าขนมทำเช่นเดียวกับเส่งเผ่ มีรสชาติหวานมัน แม้จะทำขนมนี้บรรจุในถาดกลม และตัดขายเป็นชิ้นเล็ก ๆ มีขายในตลาดสดเทศบาล อำเภอแม่สอด

ด้านสาธารณูปโภค

การสื่อสารภายในจังหวัด ปี 2550 จังหวัดตากมีทำการไปรษณีย์โทรเลขในทุกอำเภอ รวม 9 แห่ง มีจำนวนหมายเลขโทรศัพท์รวม 27,248 หมายเลข มีหมายเลขที่มีผู้เช่า 20,964 หมายเลข

กระแสไฟฟ้าที่ใช้ภายในจังหวัดตากทั้งสิ้น 215.200 ล้านกิโลวัตต์/ชั่วโมง ในปี 2548 มี 61 หมู่บ้าน ที่ไม่มีไฟฟ้าใช้ จากทั้งหมด 513 หมู่บ้านในจังหวัดตาก

โครงการชลประทานของจังหวัดตากที่เป็นแหล่งเก็บน้ำที่สำคัญ คือ โครงการหมู่บ้านป้องกันตนเองชายแดน โครงการขนาดใหญ่และขนาดกลาง โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ และ โครงการขนาดเล็ก

ด้านการคมนาคมและขนส่ง

การคมนาคมและขนส่งของจังหวัด มีทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด และถนนสายต่างๆ ช่วยให้ประชาชนสามารถเดินทางภายในอำเภอ ระหว่างอำเภอ และระหว่างจังหวัดได้อย่างสะดวก อย่างไรก็ตามยังมีความจำเป็นต้องขยายเส้นทางติดต่อระหว่างตำบลและหมู่บ้านในชนบทเพื่อขนส่งผลผลิตทางการเกษตรและมีสนามบินพาณิชย์ภายในประเทศ 1 แห่ง คือ สนามบินที่อำเภอแม่สอด

ด้านการศึกษา

ในปี 2550 ทั้งจังหวัดมีสถานศึกษารวม 263 แห่ง ครู 3,277 คน นักเรียน 82,913 คน โดยเฉลี่ยครู 1 คน ต่อนักเรียน 25 คน

ด้านสาธารณสุข

ปี 2551 จังหวัดตากมีโรงพยาบาลของรัฐ 9 แห่ง (มีเตียงผู้ป่วย 919 เตียง) โรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง (โรงพยาบาลพระวอ มีเตียงผู้ป่วย 60 เตียง) ศูนย์บริการสาธารณสุข 2 แห่ง และสถานอนามัย 131 แห่ง

ภาพรวมปัญหาทางสังคมและวัฒนธรรมในจังหวัดตาก

1. ปัญหาชนกลุ่มน้อย

เนื่องจากภูมิประเทศบริเวณพรมแดนไทย - พม่า ส่วนใหญ่เป็นถิ่นทุรกันดาร อยู่ห่างไกลจากการควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่าย จึงเป็นที่เหมาะสมกับพวกชนกลุ่มน้อยกลุ่มต่างๆ เข้ามาอยู่อาศัย พวกชนกลุ่มน้อยดังกล่าวบางส่วนเข้ามาอาศัยอยู่ในเขตแดนไทย โดยอาศัยในบริเวณพื้นที่พักพิงชั่วคราวในจังหวัดตาก ซึ่งมีอยู่ 3 แห่ง คือ⁷

- พื้นที่พักพิงชั่วคราวบ้านแม่หละ ตั้งอยู่ที่อำเภอท่าสองยาง เนื้อที่ 1,148 ไร่ มีผู้หนีภัยจากการสู้รบ 32,312 คน
- พื้นที่พักพิงชั่วคราวบ้านอุ้มเปี้ยม ตั้งอยู่ที่อำเภอพบพระ เนื้อที่ 493 ไร่ มีผู้หนีภัยจากการสู้รบ 15,285 คน
- พื้นที่พักพิงชั่วคราวบ้านนุโพ ตั้งอยู่ที่อำเภออุ้มผาง เนื้อที่ 400 ไร่ มีผู้หนีภัยจากการสู้รบ 8,442 คน

2. ปัญหาแรงงานต่างชาติผิดกฎหมาย

แรงงานต่างชาติที่ลักลอบเข้ามาขายแรงงานในจังหวัดตาก ส่วนใหญ่เป็นชาวพม่า เนื่องจากมีชายแดนติดกับประเทศไทยระยะทางกว่า 580 กิโลเมตร ซึ่งยากต่อการควบคุมและป้องกันของเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทย อีกทั้งแรงงานต่างชาติมีค่าจ้างแรงงานที่ถูกและเป็นที่ยอมรับของผู้จ้าง อย่างไรก็ตาม แรงงานอพยพเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของราษฎรไทย

3. ปัญหาผู้หลบหนีภัยจากการสู้รบ

ชาวกะเหรี่ยงสัญชาติพม่าได้หลบหนีภัยจากการสู้รบในเขตพม่าเข้ามาอาศัยอยู่ตามบริเวณชายแดนในเขตประเทศไทยเป็นจำนวนมาก นอกจากก่อให้เกิดปัญหาการกระทบกระทั่งกันระหว่างไทยและพม่าตามบริเวณชายแดนแล้ว ยังสร้างปัญหาความไม่ปลอดภัยให้แก่ราษฎรที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ชายแดนอยู่ตลอดเวลา และการกำหนดพื้นที่รองรับผู้หลบหนีภัย โดยพื้นที่ที่รองรับแต่ละแห่งจะมีการดำเนินการกิจสำคัญ เช่น การจัดระเบียบภายใน จัดทำทะเบียน ประสานการข่าวกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมกิจกรรมของ NGO ที่เข้าไปช่วยเหลือในพื้นที่ และยังมีการรักษาความสงบเรียบร้อยภายนอกพื้นที่รองรับอีกด้วย

4. ปัญหาเส้นเขตแดน

ตามอนุสัญญา เรื่องการกำหนดเขตดินแดนบนพื้นแผ่นดินใหญ่ระหว่างราชอาณาจักรสยามกับมณฑลของอังกฤษ ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2411 ได้กำหนดให้แนวเขตแดนของไทย คือ ดิ่งฝั่งไทย และแนวเขตแดนของพม่า คือ ดิ่งฝั่งพม่า โดยมีแม่น้ำเมยเป็นเส้นแบ่งเขต และสามารถใช้ได้เท่าเทียมกัน ซึ่งแม่น้ำเมยมีกระแสน้ำไหลเปลี่ยนทิศทาง ทำให้ฝ่ายไทยและพม่าต้องสร้างหลักροเพื่อป้องกันดิ่งริมฝั่ง จึงทำให้เกิดข้อพิพาทตามบริเวณแนวชายแดนเป็นประจำ เช่น ปัญหาบริเวณวัดคอกช้างเผือก ตำบลท่าสายลวด และบริเวณ

⁷ ข้อมูลวันที่ 31 ธ.ค. 45

เกาะมะนาว บ้านแม่โกนเกน ตำบลมหาวัน อ.แม่สวด การแก้ไขปัญหาได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการชายแดนท้องถิ่นทั้งของฝ่ายไทย และฝ่ายพม่า เพื่อเจรจาแก้ไขปัญหาพิพาทให้ยุติในระดับท้องถิ่น

5. ปัญหาการบุกรุกแผ้วถางและตัดไม้ทำลายป่า

การลักลอบตัดไม้ทำลายป่าและการบุกรุกพื้นที่ป่า เพื่อใช้เป็นที่อยู่อาศัยและทำการเพาะปลูก โดยเฉพาะในพื้นที่ติดต่อกับชุมชนและตามแนวชายแดนที่มีชาวกะเหรี่ยงและชาวเขาสกยอยู่ ซึ่งบางพื้นที่ทำในรูปแบบการค้าทั้งที่ดินและไม้แปรรูป จนมีการป้องกันและปราบปรามตามอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งสนับสนุนให้ราษฎรปลูกป่าชุมชนตามโครงการส่งเสริมเกษตรกรปลูกไม้เศรษฐกิจ

1.2 จังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดพิษณุโลกเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญมากจังหวัดหนึ่งของประเทศไทย ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของภาคกลางหรือทางตอนล่างของภาคเหนือ อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร 377 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 10,815.8 ตารางกิโลเมตร หรือ 6,759,909 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 6.37 ของพื้นที่ภาคเหนือ และร้อยละ 2.1 ของพื้นที่ทั้งประเทศ พิษณุโลกมีประวัติศาสตร์อันยาวนานควบคู่กับประเทศไทย โดยมีชื่อเรียกต่างๆ กันในศิลาจารึกตำนาน นิทาน และพงศาวดาร เช่น สองแคว สระหลวง สองแควทวิสาขะ ไทยวนที เดิมเมืองพิษณุโลกเป็นเมืองเก่าสมัยขอม อยู่ห่างจากที่ตั้งเมืองปัจจุบันลงไปทางทิศใต้ประมาณ 5 กิโลเมตร เรียกว่า “เมืองสองแคว” ที่เรียกเช่นนี้ เพราะตั้งอยู่ระหว่างแม่น้ำสองสาย คือ แม่น้ำน่าน กับ แม่น้ำหิรัญ แต่ปัจจุบันแม่น้ำแควน้อยเปลี่ยนทางเดินออกห่างจากตัวเมืองไปประมาณ 10 กิโลเมตร ที่ตั้งตัวเมืองเก่าในปัจจุบันคือ บริเวณวัดจุฬามณี ซึ่งเป็นวัดเก่าแก่ของพิษณุโลก แต่เมื่อประมาณพุทธศักราช 1900 พระมหาธรรมราชาที่ 1 (ลิไท) ได้โปรดให้ย้ายเมืองสองแควมาตั้งอยู่ ณ บริเวณตัวเมืองในปัจจุบัน และยังคงเรียกกันติดปากว่า เมืองสองแควเรื่อยมา

ปัจจุบันจังหวัดพิษณุโลกยังได้ชื่อว่าเป็น “เมืองบริการสี่แยกอินโดจีน (Phitsanulok: Indochina's Service City)” โดยมียุทธศาสตร์จังหวัด คือ “พัฒนาเพื่อเป็นเมืองบริการที่หลากหลาย (Service City) และมีความปลอดภัย (Safe City)” โดยมีเป้าหมายที่สำคัญ คือ เป็นศูนย์กลางบริการด้านการส่งสินค้าและผู้โดยสาร เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ของภาคเหนือตอนล่าง เป็นศูนย์กลางจัดการประชุมภาคเหนือตอนล่างและระดับประเทศ ตลอดจนให้บริการด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดเป็นต้น

สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

➤ สภาพทางเศรษฐกิจ

สภาพทางเศรษฐกิจของจังหวัดพิษณุโลก ในปี 2547 พบว่าประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 51,437 ต่อปี เป็นลำดับที่ 5 ของภาคเหนือ โดยทั้งจังหวัดมีผลิตภัณฑ์มวลรวม 40,923 ล้านบาท รายได้นอกสาขาเกษตรกรรม

32,997 ล้านบาท ซึ่งรายได้สูงสุดมาจากการขายส่ง - ขายปลีก 9,240 ล้านบาท รายได้ในสาขาเกษตรกรรม 7,926 ล้านบาท ซึ่งรายได้สูงสุดจากการเกษตร 7,820 ล้านบาท

ด้านอุตสาหกรรม

ในปี 2550 จังหวัดพิษณุโลกมีโรงงานจำนวนอุตสาหกรรมรวม 625 โรงงาน มีเงินลงทุน 9,277,619,409 ล้านบาท และมีการจ้างงานรวม 12,523 คน (ตารางที่ ก-6) จากรายงานผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดปี 2550 พบว่า อุตสาหกรรมที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงสุด 3 อันดับแรกได้แก่ (1) เกษตรกรรม การล่าสัตว์และการป่าไม้ (ร้อยละ 22.63 ของGPP) (2) การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ฯ (ร้อยละ 18.89 ของGPP) (3) การบริหารราชการและการป้องกันประเทศรวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับ (ร้อยละ 10.05 ของGPP) ดัชนีผู้บริโภคของจังหวัดพิษณุโลกในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2550 เท่ากับ 2.2

ตารางที่ ก-6 สถิติจำนวนโรงงานในจังหวัดพิษณุโลก

ปี	จำนวนโรงงาน (แห่ง)	เงินลงทุน (บาท)	การจ้างงาน (คน)
2548	573	8,691,236,609	11,935
2549	593	8,915,410,409	12,207
2550	625	9,277,619,409	12,523

ที่มา: รายงานสถานการณ์อุตสาหกรรมของจังหวัดพิษณุโลก ปี 2550

ผลผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญ⁸

1. อุตสาหกรรมการเกษตร

ในปี 2550 อุตสาหกรรมการเกษตร มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 3.60 เมื่อเทียบกับปี 2549 ส่วนใหญ่เป็นโรงสีข้าว อบข้าว ซึ่งใช้วัตถุดิบภายในจังหวัด โดยภาพรวมเศรษฐกิจของจังหวัดพิษณุโลก ยังชะลอตัวเนื่องจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น

2. อุตสาหกรรมอาหาร

ในปี 2550 อุตสาหกรรมอาหาร มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 11.29 สาเหตุที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากมีความต้องการในประเทศเพิ่มมากขึ้น

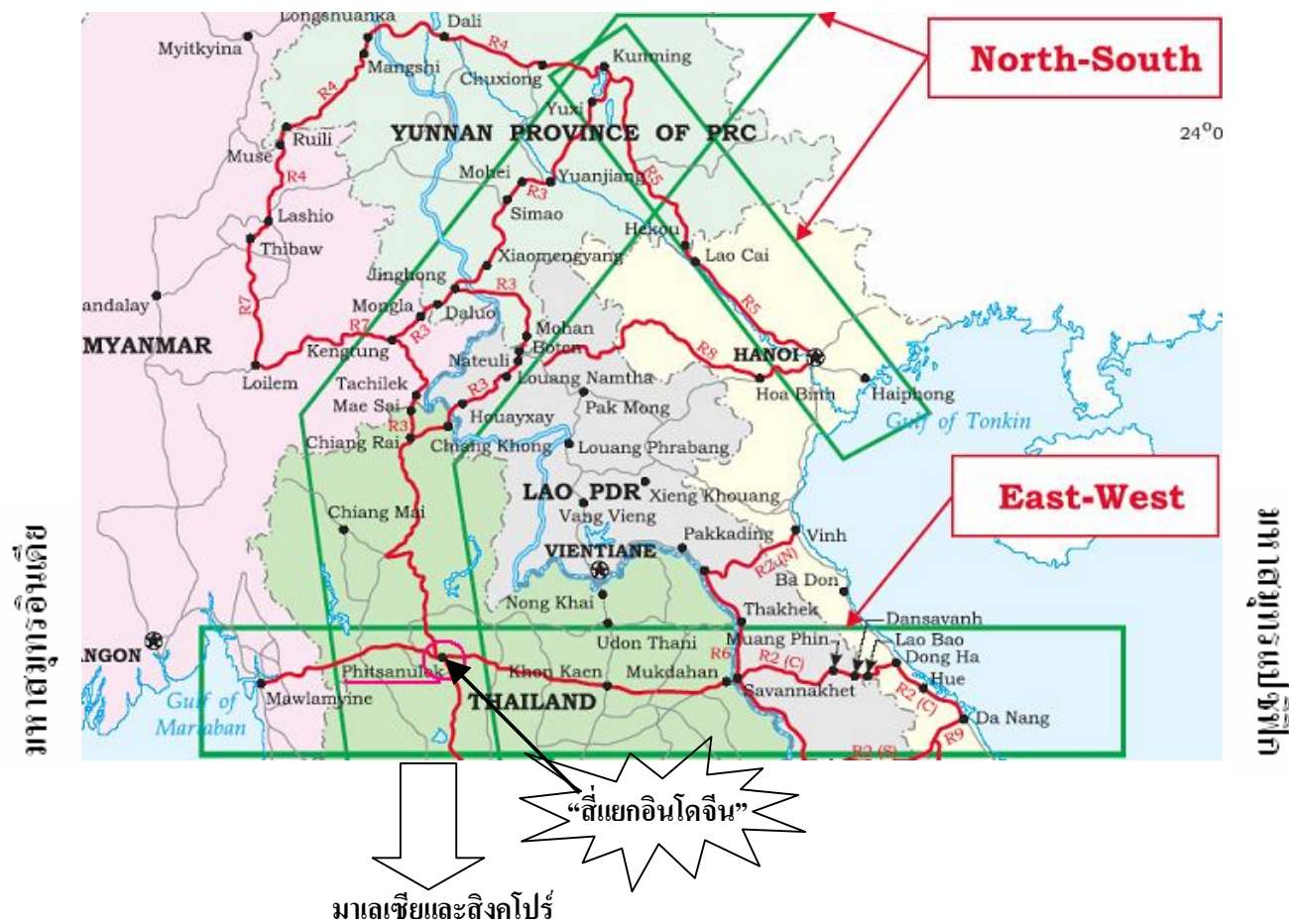
3. อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล

ในปี 2550 อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล มีแนวโน้มการขยายตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากจังหวัดพิษณุโลกเป็นจังหวัดที่มีผลผลิตทางการเกษตรค่อนข้างมาก ประกอบกับในจังหวัดพิษณุโลกมีโรงงานเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเครื่องจักรกล เช่น โรงงานผลิตเครื่องเกี่ยวข้าวและเครื่องนวดข้าวอยู่เป็นจำนวนมาก

⁸ ข้อมูลจากรายงานสถานการณ์อุตสาหกรรมของจังหวัดพิษณุโลก ปี 2550

พินูโลกสามารถเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งเชื่อมระหว่างจังหวัดและภาคต่างๆ ได้ เพราะเมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดใกล้เคียงแล้ว พินูโลกมีข้อได้เปรียบในด้านสถานที่ตั้งและศูนย์กลางทางคมนาคมขนส่งสามารถทำได้อย่างสะดวกทั้งทางอากาศ ทางรถไฟและทางรถยนต์ เพราะเป็นจุดศูนย์กลางของประเทศสามารถติดต่อระหว่างภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลางได้สะดวก พินูโลกยังตั้งอยู่บนจุดตัดระหว่างระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor หรือ EWEC) เป็น Land Bridge เชื่อมโยงประเทศซีกโลกตะวันออกกับมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น เกาหลี ญี่ปุ่น จีน ไปซีกโลกตะวันตก ด้านมหาสมุทรอินเดียออกไปทางอ่าวมะตะมะในพม่า ตัดกับระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North – South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงระหว่างจีน สปป.ลาว พม่า ไทย ลงสู่มาเลเซียและสิงคโปร์ตอนใต้ ทำให้จังหวัดพินูโลก เป็นที่รู้จักกันว่า “สี่แยกอินโดจีน” (Indochina Intersection) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้า การบริการและการเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต (รูปภาพที่ ก-6)

รูปภาพที่ ก-6 จุดตัดระหว่างโครงข่ายถนนตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West) และแนวเหนือ-ใต้ (North-South)



นอกจากนี้ พืชผลโลกยังเป็นศูนย์กลางสินค้าการเกษตรพืชผักและผลไม้และเป็นแหล่งวัตถุดิบทางด้านการเกษตร ทำให้จังหวัดพิจิตรโลกเป็นแหล่งรวบรวมซื้อขายสินค้าเกษตรที่สำคัญของประเทศ ทำให้เกิดตลาดกลางสินค้าเกษตรในจังหวัดขึ้น อีกทั้งยังมีสถานประกอบการค้าขนาดใหญ่ ทั้งค้าส่งและค้าปลีกที่ทันสมัยครบวงจรเป็นศูนย์กลางการศึกษาโดยมีสถาบันการศึกษาในระดับอุดมศึกษาหลายแห่งเพื่อรองรับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของส่วนราชการระดับภาค ระดับเขต มีวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยทำให้สามารถผลิตแรงงานที่จะช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมของจังหวัดได้ง่าย พืชผลโลกยังมีระบบบริการพื้นฐาน ซึ่งมีความพร้อมและสามารถบริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง

ด้านเกษตรกรรม

จังหวัดพิจิตรโลกเป็นจังหวัดที่ทำการเกษตรโดยเฉพาะพืชไร่ ได้แก่ ข้าวโพด มันสำปะหลังและถั่วเหลือง ส่วนการทำนามีทั้งนาปีและนาปรัง โดยจะทำในลักษณะนาดำ นาหว่านตาม ข้าวไร่ ส่วนไม้ผลและไม้ยืนต้นที่นิยมปลูก เช่น มะม่วง ลำไย มะขามหวาน ถั่วลิสง น้ำพริก สับปะรด ฯลฯ สำหรับพืชผักที่นิยมปลูกกันมาก ได้แก่ มันเทศ พริกขี้หนู กระเทียม ข้าวโพดรับประทาน

สำหรับผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญของจังหวัดพิจิตรโลก ได้แก่⁹

- ข้าว เป็นสินค้าเกษตรที่มีปริมาณการผลิตจำนวนมากทุกพื้นที่ทั้งในฤดูนาปี นาปรัง โดยเฉพาะในเขตอำเภอพรหมพิราม อำเภอเมือง อำเภอบางกระทุ่ม และอำเภอบางระกำ สามารถปลูกได้ตลอดทั้งปี จังหวัดพิจิตรโลกมีโรงสีที่มีศักยภาพการแปรรูปเพื่อการส่งออกโดยตรงและแปรรูปเพื่อส่งพ่อค้า ผู้ส่งออกในกรุงเทพฯ รวมทั้งมีการรวบรวมส่งข้าวเปลือกไปแปรรูปจังหวัดอื่นด้วย
- มะม่วงน้ำดอกไม้ เป็นสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพในการแข่งขันเพื่อการส่งออกมีแหล่งปลูกคุณภาพดีในอำเภอวังทอง อำเภอเนินมะปราง โดยมีบริษัทรับซื้อเพื่อการส่งออกไปประเทศญี่ปุ่น 2 บริษัท มีปริมาณการส่งออกประมาณ 120 ตัน
- ปลาอินทรี โดยเฉพาะปลานิลพันธุ์จิตรลดา จังหวัดพิจิตรโลกมีแหล่งเพาะพันธุ์ปลานิลจิตรลดาโดยเฉพาะเลี้ยงในกระชังริมแม่น้ำน่าน เขตอำเภอพรหมพิราม มีบริษัทรับซื้อจากจังหวัดเพชรบุรี เพื่อนำไปแปรรูปเป็น ปลาลอกหนังและปลาแช่แข็งเพื่อการส่งออกไปยังประเทศแถบยุโรป ประมาณ 50 ตัน และจะมีการขยายตลาดการรับซื้อเพิ่มขึ้น

⁹ ข้อมูลจากรายงานสถานการณ์อุตสาหกรรมจังหวัดพิจิตรโลก ปี 2550

➤ สภาพทางสังคม

ด้านประชากร

ประชากรและกำลังแรงงานจากข้อมูลสำนักงานสถิติจังหวัดพิษณุโลก (ดูจากตารางที่ ก-7) พบว่าจากจำนวนประชากรรวม 843,195 คน เป็นผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงาน 487,994 คน ผู้มีงานทำ 483,788 คน ผู้ว่างงาน 3,675 คน ผู้รอฤดูกาล 531 คน การว่างงานในจังหวัดพิษณุโลก ในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2551 มีผู้ว่างงานประมาณ 3,675 คน คิดเป็นอัตราการว่างงานร้อยละ 0.4 ของผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงานทั้งหมด และหากพิจารณาการว่างงานของเพศหญิงและเพศชาย พบว่า อัตราการว่างงานของเพศชายคิดเป็นร้อยละ 0.3 ซึ่งมากกว่าเพศหญิงที่มีอัตราการว่างงานคิดเป็นร้อยละ 0.6

ตารางที่ ก-7 จำนวนของประชากรจำแนกตามสถานภาพแรงงานและเพศ ปี 2551 (ไตรมาสที่ 4)

สถานภาพแรงงาน	ปี พ.ศ. 2551 (ไตรมาส 4 เดือนพฤศจิกายน 2551)		
	ชาย	หญิง	รวมจำนวน (คน)
ประชากรรวม	414,146	429,049	843,195
ผู้มีอายุ 15 ปีขึ้นไป	328,883	347,991	676,874
1. ผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงานรวม	266,749	221,245	487,994
1.1 กำลังแรงงานปัจจุบัน	266,749	220,714	487,463
1.1.1 ผู้มีงานทำ	265,583	218,205	483,788
1.1.2 ผู้ว่างงาน	1,166	2,509	3,675
1.2 ผู้ที่รอฤดูกาล	-	531	531
2. ผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	62,133	126,746	188,879
2.1 ทำงานบ้าน	667	59,631	60,299
2.2 เรียนหนังสือ	23,894	27,386	51,280
2.3 อื่น ๆ	37,572	39,729	77,301
ประชากรอายุต่ำกว่า 15 ปี	85,263	81,058	166,321

ที่มา: สำนักงานสถิติจังหวัดพิษณุโลก (http://phitsanulok.nso.go.th/nso/project/search_option/search_result.jsp)

การมีงานทำของจังหวัดตาก พบว่า ผู้มีงานทำจำนวน 191,474 คน (ร้อยละ 46) ทำงานในภาคเกษตรกรรม และผู้มีงานทำจำนวน 224,681 คน (ร้อยละ 56) ทำงานนอกภาคเกษตรโดยทำงานในสาขาการขนส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ รถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 44,188 คน คิดเป็นร้อยละ 10.61 รองลงมา คือ การผลิต มีจำนวน 39,516 คน คิดเป็นร้อยละ 9.49 และผู้ที่มีส่วนใหญ่มีการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษาจำนวน 157,875 คน คิดเป็นร้อยละ 37.94 (ข้อมูลจากรายงานสถานการณ์อุตสาหกรรมจังหวัดพิษณุโลก ปี 2550)

การพัฒนาศักยภาพแรงงานจังหวัดพิษณุโลก โดยสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค 9 พิษณุโลก มีการฝึกเตรียมเข้าทำงาน จำนวน 113 คน กลุ่มอาชีพที่มีการฝึกเตรียมเข้าทำงานสูงสุด คือ สาขารัฐกิจและการบริการ และช่างเครื่องกล จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 33.62 รองลงมา คือ ช่างไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ คอมพิวเตอร์ จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 22.12

ขนบธรรมเนียมและประเพณี

จังหวัดพิษณุโลกมีวัฒนธรรมประเพณีที่คล้ายคลึงกับวัฒนธรรมของภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมเชื่อมต่อกับภาคเหนือตอนบน ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ชาวพิษณุโลกจึงรับเอาวัฒนธรรมของภาคต่างๆ มาผสมผสานจนเกิดเป็นวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของตนเองที่สำคัญ มีดังนี้¹⁰

- ประเพณีอ่ากองบอเวลา จะใช้ดีเวลา ณ วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร ปัจจุบันนี้ยังดีกลองบอเวลาทุกวัน เพื่อรักษาขนบธรรมเนียมประเพณีดั้งเดิมไว้ ชาวพิษณุโลกทุกคนจะรู้สึกอบอุ่นใจเมื่อได้ยินกลองตีบอเวลา
- ประเพณีแข่งเรือยาว เป็นประเพณีที่สัมพันธ์กับวิถีชีวิตของคนไทย นับถือศาสนาพุทธที่อาศัยอยู่ริมแม่น้ำในหลายๆ ท้องถิ่น การแข่งเรือจะจัดขึ้นหลังจากการทำบุญทอดกฐิน ซึ่งอยู่ในช่วงฤดูน้ำหลากและในช่วงเวลาที่ชาวบ้านว่างเว้นจากการทำนาทำไร่ มีเวลาที่จัดงานบุญซึ่งชาวบ้านจะชักชวนกันแข่งเรือเพื่อความสนุกสนาน เนื่องจากมีผู้คนมาชมกันมากและเป็นวันที่ปลดปล่อยภารกิจการทำงานประจำของแต่ละคน ประเพณีการแข่งเรื่อนับเป็นสัญลักษณ์ที่แสดงถึงความรวมใจ ความสามัคคีของคนในชุมชนจังหวัดพิษณุโลก และเป็นประเพณีที่ได้รับความนิยมจากประชาชน จัดขึ้นบริเวณแม่น้ำน่านหน้าวัดพระศรีรัตนมหาธาตุเป็นประจำทุกปี โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อฟื้นฟูและอนุรักษ์ประเพณี ส่งเสริมการท่องเที่ยวและความสามัคคีของประชาชน
- ไก่ชนสมเด็จพระนเรศวรมหาราช รู้จักกันดีว่า กีฬา “ชนไก่” หรือ “ตีไก่” เป็นกีฬาที่นิยมแพร่หลายในแถบประเทศเอเชีย คือ ไทย พม่า ลาว เขมร ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย และยังได้แพร่หลายไปอีกหลายประเทศของโลก กีฬาไก่ชนพัฒนามากว่า 500 ปี ปัจจุบันมีการผสมไก่ชนจำนวนมาก เพื่อนำไปชนชนะไก่ตัวอื่น

สถานที่ท่องเที่ยว

จังหวัดพิษณุโลกมีศาสนสถานและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่รวมจิตใจของประชาชนชาวพิษณุโลกและเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจนักท่องเที่ยวเดินทางมาสักการบูชา ซึ่งได้แก่

¹⁰ <http://www.chs.ac.th/pitsanulok/t040.htm>

■ พระพุทธชินราช เป็นพระพุทธรูปที่มีพุทธลักษณะงดงามที่สุดองค์หนึ่งของประเทศไทย ประดิษฐานอยู่ ณ วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร เป็นพระพุทธรูปปาง มารวิชัย สมัยเชียงแสนและสุโขทัยผสมกันหล่อด้วยทองสัมฤทธิ์ หน้าตักกว้าง 5 ศอก 1 คืบ สูง 7 ศอก สร้างขึ้นเมื่อประมาณ พ.ศ. 1900 ในรัชกาลของพระธรรมราชาลิไท แห่งกรุงสุโขทัย เมื่อแรกสร้างมิได้ปิดทอง คงจัดให้เกลี้ยงเป็นทองสัมฤทธิ์ ต่อมาเมื่อปี 2174 สมเด็จพระเอกาทศรถโปรดให้นำทอง เครื่องราชูปโภค ไปแผ่เป็นทองและปิดองค์ด้วยพระหัตถ์ของพระองค์เองจนแล้วเสร็จบริบูรณ์ พระพุทธชินราช เป็นพระพุทธรูปศักดิ์สิทธิ์ประจำเมืองพิษณุโลกมาหลายร้อยปีแล้ว ชาวพิษณุโลกยึดถือเป็นที่พึ่งทางใจและได้จัดประเพณีทรงน้ำพระพุทธชินราชขึ้น โดยชาวพิษณุโลกจะพากันมาตักน้ำพระพุทธชินราช เพื่อความเป็นสิริมงคลในวันตรุษสงกรานต์ ซึ่งตรงกับวันที่ 13-15 เมษายน ของทุกปี

■ วัดพระศรีมหาธาตุ ซึ่งชาวเมืองนิยมเรียกว่า “วัดใหญ่” เป็นวัดหลวงมาแต่โบราณ ปัจจุบันเป็นวัดชั้นเอกวรมหาวิหาร ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำน่านฝั่งตะวันออก สร้างขึ้นราวปลายสมัยสุโขทัย ในรัชกาลของพระมหาธรรมราชาที่ 1 (พญาลิไท) ราว พ.ศ. 1900 เป็นวัดที่สำคัญยิ่งของจังหวัดพิษณุโลกเพราะเป็นที่ประดิษฐานพระพุทธชินราช เมื่อคราวเสียเมืองแก่พม่า พวกพม่าได้เผาผลาญบ้านเมือง วัดวาอารามพินาศย่อยยับเกือบทั้งเมือง แต่วัดพระศรีมหาธาตุยังเป็นปรกติ ไม่ได้ถูกทำลายเลยแม้แต่น้อย นับเป็นสิ่งน่าอัศจรรย์และเพื่อความเลื่อมใสในนับถือในองค์พระพุทธชินราชยิ่ง

การท่องเที่ยวและการบริการของจังหวัดพิษณุโลกขยายตัวเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากในช่วงเดือนธันวาคม 2550 มีการจัดการเลือกตั้งและเป็นช่วงเทศกาลสงกรานต์ท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ ทำให้ประชาชนเดินทางกลับบ้านโดยพิจารณาจากการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มโรงแรม/รีสอร์ท ส่วนจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนเวลาเดินทางของเที่ยวบินทั้งไปและกลับ ตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม 2550 จึงทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกในเรื่องของเวลา

สินค้าพื้นเมืองและของฝาก

สินค้าพื้นเมืองและของฝากของจังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ กล้วยตากอบน้ำผึ้ง กล้วยตากบางกระทุ่ม แหนมและหมุยสุพัตรา หมี่ซั่ว น้ำปลาบางระกำ (ปลาสร้อยในลำน้ำยม) ไม้กวาดนาจาน สุนัขพันธุ์บางแก้ว¹¹ ไก่ชนพระนเรศวร หรือ ไก่เจ้าเลียง (เป็นไก่พันธุ์เหลืองหางขาว เป็นไก่มีสกุล)

¹¹ สำนักงานปศุสัตว์พิษณุโลกจึงได้กำหนดมาตรฐานของสุนัขพันธุ์บางแก้วไว้เพื่อรักษาไว้ซึ่งเอกลักษณ์ คุณสมบัติที่ดีของสุนัขพันธุ์นี้ โดยมีลักษณะทั่วไปเป็นสุนัขขนาดกลาง โครงสร้างเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส มีสัดส่วนค่อนข้างกลมกลืน ประกอบด้วยกล้ามเนื้อที่สมบูรณ์ แข็งแรง เคลื่อนไหวแคล่วคล่อง มีพฤติกรรมอารมณ์ที่ตื่นตัว ร่าเริง จิตประสาทมั่นคง ไม่ขลาดกลัว ชื่อสัตว์ฉลาด หวงแหนทรัพย์สิน กล้าหาญ ฝึกง่าย เชื่อฟังคำสั่ง สามารถฝึกใช้งานได้ดี

อาหารพื้นเมือง

ก๋วยเตี๋ยวห้อยขาปากจูน (ก๋วยเตี๋ยวเจ้าแรกตำรับชาวเมืองสองแควของแท้ อยู่ริมแม่น้ำน่าน หน้าวัดใหญ่เปิดขายมากกว่า 50 ปี เนื่องจากตัวร้านขึ้นไปในแม่น้ำ เวลากินก็เลยนั่งห้อยขากันอยู่เหนือน้ำ)

ด้านสาธารณูปโภค¹²

จังหวัดพิษณุโลก มีจำนวนหมู่บ้าน 1,012 หมู่บ้าน ในจำนวนนี้มีไฟฟ้าใช้ 1,016 หมู่บ้าน หรือคิดเป็นร้อยละ 99.8 และมีผู้ใช้ไฟฟ้า 196,117 ราย ปริมาณการจำหน่ายกระแสไฟฟ้าทั้งสิ้น 594,093 ล้านยูนิต

ทางด้านการประปา จังหวัดพิษณุโลก มีกำลังการผลิตน้ำประปา 3,570 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง ปริมาณน้ำที่ผลิตได้ทั้งสิ้น จำนวน 18,774,272 ลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณน้ำที่จำหน่ายให้แก่ผู้ใช้มีปริมาณทั้งสิ้น 13,459,227 ลูกบาศก์เมตร และมีปริมาณน้ำที่จ่ายเพื่อสาธารณประโยชน์และรั่วไหลอีก ประมาณ 5,315,045 ลูกบาศก์เมตร ในปี พ.ศ. 2546 นี้ จำนวนผู้ใช้น้ำประปาทั้งสิ้น 339,468 ราย

ทางด้านการไปรษณีย์โทรเลข พิษณุโลกมีที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขกระจายอยู่ทุกอำเภอรวม 15 แห่ง มีการส่งไปรษณีย์ภัณฑ์รวมทั้งสิ้น 10,042,093 ฉบับ โดยแยกเป็นไปรษณีย์ภัณฑ์ธรรมดา 8,943,545 ฉบับ และโทรเลข 8,358 ฉบับ

ทางด้านโทรศัพท์ พิษณุโลกมีชุมสายโทรศัพท์ 31 แห่ง จำนวนเลขหมาย 40,703 เลขหมาย จำนวนหมายเลขที่มีผู้เช่า รวม 30,525 เลขหมาย

ด้านการคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมภาคเหนือตอนล่าง โดยมีเส้นทางติดต่อกับจังหวัดต่างๆ ได้อย่างสะดวก 4 เส้นทาง คือ

ทางรถไฟ มีขบวนรถโดยสารผ่านจากกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และเชียงใหม่ - กรุงเทพฯ

ทางรถยนต์ มีทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและถนนสายต่างๆ ช่วยให้ประชาชนสามารถเดินทางภายในอำเภอ และระหว่างจังหวัดได้สะดวก อย่างไรก็ตาม จังหวัดพิษณุโลกยังประสบปัญหาการจราจรคับคั่ง เนื่องจากสภาพเมืองที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ถนนในเมืองมีขนาดเล็ก

ทางอากาศ มีท่าอากาศยานพาณิชย์ 1 แห่งมีเส้นทางติดต่อกับจังหวัดต่างๆ ดังนี้ คือ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ ลำปาง เลย แม่สอด ตาก และน่าน

ทางน้ำ ใช้ได้ 2 สาย คือ แม่น้ำน่าน และแม่น้ำยม แต่ใช้ได้เฉพาะหน้าน้ำเท่านั้น

¹² ข้อมูลปี 2546 จาก www.phitsanulok.go.th

ด้านการศึกษา¹³

จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการศึกษาของภูมิภาคภาคเหนือตอนล่าง มีสถานศึกษาจำนวนมาก ตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับมหาวิทยาลัย โดยมีโรงเรียนระดับประถมและมัธยม 523 แห่ง มีครู 8,053 คน จำนวนนักเรียน 146,768 คน เป็นนักเรียนชาย 74,961 คน และนักเรียนหญิง 71,807 คน ระดับอุดมศึกษา มี 12 แห่ง สังกัดสำนักงานสภาสถาบันราชภัฏ 1 แห่ง กรมอาชีวศึกษา 6 แห่ง สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน 2 แห่ง สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตพิษณุโลก 1 แห่ง สถาบันสังกัดทบวงมหาวิทยาลัย 1 แห่ง คือ มหาวิทยาลัยนเรศวร เป็นสถาบันอุดมศึกษารัฐบาลแห่งแรกและเป็นศูนย์กลางการศึกษาของจังหวัดพิษณุโลกและภาคเหนือตอนล่าง และสถาบันศึกษาของรัฐสังกัดสภาการศึกษาสงฆ์อีก 1 แห่ง

ด้านสาธารณสุข¹⁴

จังหวัดพิษณุโลก มีสถานบริหารสาธารณสุขของรัฐ ดังต่อไปนี้

โรงพยาบาลศูนย์	จำนวน	1 แห่ง	904 เตียง
โรงพยาบาลชุมชน	จำนวน	1 แห่ง	60 เตียง
โรงพยาบาลชุมชน	จำนวน	7 แห่ง	30 เตียง
สถานีอนามัย	จำนวน	143 แห่ง	
สถานบริการสาธารณสุขชุมชน	จำนวน	2 แห่ง	
โรงพยาบาลสังกัดอื่นๆ ของรัฐ	จำนวน	3 แห่ง	

ส่วนบุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุขและเตียงผู้ป่วย ภาครัฐและเอกชน

อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร	1: 3,538
อัตราส่วนทันตแพทย์ต่อประชากร	1: 15,985
อัตราส่วนเภสัชกรต่อประชากร	1: 7,993
อัตราส่วนพยาบาลวิชาชีพต่อประชากร	1: 808
อัตราส่วนพยาบาลเทคนิคต่อประชากร	1: 3,282
อัตราส่วนเจ้าหน้าที่สถานีอนามัยต่อประชากร	1: 1,957
อัตราส่วนจำนวนเตียงต่อประชากร	1: 624

¹³ ข้อมูลปี 2546 จาก www.phitsanulok.go.th

¹⁴ ข้อมูลปี 2547 จาก www.phitsanulok.go.th

1.3 จังหวัดขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นอยู่บริเวณตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย มีพื้นที่ 10,885.99 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 6.8 ล้านไร่ ซึ่งใหญ่เป็นอันดับสามของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รองจากนครราชสีมา และอุบลราชธานี มีประชากร 1,752,414 คน (ปี 2550) ภูมิประเทศเป็นพื้นที่สูง ที่ราบสูง และแอ่งโคราช มีลักษณะสูงต่ำสลับเป็นลูกคลื่นลาดเทไปทางทิศตะวันออกและทิศใต้ มีที่ราบลุ่มแถบลุ่มน้ำชีและลุ่มน้ำพอง¹⁵ ตัวเมืองขอนแก่นห่างจากกรุงเทพมหานคร 445 กิโลเมตร ตั้งอยู่ในจุดที่ถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 209 (ถนนสายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก) ตัดผ่าน ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญในการเดินทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนไปเข้าภาคเหนือที่อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ และเดินทางเข้าสู่สปป.ลาวทั้งทางด่านทิดและทิศตะวันตกของลาว

อาณาเขต

- ทิศเหนือ ติดกับจังหวัดอุดรธานี เลย และหนองบัวลำภู
- ทิศใต้ ติดกับจังหวัดนครราชสีมา และบุรีรัมย์
- ทิศตะวันออก ติดกับจังหวัดกาฬสินธุ์ และมหาสารคาม
- ทิศตะวันตก ติดกับจังหวัดชัยภูมิ และเพชรบูรณ์

รูปภาพที่ ก-7 แผนที่จังหวัดขอนแก่น



ที่มา: <http://www.kk.ru.ac.th/mapkhon.htm>

¹⁵ ลำนํ้าพองเป็นลำนํ้าที่มีความยาวในพื้นที่อำเภอเมืองประมาณ 55 กิโลเมตร ไหลผ่านตำบลลำราญ ตำบลโนนท่อน ตำบลโคกสี ตำบลหนองตูม ตำบลศิลา และตำบลพระลับ ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมเพาะปลูก เลี้ยงสัตว์ และทำการประมง ส่วนลำนํ้าชี เป็นลำนํ้าที่มีความยาวประมาณ 31 กิโลเมตร ไหลผ่านตำบลพระลับ ตำบลเมืองเก่า ตำบลท่าพระและตำบลดอนหัน ประชาชนใช้ประโยชน์ในการทำประมงเพาะปลูกและเลี้ยงสัตว์

สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

➤ สภาพทางเศรษฐกิจ

จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการพัฒนาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีศูนย์กลางของหน่วยราชการทุกหน่วยงานทั้งทางด้านการปกครอง การพัฒนาสังคม การศึกษา การเงิน อุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม รวมถึงการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว ขอนแก่นจึงมีสถานอำนวยความสะดวกด้านการจัดประชุมสัมมนา และกิจกรรมด้านบันเทิง สันทนการรองรับอย่างสมบูรณ์และการเป็นศูนย์กลางคมนาคม ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง (สุทธิพันธ์ จิราธิวัฒน์ และคณะ, 2547:84) นอกจากนี้ ขอนแก่นยังเป็นหนึ่งในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางที่มีการรวมกลุ่มจังหวัด “ร้อยเอ็ด – ขอนแก่น – มหาสารคาม – กาฬสินธุ์ โดยเรียกว่ากลุ่ม “ร้อยแก่นมหากาฬ” โดยการรวมกลุ่มนี้จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขัน และสร้างโอกาสทางการตลาดให้แก่กลุ่มจังหวัด ไม่ว่าจะเป็นทางด้านการค้า การบริการและอุตสาหกรรมเกษตร

มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product :GPP) ปี 2549 มีมูลค่า 107,906 ล้านบาท สูงเป็นอันดับ 2 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นอันดับที่ 16 ของประเทศ โดยลำดับ 1 คือ กรุงเทพมหานคร มีมูลค่า 2,190,226 ล้านบาท โดยขอนแก่นมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 6.1

โครงสร้างการผลิต ประกอบด้วย การผลิตภาคเกษตร มีมูลค่า 14,706 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.63 และการผลิตนอกภาคเกษตร มีมูลค่า 93,200 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 86.37

รายได้ประชากรเฉลี่ยต่อคนต่อปี 65,558 บาท เป็นอันดับ 1 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเป็นอันดับที่ 39 ของประเทศ โดยลำดับ 1 คือ จังหวัดระยอง 996,079 บาท

ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดขอนแก่นมีลุ่มน้ำที่สำคัญ 2 แห่ง คือลุ่มน้ำพองและลุ่มน้ำชี ทำให้เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมและเอื้ออำนวยต่อการประกอบการทางอุตสาหกรรม เป็นแหล่งของผลผลิตทางการเกษตรที่ใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับการผลิตในอุตสาหกรรมเกษตรบางประเภท จึงทำให้มีการกระจุกตัวของโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก ได้แก่ อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอน้ำพอง อำเภอหนองเรือ และอำเภอกระนวน อีกทั้งศักยภาพของจังหวัดยังเป็ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอีกด้วย อุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัด 4 อันดับ ได้แก่¹⁶

1. อุตสาหกรรมกระดาษและผลิตภัณฑ์จากกระดาษ มีจำนวน 8 โรงงาน เงินลงทุนรวม 14,795 ล้านบาท
2. อุตสาหกรรมไฟฟ้า จำนวน 6 โรงงาน เงินลงทุนรวม 4,036 ล้านบาท เช่น

¹⁶ รายงานสถานการณ์อุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่นปี 2550

- การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยผลิตไฟฟ้าจากพลังน้ำบริเวณเขื่อนอุบลรัตน์ในอำเภออุบลรัตน์
 - บริษัท โรงไฟฟ้าน้ำตาลขอนแก่น จำกัด ผลิตกระแสไฟฟ้า
 - บริษัท พานาโซนิค อิเล็กทรอนิกส์ จำกัด บริษัทอื่นอีซีเอสเท็มส์ จำกัด ผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์
- 3. อุตสาหกรรมอาหาร** มีจำนวน 77 โรงงาน เงินลงทุน 3,830 ล้านบาท เช่น
- อุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับอาหารสัตว์เช่นบริษัทศรีวิโรจน์ฟาร์ม จำกัด บริษัทอุตสาหกรรมกระดูกสัตว์ จำกัด
 - อุตสาหกรรมเกี่ยวกับน้ำและน้ำแข็ง เช่น หจก. โรงน้ำแข็งมิตรภาพ หจก. โรงน้ำแข็งหลอดศรีนวล
 - อุตสาหกรรมน้ำตาลทราย เช่น บริษัท น้ำตาลขอนแก่น จำกัด บริษัท น้ำตาลมิตรภูเวียง จำกัด
- 4. อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม** มีโรงงานจำนวน 9 โรงงาน เงินลงทุนรวม 3,037 ล้านบาท เช่น
- บริษัท ขอนแก่นบริวเวอรี่ จำกัด ผลิตโซดาและน้ำดื่ม
 - บริษัท ไทยน้ำทิพย์ จำกัด ผลิตน้ำอัดลมและน้ำดื่ม
 - บริษัท คราฟท์ฟูดส์ (ประเทศไทย) จำกัด ผลิตเครื่องดื่มชนิดผง
 - บริษัท แก่นขวัญ จำกัด ผลิตสุรา เป็นต้น

สาขาอุตสาหกรรม มีความสำคัญต่อการผลิตภาคเกษตรของจังหวัด ในแต่ละปีมีมูลค่าการผลิตสูงเป็นอันดับ 1 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ปัจจุบันมีโรงงานที่จดทะเบียนประกอบกิจการ จำนวน 4,572 แห่ง เงินทุน 38,201 ล้านบาท การจ้างงาน 42,742 คน

ด้านเกษตรกรรม

การเกษตรยังเป็นอาชีพหลักของประชากรในจังหวัด โดยมีพื้นที่ถือครองด้านการเกษตร 4,971,961 ไร่ ประกอบด้วยที่นา 2,688,343 ไร่ ที่ไร่ 1,992,474 ไร่ ที่สวน 172,195 ไร่ และปศุสัตว์ 118,949 ไร่

พืชเศรษฐกิจที่ทำรายได้หลักให้แก่เกษตรกรในจังหวัดขอนแก่น ได้แก่ ข้าว อ้อย ถั่วเหลือง ส่วนพืชที่ทำรายได้รองลงมา ได้แก่ ถั่วเขียวฝวมัน มันสำปะหลัง และปอแก้ว โดยปีเพาะปลูก 2550 มีพื้นที่ปลูกข้าว 2,375,970 ไร่ ได้ผลผลิต 955,200 ตัน แยกเป็นข้าวเจ้า 200,705 ตัน และข้าวเหนียว 754,495 ตัน

การปศุสัตว์ สัตว์ที่นิยมเลี้ยงและทำรายได้ให้แก่เกษตรกรในจังหวัดขอนแก่น ได้แก่ โคเนื้อและโคนมในเขตอำเภพลและบ้านไผ่ กระบือในเขตอำเภอเมืองขอนแก่นและภูเวียง และสุกรในเขตอำเภอบ้านไผ่และเมืองขอนแก่น

การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ มีทั้งแบบยังชีพและเชิงพาณิชย์ เกษตรกรส่วนใหญ่ทำการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำโดยการเลี้ยงปลาในบ่อดิน เพื่อยังชีพไว้บริโภคในครัวเรือน พันธุ์ปลาที่นิยมเลี้ยง ได้แก่ ปลานิล ตะเพียน ไ่น ยี่สก ดุก พื้นที่ที่มีศักยภาพในการเลี้ยงสัตว์น้ำจะอยู่ในเขตพื้นที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำและมีคลองส่งน้ำ สำหรับเชิงพาณิชย์จะเป็นเกษตรกรผู้เพาะพันธุ์ปลา และเลี้ยงปลาในกระชัง ปลาที่นิยมเลี้ยง คือ ปลานิล

➤ สภาพทางสังคม

ด้านประชากร

ในปี 2550 จังหวัดขอนแก่นมีประชากรรวมทั้งสิ้น 1,752,414 คน เป็นชาย 869,386 คน หรือร้อยละ 49.61 เป็นหญิง 883,028 คน หรือร้อยละ 50.39 ความหนาแน่นประชากรเฉลี่ย 1: 160 ตารางกิโลเมตร/คน (ที่มา: สำนักทะเบียนกลาง กรมการปกครอง 29 มกราคม 2551) จากการสำรวจในปี 2549¹⁷ พบว่า ประชากรในช่วงอายุ 18 - 49 ปี มีจำนวนมากที่สุด 1,101,877 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 63.21 รองลงมาคือช่วงอายุ 50 – 60 ปี และ 60 ปีขึ้นไป มีจำนวน ประชากร 279,745 คน และ 241,968 คน ตามลำดับ

ขนบธรรมเนียมและประเพณี

สภาพทางสังคมวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีของประชาชนมีความหลากหลาย เนื่องจากเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ ทำให้มีประชากรจำนวนมากและประกอบด้วยหลายชาติพันธุ์ เป็นลักษณะวิถีชีวิตชาวอีสานโดยทั่วไป ที่ผูกพันกับธรรมชาติเป็นหลัก โดยเฉพาะการนำเอาทรัพยากรธรรมชาติในท้องถิ่นมาใช้ในชีวิตประจำวันด้วยภูมิปัญญาชาวบ้าน การตั้งถิ่นฐานของประชาชนในเขตพื้นที่จะมีลักษณะรวมกันเป็นกลุ่มญาติพี่น้อง มีความรักเคารพในระดับอาวุโส และมีประเพณีวัฒนธรรมท้องถิ่นที่ดั้งเดิมสืบทอดกันยาวนานจนถึงปัจจุบันที่สำคัญ ได้แก่

- เทศกาลดอกคูณเสียงแคน จัดขึ้นระหว่างวันที่ 13-15 เมษายน ของทุกปี บริเวณบึงแก่นนคร กิจกรรมเริ่มด้วยการทำบุญตักบาตร การสรงน้ำพระ ภายในงานมีการจัดแสดงนาฏศิลป์พื้นบ้าน ขบวนเกวียน บุปผชาติ การประกวดอาหารอีสาน การแข่งเรือในบึงแก่นนคร การประกวดกลองยาว การแสดงบนเวทีและการออกร้านจำหน่ายสินค้าพื้นเมือง เป็นต้น

- งานเทศกาลไหมและประเพณีผูกเสี่ยวและงานกาชาด จัดขึ้นเป็นประจำทุกปีในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายนถึงต้นเดือนธันวาคม เป็นเวลา 10 วัน 10 คืน บริเวณสนามกีฬากลางจังหวัด งานเทศกาลไหมและประเพณีผูกเสี่ยวนี้ สืบเนื่องมาจากประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีอาชีพรองพื้นนอกเหนือจากการทำนา คือ การปลูกหม่อนเลี้ยงไหม ทอผ้าต่างๆ ซึ่งทางราชการได้ให้การสนับสนุน จนจังหวัดขอนแก่นเป็นแหล่งผลิตผ้าไหมที่มีชื่อเสียง ประกอบกับมีประเพณีการผูกเสี่ยว ซึ่งเป็นขนบธรรมเนียมดั้งเดิมของภาคอีสานที่มุ่ง ให้คนรุ่นเดียวกันรักใคร่เป็นพี่เป็นน้องช่วยเหลือกัน เรียกว่า "คู่เสี่ยว" เพื่อมุ่งส่งเสริมอาชีพการทอผ้าไหม และรักษาขนบธรรมเนียมประเพณีดั้งเดิมไว้ ในงานจะมีขบวนแห่คู่เสี่ยวและพานบายศรีของอำเภอต่างๆ มีพิธีผูกเสี่ยว การประกวดผลิตภัณฑ์พื้นบ้าน งานพาข้าวแดง (การรับประทานอาหารค่ำแบบพื้นเมืองอีสาน) การแสดงศิลปวัฒนธรรมพื้นบ้าน และการออกร้านจำหน่ายผ้าไหม และผลิตภัณฑ์ของที่ระลึกต่างๆ

- ประเพณีผูกเสี่ยว เป็นประเพณีดั้งเดิมของชาวอีสาน ที่สืบทอดกันมาตั้งแต่บรรพบุรุษคำว่า "เสี่ยว" หมายถึงเพื่อนรัก เพื่อนสนิท ที่เกื้อกูลและเอื้ออาทรต่อกันร่วมสุขร่วมทุกข์ เห็นอกเห็นใจซึ่งกันและกัน

¹⁷ <http://dbd.go.th/mainsite/fileadmin/sites/khonkaen/files/50.doc>

เหมือนญาติสนิท บางทีเรียกว่า "เพื่อนตาย" ก็มี จังหวัดขอนแก่น จึงขอเชิญชวนชาวอีสานทุกคนได้ร่วมใจผูกเสี่ยวเพื่อสร้างสัมพันธ์ภาพแห่งความรัก ความผูกพันสืบทอดมรดกวัฒนธรรมอันดีงามของชาวอีสานในงานเทศกาลใหม่ ประเพณีผูกเสี่ยว และงานกาชาดขอนแก่น

- เทศกาลไหว้พระธาตุขามแก่น จัดขึ้นเป็นประจำทุกปีในวันเพ็ญเดือนหก (วันขึ้น 15 ค่ำเดือน 6) ณ วัดเจติยภูมิ เป็นงานเฉลิมฉลองพระธาตุเพื่อ ให้ประชาชนได้สักการะพระธาตุคู่บ้านคู่เมือง ในงานมีการแสดงศิลปะพื้นบ้าน และการออกร้านจำหน่ายสินค้าต่างๆ

สถานที่ท่องเที่ยว

นอกจากนี้ จังหวัดขอนแก่นยังเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติ ทางประวัติศาสตร์ และทางวัฒนธรรมมากมาย ได้แก่

1. ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง เป็นสถานที่เคารพบูชาของชาวขอนแก่น ประดิษฐานอยู่ที่ศาลาสุขใจ ถนนเทพารักษ์ หน้าสำนักงานเทศบาลนครขอนแก่น ท่านเจ้าคุณปู่พระราชสารธรรมมุนีและหลวงธรรณัยพิณิจ อดีตผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น ได้นำหลักศิลาจารึกมาจากโบราณสถานในท้องที่อำเภอชุมแพมาประกอบพิธีตามแนวทางพระพุทธศาสนาทำเป็นหลักเมืองเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2499
2. พระมหาธาตุแก่นนคร ตั้งอยู่ภายในวัดหนองแวงพระอารามหลวง ถนนกลางเมือง เป็นศิลปะสมัยทวารวดีผสมผสานศิลปะอินโดจีน รูปทรงแบบชาวอีสานตากแห มี 9 ชั้น เป็นที่ประดิษฐานพระบรมสารีริกธาตุ มีการตกแต่งด้วยลวดลายแกะสลัก และภาพเขียนอย่างงดงาม เป็นสถานที่เคารพบูชาของชาวขอนแก่น และเป็นสถานที่ชมทัศนียภาพเมืองขอนแก่น
3. อนุสาวรีย์พระนครศรีบริรักษ์ ตั้งอยู่ที่สวน เจซี. ถนนรอบบึง พระนครศรีบริรักษ์หรือท้าวเพี้ยเมืองแพนเป็นขุนนางเชื้อพระวงศ์กษัตริย์เวียงจันทน์ มีริศานางคำแ่วนเป็นสนมเอกในพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ในปี 2332 ท้าวเพี้ยเมืองแพนได้พาสมัครพรรคพวกประมาณ 330 คน อพยพมาอยู่ที่บ้านบึงบอน ขึ้นตรงต่อพระยานครราชสีมา ต่อมาในปี 2340 พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชทรงโปรดเกล้าฯ ยกบ้านบึงบอนขึ้นเป็น “เมืองขอนแก่น” และยกฐานันดรศักดิ์ท้าวเพี้ยเมืองแพนขึ้นเป็น “พระนครศรีบริรักษ์” พ่อเมืองคนแรกของจังหวัดขอนแก่น ในปี 2525 ประชาชนชาวขอนแก่น ได้ร่วมใจกันสร้างอนุสาวรีย์พระนครศรีบริรักษ์ขึ้นเพื่อเป็นอนุสรณ์และเคารพสักการะของชาวเมือง
4. น้ำส่างสามบึง ตั้งอยู่บริเวณถนนหน้าศูนย์ราชการ ตรงข้ามโรงเรียนสามบึงด้านทิศเหนือ เป็นบ่อน้ำประวัติศาสตร์ที่มีมาก่อนที่เมืองขอนแก่นจะมีน้ำประปาบริโภค เป็นจุดรวมใจของชาวขอนแก่น เป็นแหล่งน้ำที่หล่อเลี้ยงชีวิตของชาวขอนแก่นในอดีต และให้คุณภาพประโยชน์ที่ยิ่งใหญ่แก่ประชาชนชาวขอนแก่นมาเป็นเวลาช้านาน
5. ศาลหลักเมือง (เมืองเก่า) เป็นศาลหลักเมืองที่ท้าวเพี้ยเมืองแพนได้ตั้งไว้ ณ บริเวณใจกลางหมู่บ้าน เป็นศาลหลักเมืองขอนแก่นหลักแรกก่อนจะมีการย้ายเมืองอีก 5 ครั้ง ปัจจุบันตั้งอยู่บริเวณชอยกลางเมือง 21 ด้านข้างศูนย์กัลยาณมิตร

6. พระธาตุขามแก่น ตั้งอยู่ที่วัดเจติยภูมิ บ้านขาม หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านขาม อำเภอน้ำพอง เป็นปูชนียสถานของจังหวัดขอนแก่น บ้านขามเคยเป็นเมืองมาตั้งแต่สมัยโบราณ เป็นเวลาประมาณ 300 ปี ตั้งแต่ปี 2332

7. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติน้ำพอง อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน อุทยานแห่งชาติภูเก้าภูพานคำ และอุทยานแห่งชาติ นอกจากนี้ ยังมี ภูเวียง ซึ่งถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เสริมภูมิปัญญาเนื่องจากเป็นสถานที่ค้นพบซากไดโนเสาร์ชนิดกินพืชสายพันธุ์ “ภูเวียงโกซอรัส สิรินธรเน่” และชนิดกินเนื้อสายพันธุ์ “สยามโมไทรันนัส อีสานเอนซิส”

8. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ได้แก่ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ภูเพ็ญน้อย ภูประภาชัย ภูแก้ว และพระพุทธไสยาสน์บนยอดเขาภูเวียง

จังหวัดขอนแก่นยังมีส่วนสาธารณะสำหรับให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถพักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกายได้ด้วย ได้แก่ สวนสาธารณะประตูเมือง บึงแก่นนคร และบึงทุ่งสร้าง เป็นต้น

ขวัญประจำจังหวัดขอนแก่น คือ “พระธาตุขามแก่น เสียงแคนดอกคูน ศูนย์รวมผ้าไหม ร่วมใจผูกเสี่ยว เที่ยวขอนแก่นนครใหญ่ ไดโนเสาร์สิรินธรเน่ สุดเท่เหรียญทองมวยโอลิมปิก” ซึ่งเป็นการรวมเอาประเพณีและแหล่งท่องเที่ยวที่เด่นๆ ไว้ด้วยกัน

สินค้าพื้นเมืองและของฝาก

สินค้าพื้นเมืองและของฝากของจังหวัดขอนแก่น ได้แก่ ผ้าฝ้ายทอมือย้อมสีธรรมชาติ ผ้าฝ้ายมัดหมี่ และชิ้นไหมมัดหมี่ ผ้าไหมมัดหมี่ รวมถึงหมวย แหยม กุนเชียง หมูแผ่น ขนมห่อกระเจก ขนมห่อตับ ถั่วตัด เป็นต้น

อาหารพื้นเมือง

อาหารพื้นเมืองของจังหวัดขอนแก่น ได้แก่ ไส้กรอกหมูวันเส้น หม่าเนื้อ หม่าหมูแฮมเนื้อ แหยมหมู หมูแดดเดียว เนื้อแดดเดียว

ด้านสาธารณสุข

ไพบูลย์โทรเลข มีที่ทำการไพบูลย์โทรเลข จำกัด 27 แห่ง แยกเป็นประเภทรับฝาก (ปทฝ.) 3 แห่ง และประเภทรับ - จ่าย (ปทจ.) 24 แห่ง

โทรศัพท์ เป็นที่ตั้งของสำนักงานเขตโทรศัพท์ภูมิภาคที่ 2 มีชุมสายที่มีเขตปฏิบัติงานในจังหวัดขอนแก่น 8 แห่ง

สถานีวิทยุโทรทัศน์ ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองขอนแก่นเป็นที่ตั้งของสถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย จังหวัดขอนแก่น ศูนย์ประชาสัมพันธ์เขต 1 สถานีถ่ายทอดผ่านดาวเทียมของสถานีวิทยุโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3 และช่อง 9 อ.ส.ม.ท. สถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 ช่อง 7 และไทยพีบีเอส นอกจากนี้ ยังมีสถานีวิทยุกระจายเสียง 13 สถานี

หนังสือพิมพ์ มี 2 ประเภท คือ หนังสือพิมพ์ส่วนกลาง 9 ฉบับ ประกอบด้วย เดอะเนชั่น-กรุงเทพธุรกิจ เดลินิวส์ ไทยรัฐ แนวหน้า บ้านเมือง พิมพ์ไทย ข่าวสด มติชน (ประชาชาติธุรกิจ/ บางกอกโพสต์/ ฐานเศรษฐกิจ)

และประชาชาติธุรกิจ หนังสือพิมพ์ประจำท้องถิ่น **13 ฉบับ** ประกอบด้วย ขอนแก่นนิวส์ อีสานนิวส์ สยามนิวส์ อีสานโพสต์ แสงสุริยะ เสียงอีสาน วิถีอีสาน วิถีอีสานทีวี ไทยเสรี ข่าวอีสาน โฟกัสมิเรอร์ อีสานบีบีซีและตะวันนิวส์

ไฟฟ้า แหล่งผลิตกระแสไฟฟ้าที่สำคัญ คือ โรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนอุบลรัตน์ และโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมน้ำพอง โดยมีกำลังผลิต 25.2 เมกกะวัตต์ และ 710 เมกกะวัตต์ ตามลำดับ โดยมีไฟฟ้าเพื่อใช้ทั้งสิ้น 1,549.044 ล้านกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง ในปี 2550 มีหมู่บ้านที่มีไฟฟ้าใช้แล้ว 2,298 หมู่บ้าน

ประปา จังหวัดขอนแก่นมีสำนักงานการประปาอยู่ในพื้นที่ จำนวน 8 สำนักงานประปา ประกอบด้วยสำนักงานประปาขอนแก่น บ้านไผ่ ขุมแพ น้ำพอง หนองบัว หนองเรือ และเมืองพล กำลังการผลิต 176,700 ลูกบาศก์เมตร/วัน

ด้านการคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดขอนแก่น เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออก สามารถเดินทางได้ทั้งทางรถยนต์ ทางรถไฟ และทางอากาศ

จังหวัดขอนแก่นมีโครงข่ายเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ ๆ ได้แก่

ทางรถยนต์ มีทางหลวงแผ่นดิน 7 สาย พาดผ่าน ดังต่อไปนี้ (รูปภาพที่ ก-7)

ทางหลวงหมายเลข 2	: (ถนนมิตรภาพ) สระบุรี – นครราชสีมา – ขอนแก่น – อุดรธานี – หนองคาย
ทางหลวงหมายเลข 12	: ขอนแก่น – เพชรบูรณ์ – พิษณุโลก – สุโขทัย – ตาก
ทางหลวงหมายเลข 23	: แยกจากทางหลวงหมายเลข 2 ผ่านอำเภอบ้านไผ่ (ขอนแก่น) – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด
ทางหลวงหมายเลข 201	: ขอนแก่น – ชัยภูมิ – เลย
ทางหลวงหมายเลข 207	: ขอนแก่น – บุรีรัมย์
ทางหลวงหมายเลข 208	: ขอนแก่น – มหาสารคาม
ทางหลวงหมายเลข 209	: ขอนแก่น – กาฬสินธุ์

ทางรถไฟ เส้นทางจากกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา – ขอนแก่น – อุดรธานี – จังหวัดหนองคาย ขนานกับทางหลวงหมายเลข 2 ผ่านอำเภอพล บ้านไผ่ เมืองขอนแก่น น้ำพอง และเขาสวนกวาง

ทางอากาศ มีท่าอากาศยานพาณิชย์ 1 แห่ง ห่างจากตัวเมือง 8 กิโลเมตร มีเที่ยวบิน กรุงเทพฯ – ขอนแก่น ทุกวันๆ ละ 3 เที่ยวบิน ใช้เวลาประมาณ 45 นาที

ด้านการศึกษา

อำเภอเมืองขอนแก่น มีสถาบันการศึกษาชั้นนำจำนวนมาก อาทิเช่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยราชภัฏอีสานวิทยาเขตขอนแก่น มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตขอนแก่น มหาวิทยาลัยมหามงกุฎ มหาวิทยาลัยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ วิทยาลัยบริหารธุรกิจ วิทยาลัยบัณฑิตเอเชีย วิทยาลัยอาชีวศึกษาขอนแก่น วิทยาลัยเทคนิคขอนแก่น และโรงเรียนมัธยมชื่อดังอื่นๆ เป็นต้น

จังหวัดขอนแก่นยังเป็นศูนย์กลางทางการศึกษา โดยนอกจากจะเป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยขอนแก่นแล้ว ยังมีแหล่งเรียนรู้อีกด้วย อาทิเช่น

1. พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติที่ 7 ขอนแก่น ตั้งอยู่ที่ถนนสิริกิติ์ เป็นสถานที่ที่เก็บรักษาและจัดแสดงโบราณวัตถุและศิลปวัตถุที่เป็นของแถบอีสานตอนเหนือ โดยรอบอาคารพิพิธภัณฑ์จัดตั้งใบเสมาหินที่ได้จาก “เมืองฟ้าแดดสงยาง” ไว้เป็นจำนวนมาก
2. หอศิลปวัฒนธรรมและอาคารศูนย์กาญจนาภิเษก มหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นแหล่งแสดงศิลปะพื้นบ้านและเป็นสถานที่จัดแสดงนิทรรศการต่างๆ ตั้งอยู่ที่ถนนมะลิวัลย์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
3. โฮงมูนมังเมืองขอนแก่น ตั้งอยู่ ณ บริเวณชั้นล่างอาคารสวนสาธารณะ 200 ปี บึงแก่นนคร เทศบาลนครขอนแก่น ภายในโฮงมูนมังเมืองขอนแก่น ได้จัดแบ่งพื้นที่ออกเป็นพื้นที่ในส่วนของนิทรรศการและห้องจำหน่ายของที่ระลึก สำหรับการจัดนิทรรศการได้แบ่งออกเป็น 5 โซน โดยแบ่งตามเนื้อหาสาระในระบบการปกครอง วิถีชีวิต ภูมิปัญญา และเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมอันน่าภาคภูมิใจของชาวขอนแก่น นับตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ ยุคสร้างบ้านแปงเมือง จวบจนเป็นเมืองขอนแก่นในปัจจุบัน
4. ศูนย์การเรียนรู้วิทยาศาสตร์ประจำท้องถิ่น จังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ที่ศูนย์บริการสาธารณสุขที่ 4 บ้านสามเหลี่ยม ถนนศรีมรุตน์ เป็นแหล่งศึกษาความรู้สำหรับเด็ก เยาวชน และประชาชนทั่วไป ที่พร้อมไปด้วยข้อมูลพื้นฐาน ความรู้ หลักการทฤษฎีทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ตลอดจนเป็นแหล่งรวบรวมอุปกรณ์เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์และการแสดงถึงวิวัฒนาการ ในการนำความรู้ทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวัน

ด้านสาธารณสุข

มีสถานบริการสาธารณสุขของรัฐ 33 แห่ง และเอกชน 3 แห่ง สถานิอนามัย 248 แห่ง มีบุคลากรทางสาธารณสุข 2,539 คน ประกอบด้วย แพทย์ 262 คน พยาบาล 2,131 คน และเภสัชกร 146 คน

การเงินการธนาคาร

มีสาขาธนาคารพาณิชย์เปิดดำเนินการในพื้นที่จังหวัด 98 แห่ง เงินฝากธนาคารคงค้าง 53,832 ล้านบาท ปริมาณสินเชื่อ 54,267 ล้านบาท และยังเป็นที่ตั้งของธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

1.4 จังหวัดมุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหารตั้งอยู่ทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย เป็นจังหวัดริมแม่น้ำโขง ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นแบ่งกั้นพรมแดน มีพื้นที่ทั้งหมด 4,339.83 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,712,394 ไร่ ห่างจากกรุงเทพฯ โดยทางรถยนต์ ระยะทางประมาณ 642 กิโลเมตร ลักษณะพิเศษของจังหวัดเป็นเมืองชายแดนติดต่อกับแขวงสะหวันนะเขตในสปป.ลาว ซึ่งมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดนความยาวประมาณ 72 กิโลเมตร จังหวัดมุกดาหารจึงเป็นจังหวัดชายแดนที่เป็นประตูสู่อินโดจีน โดยมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่สร้างขึ้นตามโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจตามแนวชายแดนตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) เป็นสะพานเชื่อมทำให้การขนส่งทางบกไปยังประเทศเพื่อนบ้านสะดวกขึ้น และยังทำให้เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ ซึ่งส่งผลให้จังหวัดมุกดาหารต้องเตรียมตัวรองรับการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน

อาณาเขต จังหวัดมุกดาหารมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอนาแก อำเภอรอดุพนม จังหวัดนครพนม อำเภอเต่างอย จังหวัดสกลนคร
- ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอเลิงนกทา จังหวัดยโสธร อำเภอดงหลวง จังหวัดอำนาจเจริญ อำเภอหนองพอก จังหวัดร้อยเอ็ด
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับแขวงสะหวันนะเขต ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอเขาวง อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดกาฬสินธุ์และอำเภอเมยวดี จังหวัดร้อยเอ็ด

ที่มา : <http://www.mukpao.go.th/paodetail.php?action=1>

รูปภาพที่ ก-8 แผนที่จังหวัดมุกดาหาร



ที่มา: <http://topicstock.pantip.com/library/topicstock/2006/12/K4979189/K4979189-21.gif>

สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

➤ สภาพทางเศรษฐกิจ

ด้านอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมในจังหวัดมุกดาหารส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม อุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมทางการเกษตร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมโรงงานน้ำตาลและอุตสาหกรรมโรงสีข้าว ถือเป็นอุตสาหกรรมหลักในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับจังหวัด

ในเดือนพฤษภาคม 2550 ภาคอุตสาหกรรมโดยรวมขยายตัวจากช่วงเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว โดยพิจารณาจากปริมาณการใช้ไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรมมีจำนวนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 16.23 สำหรับจำนวนโรงงานในภาคอุตสาหกรรม ณ สิ้นเดือนพฤษภาคม 2550 (สะสม) มีจำนวนเพิ่มขึ้นจากช่วงเดือนเดียวกันของปีที่แล้วคิดเป็นร้อยละ 7.18 ทุนจดทะเบียนของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.22 ในเดือนนี้มีอุตสาหกรรมตั้งใหม่จำนวน 1 ราย คือ อุตสาหกรรมประเภทไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ จำนวนทุนจดทะเบียนจำนวน 1.50 ล้านบาท

ด้านเกษตรกรรม

ผลผลิตสาขาการเกษตร โดยรวมในเดือนพฤษภาคม 2550 ขยายตัวเล็กน้อยเมื่อเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว พิจารณาจากการเพิ่มขึ้นของผลผลิตยางพารา สำหรับข้าวอยู่ในช่วงเริ่มฤดูการใหม่ ส่วนอ้อยและมันสำปะหลังอยู่ระหว่างรอการให้ผลผลิตรอบใหม่

ตารางที่ ก-8 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหาร

สาขาการผลิต	ปี 2549	ปี 2550
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)
ภาคเกษตร	2,510.00	3,023.00
เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้	2,382.00	2,889.00
การประมง	128.00	134.00
ภาคนอกเกษตร	8,925.00	9,616.00
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	98.00	91.00
การผลิตอุตสาหกรรม	1,183.00	1,288.00
การไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา	184.00	185.00
การก่อสร้าง	645.00	661.00
การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคลและของใช้ในครัวเรือน	1,962.00	2,005.00

สาขาการผลิต (ต่อ)	ปี 2549	ปี 2550
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)
โรงแรมและภัตตาคาร	69.00	75.00
การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม	519.00	567.00
ตัวกลางทางการเงิน	381.00	380.00
บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่า และบริการทางธุรกิจ	464.00	458.00
การบริหารราชการแผ่นดินและการป้องกันประเทศ รวมทั้ง การประกันสังคมภาคบังคับ	889.00	971.00
การศึกษา	1,626.00	1,944.00
การบริการด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	664.00	746.00
การให้บริการชุมชน สังคม และบริการส่วนบุคคลอื่น ๆ	229.00	234.00
ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	12.00	12.00
ผลิตภัณฑ์จังหวัด (ล้านบาท)	11,435.00	12,639.00
มูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อหัว (บาท)	34,045.00	37,426.00
ประชากร (1,000 คน)	336.00	338.00

ที่มา : <http://www.mukpoc.com>

ด้านการค้า

จังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดชายแดน และเป็นประตูสู่อินโดจีน เป็นสะพานเชื่อมเส้นทางขนส่งทางบกที่สะดวกที่สุด โดยสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 นี้ เป็นสะพานที่สร้างขึ้นตามโครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจ ตามแนวชายแดนตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) และต่อไปในอนาคตจังหวัดมุกดาหาร ก็จะเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ (ศูนย์ DC) ส่งผลให้จังหวัดมุกดาหารต้องเตรียมตัวรองรับการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจการค้าการลงทุนที่จะเกิดในอนาคตอันใกล้

สำหรับในปีงบประมาณปี 2550 จังหวัดมุกดาหารได้ทำการค้าระหว่างประเทศ โดยการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนซึ่งมีการส่งออกและนำเข้าสรุปได้ดังนี้

การค้าชายแดน หลังจากสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 ได้ทำการเปิดอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2550 ทำให้ภาวะการค้าตามแนวชายแดนไทย-ลาวมีการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสถานการณ์การค้าโดยรวมในปี 2550 มีมูลค่า 19,000.56 ล้านบาท เพิ่มขึ้นในช่วงเดียวกันของปีที่แล้วก่อนมีการ เปิดใช้สะพานประมาณ 9,335.03 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 103.54 โดยแยกได้ดังนี้

- การส่งออก ในปี 2550 มีมูลค่า 6,346.51 ล้านบาทลดลงจากในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ประมาณ 72.07 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 1.12 ประเภทสินค้าส่งออกได้แก่ สินค้าอุปโภค บริโภค เชื้อเพลิง เครื่องดื่มบำรุงกำลัง สินค้าอุตสาหกรรมเครื่องจักรไม่ใช่ไฟฟ้า อุปกรณ์ก่อสร้าง
- การนำเข้า ในปี 2550 มีมูลค่า 12,654.05 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ประมาณ 9,737.58 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 333.88 ประเภทสินค้านำเข้าได้แก่ ทองแดง ไม่แปรรูปสินค้า กสิกรรม เป็นต้น

การค้าผ่านแดน

การค้าผ่านแดนขาออกไป สปป.ลาว ปีงบประมาณ 2549 (ต.ค.48 - ก.ย.49) มีมูลค่า 3,904.47 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี เวลาเดียวกันของปีงบประมาณ 2548 มูลค่า (7,834.46 ล้านบาท) ลดลง คิดเป็นร้อยละ 50.16 ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ สปป.ลาว นำเข้าจากเกาหลี สิงคโปร์ อเมริกา ออสเตรเลีย เยอรมัน ใต้หวัน อินโดนีเซีย สินค้าสำคัญได้แก่ สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร เครื่องดื่มและเครื่องดื่มบำรุงกำลัง เครื่องจักรไม่ใช่ไฟฟ้า อุปกรณ์ส่วนประกอบยานพาหนะ อุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้ารวมถึง อุปกรณ์ส่วนประกอบเคมีภัณฑ์ เป็นต้น

การค้าผ่านแดนขาเข้าจาก สปป.ลาว ปีงบประมาณ 2549 (ต.ค.48 – ก.ย. 49) มีมูลค่า 201.32 ล้านบาท เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีงบประมาณ 2548 (1,297.4 ล้านบาท) ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 84.48 ส่วนใหญ่จะเป็นการส่งออกปออสเตรเลีย แอฟริกาใต้ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮองกง สินค้าสำคัญได้แก่ เครื่องจักรไม่ใช่ไฟฟ้า เหล็ก เหล็กกล้า ผลิตภัณฑ์ไม้ ไม้แปรรูป สิ่งทอ ยานพาหนะ อุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงาน

ในช่วงเดือนพฤษภาคม 2550 การค้าปลีก ด้านการบริการ และการท่องเที่ยว ในจังหวัดขอนแก่นจึ่กัก เนื่องจากการเปิดสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในจังหวัดเป็นจำนวนมาก เพื่อมาเที่ยวชมสะพานและเดินทางไปเที่ยวที่สปป.ลาวและประเทศเวียดนามผ่านทางจังหวัดมุกดาหาร ผ่านเส้นทางหมายเลข 9 ในสปป.ลาว ซึ่งเป็นเส้นทางที่สะดวก รวมทั้งภาคการส่งออกขยายตัวเพิ่มขึ้น เพราะเส้นทางการคมนาคมมีความสะดวกมากขึ้น ย่อมทำให้ผู้ประกอบการทำการขนส่งสินค้าที่ผ่านทางจังหวัดมุกดาหารมากยิ่งขึ้นสำหรับภาวะราคาสินค้าอุปโภคบริโภคในจังหวัดอยู่ในภาวะปกติ

สรุปในปี 2550 มีมูลค่าการขาดดุลการค้า 6,307.54 ล้านบาท แต่ในปี 2549 มีมูลค่าเกินดุลการค้า 3,502.09 ล้านบาท สาเหตุการขาดดุล การค้าเนื่องจากสินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้านำเข้าเป็นวัตถุดิบในการผลิตสินค้าภาคอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกต่อไป

ตารางที่ ก-9 มูลค่าการค้าชายแดนรวมทุกด่านระหว่างมุกดาหาร – แขวงสะหวันนะเขต ปี 2551

ลำดับ	เดือน	ปี 2551		
		มูลค่าสินค้าส่งออก	มูลค่าสินค้านำเข้า	มูลค่าสินค้ารวม
1	มกราคม	607,759,804.39	1,333,195,477.41	1,940,955,281.80
2	กุมภาพันธ์	661,785,303.90	1,071,085,487.03	1,732,870,790.93
3	มีนาคม	751,169,823.84	1,279,221,021.94	2,030,390,845.78
4	เมษายน	663,139,028.39	955,289,963.31	1,618,428,991.70
5	พฤษภาคม	867,155,963.18	1,127,266,214.57	1,994,422,177.75
6	มิถุนายน	1,228,665,785.95	897,507,275.73	2,126,173,061.68
7	กรกฎาคม	1,273,557,989.72	1,354,298,762.68	2,627,856,752.40
8	สิงหาคม	860,925,927.61	1,403,913,446.19	2,264,839,373.80
9	กันยายน	852,422,070.82	1,613,638,022.05	2,466,060,092.87
10	ตุลาคม	890,577,291.07	989,578,648.89	1,880,155,939.96
11	พฤศจิกายน	867,963,836.64	931,715,995.83	1,799,679,832.47
12	ธันวาคม	772,842,099.11	780,994,163.58	1,553,836,262.69
	รวม	10,297,964,924.62	13,737,704,479.21	24,035,669,403.83

ที่มา : <http://www.mukpoc.com>

หากเปรียบเทียบมูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านด่านศุลกากรไทย-ลาว ทั้งหมดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตารางที่ ก-10) พบว่า ด่านหนองคาย (มีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 เชื่อมระหว่างอำเภอเมืองหนองคายและกำแพงนครเวียงจันทน์) มีมูลค่าสินค้าส่งออกผ่านด่านมากที่สุด รองลงมา คือ ด่านมุกดาหาร – สะหวันนะเขต อย่างไรก็ตาม ในด้านการนำเข้าสินค้า พบว่ามูลค่าสินค้านำเข้า ณ ด่านมุกดาหาร – สะหวันนะเขต มีมากที่สุด รองลงมา คือ ด่านหนองคาย – ท่านาแล้ง (กำแพงนครเวียงจันทน์) ด่านมุกดาหาร – สะหวันนะเขต มีความได้เปรียบตรงที่แขวงสะหวันนะเขตเป็นเมืองที่เชื่อมต่อไปยังเมืองท่าคานังของเวียดนามในระยะที่ใกล้ที่สุด โดยผ่านเส้นทางหมายเลข 9 ของสปป.ลาว

ตารางที่ ก-10 มูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านด่านศุลกากรไทยลาวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (หน่วย: ล้านบาท)

	ม.ก.	ธ.ค.	พ.ย.	ต.ค.	ก.ย.	ส.ค.
	2552	2551	2551	2551	2551	2551
ส่งออก	3,904.4	4,503.9	4,227.1	4,556.4	4,706.1	4,377.8
1 <u>หนองคาย</u>	2,255.7	2,413.7	2,342.7	2,575.1	2,678.2	2,277.1
2 <u>บึงกาฬ</u>	408.8	408.4	308.9	345.8	383.9	307.9
3 <u>นครพนม</u>	176.4	207.2	227.1	195.4	204.1	305.5
4 <u>มุกดาหาร</u>	513.5	772.8	868.0	890.6	852.4	860.9
5 <u>พิบูลมังสาหาร</u>	379.1	427.4	327.6	354.6	376.1	419.7
6 <u>เขมราฐ</u>	57.4	94.4	48.3	47.1	49.9	45.8
7 <u>ท่าลี่</u>	73.8	136.9	77.1	96.1	108.1	108.5
8 <u>เขื่องาน</u>	39.7	43.2	27.5	51.6	53.4	52.4
นำเข้า	1,117.7	1,296.4	1,284.0	1,544.4	2,105.3	1,831.5
1 <u>หนองคาย</u>	133.6	254.6	152.6	155.7	136.9	116.0
2 <u>บึงกาฬ</u>	22.6	8.4	18.9	72.5	74.7	39.3
3 <u>นครพนม</u>	61.1	48.4	51.5	132.0	100.0	102.7
4 <u>มุกดาหาร</u>	705.0	782.0	931.7	989.6	1,613.6	1,403.9
5 <u>พิบูลมังสาหาร</u>	73.5	70.6	61.2	101.5	90.5	88.9
6 <u>เขมราฐ</u>	11.1	1.4	4.1	6.6	6.6	4.5
7 <u>ท่าลี่</u>	87.3	95.7	55.4	78.5	74.4	75.3
8 <u>เขื่องาน</u>	23.7	35.3	8.7	8.2	8.6	0.9
มูลค่าการค้า	5,022.2	5,800.2	5,511.1	6,100.8	6,811.5	6,209.3

ที่มา: ด่านศุลกากรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ปรับปรุงล่าสุด: 3 มี.ค. 2552)

<http://www2.bot.or.th/statistics/BOTWEBSTAT.aspx?reportID=549&language=TH>

➤ สภาพทางสังคม

ด้านประชากร

ประชากรทั่วไป

จำนวนประชากรของจังหวัดมุกดาหารมีจำนวนทั้งสิ้น 336,170 คน แบ่งเป็นเพศชาย 168,157 คน เพศหญิง 167,590 คน และมีจำนวนครัวเรือน 88,180 ครัวเรือน (ข้อมูลเดือน กุมภาพันธ์ 2551) ประชากรส่วนใหญ่ของจังหวัดมุกดาหารประกอบอาชีพทางการเกษตรประมาณร้อยละ 90 ของประชากรทั้งหมด ธุรกิจหรือการประกอบอาชีพที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของจังหวัดมุกดาหาร คือ ธุรกิจการค้าชายแดน และธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว ซึ่งนับวันจะมีการขยายตัวมากขึ้น ภาษาที่ใช้จะเป็นภาษากลาง ภาษาอีสาน และภาษาท้องถิ่นและลักษณะของชุมชนส่วนใหญ่จะอยู่กระจัดกระจายตามพื้นที่ต่าง ๆ ของอำเภอ โดยประกอบด้วยชนพื้นเมือง 8 เผ่า ได้แก่

- ชาวภูไท ส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่อำเภอหนองสูง และอำเภอกำชะอี
- ชาวไทยย้อย จะอยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองมุกดาหาร และอำเภอนิคมน้ำอ้อย
- ชาวไทยข่า จะอยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองมุกดาหาร และอำเภอดอนตาล
- ชาวไทยกระโซ่ ส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่อำเภอดงหลวง
- ชาวไทยกระเลิง (ข่าเลิง) เป็นพวกตระกูลเดียวกับชาวไทยข่าและไทยโซ่อยู่ในพื้นที่อำเภอกำชะอี
- ชาวไทยแสก มีกระจัดกระจายอยู่ทั่วไป
- ชาวไทยกุลา มีอยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองมุกดาหาร
- ชาวไทยลาว (ชาวไทยอีสาน) ส่วนใหญ่มีอยู่ในอำเภอเมืองมุกดาหาร

ที่มา : <http://www.mukpao.go.th/paodetail.php?action=5>

จากจำนวนประชากรรวมทั้งหมด 336,107 คน มีผู้ที่อยู่ในวัยแรงงาน ในปี 2550 จำนวน 230,745 คน คิดเป็นร้อยละ 68.65 ของประชากรทั้งหมด และจำนวนผู้ที่อยู่ในวัยแรงงานนั้น เป็นผู้มีงานทำจำนวน 227,389 คน คิดเป็นร้อยละ 98.54 ของผู้อยู่ในวัยแรงงาน และเป็นผู้ว่างงาน 3,327 คน คิดเป็นร้อยละ 1.46 ของผู้อยู่ในวัยแรงงาน ในปี 2551 อัตราค่าแรงขั้นต่ำของจังหวัดมุกดาหาร เท่ากับ 148 บาท/วัน ในปี 2550 การจ้างงานมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว โดยพิจารณาจาก จำนวนผู้ประกันตนในระบบประกันสังคม มีจำนวนเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 2.82 ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนสถานประกอบการที่เข้าสู่ระบบประกันสังคม (จำนวนสถานประกอบการ ปี 2550 จำนวน 1,055 แห่ง ปี 2549 จำนวน 962 แห่ง) และจำนวนแรงงานของภาคอุตสาหกรรมที่มีจำนวนเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 9.67 และ 6.11 ตามลำดับ

ขนบธรรมเนียมและประเพณี

ในด้านขนบธรรมเนียมประเพณี ประชาชนในจังหวัดมุกดาหารมีการสืบทอดประเพณีวัฒนธรรมอย่างเหนียวแน่นและต่อเนื่อง โดยมีขนบธรรมเนียมประเพณีที่สำคัญและยังคงถือปฏิบัติสืบต่อกันมา คือ “ฮิดสิบสองครองสิบสี่” และยังคงมีวัฒนธรรมประเพณีของชนเผ่าที่ควรอนุรักษ์ พื้นฟู และยังคงมีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว คือประเพณีปิดบ้านประเพณีสว่างเสือ ประเพณีแห่กัณฑ์หลอน พิธีกรรมโซ่ถั่งบั้ง พิธีเกยา พิธีบายศรีสู่ขวัญ การรำเต้นหัวดอนตาล การรำภูไท การลำพญา เป็นต้น

งานประเพณีที่สำคัญ ของจังหวัดมุกดาหาร ได้แก่

- งานประเพณีแข่งเรือออกพรรษา ระหว่างจังหวัดมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขตจัดขึ้นในวันขึ้น 13-15 ค่ำ เดือน 11 ของทุกปี
- งานกาชาดและงานประจำปีจังหวัดมุกดาหาร จัดขึ้นเป็นประจำทุกปีในช่วงเดือนมกราคม รวม 9 วัน 9 คืน
- งานรวมเผ่าไทยมุกดาหาร เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารเป็นเมืองเก่าแก่ ทำให้มีชาวไทยเผ่าต่างๆ อาศัยอยู่หลายเผ่า อาทิ ผู้ไทย ข่า กะโซ่ กะเลิง แสก ย้อ และกูลา แต่ละเผ่าล้วนแต่มีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ที่น่าสนใจ มีเอกลักษณ์และศิลปวัฒนธรรมของตนเอง มุกดาหารยังเป็นแหล่งกำเนิดมะขามหวานพันธุ์ดี ดังนั้น จึงได้มีการจัดงานเพื่ออนุรักษ์สืบสานประเพณีของเผ่าต่างๆ ขึ้นเป็นประจำทุกปี ระหว่างวันที่ 9-15 มกราคม โดยงานจะจัดขึ้นบริเวณหน้าศาลากลางจังหวัด มีกิจกรรมต่างๆ มากมาย
- งานประเพณีการแข่งเรือ มิตรภาพไทย – ลาว ซึ่งเป็นประเพณีสืบทอดกันมาแต่โบราณ โดยจัดขึ้นในลำน้ำโขงในช่วงเทศกาลออกพรรษาของทุกปี ในวันขึ้น 13 ค่ำ - 15 ค่ำ เดือน 11 ที่บริเวณเขื่อนริมโขง ถนนสำราญชายโขง ในแต่ละปีจะมีเรือเข้าแข่งขันเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีการแข่งเรือมิตรภาพไทย-ลาว โดยมีเรือจากแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาวมาร่วมแข่งเป็นประจำทุกปี

สถานที่ท่องเที่ยว

เมื่อพิจารณาจากจำนวนนักท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยที่ผ่าน เข้า – ออก ณด่านตรวจคนเข้าเมือง พบว่า มีจำนวนเพิ่มขึ้นจากช่วงเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว คิดเป็นร้อยละ 104.50 แยกเป็นชาวไทย จำนวน 17,988 ราย และชาวต่างชาติ จำนวน 10,515 ราย ประกอบกับสามารถจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มการบริการโรงแรมได้เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 16.71 เป็นผลมาจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ซึ่งถือเป็นสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ เพื่อเดินทางมาเที่ยวชม ประกอบกับนักท่องเที่ยวบางส่วนใช้เป็นเส้นทางผ่านไปยังประเทศลาวและเวียดนาม เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม จังหวัดควรมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีความโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ดึงดูดนักท่องเที่ยวและถือเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้เกิดขึ้นกับจังหวัดได้อย่างยั่งยืน

แหล่งท่องเที่ยวที่ทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาจังหวัดมุกดาหารมากในแต่ละปี คือ ตลาดสินค้าอินโดจีน ตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำโขงติดกับด่านตรวจคนเข้าเมือง เป็นที่รวมของสินค้าเครื่องใช้ไม้สอยจากในประเทศและจากต่างประเทศ รวมทั้งสินค้า OTOP ของมุกดาหารเองด้วย ซึ่งนับว่าเป็นย่านการจับจ่ายซื้อของหลักของนักท่องเที่ยวผู้มาเยือน นอกจากนี้ ยังมีหอแก้วมุกดาหาร ห่างจากอำเภอเมือง 2 กิโลเมตร สร้างขึ้นเพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในวโรกาสทรงครองราชย์ครบ 50 ปี มีพื้นที่ประมาณ 3 ไร่ เป็นพิพิธภัณฑ์ประวัติเมืองมุกดาหารวัตถุโบราณล้ำค่าของแผ่นดิน ภาพถ่ายเก่า ตลอดจนเครื่องแต่งกายชาวไทยมุกดาหารทั้ง 8 เผ่า โดยชั้น 6 ของหอเป็นหอชมทัศนียภาพรอบเมืองมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ชั้น 7 เป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูปมิ่งมงคลมุกดาหารและพระประจำวันเกิดให้ประชาชนได้สักการะ นอกจากนี้ จังหวัดมุกดาหารยังมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามอยู่เป็นจำนวนมาก โดยสามารถแบ่งเป็นสถานที่หรือแหล่งท่องเที่ยวได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรม เช่น ขนบธรรมเนียมประเพณีการแข่งขันเรือออกพรรษา การละเล่นพื้นบ้าน
2. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เช่น โบราณสถาน โบราณวัตถุ วัด พระพุทธบาท ได้แก่ ศาลหลักเมือง ศาลเจ้าฟ้าเมือง ศาลแม่สองนางสถิตย์ ศาลเจ้าแม่สองนางพี่น้องวัดมหาโพธิ์ วัดโนนรมย์ วัดภูด่านเต่า วัดบรรพตคีรี (ภูจ้อก้อ) วัดป่าวิเวกพัฒนาราม (หลวงปู่จาม) วัดศรีมงคลใต้ วัดศรีมงคลเหนือ วัดศรีบุญเรือง วัดภูพระบาทแก่นจันทร์ วัดดอยพระพุทธบาท พระพุทธไสยาสน์ กลองมโหระทึก พระพุทธสิงห์สอง พระเจ้าองค์หลวง
3. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น ได้แก่ แม่น้ำโขง บริเวณอินโดจีน เขากุมโนนรมย์ อุทยานแห่งชาติมุกดาหาร (ภูผาเทิบ) อุทยานแห่งชาติภูสระดอกบัว¹⁸ หาดมโนรมย์ วนอุทยานภูหมู อ่างเก็บน้ำห้วยขี้เหล็ก น้ำตกตาดโตน น้ำตกแก่งโพธิ์ ภูผาซาน หาดหิน วัดเวินไชย น้ำตกคำชะอี น้ำตกห้วยเตา แก่งกะบัง
4. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ เขื่อนริมโขง ตลาดสินค้าอินโดจีน หอแก้วมุกดาหารเฉลิมพระเกียรติ วัดสองคอน อุทยานสมเด็จพระเจ้า (ฐานารพัฒน) หมู่บ้านนักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม บ้านเป่า บ้านภู บ้านหนองหล่ม

¹⁸ อุทยานแห่งชาติภูสระดอกบัว เป็นอุทยานที่มีเนื้อที่อยู่บนแนวรอยต่อ 3 จังหวัด คือ จังหวัดมุกดาหาร (อำเภอโนนคำสร้อยและดอนตาล) จังหวัดยโสธร (อำเภอลิงนกทา) จังหวัดอำนาจเจริญ (อำเภอขามุนาม และเสนางคนิคม) นอกจากทิวทัศน์ที่สวยงามแล้ว อุทยานฯ ยังมีร่องรอยของการต่อสู้อันเกิดจากความขัดแย้งในอุดมการณ์ทางการเมืองให้เห็นอีกด้วย ในเขตอุทยานฯ มีภูสระดอกบัว ได้แก่ ภูผาเตี้ย ภูผาหอม กลองมโหระทึก อยู่ที่ตำบลดอนตาล อำเภอดอนตาล อยู่ในวัดมณีนิมิตวาส ซึ่งเป็นที่เก็บรักษา กลองมโหระทึกที่ทำจากสำริด นับเป็นกลองมโหระทึกขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย

สถิติด้านการท่องเที่ยว

จากสถิติการท่องเที่ยวในจังหวัดมุกดาหาร ปี 2548 พบว่า มีนักท่องเที่ยวเข้าพักโรงแรม/ เกสต์เฮาส์/ บังกะโล/ รีสอร์ท และบ้านพักญาติ/เพื่อน ที่พักในอุทยานและบ้านรับรองอื่นๆ ซึ่งมีนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีระยะเวลาพำนักร้อยละ 2-3 วัน นอกจากนี้จังหวัดมุกดาหารมีรายได้จากการท่องเที่ยวไทย จำนวน 280.69 ล้านบาท และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 15.44 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวเลือกการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก รองลงมาคือ เดินทางโดยรถโดยสาร สำหรับช่วงที่ระยะเวลาที่นักท่องเที่ยวเลือกเดินทางไปท่องเที่ยว คือ ช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ วันหยุดติดต่อกัน วันหยุดนักขัตฤกษ์ เทศกาลและงานประเพณี

ตารางที่ ก-11 สถิติด้านการท่องเที่ยว ในปี 2549-2550

รายการ	หน่วย	ปี 2549	ปี 2550			
		พ.ค.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	
1. ภาษีมูลค่าเพิ่มการบริการ โรงแรม	บาท	131,033.21	128,031.36	192,934.66	152,923.68	
อัตราการเปลี่ยนแปลงจากปีก่อน	ร้อยละ	27.85	-0.17	30.55	16.71	
2.จำนวนนักท่องเที่ยวโดยเฉลี่ยที่ผ่าน เข้า – ออก ด่านตรวจคนเข้าเมือง	ราย	13,938.00	25,134.00	43,950.00	28,503.00	
อัตราการเปลี่ยนแปลงจากปีก่อน	ร้อยละ	36.93	130.57	125.44	104.50	
- นักท่องเที่ยวชาวไทย	ราย	6,872.00	15,868.00	29,063.00	17,988.00	
อัตราการเปลี่ยนแปลงจากปีก่อน	ร้อยละ	74.99	319.90	176.26	161.76	
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	ราย	7,066.00	9,266.00	14,887.00	10,515.00	
อัตราการเปลี่ยนแปลงจากปีก่อน	ร้อยละ	13.02	30.10	65.87	48.81	
3. จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้าชม หอแก้ว	ราย	5,840.00	10,100.00	11,234.00	6,352.00	
อัตราการเปลี่ยนแปลงจากปีก่อน	ร้อยละ	-4.76	63.70	23.60	8.77	

ที่มา : สรรพากรพื้นที่มุกดาหาร, ด่านตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดมุกดาหาร, องค์การบริหารส่วน จังหวัดมุกดาหาร

สินค้าพื้นเมืองและของฝาก

สินค้าพื้นเมืองและของฝากของจังหวัดมุกดาหาร ได้แก่ มะขามหวาน หมอนจิด หมูยอ มะม่วงแช่น้ำผึ้งกิมจิ ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถหาซื้อได้ทั่วไปในบริเวณตัวเมืองและภายในตลาดสินค้าอินโดจีน นอกจากนี้แล้วสินค้าที่ผ่านแดนจากสปป.ลาว และสินค้าพื้นเมืองบางอย่าง เช่น ผ้ามัดหมี่ ผ้าขาวม้า ยังหาซื้อได้บริเวณฝั่งแม่น้ำโขง ถนนสำราญชายโขง ใกล้ศาลเจ้าแม่สองนางพี่น้องและบริเวณใกล้ด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหาร

อาหารพื้นเมือง

อาหารพื้นเมืองของจังหวัดมุกดาหารที่โดดเด่นเห็นจะเป็นอาหารที่ปรุงจากปลาแม่น้ำโขงชนิดต่างๆ ที่เป็นเอกลักษณ์ ได้แก่ ลาบปลาดอง (หรือชาวบ้านเรียกว่า ลาบเตี้ย) ลาบปลาแซ่ (ลาบหุดปลาแซ่) ก้อยปลาพอน (ปลานวลจันทร์) แกงหน่อไม้ไร่ แกงผักหวาน แกงอ่อมหาวาย (แกงหาวาย)¹⁹

ด้านสาธารณูปโภค

ระบบโทรศัพท์ สำนักงานโทรศัพท์จังหวัดมุกดาหารมี 15 ชุมสาย จำนวนเลขหมายทั้งหมด 11,534 เลขหมาย (โทรศัพท์ส่วนบุคคลในพื้นที่ 10,456 เลขหมาย และโทรศัพท์สาธารณะในเขตพื้นที่ 1,078 เลขหมาย)

การไปรษณีย์โทรเลข มีที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขทั้งหมด 7 แห่งในทุกอำเภอ

ระบบประปา มีเขตจ่ายน้ำประปา 6 แห่ง มีจำนวนผู้ใช้น้ำประปา 7,078 ราย

ระบบไฟฟ้า สำนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดมุกดาหารได้ดำเนินการติดตั้งไฟฟ้าให้สามารถใช้ได้อย่างทั่วถึงทั้งจังหวัด โดยมีหมู่บ้านที่มีไฟฟ้าใช้แล้วจำนวน 62,660 ราย และมีการใช้กระแสไฟฟ้าภายในจังหวัด 90,718,012.80 ล้านยูนิต

ด้านการคมนาคมและขนส่ง

ทางรถยนต์ จังหวัดมุกดาหารอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 642 กิโลเมตร ใช้เส้นทางกรุงเทพฯ – นครราชสีมา – บ้านไผ่ – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด – โพนทอง – คำชะอี – มุกดาหาร หรือเส้นทางกรุงเทพฯ – นครราชสีมา (ทางหลวงหมายเลข 2) เลี้ยวขวาเข้าเส้นทางหมายเลข 207 ที่บ้านวัดผ่าน ประทาย พุทไธสง พัทธภูมิพิสัย (ทางหลวงหมายเลข 202) เกษตรวิสัย สุวรรณภูมิ ขุโสธร แยกเข้ามาทางหลวงหมายเลข 2169 ผ่านทรายมูล กุดชม เลิงนกทา แยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 212 ผ่านอำเภอนิคมน้ำคำสร้อยสู่มุกดาหาร

ถนนในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งได้ขึ้นทะเบียนเป็นทางหลวงชนบท มีจำนวนทั้งสิ้น 73 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 324.089 กิโลเมตร แยกเป็นถนนลาดยางมีระยะทาง 160.801 กิโลเมตร ถนนลูกรังมีระยะทาง 140.989 กิโลเมตร นอกจากนี้ ช่วงปี 2539-2549 ได้มีการก่อสร้างถนนทางหลวงแผ่นดิน 4 ช่องจราจร จากตาก – พิษณุโลก – ขอนแก่น ไปสิ้นสุดที่มุกดาหาร ระยะทางประมาณ 773 กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมของพม่า (ตอนล่าง) – สปป.ลาว – กัมพูชา – จีนตอนใต้ – ไทย และกลุ่มอินโดจีนเข้าด้วยกัน โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง

ทางรถไฟ มีรถด่วน รถเร็ว และรถด่วนพิเศษสปริงเตอร์ จากกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ทุกวัน จากนั้นต่อรถโดยสารไปยังจังหวัดมุกดาหาร

ทางเครื่องบิน บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังไม่มีบริการเที่ยวบินไปจังหวัดมุกดาหารโดยตรง ดังนั้น หากโดยสารทางเครื่องบินต้องเดินทางไปจังหวัดอุบลราชธานี หรือนครพนม จากนั้นต่อรถโดยสารไปจังหวัดมุกดาหาร

¹⁹ <http://province.m-culture.go.th/province/mukdahan/default.html>

นอกจากนี้ ยังมีอีกหนึ่งเส้นทางที่มีความสำคัญอย่างมากสำหรับข้ามแม่น้ำโขงจากมุกดาหารไปยังแขวงสะหวันนะเขตในสปป.ลาว นั่นคือ สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 2 โดยมีประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก สะพานมีความยาวทั้งหมด 1,600 เมตร และมีช่องการจราจร 2 ช่อง ตัวสะพานเริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนมีนาคม 2547 และเปิดให้สาธารณะใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2550 สะพานแห่งนี้ นี้ เป็นโครงการหนึ่งในแผนงานการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจฝั่งตะวันออก-ตะวันตก หรือ EWEC ซึ่งจะเป็จุดเริ่มของการเชื่อมโยงประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงรวมถึงประเทศสมาชิกอาเซียนให้ใกล้ชิดกันและมีเอกภาพมากขึ้น

เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขง ตรงข้ามกับแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว ทำให้ชายแดนจังหวัดมุกดาหารเป็นจุดขนส่งสินค้าเข้าออกสปป.ลาวที่สำคัญจุดหนึ่ง ก่อนที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 จะเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549 ธุรกิจแพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำโขงเป็นกิจการที่มีบทบาทสำคัญมาก สามารถบรรทุกรถสิบล้อที่บรรทุกสินค้าข้ามแม่น้ำได้ อย่างไรก็ตาม หลังจากสะพานมิตรภาพ 2 ที่เชื่อมมุกดาหารไปสู่สะหวันนะเขตได้เปิดใช้ ผนวกกับการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 9 ทำให้ทุกวันนี้ปริมาณรถที่ขนส่งสินค้าจากไทยข้ามสะพานไปใช้เส้นทางหมายเลข 9 ของสปป.ลาวในแขวงสะหวันนะเขต เพื่อออกไปยังเมืองกวางจิของเวียดนามแล้วเข้าไปยังเมืองท่าดานังของเวียดนามมีมากขึ้น ส่งผลให้รถสินค้าที่มาใช้บริการแพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำโขงระหว่างมุกดาหารไปแขวงสะหวันนะเขตมีปริมาณน้อยลง

ด้านการศึกษา

จังหวัดมุกดาหาร มีการจำแนกสถานศึกษาตามสังกัดออกเป็น 3 หน่วยงาน คือ สำนักงานเขตพื้นที่ การศึกษามุกดาหาร ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียน และสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา มีนักเรียน/นักศึกษา ตั้งแต่ระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานจนถึงระดับ ปวส.หรือเทียบเท่า จำนวน 74,379 คน และมีครูผู้สอนจำนวน 3,935 คน อัตราเฉลี่ยนักเรียนต่อครูเท่ากับ 19:1 แยกเป็นสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามุกดาหาร (รวมการศึกษาเอกชน) จำนวน 281 แห่ง ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียน จำนวน 7 ศูนย์ และสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา จำนวน 3 แห่ง

ตารางที่ ก-12 จำนวนสถานศึกษา ครู นักเรียน ปีการศึกษา 2550

อำเภอ	สถานศึกษา(แห่ง/ศูนย์)	นักเรียน(คน)	ครูผู้สอน(คน)	นักเรียน:ครู
เมืองมุกดาหาร	89	23,327	1,261	18:1
คำชะอี	39	7,507	468	16:1
ดอนตาล	39	8,003	437	18:1
นิคมคำสร้อย	38	7,596	434	17:1
ดงหลวง	30	6,051	374	16:1
ห้วยใหญ่	16	2,830	185	15:1
หนองสูง	22	3,563	260	13:1
รวม	273	58,877	3,419	17:1

ที่มา : www.mukdahan.go.th

ด้านสาธารณสุข

จังหวัดมุกดาหาร มีจำนวนสถานบริการของรัฐ/เอกชน ทั้งสิ้น จำนวน 86 แห่ง โดยแยกเป็น โรงพยาบาลรัฐ 7 แห่ง โรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง สถานีอนามัย 78 แห่ง จำนวนบุคลากรทางการแพทย์ และ สาธารณสุขจำแนกประเภทได้ ดังนี้ แพทย์ 32 คน ทันตแพทย์ 18 คน เภสัชกร 30 คน พยาบาล 463 คน เจ้าหน้าที่ สาธารณสุขชุมชน 395 คน จำนวนเตียงผู้ป่วยรวมทุกโรงพยาบาล 600 เตียง อัตราส่วนประชากร 10,509.78 คนต่อ แพทย์ 1 คน อัตราส่วนประชากร 18,684.06 คนต่อทันตแพทย์ 1 คน อัตราส่วนประชากร 11,210.43 คนต่อเภสัชกร 1 คน อัตราส่วนประชากร 726.38 คน ต่อพยาบาล 1 คน อัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากร จังหวัดมุกดาหาร โดยแบ่งเป็นอัตราการเกิด 11.39 คนต่อประชากรพันคน อัตราการตาย 5.18 ต่อประชากรพันคน และอัตราการ เพิ่มของประชากรร้อยละ 0.63 (ข้อมูลถึง 31 ธันวาคม 2550)

สถิติผู้ป่วยโรคเอดส์ในจังหวัดมุกดาหาร ในปี 2527-2548 มีประชากรที่ป่วยเป็นโรคเอดส์ ทั้งหมด 2628 คน ในปี 2549 พบผู้ป่วยโรคเอดส์เพิ่มอีก 37 คน รวมมีประชากรที่เป็นผู้ป่วยโรคเอดส์ทั้งสิ้น 2665 คน อัตราป่วย ปี พ.ศ. 2549 คิดเป็น 11.05 คน ต่อประชากรแสนคน²⁰

²⁰ ข้อมูลจาก http://203.157.15.4/Annual/Annual49/Part1/25_AIDS.DOC

2. ข้อมูลพื้นฐานสภาพเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ของสปป.ลาว

ปัจจุบัน สปป.ลาว มีนโยบายการเปิดเสรีในระบบเศรษฐกิจทำให้มีการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างการนำเข้าและการส่งออก ทั้งในด้านประเทศคู่ค้า และประเภทของสินค้า โดยนับตั้งแต่ สปป.ลาวปฏิรูประบบเศรษฐกิจในปี 2529 และเริ่มใช้นโยบายจินตนาการใหม่ (New Economic Mechanism: NEW) ซึ่งเน้นระบบเศรษฐกิจแบบตลาด และเน้นทำการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ ทั่วโลกมากขึ้น จากเดิมที่ทำการค้าเฉพาะกับประเทศสังคมนิยมคอมมิวนิสต์เป็นหลัก โดยมีแผนผลักดันการส่งออกให้เป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ และเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งล่าสุดมีการตั้งเป้าหมายการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 7 ต่อปี ระหว่างปี 2544-2553

จากผลของนโยบายดังกล่าวทำให้การค้าระหว่างประเทศของสปป.ลาว มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในปี 2529 การค้าระหว่างประเทศต่อ GDP คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.27 และเพิ่มเป็นร้อยละ 43.34 ในปี 2531 (World Development Indicator, 2007) และตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาสัดส่วนการค้าระหว่างประเทศต่อ GDP ของสปป.ลาว ไม่เคยต่ำกว่าร้อยละ 40 อีกเลยล่าสุดในปี 2549 การค้าระหว่างประเทศของสปป.ลาวคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 78 ต่อGDP อีกด้วย อย่างไรก็ตามแม้สัดส่วนการค้าจะเพิ่มขึ้นแต่ สปป.ลาว ยังคงประสบภาวะขาดดุลการค้าติดต่อกันมาโดยตลอด สปป.ลาว มีการขาดดุลการค้าติดต่อกันมาเป็นระยะเวลายาวนาน โดยในปี 2543 – 2546 สปป.ลาว ขาดดุลการค้าแต่เป็นการขาดดุลที่ลดลงคือ 205 ล้านดอลลาร์ฯ ลดลงเป็น 190.8 145.4 และ 126.6 ล้านดอลลาร์ฯ ตามลำดับ ซึ่งในปีถัดมา (2547 – 2549) การขาดดุลการค้าของ สปป.ลาว เพิ่มขึ้นจากเดิมมากคือ 349.3 หรือเพิ่มเป็นร้อยละ 175.91 แต่ก็มีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ เช่นเดียวกันคือ ลดเหลือ 328.9 และ 182.2 ตามลำดับ ทั้งนี้การขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่องของสปป.ลาว เกิดจากการพึ่งเริ่มต้นพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศอย่างจริงจัง จึงขาดแคลนอุตสาหกรรมในระดับต้นน้ำ ส่งผลให้อุปทานสินค้าโดยเฉพาะวัตถุดิบต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศเป็นหลัก

ตารางที่ ก-13 การค้าระหว่างประเทศของสปป.ลาว ปี 2543-2549

	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
มูลค่าการส่งออก	330.3	319.5	300.6	335.5	363.4	553.1	878
มูลค่าการนำเข้า	535.3	510.3	446	462.1	712.7	882	1060.2
ดุลการค้า	-205	-190.8	-145.4	-126.6	-349.3	-328.9	-182.2
การค้าระหว่างประเทศต่อ GDP	64.57	61.63	62.30	57.41	57.39	58.08	78

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์สปป.ลาว (2552)

เมื่อพิจารณาการค้ำระหว่างประเทศเฉพาะภาคบริการของสปป.ลาว (จากตารางที่ ก-14) พบว่า ตั้งแต่ปี 2534 – 2544 ประเทศไทยมีการนำเข้าบริการมากกว่าการส่งออกบริการ โดยในปี 2544 ประเทศไทยมีการนำเข้าบริการเพียง 31.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขณะที่ส่งออกมีถึง 166.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ประเทศเกินดุลถึง 134.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้เมื่อนำการค้ำระหว่างประเทศภาคบริการมาเปรียบเทียบกับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศแล้ว พบว่า ในปีดังกล่าวมีส่วนการค้ำภาคบริการถึงร้อยละ 11.22

ตารางที่ ก-14 การค้ำระหว่างประเทศในภาคบริการของสปป.ลาว ปี 2534-2544

	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544
ส่งออกบริการ	37.8	61.4	85.2	87	96.8	104.4	105.8	145	130	175.65	166.07
นำเข้าบริการ	47.6	71.3	75.9	152.1	121.6	126	110.5	95.5	51.8	43.05	31.62
การค้ำบริการต่อ GDP	8.31	11.77	12.13	15.49	12.38	12.3	12.38	18.79	12.5	12.6	11.22

ที่มา: World Development Indicator 2008

ตลาดส่งออกที่สำคัญของ สปป.ลาว

ปัจจุบัน (ปี 2550-2551) ตลาดส่งออกที่สำคัญเป็นอันดับแรกของ สปป.ลาว คือ ประเทศไทย มีมูลค่าการส่งออกถึง 382.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.63 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด รองลงมาได้แก่ประเทศเวียดนาม มีมูลค่าถึง 147.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.83 และอันดับ 3 ได้แก่ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งเป็นประเทศที่สปป.ลาว ส่งออกเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก จากเดิมส่งออกเพียง 14.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้น 134.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (จากตารางที่ ก-15) โดยมีสาเหตุจากประเทศสวิตเซอร์แลนด์นำเข้าทองแดงจากเวียดนามถึง 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ นั่นเอง ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาการส่งออกของสปป.ลาว ไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนแล้วพบว่า คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 50 ของการส่งออกทั้งหมด

ตารางที่ ก-15 การส่งออกของสปป.ลาวจำแนกตามประเทศ

แหล่งส่งออก ที่สำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)					
	2545/2546	2546/2547	2547/2548	2548/2549	2549/2550	2550/2551
จีน	10.89	5.33	9.24	40.62	34.67	42.89
ไต้หวัน	1.54	1.45	3.19	13.08	74.07	52.73
มาเลเซีย	0.17	0.54	24.94	39.79	84.58	61.25
ไทย	161.47	146.9	164.55	456.04	283.8	382.89
เวียดนาม	21.21	27.66	40.45	93.96	112.14	147.54
อังกฤษ	16.8	20.83	28.22	50.6	43.73	70.42
เยอรมัน	40.94	18.02	21.01	24.73	27.32	51.71
ฝรั่งเศส	30	30.69	33.14	14.35	21.55	35.69
เนเธอร์แลนด์	1.89	6.28	9.22	15.76	17.53	19.47
อเมริกา	3.16	2.4	0.83	3.23	12.8	34.25
สวิตเซอร์แลนด์	2.41	3.07	3.11	-	14.77	134.89
ออสเตรเลีย	40.94	61.25	83.11	92.67	86.02	-
เกาหลี	0.11	0.14	0.22	2.82	71.21	81.52

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์สปป.ลาว (2552)

ตารางที่ ก-16 สินค้าส่งออกที่สำคัญของสปป.ลาว

สินค้าส่งออกของสปป.ลาว	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)					
	2545/2546	2546/2547	2547/2548	2548/2549	2549/2550	2550/2551
1. แร่ธาตุต่าง ๆ	11.38	6.3	45.3	393	467.87	641
2. เครื่องนุ่งห่ม	87.12	99.1	107.6	126.2	123.11	255.01
3. ทองคำ	35.13	61.1	83	92.6	90.54	133
4. ไม้และเฟอร์นิเจอร์ไม้	67.05	71.4	72.1	96.6	72.46	59.33
5. พลังงานไฟฟ้า	97.36	86.3	94.6	101.2	72.11	97.13
6. ผลิตภัณฑ์กสิกรรมอื่น ๆ	8.86	13.2	19.6	28.9	19.27	43.97
7. กาแฟ	10.92	13	9.6	9.7	24.98	15.43
8. ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมอื่น ๆ	7.16	10.8	11.4	17.9	43.43	26.13
9. ผลิตภัณฑ์จากป่า (ของป่า)	5.72	3.4	3.9	5.9	4.5	3.36
10. ปศุสัตว์	2.26	4.1	3.1	4.4	0.32	0.89
11. อื่น ๆ	19.66	5.6	5.4	1.6	2.74	31.29
รวม	352.62	374.3	455.6	878	907.21	1,307.46

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์สปป.ลาว (2552)

สินค้าส่งออกที่สำคัญของ สปป.ลาว

ในอดีตการส่งออกส่วนใหญ่ของ สปป.ลาว จะเป็นสินค้าจำพวก ไม้สัก และพลังงานไฟฟ้า ปัจจุบันสินค้าหลักที่นำรายได้มาสู่ สปป.ลาว มีการกระจายไปในสินค้าที่หลากหลายมากขึ้น นอกเหนือจากสินค้าหลักเดิม (กาแฟ แร่ธาตุ และสิ่งทอ) ทำให้มูลค่าการส่งออกของสปป.ลาวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในขณะเดียวกันก็มิได้ทำให้มีการนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์การผลิต และวัตถุดิบจากประเทศไทยเพื่อนำมาผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกเพิ่มขึ้นด้วย นอกจากนี้ยังมีการนำเข้าในสินค้าเพื่อการอุปโภคและบริโภคด้วย (จากตารางที่ ก-16)

ในช่วงปี 2550-2551 สินค้าส่งออกที่สำคัญ 4 อันดับแรก ของสปป.ลาว ได้แก่ แร่ธาตุต่างๆยกเว้นทองคำ โดยมีมูลค่า 641 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 50 ของการส่งออกทั้งหมด สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด คือ ทองแดง ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกถึง 621.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีแหล่งผลิตสำคัญคือเหมืองเซโปน ซึ่งเป็นเหมืองขนาดใหญ่ที่สุดในแขวงสะหวันนะเขต ในปี 2548 เหมืองเซโปนเริ่มผลิตทองแดงได้เป็นปีแรกจำนวน 30,480 ตัน โดยมีตลาดส่งออกทองแดงที่สำคัญ ได้แก่ กลุ่มประเทศอาเซียน สินค้าส่งออกอันดับ 2 คือ เครื่องนุ่งห่ม สปป.ลาว ส่งออกได้มูลค่าทั้งสิ้น 255 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สหภาพยุโรป สินค้าส่งออกอันดับที่ 3 ได้แก่ ทองคำ ซึ่งมีมูลค่ากว่า 133 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีประเทศอิตาลีเป็นตลาดส่งออกเพียงตลาดเดียวของ สปป.ลาว และสินค้าส่งออกที่สำคัญอันดับที่ 4 ได้แก่ ไฟฟ้า ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกถึง 72.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมีประเทศคู่ค้าที่สำคัญเพียงประเทศเดียว คือ ประเทศไทย

ตลาดนำเข้าที่สำคัญของ สปป.ลาว

ปี 2550 แหล่งนำเข้าสินค้าที่สำคัญของ สปป.ลาว คือประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยคิดเป็นมูลค่าถึง 1,116.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นกว่าร้อยละ 90 ของการนำเข้าทั้งหมด โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทย ที่มีมูลค่าการนำเข้าถึง 984.29 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 75.87 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด อันดับถัดมาคือประเทศเวียดนาม มีมูลค่า 108.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 8.4 ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าทั้งหมด

ตารางที่ ก-17 การนำเข้าของสปป.ลาว จำแนกตามประเทศ

แหล่งนำเข้า ที่สำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)					
	2545/2546	2546/2547	2547/2548	2548/2549	2549/2550	2550/2551
ไทย	327.03	302.34	432.56	574	602.39	984.29
เวียดนาม	52.33	46.9	74.16	147.95	134.41	108.52
จีน	89.52	82.09	79.91	85.06	85.83	95.97
สิงคโปร์	1.89	7.87	5.01	8.41	12.37	11.12
ญี่ปุ่น	10.78	6.93	3.94	38.79	15.14	29.62
เกาหลีใต้	6.13	8.27	6.61	6.75	16.03	37.57
เยอรมัน	4.85	17.49	25.73	19.54	7.06	6.77
ไต้หวัน	0.38	0.11	0.8	7.05	5.07	10.31
อินเดีย	0.56	0.12	7.93	1.82	2.68	3.25
อเมริกา	0.59	5.09	0.44	5.14	1.66	5.42
สวิตเซอร์แลนด์	3.83	0.35	0.08	0.81	3.18	5.76

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์สปป.ลาว (2552)

ตารางที่ ก-18 สินค้านำเข้าที่สำคัญของสปป.ลาว

สินค้านำเข้าที่สำคัญของสปป.ลาว	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)					
	2545/2546	2546/2547	2547/2548	2548/2549	2549/2550	2550/2551
สินค้าเข้าใช้ในโครงการลงทุน	191.02	193.29	175.35	380.31	278.41	329.41
น้ำมันเชื้อเพลิง	107	101.01	148	194.23	235.43	290.68
สินค้าอุตสาหกรรมและวัตถุดิบ	43.04	33.16	145.47	85.31	89.22	127.25
วัตถุดิบที่ใช้ในการตัดเย็บ	55.6	83.27	72.23	98.65	62.68	152.15
ยานพาหนะและชิ้นส่วน	28.54	35.8	20.11	32.7	48.91	139.15
อาหาร	22.69	18.56	20.71	23.94	27.9	25.37
เครื่องนุ่งห่ม	13.52	15.93	21.11	26.1	22.17	18.83
เครื่องมือก่อสร้าง	21.36	24.6	22.9	26.31	22.06	34.84
ไฟฟ้า	7.55	9.75	19.9	13	20.1	20.43
วัตถุดิบที่ใช้ในการเกษตร	16.82	10.68	10.8	19.42	15.93	18.3
สินค้าฟุ่มเฟือย	4.16	4.83	6.22	6.28	14.32	14.32
ยาวิเศษโรค	1.85	3.23	3.35	3.42	5.86	5.51
เครื่องใช้ไฟฟ้า	3.69	3.89	7.4	9.79	4.8	10.81
เครื่องมือเครื่องใช้สำนักงาน	3.96	0.63	1.37	1.01	2.95	4.05

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์สปป.ลาว (2552)

สินค้านำเข้าที่สำคัญของสปป.ลาว

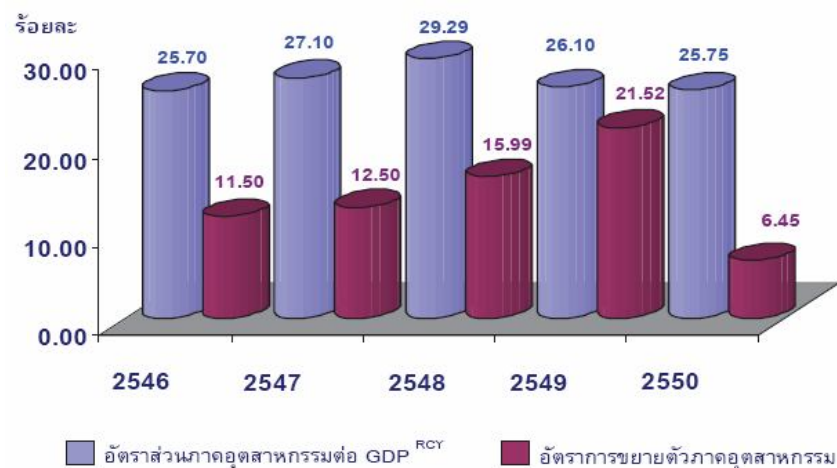
จากตารางที่ ก-18 สินค้านำเข้าที่สำคัญของ สปป.ลาว ได้แก่ สินค้าเข้าเพื่อใช้ในโครงการลงทุน มีมูลค่าการนำเข้า 329.41 ล้านดอลลาร์ลงมาเป็นการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซธรรมชาติ มีมูลค่าการนำเข้าถึง 290.68 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อันดับ 3 เป็นการนำเข้าวัตถุดิบที่ใช้ในการตัดเย็บ มีมูลค่า 152.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อันดับ ที่ 4 คือ ยานพาหนะและชิ้นส่วนมีมูลค่าถึง 139.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อันดับ ที่ 5 คือสินค้าอุตสาหกรรมและ วัตถุดิบ มีมูลค่า 127.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้เมื่อรวมสินค้านำเข้าทั้ง 5 คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80 ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าทั้งหมด และเมื่อพิจารณาสินค้านำเข้าของ สปป.ลาว พบว่าส่วนใหญ่เป็นสินค้านำเข้าเพื่อผลิตสินค้าต่อไป

ภาวะเศรษฐกิจของสปป.ลาว

ภาคอุตสาหกรรม

ในปี 2550 ภาคอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 6.45 ลดลงจากร้อยละ 21.52 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.75 ของ GDP ลดลงจากร้อยละ 26.10 ในปีก่อน (รูปภาพที่ ก-9) จากอุตสาหกรรมเหมืองแร่ ลดลงร้อยละ 3.08 ไฟฟ้า- ประปา ลดลงร้อยละ 4.01 ส่วนอุตสาหกรรมแปรรูปเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.08 การก่อสร้างเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.85

รูปภาพที่ ก-9 อัตราการขยายตัวภาคอุตสาหกรรม

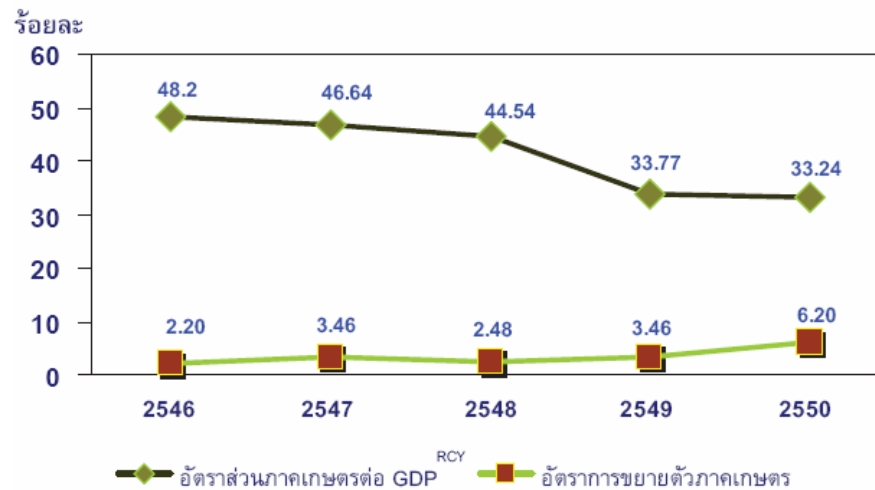


ที่มา: รายงานภาวะเศรษฐกิจสปป.ลาว ปี 2550, ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (www.bot.or.th)

ภาคเกษตร

ในปี 2550 ภาคเกษตรขยายตัวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.46 เป็นร้อยละ 6.20 คิดเป็นร้อยละ 33.24 ของ GDP ลดจากร้อยละ 33.77 ในปีก่อน (จากรูปภาพที่ ก-10) ผลผลิตพืชผลเกษตร ปศุสัตว์ และป่าไม้ คิดเป็นร้อยละ 88.36 ของยอดผลิตภัณฑ์เกษตรป่าไม้ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.64 ส่วนประสมคิดเป็นร้อยละ 11.64 เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.96 เมื่อเทียบกับปีก่อน

รูปภาพที่ ก-10 อัตราการขยายตัวภาคเกษตร

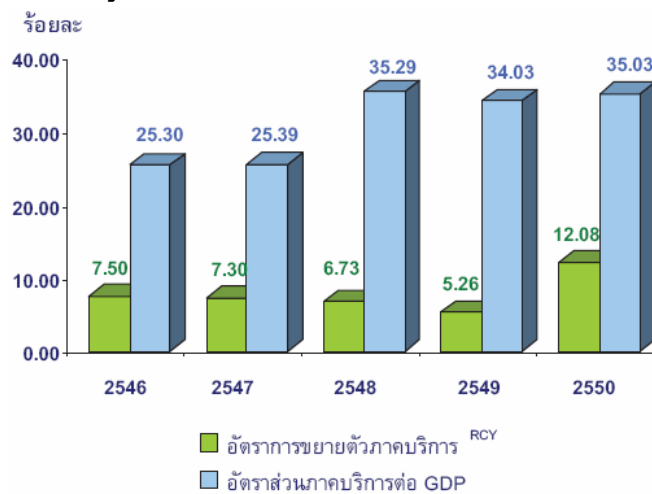


ที่มา: รายงานภาวะเศรษฐกิจสปป.ลาว ปี 2550, ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (www.bot.or.th)

ภาคบริการ

ในปี 2550 ภาคบริการขยายตัวร้อยละ 12.08 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5.26 ของปีก่อนและคิดเป็นร้อยละ 35.03 ของ GDP (รูปภาพที่ ก-11) ประกอบด้วย การค้าส่งและการค้าปลีกเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.29 โรงแรมและร้านอาหาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.99 การขนส่ง ไปรษณีย์และโทรคมนาคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.65 ธนาคารเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.12 การเช่าซื้อและธุรกิจบริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.79 การบริการมวลชนเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.03 การจ้างงานในครัวเรือน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.08 และการบริการภาครัฐเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.64

รูปภาพที่ ก-11 อัตราการขยายตัวภาคบริการ



ที่มา: รายงานภาวะเศรษฐกิจสปป.ลาว ปี 2550, ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (www.bot.or.th)

สภาพทั่วไปของสปป.ลาว

สปป. ลาวมีพื้นที่ประมาณ 236,800 ตารางกิโลเมตร ร้อยละ 75 ของพื้นที่ทั้งหมดเป็นภูเขา และที่ราบสูง ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ทางตอนเหนือของประเทศ มีแม่น้ำโขงไหลผ่านประเทศเป็นความยาวประมาณ 1,900 กิโลเมตร ไม่มีทางออกทะเล ทิศเหนือจรดประเทศจีน ทิศใต้ติดกับกัมพูชา ทิศตะวันออกติดกับเวียดนาม และทิศตะวันตกติดกับไทยและสหภาพพม่า โดยเส้นทาง EWEC ตัดผ่านแขวงสะหวันนะเขตซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่สปป.ลาวตอนกลาง โดยชายแดนด้านตะวันออกติดกับลาวบาว (Lao Bao) ของเวียดนามที่ด่านแดนสะหวัน (Donsavanh) และด้านตะวันตกติดกับจังหวัดมุกดาหารของไทยโดยมีสะพานมิตรภาพ 2 (The Second Mekong International Bridge) ที่เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2550 เชื่อมเส้นทาง EWEC ระหว่างไทยกับสปป.ลาวเข้าด้วยกัน เส้นทาง EWEC ตัดผ่านเขตเมืองใหญ่ 4 เขตในแขวงสะหวันนะเขต ได้แก่ เมืองไกรสอน พมวิหาน (Kaisone Phomvihane - Khanthabouly) เมืองอุทุมพอน เมืองพิน และเมืองเซโปน (Xepon) แขวงสะหวันนะเขตมีประชากรอาศัยมากที่สุดถึง 824,662 คน ประมาณ 15 เปอร์เซ็นต์ของประชากรทั้งประเทศ ส่วนใหญ่เป็นชาวลาวลุ่ม ไทดำ กะเลิง กะตัง ลาเว้ ปาโก และเป็นแขวงที่มีพื้นที่กว้างใหญ่เป็นอันดับ 2 ของ สปป.ลาว รองจากเมืองหลวงคำแพงพระนคร เวียงจันทน์

แขวงสะหวันนะเขต²¹

สะหวันนะเขต แปลว่า “เมืองแห่งสวรรค์” (City of Paradise) ตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำโขงตอนกลางก่อนไปทางใต้ของสปป.ลาว มีอาณาเขตติดต่อกับ ทิศเหนือติดกับแขวงคำม่วน ทิศตะวันออกติดกับจังหวัดกวังจี้และกวังบินของเวียดนาม ทิศใต้ติดกับแขวงสาละวัน และทิศตะวันตกติดกับจังหวัดมุกดาหาร นครพนม อำนาจเจริญ และอุบลราชธานีของไทย โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเขตแดน

แขวงสะหวันนะเขต มีพื้นที่ 21,774 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นที่ราบ คิดเป็นร้อยละ 59 ของพื้นที่ทั้งหมด ที่เหลือเป็นเนินเขาและภูเขา ปี 2548 มีประชากร 8.4 แสนคน เป็นแขวงที่มีประชากรอาศัยอยู่มากที่สุด แบ่งเขตการปกครองเป็น 15 เมือง (Districts) ได้แก่

1. ไกสอนพมวิหาน (Kaysonaphomvihane) เป็นเมืองเอกของแขวง เดิมชื่อคันทะบูลี (Khanthabouly) ต่อมาเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2548 ได้เปลี่ยนชื่อเพื่อเป็นเกียรติแก่อดีตรัฐมนตรีประเทศไกสอน พมวิหาน ซึ่งเป็นชาวแขวงสะหวันนะเขต
2. อุทุมพอน (Outhomphone)
3. สองคอน (Songkhone)
4. จำพอน (Champhone)
5. อาดสะพังทอง (Atsaphangthong)
6. ไชบูลี (Xaybuly)
7. อาดสะพอน (Atsaphone)
8. ไชพูทอง (Xayphoothong)
9. นอง (Nong)
10. เซโปน (Sepone)
11. ฟิน (Phin)
12. วิละบูลี (Vilabuly)
13. ท่าปางทอง (Thapangthong)
14. ท่าพะลังไซ (Thaphalanxay)
15. ขนบูลี (Xonbuly)

²¹ ข้อมูลจาก Board of Investment (2552) http://www.boi.go.th/thai/clmv/2009_lao/2009_lao_5_3.html

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549 ได้มีพิธีเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 สะหวั่นนะเขต-มุกดาหาร อย่างเป็นทางการ ซึ่งสะพานนี้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่เชื่อมระหว่างเวียตนามถึงพม่าทำให้ปัจจุบันแขวงสะหวั่นนะเขตกลายเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญอีกแห่งของลาว อีกทั้งรัฐบาลลาวยังได้จัดตั้ง “เขตเศรษฐกิจพิเศษ สะหวั่น-เซโน” (Savan – Seno Special Economic Zone) ขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุน เมื่อปี 2545 รัฐบาลลาวได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวั่น-เซโน ด้วยการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ เพื่อจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาตั้งฐานการผลิตในลาวเพิ่มมากขึ้น โดยมีเส้นทางหมายเลข 9 ตัดผ่าน อยู่ติดกับจังหวัดมุกดาหารของไทย สามารถเดินทางผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 และห่างจากท่าเรือดานังของเวียตนาม 500 กิโลเมตร

พื้นที่ของโครงการแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ²²

- พื้นที่ส่วน A (กิโลเมตรที่ 5 บริเวณด้านสะพานมิตรภาพ 2) มีเนื้อที่ 305 เฮกตาร์ (1 เฮกตาร์ เท่ากับ 6.25 ไร่) ตั้งอยู่ที่เมืองโกสอน พมวิหาร (เมืองคันทะบุรีเดิม) ทั้งนี้ องค์การเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวั่น-เซโน (Savan-Seno Special Economic Zone Authority : SEZA) ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักนายกรัฐมนตรี มีแผนจะมุ่งพัฒนาให้พื้นที่ส่วนนี้เป็นเขตอุตสาหกรรมผลิตเพื่อส่งออก (Export Processing Zone) รวมถึงเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมสนับสนุน (Supporting Industry) และศูนย์กลางของธุรกิจบริการ อาทิ สนามกอล์ฟ โรงแรม และที่พักอาศัย
- พื้นที่ส่วน B (กิโลเมตรที่ 28 ใกล้ทางแยกระหว่างถนนหมายเลข 13 และหมายเลข 9 ที่เมืองเซโนหรือเมืองอุทุมพอน) มีเนื้อที่ราว 20 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ที่เมืองอุทุมพอน ห่างจากพื้นที่ส่วน A ไปทางทิศตะวันออกตามถนนหมายเลข 9 ราว 30 กิโลเมตร เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า logistics packaging เนื่องจากเป็นจุดตัดของเส้นทางหมายเลข 9 ไปยังเวียตนาม กับเส้นทางหมายเลข 13 ไปยังภาคเหนือและใต้ของลาว SEZA มีแผนจะมุ่งพัฒนาพื้นที่ส่วน B ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า ซึ่งประกอบไปด้วยคลังสินค้า (Warehouse) ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spokes) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) และสถานีพัสดุคอนเทนเนอร์และโรงจอดรถบรรทุกสินค้า (Container Yard and Truck Terminal) เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า logistics packaging เนื่องจากเป็นจุดตัดของเส้นทางหมายเลข 9 ไปยังเวียตนาม กับเส้นทางหมายเลข 13 ไปยังภาคเหนือและใต้ของลาว

เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวั่น-เซโน มีสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนแก่นักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนไทย หลายประการ อาทิ

สิทธิเช่าที่ดิน

- เท่ากับระยะอนุญาตลงทุน ซึ่งระยะที่นานที่สุด คือ 75 ปี และเช่าต่อได้
- หากเช่ามากกว่า 30 ปีขึ้นไปจะได้รับการยกเว้นค่าเช่า 12 ปี
- การโอนสิทธิการใช้ที่ดินให้บุคคลอื่น ทำได้ก็ต่อเมื่อผู้เช่ารายแรกจ่ายค่าเช่าที่ดินครบถ้วนแล้ว

²² http://www.exim.go.th/doc/research/targeted_country/7079.pdf

สิทธิพิเศษด้านภาษี

- ภาษีการค้า ผู้ประกอบการจะได้รับยกเว้นภาษีการค้าที่เรียกเก็บจากสินค้าและวัตถุดิบนำเข้าสำหรับนำมาใช้ในการผลิต แปรรูป และจำหน่ายในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน จากปกติเสียภาษีในอัตราร้อยละ 3-20
- ภาษีการใช้ ผู้ประกอบการจะได้รับยกเว้นภาษีการใช้ที่เรียกเก็บจากสินค้าและวัตถุดิบทั้งที่นำเข้าและจัดซื้อภายในประเทศสำหรับนำมาใช้ในการผลิตและจำหน่ายในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโนจากปกติเสียภาษีในอัตราร้อยละ 3-15
- ภาษีเงินได้นิติบุคคล (รายละเอียดจากตารางที่ ก-19)

ตารางที่ ก-19 ระยะเวลาการยกเว้นและอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลที่เรียกเก็บในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน

ประเภทกิจการ		ระยะเวลายกเว้น ภาษีเงินได้นิติ บุคคล**	อัตราภาษีเงินได้ นิติบุคคลที่เรียก เก็บหลังครบ กำหนดยกเว้นภาษี เงินได้นิติบุคคล
กิจการผลิต สินค้า*	ส่งออกตั้งแต่ร้อยละ 70 ของปริมาณการผลิตขึ้นไป	10 ปี	ร้อยละ 8
	ส่งออกร้อยละ 30-69 ของปริมาณการผลิต	7 ปี	ร้อยละ 8
	ส่งออกต่ำกว่าร้อยละ 30 ของปริมาณการผลิต หรือ เน้นจำหน่ายสินค้าในประเทศ	5 ปี	ร้อยละ 8
ธุรกิจการค้า	เน้นส่งออกสินค้าที่ผลิตในประเทศ	5 ปี	ร้อยละ 10
	เน้นนำเข้าสินค้าเพื่อจำหน่ายต่อไปยังประเทศอื่น	3 ปี	ร้อยละ 10
	ธุรกิจการค้าอื่นๆ	2 ปี	ร้อยละ 10
ธุรกิจบริการ	มูลค่าลงทุนตั้งแต่ 2,000,000 เหรียญสหรัฐฯ ขึ้นไป	10 ปี	ร้อยละ 8
	มูลค่าลงทุน 500,000-1,999,999 เหรียญสหรัฐฯ	8 ปี	ร้อยละ 8
	มูลค่าลงทุน 300,000-499,999 เหรียญสหรัฐฯ	6 ปี	ร้อยละ 10
	มูลค่าลงทุน 150,000-299,999 เหรียญสหรัฐฯ	4 ปี	ร้อยละ 10
	มูลค่าลงทุน 50,000-149,999 เหรียญสหรัฐฯ	2 ปี	ร้อยละ 10

หมายเหตุ : * หากกิจการมีส่วนการใช้วัตถุดิบในประเทศตั้งแต่ร้อยละ 50 ขึ้นไป จะได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลลงจากร้อยละ 8 เหลือร้อยละ 4 ในช่วง 2 ปีแรก หลังครบกำหนดยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

** เริ่มนับเวลาชดเชยภาษีเงินได้นิติบุคคลตั้งแต่ปีแรกที่กิจการมีกำไร

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2552) (http://www.boi.go.th/thai/clmv/2009_lao/2009_lao_6_6-9.html)

รูปแบบการลงทุน

นักลงทุนสามารถลงทุนได้เอง 100% หรือจะลงทุนร่วมกับรัฐหรือร่วมทุนกับหุ้นส่วนชาวลาวก็ได้ โดยสามารถตั้งเป็นบริษัทหุ้นส่วน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน ตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยธุรกิจของการลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต สามารถลงทุนได้ทุกประเภท ยกเว้นกิจการที่กระทบต่อความสงบเรียบร้อยของชาติ สภาพแวดล้อม สุขภาพ และวัฒนธรรม

ตารางที่ ก-20 เขตส่งเสริมการลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต

เขต	เมือง	สิทธิประโยชน์	อัตราภาษีปกติ (%)
เขต 1 (พื้นที่ที่ทุรกันดาร ขาดระบบสาธารณูปโภค พื้นฐาน) มี 7 เมือง	Nong, Sepone, Phine, Vilabuly, Thapangthong, Thaphalanxay และ Xonbuly	ยกเว้นภาษีกำไรเป็นเวลา 7 ปี	10
เขต 2 (พื้นที่ที่มีระบบ สาธารณูปโภคพื้นฐาน จำกัด) มี 7 เมือง	Outhoomphone, Songkhone, Champhone, Atsaphangthong, Xaybuly, Atsaphone และ Xayphoothong	ยกเว้นภาษีกำไร 5 ปีแรก และเสียภาษีร้อยละ 7.5 ใน 3 ปีถัดมา	15
เขต 3 (พื้นที่ที่มีระบบ สาธารณูปโภคพื้นฐาน ครบครัน) มี 1 เมือง	Kaysonephomvihane	ยกเว้นภาษีกำไรเป็นเวลา 2 ปี และเสียภาษีในอัตรา ร้อยละ 10 ในอีก 2 ปีถัดมา	20

ที่มา: Decree of the Prime Minister Regarding the Implementation of The Law on Promotion of Foreign Investment, First Edition 2007

นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนาสำคัญในแขวงสะหวันนะเขต คือ โครงการเมืองสะหวัน (Savan City) เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่ 2,680 ไร่ ในแขวงสะหวันนะเขตอยู่ใกล้กับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 โดยด้านหนึ่งของที่ดินติดแนวแม่น้ำโขง ส่วนอีกด้านหนึ่งอยู่ติดกับเส้นทางหมายเลข 9 ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2549 บริษัท ไทยแอร์พอร์ต กราวด์เซอร์วิสเชส (Thai Airports Ground Services: TAG) ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจร่วมกับรัฐบาลลาว ในการเข้าเป็นผู้รับผิดชอบพัฒนาโครงการเมืองสะหวัน เพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นเมืองเศรษฐกิจที่ครบวงจร โดย TAG จะลงทุนร้อยละ 70 ของโครงการ ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 30 เป็นการลงทุนจากรัฐบาลลาวซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เสร็จสมบูรณ์ไม่เกิน 10 ปี นับตั้งแต่ปี 2550

การดำเนินโครงการเมืองสะพานจะแบ่งระยะการพัฒนาโครงการออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 พื้นที่ 1,200 ไร่ ประกอบด้วย โรงแรม ศูนย์บันเทิงครบวงจร ร้านค้าปลอดอากร อาคารพาณิชย์ ศูนย์ธุรกิจการค้า และทะเลสาบ

ระยะที่ 2 พื้นที่ 780 ไร่ ประกอบด้วย ที่พักอาศัย สวนพักผ่อน ศูนย์สุขภาพ อาคารพาณิชย์และอาคารสำนักงาน

ระยะที่ 3 พื้นที่ 700 ไร่ ประกอบด้วย ที่พักอาศัย สนามกอล์ฟมาตรฐานโลก ศูนย์สุขภาพ อาคารพาณิชย์ และอาคารสำนักงาน

การดำเนินโครงการดังกล่าว คาดจะทำให้แขวงสะพานนะเขตกลายเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของภูมิภาคอินโดจีน ทั้งนี้ หากมีการพัฒนาธุรกิจและร้านค้าต่างๆ แล้วเสร็จระยะที่ 1 และ 2 คาดจะทำให้โครงการเมืองสะพานสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันที่ 90 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เป็น 700 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ภายใน 5 ปี นับตั้งแต่ปี 2550 และจะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันอีก 1 เท่าตัว เป็น 2 ล้านคน ภายในปี 2553

ธุรกิจที่มีศักยภาพในการลงทุน

1. **Contract Farming** เนื่องจากเป็นแขวงที่มีพื้นที่ราบขนาดใหญ่ และเป็นจุดที่สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่องและหลายรูปแบบ อาทิ ขนส่งทางถนนไปยังจีนและประเทศในกลุ่มอาเซียน การขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือดานัง (เวียดนาม) และแหลมฉบัง (ไทย) เพื่อต่อไปยังลูกค้า ทั่วโลกและหากการปรับปรุงสนามบินสะพานนะเขตแล้วเสร็จจะสามารถขนส่งทางอากาศต่อไปยังไทย เวียดนาม สิงคโปร์ รวมถึงเชื่อมต่อประเทศอื่นๆ ได้ โดยพืชที่มีศักยภาพในการเพาะปลูก ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด ฝ้าย ไม้ยูคาลิปตัส ยาสูบ อ้อย ถั่วเขียว ถั่วเหลือง ถั่วลิสง ละหุ่ง มันสำปะหลัง และกระเทียม

2. **อุตสาหกรรมเหมืองแร่** โดยแร่ธาตุที่มีมาก ได้แก่ หินอ่อน หินแกรนิต แร่ลิกไนต์ เหล็ก ทองคำ ทองแดง และบิสมัท ถ้าอุตสาหกรรมเปิดให้มีการสัมปทานเหมืองแร่ทองคำที่เมืองเซโปน

3. **อุตสาหกรรมเบา** อาทิ เสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่มรองเท้า สินค้าหัตถกรรม

4. **ท่องเที่ยวและธุรกิจต่อเนื่อง** อาทิ โรงแรม ร้านอาหาร สปา สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ได้แก่ พระธาตุอิงฮัง วัดหนองลำจัน วัดชะคินใต้ วัดท่าโสม วัดไชยะพุม และวัดจำพอน

การคมนาคม

ทางบก เป็นจุดเชื่อมต่อของเส้นทางหลัก 2 สาย คือ เส้นทางหมายเลข 13 ซึ่งเชื่อมภาคเหนือกับภาคใต้ของลาว กับเส้นทางหมายเลข 9 ที่มีเส้นทางเชื่อมตามแนว East-West Economic Corridor (EWEC) เริ่มต้นจากเมืองมะละแหม่งของพม่า เข้าสู่ไทยที่จังหวัดตาก ผ่านขอนแก่น และมุกดาหาร เข้าสู่ลาวที่แขวงสะหวันนะเขต และสิ้นสุดที่ท่าเรือดานังประเทศเวียดนาม อาจนับได้ว่าเป็นเส้นทางคมนาคมเพียงเส้นเดียวที่เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกเข้าด้วยกัน นอกจากนี้ เส้นทางหมายเลข 13 ยังบรรจบกับเส้นทางหมายเลข 7 ของกัมพูชา ส่งผลให้แขวงสะหวันนะเขตเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพแห่งใหม่ของลาวที่มีถนนเชื่อมต่อระหว่างประเทศต่างๆ

ทางน้ำ มีเส้นทางเดินเรือตามลำน้ำโขง ระหว่างเวียงจันทน์-สะหวันนะเขต สามารถใช้เรือที่มีระวางบรรทุก 70-140 ตัน

ทางอากาศ มีสนามบินภายในประเทศ 1 แห่ง ขนาดความกว้าง 1,663 เมตร กว้าง 45 เมตร แต่ปัจจุบันหยุดทำการชั่วคราว เนื่องจากผู้โดยสารไม่เพียงพอ อย่างไรก็ตาม ขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการเจรจากับรัฐบาลญี่ปุ่น และรัฐบาลไทย เพื่อขอทุนสนับสนุนการปรับปรุงสนามบินสะหวันนะเขตให้เป็นสนามบินระหว่างประเทศ และเป็นสนามบินร่วมไทย-ลาว เพื่อจะได้มีจำนวนผู้โดยสารมากขึ้น

ด้านสังคม

ประชาชนจังหวัดมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขต ต่างมีสายสัมพันธ์และความผูกพันกันมาช้านาน ทำให้มีขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมที่คล้ายกัน และมีความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันดำเนินไปอย่างต่อเนื่องและแน่นแฟ้น โดยมีการเดินทางติดต่อประสานสัมพันธ์กันระหว่างประชาชน นอกจากนี้ ภาครัฐและภาคเอกชนได้ให้ความช่วยเหลือร่วมมือระหว่างกันด้วยดีมาโดยตลอด ซึ่งจะเห็นได้จากกิจกรรมต่าง ๆ ที่ร่วมกันจัดขึ้น เช่น การจัดงานประเพณีท้องถิ่นร่วมกันเป็นประจำทุกปี เช่น “งานบุญสว่างเหนือ” หรืองานบุญประเพณีแข่งเรือออกพรรษาไทย-ลาว (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) นับเป็นงานบุญประเพณีที่ยิ่งใหญ่ประจำปี ซึ่งทั้งสองเมืองต่างได้ปฏิบัติสืบทอดต่อกันมานานนับร้อยปี โดยจะสลับกันเป็นเจ้าภาพและแต่ละฝ่ายจะเชิญบุคคลสำคัญเข้าร่วมงานและมีผู้มาเที่ยวชมงานจำนวนมาก นอกจากนี้ ยังมีการจัดงานประเพณีสงกรานต์ขึ้นระหว่างประชาชนทั้ง 2 ฝั่งอีกด้วย และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของแขวงสะหวันนะเขต คือ

1. ตลาดสิงคโปร์ ตั้งอยู่บริเวณห่างจากด่านศุลกากรสะหวันนะเขตประมาณ 0.5 กิโลเมตร เปิดเวลา 05.00-18.00 น. เป็นตลาดใหญ่ที่สุดของแขวงและเป็นแหล่งการค้าที่สำคัญของชาวบ้าน เปิดมานานประมาณ 6 ปี เดิมชื่อ ตลาดสะหวันนะเขต แต่ชาวบ้านเรียกว่าตลาดสิงคโปร์เพราะสิงคโปร์เคยให้เงินช่วยเหลือในการก่อสร้างแทนตลาดเก่าในตัวเมือง นอกจากนี้ยังเป็นท่ารถต่างอำเภอของสะหวันนะเขตด้วย มีอาหารสด อาหารท้องถิ่น ขนมท้องถิ่น ผลไม้และอาหารสำเร็จรูป มีเครื่องใช้ไฟฟ้าจากจีน เครื่องมือก่อสร้างอุปกรณ์แต่งรถ ยาเส้น เสื้อผ้าทองรูปพรรณให้เลือกซื้อมากมาย ถ้าเป็นช่วงเทศกาลจะมีตลาดนัดขายของจากประเทศไทย จีน เวียดนาม และลาว

2. วัดชัยสมบุญ ตั้งอยู่ห่างจากด้านสุทธารสหวานนะเขตไปทางทิศเหนือประมาณ 500 เมตร วัดชัยสมบุญหรือที่ชาวบ้านเรียกกันว่าวัดใหญ่ เป็นวัดเก่าแก่ที่สุดของแขวงสะหวันนะเขต ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขง สร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2439 จุดเด่นอยู่ที่ผนังด้านนอกพระอุโบสถที่เป็นภาพปูนปั้นนูนต่ำรูปอุษและแรคนอเดียว ผนังปูด้วยกระเบื้องแบบฝรั่งเศส ประติมากรรมหน้ามาทางทิศใต้ตามแบบสถาปัตยกรรมในพุทธศาสนานิกายเถรวาท ถัดมาทางซ้ายมือเป็นกุฏิวัด ที่ใช้เป็นอาคารเรียนของพระสงฆ์ และเป็นห้องเรียนสอนหนังสือให้กับเด็กชาวลาว ตัวอาคารเป็นสถาปัตยกรรมแบบกึ่งฝรั่งเศสยุคอาณานิคมและกึ่งพระพุทธศาสนา มีหอคอยขนาดใหญ่ ที่ด้านบนสามารถชมทิวทัศน์ของแม่น้ำโขงได้สวยงามและชายฝั่งจังหวัดมุกดาหาร

3. พระธาตุอิงฮัง ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองตามทางหลวงหมายเลข 13 ประมาณ 13 กิโลเมตร เลียบถนนไปบ้านโนนสิม พระธาตุอิงฮังเป็นพระธาตุคู่แฝดของพระธาตุพนมในประเทศไทย ทุกปีชาวลาวจะมีงานนมัสการพระธาตุอิงฮังเป็นงานยิ่งใหญ่ เช่นเดียวกับที่ชาวไทยจัดงานประเพณีนมัสการพระธาตุพนม งานทั้งสองมีขบวนแห่เทียนและการฟ้อนรำถวายองค์พระธาตุเช่นเดียวกัน แต่งานพระธาตุอิงฮังจะจัดขึ้นช่วงเดือนธันวาคม ส่วนพระธาตุพนมจะจัดขึ้นในช่วงวันเพ็ญเดือนสาม เดือนกุมภาพันธ์ของทุกปี ในอดีตเปิดให้เข้าไปได้เฉพาะผู้ชาย แต่ปัจจุบันปิดไม่ให้เข้าไป รอบผนังกำแพงวัดด้านในสร้างเป็นศาลาเดินรอบวัด มีพระปางเงินจำนวน 160 องค์ เป็นฝีมือการหล่อของพุทธศาสนิกชน 2 ชาติ คือชาวกัมพูชาและชาวลาว

4. พิพิธภัณฑ์ไดโนเสาร์ เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงในสะหวันนะเขต แสดงร่องรอยการปรากฏของสิ่งมีชีวิตขนาดใหญ่ที่สุดในโลก และความสามารถของนักโบราณคดีชาวลาวที่ร่วมกับนักโบราณคดีชาวฝรั่งเศสขุดหาร่องรอยและหลักฐานไว้ได้มากมาย จุดเด่นที่น่าสนใจคือ การค้นพบกระดูกและรอยเท้าไดโนเสาร์ 2 ประเภท 4 สายพันธุ์ คือประเภทกินเนื้อ 1 สายพันธุ์ ประเภทกินพืช 3 สายพันธุ์ โดยร่องรอยกระดูกไดโนเสาร์ที่สมบูรณ์ที่สุดที่ถูกค้นพบที่สะหวันนะเขตนั้นเป็นส่วนหางของไดโนเสาร์พันธุ์ Saltasaurus ค้นพบกระดูกสมบูรณ์ครบทั้งหางและมีกระดูกอีกกว่า 10 ชิ้นเก็บชิ้นส่วนกระดูกไดโนเสาร์ ซากก้อนหินทองคำ ทองแดง หินกล้ำ ที่ถูกค้นพบที่บ่อขุดหินแขวงสะหวันนะเขต ฟอสซิลหินรูปหอย ปลา และเต่าโบราณที่น่าสนใจมาก

5. เซโปน ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแขวงสะหวันนะเขตไปตามทางหลวงหมายเลข 9 ประมาณ 190 กิโลเมตร เซโปนเป็นเมืองที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติเมื่อครั้งเกิดสงครามทำลายลงมากที่สุด เพราะในอดีตเซโปนเป็นเมืองผ่านเส้นทางสายโสมจินฮ่อนเป็นเส้นทางรบที่มีชื่อเสียงมากในสงครามอินโดจีน เป็นเครือข่ายของถนนทุรกันดารที่ซับซ้อนเลียบริมชายแดนลาว – เวียดนาม ตั้งต้นจากโพนสะหวันนะเขตลงมาถึงอัตตะปือและมีทางต่อไปยังกัมพูชาได้ เซโปนยังคงร่องรอยของอดีตไว้อย่างชัดเจน ถนนรอบเมืองที่มีซากปรักหักพัง ซากอาวุธยุทธโธปกรณ์ ที่หลงเหลือไว้ให้เห็นได้ชัดเจน ในอดีตเส้นทางนี้พวกเวียดนามสร้างไว้เพื่อลำเลียงพลผู้กับทหารฝรั่งเศส พ.ศ. 2506 – 2517 ช่วงสงครามอินโดจีน กองทัพเวียดนามเหนือใช้เป็นเส้นทางลำเลียงพล และอาวุธยุทธโธปกรณ์ไปยังเวียดนามใต้ สหรัฐอเมริกาพยายามทำลายเส้นทางนี้โดยการทิ้งระเบิดอย่างหนัก จนทิ้งร่องรอยแห่งสงคราม และความพินาศปรากฏอยู่ชัดเจน ปัจจุบันยังคงมีก๊อบเบิดและซากอาวุธยุทธโธปกรณ์เป็นเครื่องยืนยันเหตุการณ์ทางประวัติศาสตร์ที่เกิดขึ้นอย่างโหดเหี้ยมตลอดเส้นทางให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษาอยู่เป็นจำนวนมาก (ที่มา: <http://www.oceansmile.com/Lao/Savannaket.htm>)

3. ข้อมูลพื้นฐานสภาพเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ของประเทศเวียดนาม

ปัจจุบันประเทศเวียดนามมีบทบาทสำคัญทางการค้าและการลงทุนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้น ในด้านการค้า เวียดนามได้เข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกในวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 ทำให้โอกาสทางการค้าและการลงทุนของเวียดนามเปิดกว้างมากขึ้น แต่กระนั้นการค้าระหว่างประเทศของเวียดนามก็ไม่ได้เริ่มต้นหลังจากการเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกเท่านั้น โดยก่อนหน้านี้ประเทศเวียดนามมีสัดส่วนของการค้าระหว่างประเทศต่อ GDP เพิ่มขึ้นมาตลอด โดยในปี 2542 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของเวียดนามมีมูลค่า 23,282 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมีมูลค่าสูงกว่า GDP ของประเทศเวียดนาม นอกจากนี้มูลค่าการนำเข้าและส่งออกของเวียดนามมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องอีกด้วย แต่ก็ยังเป็นเช่นเดียวกับสปป.ลาว ที่มีการขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

ปี 2550 ประเทศเวียดนามมีมูลค่าการส่งออก 48,387 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 8,561 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 21.5 จากปีก่อน ส่วนมูลค่าการนำเข้าของเวียดนามในปีเดียวกันนี้ มีมูลค่า 60,830 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 15,939 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.5 จากปีก่อน ทำให้ในปีนี้เวียดนามมีการขาดดุลการค้าถึง 12,443 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งสูงที่สุดในรอบระหว่างปี 2540-2550

ตารางที่ ก-21 มูลค่าการส่งออก การนำเข้า และดุลการค้าประเทศเวียดนาม ปี 2540-2550

รายการ	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ส่งออก	9,145	9,365	11,540	14,449	15,029	16,706	20,149	26,485	32,447	39,826	48,387
Growth	26	2.4	23.2	25.2	3.8	11.2	20.6	31.4	22.5	22.7	21.5
นำเข้า	11,622	11,527	11,742	15,200	16,218	19,746	25,256	31,969	36,761	44,891	60,830
Growth	4.3	(0.8)	1.9	29.4	3.7	21.8	27.9	26.6	15	22.1	35.5
มูลค่าการค้า	20,767	20,892	23,282	29,649	31,247	36,452	45,405	58,454	69,208	84,717	109,217
ดุลการค้า	-2,477	-2,162	-202	-751	-1,189	-3,040	-5,107	-5,484	-4,314	-5,065	-12,443

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) (2551)

ตารางที่ ก-22 สัดส่วนการค้าระหว่างประเทศต่อ GDP และการค้าในภาคบริการ

	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
สัดส่วนการค้าระหว่างประเทศต่อ GDP	97.00	102.79	112.53	111.56	116.52	126.19	142.28	145.45	150.26
การส่งออกบริการ	2616.0	2493.0	2702.0	2810.0	2948.0	3272.0	3867.0	4176.0	Na
การนำเข้าบริการ	3146.0	3040.0	3252.0	3382.0	3698.0	4050.0	4739.0	5282.0	Na
สัดส่วนการค้าภาคบริการต่อ GDP	21.18	19.29	19.10	18.94	18.96	18.46	19.04	18.05	38.08

ที่มา: WDI (2551)

เมื่อพิจารณาการค้าระหว่างประเทศเฉพาะภาคบริการของเวียดนาม พบว่า ตั้งแต่ปี 2541 – 2548 ประเทศเวียดนามมีขาดดุลบริการมาตลอด ในปี 2548 ประเทศเวียดนามมีการนำเข้าบริการถึง 5,282 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขณะที่ส่งออกเพียง 4,176 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ประเทศขาดดุลไป ประมาณ 1,106 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ เมื่อนำการค้าระหว่างประเทศภาคบริการมาเปรียบเทียบกับ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศแล้วพบว่า ในปี 2549 มีสัดส่วนการค้าภาคบริการถึงร้อยละ 38.08 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าภาคบริการของเวียดนามมีการเติบโตจากปีก่อนอย่างมาก

ตลาดส่งออกที่สำคัญของ เวียดนาม

จากตารางที่ ก-23 พบว่า ตลาดส่งออกที่สำคัญของประเทศเวียดนาม ได้แก่ สหรัฐอเมริกา เนื่องจากข้อตกลง Bilateral Trade Agreement ระหว่างเวียดนามกับสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้สหรัฐฯ กลายเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญของเวียดนามแทนประเทศญี่ปุ่น ในปี 2550 มีมูลค่า 10,089 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รองลงมา ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่นมีมูลค่า 6,070 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อันดับ 3 คือ ออสเตรเลีย มีมูลค่า 3,557 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อันดับ 4 ได้แก่ ประเทศจีน มีมูลค่า 3,357 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และอันดับ 5 ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ มีมูลค่า 2,202 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ตารางที่ ก-23 มูลค่าการส่งออกสินค้าจำแนกตามประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ปี 2544-2550

	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
สหรัฐฯ	1,065	2,453	3,939	5,025	5,924	7,829	10,089
ญี่ปุ่น	2,510	2,437	2,909	3,542	4,340	5,232	6,070
จีน	1,417	1,518	1,883	2,899	3,228	3,030	3,357
ออสเตรเลีย	1,042	1,328	1,421	1,885	2,723	3,651	3,557
เยอรมนี	722	729	855	1,065	1,086	1,445	1,855
สิงคโปร์	1,044	961	1,025	1,485	1,917	1,631	2,202
อังกฤษ	512	572	755	1,010	1,016	1,180	1,431
ไทย	326	239	333	437	890	896	1,119
ไต้หวัน	806	818	749	891	935	969	1,139
อินโดนีเซีย	264	332	467	453	469	958	1,105
อื่นๆ	5,321	5,320	5,814	7,794	9,920	13,006	16,463
รวม	15,029	16,706	20,149	26,485	32,447	39,826	48,387

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) (2551)

สินค้าส่งออกที่สำคัญของประเทศเวียดนาม

จากตารางที่ ก-24 แสดงให้เห็นว่า สินค้าส่งออกที่สำคัญในปี 2550 ได้แก่ น้ำมันดิบ อย่างไรก็ตาม เวียดนามยังคงต้องนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปทั้งหมด เนื่องจากยังไม่มีโรงกลั่นน้ำมันในประเทศ ปัจจุบันเวียดนาม กำลังก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันแห่งแรกชื่อ Dung Quat ที่จังหวัด กว่างโงว ในภาคกลาง ใกล้กับนครดานัง เริ่มก่อสร้าง เดือนพฤศจิกายน 2548 โรงงานแห่งนี้จะสามารถกลั่นน้ำมันได้ 6.5 ล้านตันต่อปี มูลค่าการก่อสร้าง 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ คาดว่าจะแล้วเสร็จใน 3 ปี สินค้าส่งออกรองลงมา ได้แก่ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า อาหารทะเล และกาแฟ ตามลำดับ

ตารางที่ ก-24 สินค้าส่งออกที่สำคัญของประเทศเวียดนาม

	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
น้ำมันดิบ	3,126	3,226	3,777	5,666	7,387	8,323	8,477
สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป	1,975	2,710	3,630	4,319	4,806	5,802	7,784
รองเท้า	1,587	1,828	2,225	2,604	3,005	3,555	3,963
อาหารทะเล	1,816	2,024	2,217	2,397	2,741	3,364	3,792
กาแฟ	391	317	473	594	725	1,101	1,854
คอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์	709	505	686	1,077	1,442	1,770	2,178
ข้าว	624	726	719	941	1,399	1,306	1,454
ถ่านหิน	113	149	180	319	658	927	1,018
ยางพารา	166	263	383	579	787	1,273	1,400
สินค้าหัตถกรรม	254	327	367	410	565	628	749
อื่นๆ	4,268	4,631	5,492	7,579	8,932	11,777	15,718

ที่มา: BOI (2008)

ตลาดนำเข้าที่สำคัญของเวียดนาม

จีนเป็นแหล่งนำเข้าสำคัญ อันดับหนึ่ง ปี 2550 มีมูลค่าการนำเข้ารวม 12,449 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 ของการนำเข้าทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ ประเทศ สิงคโปร์ ไต้หวัน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ โดยมีมูลค่า 7,609 6,917 6,178 และ 5,333 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ ส่วนไทยเป็นแหล่งนำเข้าสินค้าอันดับ 6 ของเวียดนาม มีมูลค่า 3,804 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ตารางที่ ก-25)

ตารางที่ ก-25 การนำเข้าของประเทศเวียดนามจำแนกตามประเทศ

	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
จีน	1,606	2,159	3,139	4,595	5,900	7,391	12,449
สิงคโปร์	2,478	2,534	2,876	3,618	4,482	6,274	7,609
ไต้หวัน	2,009	2,525	2,916	3,698	4,304	4,823	6,917
ญี่ปุ่น	2,183	2,505	2,982	3,553	4,074	4,701	6,178
เกาหลี	1,887	2,280	2,625	3,359	3,594	3,871	5,333
ไทย	801	948	1,262	1,877	2,364	3,075	3,804
มาเลเซีย	464	683	925	1,215	1,257	1,482	2,290
ฮ่องกง	538	805	991	1,074	1,235	1,441	1,941
สหรัฐฯ	411	458	1,143	1,134	863	982	1,700
อื่นๆ	3,841	4,849	6,397	7,845	8,689	10,853	12,610
รวม	16,218	19,746	25,256	31,969	36,761	44,891	60,830

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) (2551)

ตารางที่ ก-26 มูลค่าการนำเข้าจำแนกตามสินค้าที่สำคัญ

	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
เครื่องจักรกล	2,706	3,700	5,350	5,116	5,254	6,555	10,376
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	1,834	2,017	2,410	3,571	4,969	5,848	7,501
เหล็กและผลิตภัณฑ์	965	1,317	1,642	2,509	2,984	2,905	4,881
สิ่งทอ	315	1,015	1,368	1,913	2,406	2,954	3,989
ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์	710	649	968	1,324	1,695	2,055	2,944
ยานยนต์	433	576	812	897	1,079	705	1,444
พลาสติก	551	615	771	1,222	1,426	1,846	2,506
วัสดุการตัดเย็บ	1,590	1,781	2,039	2,216	2,308	1,959	2,187
ปุ๋ย	418	464	604	819	648	673	996
เคมีภัณฑ์	322	404	510	675	862	1,026	1,449
อื่นๆ	6,374	7,208	8,782	11,707	13,130	18,365	22,557
รวม	16,218	19,746	25,256	31,969	36,761	44,891	60,830

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) (2551)

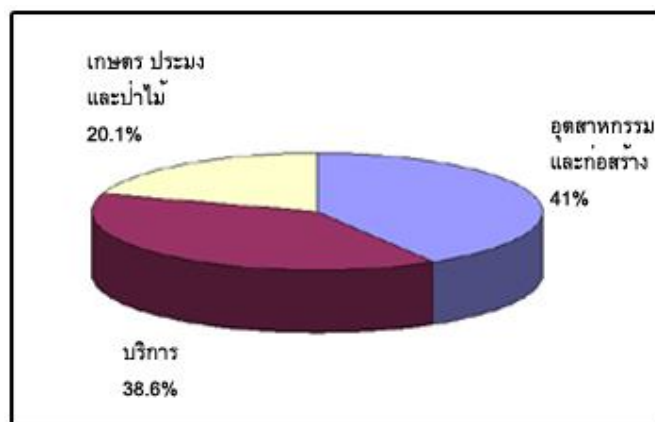
สินค้านำเข้าที่สำคัญของประเทศเวียดนาม

สินค้านำเข้าที่สำคัญ ในปี 2550 ได้แก่ เครื่องจักรกล โดยมีมูลค่าการนำเข้าถึง 10,376 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รองลงมาคือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม มีมูลค่า 7,501 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อันดับ 3 คือ เหล็กและผลิตภัณฑ์ มีมูลค่า 4,881 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อันดับ 4 คือ สิ่งทอ มีมูลค่าการนำเข้า 3,989 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และอันดับ 5 คือ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ มีมูลค่า 2,944 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งทั้ง 5 อันดับเมื่อรวมกันคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 48.8 ของการนำเข้าทั้งหมด (ตารางที่ ก-26)

ขนาดเศรษฐกิจของเวียดนาม วัดจากมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Products: GDP) ปี 2550 อยู่ที่ 71.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 1 ใน 3 ของไทย ขณะที่ GDP ต่อหัวยังอยู่ในระดับต่ำเพียงประมาณ 835 เหรียญสหรัฐ ต่อปี อย่างไรก็ตาม ชาวเวียดนามมีกำลังซื้อแฝงอยู่มาก เนื่องจากมีเงินโอนกลับของชาวเวียดนามในต่างประเทศสูงถึง 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2550 หรือประมาณร้อยละ 16.5 ของรายได้จากการส่งออกรวมของเวียดนามในปีเดียวกัน นอกจากนี้ ประเทศเวียดนามยังได้รับเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศจำนวนไม่น้อยในแต่ละปีอีกด้วย

เมื่อพิจารณาโครงสร้างเศรษฐกิจของเวียดนาม ปี 2550 พบว่า ภาคเกษตรกรรม ประมง และป่าไม้ มีบทบาทใน GDP ประมาณร้อยละ 20.1 โดยพืชเศรษฐกิจสำคัญ ได้แก่ ข้าว กาแฟ โกโก้ ยางพารา พริกไทย เม็ดมะม่วงหิมพานต์ เป็นต้น ขณะที่ภาคบริการ มีสัดส่วนใน GDP ร้อยละ 38.6 ส่วนใหญ่เป็นการค้าปลีกและค้าส่ง การขนส่ง ท่องเที่ยว และ โรงแรม และบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ สำหรับภาคอุตสาหกรรมและก่อสร้าง มีสัดส่วนใน GDP มากที่สุดคือ ร้อยละ 41.3 อุตสาหกรรมสำคัญ ได้แก่ น้ำมัน สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า และอาหารทะเลแปรรูป

รูปภาพที่ ก-12 โครงสร้างการผลิตของเวียดนาม ปี 2550



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) (2551)

http://www.boi.go.th/thai/clmv/2009_vietnam/2009_vietnam_d2_2.html

โครงสร้างพื้นฐานสำคัญ²³

รัฐบาลเวียดนามได้ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าการลงทุน สำหรับสถานภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในปัจจุบัน พอสรุปได้ดังนี้

เวียดนามมีท่าเรือพาณิชย์ 17 แห่ง รองรับสินค้าได้ 15 ล้านตันต่อวัน และสามารถรองรับเรือระวางบรรทุกสูงสุด 1 หมื่นตันได้ ท่าเรือสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือไฮฟอง ดานัง ไฮฟอง คามรานห์ ฮาลอง นาจาง วินห์ หวุงเต่า เป็นต้น นอกจากนี้ ยังทดลองสร้างท่าเรือนอกชายฝั่งของจำวันห์เพื่อรองรับเรือสินค้าขนาด 2 หมื่นตัน รวมทั้งสร้างท่าเรืออีก 4 แห่ง ในจำวันห์ สกจาง เบนแจ และเกียนยาง เพื่อกระจายปริมาณการขนส่งสินค้าจากท่าเรือไฮฟอง ท่าเรือหลักที่นิยมใช้ขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่

- **ท่าเรือไฮฟอง** เป็นท่าเรือใหญ่ที่สุดของประเทศอยู่ในโฮจิมินห์ ซิตี้ มีท่าเทียบเรือโดยสารเดินทะเล 1 ท่า ท่าเทียบเรือขนส่งสินค้า 31 ท่า พื้นที่โกดัง 5 แสนตารางเมตร เกรนขนาด 25-100 ตัน 16 ตัว มีการขนส่งสินค้ากว่า 10 ล้านตันต่อปี

- **ท่าเรือดานัง** ดานังมีท่าเรือน้ำลึก Tien Sa Seaport นับเป็นท่าเรือสำคัญของเวียดนามในภาคกลาง รัฐบาลกำลังพัฒนาปรับปรุงเพื่อให้สามารถขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ได้เพิ่มขึ้นเป็น 20 ตู้ต่อชั่วโมง ขนถ่ายสินค้าได้ 7,000 ตันต่อวัน มีการก่อสร้าง Break Water จาก 250 เมตรในปัจจุบัน เป็น 450 เมตรในอนาคต เป็นต้น นอกจากนี้ยังเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกให้แก่ภาค อุตสาหกรรมการผลิต รวมทั้งมีนโยบายการรักษาสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการพัฒนาท่าเรืออีกด้วย รัฐบาลมีนโยบายผลักดันให้ท่าเรือแห่งนี้เป็นท่าเรือใหญ่เป็นอันดับ 5 ของโลก และคาดว่าปี 2553 สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 8 ล้านตันต่อปี

นอกจากนี้ ดานังยังมีท่าเรือแม่น้ำอีกแห่งคือ Han River Port สามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน 5 พันตัน ปริมาณขนส่งสินค้า 1 ล้านตันต่อปี

- **ท่าเรือไฮฟอง** ตั้งอยู่ในเมืองไฮฟอง เป็นท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของประเทศ แต่ใหญ่ที่สุดในเขตภาคเหนือ มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือนี้ประมาณ 7-10 ล้านตันต่อปี สามารถรองรับเรือระวางบรรทุก 7,000-10,000 ตัน ระยะทางจากท่าเรือไฮฟองถึงโฮจิมินห์เมื่อวัดทางทะเลประมาณ 1,480 กิโลเมตร ทางบก 1,800 กิโลเมตร และทางรถไฟ 1,926 กิโลเมตร ไฮฟองเป็นศูนย์กลางการส่งออกสินค้าของจังหวัดต่างๆ ในเขตภาคเหนือของเวียดนาม ระยะทางจากท่าเรือไฮฟองออกสู่ทะเลประมาณ 40 กิโลเมตร ท่าเรือไฮฟองเป็นกลุ่มท่าเรือ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 เขต ดังนี้

²³ Board of Investment (2551) http://www.boi.go.th/thai/clmv/2009_vietnam/2009_vietnam_d2_2.html

- เขตที่ 1 Main Port เป็นท่าเรือแม่น้ำ ร่องน้ำลึกเพียง 9 เมตร สามารถรองรับเรือที่มีระวางขน น้ำไม่เกิน 1.5 หมื่นตัน เรือใหญ่ต้องขนถ่ายที่ทำเรือด้านนอกก่อน
- เขตที่ 2 Chua Ve Port เป็นท่าเรือขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ (Container Terminal) ได้รับเงิน สนับสนุนจาก ODA (Official Development Assistance) ของญี่ปุ่น ทั้งในด้านการก่อสร้าง เคน และระบบซอฟต์แวร์ในการควบคุมท่าเรือ มีระดับน้ำลึก 7.5 เมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขุดร่องน้ำเพิ่มเติมผ่านหมู่เกาะกัทไห่ (Cat Hai Islands) เพื่อให้รับเรือขนาดใหญ่ได้มากขึ้น จากปัจจุบันที่รับได้เฉพาะเรือที่มีระวางขนน้ำไม่เกิน 1.5 หมื่นตัน
- เขตที่ 3 Dinh Vu Port อยู่ในแหลมดิงหู่ เริ่มก่อสร้างเมื่อปี 2547 กำหนดแล้วเสร็จในปี 2553 มี 7 เคน สร้างเสร็จแล้ว 4 เคน และจะเสร็จอีก 2 เคน ในปี 2551 สามารถรองรับเรือ ขนาดใหญ่ขึ้นแต่ไม่เกิน 2 หมื่นตัน นอกจากนี้ ยังมีการสร้างเขตขนถ่ายสินค้าจากเรือใหญ่ไปสู่ เรือ ขนาดเล็กเพื่อเข้าสู่พื้นที่ด้านในด้วย

สำหรับในอนาคต คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้บริษัทท่าเรือไฮฟองก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในปี 2551 เมื่อแล้วเสร็จจะสามารถรองรับเรือที่มีขนาด 5-6 หมื่นตัน รวมถึงการสร้าง สะพานเชื่อมแหลมดิงหู่กับเกาะกัทไห่ และรถไฟเพื่อรองรับสินค้าที่ขนส่งมาจากท่าเรือที่กัทไห่ นอกจากนี้ ยังมีการขุดร่องน้ำให้ลึกกว่าเดิมเป็น 14-16 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นได้

- **ท่าเรือถ้ายเลน** ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดกว๋างนิงห์ ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือนี้ปีละประมาณ 3-20 ล้าน ตัน สามารถรับเรือระวางบรรทุก 40,000-50,000 ตัน ท่าเรือมีความยาวประมาณ 165 เมตร ลึก 9 เมตร
- **ท่าเรือเกือโง** ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดกว๋างนิงห์ ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือนี้ มีประมาณ 2-5 ล้านตัน สามารถรับเรือระวางบรรทุกได้ 30,000-50,000 ตัน ท่าเรือมีความยาว 300 เมตร ระดับความลึก 8.4 เมตร
- **ท่าเรือเดียนก๊อง** ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดกว๋างนิงห์ เป็นท่าเรือสำหรับขนถ่ายถ่านหิน ความยาวของ ท่าเรือประมาณ 200 เมตร ลึก 7 เมตร

ปัจจุบันเที่ยวเรือขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเวียดนามค่อนข้างจำกัด กล่าวคือ มีเที่ยวเรือขนส่งสินค้า แบบตู้คอนเทนเนอร์ ระหว่างท่าเรือกรุงเทพฯ-ท่าเรือไซ่ง่อน เดือนละ 2 เที่ยว การขนส่งสินค้าจากประเทศไทย ส่วนใหญ่จึงเป็นการส่งผ่านทางสิงคโปร์ที่มีเที่ยวเรือจากท่าเรือกรุงเทพฯ-สิงคโปร์-ไซ่ง่อน หรือไฮฟอง

รัฐบาลเวียดนามมีโครงการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือน้ำลึกหลายแห่งในจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ โดยเฉพาะ การขยายศักยภาพของท่าเรือไซ่ง่อนเพิ่มขึ้นจากเดิม 4 ท่า เพื่ออำนวยความสะดวกให้เรือเดินทะเลขนาดใหญ่ที่ขนส่ง สินค้าจากฮ่องกงหรือสิงคโปร์มายังเวียดนาม ซึ่งประเมินว่ารัฐจะต้องใช้เงินทุนในการพัฒนาศักยภาพท่าเรือ จนถึงปี 2558 ในวงเงิน 5 พันล้านเหรียญสหรัฐ

เวียดนามเป็นประเทศที่มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการคมนาคมขนส่งทางบกเชื่อมต่อกับประเทศต่างๆ ในอาเซียน จีน และเป็นทางออกทะเลสู่ประเทศในเอเชียตะวันออก เส้นทาง EWEC ตัดผ่านเมืองสำคัญๆ ในประเทศเวียดนาม ดังนี้ เมืองลาวบาว (Lao Bao) และเมืองดองฮา (Dong Ha) ในจังหวัดกวางจิ (Quang Tri) และ จังหวัด ถัวเถียนเว้ (Thua Thien Hue) และนครดานัง ตามลำดับ

3.1 จังหวัดกวางจิ (Quang Tri)

บนเส้นทาง EWEC จากเมืองพินในสปป.ลาว ถึงชายแดนลาว – เวียดนาม ไปสู่ประเทศเวียดนามจะผ่านเมืองลาวบาว (Lao Bao) และเมืองดองฮา (Dong Ha) จังหวัดกวางจิ โดยเมืองลาวบาวจะมีเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว (Lao Bao Special Trade Economic Zone) ตั้งอยู่บริเวณชายแดนลาวบาว จังหวัดกวางจิ มีพื้นที่ประมาณ 15,800 เฮกตาร์ มีประชากรราว 35,000 คน เขตเศรษฐกิจพิเศษนี้จัดเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่พัฒนาได้รวดเร็วที่สุดแห่งหนึ่งทางภาคกลางของเวียดนาม²⁴ เนื่องจากรัฐบาลเวียดนามมีนโยบายดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุน นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามยังให้ความสำคัญกับการก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่างๆ ภายในเขตเศรษฐกิจนี้ อาทิเช่น ถนน ระบบโทรคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และบ่อน้ำบาดาลเสีย เป็นต้น เพื่อเป็นรากฐานรองรับการขยายตัวของการลงทุน สำหรับกิจการที่นักลงทุนให้ความสนใจเข้าไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ได้แก่ ธุรกิจท่องเที่ยว บริการ สิ่งทอ อะไหล่เครื่องยนต์ และเกษตรแปรรูป ซึ่งรัฐบาลเวียดนามให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว อาทิ การให้เช่าที่ดินโดยไม่จำกัดพื้นที่เป็นเวลา 50 ปี การยกเว้นค่าเช่าเป็นเวลา 11 ปี และอนุญาตให้โอนสิทธิ์การเช่าแก่ผู้อื่นได้ เป็นต้น ทั้งนี้ ในปี 2548 เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวสามารถดึงดูดโครงการลงทุนทั้งสิ้น 75 โครงการ คิดเป็นมูลค่าลงทุนรวม 524 พันล้านดอง (ราว 33 ล้านเหรียญสหรัฐ) ส่งผลให้ภาคการผลิต รวมทั้งการส่งออกและการนำเข้าในพื้นที่ดังกล่าวขยายตัวอย่างรวดเร็ว

จากการที่เวียดนาม สปป.ลาว และไทยยกเว้นการตรวจลงตราหนังสือเดินทางระหว่างกัน ทำให้ด่านชายแดน Lao Bao-Densavan Border Gate ซึ่งเป็นด่านชายแดนเวียดนาม-สปป.ลาว มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมาก รวมทั้งนักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวเวียดนามที่เดินทางข้าม สปป.ลาว ไปมาหาสู่กันมากขึ้น นอกจากนี้ การที่จังหวัดมุกดาหารของไทย แขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว และจังหวัดกวางจิของเวียดนามซึ่งมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน กล่าวคือ ทั้ง 3 จังหวัดล้วนตั้งอยู่บนส่วนหนึ่งของเส้นทาง EWEC ซึ่งเป็นเส้นทางสายสำคัญที่เชื่อมโยงประเทศในภูมิภาคอินโดจีน ประกาศฉันทกัมเป็นเมืองแฝดสาม ซึ่งแสดงถึงความพร้อมในการให้ความร่วมมือระหว่างกันในทุก ๆ ด้าน ทั้งด้านการค้า การลงทุน การเกษตร อุตสาหกรรม การคมนาคมขนส่ง และการท่องเที่ยว เป็นต้น เพื่อผลักดันให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจของทั้ง 3 จังหวัดมีความ

²⁴ http://www.exim.go.th/doc/research/targeted_country/4785.pdf

สอดคล้องและส่งเสริมซึ่งกันและกัน ยิ่งตอกย้ำความสำคัญของเมืองลาวบาว ในฐานะเมืองชายแดนที่มีศักยภาพสูงในการเติบโตต่อไป ถัดจากเมืองลาวบาว เส้นทาง EWEC ยังตัดผ่านเมืองคองฮา เมืองเอกของจังหวัดกวางจิ เพื่อเข้าสู่เมืองเว้ อดีตเมืองหลวงของเวียดนาม

3.2 จังหวัดถัวเทียน เว้ (Thua Thien Hue)

เมืองเว้เป็นเมืองเอกของจังหวัดถัวเทียนเว้ มีพื้นที่ 5,009 ตารางกิโลเมตร และมีประชากร 1 ล้านคน เป็นอดีตเมืองหลวงของเวียดนาม เมืองเว้ถือเป็นเมืองเก่าของเวียดนามและเป็นหนึ่งในสามของเมืองมรดกโลกของประเทศเวียดนาม (อีกสองแห่ง คือ ฮ่าฟองยาและฮอยอัน) ในอดีตเมืองเว้ได้ชื่อว่าเป็นศูนย์กลางของพระราชวังต่างๆ จนได้รับขนานนามว่า “นครจักรพรรดิ” นอกจากนี้ก็ยังเป็นศูนย์กลางด้านวัฒนธรรมและเป็นต้นกำเนิดของชุดอาวหญ่ายหรือชุดประจำชาติ ส่วนด้านการศึกษา เมืองเว้ยังได้ชื่อว่ามีสถาบันการศึกษาที่เก่าแก่ของเวียดนาม แม้แต่อดีตผู้นำ “โฮจิมินห์” ก็เคยศึกษาที่เมืองเว้ ก่อนเดินทางไปศึกษาต่อที่ฝรั่งเศส เมืองเว้ถูกยกให้เป็นเมืองมรดกโลก เนื่องจากมีพระราชวังเว้ (Hue Royal Palace) ซึ่งมีพระราชวังเพียงที่นี่ที่เดียวในประเทศเวียดนามและเป็นที่ประทับของกษัตริย์ในราชวงศ์เหงียนทั้ง 13 พระองค์ พระราชวังเดิมนี้มีหลายชื่อที่คนไทยเรียกกัน เช่น พระราชวังหลวงนครจักรพรรดิ (Imperial Enclosure) หรือ พระราชวังต้องห้าม (The Purple Forbidden City) ในช่วงระหว่าง ค.ศ. 1802 – 1935 กษัตริย์องค์แรก ชื่อ กษัตริย์ยาหลง (Gia Long) พระองค์ได้ทรงสร้างพระราชวังนี้เมื่อ ค.ศ.1805 แต่แล้วเสร็จในปี ค.ศ. 1832 รวมระยะเวลาก่อสร้างนานถึง 27 ปี กษัตริย์องค์สุดท้ายที่ประทับ ชื่อ กษัตริย์เบ๋าไต้และเป็นกษัตริย์องค์สุดท้ายของเวียดนาม หลังจากนั้นเวียดนามก็กลายเป็นประเทศสังคมนิยมหลังจากกองกำลังโฮจิมินห์ขับไล่ฝรั่งเศสจนได้รับอิสรภาพ กษัตริย์เบ๋าไต้ก็ถูกกดดันให้สละราชบัลลังก์ เมื่อปีพ.ศ.2498 ซึ่งตรงกับสมัยรัชกาลที่ 9 ของไทย และเสด็จลี้ภัยไปอยู่ต่างประเทศ พระราชวังแห่งนี้ถูกฝรั่งเศสเผาในปี ค.ศ. 1945 ซึ่งได้รับความเสียหายเป็นอันมาก จากนั้นจึงกลายเป็นพระราชวังร้าง และในสมัยสงครามในปีค.ศ. 1968 เวียดนามก็ถูกเครื่องบินของสหรัฐฯ ทิ้งระเบิด เนื่องจากเป็นที่หลบซ่อนของพวกเขา คอมมิวนิสต์ หลังจากสงครามสงบลง UNESCO จึงเข้ามาบูรณะ และได้ขึ้นทะเบียนไว้เป็นมรดกโลกเมื่อปี ค.ศ. 1993

พระราชวังนี้สร้างตามแบบพระราชวังต้องห้ามของประเทศจีน แต่ย่อส่วนให้เล็กกว่า มีสถาปนิกชาวฝรั่งเศสเป็นผู้ออกแบบก่อสร้าง ลักษณะของพระราชวังคล้ายกับพระราชวังสวนจิตรลดา คือ เป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ความยาวด้านละ 1 กิโลเมตร มีคูน้ำล้อมรอบ แต่แม้ว่าจะถูกย่อส่วนจากต้นแบบแต่ก็ใหญ่โตไม่น้อย เช่น กำแพงวังมีความยาวถึง 11 กิโลเมตร (ด้านละประมาณ 2.5 กิโลเมตร) มีความสูง 6 เมตร หนา 2 เมตร มี 11 ประตู มี 24 ป้อมปราการ พระราชวังนี้ได้ออกแบบให้มีกำแพงล้อมรอบถึง 3 ชั้น แต่ละชั้นจะประกอบไปด้วยพระราชวังและตำหนักต่างๆ โดยพื้นที่ของพระราชวังที่เป็นเขตชั้นในจะเหลือพระตำหนักสำคัญๆ เพียงไม่กี่แห่ง เนื่องจากเคยถูกเผาในปี ค.ศ. 1945

นอกจากนี้ เมืองเวียงมีตลาดสินค้าขนาดใหญ่ คือ ตลาดดองบา (Dong Ba) ซึ่งแหล่งช้อปปิ้งใหญ่ที่สุดในเมืองเว้ และยังมีการล่องเรือในแม่น้ำหอม (Huang River/Yellow River) หรือแม่น้ำแห่งความรัก ซึ่งเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวอีกด้วย นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เมื่อมาพักเมืองเว้ จะต้องไม่พลาดการชมบรรยากาศยามค่ำคืนของเมืองเว้พร้อมชมการแสดงดนตรีพื้นเมืองของเวียดนาม อันแสนไพเราะ ชมการแสดงจากนางรำรำฟ้อนเพื่อความบันเทิงตามแบบของราชวงศ์ในสมัยก่อน โดยล่องเรือมังกรสองหัว (Dragon Boat) ซึ่งเป็นเรือที่ใช้ในราชสำนักของเวียดนามเมื่อหลายร้อยปีก่อน เรือมังกรจุคนได้ราว 50 คน บนเรือจะมีนักร้องนักดนตรีที่จะมาดัดสีตีเป่าตามแบบฉบับของนาฏลีลาเก่าแก่ของเวียดนาม เมื่อเรือเคลื่อนตัวออกจากฝั่งไปอยู่กลางแม่น้ำหอม เครื่องยนต์เรือก็จะถูกดับลงเพื่อให้นักท่องเที่ยวชมการแสดงจากนักดนตรีและนักร้องในชุดอ่าวหญ่ยที่สวยงาม

3.3 นครดานัง (Danang)

ตามเส้นทาง EWEC เมื่อออกจากเมืองเว้ จะต้องลอดผ่านอุโมงค์ฮายเวิน หรือ 'ไหวัน' (Hai Van แปลว่า "ช่องเขาแห่งเมฆหมอก") ซึ่งเป็นอุโมงค์รถยนต์ที่ยาวที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีความยาวประมาณ 6.28 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 15 นาที เป็นอุโมงค์ที่เจาะลอดภูเขาสูง เป็นทางเชื่อมระหว่างเมืองเว้และดานัง ออกจากอุโมงค์ก็ถึงเมืองดานัง ดานังเป็นเมืองที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ของเวียดนาม ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางตอนกลางของประเทศเวียดนาม นั่นคือ อยู่ระหว่างกรุงฮานอยกับโฮจิมินห์ มีพื้นที่ 1,256 ตารางกิโลเมตร ประชากรราว 8 แสนคน และเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของเวียดนามตอนกลาง มีโรงงานอุตสาหกรรม และเป็นเมืองท่าที่สำคัญและเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญมาแต่อดีต ปัจจุบันดานังกำลังได้รับการพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างเร่งด่วน

นอกจากดานังจะมีเส้นทางทางบกที่เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ เนื่องจากตั้งอยู่ที่ปลายสุดของเส้นทาง EWEC แล้ว ดานังยังมีท่าเรือดานังซึ่งเป็นท่าเรือที่สำคัญที่ได้รับอานิสงค์จากเส้นทางสายเศรษฐกิจ EWE) เชื่อมโยง 4 ประเทศ คือ ไทย-ลาว-พม่า-เวียดนาม ซึ่งอาจมีผลให้สินค้าที่จะไปยังประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียง เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวันฮ่องกง สิงคโปร์ รวมถึงสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ต้องหันไปใช้ท่าเรือดานังเพื่อส่งสินค้าไปยังประเทศอื่นแทนท่าเรือแหลมฉบังของไทย เพราะมีระยะทางสั้นกว่า และสามารถร่นเวลาการขนส่งลงประมาณ 3 วัน ประกอบกับท่าเรือดานังตั้งอยู่ในแนวเส้นทางเดินเรือหลักสามารถตัดขึ้นญี่ปุ่นได้เลย ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังต้องอ้อมช่องแคบมะละกา²⁵ นอกจากนี้ ดานังยังมีท่าอากาศยานนานาชาติดานังตั้งอยู่ใจกลางเมืองดานัง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติลำดับที่สามของเวียดนามและเป็นช่องทางสำคัญในการเดินทางเข้าสู่เวียดนามตอนกลาง เมื่อก่อนปี พ.ศ. 2515 ที่นี่เคยเป็นท่าอากาศยานที่มีเครื่องบินขึ้นและลงมากที่สุดแห่งหนึ่งในโลก เนื่องจากมีกิจกรรมทางทหารอยู่บ่อยครั้ง ปัจจุบันรองรับเที่ยวบิน

²⁵ http://www.logisticsdigest.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=434

ภายในประเทศระหว่างเมืองสำคัญต่างๆ ภายในเวียดนาม เช่น ฮานอย โฮจิมินห์ซิตี้ กุยเอิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศไปยังกรุงเทพฯ และสิงคโปร์

คานังนับว่าเป็นเมืองที่มีศักยภาพสูงด้านการท่องเที่ยว เพราะมีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญและอยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง เช่น เว้ และ ฮอยอัน ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในฐานะมรดกโลกทางวัฒนธรรม เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีพิพิธภัณฑสถาน (Cham Museum) ซึ่งเป็นสถานที่รวบรวมงานศิลปะยุคชาวจาม (จ่าปา) จากทั่วประเทศเวียดนามมาไว้ที่นี่ มีประมาณ 300 ชิ้น ดำเนินการโดยนักโบราณคดีชาวฝรั่งเศส โดยก่อสร้างพิพิธภัณฑสถานเมื่อปี ค.ศ. 1936 เป็นแหล่งรวบรวมศิลปะจามที่ใหญ่ที่สุดในโลก จามเป็นชนพื้นเมืองเก่าแก่ที่เคยอาศัยในเขตเมืองคานัง เป็นงานสลักหินทรายให้เป็นเทวรูปปางต่างๆ ของศาสนาฮินดูประเทศอินเดีย งานศิลปะจามที่รวบรวมได้อยู่ในสมัย ศตวรรษที่ 4 - 15 ที่ดูแล้วก็คล้ายศิลปสมัยขอมที่นครวัด นครธม ประเทศกัมพูชา

4. สรุปการเชื่อมโยงของทั้งสามประเทศทางการค้า สังคมและวัฒนธรรม

ด้านการค้า

ในส่วนต่อไปนี้จะเป็นการอธิบายภาพรวมการค้าระหว่าง 3 ประเทศที่ทำการศึกษา โดยแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ คือ การค้าระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว การค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศเวียดนาม และการค้าระหว่างประเทศเวียดนามและสปป.ลาว โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ไทย – สปป.ลาว

ไทยและสปป.ลาว จัดเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจที่พึ่งพากันอย่างสูง ประเทศไทยเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญอันดับต้นๆ ของสปป.ลาว และมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับสปป.ลาว มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นลำดับสินค้าส่งออกของไทยไปสปป.ลาวที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์ ผ้าผืน รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรและส่วนประกอบของเครื่องจักร เครื่องดื่ม เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว เตาอบไมโครเวฟ และเครื่องใช้ไฟฟ้าที่ใช้ความร้อน ผลิตภัณฑ์พลาสติก ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบผลิตภัณฑ์ยาง ปูนซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูปอื่นๆ ตู้เย็น ตู้แช่แข็ง และส่วนประกอบ

จากสถิติของกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศของไทย พบว่า มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับลาวขยายตัวจาก 467.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2542 เป็น 1,781.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 29 ส่วนการนำเข้าในปี 2550 ไทยนำเข้าสินค้าจากลาว 470.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 8.9 ส่งผลให้ไทยเกินดุลการค้ารวมเป็น 841.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตารางที่ ก-27 ปริมาณและมูลค่าการค้าไทย-ลาว

รายการ	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ปริมาณการค้า	467.1	461	501.7	490.6	557.2	697.4	999.4	1,532.40	1,781.90
ไทยส่งออกไปลาวไปลาว	410.8	385	412.8	397.7	454.5	583.1	775	1,016.60	1,311.80
ไทยนำเข้าจากลาว	56.3	76	88.9	92.9	102.7	114.2	224.4	515.8	470.1
ดุลการค้า	354.5	309	323.9	304.8	351.8	468.9	550.6	500.8	841.7

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ (2552)

ปี 2550 สินค้าส่งออกของไทยไปลาวที่สำคัญคือ น้ำมันสำเร็จรูป มูลค่าส่งออกรวม 276.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21.05 ของมูลค่าส่งออกรวม รองลงมาได้แก่ รถยนต์และส่วนประกอบ 138.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 10.57 เหล็กและผลิตภัณฑ์ 100.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 7.68 นอกจากนั้นได้แก่ เครื่องจักรกล อลูมิเนียม ผ้าผืน ยานพาหนะอื่นๆ เคมีภัณฑ์ และผลิตภัณฑ์พลาสติก โดยสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นสูงมาก ได้แก่ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 76.56

ตารางที่ ก-28 สินค้าส่งออกจากไทยไป สปป.ลาว

ชื่อสินค้า	มูลค่า : ล้านดอลลาร์				
	2547	2548	2549	2549	2550
น้ำมันสำเร็จรูป	111.6	164.7	223.3	223.3	276.0
รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	31.1	62.1	98.6	98.6	138.6
เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	52.3	45.8	70.5	70.5	100.7
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบเครื่องจักร	18.5	31.1	46.4	46.4	82.0
ผ้าผืน	44.0	57.5	55.0	55.0	55.9
ยานพาหนะอื่น ๆ และส่วนประกอบ	11.9	21.2	24.9	24.9	40.2
เคมีภัณฑ์	21.8	33.1	35.3	35.3	39.9
เครื่องดื่ม	15.2	16.6	18.2	18.2	30.9
เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	14.1	18.4	20.3	20.3	28.9
ปูนซีเมนต์	10.2	10.8	21.2	21.2	24.4
รวม 10 รายการ	330.8	461.4	613.8	613.8	817.5
อื่นๆ	252.4	313.6	402.8	402.8	493.6
รวมทั้งสิ้น	583.1	775.0	1,016.6	1,016.6	1,311.1

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ (2552)

สำหรับสินค้านำเข้าของไทยจากลาวที่สำคัญคือ สินแร่โลหะอื่นๆ มีมูลค่า 286.0 ล้านดอลลาร์ฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 33.35 และมีสัดส่วนสูงถึงเกือบร้อยละ 70 ของมูลค่านำเข้ารวมทั้งหมดของไทยจากลาว อันดับสองได้แก่ เชื้อเพลิงอื่นๆ มูลค่า 76.1 คิดเป็นสัดส่วน 16.19 ตามด้วย ไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์มูลค่า 60 ล้านดอลลาร์ฯ พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช 9.7 ล้านดอลลาร์ฯ สินค้าที่มีมูลค่านำเข้าขยายตัวมากได้แก่ รถยนต์โดยสารและรถบรรทุก ลวดและสายเคเบิล เครื่องจักรและส่วนประกอบ

ตารางที่ ก-29 สินค้านำเข้าของไทยจาก สปป.ลาว

ชื่อสินค้า	มูลค่า : ล้านดอลลาร์				
	2547	2548	2549	2549	2550
สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	2.9	49.2	214.4	214.4	286.0
เชื้อเพลิงอื่น ๆ	-	61.3	172.8	172.8	76.1
ไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์	82.1	80.3	81.7	81.7	60.0
พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	8.7	10.6	17.3	17.3	9.7
ถ่านหิน	3.2	4.0	4.0	4.0	6.6
ลวดและสายเคเบิล	1.3	0.3	0.1	0.1	5.3
เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	2.2	1.7	4.2	4.2	4.7
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	0.5	0.2	0.4	0.4	4.6
ธุรกรรมพิเศษ	3.1	7.8	10.5	10.5	2.8
รถยนต์โดยสารและรถบรรทุก	0.8	-	0.2	0.2	2.6
รวม 10 รายการ	105.0	215.4	505.6	505.6	458.3
อื่นๆ	9.3	8.9	10.1	10.1	11.7
รวมทั้งสิ้น	114.2	224.4	515.8	515.8	470.0

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ (2552)

ไทย – เวียดนาม

มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับเวียดนามมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยไทยเป็นฝ่ายเกินดุลการค้า เวียดนามมาตลอด ในปี 2550 มีมูลค่าการค้าระหว่างกัน 4.9 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยไทยส่งออกไปเวียดนาม 3.8 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 1.1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.2 ทั้งนี้ การค้าระหว่างไทยกับเวียดนามส่วนมากเป็นสินค้าทุน พลังงาน รวมถึงสินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูปที่ใช้ในการผลิตของอุตสาหกรรมต่างๆ

ตารางที่ ก-30 การค้าระหว่างประเทศไทย-เวียดนาม

	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ไทยส่งออกไปเวียดนาม	801.2	948	1,262.10	1,876.50	2,363.80	3,075.00	3,803.70
ไทยนำเข้าจากเวียดนาม	326.4	238.6	333.4	436.7	889.7	895.5	1,111.90
มูลค่าการค้ารวม	1,127.60	1,186.60	1,595.50	2,313.20	3,253.50	3,970.50	4,915.60
ดุลการค้าของไทย	474.8	709.4	928.7	1,439.80	1,474.10	2,179.40	2,691.70

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ (2552)

น้ำมันสำเร็จรูป เป็นสินค้าส่งออกหลักของไทยไปเวียดนามมีมูลค่าส่งออกสูงเป็นอันดับ 1 ติดต่อกันหลายปี โดยในปี 2550 มีมูลค่าส่งออกรวม 398.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนกว่าร้อยละ 9.11 เม็ดพลาสติกเป็นสินค้าอีกประเภทหนึ่งที่ไทยส่งออกไปเวียดนามมากเป็นอันดับ 2 โดยส่งออกไปเวียดนาม มีมูลค่า 342.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.11 สินค้าส่งออกสำคัญในอันดับ 3 ได้แก่ เหล็กและผลิตภัณฑ์ 320.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.69 ทั้งนี้มูลค่าส่งออกสินค้า 3 รายการแรกรวมกัน คิดเป็นสัดส่วนเกือบร้อยละ 30 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด (ดูตารางที่ ก-31)

ตารางที่ ก-31 สินค้าส่งออกจากประเทศไทยไปยังเวียดนาม

ชื่อสินค้า	มูลค่า : ล้านดอลลาร์				
	2547	2548	2549	2549 (ม.ค.-ธ.ค.)	2550 (ม.ค.-ธ.ค.)
น้ำมันสำเร็จรูป	225.1	291.2	364.9	364.9	398.1
เม็ดพลาสติก	180.1	256.1	294.8	294.8	342.3
เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	134.2	163.5	245.2	245.2	320.4
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักร	46.4	51.5	67.7	67.7	128.8
เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วน	51.9	90.3	120.9	120.9	128.7
เคมีภัณฑ์	72.8	72.8	80.6	80.6	118.6
กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	33.7	48.0	84.9	84.9	108.6
ปูนซีเมนต์	77.9	104.1	84.8	84.8	106.6
ผลิตภัณฑ์ยาง	31.9	46.6	65.1	65.1	97.7
รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	16.7	41.1	47.9	47.9	91.4
รวม 10 รายการ	870.6	1,165.2	1,456.8	1,456.8	1,841.3
อื่นๆ	1,005.9	1,198.6	1,618.2	1,618.2	1,962.8
รวมทั้งสิ้น	1,876.5	2,363.8	3,075.0	3,075.0	3,804.1

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ (2552)

จากตารางที่ ก-32 สำหรับสินค้านำเข้าของไทยจากเวียดนามที่สำคัญ ได้แก่ คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ มีมูลค่า 294.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ น้ำมันดิบ 264.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และเครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ 71.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยมูลค่านำเข้า 3 รายการรวมกัน คิดเป็นสัดส่วนเกินครึ่งหนึ่งของมูลค่านำเข้าจากเวียดนามทั้งหมด นอกจากนี้สินค้านี้ที่มีการนำเข้าเพิ่มขึ้นมาอีก ได้แก่ เคมีภัณฑ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 71.9 เหล็กและผลิตภัณฑ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 43.2 เป็นต้น

ตารางที่ ก-32 สินค้าเข้าของไทยจากประเทศเวียดนาม

	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ	0.1	0.1	0.6	6.3	111.6	279.9	294.2
น้ำมันดิบ	42.2	29.7	29.3	0	278.4	214.5	264.3
เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	163.7	81.2	130.6	196.8	201.1	49.2	71.8
ผ้าและเส้นใย	4.3	5.3	5.8	5.7	24.5	37.1	48.2
เครื่องมือวิทยาศาสตร์การแพทย์	0	0.1	0.1	0.1	4.3	21	46.7
สัตว์น้ำสดแปรรูป	19.3	17.7	26.7	16	27.9	27.3	34.7
เคมีภัณฑ์	1.4	1.6	3.5	7.4	9	16.9	29.1
ถ่านหิน	26.4	24.3	35.5	50.6	35.4	31.7	26.2
ส่วนประกอบรถจักรยานยนต์	0.1	0.5	2.1	3.7	5.7	17.7	24.2
เหล็กและผลิตภัณฑ์	-	-	0.6	4.3	5.5	9	12.9
อื่นๆ	68.9	78.1	98.6	145.8	186.4	191.2	259.7
รวม	326.4	238.6	333.4	436.7	889.7	895.5	1,111.90

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ (2552)

สปป.ลาว – เวียดนาม

จากสถิติของกระทรวงพาณิชย์ของสปป.ลาว การค้าระหว่างสปป.ลาวกับเวียดนามมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเวียดนามเป็นฝ่ายเกินดุลสปป.ลาวมาโดยตลอด จนถึงปี 2550-2551 ลาวกลับเป็นฝ่ายได้ดุลการค้าเวียดนาม จากการที่ลาวลดการนำเข้าน้ำมันจากเวียดนาม และส่งออกแร่ธาตุได้มากขึ้น ทำให้ในปีนี้ลาวได้ดุลการค้าเวียดนามถึง 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยสปป.ลาวส่งออกไปเวียดนามมีมูลค่า 147.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขณะที่ลาวนำเข้าจากเวียดนามมูลค่า 108.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ตารางที่ ก-33 การค้าระหว่างประเทศของสปป.ลาว และเวียดนาม

	2545- 2546	2546- 2547	2547- 2548	2548- 2549	2549- 2550	2550- 2551
รายการ						
สปป.ลาวนำเข้าจากเวียดนาม	52.33	46.9	74.16	147.95	134.41	108.52
สปป.ลาวส่งออกไปเวียดนาม	21.21	27.66	40.45	93.96	112.14	147.54
ดุลการค้าของสปป.ลาว	-31.12	-19.24	-33.71	-53.99	-22.27	39.02

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์สปป.ลาว (2552)

สินค้าที่สำคัญที่สปป.ลาวนำเข้าจากประเทศเวียดนาม ในปี 2550-2551 ได้แก่ สินค้าเข้าใช้ในโครงการลงทุน มีมูลค่า 49.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อันดับสองคือ น้ำมัน มีมูลค่าการนำเข้า 15 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ลดลงจากจากปีก่อน 24.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อันมีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากระดับราคาน้ำมันในตลาดโลกเริ่มลดลง อันดับต่อมาเป็นการนำเข้าวัตถุดิบเพื่อใช้ในอุตสาหกรรม โดยมีมูลค่า 11.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และอันดับที่ 4 เป็นวัตถุดิบเพื่อการตัดเย็บ มูลค่า 6.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ดูตารางที่ ก-34)

ตารางที่ ก-34 สินค้าเข้าจากประเทศเวียดนามของสปป.ลาว

	2545-2546	2546-2547	2547-2548	2548-2549	2549-2550	2550-2551
เครื่องใช้ในการเกษตร	1,988,683	577,762	328,201	2,205,864	3,921,454	2,345,420
เครื่องใช้สำนักงาน	818,322	99,080	46,944	3,387	257,865	63,119
เครื่องนุ่งห่ม	212,007	2,636,061	2,237,953	689,635	4,930,408	2,165,857
อาหาร	2,797,853	1,476,222	1,847,097	1,472,013	2,855,107	1,127,466
เครื่องใช้ไฟฟ้า	154,176	448,871	510,811	261,302	134,854	916,271
ยารักษาโรค	171,144	188,245	158,362	305,707	809,456	557,111
น้ำมัน	3,322,942	3,141,400	12,225,234	10,349,411	39,624,621	15,010,608
สินค้าฟุ่มเฟือย	72,069	286	11,959	-	1,251,236	-
เครื่องมือก่อสร้าง	3,259,771	4,401,912	5,988,496	3,207,000	4,137,466	5,718,687
ยานพาหนะและอะไหล่	128,067	504,903	758,583	900,731	1,220,958	6,136,312
วัตถุดิบที่ใช้ในการตัดเย็บ	1,900,210	3,830	5,778,317	10,115,048	6,728,312	6,831,644
ไฟฟ้า	543,000	836,152	1,296,746	3,899,334	-	-
วัตถุดิบเพื่อใช้ในอุตสาหกรรม	24,832,277	22,109,091	12,735,170	97,292,442	36,279,246	11,492,756
สินค้านำเข้าใช้ในโครงการลงทุน	2,554,749	3,261,502	28,430,100	16,735,223	28,289,655	49,768,815
อื่นๆ	1,827,316	127,303	395,492	509,432	2,094,316	5,016,491

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์สปป.ลาว (2552)

สินค้าส่งออกไปยังประเทศเวียดนามที่สำคัญของ สปป.ลาว ในปี 2550-2551 คือ แร่ธาตุต่างๆ มีมูลค่าการส่งออกแร่ธาตุถึง 102.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อันดับต่อมาเป็น ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ มีมูลค่า 24.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และอันดับที่ 3 คือผลผลิตทางการเกษตรอื่นๆ โดยมีมูลค่า 8.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ดูตารางที่ ก-35)

ตารางที่ ก-35 สินค้าออกจากสปป.ลาวไปยังประเทศเวียดนาม

	2545-2546	2546-2547	2547-2548	2548-2549	2549-2550	2550-2551
ไม้และผลผลิตจากไม้	15,322,506	19,838,294	27,508,241	22,991,770	33,478,479	24,161,758
หวายและไม้ไผ่	974,197	902,761	10,257	-	-	-
แร่ธาตุ	998,127	2,333,261	4,114,463	62,094,226	67,600,017	102,548,629
ผลผลิตจากป่า	415,603	1,023,540	1,359,081	966,338	628,632	662,000
ปศุสัตว์	361,154	1,272,507	1,378,783	-	164,191	648,070
กาแฟ	1,114,331	924,790	1,329,251	254,080	1,460,171	5,657,405
ผลผลิตทางการเกษตรอื่นๆ	525,651	773,942	3,014,602	5,477,444	5,381,776	8,859,817
เครื่องหัตถกรรม	-	14,396	4,047	5,095	530,624	39,264
ผ้า	7,280	62,165	206,571	-	-	-
สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	1,168,110	296,236	1,237,404	2,132,171	2,265,699	4,198,585
อื่นๆ	325,689	214,553	289,655	40,400	670,622	538,701

ที่มา: กระทรวงพาณิชย์สปป.ลาว (2552)

ด้านสังคมและวัฒนธรรม

การตั้งถิ่นฐานของชุมชนไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ในเขตภาคพื้นทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และพัฒนาการจากชุมชนเป็นรัฐชาติของกลุ่มคนจะแตกต่างกันออกไป มีความเจริญ ความเสื่อม และเหลื่อมล้ำกันอยู่ และสภาพทางภูมิศาสตร์กายภาพทำให้การตั้งถิ่นฐานบ้านเมืองกระจุกกระจายกันออกไป แต่ปฏิสัมพันธ์ของผู้คนมีการโยกย้ายเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย การไปมาหาสู่กันติดต่อค้าขายกันได้นำไปสู่การหยิบบ่มแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมกันอย่างกว้างขวางและลึกซึ้ง ทั้งด้วยศาสนาพุทธโดยเฉพาะนิคายหินยานหรือเถรวาทยังเชื่อมโยงกลุ่มคนพม่า ไทย และลาว ส่วนเวียดนามนั้นยึดถือในพุทธศาสนาแบบมหายาน แม้ว่าจะมีการติดต่อสัมพันธ์กันและการหยิบบ่มวัฒนธรรมกัน แต่ลักษณะเฉพาะตัวของเผ่าพันธุ์ของชุมชนยังคงดำรงอยู่ ทั้งนี้เพราะระบบเศรษฐกิจของชุมชนในแต่ละประเทศมีการแลกเปลี่ยนสินค้า และผลิตผลของคนต่างกลุ่มก็เป็นผลิตผลเฉพาะของกลุ่มที่เป็นเอกลักษณ์ของแต่ละประเทศ

การเจริญเติบโตของแต่ละประเทศจึงไปผูกพันอยู่กับระบบเศรษฐกิจโลก หลังจากความมั่นคงและสงครามในอินโดจีนยุติลงและเริ่มที่จะคลี่คลาย การผลิตสินค้าเกษตรที่เคยใช้แลกเปลี่ยนกันกลายเป็นสินค้า (Commodity) นำไปสู่การทำให้การผลิตทางการเกษตรกลายเป็นการผลิตสินค้า (Commoditization of Agriculture) การค้าระหว่างประเทศจึงเกิดขึ้นในภูมิภาค การแลกเปลี่ยนอยู่ในระบบการตลาด (Marketization) ซึ่งวิธีการเหล่านี้นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงอันยิ่งใหญ่ที่มีผลกระทบต่อสังคมและวัฒนธรรมอย่างลึกซึ้ง ซึ่งตามด้วยการขยายตัวของกระแสโลกาภิวัตน์ ระบบการค้าโลกในแบบทุนนิยม และการที่พม่า ไทย ลาว และเวียดนาม ได้เข้าเป็นสมาชิกของอาเซียน ความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) และการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) บนพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ได้กลายเป็นฐานของความสัมพันธ์ในยุคสหประชาชาติใหม่ของไทย ลาว และเวียดนาม

ความสัมพันธ์ติดต่อกันเป็นระยะเวลานานในฐานะประเทศเพื่อนบ้านมีทั้งดีและร้าย แต่หลักการอยู่ที่เรื่องของความเป็นเพื่อนบ้านที่ดีต่อกัน (Good neighborliness) การเป็นเพื่อนบ้านที่ดีต่อกันได้จะต้องจัดหรือเลิกความหวาดระแวงซึ่งกันและกัน ความหวาดระแวงมีสาเหตุมาจากอคติแต่เดิมอันเป็นผลพวงของปรากฏการณ์ทางประวัติศาสตร์ ปรากฏการณ์ในยุคใหม่ยังช่วยตอกย้ำอคติเหล่านั้นไม่ให้เลือนหายไปการขจัดอคติมิใช่ของทำใ้ง่าย เพราะความรู้สึกอคติมีด้วยกันทั้งสองฝ่าย ต้องอาศัยกระบวนการกล่อมเกล่า ซึ่งต้องใช้เวลาอันนับด้วยร้อยอายุคน

ภายใต้สถานการณ์เศรษฐกิจโลกาภิวัตน์ที่การแข่งขันมีความรุนแรงและเข้มข้น ทั้งทางด้านต้นทุน การผลิต และคุณภาพสินค้า การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในเวทีการค้าระดับโลก (Competitiveness in Global Market) การย้ายหรือขยายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่มีความได้เปรียบในด้านทรัพยากรธรรมชาติ ราคาปัจจัยการผลิต และช่องทางการค้าระหว่างประเทศไปยังประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม CLMV ได้เป็นช่องทางในการรักษาและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพปัจจัยการผลิต ตลาดภายในประเทศ และตลาดการค้ากับต่างประเทศ จนทำให้แต่ละประเทศมีการปรับนโยบายเศรษฐกิจให้มีความเป็นเสรี และมีการทำงานของกลไกตลาดมากขึ้น เพื่อส่งเสริมให้ประเทศมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้รัฐบาลของทุกประเทศต่างพยายามปรับนโยบายเศรษฐกิจ เพื่อดึงดูดทุนจากนักลงทุนต่างชาติ เนื่องจากเล็งเห็นว่าการลงทุนจากต่างชาติเป็นกลไกที่สำคัญ ที่จะเร่งการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศผ่านการจ้างงานการเพิ่มเม็ดเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ การยกระดับฝีมือแรงงาน การยกระดับมาตรฐานโลก การยกระดับเทคโนโลยีการผลิต การแก้ปัญหาการขาดดุลการค้า เป็นต้น นอกจากนี้แต่ละประเทศยังมีเป้าหมายที่จะลดระดับความยากจน และกระจายโอกาสการประกอบอาชีพไปยังประชากรกลุ่มต่างๆ ให้ทั่วถึงมากขึ้น

ทั้งนี้ความสัมพันธ์ยุคใหม่ของประเทศต่างๆบนพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก-ตะวันออก ที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการบริการระหว่างประเทศ พม่า ไทย ลาว และเวียดนาม ซึ่งจะเป็นทั้งโอกาสและความเสี่ยงในการเปิดเสรีการค้าระหว่างกัน ขณะเดียวกันก็ยังได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมบนพื้นที่เส้นทางการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC โดยผลกระทบได้กล่าวไว้ในบทที่ 3

ภาคผนวก ข.

**ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม
ของเมืองที่ศึกษา**

ภาคผนวก ข.

ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ของเมืองที่ศึกษา

ประเทศไทย

จังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด)	
อำเภอแม่สอดมีพื้นที่ประมาณ 1,986 ตารางกิโลเมตร ประชากรมีทั้งชาวเขาและคนที่อพยพจากอำเภอเมืองตากเข้าไปตั้งถิ่นฐานอยู่ รวมทั้งชาวพม่าที่มีภรรยาและบุตรเป็นคนไทยด้วย	
จุดแข็ง (Strength: S) <u>ที่ตั้งของจังหวัด</u> - เป็นจุดเชื่อมโยงตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในกลุ่มน้ำโขง 6 ประเทศ (GMS) - พื้นที่แม่สอดเป็นจุดผ่านแดนที่เชื่อมสู่ประเทศพม่าและเอเชียใต้ โดยมีสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ซึ่งเหมาะสมที่จะจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจชายแดน <u>แรงงาน</u> - มีแรงงานของประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาจำนวนมากและเพียงพอต่อการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ - แรงงานส่วนใหญ่ที่เข้ามามีค่าจ้างแรงงานต่ำ จึงเหมาะสำหรับเป็นฐานการผลิตให้แก่ประเทศอื่นๆ <u>การเกษตรกรรม</u> - มีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว ถั่วเขียวผิวมัน ถั่วเหลือง พืชผัก โดยราคาส่งจะขึ้นอยู่กับฤดูกาลผลิตและปริมาณผลผลิตที่มีอยู่ในตลาดและความเคลื่อนไหวของราคาในตลาดสี่มุมเมือง และตลาดไท ซึ่งเป็นแหล่งจำหน่ายแห่งใหญ่ - ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญเหล่านี้ สามารถเป็นวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมแปรรูปได้ <u>ทรัพยากรธรรมชาติ</u> - มีแร่ธาตุ ได้แก่ หินแกรนิต สังกะสี ถ่านหิน หินปูน ดินบุก โขเดียมเฟลด์สปาร์ก้อนปนควอตซ์ เป็นต้น - มีพื้นที่ที่มีสภาพเป็นป่าดงดิบ ป่าเบญจพรรณ และป่าผสมผลัดใบ ไม้เศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ไม้สัก ไม้ประดู่ ไม้แดง ไม้มะค่าโมง ไม้ตะเคียนทอง เป็นต้น - มีพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 15 แห่ง มีอุทยานแห่งชาติ 6 แห่ง และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 5 แห่ง (สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศได้)	จุดอ่อน (Weakness: W) <u>ที่ตั้งของจังหวัด</u> - มีพื้นที่ราบในการทำเกษตรค่อนข้างน้อยเพียงร้อยละ 20 ของพื้นที่จังหวัดตากเท่านั้น และมีปัญหาการชะล้างพังทลายของดิน - มีการบุกรุกพื้นที่ป่าและที่ดินของรัฐเพื่อใช้ในการประกอบอาชีพ - มีพื้นที่ชนบทที่ห่างไกลและชุมชนบนพื้นที่สูง ทำให้การให้บริการของรัฐไม่ทั่วถึง จึงเกิดปัญหาด้านคุณภาพชีวิตในบางพื้นที่ <u>แรงงาน</u> - ระดับการศึกษาเฉลี่ยของประชากรในพื้นที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำ - ขาดแคลนแรงงานฝีมือที่มีทักษะ - แรงงานหลักเป็นแรงงานพม่าผิดกฎหมาย - แรงงานต่างด้าวส่วนใหญ่เข้ามาทำงานในแม่สอดเพื่อจะไปทำงานในภาคอื่นๆ ของไทยต่อไป <u>แหล่งท่องเที่ยว</u> - แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า จึงยากต่อการพัฒนาและการลงทุน

<u>แหล่งท่องเที่ยว</u> - มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติ - มีโบราณสถานและประเพณีต่างๆ สามารถพัฒนาเป็น ศูนย์กลางการท่องเที่ยวนานาชาติสู่พม่า และประเทศในแถบ เอเชียใต้ (บังกลาเทศและอินเดีย) <u>การชลประทาน</u> - มีเขื่อนภูมิพลเป็นแหล่งผลิตพลังงานไฟฟ้าสำคัญ <u>แหล่งท่องเที่ยว</u> - มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติ - มีโบราณสถานและประเพณีต่างๆ สามารถพัฒนาเป็น ศูนย์กลางการท่องเที่ยวนานาชาติสู่พม่า และประเทศในแถบ เอเชียใต้	
<u>โอกาส (Opportunity: O)</u> - ความร่วมมือที่เกิดขึ้นในกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขงทั้ง 6 ประเทศ จะส่งผลให้นโยบายความสัมพันธ์ระหว่างไทย-พม่า พัฒนา ไปในทิศทางที่ดีขึ้น สามารถสถาปนาความสัมพันธ์เป็นเมือง พี่น้อง เพื่อแลกเปลี่ยนความร่วมมือด้านการค้า การ ลงทุน การท่องเที่ยว ได้ - เป็นเมืองชายแดนสำคัญของพื้นที่เศรษฐกิจแนวตะวันออก- ตะวันตก ซึ่งหากมีการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ พม่าและประเทศในแถบเอเชียใต้ จะส่งผลให้เกิดกิจกรรมทาง เศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตด้านอุตสาหกรรม การ กมนาคมนาคมทางบก และอุตสาหกรรมด้านการกระจายสินค้า - สามารถพัฒนาฐานการผลิตเดิมทางด้านการเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว ให้มีศักยภาพที่สูงขึ้น เพื่อ ตอบสนองตลาดและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ตลอดจนเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อตอบสนองทั้ง ทางด้านการผลิต และด้านการบริโภค - การพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนคู่แฝด แม่สอด – เมียวดี	<u>ข้อจำกัด (Threat: T)</u> <u>ปัญหาด้านสังคม</u> - ปัญหาชายแดนติดมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจาก มีพื้นที่ชายแดนติดต่อกับพม่า ซึ่งเป็นเส้นทาง ลำเลียงยาเสพติดเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของประเทศที่ยาก ต่อการควบคุมสกัดกั้น - มีการลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายของแรงงาน ต่างด้าวสัญชาติพม่า ผู้หนีภัยการสู้รบจากพม่าใน พื้นที่พม่ามีจำนวนมากขึ้น และมีการลักลอบออก นอกพื้นที่ไปทำงาน <u>ด้านโครงสร้างพื้นฐาน</u> - ระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้า-การ ลงทุนในพื้นที่อำเภอแม่สอดยังมีค่อนข้างจำกัด - ระบบชลประทานขาดประสิทธิภาพ - ขาดการจัดการผังเมืองที่ทันสมัยและขาด ประสิทธิภาพ - ต้นทุนในการผลิตสูงขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันสูงขึ้น และเส้นทางขนส่งสินค้าในเขตพม่ายังไม่สะดวก <u>นโยบายรัฐ</u> - กระทรวงพาณิชย์พม่าได้ออกประกาศ ห้ามนำเข้า สินค้าในรูปแบบการค้าปกติผ่านทางชายแดน จำนวน 15 รายการ โดยให้เหตุผลว่าเพื่อสงวน เงินตราต่างประเทศและคุ้มครองอุตสาหกรรม ภายในประเทศ

	- ระเบียบ กฎหมายไม่เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าไปลงทุนเพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติในเขตป่าสงวนแห่งชาติ - ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ทางการเมืองของพม่า โดยเฉพาะการปิด-เปิดด่านชายแดน และกฎระเบียบการค้าชายแดนระหว่างไทย-พม่า ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการค้าชายแดนของจังหวัด - การปราบปรามกองกำลังชุมชนกลุ่มน้อยบริเวณตามแนวชายแดนของรัฐบาลพม่า ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวของจังหวัด

ที่มา: สภาอุตสาหกรรมจังหวัดตาก

จังหวัดพิษณุโลก มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 10,830 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรรวมทั้งสิ้น 841,914 คน (ณ ปี 2551)	
จุดแข็ง (Strength: S) ที่ตั้งของจังหวัด - ที่ตั้งเหมาะสมเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภาคเหนือตอนล่าง เป็นจุดตัดระหว่างเส้นทางเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor ทำให้มีโครงข่ายเชื่อมโยงกับทุกภูมิภาคของประเทศ “อินโดจีน” - เป็นที่ตั้งของส่วนราชการระดับศูนย์ เขต ภาค การเกษตรกรรม - มีแหล่งวิชาการด้านการเกษตรที่เอื้อต่อการเกษตรกรรม - เป็นศูนย์กลางสินค้าการเกษตร พืชผัก ผลไม้ ทรัพยากรมนุษย์ - เป็นที่ตั้งของสถาบันฝีมือแรงงานภาค 9 พิษณุโลก - มีสถาบันการศึกษาในระดับอุดมศึกษาหลายแห่งเพื่อรองรับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การชลประทาน - มีระบบชลประทานเพื่อการเกษตรที่สมบูรณ์ของภาคเหนือ แหล่งท่องเที่ยว - มีศาสนสถานและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่รวมจิตใจของประชาชนชาวพิษณุโลก คือ พระพุทธชินราชและสมเด็จพระนเรศวรมหาราช - มีศักยภาพด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม	จุดอ่อน (Weakness: W) - พื้นที่เกษตรบางพื้นที่มีปัญหาอุทกภัยซ้ำซากเป็นประจำทุกปี - ไม่มีศูนย์กลางการขนส่งที่ครบวงจร - ไม่มีตลาดกลางสินค้าการเกษตรที่เป็นระบบครบวงจร - สถานที่ท่องเที่ยวเสื่อมโทรมเนื่องจากขาดการบำรุงรักษาและขาดความสามารถในการบริหารจัดการ - ขาดข้อมูลด้านความต้องการจัดทำกำลังคนของตลาดแรงงาน - การกระจายรายได้ของประชาชนยังน้อย - มีปัญหาการจราจรติดขัดในบางพื้นที่ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
โอกาส (Opportunity: O) - คณะรัฐมนตรีมีมติให้เป็นพื้นที่พัฒนา “สี่แยกอินโดจีน” - รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ - มีความร่วมมือด้านการศึกษาระหว่างสถาบันการศึกษาในจังหวัดกับสถาบันการศึกษาต่างประเทศ - กรอบนโยบายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับการพัฒนาการคมนาคมจะส่งผลให้สามารถเพิ่มตลาดการค้าได้มากขึ้น - สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กำหนดให้จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการขนส่งและเป็นฐานการผลิตทางการเกษตรและ อุตสาหกรรมแปรรูปครบวงจร - เป็นเมืองคู่หรือเมืองพี่เมืองน้อง กับเมืองเจ็ดสิบสองของสาธารณรัฐประชาชนจีน	ข้อจำกัด (Threat: T) - กรอบนโยบายความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา ลาว และพม่า ที่สนับสนุนให้ประเทศเพื่อนบ้านผลิตสินค้าบางชนิดอาจส่งผลกระทบต่อราคาผลผลิตในประเทศ - ข้อกำหนดและมาตรการกีดกันทางการค้าในเรื่องคุณภาพและความปลอดภัยจากสารตกค้าง

จังหวัดขอนแก่น มีพื้นที่ประมาณ 10,886 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรประมาณ 1.77 ล้านคน	
จุดแข็ง (Strength: S) ที่ตั้งของจังหวัด - มีที่ตั้งอยู่ศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การคมนาคมสะดวกสบาย และเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า - ศูนย์กลางการคมนาคมในประเทศและอนุภูมิภาคอินโดจีน - เป็นที่ตั้งของส่วนราชการทั้งระดับส่วนกลาง เขต ภาคและส่วนภูมิภาค ทรัพยากรมนุษย์ - มีสถาบันการศึกษาหลายแห่ง โดยเฉพาะระดับอุดมศึกษา - มีโรงพยาบาลและศูนย์การแพทย์ที่ทันสมัย พร้อมให้บริการด้านสาธารณสุขที่เป็นเลิศ - มีแหล่งพลังงานที่พร้อมในการสนับสนุนการพัฒนา คือ โรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนอุบลรัตน์ และ โรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมน้ำพอง	จุดอ่อน (Weakness: W) - ดินเค็มในพื้นที่ประมาณ 2 ล้านไร่ หรือร้อยละ 29.4 ของพื้นที่จังหวัด ทำให้ไม่สามารถทำการเกษตรได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ภัยแล้ง ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำ
โอกาส (Opportunity: O) - เป็นประตูเปิดสู่อินโดจีนและจีนตอนใต้ ตามโครงการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) - เป็นเมืองศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรมในภูมิภาคตามนโยบายกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค - ผลักดันให้จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางสินค้าในภูมิภาค เพื่อจะได้กระจายสินค้าไปยังภาคอีสาน และ กลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดขอนแก่นถือเป็น HUB ที่มีการขนส่งสินค้าพืชเกษตร อาทิ มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา - นโยบายรัฐบาลส่งเสริมให้จังหวัดเป็น 1 ใน 3 ของจังหวัด ในการพัฒนาให้เป็นนครเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (นอกเหนือจากจังหวัดภูเก็ตและเชียงใหม่) - การผลักดันโครงการก่อสร้างขยายช่องทางถนนสายมอเตอร์เวย์ - โครงการลดต้นทุนโลจิสติกส์จากกรณีการวิ่งรถเที่ยวเปล่ามาใช้ให้กับสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้ารถบรรทุกภาคอีสาน	ข้อจำกัด (Threat: T) - ประสพภัยธรรมชาติเป็นประจำทุกปี เช่น น้ำท่วม ฝนแล้ง - การลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน มีต้นทุนที่ถูกกว่า - มีการนำเข้าสินค้าจากประเทศอื่นมากขึ้น ด้วยนโยบายเขตเศรษฐกิจเสรี

 ที่มา: <http://gotoknow.org/blog/newwave1/156171>

จังหวัดมุกดาหาร	
มีพื้นที่ 4,339.83 ตารางกิโลเมตร และมีประชากร 335,447 คน	
จุดแข็ง (Strength: S) ที่ตั้งของจังหวัด - เป็นจังหวัดชายแดนอยู่ริมแม่น้ำโขง เป็นประตูการค้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน - มีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ซึ่งเชื่อมต่อแขวงสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) กับ จังหวัดมุกดาหาร ความยาว 1,600 เมตร มีความกว้าง 12 เมตร และมีช่องการจราจร 2 ช่อง - อยู่ตรงข้ามกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับ SEZ (Savan-Seno Special Economic Zone) ใน สปป.ลาว และเวียดนามได้โดยตรง ซึ่งสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง (GMS) - มีพื้นที่เหมาะสมเพียงพอต่อการลงทุนด้านอุตสาหกรรม และที่ดินมีราคาไม่สูงนัก (ยกเว้นในเขตเทศบาลเมืองมุกดาหาร ซึ่งมีพื้นที่อยู่เพียง 35 ตารางกิโลเมตร) - เป็นจุดที่พัก ถักเก็บ ขนถ่ายสินค้าที่มาจากทั่วทุกแห่งแล้ว ยังเป็นจุดเชื่อมโยงด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการที่สำคัญ การเกษตรกรรม - มีวัตถุดิบด้านผลผลิตทางการเกษตรเป็นจำนวนมาก และสามารถขนส่งนำเข้าวัตถุดิบจากฝั่งลาว ซึ่งมีราคาไม่สูงมากนัก เพื่อมาทำการผลิตสร้างมูลค่าเพิ่มได้เป็นอย่างดี - เป็นจังหวัดที่มีโรงงานแปรรูปผลผลิตการเกษตรหลายแห่ง ซึ่งสามารถรองรับผลผลิตทางการเกษตรจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าได้ - พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร ด้านโครงสร้างพื้นฐาน - มีการคมนาคมที่สะดวก โดยมีเครือข่ายที่สมบูรณ์แบบเชื่อมโยงไปยังจุดสำคัญทั่วประเทศและกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกำลังได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง - มีสภาพคล่องตัวทางการเงินสูง และหาแหล่งเงินทุนได้ไม่ยาก เนื่องจากปัจจุบันสาขาของธนาคารพาณิชย์แทบทุกธนาคาร อยู่ที่จังหวัดมุกดาหาร	จุดอ่อน (Weakness: W) ที่ตั้งของจังหวัด - จังหวัดมุกดาหารเป็นเพียงทางผ่านและจุดพักของสินค้า สินค้าส่งออกส่วนใหญ่ผลิตจากแหล่งอื่น ด้านโครงสร้างพื้นฐาน - ระบบกำจัดขยะ ป้องกัน น้ำท่วม ฯลฯ รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ต้องพัฒนาเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ยังไม่มีประสิทธิภาพและมาตรฐานเพียงพอ ซึ่งจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนและระยะเวลาจำนวนมาก - เส้นทางจราจรในประเทศเวียดนามและ สปป.ลาว ก่อนข้ามจะมีปัญหา ยังต้องขยาย ทำให้การขนส่งระหว่างประเทศสินค้าไทยที่มุ่งไป สปป.ลาว และเวียดนาม จะมีปัญหาหนัก - ขาดการจัดระเบียบการพัฒนาหรือการลงทุน แรงงาน - แรงงานและบุคลากรที่เข้าสู่ระบบแรงงานมีระดับการศึกษาและทักษะฝีมือน้อย ส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่มีการศึกษาดำรงเป็นข้อจำกัดของการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต - ประชาชนซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโครงการขาดการรับรู้ข้อมูลและกระบวนการทำงานของภาครัฐนำมาสู่ความหวาดระแวง ความไม่เข้าใจ เกิดความขัดแย้งและกระแสต่อต้านในพื้นที่ - การทำงานยังขาดการบูรณาการจากทุกภาคส่วนอย่างแท้จริงการพัฒนาจังหวัดที่ผ่านมาเป็นการดำเนินงานจากหลายภาคส่วนที่มีวัตถุประสงค์และเป้าหมายแตกต่างกันตามบทบาทภารกิจที่หน่วยงานเหล่านั้นได้รับมอบหมายจึงทำให้ขาดเป้าหมายร่วมกันในระดับจังหวัดส่งผลให้การแก้ไขปัญหาต่างๆบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ช้ากว่าที่ควร การศึกษา - จังหวัดมุกดาหารมีเพียงวิทยาลัยชุมชน เปิดเฉพาะอนุปริญญา ส่วนใหญ่เยาวชนของจังหวัดมุกดาหารต้องไปเรียนระดับอุดมศึกษาต่างจังหวัด ปัจจุบันที่สะหวันนะเขตกำลังจะเปิดสถานศึกษาระดับอุดมศึกษาโดยความร่วมมือกับมาเลเซีย

แรงงาน - มีแรงงานราคาถูกอยู่เป็นจำนวนมากภายในจังหวัด และมาจาก สปป. ลาว - เป็นเมืองที่สงบ ไม่มีกรณีพิพาทบริเวณชายแดน - ปลอดภัย ปัญหาที่มีอยู่บ้างก็ไม่ถึงขั้นรุนแรงและสามารถแก้ไขได้ โดยได้รับความร่วมมือ ประนีประนอมกับประเทศเพื่อนบ้าน ด้วยพื้นฐานความเข้าใจ และความจริงใจต่อกันเสมอมา	แหล่งท่องเที่ยว - ประเด็นเรื่องการท่องเที่ยว จังหวัดมุกดาหารไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่ถาวร มีเฉพาะโรงแรมในตัวเมืองเช่นเดียวกับฝั่งสปป.ลาว แต่ขณะนี้ลาวกำลังสร้างบ่อนคาสิโน สนามกีฬา และกำลังพัฒนาในด้านอื่นๆ อีก จังหวัดมุกดาหารจึงมักจะเป็นเพียงทางผ่านเพื่อการเดินทางต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น (จังหวัดมุกดาหารเป็นหนึ่งในสี่จังหวัดของภาคอีสาน ที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวค่อนข้างสูงกว่าทุกจังหวัด แต่การมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ทำให้จังหวัดมุกดาหาร เป็นจุดแวะพักเพื่อเดินทางต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน หรือจังหวัดอื่นของไทยเท่านั้น) แม้ว่าได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์การสร้างแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยว โดยมีจังหวัดมุกดาหารอยู่ในเส้นทางเดินทางท่องเที่ยวไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม โดยเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทั้งสามให้เป็นเขตเดียวกันเป็นเส้นทางวัฒนธรรม - จังหวัดมุกดาหารยังไม่มี Master plan ที่มาจากชุมชนชาว จังหวัดมุกดาหารจริงๆ ทั้งการค้า การท่องเที่ยว ในภาคเศรษฐกิจและสังคม ศักยภาพ คุณสมบัติ
โอกาส (Opportunity: O) นโยบายรัฐ - การผลักดันให้การพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ East West Economic Corridor เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง จะช่วยประหยัดต้นทุนด้านโลจิสติกส์จากการขนส่งข้ามแดน และกระชับความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน - มุกดาหารสามารถเป็นฐานการผลิตและกระจายสินค้าที่สำคัญ และเป็นประตูสู่ประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง - การเร่งรัดให้มีการนำระบบ Single Stop Inspection (SSI) มาใช้ เพื่อให้เกิดความสะดวกและ รวดเร็ว แก่การขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน - การผลักดันให้มีการเปิดใช้สนามบินสะพานมิตรภาพ เป็นสนามบินร่วม เพื่อรองรับการขยายตัวทางธุรกิจ - โครงการส่งเสริมกิจกรรม Contract farming อย่างต่อเนื่อง เป็นโอกาสในการสนับสนุนการค้าแรงงานในเขตฯ และพัฒนาธุรกิจบริการขนส่ง Logistics	ข้อจำกัด (Threat: T) ปัญหาการข้ามพรมแดน - การผ่านแดนเข้า-ออกประเทศเพื่อนบ้านยังมีข้อจำกัดไทยยังมีปัญหาเรื่องความไม่แน่นอนของการปิด-เปิดด่าน และการนำสินค้าส่งออกโดยใช้โควต้า ซึ่งจะมีราคาถูกจากไทยกลับเข้ามาขายในไทยอีก ทำให้ไทยเสียรายได้ ปัญหาด้านสังคม - การคมนาคมที่สะดวกเท่ากับเป็นการเปิดปัญหานานัปการที่จะเกิดขึ้นและตามมาอีกด้วย เช่น ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ การอพยพลักลอบเข้าเมือง ความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม แหล่งท่องเที่ยว ความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การแพร่ระบาดของยาเสพติด การเคลื่อนย้าย ถ่ายเททางวัฒนธรรม/อารยธรรม ที่หลากหลาย และปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน เป็นต้น - ปัญหาแรงงานต่างด้าวเข้าเมืองผิดกฎหมาย ซึ่งยังคงมีอยู่และอาจมีมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานที่มาจากแขวงสะหวันนะเขต แม้ว่ารัฐพยายามแก้ปัญหาด้วยการให้มีการจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายมาแล้วตั้งแต่ปี 2544 - ปัญหาการลักลอบสินค้าหลบหนีภาษีอาจมีมากขึ้น เพราะมีความ

แหล่งท่องเที่ยว - เป็นโอกาสในการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดมีทรัพยากรค่อนข้างสมบูรณ์ และยังมีกรมคมนาคมเชื่อมโยงหลายเส้นทาง จะช่วยให้จังหวัดมีจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวมากขึ้น - แขวงสะหวันเขตได้มีโครงการจะเปิดบ่อน Casino	สะดวกมากขึ้น การผ่านแดนสำหรับการค้าขายซึ่งปัจจุบันมีอยู่ที่บริเวณด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหารและบริเวณด่านศุลกากรมุกดาหาร ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ ดังนั้น การเปิดเขตฯ ชายแดนมุกดาหาร อาจถูกคัดค้านเพราะเกรงว่าจะมีการหลบหนีภาษีได้ง่ายขึ้น (สินค้าที่ลักลอบนำเข้าไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตร เช่น กระเทียม ถั่วลิสง ข้าว พริกไทย และเส้นไหมดิบ) - ปัญหาเสพติด (โดยเฉพาะยาบ้า) ยังคงเป็นปัญหาสำคัญของบริเวณชายแดน แม้ว่าจะมีการจัดตั้งศูนย์ป้องกันและปราบปรามยาเสพติดจังหวัด รวมทั้งจัดให้มี โครงการด้านยาเสพติดแล้วก็ตาม - สปป. ลาวยังไม่พร้อมในหลายด้าน เช่น กฎกติกาและระเบียบเกี่ยวกับการลงทุนต่างชาติ โครงสร้างพื้นฐาน ธุรกิจการเงินตราต่างประเทศ (การค้าขายตามแนวชายแดนหรือการส่งสินค้าออก/นำเข้ากับลาว ต้องใช้เงินสดในการดำเนินการ เนื่องจากพื้นที่ชายแดนของลาว ยังไม่มีสถาบันการเงิน การทำธุรกรรมการเงินต้องทำผ่านสถาบันการเงินที่เวียงจันทน์และมาตรฐานการธนาคารของประเทศเพื่อนบ้านยังไม่เท่าเทียมกับ ไทย) ซึ่งล้วนแต่เป็นอุปสรรคต่อการทำการค้าต่อกันทั้งสิ้น - ปัญหาเรื่องความไม่เพียงพอของข้อมูลการตลาด และค่าบริการโทรคมนาคมระหว่างประเทศที่ราคาสูง เส้นทางคมนาคมที่ยังไม่พัฒนาใน สปป. ลาว และค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากการเก็บค่าผ่านทางให้กับกลุ่มต่างๆ ที่มีอิทธิพลในพื้นที่ หรือค่าผ่านเข้าเมืองต่างๆ ตามรายทาง ทำให้ต้นทุนสินค้าเพิ่มขึ้น - ปัญหาเรื่องสิทธิพิเศษทางด้านภาษีซึ่งไทยให้แก่ สปป. ลาว แต่ไม่สามารถใช้ได้ เพราะขั้นตอน และระเบียบที่ยุ่งยากซับซ้อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Rule of origin) และปัญหาคุณภาพรายใหญ่ และมีปัญหาเรื่องคุณภาพสินค้าไม่ตรงตามความต้องการของไทย ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการค้าชายแดน - ปัญหาจากการที่ สปป. ลาว มีการปกป้องตลาดภายในประเทศ โดยการห้ามนำสินค้าบางชนิดที่มีการผลิตในประเทศ ตามลักษณะของประเทศที่ดำเนินนโยบายทดแทนการนำเข้า โดยเฉพาะการจำกัดโควตานำเข้าปูนซีเมนต์ เหล็กเส้น ใน สปป. ลาว และมาตรการเลือกปฏิบัติของ สปป. ลาว ในการให้สิทธิพิเศษกับจีนและเวียดนาม เช่น ลดภาษีอากรขาเข้าและยกเว้นภาษีการค้า ทำให้ไทยเสียส่วนแบ่งตลาดสินค้าในจีนและเวียดนาม

ที่มา: <http://www.nesac.go.th/document/images06/08050007e.pdf>

สปป.ลาว

แขวงสะหวันนะเขต (Savannakhet) มีพื้นที่ 21,774 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 840,000 คน (มากที่สุด ในสปป.ลาว)	
จุดแข็ง (Strength: S) ที่ตั้งของจังหวัด - มีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ซึ่งเชื่อมต่อแขวงสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) กับ จังหวัดมุกดาหาร (ไทย) - มีพรมแดนติดต่อกับไทยและเวียดนาม จึงมีความได้เปรียบในการเป็นประตูทางการค้าไปสู่ประเทศจีน เวียดนาม ไทย และกัมพูชา - พื้นที่อุดมสมบูรณ์ทางด้านชีวภาพ ด้านพลังงานไฟฟ้า และทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งเหมาะแก่การเป็นฐานผลิตด้านอุตสาหกรรมในอนาคต โครงสร้างพื้นฐาน - มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เนื่องจากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน (Savan-Seno Special Economic Zone: SEZ) แรงงาน - แรงงานส่วนใหญ่ของลาวมีราคาถูก จึงเหมาะสำหรับเป็นฐานการผลิตให้แก่ประเทศอื่นๆ ด้านอื่นๆ - เนื่องจากสปป.ลาว เป็น 1 ใน 10 ประเทศที่ยากจนที่สุดในโลก จึงทำให้สปป.ลาวได้รับการช่วยเหลือจากต่างประเทศในหลายๆ ด้าน - ภาษาลาวมีลักษณะคล้ายกับภาษาไทยในภาคอีสานของคนไทย นอกจากนี้คนลาวบางส่วนยังสามารถใช้ภาษาอังกฤษ และภาษาฝรั่งเศสได้ดี	จุดอ่อน (Weakness: W) ที่ตั้งของจังหวัด - เป็นภูเขาและที่ราบสูง แรงงาน - แรงงานส่วนใหญ่ของลาวเป็นแรงงานไร้ฝีมือ โครงสร้างพื้นฐาน - ขาดแคลนสาธารณูปโภคพื้นฐาน และไม่มีกานำทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด - ขาดระบบฐานข้อมูลที่ใช้ในการวางแผนและขาดระบบการจัดการที่ดี เช่น ระบบการจัดสรรที่ดิน - เงินเก็บของสปป.ลาว ขาดเสถียรภาพ - ธนาคารพาณิชย์มีจำนวนน้อย ส่วนใหญ่อยู่ในเขตเวียงจันทน์ ทำให้การใช้บริการทางการเงินและ การดำเนินธุรกรรมทางการเงินของภาคธุรกิจไม่สะดวก แหล่งท่องเที่ยว - ไม่มีจุดขายทางการท่องเที่ยวมากพอที่จะดึงดูดให้เกิดการท่องเที่ยวระยะยาวภายในแขวงได้ ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่รู้จักในปัจจุบันประกอบด้วย วัดพระธาตุอินทัง หอไดโนเสาร์ วัดชัยภูมิ ตลาดสะหวันชัย นโยบายรัฐ - ข้อกฎหมายบางอย่างของสปป.ลาว เป็นกฎหมายเชิงคุ้มครองมากกว่าเชิงส่งเสริม และขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย จึงทำให้ไม่คล่องตัวต่อการลงทุน - ขาดความชัดเจนในเรื่องอำนาจส่วนกลางกับแขวง เนื่องจากสปป. ลาวมีการบริหารงานแบบผสมผสานระหว่างการรวมตัดสินใจจากส่วนกลางและการกระจายอำนาจอิสระให้กับเจ้าแขวงในการทำข้อตกลงต่างๆ ซึ่งต้องมีการประสานงานใน 2 ระดับ อาจทำให้นักธุรกิจที่ติดต่อ ต้องดำเนินเรื่องหลายขั้นตอนหลายระดับ สร้างความล่าช้า หรือก่อให้เกิดความแตกต่างในแนวปฏิบัติ

โอกาส (Opportunity: O)	ข้อจำกัด (Threat: T)
นโยบายรัฐ - ได้รับการสนับสนุนด้านการลงทุนจากต่างประเทศจากรัฐบาลสปป.ลาว ในการส่งเสริมและดึงดูดนักลงทุนจากต่างชาติให้เข้ามาลงทุน โดยเอื้ออำนวยประโยชน์ให้กับนักลงทุนต่างชาติ อาทิ นักลงทุนสามารถส่งรายได้และเงินทุนกลับไปยังประเทศของตนได้อย่างเสรี และมีการอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกนอกประเทศแก่นักลงทุนต่างชาติในการให้วีซ่าเข้าออกหลายครั้ง (Multiple Entry Visas) และสิทธิในการพักอาศัยระยะยาวในสปป.ลาว เป็นต้น - สปป.ลาวได้รับสิทธิพิเศษทางการค้า (MFN) จากสหรัฐฯ และได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร (GSP) จากสหรัฐฯ และยุโรป - สปป.ลาวได้รับสถานะ Normal Trade Relations (NTR) จากสหรัฐฯ ซึ่งส่งผลให้การส่งออกสินค้าของสปป.ลาวไปสหรัฐฯ มีภาษีลดลง อาทิ สิ่งทอไหม มีภาษีลดลงจาก 90% เหลือ 0.8%, สินค้าหัตถกรรม จาก 45%-60% เหลือ 0% เป็นต้น - ประเทศต่างๆ ให้ความสำคัญทางการศึกษาแก่ สปป.ลาวจำนวนมาก (เนื่องจากมองว่าเป็นประเทศที่ยากจนและด้อยโอกาส) จึงทำให้ประชากรมีความรู้ทางด้านภาษาที่หลากหลายกว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน	ข้อจำกัด (Threat: T) - เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพานมิตราน้ำ จะนำมาซึ่งความเป็นเมืองแห่งอุตสาหกรรม ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม ทำลายสิ่งแวดล้อม และขยายช่องว่างในสังคม แรงงาน - ขาดการพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด - ขาดการลงทุนเรียนรู้และพัฒนาเทคโนโลยีด้วยตนเอง ทำให้เทคโนโลยีในการผลิตยังอยู่ในระดับต่ำ ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีจากต่างประเทศเป็นหลัก - ภาพลักษณ์ของสปป.ลาวในสายตานักธุรกิจ/นักลงทุนต่างชาติไม่ค่อยดีนัก โดยนักลงทุนส่วนใหญ่จะมองว่า สปป.ลาว เป็นตลาดขนาดเล็ก (เพราะประชากรน้อย) มีกำลังการซื้อต่ำ และโครงสร้างพื้นฐานของประเทศยังไม่ได้รับการพัฒนา ทำให้สปป.ลาว ยังไม่เป็นที่สนใจของนักธุรกิจ/นักลงทุนต่างชาติมากนัก นโยบายรัฐ - การบริหารงานของรัฐบาลค่อนข้างมีลักษณะ Top-down ข้อมูลที่ได้จากส่วนกลาง อาจมีความล่าช้าหรือขาดหายในกระบวนการส่งต่อไปยังหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังมีการบริหารงานแบบผสมผสานระหว่างการรวมศูนย์การตัดสินใจจากนโยบายส่วนกลาง และการกระจายอำนาจอิสระให้กับเจ้าหน้าที่ในการทำข้อตกลงต่างๆ ซึ่งต้องมีการประสานงานใน 2 ระดับ อนึ่ง กฎหมายการลงทุนในสปป.ลาวเพิ่งจะเริ่มใช้ปฏิบัติ จึงอาจมีการตีความจากหน่วยงานผู้ปฏิบัติของสปป.ลาว ที่แตกต่างกันจากหน่วยงานหนึ่งไปยังอีกหน่วยงานหนึ่ง นอกจากนี้กฎหมายมีการเปลี่ยนแปลงเร็วและไม่แน่นอน - กฎหมายกับแนวปฏิบัติไม่สอดคล้องกันในบางประเด็น เช่น ด้านการลงทุนที่มีขนาดเงินลงทุนเกินกว่า 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ประมาณ 185 ล้านบาท) ในเขตเวียงจันทน์ ตามหลักการนั้น นักลงทุนสามารถติดต่อคณะกรรมการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน ระดับศูนย์กลางได้ แต่ในธรรมเนียมปฏิบัติแล้ว นักลงทุนต้องผ่านความเห็นชอบจากเจ้าแขวงก่อน เนื่องจากยังไม่มีมาตรการชัดเจนด้านกฎหมายและความคลุมเครือของอำนาจการตัดสินใจดังกล่าว อาจทำให้นักธุรกิจที่ติดต่อต้องดำเนินเรื่องหลายขั้นตอน หลายระดับ สร้างความล่าช้า หรือก่อให้เกิดความแตกต่างในแนวทางการปฏิบัติ ทั้งนี้ นักธุรกิจต้องศึกษารูปแบบการปกครองให้ชัดเจนก่อน

ที่มา: http://thailaosbiz.com/index.php?option=com_content&task=view&id=21&Itemid=35 และ

<http://learners.in.th/blog/9890/211641>

ประเทศเวียดนาม

จังหวัดกวางจิ (Quang Tri) ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางตอนกลางของประเทศ	
จุดแข็ง (Strength: S) โครงสร้างพื้นฐาน - มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เนื่องจากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว (Lao Bao Special Economic Zone) แหล่งท่องเที่ยว - มีอุโมงค์วินม็อก (Vinh Moc Tunnel) ซึ่งเป็นจุดที่นักท่องเที่ยวชอบมาเที่ยวที่จังหวัด Quang Tri และมี ลาวาง (La Vang) ซึ่งเป็นโบสถ์ใหญ่ที่ได้รับการรับรองจากสำนักวาติกันให้เป็นเส้นทางแสวงบุญ ช่วงวันคริสต์มาส นักท่องเที่ยวไทยที่นับถือศาสนาคริสต์จะเดินทางมามาก แรงงาน - ประชากรมีคุณภาพและกระตือรือร้นที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ - ค่าจ้างแรงงานต่ำ	จุดอ่อน (Weakness: W) - มีสินค้าที่ลักลอบผ่านด่านลาวบาว-แดนสะหวันเข้าเวียดนาม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคของไทย
โอกาส (Opportunity: O) นโยบายรัฐ - รัฐบาลมีนโยบายดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ เช่น ยกเว้นภาษีรายได้ของนักลงทุนในช่วง 4 ปีแรก 9 ปีถัดไป เสีย 50% ยกเว้น VAT สำหรับสินค้าทุกชนิด และได้รับสิทธิประโยชน์ด้านที่ดิน เป็นต้น - การก่อตั้ง SEZ ทำให้ประชาชนมีงานทำ ซึ่งในอนาคตอาจมีการสร้างชุมชนหรือศูนย์การค้าขนาดใหญ่ แหล่งท่องเที่ยว - รัฐบาลมีแผนที่จะพัฒนาชายทะเลเกอตูงให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว นอกจากนี้ ยังมีเกาะชือ โกงเกา ซึ่งมีแผนจะพัฒนาเกาะนี้ให้เป็นเกาะท่องเที่ยวเช่นกัน	ข้อจำกัด (Threat: T) - ขาดการดำเนินการด้านการตลาด-บริการอย่างเป็นระบบ - กฎหมายของประเทศที่มีการจำกัดความเร็วของยานพาหนะภายในประเทศ ซึ่งส่งผลต่อการลำเลียงสินค้า ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูงและใช้เวลานาน นอกจากนี้ ยังส่งผลต่อการท่องเที่ยวอีกด้วย

จังหวัดถ้ำเทียน – เว้ (Thua Thien - Hue) มีพื้นที่ 5,009 ตารางกิโลเมตร และมีประชากร 1 ล้านคน เป็นอดีตเมืองหลวงของเวียดนาม	
จุดแข็ง (Strength: S) ที่ตั้งของจังหวัด - ที่ตั้งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางทางหลวงโฮจิมินห์ ซึ่งเป็นเส้นทางประวัติศาสตร์ที่เคยใช้ในการลำเลียงในสมัยสงคราม ปัจจุบันได้ส่งเสริมให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยว - พื้นที่บริเวณน้ำกร่อยครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 22,000 ha (50,000 ไร่) ถือเป็นระบบนิเวศที่มีความสมบูรณ์อยู่มาก เป็นบริเวณน้ำกร่อยที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย แหล่งท่องเที่ยว - เนื่องจากเป็นเมืองเก่าของเวียดนาม ทำให้มีจุดเด่นด้านศิลปวัฒนธรรม และได้รับการจัดให้เป็นมรดกโลกทางวัฒนธรรม) - มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมรดกโลก คือ พระราชวังเว้ (Hue Royal Palace) - การล่องเรือในแม่น้ำหอม - จุดท่องเที่ยวอีกจุด คือ Nui Bach Ma เป็นยอดเขาสูง 4,230 เมตร - เว้เป็นศูนย์กลางของศาสนาพุทธ ในเว้ มีวัดไม้ไผ่แค่ศาลเจ้า) ถึง 123 แห่ง	จุดอ่อน (Weakness: W) - เนื่องจากปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น ห้องน้ำ ที่พัก รองรับไม่ทัน
โอกาส (Opportunity: O) โครงสร้างพื้นฐาน - กระทรวงคมนาคมกำลังลงทุนสร้างจุดพักตามเส้นทางหลวงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น แหล่งท่องเที่ยว - นโยบายการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้จัดแพ็คเกจขบวนคาราวาน “กินข้าวสามแผ่นดิน ไทย ลาว และเวียดนาม” ซึ่งการเดินทางเส้นทาง เริ่มด้วยอาหารเช้าที่มุกดาหาร อาหารกลางวันที่แขวงสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) และอาหารค่ำในเมืองเว้ (เวียดนาม)	ข้อจำกัด (Threat: T) โครงสร้างพื้นฐาน - ขาดการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างครบวงจร - เนื่องจากที่พักประเภทรีสอร์ทยังน้อย ทำให้นักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่นยังมีจำนวนน้อย

นครดานัง (Danang City)	
ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางตอนกลางของประเทศ มีพื้นที่ 1,256 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรราว 8 แสนคน	
จุดแข็ง (Strength: S) ที่ตั้งของจังหวัด - เป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญระหว่างภาคเหนือและภาคใต้ของประเทศเวียดนาม - เป็นจุดปลายทางของโครงการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC โครงสร้างพื้นฐาน - มีท่าเรือดานัง (Danang Port) ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่อันดับ 3 ของเวียดนาม รองจากท่าเรือไฮ่งอนและท่าเรือไฮฟอง ปัจจุบันได้มีการพัฒนาท่าเรือดานังให้สอดคล้องกับการพัฒนาเส้นทาง EWEC เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าและการลงทุน ท่าเรือแห่งนี้ท่าเทียบเรือ 4 ท่า สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 4 ล้านตันต่อปี หรือประมาณ 120 TEU คอนเทนเนอร์ต่อปี - มีสนามบินนานาชาติ Danang International Airport - มีอุโมงค์ฮาเซิน หรือ ไฮวัน (Hai Van) ซึ่งเป็นอุโมงค์ที่ตัดลวดลายเขาฮาเซินที่เชื่อมระหว่างเมืองเว้และนครดานัง เริ่มเปิดให้รถยนต์แล่นผ่านอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2548 จึงช่วยลดระยะเวลาการเดินทางจากเมืองเว้-ดานัง ทำให้การคมนาคมมีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น แหล่งท่องเที่ยว - มีศักยภาพสูงด้านการท่องเที่ยว เพราะมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและอยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงอย่างเมืองเว้และเมืองฮอยอัน ซึ่งเมืองมรดกโลกทางวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียงและได้รับการอนุรักษ์จากองค์การ UNESCO - อุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล กิจกรรมที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว และธุรกิจด้านขนส่ง (Logistics)	จุดอ่อน (Weakness: W) - เนื่องจากยานพาหนะที่ขับในเวียดนามต้องวิ่งด้วยความเร็วจำกัดตามที่ได้กำหนดไว้ในแต่ละพื้นที่ ทำให้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เดินทางโดยรถเพื่อไปยังเวียดนามตามเส้นทางหมายเลข 9 ไม่สามารถใช้เวลาเที่ยวชมในนครดานังได้นาน เนื่องจากเวลาส่วนใหญ่หมดไปกับการนั่งรถ

โอกาส (Opportunity: O)	ข้อจำกัด (Threat: T)
- ดานังเป็นเมืองใหญ่อันดับ 4 ของเวียดนามและเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนทางตอนกลางของประเทศสามารถดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาได้ - ดานังกำลังพัฒนาพื้นที่ตามแนวชายฝั่งทะเลให้เป็นรีสอร์ท โรงแรม และคาสิโน - ดานังและขอนแก่นเปรียบเสมือนเมืองพี่เมืองน้อง มีการแลกเปลี่ยนทางการค้าระหว่างกัน - รัฐบาลเวียดนามมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนในแถบตอนกลางประเทศ เพื่อเร่งพัฒนาพื้นที่ภาคกลางให้ทัดเทียมกับพื้นที่ภาคเหนือและภาคใต้ - รัฐบาลเวียดนามออกกระเปาะว่าด้วยมาตรการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของดานัง อาทิ การอำนวยความสะดวกในขั้นตอนการขออนุญาตลงทุน (One Door Procedure) การให้เงินชดเชยค่าปรับปรุงที่ดิน และการยกเว้นค่าเช่าที่ดิน เป็นต้น - สาขาการลงทุนที่มีศักยภาพ อาทิ ประมง ไม้แปรรูป รองเท้า เสื้อผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านค้าปลีก การแปรรูปผลไม้ การผลิตเครื่องมือและอุปกรณ์การแพทย์ ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่ต่อเนื่องกับการท่องเที่ยว (โดยเฉพาะ โรงแรมระดับ 5 ดาว) สนามกอล์ฟ และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบำบัดของเสีย - รัฐบาลของเวียดนามได้ของบประมาณจากธนาคารญี่ปุ่น (Official Development Assistance: ODA) ในการสร้าง/ปรับปรุงถนนจากดานังสู่มุกดาหาร เพื่อให้รถวิ่งได้เร็วขึ้น - เมืองดานังมีศักยภาพในการพัฒนา มีนิคมอุตสาหกรรม 6 แห่ง มีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เช่น Big C, Indo Chi Tower และ Metro	- พื้นที่ที่ไม่เหมาะแก่การเพาะปลูก เพราะส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูงเต็มไปด้วยหินภูเขาไฟ หาดทรายเนินทราย และทะเลสาบ - ดานังมักประสบปัญหาภัยแล้งและได้รับผลกระทบจากภัยธรรมชาติทั้งवादภัยและอุทกภัยบ่อยครั้ง เนื่องจากตั้งอยู่ตอนกลางของประเทศซึ่งเป็นเขตรับลมมรสุมโดยตรง - มีปัญหาขาดแคลนไฟฟ้า เนื่องจากพลังงานไฟฟ้าที่ใช้ส่วนใหญ่ได้มาจากทางตอนใต้ของประเทศ

ที่มา: http://library.uru.ac.th/webdb/images/article_29082006031422.pdf

สรุปภาพรวมของเส้นทาง EWEC

จุดแข็ง (Strength)

- มีฐานทรัพยากรธรรมชาติ และที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ เพื่อการพัฒนาที่หลากหลาย
- มีฐานสังคมและวัฒนธรรมที่เข้มแข็ง โคดเด่น นำมาใช้พัฒนาเชิงเศรษฐกิจได้
- โครงสร้างเศรษฐกิจกระจายตัวและหลากหลาย
- การมีทุนทางสังคมและชุมชนที่เข้มแข็ง
- มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งเชิงประวัติศาสตร์ เชิงวัฒนธรรม เชิงนิเวศน์ เชิงเกษตร ฯลฯ

จุดอ่อน (Weakness)

- ข้อจำกัดด้านประชากรและคุณภาพแรงงาน
- ฐานการผลิตกระจุกตัว ทำให้การพัฒนาไม่กระจาย
- ผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่ยังขาดความรู้เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม
- ผู้ประกอบการ/ นักลงทุน ขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ
- ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลทางด้านการผลิตและการตลาดในการพัฒนาภูมิภาค
- ประสิทธิภาพของบุคลากรและกลไกภาครัฐไม่สอดคล้องกับการพัฒนา

โอกาส (Opportunity)

- โอกาสการขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในกรอบความร่วมมือต่างๆ ได้แก่ GMS ACMECS และ BIMSTEC
- โอกาสจากการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมและการสื่อสารที่สมบูรณ์
- โอกาสในการสร้างฐานเศรษฐกิจใหม่และเป็นเส้นทางขนส่งในภูมิภาค

ภาวะคุกคาม (Threat)

- ปัญหาด้านแนวชายแดนที่ยากต่อการควบคุมและป้องกัน เช่น การเข้าเมืองอย่างผิดกฎหมายของแรงงานต่างด้าว การลักลอบนำเข้าสิ่งผิดกฎหมาย ยาเสพติด การค้าประเวณี เป็นต้น
- หากอุตสาหกรรมภายในประเทศไม่เข้มแข็ง อาจจะได้รับผลกระทบจาก AEC ได้

ภาคผนวก ค.

**ผลการคาดการณ์ผลกระทบของ
เส้นทาง EWEC ต่อ GPP ของไทย
โดยการใช้วิธีการทางสถิติ**

ภาคผนวก ค.

ผลการคาดการณ์ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อ GPP ของไทยรายจังหวัด

จังหวัดตาก

ตารางที่ ค.1 ผลการคาดการณ์ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อ GPP ของจังหวัดตาก (จำแนกตามลักษณะกิจกรรมทางเศรษฐกิจ)

	เกษตรกร ปศุสัตว์ และป่าไม้	ประมง	เหมืองแร่	การผลิต	ก่อสร้าง	ไฟฟ้า แก๊ส และประปา	ขนส่งและ การสื่อสาร	ค้าส่งและค้า ปลีก	การบริหาร ราชการและการ ป้องกันประเทศ	บริการอื่นๆ
C	1278.066*** (12.3005)	85.4619 (0.5507)	757.7553* (1.8921)	-15104.65 (-0.0945)	700.2242 (1.3910)	166.2633*** (5.8579)	52.0289 (1.5576)	424.5202*** (8.3907)	231.2076*** (10.9325)	594.4818*** (19.2901)
TIME	35.4365*** (4.1054)	-1.7335 (-0.3605)	55.8053 (1.6774)	357.0071 (0.2056)	-2.2887 (-0.0935)	7.7470*** (4.3471)	31.5797*** (11.3804)	67.2376*** (15.9973)	22.3802** (12.7384)	76.6732*** (29.9484)
DUMMY	317.1714** (2.0674)	-3.7889 (-0.4098)	-800.9262 (-1.3545)	-48.9498 (-0.3370)	-0.6092 (-0.0040)	10.8352 (0.5442)	86.2584* (1.7489)	-318.6227*** (-4.2652)	-0.6617 (-0.0212)	-200.3519*** (-4.4030)
AR(1)	0.9196*** (9.5143)	0.9756*** (6.8256)	0.8352*** (7.0228)	0.9756*** (6.8256)	0.8352*** (7.0228)	0.6619*** (4.3258)				
R2	0.7701	0.8447	0.1054	0.9463	0.7236	0.9374	0.9413	0.9438	0.9410	0.9860
adjust-R2	0.7510	0.8236	0.0309	0.9389	0.6860	0.9289	0.9364	0.9391	0.9361	0.9849
F-statistic	40.2076***	39.8959***	1.4144	129.1008***	19.2023***	109.8768***	192.4086***	201.4476***	191.2867***	846.1575***
DW	1.7593	1.8573	1.1756	1.6673	1.2057	1.5300	1.3078	1.5825	1.3171	1.0581

ที่มา: จากการคำนวณ

จังหวัดพิษณุโลก**ตารางที่ ก.2 ผลการคาดการณ์ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อ GDP ของจังหวัดพิษณุโลก**

	รวม	สาขา		
		เกษตร	อุตสาหกรรม	บริการ
C	6240.053*** (10.6608)	2914.754*** (16.4841)	328.9424 (0.9863)	2593.587*** (8.0942)
TIME	807.7642*** (16.6119)	92.8642*** (6.3208)	234.6198*** (8.4687)	513.6075*** (21.1673)
DUMMY	-4154.932*** (-4.8075)	-111.1100 (-0.4255)	-2995.960*** (-6.0843)	-1396.414*** (-3.7223)
AR(1)				1.0295*** (6.6559)
AR(2)				-6.6961*** (-4.6891)
F-statistic	210.0673***	42.6028***	36.0026***	384.9274***
DW	1.0225	1.8405	1.5682	1.7740
R2	0.9459	0.7802	0.7500	0.9871
Adjust R2	0.9414	0.7619	0.7291	0.9846

ที่มา: วิเคราะห์จากข้อมูลการขายตัวทางการเกษตร อุตสาหกรรม และบริการของจังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดมุกดาหาร

ตารางที่ ก.3 ผลการคาดการณ์ผลกระทบของเส้นทาง EWEC ต่อ GDP ของจังหวัดมุกดาหาร

	รวม	สาขา		
		เกษตร	อุตสาหกรรม	บริการ
C	1674.798*** (3.0352)	750.9806*** (8.0941)	50.7834 (0.5746)	436.3660*** (3.7991)
TIME	161.3417*** (4.6154)	14.7725* (2.0185)	45.1492*** (6.4768)	136.3063*** (15.0451)
DUMMY	-340.1515 (-0.9244)	46.5781 (0.3962)	-250.0801** (-2.2337)	-632.0039*** (-4.3435)
AR(1)	0.6146*** (3.3959)			
AR(2)				
F-statistic	92.7493***	6.9460***	30.9701***	181.9974***
DW	1.5131	1.9296	0.9579	1.2198
R2	0.9329	0.3870	0.7379	0.9430
Adjust R2	0.92288	0.3313	0.7140	0.9378

ที่มา: จากการคำนวณ

ภาคผนวก ง.

สรุปผลการลงภาคสนาม

ภาคผนวก ง.
สรุปผลการลงภาคสนาม

ตารางที่ ง.1 สรุปผลการลงภาคสนามสำรวจเบื้องต้น (ระหว่างวันที่ 20-26 ตุลาคม 2551)

เส้นทางการเดินทาง คือ กรุงเทพฯ – ตาก – พิชญ์โลก – ขอนแก่น – กาฬสินธุ์ – มุกดาหาร – กรุงเทพฯ

วัน-เวลา	หน่วยงาน	พบกับ	ข้อมูล
วันจันทร์ที่ 20 ตุลาคม 2551	หอการค้าจังหวัดตาก (อ.แม่สอด)	- นายบรรพต ก่อเกิดเจริญ ประธานหอการค้าจังหวัดตาก - นายอภิสิทธิ์ ชลสาร - นายสมศักดิ์ คะวีรัตน์ รองประธาน - นายพงศ์ชัย ดันอรุณชัย - นางสาวสุภา จักรเจริญทรัพย์ รองเลขาธิการ	- การค้าชายแดน - โครงการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงทางบกเริ่มจากสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามจากอำเภอแม่สอด (ไทย) ไปยังจังหวัดเมียวดี (พม่า) - ปัญหาสังคมที่เกิดขึ้นตรงชายแดนไทย-พม่าและในตัวจังหวัดตาก - การวางแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว
วันอังคารที่ 21 ตุลาคม 2551	สภาอุตสาหกรรมจังหวัด (อ.แม่สอด)	- นายชัยยุทธ เสนีตันติกุล ประธาน (เป็นเจ้าของโรงงานเซรามิก)	- ปัจจัยการตั้งฐานการผลิตในจังหวัดตาก - ประเภทโรงงานอุตสาหกรรม - แรงงานพม่า - เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีในพม่า

วัน-เวลา	หน่วยงาน	พบกับ	ข้อมูล
	คลินิกกฎหมายแรงงานแม่สอด (Labor Law Clinic)	- คุณ ศราวุธ ศรีธาทอง ผู้ประสานงาน	- ปัญหาหลักที่แรงงานพม่าร้องเรียน - การแก้ปัญหาและการให้ความช่วยเหลือ
	สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (อ.เมือง จ.ตาก)	- นายทวีฤทธิ์ เปี่ยมประภม พัฒนาสังคมและความมั่นคงของจังหวัดตาก	- ลักษณะของความเป็อยู่ของคนในจังหวัดตากฝั่งตะวันออกและตะวันตกที่เหมือนและแตกต่างกัน - ปัญหาเรื่องการป็นเื่อนของสารแคดเมียม - ชาวเขาอพยพ
	สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดตาก	- นางศรีสมร เทพสุวรรณ หัวหน้าสำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดตาก	- การแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมของไทย-พม่า - สังคม วัฒนธรรมและประเพณีของอำเภอแม่สอด
	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดตาก (อ.เมือง จ.ตาก)	- คุณ พิชรี พงษ์พิทักษ์ พาณิชย์จังหวัดตาก	- ปัญหาการเดินทางท่องเที่ยวตามเส้นทาง EWEC ระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม - กิจกรรม Business Matching สำหรับผู้ประกอบการไทยที่จะส่งออกสินค้าไปขายในสปป.ลาวและเวียดนาม
วันพุธที่ 22 ตุลาคม 2551	โรงงานคัดแยกขยะเพื่อรีไซเคิลวงษ์พาณิชย์ สำนักงานใหญ่	- นายสมบัติ ผู้ประสานงาน	- การทำงาน การบริหาร และการขยายการธุรกิจ
	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดพิษณุโลก หอการค้าจังหวัดพิษณุโลก สภาอุตสาหกรรมจังหวัดพิษณุโลก	- คุณ พิมลปภองแก้ว พาณิชยจังหวัด - นายนิติ วิศวะวัฒน์ ที่ปรึกษาคณะกรรมการจังหวัดพิษณุโลก - นายสิงห์ พงษ์สุทธิ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดพิษณุโลก	- การเป็นสี่แยกอินโดจีนและศูนย์กลางการขนส่ง - ธุรกิจนิพิษณุโลก

วัน-เวลา	หน่วยงาน	พบกับ	ข้อมูล
	มหาวิทยาลัยนครสวรรค์	- รศดร.สุจินดาเจียมศรีพงษ์ รองคณบดี ฝ่ายวิชาการ คณะวิทยาการจัดการและ สารสนเทศศาสตร์	- เป็นผู้มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการค้าชายแดน ไทย-พม่า - ยุทธศาสตร์ของอ่าวไทย-อันดามัน - ปัญหาชนกลุ่มน้อยและรัฐบาลท้องถิ่นของพม่า
วันพฤหัสบดีที่ 23 ตุลาคม 2551	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานพิษณุโลก	- ว่าที่ ร.ต.ภาณุวัฒน์ ชัดนาค เจ้าหน้าที่ ที่	- แผนยุทธศาสตร์ส่งเสริมการท่องเที่ยว
วันศุกร์ที่ 24 ตุลาคม 2551	ศูนย์วิจัยพหุลักษณะสังคมผู้นำโขง คณะ มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น	- ศศ.ดร.เยาวลักษณ์ อภิชาติวิมล ผู้อำนวยการศูนย์ฯ	- พันธกิจของศูนย์ฯ - เชิญเข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
	สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ ลุ่มน้ำโขง (Mekong Institute: MI)	- นายสุชาติ เกติมา ผู้อำนวยการสถาบันฯ	- พันธกิจของสถาบันฯ - เชิญเข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
	ศูนย์ปฏิบัติการร่วมกลุ่มจังหวัดภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ (Regional Operation Center: ROC)	- คุณ สุทธรธรรม อินทรพณิช ผู้ประสานงานโครงการของ ROC	- พันธกิจของศูนย์ฯ - กิจกรรมของศูนย์ฯ - ติดต่อเรื่องสถานที่สำหรับจัดประชุมกลุ่มย่อย
	หอการค้าจังหวัดขอนแก่น	- นายสุรพล ทวีแสงสกุลไทย ประธานหอการค้าจังหวัดขอนแก่น	- เส้นทางเศรษฐกิจ ทั้ง R3A และ R9 - การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A และ R9
	สำนักงานพัฒนาธุรกิจการค้าจังหวัด ขอนแก่น	- นายโสภณ วิเศษสวรรค์ หัวหน้า สำนักงานพัฒนาธุรกิจการค้าจังหวัด ขอนแก่น	- ลักษณะของเมืองจังหวัดขอนแก่นเทียบกับ พิษณุโลก

วัน-เวลา	หน่วยงาน	พบกับ	ข้อมูล
	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดขอนแก่น	- นายสาโรจน์ สุวัติกุล พาณิชย์จังหวัดขอนแก่น	- แวะไปขอเอกสารข้อมูลจังหวัด
	สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	- นายมนตรี ดีมานพ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8	- ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 19 จังหวัด
	หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร	- นายชัยยุทธ ลิ้มวัฒนา ประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร	- แรงงานจากสปป.ลาว - การขนส่ง การท่องเที่ยว
	สภาวัฒนธรรมจังหวัดมุกดาหาร	- นายสุรจิตต์ จันทร์สาธา ประธานสภาวัฒนธรรมจังหวัดมุกดาหาร	- แรงงานอพยพ - การบริโภคสินค้าของชาวลาว
	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร	นายวินัย กานท์มัญญู พาณิชย์จังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร	- การขายตัวทางการค้า การค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยว
	สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์กรมหาชน)	- นายสุรพร ชัยชาญ ประธานองค์กรชาวบ้านมุกดาหาร สภาพัฒนาการเมือง	- ทัศนคติต่อเส้นทาง EWEC - วิถีชีวิตเปลี่ยนแปลงของคนในชุมชน

ตารางที่ ค.2 สรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) (ระหว่างวันที่ 23 - 28 พฤศจิกายน 2551)

สถานที่ที่จัดประชุมกลุ่มย่อย คือ ณ จังหวัดตาก พิชญ์โลก ขอนแก่น และมุกดาหาร

สถานที่ วัน และเวลา	ประเด็นหลัก		
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านสังคม วัฒนธรรม สาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม	ด้านแรงงาน
(1) จังหวัดตาก วันจันทร์ที่ 24 พฤศจิกายน 2551 ณ ห้องประชุมหอการค้าจังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด)	- การค้าชายแดนนำเข้าเศรษฐกิจ - การลงทุนจากต่างชาติ - ธุรกิจ Hypermarket เช่น Tesco Lotus - เขตเศรษฐกิจพิเศษในเมียวดี - ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกในไตรมาสแรกของปี 2552 - ปัญหาการทำ Contact Farming ข้าวโพดในด้านการกำหนดราคา - มาตรา 190 ตั้งมาเพื่อสกัดกั้น ไทย อเมริกา แต่เป็นภาระในการค้าชายแดน	- การไหลของวัฒนธรรมและการเรียนรู้วัฒนธรรมของคนพม่า - การแพร่ระบาดของโรคซึ่งไม่มีในไทยนานแล้ว อาทิ ไข้กาฬหลังแอ่น เต้าซัง - ไม่มีการให้ความรู้เรื่อง HIV - ปัญหาโสเภณี และปัญหาการทำแท้งของลูกจ้างเนื่องจากกลัวนายจ้างเลิกจ้าง - องค์กร NGOs ให้การศึกษากับเด็กชาวพม่า - การปนเปื้อนของสารแคดเมียมในดิน - มุมมองของชาวแม่สอด (หอการค้าแม่สอด) ต้องการเห็นแม่สอดเป็นเมืองการค้ามากกว่าเมืองอุตสาหกรรม	- ปัญหาการจัดทะเบียนแรงงานราคาสูง - การพิสูจน์สัญชาติแรงงานพม่าทำยาก - การแก้ไขปัญหาดังกล่าว ของแรงงานทำได้โดยการจดทะเบียนแรงงาน - หากไม่มีการจดทะเบียนแรงงาน จะทำให้แรงงานเข้ามาที่แม่สอดจำนวนมากมีการแข่งขันทำ - ยาเสพติดในกลุ่มแรงงานไทย มากกว่าแรงงานพม่า

สถานที่ วัน และเวลา	ประเด็นหลัก			
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านสังคม วัฒนธรรม สาธารณสุข	ด้านสิ่งแวดล้อม	
(2) จังหวัดพิษณุโลก วันพุธที่ 26 พฤศจิกายน 2551 ณ ห้องประชุมธาราริน โรงแรมอมรินทร์ลดา	- ผลกระทบภาวะเศรษฐกิจส่งผลต่อคนเมืองมากกว่าคนในชนบท - สาขาเกษตรที่มีศักยภาพ คือ ยางพารา มันสำปะหลัง ผลไม้ ข้าว ด้านประมง - ในพิษณุโลกยังขาดนโยบายรัฐที่ให้การสนับสนุนการลงทุน - อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ คือ เครื่องจักรกล การเกษตร การแปรรูปสินค้าเกษตร - สินค้าส่งออก มีสายไฟ (บ. ไทยยชาติ) อะไหล่รถยนต์ ขยะ recycle (บ. วงศ์พาณิชย์) เติงตอง จิงตอง (อ.วังทอง) มะพร้าว มะขังจิน - การนำเข้า วัตถุดิบ ในการทำอะไรจะให้ล่าจลิน - การเป็นศูนย์กลางการศึกษา เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของจังหวัด - การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ซึ่งถึงสิ่งแวดล้อมซึ่งวัฒนธรรม ถือเป็นการใช้ทุนทางวัฒนธรรมขับเคลื่อนแก้ปัญหาเศรษฐกิจ	- อาชญากรรมเพิ่มขึ้น - เด็กแว้นมีบ้าง - แรงงานพม่าไม่มากนัก เป็นพวกแม่บ้านค้าแรงงาน จังหวัดขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะทางเทคนิค (ระดับอาชีวะ) - เนื่องจากค่านิยมในการเรียนอุดมศึกษา คนไทยเลือกทำงานในบางประเภท โดยเฉพาะราชการมองเป็นอาชีพที่มีเกียรติ - เขตต่างชาติ มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - การมีแนวโน้มการย้ายแรงงานเข้าสู่ กทม. มากขึ้น - โครงสร้างครัวเรือนเล็กลงจาก 5 คนต่อครัวเรือน เหลือ 3-4 คนต่อครัวเรือน (การมีบุตรลดลง) - ในพื้นที่จะพบเด็กและคนชรา -	- ปัญหาน้ำมลพิษ จราจร - Urbanization - ปัญหาการตัดไม้ทำลายป่า - สารพิษจากการเกษตรมาก เนื่องจากทำนา 3 ครั้งต่อปี - มีการวางผังเมืองด้านเกษตรและอุตสาหกรรม พื้นที่ด้านเหนือเป็นเขตอุตสาหกรรม - คุณภาพน้ำดิบมีปัญหา เนื่องจากแม่น้ำน่านเป็นลูกวัง แม่น้ำจึงมีกรวดหินมากกว่า - การกำจัดขยะเทศบาลร่วมกับเอกชน - ทำการกำจัดขยะ - เริ่มมีปริมาณขยะติดเชื้อมากขึ้น - เทศบาลร่วมกับ GTZ ในการทำเตาเผา - ปั่นราคาที่ดิน โดยกลุ่มนายทุนจากระยะของ ปลุกป่าล้ม และยางพารา	

สถานที่ วัน และเวลา	ประเด็นหลัก			
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านสังคมและวัฒนธรรม	ด้านแรงงาน	
(3) จังหวัดขอนแก่น วันพุธที่ 26 พฤศจิกายน 2551 ณ ห้องประชุมของศูนย์ ปฏิบัติการร่วมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Regional Operation Center : ROC) ชั้น 3 อาคารศูนย์วิชาการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น	- กลุ่มนักธุรกิจที่ขนส่งและเดินทางเส้นทาง EWEC ท่านนี้ที่รับรู้ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น - นักท่องเที่ยวไทยเริ่มเดินทางไปเที่ยวเวียดนามมากขึ้น - ชาวเวียดนามนิยมสินค้า OTOP ของไทย - เนื่องจากถือว่าได้รับมาตรฐาน และนิยมมาซื้อของเครื่องใช้ไฟฟ้า, มอเตอร์ไซค์, ชิ้นส่วนรถยนต์, ปลากะป๋องสามแฉกรั่วในไทยเนื่องจากสินค้าเหล่านี้ขายที่เวียดนามในราคาที่แพงกว่าเกือบเท่าตัว - ไทยมีนโยบายที่จะเชิญชวนชาวเวียดนามมาแต่งงานที่เมืองไทยเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ - คนลาวจะนิยมมารับบริการ โรงพยาบาลขอนแก่น - ในจังหวัดขอนแก่น มีสถาบันการศึกษาเป็นศูนย์กลาง มีธุรกิจการโรงแรม ครอบคลุมไปถึงการจัดประชุมสัมมนา	- มีการจับบันทึกความร่วมมือของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคผู้นำใจ ในด้านการศึกษาเรื่องยาเสพติด และอาชญากรรม - วัฒนธรรมได้เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากจำนวนผู้หญิงไทยที่มีสามีเป็นชาวต่างชาติมีจำนวนเพิ่มขึ้น - ชาวไทยเริ่มหันมาเรียนภาษาต่างประเทศมากขึ้น - เนื่องจากไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีพื้นที่ทางประวัติศาสตร์วัฒนธรรมร่วมกันมา สะพานข้ามแม่น้ำโขงจึงเปรียบเสมือนการเชื่อมต่อวัฒนธรรมกับประเทศเพื่อนบ้าน	- ด้านข้อมูลคนต่างด้าวที่ผ่านเข้ามาจะเป็นแรงงานต่างด้าวแบบมีวีซ่า เข้าออกที่ถูกกฎหมาย, แรงงานต่างด้าวที่ได้รับการผ่อนผันตาม ครม., แรงงานต่างด้าว MOU ซึ่งทางรัฐบาลทั้ง 3 ประเทศ ได้แก้ พม่า สปป.ลาว และกัมพูชา ได้ตกลงร่วมกัน และยังมีความต่างด้าวที่ลักลอบเข้ามาอย่างผิดกฎหมาย	

สถานที่ วัน และเวลา	ประเด็นหลัก			ด้านแรงงาน
	ด้านเศรษฐกิจ	ด้านสังคมและวัฒนธรรม		
(4) <u>จังหวัดมุกดาหาร</u> วันจันทร์ที่ 24 พฤศจิกายน 2551 ณ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมุกดาหาร	- สปป.ลาวเป็นศูนย์กลางการผลิตอุตสาหกรรมและมีกรทำ Contract Farming เป็นจำนวนมาก รวมถึงการผลิตกระแสไฟฟ้า - จังหวัดมุกดาหาร ปรึยบเสมือนประตูเข้าออกของสปป.ลาว เนื่องจากสปป.ลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล - การเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ 2 ส่งผลกระทบต่อกลุ่มคนที่ทำธุรกิจเรือโดยสาร - การเกิดของ Tesco Lotus และ Big C ทำให้พ่อค้า ชาวไทยในฝั่งไทยไม่ได้รับการตั้งช้อสินค้าจากกลุ่มพ่อค้าแม่ค้าจากฝั่งลาว - มีผู้คนเดินทางมาจังหวัดมุกดาหารมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นประชุม สัมมนา หรือท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เดินทางมาแวะเพื่อข้ามไปลาวและเวียดนาม - การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ยังมาจากท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากยังมีปัญหาการใช้รถในการขนส่งสินค้าระหว่าง ไทย-ลาว	- การเปิดใช้สะพาน ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานและการเข้ามาของนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคต่างๆ ส่งผลให้เกิดการผสมผสานความหลากหลายของคน อาหาร เข้าด้วยกัน - การเปลี่ยนแปลงทางด้านสิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมทางด้านวัฒนธรรมที่เปลี่ยนแปลงไป จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การกิน ซึ่งอาจมีผลต่อสุขภาพ - จังหวัดมุกดาหารมีกลุ่มชาติพันธุ์ 9 กลุ่ม ได้อพยพมาเป็นร้อยปี มีกลุ่มคนไทยเชื้อสายญวนที่มีอิทธิพลในเรื่องการค้าขายมาก - การสร้างรายได้ของคนในชุมชน เกิดจากการท่องเที่ยว และสินค้า OTOP ถ้าภาคเอกชนช่วยสนับสนุนในชุมชนที่อ่อนแอก็จะทำให้หมู่บ้านเกิดประสิทธิภาพในชุมชน และมีการตื่นตัวของภาครัฐในการส่งเสริมการท่องเที่ยว ก็จะทำให้คนในชุมชนเกิดรายได้ในการผลิตสินค้า		- การที่คนต่างจังหวัดอพยพเข้ามาในไทยและคลอคลอกออกมา เมื่อถูกเข้าสู่ชีวิตจะมีปัญหาเรื่องของบัตร เพราะไม่มีใบแจ้งเกิดและกลายเป็นเด็กไร้สัญชาติ - มุกดาหารมีแรงงานลาวมาทำงานเพิ่มมาก - การนำแรงงานต่างด้าวมาทำงานในไทยมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าคนไทย เนื่องจากต้องมีการตรวจร่างกายประจำปี มีการตรวจโรคและดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมายและต้องเตรียมที่พักให้ ทำให้แรงงานไทยไปทำงานในสปป.ลาวน้อย เพราะค่าตอบแทนในสปป.ลาวถูกมาก ยกเว้นกลุ่มแรงงานที่มีฝีมือ - แรงงานต่างด้าวเดินทางมามุกดาหารเพื่อทำบัตรผ่านแดนที่ถูกกฎหมายหลังจากขอใบอนุญาตได้แล้ว ก็จะอพยพไปเมืองใหญ่ที่ไม่ได้อยู่ในมุกดาหาร หรืออาจอยู่ 1 เดือน ก่อนย้ายไปเมืองอื่น

ตารางที่ ค.3 สรุปผลการเก็บข้อมูลภาคสนามในประเทศเวียดนาม (ระหว่างวันที่ 8 - 11 ธันวาคม 2551)

วัน-เวลา	หน่วยงาน	พบกับ	ข้อมูล
วันจันทร์ที่ 8 ธันวาคม 2551	ศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยวของเมืองดานัง (Danang Tourism Promotion Center)	Mr. Nguyen Van Hoa – Deputy Chief	- การท่องเที่ยวและจำนวนนักท่องเที่ยวที่มณฑลดานัง - โรงแรมและที่พักในดานัง - ปัญหาที่นักท่องเที่ยวยังคงประสบจากการใช้เส้นทาง R9 ในการเดินทาง คือ การมีด้านตรวจหลายจุด การเคลียร์ในแต่ละด้านใช้เวลานาน และเสียเวลาในการทำวีซ่าเข้า สปป.ลาว - ปัญหาการจำกัดความเร็วของรถในเวียดนาม - ทำเรื่องดานังสามารถรองรับเรือสำราญใหญ่ (เรืออาลีโน) จากญี่ปุ่น ออังกง ได้
	ศูนย์ส่งเสริมการค้าของเมืองดานัง (Danang Trade Promotion Information Center: TPIC)	Mr. Hua Tu Anh – Director	- รัฐบาลเวียดนามได้ให้ความสำคัญกับเส้นทาง EWEC นี้ในด้านระเบียบศุลกากรและการขนส่ง - นิคมอุตสาหกรรมในดานังมี 6 แห่ง - คนเวียดนามนิยมสินค้าไทยและการบริการของไทย - ดานังและขอนแก่น เปரியบเสมือนเมืองพี่เมืองน้อง มีการแลกเปลี่ยนทางการค้าระหว่างกัน

วัน-เวลา	หน่วยงาน	พบกับ	ข้อมูล
	ศูนย์ส่งเสริมการลงทุนของเมืองดานัง (Danang Investment Promotion Center: IPC Danang)	Mr. Lam Quang Minh – Director	- การลงทุนของต่างชาติในดานัง - โครงการพัฒนาพื้นที่ตามแนวชายฝั่งทะเล - ปัญหาจากเส้นทาง EWEC
	ท่าเรือดานัง (Danang Port)	- Mr. Mac Nhu Day (Manager of Sale & Marketing Dept.) - Mr. Ho Ninh (Manager of Planning and Investment Dept.) - Mr. Nguyen Huu Sia (Vice General Director)	- การรองรับของท่าเรือดานัง - การขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือดานัง - โครงการปรับปรุงพัฒนาท่าเรือดานัง ทั้งพื้นที่ อุปกรณ์ ครุภัณฑ์
วันพุธที่ 10 ธันวาคม 2551	แผนกวัฒนธรรม การกีฬา และการท่องเที่ยวของเมืองเว้ (Culture, Sport & Tourism Department of Thua Thien Hue Province)	Mr. Nguyen Quoc Thanh – Vice Director และผู้ช่วย 2 ท่าน	- เส้นทาง EWEC มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว - เมืองเว้ยังขาดโครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากที่เข้ามา - แหล่งท่องเที่ยวในเมืองเว้ (มรดกโลก) - แผนพัฒนาการท่องเที่ยวตามชายหาด - แนวโน้มในการพัฒนาการท่องเที่ยวในเว้ - ปัญหาและอุปสรรคด้านการท่องเที่ยว - โครงการสร้างจุดพัฒนาเส้นทางหลวง

วัน-เวลา	หน่วยงาน	พบกับ	ข้อมูล
	ตัวแทนด้านการค้าและการท่องเที่ยวในเมือง ดองฮา จังหวัดกวางจิ (Sepon Travel in Dong Ha, Quang Tri Province)	Mr. Tran Huu Phuoc Vice Manager of Sepon Travel	- การดำเนินงานของบริษัท Sepon - แหล่งท่องเที่ยวในเวียดนามที่ต้องผ่านดองฮา - อาหารทะเลในดองฮา - ปัญหาที่พบตามชายแดน - กว้างจิพยายามดึงดูดการลงทุน ทั้งด้านการท่องเที่ยวและการค้า และต้องการนักลงทุนจากไทยมาพัฒนาการท่องเที่ยว
วันพฤหัสบดีที่ 11 ธันวาคม 2551	ส่งเสริมการลงทุนเขตเศรษฐกิจพิเศษลาว บาว (Lao Bao Special Economic- Commercial Area)	Mr. Tran Huu Phuoc Vice Manager of Sepon Travel	- การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ - โครงการที่การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาว - สิทธิพิเศษที่ดึงดูดนักลงทุน - แรงงานในลาวบาว - การขั้บรถจากไทยเข้าไปในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว

ตารางที่ ค.4 สรุปผลการเก็บข้อมูลภาคสนามใน สปป.ลาว (ระหว่างวันที่ 11 – 12 ธันวาคม 2551)

วัน-เวลา	หน่วยงาน	พบกับ	ข้อมูล
วันพฤหัสบดีที่ 11 ธันวาคม 2551	บริษัท ไซโซเออ (Chaio aa Co., Ltd.)	– Mr. Paphon Lokphibban – CEO – Mr. Pratchaya Sitthisat - CEO	- การขอสัมปทานที่ปลูกต้นกระต่าย - การทำ Contract Farming - ปัญหาการขนส่งและปัญหาทั่วไปที่พบในลาว - การส่งออก
	บริษัท น้ำตาลมิตรลาว (Mitr Lao Sugar Co., Ltd.)	คุณวิวัฒน์ ตีระวนิพนธ์ ผู้จัดการฝ่ายบริการการส่งออก	- การปลูกอ้อยในสปป.ลาว - สาเหตุที่ลงทุนในสปป.ลาวและส่งออกไป EU - ขั้นตอนในการขนส่งสินค้า - ปัญหาที่เกิดขึ้นในการขนส่ง
วันศุกร์ที่ 12 ธันวาคม 2551	ท่านกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต (Royal Thai Consulate-General, Savannakhet Province)	ท่านกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต	- การเดินทางทางอากาศ - สนามบินสะหวันนะเขต หรือสนามบินร่วม - ด้านศุลกากร - การลงทุนในสะหวันนะเขต - Contract farming - เมืองสำคัญทางธุรกิจของสปป.ลาว - สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ทั้ง 4 แห่ง

วัน-เวลา	หน่วยงาน	พบกับ	ข้อมูล
	เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-SENO Special Economic Zone)	นาย พนมกร คารารัตน์ หัวหน้าแผนก	- ผู้พื้นที่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน - สิทธิประโยชน์ที่นักลงทุนจะได้รับ
	แผนกแผนการและการลงทุนแขวงสะหวัน นะเขต (Department of Planning and Investment for Savannakhet Province)	- Mr. Bounleam Onsyland Deputy Director - Mr. Southasack Phanthalath	- การส่งเสริมการลงทุน - การขออนุญาตเข้ามาลงทุนในลาว - ธุรกิจจีนและไทยที่เข้ามาลงทุน - การบริการขนส่งสินค้า

ภาคผนวก จ.

สรุปแหล่งที่มาของข้อมูลปฐมภูมิ

ภาคผนวก จ.

สรุปแหล่งที่มาของข้อมูลปฐมภูมิ

ตารางที่ จ.1 สรุปจำนวนองค์กร Stakeholder และบุคคลที่เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในประเทศไทย

ครั้งที่	วันที่	สถานที่	องค์กร/สถาบัน		ผู้เข้าร่วมประชุม	
			จำนวน	ร้อยละ(%)	จำนวน	ร้อยละ(%)
1	24 พ.ย. 2551	จ.ตาก(อ.แม่สอด)	13	20.97	34	40.00
2	26 พ.ย. 2551	จ.พิษณุโลก	19	30.65	20	23.54
3	26 พ.ย. 2551	จ.ขอนแก่น	15	24.19	15	17.64
4	24 พ.ย. 2551	จ.มุกดาหาร	15	24.19	16	18.82
รวม			62	100%	85	100%

ตารางที่ จ.2 สรุปจำนวนผู้ที่เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในประเทศไทย โดยจำแนกตามประเภทหน่วยงาน/องค์กรที่สังกัด

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาคประชา สังคม/คนท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา /สื่อมวลชน
จำนวน 32 คน	จำนวน 22 คน	จำนวน 15 คน	จำนวน 10 คน	จำนวน 6 คน
รวมทั้งหมด 85 คน				

ตารางที่ จ.3 สรุปจำนวนและประเภทองค์กร Stakeholder ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยในประเทศไทย

สถานที่จัดประชุม	หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ ท้องถิ่น	องค์กรภาค ประชา สังคม/คน ท้องถิ่น	สถาบัน การศึกษา/ สื่อมวลชน	จำนวน องค์กร/ สถาบัน	ร้อยละ (%)
จ.ตาก (อ.แม่สอด)	3	3	2	3	2	13	20.97
จ.พิษณุโลก	9	3	1	3	3	19	30.65
จ.ขอนแก่น	9	2	1	-	3	15	24.19
จ.มุกดาหาร	12	2	-	1	-	15	24.19
รวมองค์กร ทั้งหมด	33	10	4	7	8	62	100%
ร้อยละ (%)	53.22	16.12	6.45	11.29	12.90	100%	

ตารางที่ จ.4 สรุปจำนวนและประเภทองค์กรที่ร่วมประชุมกลุ่มย่อยที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ในวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 ณ ห้องประชุมหอการค้าจังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด)

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาคประชา สังคม/คนท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา /สื่อมวลชน
พาณิชย์จังหวัด	หอการค้า	องค์การบริหาร ส่วนตำบล	คลินิกกฎหมาย แรงงาน	BBC
การค้าภายใน จังหวัด	สภาอุตสาหกรรม	เทศบาลเมืองแม่ สอด	ประชาคมแม่สอด	สตาราดเบิ้ล
ด่านศุลกากร	บริษัททีจี ดาก แกรนิต		สมาคมวัฒนธรรม และเศรษฐกิจไทย- พม่า	
รวม 3 องค์กร	รวม 3 องค์กร	รวม 2 องค์กร	รวม 3 องค์กร	รวม 2 องค์กร
23.00%	23.00%	15.50%	23.00%	15.50%
รวมทั้งหมด	13 องค์กร			

ตารางที่ จ.5 สรุปจำนวนและประเภทองค์กรที่ร่วมประชุมกลุ่มย่อยที่จังหวัดพิษณุโลก
วันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 ณ โรงแรมอัมรินทร์ลากูน

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาคประชา สังคม/คนท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา/ สื่อมวลชน
พาณิชย์จังหวัด	หอการค้า	องค์การบริหาร ส่วนจังหวัด	ชมรมธนาคาร	ศูนย์บ่มเพาะวิสาหกิจ มหาวิทยาลัยนเรศวร
การบินไทย พิษณุโลก	สภา อุตสาหกรรม		สมาคมผู้เสียสละ	ศูนย์บ่มเพาะวิสาหกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏ พิบูลสงคราม
การท่องเที่ยวแห่ง ประเทศไทย	สมาคมธุรกิจ การท่องเที่ยว		สภาวัฒนธรรม	สถาบันพัฒนาสี่แยก อินโดจีน
พัฒนาชุมชนจังหวัด				
จัดหางานจังหวัด				
วัฒนธรรมจังหวัด				
พัฒนาธุรกิจการค้า จังหวัด				
พัฒนาสังคมและ ความมั่นคงของ มนุษย์จังหวัด				
สวัสดิการและ คุ้มครองแรงงาน จังหวัด				
รวม 9 องค์กร	รวม 3 องค์กร	รวม 1 องค์กร	รวม 3 องค์กร	รวม 3 องค์กร
47.37%	15.79%	5.26%	15.79%	15.79%
รวมทั้งหมด 19 องค์กร				

ตารางที่ จ.6 สรุปจำนวนและประเภทองค์กรที่ร่วมประชุมกลุ่มย่อยที่จังหวัดขอนแก่น
วันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 ณ ศูนย์ปฏิบัติการร่วมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ROC)
มหาวิทยาลัยขอนแก่น

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาคประชา สังคม/คนท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา/ สื่อมวลชน
พัฒนาธุรกิจการค้า จังหวัด	หอการค้า	องค์การบริหาร ส่วนจังหวัด		สถาบันยุทธศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
การท่องเที่ยวแห่ง ประเทศไทย	สภา อุตสาหกรรม			ศูนย์วิจัยพหุลักษณะ สังคม มหาวิทยาลัย ขอนแก่น
พัฒนาสังคมและ ความมั่นคงของ มนุษย์				สถาบันความร่วมมือ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ ลุ่มน้ำโขง (MI)
เกษตรจังหวัด				
วัฒนธรรมจังหวัด				
แรงงานจังหวัด				
โยธาธิการและผัง เมือง				
อุตสาหกรรมจังหวัด				
พัฒนาชุมชนจังหวัด				
รวม 9 องค์กร	รวม 2 องค์กร	รวม 1 องค์กร	—	รวม 3 องค์กร
60.00%	13.33%	6.67%	—	20.00%
รวมทั้งหมด 15 องค์กร				

ตารางที่ จ.7 สรุปจำนวนและประเภทองค์กรที่ร่วมประชุมกลุ่มย่อยที่จังหวัดมุกดาหาร
วันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 ณ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมุกดาหาร

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาคประชา สังคม/คนท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา/ สื่อมวลชน
สาธารณสุขจังหวัด	หอการค้า		สภาวัฒนธรรม	
ท่องเที่ยวกีฬาและ นันทนาการจังหวัด	สภา อุตสาหกรรม			
พาณิชย์จังหวัด				
วัฒนธรรมจังหวัด				
ศุลกากร				
เกษตรจังหวัด				
พัฒนาสังคมและ ความมั่นคงของมนุษย์				
ขนส่งจังหวัด				
อุตสาหกรรมจังหวัด				
แขวงการทางจังหวัด				
พัฒนาชุมชนจังหวัด				
แรงงานจังหวัด				
รวม 12 องค์กร	รวม 2 องค์กร	—	รวม 1 องค์กร	—
80.00%	13.33%	—	6.67%	—
รวมทั้งหมด 15 องค์กร				

ตารางที่ จ.8 สรุปจำนวนบุคคล /องค์กรที่ให้สัมภาษณ์ในการวิจัยภาคสนาม ในประเทศไทย โดย
จำแนกบุคคลตามประเภทหน่วยงาน /องค์กรที่สังกัด

สถานที่	หน่วยงาน รัฐ	ธุรกิจ เอกชน	องค์กร ปกครอง จังหวัด/ ท้องถิ่น	องค์กรภาค ประชา สังคม/คน ท้องถิ่น	สถาบัน การศึกษา/ สื่อมวลชน	จำนวน องค์กร/ สถาบัน	ร้อยละ (%)
จ.ตาก (อ.แม่สอด)	3	4	—	2	1	10	32.26
จ.พิษณุโลก	2	5	—	2	2	11	35.50
จ.มุกดาหาร	1	1	—	2	—	4	12.90
จ.ขอนแก่น	—	—	—	—	1	1	03.22
จ.กาฬสินธุ์	1	3	—	—	—	4	12.90
จ.มหาสารคาม	1	—	—	—	—	1	03.22
รวมทั้งหมด	8	13	—	6	4	31	100%
ร้อยละ (%)	25.80	41.93	—	19.35	12.90	100%	

ตารางที่ จ.9 สรุปจำนวนบุคคล /องค์กรที่ให้สัมภาษณ์ในการวิจัยภาคสนาม ในอำเภอแม่สอด
จังหวัดตาก โดยจำแนกบุคคลตามประเภทหน่วยงาน /องค์กรที่สังกัด

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาค ประชาสังคม/คน ท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา/ สื่อมวลชน
- วัฒนธรรม จังหวัด - พัฒนาสังคม และความมั่นคง มนุษย์จังหวัด - พาณิชย์จังหวัด	- หอการค้าจังหวัด ตาก (อ.แม่สอด) - สภาอุตสาหกรรม จังหวัด (อ.แม่ สอด)	—	- มูลนิธิแม่สอด สามัคคีการกุศล สมาคม - คลินิกกฎหมาย แรงงานแม่สอด	- มหาวิทยาลัยราช ภัฏกำแพงเพชร
รวม 3 ราย	รวม 4 ราย	—	รวม 2 ราย	รวม 1 ราย
รวมทั้งหมด 10 ราย				

ตารางที่ จ.10 สรุปจำนวนบุคคล /องค์กรที่ให้สัมภาษณ์ในการวิจัยภาคสนาม ในจังหวัดพิษณุโลก
โดยจำแนกบุคคลตามประเภทหน่วยงาน /องค์กรที่สังกัด

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาค ประชาสังคม/คน ท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา/ สื่อมวลชน
- พาณิชย์จังหวัด - การท่องเที่ยว สำนักงาน พิษณุโลก	- หอการค้า จังหวัดพิษณุโลก - สภาอุตสาหกรรม จังหวัดพิษณุโลก - โรงงานคัดแยก ขยะเพื่อรีไซเคิล “วงษ์พาณิชย์” - เจ้าของร้านสปา - เจ้าของเกสท์เฮ้าส์	—	- พิพิธภัณฑ์จำทวี - ชมรมสุขภาพ เต้าเต๋อซันซี (พิษณุโลก)	- มหาวิทยาลัย นเรศวร - นักศึกษาสาขา การท่องเที่ยว
รวม 2 ราย	รวม 5 ราย	—	รวม 2 ราย	รวม 2 ราย
รวมทั้งหมด 11 ราย				

ตารางที่ จ.11 สรุปจำนวนบุคคล /องค์กรที่ให้สัมภาษณ์ในการวิจัยภาคสนาม ในจังหวัดมุกดาหาร
โดยจำแนกบุคคลตามประเภทหน่วยงาน /องค์กรที่สังกัด

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาคประชา สังคม/คนท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา/ สื่อมวลชน
- พาณิชย์จังหวัด	- หอการค้า จังหวัดมุกดาหาร	-	- สภาวัฒนธรรม จังหวัด - องค์กรชาวบ้าน มุกดาหาร/ สภา พัฒนาการเมือง และผู้นำ	
รวม 1 ราย	รวม 1 ราย	-	รวม 2 ราย	-
รวมทั้งหมด 4 ราย				

ตารางที่ จ.12 สรุปจำนวนบุคคล /องค์กรที่ให้สัมภาษณ์ในการวิจัยภาคสนาม ในจังหวัดกาฬสินธุ์
และจังหวัดมหาสารคาม โดยจำแนกบุคคลตามประเภทหน่วยงาน /องค์กรที่สังกัด

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาค ประชาสังคม/ คนท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา/ สื่อมวลชน
- กลุ่มงานข้อมูล สำนักงานจังหวัด กาฬสินธุ์ - กลุ่มบริหารการ คลังและเศรษฐกิจ (CFO) จังหวัด มหาสารคาม	- หอการค้า จังหวัดกาฬสินธุ์	-	-	-
รวม 2 ราย	รวม 3 ราย	-	-	-
รวมทั้งหมด 5 ราย				

ตารางที่ จ.13 สรุปจำนวนบุคคล /องค์กรที่ให้สัมภาษณ์เชิงลึก ในประเทศเวียดนาม โดยจำแนก
บุคคลตามประเภทหน่วยงาน /องค์กรที่สังกัด

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจ เอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาค ประชาสังคม/ คนท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา/ สื่อมวลชน
จังหวัดดานัง - ศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยว ของจังหวัดดานัง - ศูนย์ส่งเสริมการค้าของ จังหวัดดานัง - ศูนย์ส่งเสริมการลงทุนของ จังหวัดดานัง - การท่าเรือดานัง	—	—	—	—
จังหวัดถัวเทียน – เว้ - แผนกวัฒนธรรม การกีฬา และการท่องเที่ยวของเมืองเว้	—	—	—	—
จังหวัดกวางจิ - ตัวแทนด้านการค้า เมืองคอนฮา จังหวัดกวางจิ - ตัวแทนด้านการท่องเที่ยว เมืองคอนฮา จังหวัดกวางจิ	—	—	—	—
เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว - ส่งเสริมการลงทุนเขต เศรษฐกิจพิเศษลาวบาว	—	—	—	—
รวม 12 ราย	—	—	—	—
รวมทั้งหมด 12 ราย				

ตารางที่ จ.14 สรุปจำนวนบุคคล /องค์กรที่ให้สัมภาษณ์เชิงลึกใน สปป.ลาว โดยจำแนกบุคคลตามประเภทหน่วยงาน /องค์กรที่สังกัด

หน่วยงานรัฐ	ธุรกิจเอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาค ประชาสังคม/ คนท้องถิ่น	สถาบันการศึกษา /สื่อมวลชน
- การท่องเที่ยว สะพานนะเขต - เขตเศรษฐกิจพิเศษ สะพานเซโน - แผนกแผนการและ การลงทุนแขวง สะพานนะเขต - ทานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะพานนะเขต	- บริษัทไซโยเอเอ - บริษัท น้ำตาล มิตรลาว	-	-	-
รวม 5 ราย	รวม 3 ราย	-	-	-
รวมทั้งหมด 8 ราย				

ตารางที่ จ.15 สรุปจำนวนบุคคล /องค์กรที่ให้สัมภาษณ์ในประเทศไทย เวียดนาม และ สปป.ลาว
โดยจำแนกบุคคลตามประเภทหน่วยงาน /องค์กรที่สังกัด

สถานที่	หน่วยงาน รัฐ	ธุรกิจ เอกชน	องค์กร ปกครอง จังหวัด/ ท้องถิ่น	องค์กรภาค ประชา สังคม/คน ท้องถิ่น	สถาบัน การศึกษา/ สื่อมวลชน	รวม จำนวน องค์กร/ สถาบัน	ร้อยละ (%)
ในประเทศไทย							
จ.ตาก (อ.แม่สอด)	3	4	–	2	1	10	
จ.พิษณุโลก	2	5	–	2	2	11	
จ.มุกดาหาร	1	1	–	2	–	4	
จ.ขอนแก่น	–	–	–	–	1	1	
จ.กาฬสินธุ์	1	3	–	–	–	4	
จ.มหาสารคาม	1	–	–	–	–	1	
รวม	8	13	0	6	4	31	60.80
ในเวียดนาม							
จ.ดำนัง	8	–	–	–	–	8	
จ.ถั่วเทียน – เว้	1	–	–	–	–	1	
จ.กวางจี	2	–	–	–	–	2	
เขตเศรษฐกิจ พิเศษลาวบาว	1	–	–	–	–	1	
รวม	12	–	–	–	–	12	23.52
ใน สปป.ลาว							
แขวงสะหวัน นะเขต	5	3	–	–	–	8	
รวม	5	3	–	–	–	8	15.68
สรุปรวมทุกประเทศ							
สรุปผล	25	16	–	6	4	51	100%
ร้อยละ(%)	49.01	31.37	–	11.77	7.85	100%	

ตารางที่ จ.16 สรุปแหล่งข้อมูลทั้งหมดของการศึกษาผลกระทบด้านสังคมวัฒนธรรม

(1)	(2)	(3)
องค์กร Stakeholder 62 องค์กร	ผู้ร่วมประชุมในไทย 85 ราย	การสัมภาษณ์ในไทย – เวียดนาม - สปป.ลาว 51 ราย
		ผู้ให้สัมภาษณ์ในไทย 31 ราย
		ผู้ให้สัมภาษณ์ในเวียดนาม 12 ราย
		ผู้ให้สัมภาษณ์ในลาว 8 ราย

ตารางที่ จ.17 สรุปแหล่งข้อมูลทั้งหมดของการศึกษาผลกระทบด้านสังคมวัฒนธรรม โดยจำแนกตามประเภทองค์กร

สถานที่	หน่วยงาน รัฐ	ธุรกิจ เอกชน	องค์กรปกครอง จังหวัด/ท้องถิ่น	องค์กรภาค ประชาสังคม /คนท้องถิ่น	สถาบัน การศึกษา/ สื่อมวลชน	จำนวน องค์กร/ สถาบัน	ร้อยละ (%)
1. แหล่งข้อมูลจากการจัดประชุมองค์กร Stakeholder							
รวมองค์กร ทั้งหมด	33	10	4	7	8	62	–
ร้อยละ(%)	53.22	16.12	6.45	11.29	12.90	100%	
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (แยกบุคคลตามประเภทองค์กร)							
รวมทั้งหมด ในไทย	8	13	–	6	4	31	–
ร้อยละ (%)	25.80	41.93	–	19.35	12.90	100%	
รวมทั้งหมด ในเวียดนาม	12	–	–	–	–	12	
ร้อยละ (%)	100.00	–	–	–	–	100%	
รวมทั้งหมด ในสปป.ลาว	5	3	–	–	–	8	
ร้อยละ (%)	62.50	37.50	–	–	–	100%	
สรุปผล	25	16	–	6	4	51	
ร้อยละ (%)	49.01	31.37	–	11.77	7.85	100%	

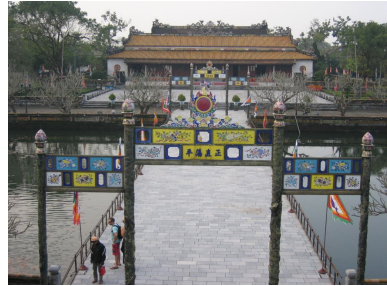
ภาคผนวก จ.

**รูปภาพการเดินทางตามเส้นทาง
EWEC ในแต่ละเมืองที่ศึกษา**

ภาคผนวก ฉ.

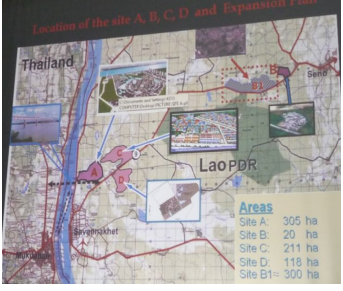
รูปภาพการเดินทางตามเส้นทาง EWEC ในแต่ละเมืองที่ศึกษา

จุดที่ 1: นครดานัง (Danang City) ในประเทศเวียดนาม		
ท่าเรือดานัง (Danang Port) หรือ ท่าเรือน้ำลึกเทียนซา (Tien Sa Seaport)		
ถนนเลียบริมน้ำฮาน (Han) และ สะพานข้ามแม่น้ำฮาน (Sông Hàn Bridge หรือ Han River Bridge) เป็นสะพานแขวนที่เชื่อมตัวเมือง ดานังทั้งสองฝั่งเข้าด้วยกัน ถือเป็น สัญลักษณ์ของเมืองดานัง โดยในช่วง กลางดึก รถจะไม่สามารถวิ่งบน สะพานได้ เนื่องจากสะพานจะต้อง หมุนออกข้าง เพื่อเปิดให้เรือขนส่ง สินค้าขนาดใหญ่วิ่งผ่านไปได้		
พิพิธภัณฑ์ประติมากรรมของจาม (Museum of Cham Sculpture) เป็นที่รวบรวมโบราณวัตถุของพวก จามไว้มากที่สุด สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2458 (ค.ศ.1915) และภาพรถสามล้อ ลีปที่เรียกว่า “ซีโคล” (Cyclo) โดย คนนั่งอยู่หน้า คนถีบอยู่หลัง		
เส้นทางสายฮาเยิน (Hai Van Pass) - เส้นทางจากเมืองดานังไปยังเมืองเว้ จะต้องผ่านเทือกเขาอันนัม ซึ่งเป็น ภูเขาสูงเทือกสำคัญ และเนื่องจาก ถนนตามไหล่เขามีความคดเคี้ยวมาก ทางกรมเวียดนามจึงได้ก่อสร้าง		

อุโมงค์ทะลุเขานี้ชื่อ อุโมงค์ไห่หวน (Hai Van Tunnel) ซึ่งเป็นอุโมงค์ที่มีความยาว 6.2 กม. อุโมงค์นี้ช่วยร่นระยะทางจากเดิมที่ต้องไต่เขาเป็นระยะทาง 24 กม. และใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง ซึ่งรถบรรทุกสัตว์และมอเตอร์ไซด์ห้ามเข้า		
จุดที่ 2: จังหวัดถัวเทียน – เว้ (Thua Thien - Hue) ในประเทศเวียดนาม		
พระราชวังเว้ หรือพระราชวังไดโนย (Dai Noi) สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2347 ในอดีตเป็นที่ประทับของจักรพรรดิถึง 13 พระองค์ ปัจจุบันเป็นใจกลางของการท่องเที่ยวในฐานะ 1 ใน 3 ของมรดกโลกในเวียดนาม		
เจดีย์เทียนมู (Thien Mu Pagoda) เป็นเจดีย์เก่าแก่เจดีย์ทรงเก๋ง 8 เหลี่ยม สูงลดหลั่นกัน 7 ชั้น ถือว่าเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์คู่บ้านคู่เมืองที่สำคัญของเวียดนาม		
แม่น้ำเอือง หรือที่คนเวียดนามเรียก “ซงเอือง” แปลว่า แม่น้ำหอม ซึ่งนครเว้ตั้งอยู่สองฟากฝั่งแม่น้ำเอืองนักท่องเที่ยวมักจะชอบล่องเรือมังกรในตอนกลางคืน เพื่อฟังดนตรีและชมการแสดงนาฏศิลป์พื้นเมืองของเวียดนาม ในชุดประจำชาติอ่าวหญ่ย		
ตลาดดองบา (Dong Ba Market) เป็นตลาดสินค้าขนาดใหญ่ของเมืองเว้		

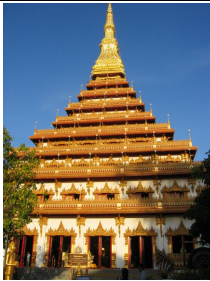
Truong Tien Plaza เป็น ห้างสรรพสินค้าอยู่ข้างตลาดคองบา		
เส้นทางจากเมืองเว้สู่เมืองคองฮา (Dong Ha) จังหวัดกวางจิ (Quang Tri) ระยะทางประมาณ 72 กม. ในเวียดนาม จำกัดความเร็ว อยู่ที่ไม่เกิน 60 กม./ชม.		
จุดที่ 3: จังหวัดกวางจิ (Quang Tri) ในประเทศเวียดนาม		
เมืองคองฮา (Dong Ha) จังหวัด กวางจิ		
เส้นทางจากเมืองคองฮา สู่เมืองลาว บาว (Lao Bao) จังหวัดกวางจิ (Quang Tri)		
เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ขณะนี้ มีนักลงทุนจากประเทศไทย 2 ราย คือ (1) ผู้ผลิตยางรถจักรยานยนต์ ส่งออกประเทศที่สาม และ (2) ผู้ผลิต เครื่องบำรุงกำลัง “Super Horse” เพื่อ ส่งขายในตลาดเวียดนาม		
ประตูเมืองประเทศเวียดนาม ณ จุดผ่านแดน ลาวบาว (เวียดนาม) – แคนสะหวัน (สปป.ลาว) บน เส้นทางหมายเลข 9		

จุดที่ 4: แขวงสะหวันนะเขต ในสปป.ลาว		
ประตูเมืองสปป.ลาว ณ ด่านแดนสะหวัน และภาพบ้านเรือนของราษฎรลาวที่อาศัยอยู่ตามเส้นทางหมายเลข 9		
จากด่านลาวบาว – แดนสะหวัน ถึงแขวงสะหวันนะเขต ใช้เวลาเดินทางประมาณกว่า 3 ชั่วโมงครึ่ง เนื่องจากถนนชำรุดและไม่เรียบ อีกทั้งความรู้ในการเดินทางยังถูกจำกัดด้วยสัตว์เลี้ยงของราษฎรลาวที่อาศัยอยู่ตามเส้นทางหมายเลข 9	 	 
วงเวียนไดโนเสาร์ ถือเป็นหนึ่งในสัญลักษณ์ของแขวงสะหวันนะเขต เนื่องจากมีการขุดค้นพบซากกระดูกไดโนเสาร์จำนวนมากในแขวงนี้ ภาพสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มองจากฝั่งแขวงสะหวันนะเขต		
พระธาตุอิงฮัง เป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ชาวแขวงสะหวันนะเขตเคารพสักการะเสมือนพระธาตุพนมของชาวนครพนมในไทย ในช่วงกลางเดือนธันวาคมแต่ละปีจะมีการจัดงานเฉลิมฉลองพระธาตุอิงฮัง		
บริษัทไซโยเอแอลลาว จำกัด (ปลูกและรับซื้อยูคาลิปตัส) ลงทุนโดยบริษัท Double A		 

เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-Seno Special Economic Zone: SASEZ) เป็นเขตส่งเสริมการลงทุนแห่งแรกในสปป.ลาว โดยมีบริษัท TAGS (Thai Airports Ground Services) ของไทยได้รับสัมปทานใน zone A		
		
ด่านตรวจคนเข้าเมืองฝ่งสะหวันนะเขต สปป.ลาว		
จุดที่ 5: จังหวัดมุกดาหาร ในประเทศไทย		
ด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหาร		
สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 จากฝั่งไทยที่จ.มุกดาหาร ก่อนการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 การคมนาคมและการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว ต้องอาศัยทางเรือ โดยมีเรือโดยสารสำหรับผู้โดยสาร นักท่องเที่ยวและแพขนานยนต์ สำหรับการขนส่งสินค้า		

ป้าย “ประตูอินโดจีน” ในตลาดอินโดจีน หอแก้วมุกดาหาร ด้านบนของหอแก้วเป็นหอยทวี่ ซึ่งนอกจากจะเห็นเมืองมุกดาหารในมุมสูงแล้ว ยังสามารถมองเห็นเมืองกันตะบูลี แขวงสะหวันนะเขต ที่อยู่อีกฝั่งของแม่น้ำโขงได้อย่างชัดเจนอีกด้วย	 	 

จุดที่ 6: จังหวัดขอนแก่น ในประเทศไทย

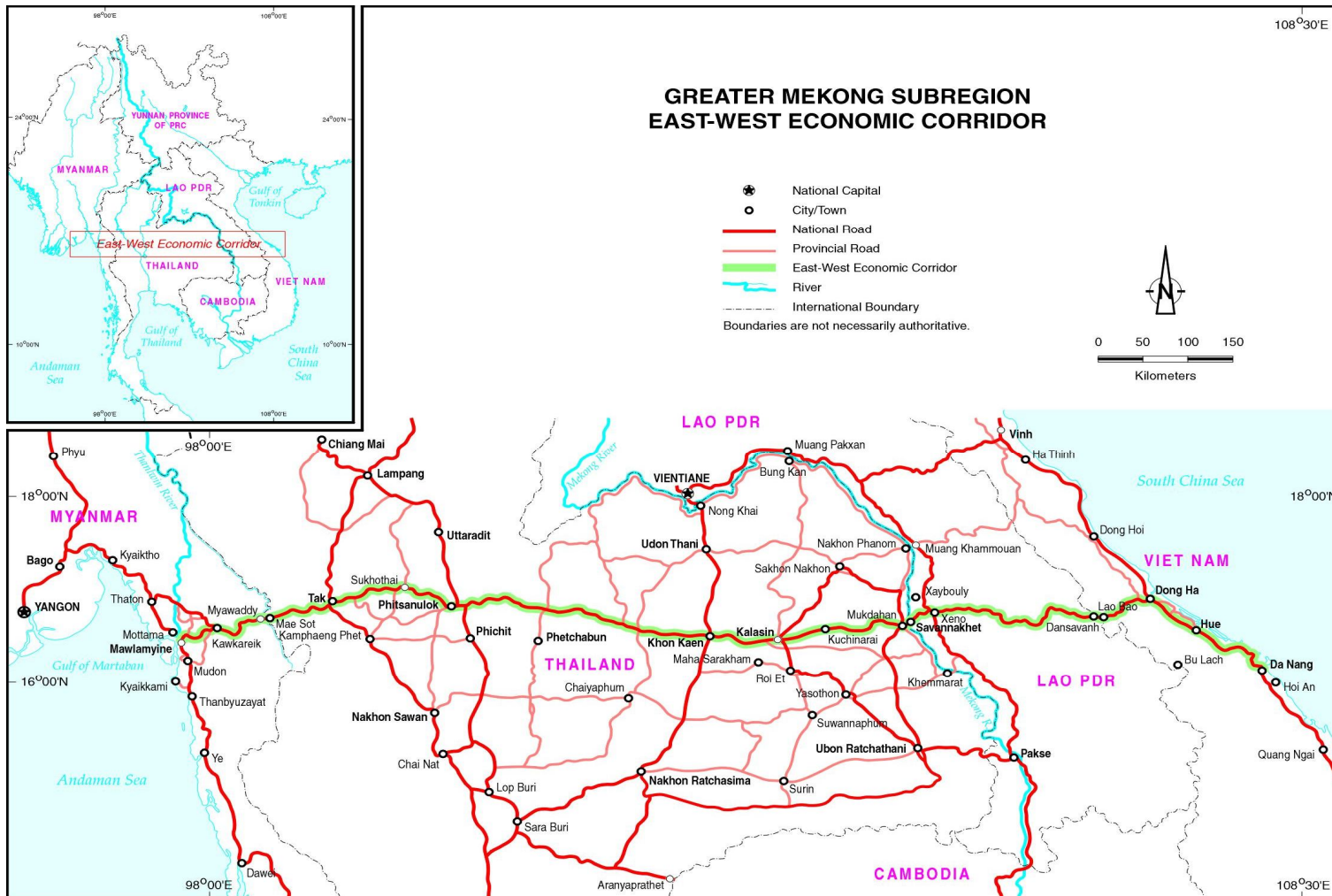
วัดหนองแวง มีพระมหาธาตุแก่นนคร หรือ พระธาตุเก้าชั้น บึงแก่นนคร อยู่กลางเมืองขอนแก่น เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจที่มีทั้งสวนสุขภาพ สนามเด็กเล่นและร้านอาหาร มหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นมหาวิทยาลัยแห่งแรกของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	 	 

จุดที่ 7: จังหวัดพิษณุโลก ในประเทศไทย

ป้ายสี่แยกอินโดจีนและป้ายบอกระยะทางไปเมืองสำคัญในประเทศเพื่อนบ้านตั้งอยู่ทั้ง 4 ด้านของทางแยก ภาพการก่อสร้างศูนย์ศิลปวัฒนธรรมสี่แยกอินโดจีน โดยมีอาคาร 6 ชาติ	 	
พระพุทธชินราช ประดิษฐานอยู่ที่วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร ภาพร้านอาหารเรือนแพ ในแม่น้ำน่าน ในเมืองพิษณุโลก ซึ่งในอดีตสองฟากฝั่งแม่น้ำน่านมีเรือนแพแข่งเป็นที่ยู่ออาศัยเป็นจำนวนมาก		

จุดที่ 7: อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ในประเทศไทย		
ด่านพรมแดนแม่สอด (ไทย) – เมียวดี (พม่า) ในฝั่งไทย		
สุดประจิมที่ริมเมย หรือ ตลาดริมเมย สุดชายแดนไทย – พม่า เป็นสถานที่ ติดต่อค้าขายระหว่างไทย-พม่าโดยมี แม่น้ำเมยเป็นเส้นกั้นเขตชายแดน ระหว่างประเทศทั้งสอง ตลาดแห่งนี้ เป็นแหล่งค้าขายอัญมณีที่มีชื่อเสียง เช่น หยก ทับทิม และพลอยสีจากพม่า ทั้งที่แปรรูปเป็นอัญมณีเรียบร้อยแล้ว และยังไม่ได้แปรรูป		
ทางเข้าโรงแรม Centara จะมีหลัก กิโลเมตรตั้งอยู่เพื่อบอกระยะทาง ไปประตูสู่อันดามัน เมะละแหม่ง ย่างกุ้งและเนปีดอร์ ในพม่า และตาก แม่สะเรียง แม่ฮ่องสอน ในไทย นอกจากนี้ ยังระบุเส้นทางท่องเที่ยว 3 แม่ คือ แม่สอด แม่สะเรียง แม่ฮ่องสอน		
- ป้ายในห้างเทสโก้ โลตัส ที่มี 3 ภาษา - ร้านโชห่วยที่ปรับตัวโดยการ เปลี่ยนมาคิดแอร์ในร้านเพื่อที่จะ สามารถแข่งขันกับร้านค้าปลีก ต่างชาติได้		

แผนที่แสดงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)



ที่มา: ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank: ADB) http://www.adb.org/GMS/gms_map.jpg

คณะนักวิจัย

ที่ปรึกษาโครงการ

1. รศ.ดร. รุธีร์ พนมยงค์
ภาควิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศโลจิสติกส์ และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์
และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
2. ดร.ภัททิยา ยิมเรวัต
คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

หัวหน้าโครงการวิจัย

1. ดร. สักกรินทร์ นิยมศิลป์
สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)

หัวหน้าทีมวิจัย

2. ดร.กัมปนาท เพ็ญสุภา
ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ เกษตรและทรัพยากร คณะเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

นักวิจัย

3. ดร.วุฒิยา สาหร่ายทอง
คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
4. ดร.รณิ เลิศเลื่อมใส
วิทยาลัยนวัตกรรมการสังคม มหาวิทยาลัยรังสิต
5. ดร.พิทยา สุวคันธ์
วิทยาลัยสหวิทยาการ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ลำปาง)
6. นางสาวสิรินาฏ พรศิริประทาน
นักวิจัย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)

ผู้ช่วยนักวิจัย

7. นายนันทวุฒิ นุ่นสพ
ผู้ช่วยนักวิจัย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)