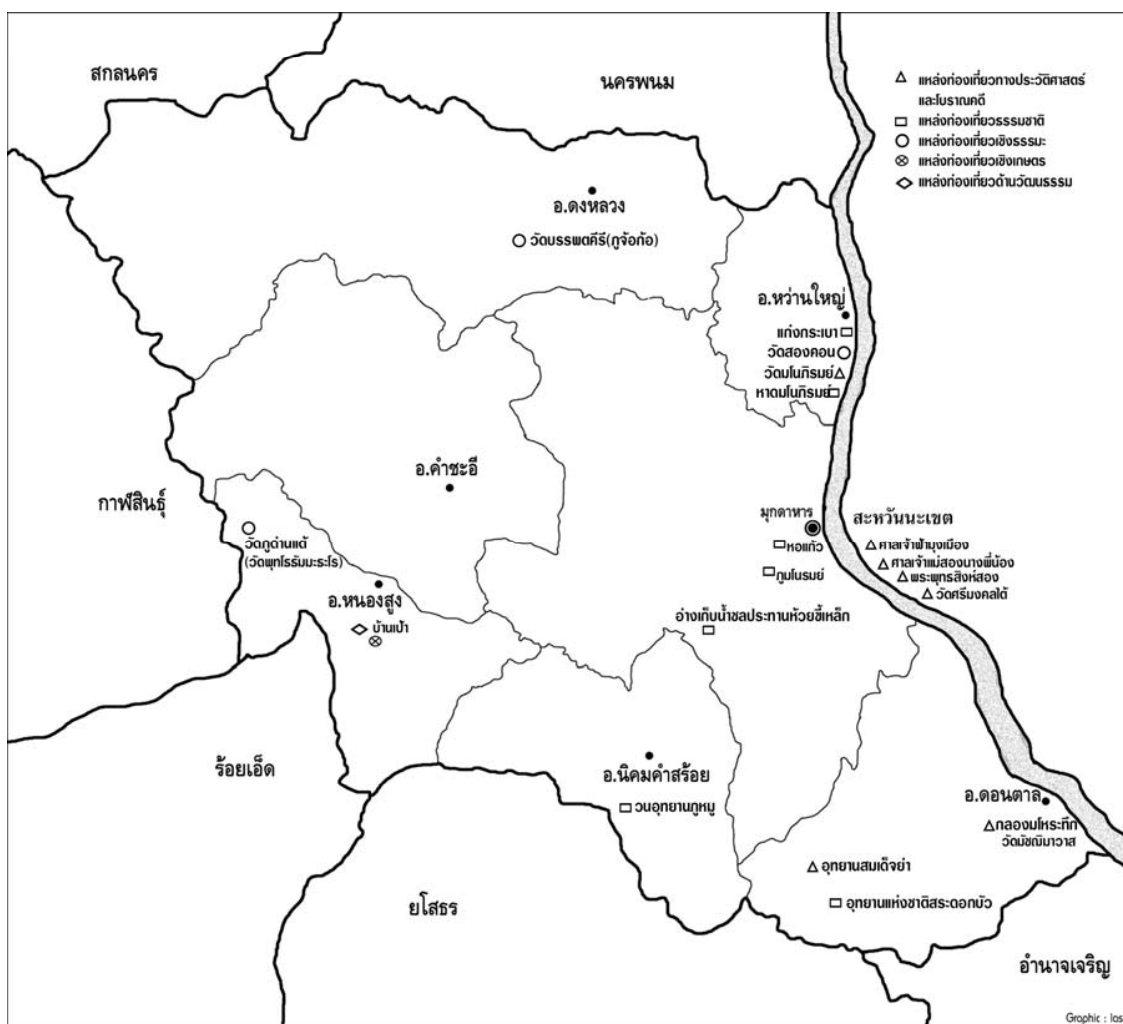




แผนที่ 2.4 แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดมุกดาหาร

การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

จังหวัดมุกดาหารได้จัดทำแผนงาน/โครงการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ตามนโยบาย
หนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ ของทางจังหวัด คือ

กลุ่มการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรม	พื้นที่ดำเนินการ			หน่วยงานรับผิดชอบ
	บ้าน	ตำบล	อำเภอ	
ตลาดอินโดจีน	เขตเทศบาล	มุกดาหาร	เมือง	ทุกหน่วยงาน
หอแก้ว	เขตเทศบาล	ศรีบุญเรือง	เมือง	องค์การบริหารส่วนจังหวัด
อุทยานแห่งชาติภูผาเทิบ	ท่าไคร้	นาสีนวน	เมือง	อุทยานแห่งชาติมุกดาหาร
วัดพระมารดาแห่งมรณสักขี	สองคอน	ปงสาม	ห้วยใหญ่	วัดพระมารดาฯ (วัดสองคอน)
แก่งกะเบา	นาแกน้อย	ปงสาม	ห้วยใหญ่	อำเภอห้วยใหญ่
หมอลำญวนบ้านแก่ง	นาคำน้อย	บ้านแก่ง	ดอนตาล	อำเภอดอนตาล
หมู่บ้านท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ บ้านหนองหล่ม	หนองหล่ม	โพธิ์ไทร	ดอนตาล	อำเภอดอนตาล

นอกจากนี้ จังหวัดมุกดาหารยังได้จัดทำแผนงาน/โครงการ ในพื้นที่เป้าหมาย 34 หมู่บ้าน เพื่อ
แก้ไขปัญหาความยากจนของจังหวัดประจำปี 2547 โดยได้จัดทำเป็นโครงการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ดังนี้

กลุ่มศิลปวัฒนธรรม สถานที่และบริการ	พื้นที่ดำเนินการ		
	บ้าน	ตำบล	อำเภอ
อุทยานแห่งชาติภูผาเทิบ	บ้านท่าไคร้	นาสีนวน	เมือง
หอแก้วมุกดาหาร	ชุมชนศรีบุญเรือง	มุกดาหาร	เมือง
ตลาดอินโดจีน	ชุมชนศรีบุญเรืองใต้	มุกดาหาร	เมือง
แหล่งท่องเที่ยวภูผาขาน	บ้านแมด	บ้านเหล่า	คำชะอี
ภูผากูด	บ้านโนนสะอาด	คำบก	คำชะอี
อ่างเก็บน้ำห้วยมุก	บ้านดอนสวรรค์	น้ำเที่ยง	คำชะอี
ถ้ำเจีย	บ้านคำชะอี	คำชะอี	คำชะอี
หมู่บ้านท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ กระป๋องบ้านหนองไฮ	บ้านหนองไฮ	เหล่าสร้างถ่อ	คำชะอี
น้ำตกคำชะอี	บ้านศรีมงคล	คำชะอี	คำชะอี
บึงหนองบง	บ้านหนองบง	หนองเอี่ยน	คำชะอี
ภูทอง-ถ้ำมะอุ	บ้านโนนป่าแดง	โพนงาม	คำชะอี
ภูน้อย	บ้านโนนก่อ	บ้านซ่ง	คำชะอี

กลุ่มศิลปวัฒนธรรม สถานที่และบริการ		พื้นที่ดำเนินการ	
	บ้าน	ตำบล	อำเภอ
หมู่บ้านท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ บ้านหนองหล่ม	บ้านหนองหล่ม	โพธิ์ไทร	ดอนตาล
ภูด่านยาว	บ้านบาก	บ้านบาก	ดอนตาล
ภูสระดอกบัว	บ้านภูล้อม	บ้านแก้ง	ดอนตาล
ภูถ้ำพระ	บ้านภูผาหอม	บ้านแก้ง	ดอนตาล
ศิลปวัฒนธรรมพื้นบ้านลำ ผญาบ้านนาคำน้อย	บ้านนาคำน้อย	บ้านแก้ง	ดอนตาล
น้ำตกห้วยเลา	บ้านห้วยเลา	ฝั่งแดง	ดงหลวง
น้ำตกแก่งโพธิ์	บ้านนาหินกอง	กกตูม	ดงหลวง
อ่างเก็บน้ำห้วยไร่	บ้านหนองแคน	หนองแคน	ดงหลวง
ผานองนอนเปลือย	บ้านโพนไฮ	หนองแคน	ดงหลวง
แก่งกะเบา	บ้านนาแกน้อย	ปงขาม	ห้วยน้ำใหญ่
หาดชะโนด	บ้านชะโนด	ชะโนด	ห้วยน้ำใหญ่
วัดสองคอน	บ้านสองคอน	ปงขาม	ห้วยน้ำใหญ่
น้ำตกตาดโตน	บ้านโนนยาง	โนนยาง	หนองสูง
ภูจ้อก้อ	บ้านแวง	หนองสูงใต้	หนองสูง
หมู่บ้านท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ บ้านภู	บ้านภู	บ้านเป้า	หนองสูง

การท่องเที่ยวเชิงเกษตร

สำนักงานเกษตรจังหวัดมุกดาหาร ได้ริเริ่มจัดให้มีโครงการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเกษตรขึ้นเพื่อ

1. ก่อให้เกิดรายได้แก่เกษตรกร
2. เป็นแหล่งให้ความรู้ทางการเกษตร
3. เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเกษตร
4. เกิดการพัฒนาการเกษตรและการท่องเที่ยวเชิงเกษตรอย่างยั่งยืน
5. ส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศและนำเงินตราเข้าประเทศ และลดการท่องเที่ยวในต่างประเทศ

โดยสำนักงานเกษตรจังหวัดมุกดาหาร ได้คัดเลือกเอา บ้านเป่า ตำบลบ้านเป่า อำเภอหนองสูง เป็นจุดดำเนินการส่งเสริมและพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร และกิจกรรมนำเที่ยวสวนผลไม้ตามฤดูกาลได้แก่ มะขามหวาน ส้มเขียวหวาน และน้อยหน่า เป็นต้น

การท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ

นอกจากนี้จังหวัดมุกดาหารยังมีสถานที่ท่องเที่ยวซึ่งสามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติได้ เช่น วัดบรรพตคีรี (วัดภูจ้อก้อ) ที่อำเภอหนองสูง เป็นที่ตั้งของ เขมปัตตเจดีย์ หลวงปู่หล้า เขมปัตโต ซึ่งเป็นศาสนสถานที่สำคัญของชาวมุกดาหาร และที่สักการะของพุทธศาสนิกชนทั่วไป ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่แล้ว แต่ปัจจุบันทางจังหวัดยังไม่ได้มีการส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ

โรงแรมและที่พัก

จังหวัดมุกดาหารมีโรงแรมและที่พัก 12 แห่ง จำนวน 824 ห้อง ในอดีตการลงทุนก่อสร้างโรงแรม และที่พักเกิดจากการคาดว่าจะมีการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวภายหลังจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เกิดขึ้น ทำให้มีอุปทานของห้องพักสูงกว่าความต้องการของผู้บริโภคอย่างแท้จริง และจำนวนนักท่องเที่ยว การรักษาระดับคุณภาพของการบริการที่พักจึงมีปัญหา และเกิดการตัดราคาค่าบริการที่พัก ทั้งนี้เกิดจากการขาดเงินทุนหมุนเวียน และตลาดการท่องเที่ยวของมุกดาหารเป็นการท่องเที่ยวแบบทัศนอาทรมิมีการพักในพื้นที่สั้นมาก และเป็นไปตามช่วงระยะเวลา เช่น งานฉลองบุญราศรีของทุกปี ทำให้ไม่สามารถรักษาโครงสร้างการบริการที่พักให้อยู่ในสภาพที่ดี หรือมีคุณภาพ ลูกค้าน้อยในปัจุบันของโรงแรมและที่พักจะเป็นการประชุมสัมมนาของหน่วยราชการหรือภาคเอกชนที่มาจัดประชุมสัมมนา

สถานการณ์ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดมุกดาหาร

จากสถิติของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ใน พ.ศ. 2545 สถานะการท่องเที่ยวของจังหวัดมุกดาหารดีกว่า พ.ศ. 2544 มีผู้มาเยี่ยมเยือนจำนวนทั้งสิ้น 713,684 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 จาก พ.ศ. 2543 ซึ่งมีผู้มาเยี่ยมเยือน 674,503 คน โดยจำแนกเป็นนักท่องเที่ยว 220,682 คน สัดส่วนร้อยละ 30.9 และนักท่องเที่ยว จำนวน 493,002 คน สัดส่วนร้อยละ 69.1 ในจำนวนนี้เป็นชาวไทย จำนวน 672,553 คน สัดส่วนร้อยละ 94.2 ชาวต่างประเทศ จำนวน 41,131 คน สัดส่วนร้อยละ 5.8 นักท่องเที่ยวต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นชาวเอเชีย ยุโรป สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และตะวันออกกลางตามลำดับ

ประเด็นปัญหาด้านการท่องเที่ยว

1. การเข้าถึงเนื่องจากปัญหาเนื่องจากเส้นทางคมนาคมที่จะมายังมุกดาหารไม่ดีพอ
2. การขาดแคลนแรงงานระดับล่างในธุรกิจโรงแรม และร้านอาหาร แต่สำหรับธุรกิจการท่องเที่ยว

เที่ยวกลับไม่มีแหล่งงานรองรับ ทำให้ผู้นำเที่ยวที่มีใบอนุญาตต้องไปทำอาชีพอื่น หรือไปทำงานที่จังหวัดอื่น แม้ว่าวิทยาลัยการอาชีพเคยจัดอบรมหลักสูตรการอาชีพมัลติเทสต์ แต่ก็ไม่ประสบผลสำเร็จ เพราะผู้เรียนจบมาแล้วไม่มีงานทำ

3. สภาพของแหล่งท่องเที่ยวเริ่มเสื่อมโทรมลง และมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถใช้ได้ตลอดปี เนื่องจากสภาพธรรมชาติไม่เอื้ออำนวย เช่น แก่งกระเบา ในช่วงหน้าน้ำจะไม่เห็นทิวทัศน์ของแก่ง นอกจากนี้ปัญหายะและความสะดวกสบาย แล้วยังมีความรกรุงรังจากสิ่งปลูกสร้างที่มีการออกแบบไม่เข้ากับภูมิทัศน์

4. การจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีระบบ และขาดผู้มีความเชี่ยวชาญที่จะมาช่วยในการวางแผน

5. ยังไม่มีการประสานเครือข่ายเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวร่วมกันกับจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดนครพนม และแขวงสะหวันนะเขต

สรุปปัญหาคุณภาพชีวิตด้านวัฒนธรรมของจังหวัดมุกดาหาร

ประเด็นปัญหาด้านสื่อและสื่อมวลชน ได้แก่

1. สื่อวิทยุกระจายเสียงในจังหวัดมุกดาหารมีเพียง 2 คลื่น ทำให้รูปแบบรายการมีลักษณะตายตัว ไม่มีความหลากหลาย ส่วนใหญ่เป็นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของทางราชการ ทำให้ประชาชนไม่ให้ความนิยมเท่าที่ควร

2. การรับชมรายการโทรทัศน์ในจังหวัดมุกดาหาร ยังมีปัญหาสัญญาณภาพไม่คมชัดเท่าที่ควร

3. ปัจจัยทางธุรกิจทำให้หนังสือพิมพ์ท้องถิ่นขาดความเที่ยงตรงและเป็นกลาง เนื่องจากต้องอาศัยรายได้จากการลงโฆษณา โดยเฉพาะการเลือกตั้งทางการเมืองระดับท้องถิ่น ความขัดแย้งกันเนื่องจากการขัดผลประโยชน์ในการใช้อิทธิพลของความเป็นสื่อมวลชนที่พัวพันกับธุรกิจผูกขาด

ประเด็นปัญหาด้านการพักผ่อนหย่อนใจ ได้แก่

1. มีเด็กและเยาวชนบางส่วนเล็ดลอดเข้าไปเที่ยวในดิสโก้เทคภายหลังการจัดระเบียบสังคมแต่ก็มีเด็กและเยาวชนบางส่วนเล็ดลอดเข้าไปเที่ยวจากการละเลยของผู้ควบคุมดูแล เนื่องจากความสนิทสนมส่วนตัว หรือเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนคลายการกวดขัน จากการละเลยของผู้ควบคุมดูแล เนื่องจากความสนิทสนมส่วนตัว หรือเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนคลายการกวดขัน

2. มีสถานบริการทางเพศที่มีลักษณะแอบแฝงในรูปของร้านร้านขายเหล้า หรือเบียร์ และร้านคาราโอเกะ ผู้หญิงที่ให้บริการทางเพศบางส่วนข้ามมาจากฝั่งสะหวันนะเขต รวมทั้งมีข้าราชการบางส่วนนิยมข้ามฝั่งไปใช้บริการทางเพศ ทำให้การควบคุมโรคติดต่อทางเพศ โดยเฉพาะโรคเอดส์เป็นไปได้ค่อนข้างลำบาก และมีความเสี่ยงต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคเอดส์

ประเด็นปัญหาด้านการพักผ่อนเชิงวัฒนธรรมและกีฬา ได้แก่

1. ไม่มีพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติที่ดำเนินการโดยกรมศิลปากรที่ตั้งอยู่ในจังหวัด นอกจากหอแก้วมุกดาหาร และพิพิธภัณฑ์ที่ดำเนินการโดยเอกชน ที่ขาดงบประมาณ และไม่ได้ดำเนินการตามหลักวิชาการโดยผู้เชี่ยวชาญ นอกจากนี้การเก็บรวบรวมโบราณวัตถุมีค่าที่สำคัญของจังหวัดยังอยู่ในลักษณะกระจัดกระจาย
2. สนามกีฬาจังหวัดอยู่ในลักษณะที่ทรุดโทรม และไม่ได้มาตรฐาน เนื่องจากขาดงบประมาณในการบำรุงรักษา และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดี

ประเด็นปัญหาด้านขนบธรรมเนียมประเพณี ได้แก่

การขาดการส่งเสริมให้ปราชญ์ชุมชนเข้ามามีบทบาทและส่วนร่วมในการค้นคว้าวัฒนธรรมประเพณี ของชาติพันธุ์ต่างๆ และการวางแผนการเชื่อมโยงกิจกรรมทางวัฒนธรรมระหว่างไทย ลาว และเวียดนาม รวมทั้งขาดการศึกษาค้นคว้า วิจัย และเก็บรวบรวมข้อมูลในด้านชาติพันธุ์ภายในจังหวัด โดยผู้เชี่ยวชาญอย่างเป็นระบบ

ประเด็นปัญหาด้านการท่องเที่ยว ได้แก่

1. เส้นทางคมนาคมที่จะมายังมุกดาหารไม่ดีพอ ทำให้มีปัญหการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
2. การขาดแคลนแรงงานระดับล่างในธุรกิจโรงแรม และร้านอาหาร และไม่มีแหล่งงานรองรับธุรกิจการท่องเที่ยว
3. สภาพของแหล่งท่องเที่ยวเริ่มเสื่อมโทรมลง และมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถใช้ได้ตลอดปี รวมทั้งปัญหาขยะและความสกปรก ตลอดจนความรกรุงรังจากสิ่งปลูกสร้างที่มีการออกแบบไม่เข้ากับภูมิทัศน์
4. การจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีระบบ และขาดผู้มีความเชี่ยวชาญช่วยในการวางแผน
5. ยังไม่มีการประสานเครือข่ายเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวร่วมกันกับจังหวัดใกล้เคียง เช่น จังหวัดนครพนม และแขวงสะหวันนะเขต

2.4 สรุปปัญหาที่สำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านสังคมและวัฒนธรรมของจังหวัด

มุกดาหาร

2.4.1 ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1. ปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง

ประเด็นสำคัญ คือ มีปัญหาคุณภาพเส้นทางคมนาคมในการติดต่อระหว่างจังหวัดคุณภาพ

ของถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน บางเส้นทางผิวถนนได้รับความเสียหายจากรถบรรทุกเก็นน้ำหนัก การขาดบริการขนส่งที่ดีภายในจังหวัด มีรถวิ่งบริการน้อย และบริษัทที่รับสัมปทานก็มีลักษณะผูกขาด บริการทางอากาศที่ไม่สะดวกด้วยระยะทางที่ไกลจากสนามบินและรถยนต์รับจ้างเหมาก็มีจำนวนน้อยและค่าบริการค่อนข้างแพง การออกแบบเส้นทางจราจรของถนน 4 ช่องทางจราจรที่ไม่มีจุดกลับรถ ชาวบ้านยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายในการสัญจรและการใช้ถนน

2. ปัญหาด้านประชากร

ประเด็นสำคัญ คือ ประชากรบางส่วนที่อพยพออกไปทำงานที่อื่นทั้งในและต่างประเทศ ทำให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานจากต่างถิ่นและแรงงานต่างด้าว

3. ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ประเด็นสำคัญ คือ ที่ดินในการประกอบการเกษตรน้อยเพราะสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา รวมทั้งขาดแคลนแหล่งน้ำเพื่อการบริโภคและการเกษตรในฤดูแล้ง พื้นที่ทำการเกษตรส่วนใหญ่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ทำให้ไม่มีเอกสารสิทธิ์ ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากขยะ ซึ่งยังไม่มีมีการกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ปัญหาน้ำเสียจากชุมชนขนาดใหญ่ และชุมชนแออัดจากการขยายเมือง ตลิ่งเซาะพัง และการรुकล้ำพื้นที่ชายแม่น้ำโขง เนื่องมาจากการดูดหิน กรวด ทราย ตามแม่น้ำโขง

4. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค ประเด็นสำคัญ คือ ปัญหาการขาดไฟฟ้า โทรศัพท์และ น้ำประปาในพื้นที่ชนบทที่ห่างไกลจากตัวเมืองและอำเภอ การขาดน้ำสำหรับอุปโภคบริโภคในฤดูแล้งซึ่งชาวบ้านต้องซื้อน้ำเพื่อใช้ในการเกษตรและการบริโภค และการประสบปัญหาไฟฟ้าดับในฤดูฝนเมื่อเกิดพายุฝนฟ้าคะนอง

5. ปัญหาด้านชาติพันธุ์

ประเด็นสำคัญ คือ ปัญหาการผองหรือการอนุรักษ์วัฒนธรรมชาติพันธุ์ที่ภาครัฐต้องการส่งเสริมที่ผ่านมามีภาครัฐยังดำเนินการไม่ตรงจุด และขาดการเชื่อมโยงระหว่างวัฒนธรรมกระแสหลักกับวัฒนธรรมชาติพันธุ์ รวมทั้งปัญหาทัศนคติซึ่งมีความเป็นอคติ ไม่ไว้ใจและแบ่งเป็นฝักฝ่ายในบางกลุ่มชาติพันธุ์ยังมีอยู่บ้าง

2.4.2 ปัญหาคุณภาพชีวิตด้านสังคม

1. ด้านสถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคม

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ ผลกระทบความสัมพันธ์ทางสังคมต่อการแก้ปัญหา ความสัมพันธ์ทางสังคมของกลุ่มต่างๆ ที่มีเครือข่ายความสัมพันธ์ตั้งอยู่บนฐานของผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน และความขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ทางการเมืองระดับท้องถิ่นในเรื่องผลประโยชน์ และความขัดแย้งระหว่างนักการเมืองท้องถิ่นกับข้าราชการประจำโดยอาศัยมวลชนที่เป็นฐานทางการเมืองที่ได้จัดตั้งขึ้นทำให้ข้าราชการประจำจำต้องอยู่ได้ภาวะประนีประนอมจนจำต้องมองข้ามปัญหาบางปัญหาที่เกิดขึ้น

ปัญหาวิกฤตเกี่ยวกับผู้นำชุมชน ผู้นำที่มีความเข้าใจและฐานแนวคิดเกี่ยวกับชุมชนมีน้อย รวมทั้งความเข้มแข็งขององค์กรชุมชนที่โตจากการสนับสนุนจากภาครัฐมักจะมีการดำเนินงานของกลุ่มไม่ต่อเนื่อง ส่วนมากมักจะรอรับการสนับสนุนจากภายนอก ทำให้ความเข้มแข็งขององค์กรมีน้อย ตลอดจนการเกิดปัญหาทุจริตที่เกิดจากการจัดการบริหารในร้านของชุมชน ส่งผลทำให้การดำเนินงานของกลุ่มหัตถกรรมสินค้าชุมชนไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร ปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงานสหกรณ์สมาชิกสหกรณ์ภาคการเกษตรยังขาดความคิดริเริ่มมักได้รับการชี้แนะและการคิดแทนชาวบ้านจากภาครัฐ

2. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยภาพรวมจังหวัดมุกดาหารค่อนข้างมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สำหรับประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและเป็นปัญหาสำคัญ ได้แก่ ปัญหายาเสพติด และการค้ายาเสพติด โดยเฉพาะเมทแอมเฟตามีน หรือยาบ้าจากฝั่งลาว ซึ่งผู้เสพยาบางคนจะข้ามไปเสพที่ฝั่งหรือบนเกาะดอนกลางแม่น้ำโขง เป็นช่องทางที่สิ่งผิดกฎหมายจะเข้ามาได้ตลอด นอกจากนี้ยังมีการลักลอบปลูกกัญชาที่อำเภอคงหลวง แม้ว่าทางจังหวัดจะได้จัดการปราบปรามเผาทำลายอย่างต่อเนื่อง สำหรับการค้ายาเสพติดไทย-ลาวนั้นมีการค้ายาเสพติดที่บริเวณช่องทางการค้า โดยมีกระเทียมเป็นสินค้าลักลอบนำเข้าที่สำคัญ การลักลอบนำเข้ากระเทียมส่วนใหญ่มีนายทุนอยู่เบื้องหลังเป็นผู้ออกทุนให้ และกระทำเป็นขบวนการ

3. การตั้งถิ่นฐาน การย้ายถิ่น และแรงงาน

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ ประชากรในวัยทำงานบางส่วนอพยพออกไปทำงานที่อื่นทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งการที่ชาวมุกดาหารนิยมส่งลูกหลานไปเรียนในระดับมัธยมปลายในจังหวัดอื่น เมื่อเรียนจบแล้วก็จะทำงานที่อื่น ทำให้เกิดการขาดแคลนแรงงาน นำมาสู่การย้ายถิ่นของแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย มีทั้งในลักษณะที่เข้ามาทำงานตามฤดูกาลในภาคการเกษตร และที่ไม่ได้มาตามฤดูกาล ส่วนใหญ่เป็นการเข้ามาทำงานเอง ไม่ใช่ลักษณะเป็นขบวนการ บางครั้งแรงงานเหล่านี้มีการพกพาเสพติดเข้ามาด้วย แต่ก็มีเป็นปริมาณน้อย โดยที่ชาวมุกดาหารบางส่วนไม่ใคร่พอใจที่แรงงานต่างชาติเข้ามาแย่งงานคนไทย โดยเฉพาะงานประเภทที่ไม่ต้องมีทักษะ

4. สาธารณสุข

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ การขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ และการบริการสาธารณสุขที่เพียงพอ นอกจากนี้ยังมีปัญหาในการให้บริการสาธารณสุขข้ามพรมแดนโดยผู้ป่วยจากประเทศลาวซึ่งเข้ามารับการรักษาในสถานพยาบาลของกระทรวงสาธารณสุขในจังหวัดมุกดาหาร

5. อาชีพและกลุ่มรายได้

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ การประกอบอาชีพด้านเกษตรกรรมมีรายได้น้อย และการประมงที่มี การกำหนดเขตแดนและช่วงเวลาในการออกการหาปลาระหว่างไทยและลาว นอกจากนี้การทำอาชีพ เสริมบางประเภทประสบปัญหาการขาดทุนโดยที่ทางจังหวัดไม่ได้ให้ความช่วยเหลือ

6. การศึกษา

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ การขาดแคลนสถานศึกษาในระดับสูงกว่ามัธยมศึกษา แต่การจะเปิด สถานศึกษาในระดับสูงเพิ่มเติมก็ไม่มีจำนวนนักเรียนที่มากพอ เนื่องจากปัญหาจำนวนประชากรน้อย นักเรียนขาดแรงจูงใจที่จะเรียนในระดับสูง เพราะต้องเดินทางไปเรียนในจังหวัดอื่นซึ่งต้องมีค่าใช้จ่าย เพิ่มขึ้น

2.4.3 ปัญหาด้านวัฒนธรรม

1. ประเด็นปัญหาด้านสื่อและสื่อมวลชน

ประเด็นสำคัญ คือ สื่อวิทยุกระจายเสียงในจังหวัดมุกดาหารมีรูปแบบรายการที่มีลักษณะตาย ตัว ไม่มีความหลากหลาย การรับชมรายการโทรทัศน์ยังมีปัญหาสัญญาณภาพไม่คมชัดปัจจัยทางธุรกิจ ทำให้หนังสือพิมพ์ท้องถิ่นขาดความเที่ยงตรงและเป็นกลาง เนื่องจากต้องอาศัยรายได้จากการลง โฆษณา รวมทั้งความขัดแย้งของสื่อมวลชนท้องถิ่นจากการขัดผลประโยชน์ในการธุรกิจผิถกกฎหมาย

2. ประเด็นปัญหาด้านการพักผ่อนหย่อนใจ

ประเด็นสำคัญ คือ มีเด็กและเยาวชนบางส่วนเข้าไปเที่ยวในคิสโก้เชค จากการละ เหยของผู้ควบคุมดูแล มีสถานบริการทางเพศที่มีลักษณะแอบแฝงในรูปของร้านร้านขายเหล้า หรือเบียร์ และร้านคาราโอเกะ ผู้หญิงที่ให้บริการทางเพศบางส่วนข้ามมาจากฝั่งสะหวันนะเขต รวมทั้งมีข้าราชการ บางส่วนนิยมเข้าไปใช้บริการทางเพศทำให้การควบคุมโรคติดต่อทางเพศเป็นไปได้ค่อนข้าง ลำบาก และมีความเสี่ยงต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคเอดส์

3. ประเด็นปัญหาด้านการพักผ่อนเชิงวัฒนธรรมและกีฬา

ประเด็นสำคัญ คือ ไม่มีพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติที่ดำเนินการโดยกรมศิลปากรที่ตั้ง อยู่ภายใน จังหวัด นอกจากหอแก้วมุกดาหาร และพิพิธภัณฑ์ที่ดำเนินการโดยเอกชน ที่ขาดงบประมาณ และไม่ได้ดำเนินการตามหลักวิชาการโดยผู้เชี่ยวชาญ นอกจากนี้การเก็บรวบรวมโบราณวัตถุมีค่าที่ สำคัญของจังหวัดยังอยู่ในลักษณะกระจัดกระจาย สนามกีฬาจังหวัดอยู่ในลักษณะที่ทรุดโทรม และไม่ได้มาตรฐาน เนื่องจากขาดงบประมาณในการบำรุงรักษา และปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดี

4. ประเด็นปัญหาด้านขนบธรรมเนียมประเพณี

ประเด็นสำคัญ คือ การขาดการส่งเสริมให้ปราชญ์ชุมชนเข้ามามีบทบาทและส่วนรวมในการค้นคว้าวัฒนธรรม ประเพณี ของชาติพันธุ์ต่างๆ และการวางแผนการเชื่อมโยงกิจกรรมทางวัฒนธรรมระหว่างไทย ลาว และเวียดนาม และการขาดการศึกษาค้นคว้า วิจัย และเก็บรวบรวมข้อมูลในด้านชาติพันธุ์ภายในจังหวัด โดยผู้เชี่ยวชาญอย่างเป็นระบบ

5. ประเด็นปัญหาด้านการท่องเที่ยว

ประเด็นสำคัญ คือเส้นทางคมนาคมที่จะมายังมุกดาหารไม่ดีพอ ทำให้มีปัญหาการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังขาดแคลนแรงงานระดับล่างในธุรกิจโรงแรม และร้านอาหาร และไม่มีแหล่งงานรองรับ สภาพของแหล่งท่องเที่ยวเริ่มเสื่อมโทรมลง และมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถใช้ได้ตลอดปีรวมทั้งปัญหาขยะและความสกปรก รวมทั้งการจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีระบบ ขาดผู้มีความเชี่ยวชาญช่วยในการวางแผน ยังไม่มีการประสานเครือข่ายเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวร่วมกันกับจังหวัดใกล้เคียงและแขวงสะหวันนะเขต

บทที่ 3

ข้อมูลและทัศนคติเกี่ยวกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

3.1 ข้อมูลเกี่ยวกับสะพาน*

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

ในพ.ศ. 2533 ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ไทยและลาวในการศึกษาโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 โดยให้บริษัท Original ADB Study for the East West Corridor in 1991, the Southern Thai-Lao Mekong Bridge Project (COWI), Department of Communication, Post and Construction (Province or District) (DCPC) โดยเลือกไว้ 5 จุด ผลการศึกษาตำแหน่งสะพานที่เหนือมุกดาหารประมาณ 5 ก.ม. มีความเหมาะสมที่สุด แต่ก็ไม่ได้มีความคืบหน้า

พ.ศ. 2535 ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย ได้ให้ที่ปรึกษาทำการศึกษารวมโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ผลของการศึกษามีโครงการถนนเชื่อมโยงแนว East-West Corridor อยู่ในระบบถนนในภูมิภาคด้วย ในพ.ศ. 2538 ADB ได้ให้ความช่วยเหลือในการศึกษาของโครงการ ผลการศึกษาแนวที่เชื่อมโยงมุกดาหาร-สะพานนะเขด-ดองฮา มีความเหมาะสมที่สุด

พ.ศ. 2539 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2539 โดยไทยและสปป.ลาวจะรับผิดชอบค่าก่อสร้างประเทศร้อยละ 50 โดยใช้แหล่งเงินกู้เดียวกัน

พ.ศ. 2540 คณะกรรมการเลือกจุดที่จะก่อสร้างสะพาน ได้เลือกรอยต่อที่บ้านทรายทอง ตำบลบางทรายน้อย กับบ้านพาลูกา ตำบลชะโนด อำเภอหว้านใหญ่ จังหวัดมุกดาหาร อยู่เหนือมุกดาหารประมาณ 12 ก.ม. ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียได้ให้ความช่วยเหลือเป็นเงิน 3 ล้านดอลลาร์ฯ ในการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เส้นทางหมายเลข 9 ในสปป.ลาว และทำเรื่องที่คาน้ำ และในกลางปีเดียวกันนี้ไทยได้ทำเรื่องขอเงิน Overseas Economic Corporation Fund (OECF) จากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น Japan Bank for International Cooperation : JBIC

ในช่วงปลายปี พ.ศ. 2540 ได้มีการประชุม Steering Committee (SC) โดยมี ADB และ OECF เข้าร่วมประชุมด้วย OECF เห็นว่าสะพานอยู่ใกล้เมืองเกินไป จึงขอให้ที่ปรึกษาของ OECF (Special Assistant Project Formation Team : SAPROF) ทบทวนตำแหน่งสะพาน

* คณะวิจัยได้จัดทำเอกสารข้อมูลเกี่ยวกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 โดยละเอียด มีความยาว 37 หน้า และได้นำเสนอในเวทีประชาคมมุกดาหารและจังหวัดใกล้เคียงในการทำวิจัยครั้งนี้

SAPROF Team ได้ศึกษาทบทวนเสร็จในช่วงต้นปี พ.ศ. 2541 และได้ประชุมร่วมกับไทยและสปป.ลาว เห็นว่า ตำแหน่งสะพานควรย้ายมาอยู่ใกล้มุกดาหารเหนือเมือง ประมาณ 5 ก.ม. ท้ายที่สุดได้มีการตกลงร่วมกันให้ตำแหน่งของสะพานฝั่งไทยอยู่ที่ระหว่างบ้านบางทรายใหญ่กับบ้านสงเปือย อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร (เหนืออำเภอเมืองมุกดาหาร ประมาณ 7 กิโลเมตร) และฝั่งลาวอยู่ระหว่างบ้านท่าอุ่มกับบ้านนาแก เมืองคันทะบูลี แขวงสะหวันนะเขต (เหนือเมืองคันทะบูลี ประมาณ 2 กิโลเมตร) รูปแบบสะพานใช้สำหรับรถยนต์อย่างเดียว ให้มีคณะกรรมการร่วม 2 ประเทศ และอาจมีคนกลาง คือ OECF มาดูแลโครงการด้วย สำหรับในส่วนการย้ายตำแหน่งสะพานนี้ Japan International Cooperation Agency (JICA) ได้ให้ความช่วยเหลือในการสำรวจออกแบบรายละเอียด

ได้มีการนำเรื่องการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 เข้าหารือในการประชุมคณะผู้ว่าราชการจังหวัดและเจ้าแขวงชายแดนไทย-ลาว ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 26-29 สิงหาคม 2544 ที่กรุงเทพฯ ไทยและลาวเห็นพ้องกันให้จังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 โดยจะได้จัดให้มีการปรึกษาหารือกันในการกำหนดเขตการก่อสร้างทั้ง 2 ฝ่าย ระเบียบขั้นตอนในการเข้า-ออกเมือง สำหรับเจ้าหน้าที่โครงการ บริษัทก่อสร้าง คนงานก่อสร้าง หรือการขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างในระหว่างการก่อสร้าง รวมถึงการจัดระเบียบบริหารสะพาน เมื่อสร้างเสร็จแล้วและมีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการ

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2544 อนุมัติให้รัฐบาลไทยลงนามในความตกลงกู้เงินจากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Cooperation : JBIC) ซึ่งเปลี่ยนชื่อจาก Overseas Economic Corporation Fund (OECF) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง

ระหว่างวันที่ 20-22 พฤศจิกายน 2544 ประเทศไทยได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระดับรัฐมนตรีต่างประเทศ 4 ฝ่าย (ไทย-ลาว-เวียดนาม-ญี่ปุ่น) ที่จังหวัดมุกดาหาร โดยมีผู้แทนประเทศที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม ประกอบด้วยนายสมสะอาด เล่งสะหวัด รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีต่างประเทศสปป.ลาว นาย Nguyen Dy Nien รัฐมนตรีต่างประเทศเวียดนาม นาย Tamei Yamaguchi รัฐมนตรีต่างประเทศญี่ปุ่น นายสุรเกียรติ์ เสถียรไทย รัฐมนตรีต่างประเทศของไทย เพื่อหารือเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 และการพัฒนาพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ณ จังหวัดมุกดาหาร โดยที่ประชุมได้

1. เห็นชอบให้มีการจัดทำแผนศึกษาความเป็นไปได้ร่วมกัน ที่จะส่งเสริมการค้าและการลงทุนโดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จังหวัดมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขตเพื่อใช้เป็นฐานการผลิตร่วม โดยอาจขยายเขตเศรษฐกิจพิเศษไปยังพื้นที่อื่นๆ ตามเส้นทางหมายเลข 9

2. ยืนยันเจตนารมณ์ในการที่จะร่วมกันอำนวยความสะดวกในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน โดยเร่งรัดให้มีการจัดตั้งการบริการศุลกากรแบบตรวจสอบ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection)

3. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางบก โดยมุ่งเน้นการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ โดยการดำเนินการตลาดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกัน “สามประเทศหนึ่งจุดหมาย” (Three Countries One Destination) และให้มีการพัฒนาระบบโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยว

4. เสริมสร้างขีดความสามารถในการพัฒนาทั้ง 8 สาขา ได้แก่ การขนส่ง โทรคมนาคม การท่องเที่ยว การค้า การลงทุน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ พลังงาน และสิ่งแวดล้อม

5. ส่งเสริมและกระตุ้นให้องค์กรระหว่างประเทศ สถาบันการเงิน และประเทศอื่น ให้เข้ามามีส่วนสนับสนุนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

6. ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนในประเทศและระหว่างประเทศเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางหมายเลข 9

7. ส่งเสริมและผลักดันให้มีการดำเนินโครงการที่ได้รับการจัดลำดับความสำคัญในแผนการศึกษา ก่อนลงทุน (Pre-Investment Study for the Eastern Part of The East-West Economic Corridor)

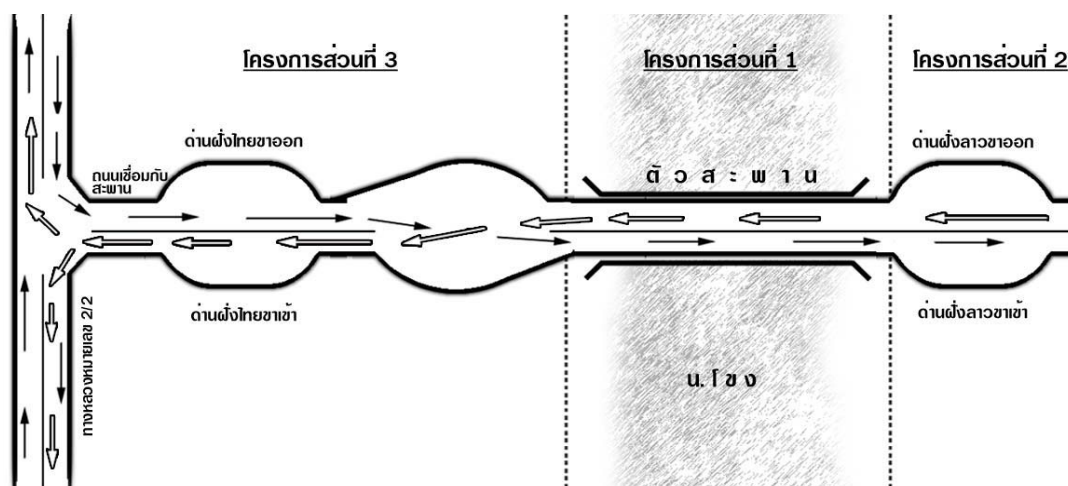
ตำแหน่งของสะพานฝั่งไทยอยู่ที่ระหว่างบ้านบางทรายใหญ่กับบ้านสงเปือย อำเภอเมืองจังหวัดมุกดาหาร (อยู่เหนือ อำเภอเมืองมุกดาหาร ประมาณ 7 กิโลเมตร) และฝั่งประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอยู่ระหว่างบ้านท่าอุดมกับบ้านนาแก เมืองคันทะบูลี แขวงสะหวันนะเขต (อยู่เหนือเมืองคันทะบูลี ประมาณ 2 กม.) รูปแบบสะพานใช้สำหรับรถยนต์อย่างเดียว



แผนที่ 3.1 พื้นที่ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

รูปแบบสะพาน

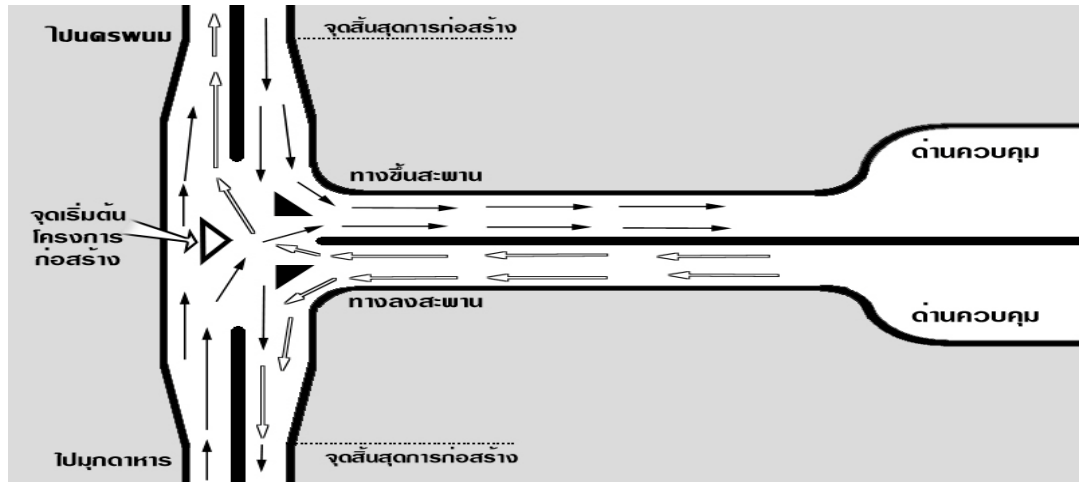
เป็นสะพานให้รถยนต์ข้ามอย่างเดียว ไม่มีทางรถไฟ ลักษณะเป็นสะพานคอนกรีตอัดแรง ช่องการจราจร ผิวจราจรกว้าง 8 เมตร ไหล่ทางข้างละ 150 เมตร ทอดข้ามแม่น้ำโขงยาว 1,600 เมตร กว้าง 12 เมตร ระยะระหว่างช่องตอม่อยาว 80 เมตร ช่องการจราจรทางน้ำยาว 110 เมตร โครงสร้างคอสสะพานด้านฝั่งไทยยาว 250 เมตร ด้านฝั่งลาวยาว 200 เมตร รวมความยาวของสะพานทั้งสิ้น 2,050 เมตร



แผนที่ 3.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

ปรับปรุงโดยสถาบันเอเชียศึกษา จาก Geometric Layout, Basic Design Report : 1999

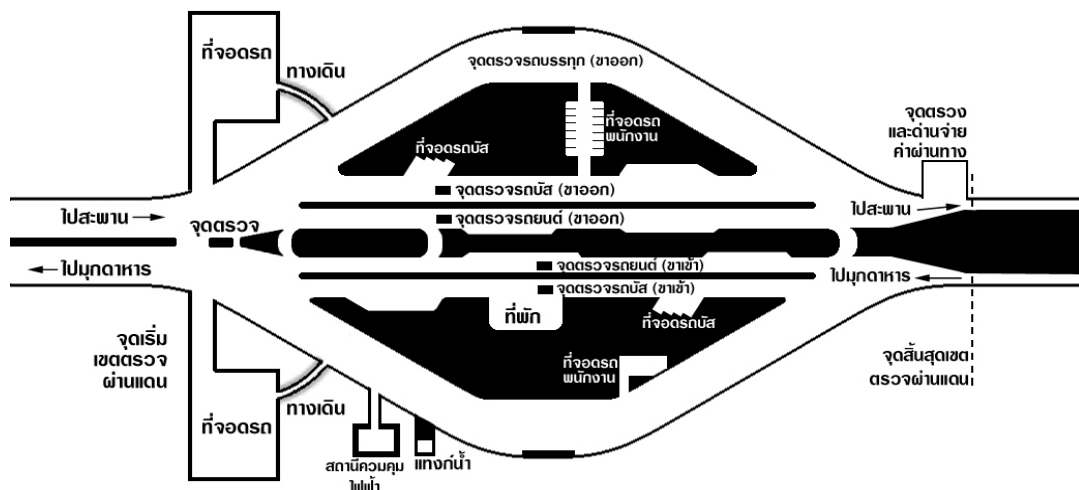
การก่อสร้างสะพานแบ่งออกเป็น 3 ส่วน (3 package) ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 (PACKAGE I) คือ ส่วนของตัวสะพาน ส่วนที่ 2 (PACKAGE II) ได้แก่ ถนนเชื่อมในฝั่งลาว และส่วนที่ 3 (PACKAGE III) ได้แก่ ถนนเชื่อมในฝั่งไทย สองส่วนหลังนี้รวมถึงอาคารด้านควบคุมและสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ด้วย



แผนที่ 3.3 การก่อสร้างบริเวณเชิงสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

ปรับปรุงโดยสถาบันเอเชียศึกษา จาก Geometric Layout, Basic Design Report : 1999

บริเวณบนฝั่งทั้งสองข้างเป็นอาคารด้านควบคุม และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยด้านฝั่งลาวมีถนนเชื่อมต่อ กับเส้นทางหมายเลข 9 ด้านฝั่งไทยมีถนนเชื่อมตัวสะพานระยะทาง 1,700 เมตร บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 212 ที่กิโลเมตร 170+500 และถนนเปลี่ยนทิศทางจราจร



แผนที่ 3.4 บริเวณเขตตรวจผ่านแดนของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

ปรับปรุงโดยสถาบันเอเชียศึกษา จาก Geometric Layout, Basic Design Report : 1999

โดยเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2543 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติการเวนคืน หรือจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทางหลวงหมายเลข 212 สายหนองคาย-ต่อเขตเทศบาลอุบลราชธานี ตอนทางแยกเข้าสะพานข้ามแม่น้ำโขง ที่จังหวัดมุกดาหาร ระหว่าง กิโลเมตร 0+000 – กิโลเมตร 1 + 751.038 รวมระยะทาง 1.751038 กิโลเมตร (เฉพาะพื้นที่ประเทศไทย) มีเขตทางกว้าง 60.00 เมตร, 80.00 เมตร, 100.00 เมตร, 180.00 เมตร และ 600.00 เมตร มี ที่ กิโลเมตร 0 + 012.089 (กว้าง 120.00 เมตร และ 80.00 เมตร) เป็นแนวทางตัดใหม่ ตัดผ่านในท้องที่ตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร โดยพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน¹ ได้ประกาศใช้บังคับในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 117 ตอนที่ 121 ก. วันที่ 28 ธันวาคม 2543 มีปริมาณทรัพย์สินและเงินค่าทดแทนที่ต้องดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตลอดสาย ดังนี้

1. ที่ดิน ประมาณ 80 แปลง เป็นเงินประมาณ 35,100,000 บาท
2. สิ่งปลูกสร้าง ประมาณ 30 ราย เป็นเงินประมาณ 3,500,000 บาท
3. ต้นไม้ ประมาณ 40 ราย เป็นเงินประมาณ 200,000 บาท

รวมเป็นเงินประมาณ 38,800,000 บาท¹

หน่วยงานรับผิดชอบ

ฝ่ายไทย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ฝ่ายลาว กระทรวงคมนาคมขนส่ง ไปรษณีย์ และก่อสร้าง

บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา

ได้มีการลงนามของคณะกรรมการประสานงานโครงการ (Project Coordinating Committee: PCC) ฝ่ายไทย - ฝ่ายลาว ในสัญญาว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาโดยความเห็นชอบทาง JBIC เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2545 ที่ นครเวียงจันทน์ สปป.ลาว ที่กำแพงนครเวียงจันทน์ ประเทศสปป.ลาว ซึ่งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย

1. Oriental Consultant Co. ประเทศญี่ปุ่น
2. Nippon Koei Co. ประเทศญี่ปุ่น
3. Asian Engineering Consultant Corp. ประเทศไทย
4. Communication Design and Research Institute ประเทศสปป. ลาว

¹ แขวงทางหลวงจังหวัดมุกดาหาร

ผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายของโครงการ

ส่วนที่ 1 (PACKAGE I) ส่วนของตัวสะพาน ได้แก่ การก่อสร้างตัวสะพานและถนนเปลี่ยนทิศทางจราจรด้านฝั่งไทย ฝั่งลาวและฝั่งไทยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับงานก่อสร้างจากเขตควบคุมด้านริมฝั่งแม่น้ำโขงของแต่ละฝ่ายจนถึงกึ่งกลางสะพาน โดยออกค่าใช้จ่ายประเทศละ 50 % ของค่าก่อสร้างในส่วนของการใช้จ่ายในการก่อสร้างสะพานประมาณ 90 ล้านบาท ไทยและลาวได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จากญี่ปุ่น คือ The Japan Bank for International Cooperation (JBIC) เมื่อ 18 มีนาคม 2544 และเข้าร่วมลงนามในสัญญาเงินกู้กับ JBIC เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2544 ค่าก่อสร้าง ประมาณ 2,000 ล้านบาท ประกอบด้วย

	ไทย	ลาว	
ตัวสะพาน	800	800	1,600 เมตร
คอสะพาน	250	200	450 เมตร
ถนนคอสะพาน	79	79	257 เมตร
ถนนเปลี่ยนทิศทาง	395	-	395 เมตร
จราจร			
รวม	1,524	1,178	2,702 เมตร

ส่วนที่ 2 (PACKAGE II) ส่วนของถนนเชื่อม ได้แก่ การก่อสร้างอาคารด้านควบคุมและถนนเชื่อมต่อบนฝั่งลาว ฝั่งลาวเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย ความยาว 2,514 เมตร ค่าก่อสร้าง 300 ล้านบาท

ส่วนที่ 3 (PACKAGE III) ส่วนของถนนเชื่อม ได้แก่ การก่อสร้างอาคารด้านควบคุมและถนนเชื่อมต่อบนฝั่งไทย ฝั่งไทยเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย ความยาว 951 เมตร ค่าก่อสร้าง 250 ล้านบาท

ทั้งโครงการจะกู้เงินจาก JBIC ในวงเงินกู้ 8,090 ล้านเยน หรือ 2,558 ล้านบาท เป็นเงินกู้ของ ไทย 4,079 ล้านเยน และลาว 4,011 ล้านเยน

การบริหารและการจัดการก่อสร้างโครงการ

ส่วนที่ 1 ทั้งสองฝ่ายจะใช้ผู้รับจ้างเพียงรายเดียวจากการประกวดราคาร่วมกัน ส่วนที่ 2 และ ส่วนที่ 3 ทั้งสองฝ่ายจะดำเนินการในส่วนของตนให้แล้วเสร็จพร้อมกับส่วนที่ 1

ทั้งสองฝ่ายจะตั้งคณะกรรมการขึ้นมา 2 ระดับ ประกอบด้วย

1. คณะกรรมการประสานงานโครงการ (Project Coordinating Committee : PCC) เป็นระดับงานนโยบาย
2. คณะกรรมการบริหารสะพาน (Bridge Management Committee :BMC) เป็นระดับงานปฏิบัติการ

โดยคณะกรรมการบริหารสะพาน ฝ่ายไทย ได้มีการประชุมพิจารณาเร่งรัดการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2545 และคณะกรรมการบริหารสะพาน ร่วมไทย – ลาว ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2545 เพื่อพิจารณารายละเอียดคุณสมบัติและหลักเกณฑ์วิธีการคัดเลือกผู้มีสิทธิซื้อแบบและเสนอราคา และประชุมร่วมกับบริษัทผู้รับเหมาที่มีสิทธิเข้าประกวดราคา เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2546 เพื่อพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดเขตก่อสร้างพิเศษ (Free Construction Zone - FCZ) และประชุมร่วมเพื่อพิจารณารายละเอียดข้อปฏิบัติสำหรับพิธีการต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้างพิเศษ (Free Construction Zone - FCZ) เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2546 เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่และคนงานในการก่อสร้างโดยมีการตรวจลงตราเพียงครั้งเดียวจะสามารถเข้าออกไปมาระหว่างประเทศได้หากอยู่ในเขตพื้นที่พิเศษแห่งนี้ ที่ประชุมได้ข้อสรุปในการปฏิบัติเรื่องการตรวจลงตราของด่านตรวจคนเข้าเมือง พิธีการทางศุลกากร และความปลอดภัยทั้งบนบกและในน้ำเรียบร้อยแล้ว คงเหลือแต่ขั้นตอนพิธีการตรวจคนเข้าเมืองในการกำหนดและชนิดของบัตรผ่านแดนในพื้นที่ก่อสร้างพิเศษ ซึ่งผู้เกี่ยวข้องต้องทำการหารือกับกระทรวงมหาดไทยต่อไป หากกระทรวงมหาดไทยเห็นชอบด้วย คณะกรรมการบริหารสะพานไทย-ลาวก็จะจัดทำร่างตกลงเพื่อลงนามต่อไป โดยจะส่งรายละเอียดไปให้กับเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนด่านตรวจคนเข้าเมือง ผู้แทนศุลกากรและเจ้าหน้าที่ตำรวจทำการตรวจสอบก่อนจะมีการลงนามระหว่างอธิบดีกรมทางหลวงกับปลัดกระทรวงคมนาคม ขนส่งและไปรษณีย์ของลาว

สำหรับบัตรของเจ้าหน้าที่ที่ทำการก่อสร้างสะพานมีข้อตกลงว่าหากมีถิ่นพำนักอยู่ในลาวทางลาวจะเป็นผู้ออกบัตรให้ หากอยู่ในฝั่งไทยทางไทยจะเป็นผู้ออกบัตรให้ เมื่อมีการออกบัตรแล้วจะแจ้งให้เจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองแต่ละฝ่ายทราบว่าได้มีการออกบัตรให้แก่ผู้ใดบ้างเพื่อความสะดวกต่อการตรวจสอบ หลังจากโครงการได้ดำเนินการบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่วางเอาไว้ ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะจัดการเรื่องการบริหารและบำรุงรักษาสะพานให้อยู่ในสภาพดีและมีประสิทธิภาพสูงสุด

โดยได้เปิดซองประกวดราคาที่กรมทางหลวงเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2546 บริษัทที่มีสิทธิยื่นซองประกวดราคาในการก่อสร้างสะพาน มี 5 ราย คือ

1. บริษัท ชิมิสี จำกัด ร่วมกับ บริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด
2. บริษัท คาจิม่า จำกัด ร่วมกับ บริษัท ชิโนไทย จำกัด
3. บริษัท คาจิม่า จำกัด ร่วมกับ บริษัท ช.การช่าง จำกัด
4. บริษัท สุมิโตโม จำกัด ร่วมกับ บริษัท วิจิตรภัณฑ์ จำกัด - บริษัท สยามชินเท็ค จำกัด
5. บริษัท โอบายาชิ จำกัด ร่วมกับ บริษัท พี.เอส.มิตซูบิชิ จำกัด

บริษัท สุมิโตโม จำกัด ร่วมกับ บริษัท วิจิตรภัณฑ์ จำกัด บริษัท สยามชินเท็ค จำกัด และ บริษัทกรุงธนเอ็นจิเนียริ่ง จำกัด เป็นผู้ชนะการประมูลรับจ้างเหมาทำการก่อสร้างในงานส่วนที่ 1 ในวงเงินค่าก่อสร้าง 3,483 ล้านบาท หรือประมาณ 1,220 ล้านบาท โดยได้ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2546 แต่ได้เริ่มก่อสร้างไปก่อนลงนามในสัญญาคือในเดือนพฤศจิกายน 2546 คาดว่าโครงการก่อสร้างจะเสร็จสิ้นประมาณปลายปี พ.ศ. 2549

การบริหารและบำรุงรักษาสะพาน

หลังจากโครงการได้ดำเนินการบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่วางเอาไว้ ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะจัดการเรื่องการบริหารและบำรุงรักษาสะพานให้อยู่ในสภาพดีและมีประสิทธิภาพสูงสุด

โครงการขยายถนน / ทางหลวงในพื้นที่ใกล้เคียง

โครงการขยายถนนที่เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ E-WEC เป็นถนนมาตรฐานขนาด 4 ช่องทางจราจรได้แก่

1. มุกดาหาร-คำชะอี ระยะทาง 35 กม. อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
2. ขอนแก่น-ยางตลาด-กาฬสินธุ์ ระยะทาง 91 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
3. ขอนแก่น-หนองเรือ ระยะทาง 53 กม. เสร็จเรียบร้อยแล้ว

โครงการรองรับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

1. โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองมุกดาหาร สายที่ 1 ระยะทาง 8 กิโลเมตร
2. โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 ตอนมุกดาหาร-นิคมคำสร้อย ระยะทาง 27 กิโลเมตร
3. โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 นิคมคำสร้อย-เลิงนกทา จังหวัดยโสธร ระยะทาง 21 กิโลเมตร
4. โครงการก่อสร้างทางหลวง 4 ช่องจราจร เชื่อมชายฝั่งตะวันออก จากโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกแหลมฉบัง-สระแก้ว-นางรอง-บุรีรัมย์-อำเภอท่าตูม-ยโสธร-อุดร-เลิงนกทา สิ้นสุดที่มุกดาหาร ระยะทางรวม 630 กิโลเมตร

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

1. การพัฒนาเขตพิเศษชายแดน (Special Border Zone – SBZ) ที่สะพานนะเขต
2. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ อาทิ การสร้างถนนลาดยางสองเลน
3. การสร้างระบบข้อมูลและโทรคมนาคมที่สำคัญ และพื้นที่ชายแดน
4. การปรับปรุงนิคมอุตสาหกรรมเดิม และมุกดาหาร
5. การขยายและปรับปรุงการส่งกระแสไฟฟ้าตามเส้นทางหมายเลข 9 ที่สะพานนะเขต

โครงการพัฒนาสำคัญ ๆ ที่จะเกิดขึ้นในมุกดาหารและพื้นที่ใกล้เคียง

1. การพัฒนาเป็นศูนย์กลางเมือง โดยเป็นศูนย์กลางการจัดส่งสินค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องของพื้นที่ชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มุกดาหารจะเป็นประตู (Gateway) ด้านตะวันออกสู่ลาว และเวียดนามตอนกลาง ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 และเป็น “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” โดยเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมและการจัดจำหน่ายมีโครงการที่กำหนดไว้ดังนี้

1.1 การจัดตั้งศูนย์จัดส่งและแปรรูปสินค้ามุกดาหาร (Mukdahan Goods Distribution and Processing Centre : MGDPC) ให้สามารถตอบสนองความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาเขตพื้นที่ระเบียงตะวันออก-ตะวันตก และช่วยเสริมศักยภาพของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 และเป็นโครงการที่มีความสำคัญในลำดับต้นในการพัฒนาอุตสาหกรรมท้องถิ่น² ประกอบด้วย

1) ศูนย์แปรรูปสินค้าและวัตถุดิบท้องถิ่น ประกอบด้วย สถานีรถบรรทุก สถานีขนถ่ายตู้สินค้าบนบก

2) สถานีรถบรรทุก (600 ท่าจอด : 200 ท่าจอดในระยะที่ 1 ประกอบด้วย ขนชาลา ลานจอดรถ ที่จอดรถ อาคารฝ่ายบริหาร สถานีบริการต่างๆ เช่น ตู้ซ่อมรถ สถานีบริการน้ำมัน ที่ล้างรถ ศูนย์ซ่อมรถ อาคารบริหาร สำนักงานปฏิบัติการ สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น สถานีบริการน้ำมัน ที่ซ่อมรถ และที่ล้างรถ³

3) สถานีขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์บนบก (Inland Container Depot- ICD) สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

4) นิคมอุตสาหกรรมเบา ซึ่งไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม โรงงานมาตรฐาน และคลังเก็บสินค้า โรงงานมาตรฐาน และคลังเก็บสินค้า โดยมีประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมาย เช่น อุตสาหกรรมไม้แปรรูป วัสดุก่อสร้าง และชิ้นส่วนเฟอร์นิเจอร์ การบรรจุหีบห่ออาหารสัตว์และปศุสัตว์ บรรจุภัณฑ์สินค้า โรงงานบรรจุแก๊ส ขวดและบรรจุภัณฑ์

² ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น 188 ล้านบาท (4.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) เฉพาะสถานีรถบรรทุกและสถานีขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์บนบก รายได้ 49.1 ล้านบาทต่อปี (1.19 ล้านดอลลาร์) ใน พ.ศ. 2563

³ ชีตความสามารถของท่าจอดพิจารณาจากความต้องการปริมาณสินค้าในแต่ละวัน และขีดความสามารถในการจัดการรับส่งสินค้าในแต่ละวัน (บ่งชี้ได้จากชั่วโมงในการทำงานกับประสิทธิภาพของการทำงานและระดับการปฏิบัติการ : 2 คันต่อวันต่อท่า ซึ่งต่ำกว่า 25 คัน ที่เป็นมาตรฐานของญี่ปุ่นและเหมาะสมกับไทย) โดยใน ค.ศ. 2020 ความต้องการจำนวนท่าจอดจะคำนวณได้จากสูตร 11,700 คัน/20 วัน/คัน/ท่าจอด = 585 ท่าจอด ความต้องการท่าจอดใน ค.ศ. 2020 จะมี 600 ท่าจอด

อย่างไรก็ตามธรรมชาติของโครงการ ย่อมส่งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการขนส่งบ่งชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่าจำเป็นต้องเกิดมลภาวะทางอากาศโดยรอบบรรทุก โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุกเก่าจากลาวและเวียดนาม มลภาวะทางเสียง และการสั่นสะเทือน ในช่วงระยะเวลาของการก่อสร้าง และหลังการดำเนินงาน

1.2 การส่งเสริมอุตสาหกรรมเกษตร

1.3 การจัดตั้งระบบการค้าขายระหว่างประเทศระหว่างประเทศไทยกับสปป.ลาวและเวียดนาม
โดยกำหนดให้มุกดาหารเป็นเมืองศูนย์กลางการจัดส่งสินค้าและแปรรูป และการจัดทำเครือข่ายข้อมูลเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในท้องถิ่น (Local Industrial Platform-LIP) เพื่อเป็นเครื่องมือทางสารสนเทศและระบบเครือข่ายความรู้ในท้องถิ่นเกี่ยวกับอุตสาหกรรมต่างๆ และร้านค้าสื่อ (Media-Shop) สำหรับเป็นฐานข้อมูลในการฝึกอบรมในท้องถิ่นให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลและเทคโนโลยี ตลอดจนการพัฒนาผลิตภัณฑ์ในท้องถิ่นด้วยการจัดตั้งศูนย์วิจัยร่วมนานาชาติโดยสถาบันอุดมศึกษาเพื่อการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรใหม่ๆ และศูนย์เทคโนโลยีอุตสาหกรรมในการพัฒนาสมรรถนะการผลิตของทรัพยากรที่มีในท้องถิ่น รวมไปถึงการสร้างกลไกสนับสนุนแก่อุตสาหกรรม เช่น Sophia Plaza เพื่อเป็นศูนย์กลางการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยช่างฝีมือและวิศวกรที่เกษียณอายุ หรือการให้การสนับสนุนด้านการเงินและวิชาการ การตลาด แก่อุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลาง ศูนย์พัฒนาแหล่งการท่องเที่ยว

สำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวนั้นได้เสนอให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยการพัฒนารายการท่องเที่ยวใหม่ๆ เช่น การพัฒนาการท่องเที่ยวไทย-ลาว-เวียดนาม โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วม เช่น การท่องเที่ยวในหมู่บ้านตามโครงการหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ ที่สำคัญก็คือการปรับปรุงสภาวะแวดล้อมในการท่องเที่ยว เช่น การลดการควบคุมการตรวจคนเข้าเมือง โดยการตรวจสอบการเข้าเมืองแบบรวมกลุ่ม หรือยกเลิกการขอวีซ่า รวมทั้งการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกันระหว่างไทยและลาว ตลอดจนการจัดตั้งเขตเสรีการท่องเที่ยว (Tourist Free Zone : TFZ) เพื่อเร่งรัดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) ซึ่งมีความสำคัญต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการลงทุนในด้านการพัฒนาที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวก

2. ระบบ “พันธมิตรชุมชนในเขตพื้นที่ชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ” เพื่อเชื่อมโยง সকলক মুকদাহর এবং নকরপনম ইহা মীকম গলীখিতকান দ্বয়রবন ক্রীয়া ক্রীয়া ক্রীয়া ক্রীয়া (สายเคเบิลใยแก้วนำแสง) และทางหลวงขนาดใหญ่ ตลอดจนการรวมบริการสาธารณะบางอย่าง เช่น ระบบข้อมูลการพัฒนาชุมชนขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ระบบข้อมูลด้านอุตสาหกรรมและการเกษตร ตลอดจนการสร้างเครือข่ายผู้นำกลุ่มอุตสาหกรรมและธุรกิจ เพื่อริเริ่มกิจกรรมส่งเสริมด้านต่าง ๆ ร่วมกัน

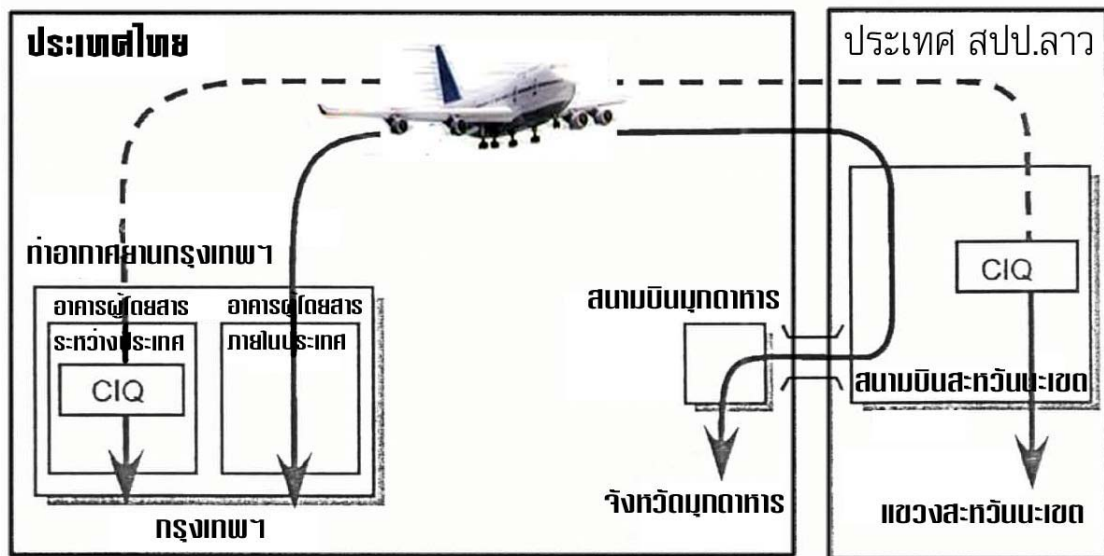
3. การพัฒนาเมืองแฝดในมุกดาหารและสหัสวันนะเขต โดยการผลักดันให้เมืองที่ใกล้กัน

ทางภูมิศาสตร์เกิดเป็น เมืองคู่แฝด หรือ คู่ของเมืองที่ประจันหน้าตรงข้ามกันของฝั่งแม่น้ำโขง เพื่อใช้ องค์ประกอบของเมืองและโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนบริการสาธารณะต่างๆร่วมกัน เช่น การใช้ ประโยชน์จากสนามบินสหัสวันนะเขตร่วมกัน โดยปรับปรุงให้เป็นสนามบินนานาชาติ การพัฒนาท่า เรือรองรับขนาดเล็กข้ามแม่น้ำ การพัฒนาระบบโทรคมนาคม และการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน

4. สนามบินเมืองคู่แฝด มุกดาหาร-สหัสวันนะเขต สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 และโครงการระบายตะวันออก-ตะวันตก จะทำให้มุกดาหารและพื้นที่ใกล้เคียงเปลี่ยนแปลงเข้าสู่ภาวะแวดล้อม ใหม่ในระดับนานาชาติ โดยเฉพาะความต้องการบริการทางอากาศ ในปัจจุบันสนามบินที่อยู่ในบริเวณ พื้นที่ใกล้เคียงจังหวัดมุกดาหารทั้งสิ้น 3 แห่ง ในไทย 2 แห่ง คือ สนามบินนครพนม และสกลนคร ส่วน ในลาวมี 1 แห่ง คือ สนามบินสหัสวันนะเขต⁴

สำหรับเครื่องบินที่จะเดินทางไปยังกรุงเทพฯ ผู้โดยสารจะแจ้งการขึ้นโดยสาร ณ สนามบิน มุกดาหาร (MCAT) จากนั้นจะเดินทางผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 โดยไม่ต้องผ่านการตรวจคน เข้าเมืองตรงไปยังสนามบินสหัสวันนะเขตเพื่อขึ้นเครื่องบินมากรุงเทพฯ สำหรับประชาชนสหัสวันนะ เขตจะผ่านขั้นตอนการศุลกากร, การตรวจคนเข้าเมือง และด่านกักกัน (CIQ) ที่สนามบินสหัสวันนะเขต เพื่อเดินทางไปกับเครื่องบินลำเดียวกัน

⁴ สนามบินสหัสวันนะเขตเป็นสนามบินเดียวที่ผู้อาศัยในมุกดาหารไม่ค่อยใช้บริการเนื่องจากมีเที่ยวบินไปยัง เวียงจันทน์และปากเซเท่านั้น ความยาวทางวิ่งของของสนามบินสหัสวันนะเขตปัจจุบันคือ 1,500 เมตรสามารถรองรับ เครื่องบินที่ใช้ทางวิ่งขึ้นลงสั้น เช่น DO 328 ซึ่งใช้ทางวิ่ง 1,420 เมตร และเครื่องบินใบพัด เช่น ATR-72 ซึ่งใช้ทางวิ่ง 1,720 เมตร แต่สั้นเกินไปสำหรับรองรับเครื่องบินไอพ่น เช่น เครื่องบินไอพ่นขนาดเล็กแบบ โบอิง 737 ซึ่งต้องการ ความยาวของทางวิ่งถึง 2,120 เมตร



แผนที่ 3.5 การดำเนินงานของ สถานบันเมืองคูแฝด มุกดาหาร-สะหวันนะเขต

5. โครงการการจัดตั้งสถาบันราชภัฏมุกดาหาร เพื่อให้การศึกษาขั้นสูงแก่ประชาชนในเขตพื้นที่ชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือและลาวโดยในเขตพื้นที่ชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การไม่มีสถาบันการศึกษาระดับสูงในมุกดาหารทำให้ผู้ปกครองต้องส่งบุตรหลานของตนไปศึกษายังจังหวัดอื่น ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง และเกิดความห่างเหินกับครอบครัว และอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ผู้ปกครองบางส่วนอาจไม่ส่งบุตรหลานของตนให้ศึกษาต่อ โครงการดังกล่าวแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ ในระยะที่ 1 ให้สถาบันราชภัฏกาฬสินธุ์ จะรับนักศึกษาจากประชาชนลาวและประชาชนในท้องถิ่นก่อน ในระยะที่ 2 เมื่อมีการก่อตั้งสถาบันราชภัฏในมุกดาหารขึ้นแล้ว สถาบันราชภัฏมุกดาหารจะทำหน้าที่แทนสถาบันราชภัฏกาฬสินธุ์ คณะที่ทำการเปิดการสอนจำนวน 4 คณะ คือ คณะศึกษาศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ โครงการดังกล่าวมีความคาดหวังในการบรรลุเป้าหมาย คือ เพิ่มจำนวนผู้สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาในมุกดาหารเพื่อสนองตอบต่อความต้องการในการพัฒนาท้องถิ่น และสร้างโอกาสในการศึกษาระดับสูงให้กับชุมชนท้องถิ่น ตลอดจนเป็นศูนย์การศึกษาสำหรับการพัฒนาท้องถิ่นโดยตั้งสถาบันเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับชุมชน รวมทั้งให้โอกาสทางการศึกษาระดับสูงแก่ประชาชนลาวเพื่อขยายความสัมพันธ์ระหว่างไทยและลาวผ่านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เช่น การจัดหลักสูตรการศึกษาและกิจกรรมทั้งหลักสูตรปกติสำหรับผู้สำเร็จการศึกษาระดับชั้นมัธยมในมุกดาหารและลาว เพื่อสร้างสรรค์

มิตรภาพผ่านกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจ และโครงการฝึกอบรมระยะสั้นสำหรับเจ้าหน้าที่บริหารงานท้องถิ่นและสมาชิกชุมชนในระดับตำบล รวมทั้งการถ่ายทอดเทคโนโลยีสำหรับชุมชน

6. การปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 9 ในลาว ระยะทางประมาณ 83 กิโลเมตร มีค่าใช้จ่ายประมาณ 120.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ภายหลังสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 แล้วเสร็จ ถนนเส้นนี้จะเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของเขตแนวระเบียงตะวันออก-ตะวันตก สำหรับการจ่ายเงินกู้แก่ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียนั้นเป็นความรับผิดชอบหลักของรัฐบาลลาวโดยนำเงินส่วนหนึ่งมาจากค่าผ่านทางในส่วนของการบูรณะซ่อมแซม การพยากรณ์ของ Munsell (1966)⁵ ถึงความต้องการในการสัญจรในเขตระเบียงตะวันออก-ตะวันตกคาดว่าจะมีรถบรรทุกขนาดกลาง-ขนาดใหญ่ผ่านเข้าออกถึง 397,000 คันต่อปีนับตั้งแต่พ.ศ. 2553 เป็นต้นไป คณะทำงานการช่วยเหลือพิเศษเพื่อวางรูปแบบโครงการสำหรับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (SAPROF)⁶ ได้พยากรณ์การสัญจร ดังนี้

ตารางที่ 3.1 พยากรณ์ความต้องการของผู้โดยสารตามวันละวันละเขต

การสัญจร	2548 (จำนวนรถ)	2553 (จำนวนรถ)	2563 (จำนวนรถ)
ต่ำ	126	175	343
สูง	210	385	1,300

ที่มา : รายงานของ SAPROF, 2541

ทั้งนี้การพยากรณ์การสัญจรขึ้นอยู่กับค่าระหว่างกลางของแผนสองแผน ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยของการบูรณะเส้นทางหมายเลข 9 มีดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายประจำ : 694 ดอลลาร์/กิโลเมตร/ปี
2. การบูรณะซ่อมแซมเป็นช่วงๆ : ถนน 2 ช่องทางจราจร : 13,000 – 28,000 ดอลลาร์/กิโลเมตร (ขึ้นกับปริมาณการสัญจรของยานพาหนะ) , Munsell (1966)⁶
3. ระดับที่เหมาะสมสำหรับค่าใช้จ่ายต่อหน่วยในการบูรณะซ่อมแซมคือ 5 ดอลลาร์ต่อคัน ดังนั้นการเก็บค่าผ่านทางจะเป็นดังต่อไปนี้

⁵ รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์เรื่อง East-West Transport Corridor ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย และคณะกรรมการแม่น้ำโขง สรุปความสำคัญ หน้า III

⁶ รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์เรื่อง East-West Transport Corridor ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย และคณะกรรมการแม่น้ำโขง ภาคผนวก M

ขนาดรถ	การชำระเงินกู้คืน ADB (บาท)	ค่าใช้จ่ายในการบูรณะ ซ่อมแซม (บาท)
รถบรรทุกขนาดใหญ่	500	250
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	150	75

ที่มา : รายงานของ SAPROF, 2541

ดังนั้นทางเลือกสำหรับค่าใช้จ่ายในการบูรณะซ่อมแซมจึงเป็นทางเลือกที่ 1 คือ ระบบการเก็บเงินผู้ใช้เส้นทางทั่วไป เนื่องจากค่าผ่านทางนั้นอยู่ในระดับที่เพียงพอกับอำนาจในการชำระเงินของผู้ใช้ และเป็นสิ่งที่ยอมรับได้โดยการตั้งด่านเก็บเงินค่าผ่านทางเส้นทางหมายเลข 9 จำนวน 3 ด่าน คือ ที่เมืองเซโน ฟิน และลาวบาว ทั้งนี้เพราะประเทศใกล้เคียงอาจไม่เต็มใจในการสนับสนุนด้านการเงิน การบูรณะซ่อมแซมเส้นทางนี้จึงจะได้งบประมาณจากการจ่ายเงินค่าบำรุงถนนโดยด่านเก็บเงินค่าผ่านทางแบบกึ่งควบคุมการเข้าออก ชำระเงินค่าบูรณะเป็นจำนวนเต็มโดยผู้ใช้งาน

3.2 ทศนคติของวิทยากรในการประชุมประชาคมมุกดาหารต่อการสร้างสะพาน

จากการจัดเวทีประชาคมเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2546 คณะวิจัยสามารถประมวลข้อมูลและความคิดเห็นของวิทยากรหลักจากกรมทางหลวง, JBIC และสำนักงานจังหวัดมุกดาหาร สามารถสรุปทัศนคติของประชาคมมุกดาหารต่อการสร้างสะพานได้ดังนี้

3.2.1 ข้อมูลและความคิดเห็นของวิทยากรจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การพัฒนาเมืองชายแดนโดยโครงการพัฒนา ประกอบด้วยโครงการต่างๆ ดังนี้

1. โครงการลงทุนในพื้นที่ชายแดนและการเพิ่มขีดความสามารถ ส่งเสริมให้นักลงทุนของไทยเข้าไปลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต คนที่จะเข้าไปลงทุนในลาวต้องมีแผนที่ชัดเจน ได้มีการประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมระหว่างไทย-ลาว เพื่อให้มีความคิดเห็นที่ตรงกันและมีรายละเอียดการเจรจาออกมาเป็นรูปธรรม การเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตมีดังนี้

1.1 การปรับตัว

1.2 นักลงทุนเข้าไปลงทุนในตลาดประเทศเพื่อนบ้าน และได้สิทธิในตลาดโลกจะช่วยทำให้มีการจ้างงานในประเทศมากขึ้น และเป็นการลดปัญหาด้านแรงงานด้วย

1.3 สร้างให้แรงงานมีทักษะในการทำงาน

1.4 การได้แหล่งวัตถุดิบ

1. โครงการพันธมิตรชุมชน เชื่อมโยงสกลนคร-มุกดาหาร-นครพนมให้อยู่ในระบบเครือข่ายความเร็วสูงของสายเคเบิลใยแก้วและทางหลวงขนาดใหญ่
2. การพัฒนาเมืองแฝด ได้แก่ มุกดาหาร สะหวันนะเขต โดยเริ่มในเรื่องที่มีปัญหามาก ได้แก่ สนามบิน สรุปว่าจะสร้างสนามบินที่เมืองสะหวันนะเขต แล้วคนมุกดาหารนั่งรถข้ามฝั่งเพื่อไปขึ้นเครื่องบินและไม่ต้องมีวีซ่าหรือขั้นตอนวุ่นวาย การทำเช่นนี้ช่วยให้มีการเติบโตพัฒนากันทั้งฝั่งลาวและไทย
3. การจัดตั้งสถาบันราชภัฏมุกดาหาร ในระยะแรกจะให้สถาบันราชภัฏกาฬสินธุ์ รับนักศึกษาจากลาวและมุกดาหารเข้าเรียน และตั้งสถาบันราชภัฏมุกดาหารขึ้น แล้วรับนักศึกษากลับมาเรียน ปัจจุบันยังมีความไม่ชัดเจนอยู่มาก และกระทรวงศึกษาธิการอาจยังไม่ทราบเรื่องการเปิดวิชาเรียน 4 คณะ ซึ่งได้แก่ ศึกษาศาสตร์ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ และการจัดการ การเปิดทั้ง 4 คณะนี้ทางเราเองก็ไม่มั่นใจถึงความต้องการของประชาชนว่าต้องการคณะทั้ง 4 นี้หรือไม่ และยังขาดคณะกรรมการท่องเที่ยวด้วยซึ่งน่าจะมีความสำคัญแต่ต้องสำรวจดูความต้องการจากประชาชนด้วย

3.2.2 ข้อมูลและความคิดเห็นของวิทยากรจากกรมทางหลวง

เมื่อเสร็จสิ้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 9 แล้ว ยังไม่มีการรับรองชัดเจนว่าเส้นทางต่างๆ ที่เชื่อมโยงกับสะพานข้ามแม่น้ำโขง จะเสร็จสิ้นสมบูรณ์ตามแผนที่วางเอาไว้ ทั้งนี้ต้องแล้วแต่ว่ารัฐจะให้ความสำคัญกับโครงการนี้มากน้อยเพียงใด ยังไม่มีการยืนยันที่ชัดเจนที่จะให้งบประมาณสำหรับการสร้างถนนเพิ่ม แม้มีข้อมูลว่าจำนวนรถที่จะแล่นผ่านบริเวณนี้จะมีมากขึ้นก็ตาม

ถ้าเปรียบเทียบระยะเบี่ยงตะวันออกที่เชื่อมโยงจากเวียตนาม ลาว มาจนถึงไทยนั้นในส่วนประเทศเวียตนามนอกเหนือการเชื่อมโยงเส้นทางหมายเลข 9 ในลาวไปถึงกวางจิแล้ว ยังมีการพัฒนาต่อไปในทางหลวงหมายเลข 1 ในเวียตนาม จนกระทั่งจบที่ด่านซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกของเวียตนาม เป็นการวางแผนแบบเบ็ดเสร็จ แต่ในประเทศไทยยังคู่ค้ำคาและไม่มีเส้นทางมาถึงชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทยได้อย่างรวดเร็วและสะดวก หากประเทศไทยสามารถสร้างถนนรองรับได้อย่างครบถ้วนเชื่อว่าเวียตนาม

จะเข้ามาใช้เส้นทางและยินดีจ่ายค่าผ่านทางให้ไทยด้วย ดังนั้นควรมีการสร้างทางโดยการเก็บเงินค่าผ่านทาง มีใช้การหาเงินเพื่อสร้างทางและให้รถวิ่งได้เปล่าๆ เพราะปัจจุบันเองเวียดนามก็มีการเก็บค่าผ่านทาง โดยมีเส้นทาง 2 ทางจราจรอยู่แล้ว และได้เงินช่วยเหลือจาก JBIC ด้วย ถ้าเปรียบเทียบเรื่องของเวียดนามกับไทยแล้ว มีความหวังในการใช้ท่าเรือที่แหลมฉบังมากกว่าดานัง เพราะท่าเรือดานังมีความล่าช้าค่อนข้างมากในการเอาสินค้าลงเรือ ดังนั้นการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงจากสะพานไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่แหลมฉบังควรทำอย่างเต็มที่

3.2.3 ข้อมูลและความคิดเห็นของวิทยากรจาก JBIC

JBIC เป็นสถาบันการเงินที่จัดตั้งขึ้นโดยรัฐบาลญี่ปุ่น มีหน้าที่ในการให้การสนับสนุนด้านการเงินแก่โครงการต่างๆ ที่มีส่วนช่วยพัฒนาด้านเศรษฐกิจให้แก่ประเทศกำลังพัฒนา

โครงการสร้างสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 นี้ JBIC ให้ความช่วยเหลือในรูปแบบเงินกู้ 1,300 ล้านบาทแก่รัฐบาลไทย และ 1,300 ล้านบาทแก่รัฐบาลลาว เพื่อใช้สร้างสะพานและถนนเชื่อมต่อสะพานและให้การสนับสนุนเงินกู้ในการพัฒนาท่าเรือในบริเวณพื้นที่มุกดาหาร เมื่อสร้างสะพานเสร็จแล้ว สามารถขนถ่ายรถบรรทุก รถยนต์และเครื่องจักรคันระหว่างไทย-ลาวได้ ในทางตรงข้าม รถยนต์และรถบรรทุกจากลาวจะเข้ามาในประเทศไทยด้วย ซึ่งโครงการนี้จะช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของประชาชนมุกดาหารและสะพานนะเขตได้จริง

การพัฒนาเศรษฐกิจอาจเกิดผลเสียได้ ถ้ามีการจราจรที่เพิ่มจะขึ้นเกิดมลพิษทางเสียงและอากาศ นอกจากนี้ยังเกิดอุบัติเหตุการขับขี่ยวดยานขึ้นและมีปัญหาสังคมด้วย การแก้ไขปัญหานั้นต้องให้ประชาชนมีส่วนร่วม ยิ่งกว่านั้นถ้ามีประชาชนเคลื่อนย้ายจำนวนมากจะเกิดปัญหาทางสังคมตามมาด้วย JBIC มีความห่วงใยผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นและพยายามใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งนี้ต้องขึ้นกับความคิดเห็นของประชาชนด้วย

มีการเปิดประมูลการสร้างสะพานในช่วงเดือนมีนาคม 2546 และมีการยื่นซองประกวดราคาในเดือนเมษายน 2546 กรมทางหลวงของไทย และกระทรวงคมนาคม ขนส่ง ไปรษณีย์ และก่อสร้างของลาวกำลังพิจารณาผลการประมูลครั้งนี้ อยู่ หลังจากพิจารณาผู้ยื่นซองที่เสนอราคาต่ำสุดแล้วต้องรอการพิจารณาจากรัฐบาลทั้ง 2 ประเทศ หลังจากนั้นก็ส่งข้อมูลให้ JBIC เพื่อขอความเห็นชอบและดำเนินการต่อไป และหน่วยงานที่รับผิดชอบจะเจรจาต่อรองเรื่องการทำสัญญาต่อไปกับบริษัทที่ชนะการประกวด หากไม่มีปัญหาใดๆ ก็สามารถลงนามในสัญญาได้ภายในปี 2546 ใช้เวลาก่อสร้างอีก 3 ปี และเปิดใช้สะพานได้จริงในพ.ศ. 2549

บริษัทผู้ชนะการประมูล คือ สุมิโตโม กับบริษัทไทยอีก 2 แห่ง ได้แก่ บริษัทวิจิตรภัณฑ์และบริษัทไทยชินเทค โดยผ่านการประกวดราคาซึ่งมี 2 ขั้นตอน ดังนี้

1. ขั้นตอนการคัดเลือกผู้รับเหมา (ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว) มีหลักเกณฑ์ดังนี้

1.1 ประสิทธิภาพ

1.2 ความสามารถในการรับงาน

2. ข้อเสนอด้านเทคนิค

ในโครงการสร้างสะพานแห่งนี้มีการประมูล 3 สัญญา คือ

สัญญาที่ 1 สัญญาก่อสร้างสะพาน

สัญญาที่ 2 และ 3 สร้างด่านตรวจคนเข้าเมืองและถนนเชื่อมสะพานเหมือนกันทั้ง 2 ฝ่าย โดยมี 6 บริษัทผ่านการประมูลเบื้องต้น

ข้อเสนอราคา

กรณีการประมูลงานระหว่างประเทศ ขณะกำลังดำเนินงานข้อมูลจะเป็นความลับแม้ว่าหนังสือพิมพ์ของไทยจะประกาศผลไปแล้ว

การเตรียมความพร้อมสำหรับไทยและลาวควรมีกิจกรรมในแต่ละพื้นที่ ในมุกดาหารควรมีโรงงานการแปรรูปและการบรรจุหีบห่อ ส่วนในแขวงสะหวันนะเขตควรมีอุตสาหกรรม อาจเป็นอุตสาหกรรมกรรมการเกษตรที่ปลูกในลาวเป็นจำนวนมากและเอาเข้ามาแปรรูปในไทย การเพาะปลูกในสะหวันนะเขตมีความเป็นไปได้สูง และนักธุรกิจไทยก็พร้อมลงทุนในลาวเพื่อนำวัตถุดิบกลับมาบรรจุหีบห่อในไทย ดังนั้นฝั่งลาวต้องเตรียมจัดระบบให้ดี

3.2.4 ข้อมูลและความคิดเห็นของวิทยากรจากสำนักงานจังหวัดมุกดาหาร

ปัญหาเรื่องที่ดินทำกินเป็นปัญหาต้นๆ หลังจากการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างสะพาน ที่ดินใกล้สะพานและที่ดินที่ติดกับถนน 4 ทางจราจรราคาจะสูงกว่าราคาประเมินมาก อาจมีปัญหาสังคมด้านอาชญากรรมและยาเสพติด เช่น ยาบ้าซึ่งมาพร้อมกับความเจริญ มีข่าวจากสื่อมวลชนว่ามีการรอกการนำเข้ายาเสพติดมาจากประเทศเพื่อนบ้านอยู่ด้วย

ปัญหาด้านสาธารณสุข เช่น โรคเอดส์ ปัจจุบันมีผลการศึกษาโดยมูลนิธิศุภนิมิตถึงแนวโน้มการแพร่กระจายของโรคหลังการสร้างสะพานซึ่งทางจังหวัดเน้นการป้องกันมากกว่าแก้ไข เช่น การออกกำลังกายเพื่อลดค่าใช้จ่ายและลดขนาดของการให้คำรักษาและลดค่ารักษาทุกโรคอยู่ในโครงการ 30 บาท

โรคมาลาเรียและไข้เลือดออก มีมหาวิทยาลัยมหิดลมาช่วยศึกษาวิจัย และทางฝั่งลาวเองก็มีปัญหาเรื่องนี้เช่นกัน

สิ่งที่น่าวิตกมาก คือ บุคลากรทางการแพทย์ของไทยที่ต้องบริการประชาชนในไทยรวมถึงประชาชนฝั่งลาวที่เข้ามา เฉลี่ยแล้วแพทย์ : ผู้ป่วย 1 : 20,000 นอกจากนี้ทันตแพทย์ 1 : 70,000 คน ซึ่งปัจจุบันยังไม่สามารถแก้ไขปัญหานี้ได้และจะเกิดปัญหาตามมา

หลังสร้างสะพานแล้ว สิ่งแวดล้อมในเขตเทศบาลเมืองอาจเสื่อมโทรม โดยเฉพาะเรื่องการทิ้งขยะและกำจัดขยะอย่างสมบูรณ์ ในแง่ที่อยู่อาศัยชุมชนแออัดมีอยู่ 30 ชุมชนมีการรวมตัวกันอย่างรวดเร็ว ทำให้เมืองที่เคยสงบต้องมีการเปิดโอกาสให้คนจากจังหวัดอื่นเข้ามาเป็นส่วนและดำรงชีวิตอย่างแออัด

ความไม่มั่นใจของประชาชนที่จะร่วมมือกันทั้งฝั่งไทย-ลาวเพื่อการพัฒนา เพราะประชาชนเห็นว่าการสร้างสะพานแห่งที่ 1 ที่หนองคายไม่สำเร็จ เพราะความเจริญเกิดที่ จังหวัดอุดรธานีมาก จึงไม่มั่นใจว่าสะพานแห่งนี้จะเป็นเช่นนั้นด้วยหรือไม่

3.3 ทศนคติของประชาคมมุกดาหารต่อการสร้างสะพาน

จากการประชุมร่วมของประชาคมมุกดาหาร ที่ประชุมประชาคมมุกดาหารได้นำเสนอประเด็นที่อาจเกิดขึ้นหรือที่สืบเนื่องจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ดังนี้

3.3.1 การพัฒนาจังหวัดและการพัฒนาเมืองมุกดาหารเพื่อรองรับโครงการ

ทัศนคติและข้อเท็จจริงในปัจจุบัน

จังหวัดมุกดาหารมีความจำกัดด้านขนาดที่เล็กจึงทำให้ต้องมีการพึ่งพาจังหวัดอื่น ๆ ในการพัฒนาด้วย และคนในมุกดาหารเองก็ยังมีความรู้ด้านวิชาการน้อย

ควรมีการมองและวางแผนจังหวัดมุกดาหารเหมือนจังหวัดภูเก็ตที่มีขนาดเล็กเหมือนกันและต้องมีการเตรียมการในการวางแผนก่อนที่จะมีการสร้างสะพาน ถ้าเราเตรียมการหลังมีสะพานแล้วจะสายเกินไป ขณะนี้คนจีน เกาหลี ญี่ปุ่นเริ่มเข้ามาในตัวจังหวัดแล้ว

การเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ที่จังหวัดหนองคายเป็นการเปิดเพื่อเชื่อมสัมพันธ์ไมตรี แต่สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เป็นการเปิดเพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ จึงมีความเป็นไปได้ที่โรงงานอุตสาหกรรมและโกดังเก็บสินค้าจะมาอยู่ที่มุกดาหารเป็นจำนวนมาก เนื่องจากความสะดวกที่จะส่งสินค้าออกไปประเทศลาว เวียดนาม และสะดวกต่อการส่งสินค้ากลับประเทศไทย ไม่ว่าสินค้าจะเป็นสินค้าอะไร สินค้าสำเร็จรูป หลังจากนั้นคนก็จะตามมาและสภาพก็จะกลายเป็นเหมือนปี 2537 ที่รายได้จากภาคอุตสาหกรรมดีกว่ารายได้จากภาคเกษตร 10-13 เท่า ประชาชนก็จะละทิ้งที่ดินเพื่อทำงานที่ใช้ฝีมือ หากเป็นคนที่มีฝีมือก็จะมีรายได้ดีแต่คนที่ไม่มีฝีมือก็จะมีรายได้เท่ากับค่าแรงขั้นต่ำ

เมื่อเป็นเช่นนี้ทำให้คนมากมายหลั่งไหลเข้ามาอยู่ที่มุกดาหารจนอาจกลายเป็นเหมือนคลองเตย จังหวัดมุกดาหารมีวิธีแก้ไขปัญหามลพิษชุมชนแออัดหรือไม่ สาธารณูปโภคพร้อมหรือยังหากมีอุตสาหกรรมมากจะเกิดภาวะฟองสบู่ครั้งที่ 2 หรือไม่

ข้อชี้แจงจากคณะผู้วิจัย

แม้ยังไม่มีสะพานแต่ก็มีชุมชนแออัดเกิดขึ้นแล้วริมแม่น้ำโขงควรเริ่มแก้ไขที่ชุมชนเดิมก่อน

3.3.2 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ในด้านบุคลากร คนของมุกดาหารยังไม่พร้อมสำหรับการพัฒนา ขณะนี้วิทยาลัยการอาชีพพนวมินทรราชินูมุกดาหารเปิดการสอนเพียงระดับอนุปริญญา น่าจะเปิดหลักสูตรถึงระดับปริญญา จังหวัดมุกดาหารน่าจะได้รับความร่วมมือจากนักเรียนในการเข้าเรียนระดับมหาวิทยาลัยมากเป็นพิเศษเพื่อเป็นการเตรียมบุคลากรที่มีคุณภาพในด้านต่างๆ รวมทั้งการท่องเที่ยว จะได้ไม่ต้องพึ่งพามัคคุเทศก์จากประเทศอื่นๆ

ในแง่การเปิดหลักสูตรการสอน

จังหวัดมุกดาหารมีวิทยาลัยชุมชน วิทยาลัยชุมชนคิดเสมอว่าการท่องเที่ยวในมุกดาหารต้องเจริญขึ้นและต้องจัดหลักสูตรรองรับ ดังนั้นวิทยาลัยชุมชนจึงมีการประชุมร่วมกันตลอดมาทั้งระดับกระทรวง และจังหวัดที่มีวิทยาลัยชุมชน และมีการวางแผนว่าจะดำเนินการอย่างไร

หลังจากที่มีการดูงานในต่างประเทศหลายที่ให้ความสำคัญด้านภาษามาก และต้องมีความจำเป็นที่ต้องเปิดหลักสูตรด้านการท่องเที่ยวและภาษา ในปัจจุบันกำลังรับสมัครนักศึกษาหลักสูตรการท่องเที่ยวที่แบ่งเป็น 2 หลักสูตร คือ การท่องเที่ยวและภาษาเวียดนาม ด้านภาษาเวียดนามมีผู้เชี่ยวชาญที่จะเข้ามาสอนและขอเป็นผู้จัดหลักสูตรเอง วิทยาลัยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวให้แก่จังหวัดมุกดาหาร

ในด้านการเปิดคณะท่องเที่ยวและสถาบันราชภัฏ

3.3.3 การพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน

ทัศนคติและข้อเท็จจริงที่พบในปัจจุบัน

มุกดาหารมีการพัฒนาอุตสาหกรรมมากกว่าในฝั่งลาว เพราะลาวยังไม่มีความพร้อมมากนัก เนื่องจากข้อจำกัด ด้านสาธารณูปโภคและลักษณะของคนลาวที่อาจไม่จริงจัง

ด้านท่าเรือของไทย จะมีเรือมาส่งสินค้ามาก เพราะมีความใกล้และทันสมัย

ด้านธนาคารลาวยังไม่พร้อม ด้านถนนในซอยย่อยก็ยังไม่เจริญและยังมีโรคภัยไข้เจ็บในลาว มาก

แหล่งวัตถุดิบของลาว เช่น แร่ใยหินมีมากแต่ถนนที่จะเข้าสู่แหล่งวัตถุดิบไม่พร้อม

หากมีการตัดถนนเป็นซอยย่อยเพื่อการเดินทางที่สะดวกขึ้นก็จะเป็นการทำลายป่าไม้และสัตว์ ป่าที่ตอนนี้อยู่มีอยู่มากในประเทศลาว

สนามบินที่ก่อสร้างอยู่ในสะพานนะเขตเป็นสิ่งที่ดีเพราะสะดวก เป็นสนามบินนานาชาติ

อาจจะมีการจราจรมากขึ้น โดยเฉพาะ การลักลอบขนสัตว์ซึ่งปัจจุบันมีการลักลอบออกทาง สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 แต่ต่อไปจะมีการลักลอบข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ด้วย

3.3.4 การจราจรและเส้นทางจราจรระหว่างประเทศ

ทัศนคติและข้อเท็จจริงที่พบในปัจจุบัน

ชาวมุกดาหารมีความรู้สึกดีใจที่จะมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 และมีมีข่าวที่ชัดเจนมากขึ้นในการสร้างสะพาน จากตอนแรกที่ยังไม่มีความชัดเจน มีความเป็นห่วงด้านการจราจรต้อง ขับรถให้เป็นเส้นทางเดียวกันเพื่อให้มีความเป็นธรรมทั้ง 2 ฝ่ายและไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุด้วย

สำหรับการจราจรในจังหวัดและระหว่างจังหวัดควรมีถนน 4 เลน จึงจะสามารถอำนวยความสะดวกได้อย่างแท้จริง และคาดหวังว่าคนสิงคโปร์จะสามารถขับรถเข้ามาในประเทศไทย-มุกดาหาร-คานัง-เวียงคานม-ฮองกงได้ด้วย

ในแง่การใช้ประโยชน์จากท่าเรือเฟอร์รี่ที่จะสร้างขึ้น

การขนส่งทางเรือกับทางบกอาจจะมีการแข่งขันกัน ในขณะนี้ยังไม่มั่นใจว่าหลังเปิดใช้สะพาน แล้วจะมีกระบวนการอย่างไรในการจราจร และการขนส่งทางบกจะสะดวกกว่าในช่วงมีฝน แต่การมีเรือเฟอร์รี่ก็จะเป็นที่น่าสนใจสำหรับนักท่องเที่ยวเพื่อล่องเรือในแม่น้ำโขง ส่วนสะพานใช้เพื่อขนถ่าย สินค้าและเดินทาง

เมื่อจะมีการแข่งขันเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางบ้างแต่ก็มีหลายหนทางที่น่าสนใจเพื่อบริการ ประชาชน

ข้อชี้แจงจากกรมทางหลวง

ไม่มีการเปลี่ยนแปลงช่องจราจรในแต่ละประเทศแต่จะมีช่องของการเปลี่ยนช่องจราจรที่ฝั่งไทย คือ การผ่านด่านต่างๆ ในการเก็บเงินแล้วจึงถึงช่วงที่มีการเปลี่ยนช่องจราจร

ในแง่การนำรถข้ามพรมแดน

ทัศนคติและข้อเท็จจริงที่พบในปัจจุบัน

ปัญหาของความยุ่งยากในการนำรถข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ในฝั่งไทย คือ ต้องทำคำประกันรถอย่างน้อย 3 วัน แต่ขณะที่รถจากฝั่งลาวที่เข้ามาในประเทศไทยสามารถเล่นถึงจังหวัดอุบลราชธานีได้ เก่งกว่าหากสะพานแห่งที่ 2 สร้างเสร็จจะมีปัญหาเช่นเดียวกัน

ประเทศเวียดนามห้ามคนไทยขับรถเข้าไปในเวียดนามโดยเด็ดขาด โดยเฉพาะรถที่เป็นพวงมาลัยขวาทั้งของไทยและลาว

ต้องตรวจสอบอย่างชัดเจนในการขั้บชี้และการนำพาหนะเข้าประเทศ

ข้อชี้แจงจากคณะผู้วิจัย

ต้องมีการดูตัวอย่างจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 และต้องใช้เวลาในการลงรายละเอียดมากๆ เพราะที่ผ่านมามีปัญหาด้านการผ่านแดนมากและทางการกำลังอยู่ในช่วงการพิจารณาอยู่

ด้านเรือเฟอร์รี่หากจะเป็นการทำเพื่อการท่องเที่ยวอย่างเดียวก็จะเป็นการตัดปัญหาด้านการผ่านแดนและการแข่งขัน แต่ถ้ามีการรับส่งผู้โดยสารผ่านแดนด้วยก็ต้องดูบริเวณที่เรือจะสามารถจอดและส่งผู้โดยสารได้ด้วย

3.3.5 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย-เวียดนาม ไทย-ลาว และไทย-พม่า

หลังสร้างสะพานเสร็จ

การเตรียมความพร้อมในปัจจุบันที่จะมีการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวชายแดน จำเป็นต้องมีการดูพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่งไปพร้อมๆ กัน ปัจจุบันมีการเตรียมการวางแผนยุทธศาสตร์ว่าควรริบดำเนินการอย่างไรเพื่อผลดีสูงสุดต่อทั้งเศรษฐกิจและสังคม กิจกรรมที่จะเกิดขึ้น ได้แก่ การส่งสินค้า การบรรจุหีบห่อส่งออก ฝั่งลาวควรมีการตั้งนิคมอุตสาหกรรมแต่คงต้องรอในระยะหนึ่งก่อน ลาวสามารถทำการค้าด้านการเกษตรระดับมหภาคได้ดี โดยเฉพาะในแขวงสะหวันนะเขต หากมีการทำการเกษตรแล้วคนไทยน่าจะเข้าไปลงทุนมาก รวมถึงการเอาวัตถุดิบจากลาวเข้ามาผลิตในประเทศไทยด้วย

อย่างไรก็ตามหากฝั่งลาวจะมีนิคมอุตสาหกรรมต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคมากพอสมควร ซึ่งต้องใช้เวลาระยะหนึ่ง และฝั่งลาวน่าจะมีการเตรียมความพร้อมด้านการท่องเที่ยวและบริการในระดับหนึ่งด้วย

การพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างไทย-เวียตนามที่มีถนนหมายเลข 9 มีความพร้อมมาก เช่น นิคมอุตสาหกรรมที่ลาวบาวและนิคมอุตสาหกรรมที่กวางจิ

ไทย-ลาว-เวียตนามต้องมีการให้ความช่วยเหลือกันหลายเรื่อง เช่น การเงิน สังคม

ไทย-พม่า โดยเฉพาะบริเวณแม่สอด-เมียวดี น่าจะมีการพัฒนาไปได้ดี เพราะรัฐบาลเองก็มีการประสานงานกันเป็นอย่างดี

3.3.6 การรับนักศึกษาลาวเข้ามาเรียนในประเทศไทย

ทัศนคติและข้อเท็จจริงในปัจจุบัน

ควรมีแผนที่จะให้นักศึกษาลาวจากทุกแขวงเข้ามาเรียนในประเทศไทยได้ ปัจจุบันมีการรับนักศึกษาจากสปป.ลาวมาเรียน 7 สาขาวิชา จำนวน 3 คน ในระดับปวส. โดยกระทรวงการต่างประเทศเป็นผู้ให้ทุนการศึกษา โดยมีแผนช่วงที่ 1 ใน จังหวัดกาฬสินธุ์ และแผนช่วงที่ 2 ใน จังหวัดมุกดาหาร ในปัจจุบันสถาบันราชภัฏสกลนครเปิดศูนย์ร่วมกับโครงการ กสปท. วิทยาลัยการอาชีพพนมไพร มุกดาหาร ซึ่งปีนีจบในรุ่นที่ 1 และจะเปิดระดับปริญญาตรีต่อไป

นอกจากนี้ยังมีการตกลงร่วมกันในการรับนักศึกษาลาว 3 รุ่นเพื่อรองรับการเติบโตของจังหวัดมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขต เพื่อพัฒนากำลังคน ในปีที่ 2 กำลังรอการตกลงระหว่างกระทรวงการต่างประเทศของไทยและลาว เนื่องจากมีปัญหาว่าเหตุใดไทยจึงให้นักศึกษาลาวเฉพาะในแขวงสะหวันนะเขตมาเรียนที่มุกดาหารเท่านั้น ทำไมไม่ให้นักศึกษาจากแขวงอื่นเข้ามาเรียนด้วยซึ่งกลายเป็นความไม่เสมอภาคสำหรับแขวงอื่น

ข้อชี้แจงจากผู้วิจัย

ลาวมีแผนที่จะเปิดมหาวิทยาลัยแห่งที่ 2 ที่สะหวันนะเขตอยู่แล้ว ดังนั้นการที่สถาบันการศึกษาไทยจะร่วมมือกับลาวเพื่อพัฒนาการศึกษาจึงเป็นสิ่งที่ควรกระทำอย่างยิ่ง และอาจเป็นแรงจูงใจที่แสดงให้เห็นผลด้านบวกหลังจากที่มีการสร้างสะพานแล้ว

จากการวิเคราะห์ของ ADB ได้เสนอที่เรียนเป็นสถาบันราชภัฏกาฬสินธุ์ อาจเป็นไปได้ว่าที่กาฬสินธุ์มีความพร้อมมากกว่าและก่อนมีการจัดตั้งสถาบันราชภัฏมุกดาหารก็จะให้นักศึกษาไทยและลาวไปเรียนที่กาฬสินธุ์ เมื่อการก่อสร้างและจัดตั้งสถาบันราชภัฏมุกดาหารเสร็จแล้วก็กลับมาเรียนที่มุกดาหารต่อ ขณะที่สถาบันราชภัฏกาฬสินธุ์มีความพร้อมสูง ได้แก่ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ซึ่งเป็นพื้นฐานของการพัฒนา และสิ่งที่ต้องพิจารณาอีกคือ การพัฒนาบุคลากร อาจารย์ผู้สอน โดยต้องส่งคนเหล่านี้ไปฝึกอบรมที่ต่างประเทศหรือสถาบันต่างๆ

ควรมีการแลกเปลี่ยนนักศึกษาจากลาวเข้ามาโดยไม่จำกัดว่าเป็นแขวงสะหวันนะเขตสำหรับนักศึกษาที่เข้ามาวิทยาลัยการอาชีพนั้นมีความเกี่ยวข้องด้านความสัมพันธ์ในระดับท้องถิ่นระหว่างมุกดาหารกับสะหวันนะเขตโดยตรง เนื่องจากการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นตามเมืองชายแดนมีลักษณะเป็นเมืองคู่ โดยจะจับเมืองที่มีความใกล้เคียงทางด้านภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจมาคู่กัน เช่น ท่าแขก-คำม่วน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต เป็นต้น

จากแผนที่เส้นทางระหว่างตะวันออก จังหวัดมุกดาหาร-กาฬสินธุ์-ขอนแก่น อยู่ในเส้นทางร่วมกัน จะมีผลในการพัฒนาตามแนวตะวันออก-ตะวันตกด้วย ทางสกลนครเองแม้อยู่นอกเส้นทางระเบียบก็ยังสามารถพัฒนาไปพร้อมกันได้

3.3.7 ความคิดเรื่องเมืองแฝดสาม

ปัจจุบันมีการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างเมืองแฝด 3 ได้แก่ มุกดาหาร สะหวันนะเขต และกวางจีของเวียดนาม หากได้รับความเห็นชอบจากผู้ว่าราชการจังหวัดทั้ง 3 จังหวัดนี้ ก็จะลงนามเป็นเมืองแฝด 3 โดยทำงานร่วมกันทั้ง 3 จังหวัด และคณะทำงานชุดต่างๆ เพื่อให้การทำงานทุกด้านมีการพัฒนาไปด้วยกันและเพื่อความสัมพันธ์อันดีงามด้วย

เมื่อมีการร่วมมือกันแล้วจะจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อดูแลทุกเรื่องทั้งเศรษฐกิจ สังคม สาธารณสุข วัฒนธรรม และทั้ง 3 จังหวัดจะต้องมีการช่วยเหลือกัน โดยเน้นคนละด้านเพราะทุกจังหวัดมีศักดิ์ศรีเท่าเทียมกัน

ประชาชนมุกดาหารต้องร่วมมือกันในการช่วยกันเสนอความคิดและลงมือทำเพื่อให้มีการพัฒนาที่เป็นรูปธรรมจริงๆ โดยจะมีการจัดการประชุมเรื่อยๆ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกัน

3.3.8 สรุป

ในเวทีประชาคมรวมที่เปิดให้ชาวมุกดาหารได้แสดงความคิดเห็นต่อโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 นี้ ประชาคมได้แสดงทัศนะและความห่วงใยในด้านต่างๆ 7 เรื่อง คือ การพัฒนาจังหวัดและการพัฒนาตัวเมืองเพื่อรองรับโครงการสร้างสะพาน , การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน , การจราจรและเส้นทางสัญจรระหว่างประเทศและการนำรถข้ามพรมแดน , ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศหลังสร้างสะพานเสร็จ , การรับนักศึกษาลาวเข้ามาเรียนในประเทศไทย และความคิดเรื่องเมืองแฝดสาม

3.4 ทศนคติของชาวมุกดาหาร แบ่งเป็นภาครัฐราชการ ภาคเอกชน และภาคประชาชน

จากการจัดเวทีประชาคมในจังหวัดมุกดาหาร 3 ครั้งเพื่อศึกษาทัศนะของชาวมุกดาหารต่อการสร้างสะพาน หลังจากจัดเวทีรวมแล้วได้มีการจัดเวทีย่อยอีกด้วย คณะผู้วิจัยได้แบ่งกลุ่มผู้ที่เข้าร่วมในเวทีประชาคมเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ข้าราชการจากหน่วยงานภาครัฐในจังหวัดมุกดาหาร กลุ่มนักธุรกิจผู้ประกอบการในจังหวัด และกลุ่มประชาชนทั่วไปของมุกดาหาร เพื่อให้แต่ละกลุ่มแสดงความคิดเห็นได้โดยเสรีในการอภิปราย ได้แบ่งประเด็นที่ทำการศึกษาออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ 1) ทศนคติต่อโครงการพัฒนา 2) ทศนคติต่อการตัดสินใจในโครงการ 3) ความคิดเห็นต่อผลกระทบของโครงการที่จะเกิดขึ้น และ 4) ทศนคติต่อชาวลาวและเวียตนาม โดยทัศนะของฝ่ายต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

3.4.1 ทศนคติของหน่วยราชการในจังหวัดมุกดาหาร

1. ทศนคติต่อโครงการพัฒนาและการตัดสินใจในโครงการ

ในช่วงแรก ส่วนราชการได้ข่าวจากหนังสือพิมพ์ว่าจะมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แต่ก็ยังไม่ทราบว่าจะก่อสร้างจะเป็นที่มุกดาหารหรือนครพนม ทั้งยังไม่ทราบสาเหตุของการตัดสินใจสร้างสะพานที่มุกดาหาร เพราะไม่ได้รับทราบข้อเท็จจริง ต่อมาส่วนของราชการก็ได้ข่าวจากกรมทางหลวงฯ มีการทำรายงานเป็นเอกสารแจ้งให้หน่วยราชการทราบตลอด แต่รายละเอียดเกี่ยวกับการสร้างสะพานก็ยังได้รับน้อย ทั้งนี้เห็นได้ว่าการตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างสะพานทั้งหมด เป็นความริเริ่มของรัฐ การตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างสะพานขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่กรุงเทพฯ โดยทางจังหวัดไม่ได้มีส่วนในการตัดสินใจ

2. ความคิดเห็นต่อผลกระทบของโครงการที่จะเกิดขึ้น

ในด้านบวก คาดว่าการมีสะพานที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้เข้าด้วยกัน ทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ มีความสะดวกรวดเร็ว อาจทำให้มีผู้คนเดินทางมามุกดาหารมากขึ้น ทั้งที่เดินทางผ่านไป-มา และเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำธุรกิจในจังหวัด มุกดาหารจะเป็นทางผ่านของสินค้าและบริการไปสู่บริเวณต่างๆ ในภูมิภาค อาจมีการลงทุนจากภายนอกมากขึ้น สิ่งเหล่านี้จะช่วยให้ชาวมุกดาหารจะมีสภาพเศรษฐกิจที่ดีขึ้น

ในด้านลบ ปัญหาที่คาดว่าจะเกิดหลังจากการสร้างสะพาน ได้แก่

1. อาจเกิดปัญหาแรงงานที่รุนแรงขึ้น ปัจจุบันแรงงานไทยนิยมไปทำงานที่กรุงเทพฯ ทำให้เกิดการขาดแคลนแรงงาน แรงงานลาวจึงเข้ามาแทนที่ เมื่อมีสะพานเชื่อมกับประเทศลาว การเดินทางข้ามแม่น้ำโขงจะสะดวกขึ้น อาจทำให้เกิดการหลั่งไหลของแรงงานต่างด้าวเข้ามาในไทย

2. อาจเกิดปัญหาชุมชนแออัด ในปัจจุบันนี้ก็มีแหล่งชุมชนแออัดอยู่แล้ว ถ้ามีผู้คนอพยพเข้ามาทำงานทำในจังหวัดมากขึ้น แต่ไม่มีการเตรียมการรับคนเหล่านี้ให้อยู่ในแหล่งที่เหมาะสม อาจเกิดปัญหาชุมชนแออัดในอนาคต ซึ่งจะส่งผลไปถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมต่อไป

3. อาจเกิดปัญหาหามลภาวะ ถ้ามีการลงทุนตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อผลิตสินค้าในจังหวัดมุกดาหารมากขึ้น มีการทำธุรกรรมมากขึ้น มีประชากรเข้ามาอาศัยอยู่มากขึ้น อาจเกิดปัญหาหามลภาวะทั้งจากโรงงานอุตสาหกรรม เช่น น้ำเสีย และอาจเกิดปัญหาหามลภาวะจากการที่มีผู้คนอาศัยอยู่ร่วมกันมากขึ้น เช่น ขยะ

4. อาจเกิดปัญหาทางสาธารณสุข ทั้งนี้เพราะแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในจังหวัดไม่ได้มีการดูแลสุขภาพอนามัยที่ดี โรคภัยไข้เจ็บและโรคระบาดที่เคยควบคุมได้แล้วสำหรับประเทศไทย แต่ในฝั่งลาวไม่ได้มีการดูแลเรื่องนี้ให้ทั่วถึง อาจทำให้เกิดโรคระบาดขึ้นในประเทศไทยอีก เช่น โรคไข้เลือดออก

5. ถ้ามีแรงงานเถื่อนเข้ามาในประเทศมากๆอาจเกิดปัญหาในการปกครอง การมีแรงงานเถื่อนหลังไหลเข้ามาเป็นช่องทางของการทุจริตคอร์รัปชัน แรงงานเถื่อนนี้ยังอยู่นอกเหนือการควบคุมของรัฐ อาจทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้น

6. อาจเกิดปัญหาคุณภาพชีวิต เพราะเมื่อมีการการลงทุนเพิ่มมากขึ้น มีคนอพยพเข้ามาอยู่ในบริเวณนี้มากขึ้น มีสินค้าและบริการที่หลากหลายมากขึ้น ค่าครองชีพของคนในพื้นที่ก็จะสูงขึ้นตามไปด้วย

7. วิถีชีวิตของคนจะเปลี่ยนไป ปัจจุบันนี้การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ของมุกดาหารได้อาศัยวิถีชีวิตแบบดั้งเดิมเป็นจุดขาย หากมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจมากขึ้นวิถีชีวิตของคนจะต้องเปลี่ยนไปมีความทันสมัยมากขึ้น ซึ่งอาจไม่ใช่สิ่งที่นักท่องเที่ยวต้องการมาเยี่ยมชม การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงจึงอาจมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ที่กำลังพัฒนาขึ้นมาในปัจจุบัน

แนวทางการแก้ไข

ทั้งหมดนี้ส่วนราชการต่างๆได้มีการเตรียมตัวรับมือกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นไว้บ้างบางส่วน เช่น ผังเมือง ได้เตรียมจัดผังเมืองใหม่ และแรงงาน ได้มีความพยายามที่จะจัดระบบการนำเข้าแรงงานต่างด้าวให้เป็นระบบอย่างถูกต้องกฎหมาย หน่วยราชการในมุกดาหารมีความเห็นว่าควรได้มีการเตรียมแผนตั้งรับกับปัญหาต่างๆให้มากกว่านี้ เช่น ตั้งศูนย์สารสนเทศเกี่ยวกับสร้างสะพาน ควรกระตุ้นให้ชาวบ้านมีสำนึกเกี่ยวกับคุณค่าของวิถีชีวิตแบบเดิมๆ ควรมีการจัดระบบแรงงานต่างด้าว ควรมีความร่วมมือกับลาว เวียดนาม เพื่อประสานให้สะพานเกิดประโยชน์สูงสุด และควรถือโอกาสที่จะมีสะพานนี้ในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของไทย

3. ทักษะของภาครัฐต่อคนลาวและเวียดนามในปัจจุบัน

คณะวิจัยได้ถามทักษะของชาวมุทธาหารที่มีต่อประชาชนชาวลาวในประเทศลาวและชาวเวียดนามในประเทศเวียดนาม ซึ่งเป็นพลเมืองของประเทศเพื่อนบ้านที่จะมีการติดต่อไปมาหาสู่กันมากขึ้นหลังการสร้างสะพาน

ทัศนคติกับคนลาว ชาวมุทธาหารไม่มีทัศนคติในทางลบต่อคนลาว มีความรู้สึกว่าเป็นบ้านพี่เมืองน้อง และต้องการช่วยเหลือ จากแผนที่ที่ห่อแก้วจะแสดงไว้ว่าก่อนสมัยที่ถูกฝรั่งเศสรุกราน ดินแดนที่เป็นมุทธาหารมีเนื้อที่เลยเข้าไปถึงลาวขาว ชาวบ้านไทย-ลาวจึงยังมีความเป็นพี่น้องกันมาจนถึงปัจจุบัน แม้ทุกวันนี้ชาวผู้ไทในอำเภอคำชะอีและหนองสูงก็ยังมีญาติพี่น้องอยู่ในฝั่งลาว เวลาถึงงานบุญก็ยังไปมาหาสู่กันเสมอ ฝ่ายไทยมีความต้องการที่จะช่วยเหลือ เช่น ช่วยฝึกอบรมแรงงานลาว ทั้งนี้การที่ได้เป็นครูเป็นศิษย์กัน จะทำให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อกัน แต่ปัจจุบันนี้ก็ยังไม่มีงบประมาณเพียงพอ

สำหรับกลุ่มที่ทำงานเกี่ยวข้องกับความมั่นคง เช่น ตำรวจ ทหาร จะรู้สึกว่าคนลาวเอาเปรียบ และมีความคิดว่าไทยให้ความช่วยเหลือแก่คนลาวมากเกินไป รวมทั้งมีความรู้สึกหวาดระแวงต่อคนลาว และคนลาวเองก็มีความไม่ไว้วางใจคนไทยเช่นกัน

กับชาวเวียดนามในอดีตประมาณ 20-30 ปีที่ผ่านมา ข้าราชการไทยมีความหวาดระแวงคนลาว แต่ปัจจุบันมีความเป็นเอกภาพมากขึ้นทั้งคนไทยและคนลาว และมีความรู้สึกที่คนเวียดนามเป็นส่วนหนึ่งของคนไทยไปแล้ว และข้าราชการไทยก็มีความรู้สึกที่คนเวียดนามเป็นส่วนหนึ่งของมุทธาหารแล้ว และคนเวียดนามที่เข้ามาอยู่ในมุทธาหารเองก็มีการให้ความร่วมมือกับทางจังหวัดเป็นอย่างดี

ปัจจุบันมีชาวเวียดนามประมาณ 5,000 คนในมุทธาหาร มักจะอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมือง ชาวมุทธาหารมักจะมองว่าชาวเวียดนามเป็นคนขยันขันแข็งและประหยัดมาก ประสบความสำเร็จในทางธุรกิจมาก แต่ชาวเวียดนามยังมีความคิดว่าการที่ต้องจากบ้านเมืองมาทำให้ต้องดิ้นรนมาก ชาวเวียดนามที่ยังไม่ได้สัญชาติไทยมักจะไม่ค่อยกล้ามีบทบาทในสังคม ประกอบกับวัฒนธรรมเวียดนามค่อนข้างแข็ง ชาวเวียดนามมักจะคบหากับพวกเดียวกันเอง ทำให้ความเข้าใจกันระหว่างไทยกับเวียดนามยังไม่ราบรื่นเท่าไทยกับลาว แต่ปัจจุบันนี้ได้สัญชาติไทยกันมากขึ้นแล้ว ก็จะกล้าแสดงตัวกันมากขึ้น ในงานการกุศลต่าง ๆ ของจังหวัดก็มักจะได้รับความร่วมมือจากชาวเวียดนามเป็นอย่างดี⁷

ทัศนคติของข้าราชการไทยต่อเวียดนามค่อนข้างไม่ไว้วางใจ เพราะมองว่าเวียดนามเป็นคู่แข่งของไทย การสร้างจะทำให้เวียดนามได้ประโยชน์ด้วย ทั้งยังมีทางออกทะเลและอยู่ใกล้ประเทศจีน จึงอาจจะได้เปรียบกว่าไทย

⁷ สัมภาษณ์ปลัดจังหวัดมุทธาหาร 10 พฤศจิกายน 2546

ปัญหาที่ทางราชการประสบเกี่ยวกับการสร้างสะพาน⁸

1. ปัญหาการเวนคืนที่ดิน หลังจากที่ได้มีการกำหนดพื้นที่ มีการเวนคืนที่ดิน และจ่ายเงินให้แก่เจ้าของที่ดินไปแล้วได้มีการร้องเรียนว่าเงินที่จ่ายให้ไปเป็นจำนวนน้อยเกินไป ไม่พอเหมาะ ชาวบ้านได้เรียกร้องขอเงินเพิ่ม
2. จำนวนที่ดินที่ได้ทำการเวนคืน เดิมหลังจากที่ได้ปรึกษารื้อกับทุกฝ่ายแล้วได้มีการเตรียมพื้นที่ไว้เสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่ต่อมาได้มีโครงการใหม่เกิดขึ้น เช่น โครงการทำ Single stop ของศุลกากร ซึ่งได้เงินสนับสนุนจาก ADB เพิ่มทำบริเวณนี้ให้เป็นจุดตรวจร่วมสำหรับประเทศไทย ลาว และเวียดนาม ต้องใช้ที่ดินเพิ่มอีกถึง 200 ไร่ ทำให้การเวนคืนที่ดินที่คิดไว้เดิมไม่พอ แต่จะเวนคืนที่ดินในบริเวณเดียวกันกับสะพานก็ไม่ได้ เพราะได้มีการซื้อที่ดินเชิงกำไรไว้ก่อนแล้ว ต้องหาที่ดินอื่นๆเพิ่ม
3. การประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมทางหลวง สำนักงานจังหวัด และอบต. ไม่ราบรื่นแต่ก็ได้มีการแก้ไขในระดับจังหวัดไปแล้ว
4. ที่ดินที่ต้องใช้ในการก่อสร้างสะพาน การเตรียมประมุลงานสร้างสะพานในฝั่งลาวและฝั่งไทย ต่างฝ่ายต่างทำการประมุล แต่ในการสร้างสะพานจะต้องมีบริเวณสำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง และอุปกรณ์การก่อสร้าง ซึ่งทางฝ่ายลาวขอให้ใช้สถานที่ในฝั่งลาวสำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมด แต่ฝ่ายไทยก็ต้องการให้ใช้สถานที่ในฝั่งไทยซึ่งในปัจจุบันยังไม่สามารถตกลงกันได้
5. การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับสะพานยังไม่กว้างขวางอย่างเพียงพอ ชาวมุกดาหารส่วนใหญ่ยังไม่ทราบว่าสะพานจะส่งผลกระทบต่อตนเองอย่างไรบ้าง จำนวนคนรู้ข่าวดีเกี่ยวกับสะพานมีประมาณ 100 คน ประกอบด้วยข้าราชการและทหารและประชาชนจำนวนหนึ่ง จำนวนคนที่รู้ข่าวเกี่ยวกับสะพานดีพอสมควรมีประมาณ 1,000 คน นอกนั้นอีก 300,000 กว่าคนยังไม่มีความรู้ที่กว้างออกไปว่าสะพานนี้จะเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมโยงภูมิภาคนี้เข้าด้วยกันซึ่งอาจทำให้ในที่สุดแล้วสะพานนี้จะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนเท่าที่ควร

แนวทางแก้ไข

1. สำหรับที่ดินที่ต้องจัดหาเพิ่มเติม เนื่องจากไม่สามารถหาที่ดินที่อยู่ติดต่อกันได้ กรมศุลกากรต้องการที่ดินในบริเวณอื่นที่ใกล้เคียงกัน เพื่อเป็นสถานที่ก่อสร้างจุดตรวจสินค้า
2. ได้มีการประชุมกันเพื่อขยายการประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านที่ใช้เส้นทางถนนที่ต่อเนื่องกับสะพานได้รับทราบข้อมูลมากขึ้น

⁸ สัมภาษณ์ปลัดจังหวัดมุกดาหาร 3 พฤศจิกายน 2546

3.4.2 พัฒนคติของภาคเอกชนในจังหวัดมุกดาหาร

1. พัฒนคติและการตัดสินใจต่อการพัฒนา

ภาคเอกชนไม่มีส่วนร่วมตัดสินใจ และรับรู้ข่าวสารที่มีการตัดสินใจไปแล้วเท่านั้น รัฐควรจะได้รับฟังความเห็นของฝ่ายอื่นๆ ด้วย

2. ความรู้เกี่ยวกับโครงการ

ประชากรกว่าร้อยละ 95 ของมุกดาหารไม่มีความรู้ ว่าสะพานข้ามแม่น้ำโขงจะเอื้อประโยชน์หรือเชื่อมโยง และส่งผลอย่างไร จะพัฒนาให้มุกดาหารดีขึ้นหรือไม่ รัฐบาลเองยังไม่มีแนวทางในการนำเสนอข้อมูล ภาคเอกชนคิดว่าเป็นปัญหาใหญ่ เพราะคนยังไม่รู้โครงสร้างของโครงการสร้างสะพานมีคนเพียงจำนวนน้อย เท่านั้นที่ทราบ ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการเป็นเรื่องที่ต้องพูดกันในเชิงลึก เพราะจะเอื้อประโยชน์ให้แก่ฝ่ายต่างๆ ในอนาคต ถ้ามีสะพานแต่ไม่มีการเชื่อมโยงไปยังแหลมฉบังหรือนครพนมก็ไม่มีประโยชน์ การจัดการปัญหาเรื่องคนเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด โดยเฉพาะคนที่จะย้ายถิ่นมาจากจีนตอนใต้ เวียดนาม และภาคอีสาน ซึ่งถ้าไม่เตรียมการรองรับอีก 10 ปี หรือ 20 ปี ข้างหน้าอาจจะเกิดปัญหาการแย่งใช้ทรัพยากรในพื้นที่ดังที่ได้เกิดขึ้นในบริเวณตลาดอินโดจีน โดยเฉพาะวันเสาร์อาทิตย์ที่มีการจราจรแออัด และมีควันเสียจากรถทัศนาว

ความรู้สึกของคนในมุกดาหารไม่มีความมั่นใจว่าโครงการนี้จะสำเร็จ แม้ว่าได้รับทราบมากกว่า 15 ปี แล้ว

3. การเข้าถึงข้อมูล

3.1 การรับรู้เกี่ยวกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 มีการรับรู้ความคืบหน้าค่อนข้างน้อยมาก ไม่รู้ว่าจะสอบถามข้อมูลที่ไหน ตามทางจังหวัดเองก็ไม่ทราบ ข้อมูลในส่วนนี้อยู่กับกรุงเทพฯ หรืออยู่กับกรมทางหลวง ซึ่งไม่เคยกระจายข่าวให้ทราบ ภาคเอกชนจะทราบข้อมูลจากกรุงเทพฯ หรือจากส่วนกลางเท่านั้น

3.2. สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดมุกดาหารน่าจะเข้ามามีส่วนกระตุนการรับรู้ จังหวัดควรปรับตัวในด้านการประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนเกิดความหวงแหนและรู้สึกเป็นเจ้าของสะพาน

3.3. น่าจะมี ศูนย์ข้อมูลสะพาน และโครงการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก ที่ปรับข้อมูลให้ทันสมัยทุกเดือนโดยกรมทางหลวง จังหวัด และบริษัทรับเหมาก่อสร้างร่วมกันจัดทำ มีสถานที่ และมีคนรับผิดชอบจาก 3 ฝ่ายโดยทางบริษัทรับเหมาก่อสร้าง จังหวัด และกรมทางหลวง ภาครัฐควรเป็นฝ่ายริเริ่มเพราะภาคเอกชนไม่มีเงินสนับสนุน ควรจะมีเครือข่ายข้อมูลระหว่างภาครัฐกับเอกชนด้วย

3.4. น่าจะใช้บทเรียนจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่หนองคาย โดยเฉพาะกับการต่อสู้กับบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ เช่น ห้างสรรพสินค้าที่จะทุ่มทุนเข้ามา ต้องเตรียมตัวป้องกันธุรกิจด้วยการให้ความรู้แก่ทุกฝ่าย และยอมรับว่ามุกดาหารจะเปลี่ยนแปลงในอนาคต

3.5. ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากนักลงทุนที่มาจากที่อื่นน่าจะเป็นประโยชน์ เช่น ลงทุนร่วมต่างๆ น่าจะเป็นโอกาสมากกว่าวิกฤต แต่ควรจะมีการเตรียมการจัดระเบียบ เช่น กรณีตลาดอินโดจีน หากมีผู้ลงทุนจากภายนอกเข้ามา อาจมีปัญหาผู้มีอิทธิพลหรือมาเฟียเช่นเดียวกับที่เกิดขึ้นที่ในท่าบ่อซำที่ เชียงใหม่ พัทยา หรือภูเก็ต

4. ความคิดเห็นต่อผลกระทบของโครงการที่จะเกิดขึ้น

การคมนาคมขนส่ง

1. แผนของถนนสายหลักค่อนข้างดี แต่ควรจะมีการพัฒนาถนนสายรองที่เชื่อมระหว่างตำบลไปพร้อมๆกันเพื่อเป็นการเสริมถนนสายหลักที่เชื่อมโยงและรองรับสะพาน และยังมีส่วนช่วยในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว นอกจากนี้ควรมีการมีการปรับปรุงเส้นทางเชื่อมระหว่างมุกดาหารกับจังหวัดอื่น และพัฒนาปรับปรุงถนนขอยภายในจังหวัดให้มีคุณภาพ

2. เมื่อสะพานสร้างเสร็จแล้วการเดินทางโดยเรือเพื่อข้ามไปยังแขวงสะหวันนะเขต น่าที่จะมีความสำคัญในด้านการท่องเที่ยว แต่ปัจจุบันยังไม่มีความสะดวก และปลอดภัยจากสภาพเรือ รวมทั้งมีขูชีฟไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร หรือมีเฉพาะตอนมีการตรวจเรือ ค่าใช้จ่ายในการข้ามไปมาค่อนข้างสูง และเป็นอุปสรรคสำคัญอันหนึ่งของการท่องเที่ยว เคยมีการพูดคุยระหว่างหอการค้ากับกับผู้ประกอบการเรือ แต่ไม่เป็นผล โดยผู้ประกอบการเรืออ้างว่ามีรายจ่ายมากทั้งที่มีใบเสร็จและไม่มีใบเสร็จ ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่ม หลังท่าเรือใหม่สร้างเสร็จน่าจะมีการจัดระเบียบดีขึ้น โดยต่อไปท่าเทียบเรือจะถูกโอนมาขึ้นกับเทศบาล

3. เพื่อรองรับโครงการพัฒนาต่างๆที่จะเกิดขึ้นพร้อมกับสะพาน ควรรื้อฟื้นการสร้างทางรถไฟจากบัวใหญ่ซึ่งจะมาถึงสุดที่มุกดาหาร เพราะมีค่าใช้จ่ายต่ำสุดให้เสร็จภายใน 10 ปี ในกรณีที่ไม่สามารถสร้างสนามบินที่มุกดาหารได้ควรมีการพิจารณาสร้างสนามบินสำหรับเครื่องบินขนาดเล็กขนาด 10-20 ที่นั่ง หรือเฮลิคอปเตอร์สำหรับนักธุรกิจและนักท่องเที่ยวที่เชื่อมต่อ ซึ่งมีราคาไม่แพง ควรแก้ไขปัญหากฎหมายที่ไม่ให้สนามบินอยู่ห่างจากชายแดนไม่เกิน 20 กิโลเมตร

การสาธารณสุขโลก

ประปาในมุกดาหารยังมีปัญหาด้านบริการ โดยการขยายบริการไปตามการเติบโตของเมืองยังไม่ทั่วถึง และระบบการจัดการ และปัญหานี้เสีย การที่ทางประกาศว่าสามารถรองรับได้ถึง 8 ปี

เพราะบางวันน้ำก็ไม่ไหล น่าจะมีปัญหาถ้ามีคนเข้ามาอยู่มาก ๆ ในอนาคตเมื่อสะพานสร้างเสร็จ ดังนั้นควรพิจารณาถึงระบบการชลประทานเพื่อรองรับน้ำฝนที่ตกในแต่ละปีเพื่อเก็บไว้ใช้ด้วย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องวางแผนโครงสร้างสาธารณูปโภคสำหรับอนาคตล่วงหน้า

การศึกษา

มุกดาหารยังไม่มีสถาบันการศึกษาระดับปริญญาตรีที่จะรองรับโครงการพัฒนาต่างๆที่จะเกิดขึ้นพร้อมกับสะพาน ควรปรับปรุงคุณภาพด้านการศึกษา ปัญหาด้านคุณภาพส่วนหนึ่งอาจเกิดจากรายได้ของครูต่ำ ซึ่งอาจเป็นปัญหาด้านจริยธรรมของครู เช่น ความสัมพันธ์ของครูกับนักเรียน ความสัมพันธ์ของครูกับผู้ปกครอง

การสาธารณสุข

หลังจากสะพานสร้างเสร็จโรงพยาบาลมุกดาหารควรจะกลายเป็นโรงพยาบาลระดับนานาชาติที่สามารถรองรับได้ทั้งสะพานนะเขตและกวางจิ โดยขยายบริการในด้านการรักษา ปัญหาที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน ก็คือ โรงพยาบาลรัฐยังไม่สามารถรองรับความต้องการในด้านการบริการได้ทำให้ต้องไปใช้บริการโรงพยาบาลเอกชนซึ่งก็ยังไม่ได้มาตรฐาน

ความปลอดภัย

ภายหลังจากสะพานเปิดใช้แล้ว ในวันเสาร์-อาทิตย์ ควรจะคิดค่าผ่านด่านให้ถูกลงกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันซึ่งเจ้าหน้าที่ดมมีการเก็บค่าล่วงเวลาโดยที่ไม่มีใบเสร็จรับเงิน อาจไม่ถือเป็นคอร์รัปชันแต่น่าจะถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติ ที่ได้รับการชี้แจงว่าเป็นค่าเขียนใบเข้า-ออก เมื่อเปรียบเทียบกับนครพนมและหนองคาย มุกดาหารจะเสียค่าธรรมเนียมมากกว่า คือ 20 บาท ซึ่งด่านอื่นเสียเพียง 10 บาท

หากมีคนต่างถิ่นเข้ามาเพิ่มขึ้นภายหลังสะพานเปิดใช้แล้วต้องมีการควบคุมปัญหาอาชญากรรมที่จะเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย

การย้ายถิ่น

ปัญหาที่อาจจะส่งผลกระทบต่อโครงการพัฒนาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นพร้อมกับสะพาน ก็คือแม้มุกดาหารจะมีแรงงานมาก แต่ไปทำงานที่กรุงเทพฯหมด เพราะไม่มีงานรองรับ และไม่มีสถาบันการศึกษาระดับปริญญาตรีทำให้ต้องไปเรียนที่อื่น โอกาสจะคืนท้องถิ่นจึงมีน้อย

แรงงานต่างด้าว

ปัญหาที่มุกดาหารประสบในปัจจุบันซึ่งต้องเตรียมการแก้ไขล่วงหน้าเพื่อรองรับโครงการต่างๆที่จะเกิดขึ้นภายหลังสะพานสร้างเสร็จ ก็คือ การขาดแคลนแรงงาน ทำให้ต้องใช้แรงงานต่างด้าว การวางแผนค่าประกันแรงงานต่างด้าว จำนวนประมาณ 3,000 บาท นั้นไม่ปัญหาถ้าทำงานอยู่หนึ่งถึงสองปี แต่ถ้าอยู่แค่หนึ่งถึงสองเดือนก็ไม่คุ้มกันเพราะเป็นค่าใช้จ่ายที่สูง และเป็นอุปสรรคที่สำคัญ เพราะทาง

ราชการจะไม่ให้มีการออกไปประกันใหม่ให้กับแรงงานที่เข้ามาทำงานใหม่แทนแรงงานที่ออกไป โดยหอการค้ากำลังขอให้ทางจังหวัดทำข้อตกลงกับทางแขวงสะหวันนะเขตให้เป็นผู้จัดส่งแรงงานโดยหากออกไปเท่าใดทางแขวงก็จะจัดหาคนมาทำแทนในส่วนที่ขาดหายไป โดยการแก้ไขปัญหาระหว่างแรงงานต่างด้าวต้องเป็นการจัดการไม่ใช่การควบคุม ปัญหาในแต่ละพื้นที่ไม่เหมือนกัน ปัญหาแรงงานต่างด้าวในจังหวัดชายแดน เช่น มุกดาหาร มีปัญหาน้อยมาก ที่มีลักษณะแตกต่างจากพม่าหรือเขมร และรัฐบาลยังไม่เข้าใจวิถีชีวิตของคนที่อยู่ในพื้นที่ชายแดน

อาชีพ

ปัญหาด้านแรงงานในการรองรับโครงการพัฒนาต่างๆที่จะเกิดขึ้นพร้อมกับสะพาน ก็คือ คนที่ทำงานในมุกดาหารส่วนใหญ่เป็นคนพื้นถิ่นที่มีอาชีพเกษตรกรรม ทักษะและ ทักษะในการทำงานยังจำกัด และมุมมองยังแคบๆ มักจะลาหยุดงานในฤดูกาลทำนาหรือช่วงเทศกาลที่หยุดติดต่อกันหลายวัน ซึ่งเป็นอุปสรรคกับงานในธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์ ที่ต้องทำอย่างต่อเนื่อง เช่น โรงแรม ส่วนหนึ่งอาจจะเกิดขึ้นกับงานที่ไม่เป็นเวลา เช่น งานรับใช้ตามบ้าน หรืองานเสิร์ฟตามร้านอาหาร เพราะมองว่าเป็นงานที่ไม่มีศักดิ์ศรี สำหรับการฝึกอบรมในลักษณะทวิภาคีระหว่างวิทยาลัยการอาชีพกับบริษัทเอกชนนั้นยังไม่มี การประสานงานกันเท่าที่ควร แม้จะเป็นประโยชน์ต่อตัวผู้ฝึก แต่เมื่อฝึกเสร็จแล้วไม่สามารถทราบจำนวนคนที่ จะกลับมาทำงาน ทำให้เกิดการสูญเสียมาก เพราะส่วนใหญ่เมื่อนักศึกษาเมื่อจบแล้วก็อยากที่จะเรียนต่อในระดับปริญญา

ควรให้องค์ความรู้ในทุกระดับตั้งแต่เด็กธุรกิจ นักศึกษา ประชาชน ในด้านความคิดว่าจะแก้ไข รับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากสะพาน ให้มีรูปแบบที่ชัดเจน และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

สิ่งแวดล้อมและชุมชนแออัด

ปัญหาผลกระทบในด้านสภาวะแวดล้อมที่เกิดขึ้นกับชุมชนบริเวณตลาดอินโดจีนจากวันเสีย และการจราจรแออัด จาการพัฒนารoad โดยเฉพาะวันเสาร์อาทิตย์ น่าจะมีปัญหาถ้ามีคนเข้ามาอยู่มากๆใน อนาคตเมื่อสะพานสร้างเสร็จ และปัจจุบันกฎหมายผังเมืองที่กำหนดให้แต่ละโซนเป็นพื้นที่เกษตร อุตสาหกรรม หรือบริการ นั้นไม่ตรงกับความต้องการของเจ้าของพื้นที่ ที่ครอบครองที่ดินอยู่แล้วโดยไม่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ซึ่งควรจะขอความคิดเห็นจากประชาชนด้วย การประชาสัมพันธ์จะติดที่อำเภอหรืออบต.ทำให้ประชาชนไม่ทราบ รวมทั้งใช้ที่ดินไม่คุ้มกับราคาที่ซื้อ มา จึงเป็นการตัดช่องทาง และโอกาสของการลงทุนที่คุ้มค่า และวางแผนนโยบายให้เป็นประโยชน์สูงสุดต่อการใช้ที่ดิน

การท่องเที่ยว

เพื่อโครงการพัฒนาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นพร้อมกับสะพาน ควรแก้ไขปัญหาลาดเลาแรงงาน โดยเฉพาะในธุรกิจท่องเที่ยวโดยเฉพาะโรงแรม และร้านอาหาร นอกเหนือจากปัญหาที่ประสบอยู่ก็คือ

ขาดงบประมาณในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สถานที่พักผ่อนหย่อนใจยังมีการประชาสัมพันธ์ไม่ดีพอ ผู้นำเที่ยวที่มีใบอนุญาตถูกต้องบ้างก็ไปทำอาชีพอื่น บ้างก็ไปทำงานที่จังหวัดอื่น แต่วิทยาลัยการอาชีพฯ เคยจัดสอนหลักสูตรมัธยมศึกษาแต่ไม่ประสบผลสำเร็จเพราะเรียนจบมาแล้วไม่มีงานทำ และผู้มีความรู้มาวางแผนพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้นในระยะยาวควรมีการวางแผนอย่างจริงจัง

5. ทศนคติของเอกชนต่อคนลาว และเวียดนามในปัจจุบัน

สำหรับความคิดเห็นที่มีต่อคนลาว บางส่วนเห็นว่าคนลาวค่อนข้างเอาเปรียบในการทำธุรกิจ ร่วมกัน การทำธุรกิจกับคนลาวถ้าเป็นคนที่มาจากที่อื่นที่ไม่รู้จักหรือคุ้นเคยกันมานานๆ อาจจะถูกโกงได้

นักธุรกิจที่มีเชื้อสายจีนจะมองว่า คนเวียดนามค่อนข้างจี๋โกง คบยาก ไม่น่าทำธุรกิจด้วย เกรงแต่ผู้มีอำนาจหรือมีสี และมักจะคบกับคนที่มาจากที่อื่นมากกว่าคนถิ่นอื่น เช่นภาคกลาง โดยในอดีตจะไม่อยากคบด้วยเพราะเกรงจะนำปัญหาหรือความเดือดร้อนมาสู่ แต่ปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไป โดยจะมองที่ประโยชน์ร่วมกัน

3.4.3 ทศนคติของภาคประชาชนในจังหวัดมุกดาหาร

1. ทศนคติของประชาชนต่อการสร้างสะพาน

1.1 การรับรู้เกี่ยวกับโครงการ

ประชาชนชาวมุกดาหารมีการรับรู้ในการสร้างสะพานแตกต่างกันในแง่ของกลุ่มคน ระยะเวลา และระดับการรับรู้ กล่าวคือ จนกระทั่งได้มีการจัดเวทีประชาคมจังหวัดมุกดาหารครั้งที่ 1 หลายๆ ฝ่ายจึงได้มีการรับรู้ร่วมกันถึงความก้าวหน้าในการสร้างสะพาน แต่บางส่วนก็ยังมีข้อสงสัยอยู่ว่าจะสร้างจริงหรือไม่ ส่วนประชาชนนั้นได้แสดงให้เห็นว่าในการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการสร้างสะพานมีน้อยมาก หรือแทบไม่รู้เลย เจ้าหน้าที่ของรัฐ ไม่ว่าจะเป็นจังหวัด หรือ องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ไม่ได้มีการสื่อสารให้ชาวบ้านทราบ ทั้งอาจจะเป็นเพราะทางอบต. เองก็ไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจนเช่นกัน

ระยะเวลาและลักษณะการรับรู้ ได้มีประชาชนอาวุโสจำนวนหลายท่านที่เข้าร่วมประชุมได้สะท้อนให้เห็นถึงระยะเวลาและลักษณะการรับรู้ ว่าการก่อสร้างสะพานนั้นได้มีมานานแล้ว ตั้งแต่สมัยที่ ฯพณฯ พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี และก็มีกระแสข่าวออกมาเรื่อยๆ ทั้งข้อมูลที่เป็นข่าวลือ ข้อมูลที่มีการเล่าต่อกันมา ทางวิทยุ และข้อมูลจากบุคคลภายนอกและในพื้นที่ที่มาซื้อที่ดินเพื่อหวังเก็งกำไร จนกระทั่งปัจจุบันที่มีข่าวออกมาจากกระทรวงคมนาคมเรื่องเกี่ยวกับการประมูลเพื่อคัดเลือกบริษัทที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงครั้งที่ 2 และล่าสุดการได้ข้อมูลเกี่ยวกับความเป็นมา และความก้าวหน้าจากการทำเวทีประชาคมจังหวัดมุกดาหารครั้งที่ 1

แนวทางแก้ไขเกี่ยวกับการรับรู้

ภาครัฐ โดยเฉพาะจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบอย่างทั่วถึง และกว้างขวาง โดยผ่านสื่อทั้งทางวิทยุ แผ่นพับ เจ้าหน้าที่ระดับอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน และองค์กรชุมชน ตลอดจนการจัดทำข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของจังหวัดหรือสถานศึกษาต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนได้ทราบนโยบายและความก้าวหน้าของโครงการ ตลอดจนผลกระทบทั้งทางบวกทางลบต่อชุมชน

1.2 การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในโครงการ

เนื่องจากประชาชนไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลหรือเข้าถึงข้อมูลได้น้อย ดังนั้น โอกาสในการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจจึงมีน้อยหรือไม่มีเลย ประชาชนเห็นว่า ที่ผ่านมาราชการมักจะเป็นผู้ตัดสินใจเองทุกอย่างก่อนแล้วจึงถามความเห็นของประชาชน นอกจากนั้น ยังไม่มีเวทีให้ประชาชนได้เข้าไปพูดคุยหรือฟังข้อมูลข่าวสาร ขณะเดียวกันผู้นำท้องถิ่นเองก็ไม่สามารถตอบข้อสงสัยของชาวบ้านได้ เนื่องจากมีข้อมูลน้อยมากที่จะชี้แจงให้ชาวบ้านทราบ มีเวทีประชาคมจังหวัดมุกดาหารครั้งที่ 1 ที่คณะวิจัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้จัดขึ้นนั้นเป็นการให้โอกาสชาวบ้านได้ฟังข้อมูลและร่วมแสดงความคิดเห็นเป็นครั้งแรก

แนวทางแก้ไข

ประชาชนจังหวัดมุกดาหารต้องการให้หน่วยราชการเกี่ยวข้องกับการดำเนินนโยบายสาธารณะได้มีการจัดเวทีประชาคมในลักษณะนี้ เพื่อชี้แจงเกี่ยวกับนโยบาย ผลดีผลเสีย ที่จะเกิดขึ้นให้ประชาชนได้ทราบ และขอมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในโครงการนั้น ๆ ซึ่งปัจจุบันมีโครงการของจังหวัดและเทศบาลหลายโครงการที่กำลังดำเนินการจะมีกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชน เช่น การรื้อย้ายห้องสมุดประชาชน การสร้างแก้มลิงที่ห้วยมุก การใช้พื้นที่เพื่อฝังกลบขยะที่ลาดแคน การสร้างห้างสรรพสินค้าโลตัสและบิ๊กซี เป็นต้น

2. ความคิดเห็นต่อผลกระทบของโครงการที่จะเกิดจากการสะพาน

2.1 ปัญหาการคมนาคมและตัวสะพาน

ด้านบวก

ประชาชนมีความเห็นว่า การสร้างสะพานจะช่วยให้การเดินทางปลอดภัยมากขึ้น เนื่องจากจะมีการสร้างถนน 4 เลน มีการแบ่งช่องจราจรไปมาไม่ต้องวิ่งสวนกันอย่างถนน 2 เลน มีการสร้างถนนที่รองรับการขนถ่ายสินค้าที่มีความทันสมัยและมีถนนเข้าถึงหมู่บ้านต่างๆ ได้สะดวก ส่งผลดีทั้งต่อการคมนาคม การค้าขาย การขนส่งสินค้าเกษตรและผลไม้ไปขายยังระหว่างจังหวัดและประเทศข้าง

เคียงสะดวก การเดินทางระหว่างจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้านไปได้สะดวกขึ้น ทำให้ชาวบ้านมีรายได้เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันการรับซื้อสินค้าทางการเกษตรหรือสินค้าที่มาจากป่าหรือธรรมชาติมาจากประเทศเพื่อนบ้านจะง่ายขึ้นและสะดวกขึ้น นอกจากนี้ ยังส่งผลดีทั้งต่อการท่องเที่ยวและการเดินทางระหว่างประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย และการนำความเจริญต่างๆ มาสู่จังหวัด

ด้านลบ

การขับรถที่มีความแตกต่างทางช่องทางจราจรอาจมีความยากลำบากในการปรับเปลี่ยนการขับขี่ การมีถนน 4 เลนจะทำให้มีรถบรรทุกวิ่งเป็นจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อถนนเนื่องจากการบรรทุกเกินน้ำหนักที่กำหนดไว้ ทำให้สูญเสียงบประมาณของประเทศจากการขนส่งสินค้าได้ และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อประชาชนได้ง่าย ทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการเสียเงินค่าผ่านทาง ความไม่สะดวกในการจำกัดเวลาในการเข้า-ออก ในการข้ามสะพานที่จอครถในตลาดอินโดจีนจะมีความแออัดมากขึ้น เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัด เนื่องจากมีรถบรรทุกที่วิ่งผ่านไปมามากขึ้น เป็นต้น

แนวทางแก้ไข

ถ้าหากมีสะพานเกิดขึ้นจริงทางราชการควรจะต้องมีการประชาสัมพันธ์กับประชาชนอย่างละเอียดเพื่อให้มีความเข้าใจที่ตรงกัน

2.2 ปัญหาทางสังคม

ปัญหาหญิงบริการทางเพศ โดยเฉพาะผู้หญิงจากฝั่งลาวที่เข้ามาทำงานในร้านอาหารและขายแรงงานมีการเปิดสถานบริการในรูปแบบต่างๆ มีความล่อแหลมในการแต่งกาย เกิดการมั่วสุมและเป็นแหล่งของอบายมุข ยาเสพติดจากฝั่งลาว

แนวทางแก้ไข

1. รัฐควรกำหนดโซนพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นโซนอุตสาหกรรม โซนวัฒนธรรม โซนพาณิชยกรรม และบริการการท่องเที่ยวที่ชัดเจน
2. ถ้ามีการสร้างถนน 4 ช่องทางจราจร เสร็จแล้วจะมีการขยับรถยนต์และจักรยานยนต์เร็วขึ้น รัฐควรออกกฎหมายห้ามขับเร็วและมีการจัดระเบียบสังคมในการขับรถ
3. รัฐควรเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ส่งเสริมความรู้ทางด้านสังคมแก่ประชาชนทุกระดับ ควรมีการจัดตั้งกลุ่มเพื่อให้คำปรึกษาและแนะแนวเกี่ยวกับครอบครัว วัฒนธรรมและปัญหาด้านสังคมอื่นๆ นอกเหนือจากครู อาจารย์
4. ชุมชนควรมีการคุยกันอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้งเกี่ยวกับเรื่องลูก วัฒนธรรมชุมชน ศีลธรรม และวิถีชุมชนต่างๆ

2.3 ปัญหาด้านการใช้ที่ดิน

ประชาชนจะขายที่ดินที่เคยเป็นกรรมสิทธิ์ให้เอกชนเพื่อทำอุตสาหกรรม แล้วไม่มีพื้นที่ในการเพาะปลูก เมื่อได้เงินมาก็จะไปหาที่อยู่ใหม่ที่ถูกกว่าแต่ห่างไกล หรือบางรายก็ใช้เงินหมดไม่มีที่ทำกินก็จะไปอาศัยที่ในชุมชนแออัด

2.4 ปัญหาด้านอาชญากรรม

จะมีการลักลอบขนถ่ายสินค้าผิดกฎหมายได้มากขึ้นผ่านสะพาน การนำเข้าสัตว์ที่ซื้อจากลาวจะง่ายมากขึ้นแต่ก็อาจทำให้การแพร่ระบาดของโรคเกี่ยวกับสัตว์มีรุนแรงขึ้นด้วย มีการลักลอบเข้าเมืองของแรงงานลาวมากขึ้นเนื่องจากการจ้างงานเพิ่มมากขึ้นในฝั่งมุกดาหาร และอาจทำให้เกิดกลุ่มอิทธิพลต่างๆมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มอิทธิพลการลักลอบแรงงานเถื่อน การค้าของผิดกฎหมาย เป็นต้น ยาเสพติดจากฝั่งลาวจะเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น อาจเกิดการโจรกรรมทรัพย์สินมากขึ้นและการเคลื่อนย้ายทรัพย์สินเหล่านี้ก็เป็นไปอย่างสะดวกมากขึ้นด้วย มีอาชญากรรมและการลักเล็กขโมยน้อยมากขึ้น

2.5 ปัญหาทางวัฒนธรรม

ปัจจุบันชนเผ่าต่าง ๆ ที่อยู่ในจังหวัดมุกดาหารพยายามรักษาวัฒนธรรมของตนเองไว้ แต่ถ้ามีการหลั่งไหลเข้ามาของกระแสโลกาภิวัตน์อย่างมากที่สุดก็อาจทำให้วัฒนธรรมถูกกลืนไปกับค่านิยมที่เข้ามาด้านวัฒนธรรมและประเพณี ถูกทำลายจากการหลั่งไหลเข้ามาของวัฒนธรรมภายนอกที่ผ่านเข้ามาจากการค้าขาย ค่านิยมวัฒนธรรมเปลี่ยนไป มีการดำเนินชีวิตตามความทันสมัยมากขึ้น ภาพของการช่วยเหลือกันด้านขนบธรรมเนียมอาจมีน้อยลง

แนวทางแก้ไข

คนจะเห็นแก่ตัวมากขึ้นและเอาตัวรอดมากขึ้น เพราะต้องวิ่งตามกระแสของการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้ตัวเองอยู่รอด ดังนั้นเอง ทุกชุมชนต้องรู้ทันการหลั่งไหลเข้ามาเพื่อปรับตัวและดำเนินชีวิตอย่างมีปัญญาและมีพลังภายในกลุ่มของตัวเอง ไม่ไปตามกระแส ชุมชนต้องคิดว่าจะเปลี่ยนวิกฤตให้เป็นโอกาสอย่างไร และชุมชนจะต้องมีภูมิคุ้มกันอย่างไร

2.6 ปัญหาด้านแรงงานและการทำงาน

แรงงานที่ไม่มีทักษะในการทำงาน จะเกิดการแข่งขันและแย่งชิงในการทำงานที่รุนแรงขึ้น เพราะประเทศลาวจะขายสินค้าในราคาถูกกว่าไทยมาก ทำให้นักท่องเที่ยวนิยมซื้อสินค้าจากประเทศลาวมากกว่า ในอนาคตที่มีการพัฒนามากขึ้นอาจมีโรงงานอุตสาหกรรมมาก การเคลื่อนย้ายแรงงานเข้าสู่ตัวเมืองจะน้อยลง หนุ่มสาวจะไปทำงานในกรุงเทพฯ แต่คนต่างด้าวจะเข้ามาทำงานในตัวจังหวัดมากขึ้น

2.7 ปัญหาการประกอบอาชีพ

ด้านลบ

1. ชาวเรืออาจมีการทะเลาะวิวาทกันจากการแย่งลูกค้า ที่จะขนส่งผ่านเรือน้อยลง เนื่องจากส่วนใหญ่จะขนส่งสินค้าผ่านสะพาน
2. การผลิตสินค้าชุมชนเพื่อขายผลิตภัณฑ์จะไม่สามารถกำหนดราคาได้ตามใจ เพราะฝั่งลาวก็ผลิตสินค้าประเภทคล้ายกัน และมีคุณภาพที่ดี ทำให้นักท่องเที่ยวอาจหันไปซื้อสินค้าฝั่งลาวและเวียดนามมากขึ้น ขณะเดียวกันสินค้าหนีภาษีหลายอย่างอาจจะทะลักเข้ามามากขึ้น เช่น ยาสูบ ไหม หมูพื้นเมือง แปะ ของป่า ฯลฯ ขณะเดียวกันหากชุมชนไม่มีความพร้อมที่จะพัฒนาเศรษฐกิจกับต่างประเทศก็จะเกิดปัญหาขึ้นได้ในอนาคต
3. จะเกิดการแย่งงานกันทำระหว่างคนไทยและแรงงานต่างด้าว
4. สินค้าจะมีราคาแพงขึ้นและค่าครองชีพจะสูงขึ้น
5. มีการขายที่ดินทำกินให้แก่ชาวจีนเป็นจำนวนมากจนบางรายกลายเป็นคนไร้ที่ทำกิน
6. จะเกิดอาชีพใหม่หลังการสร้างสะพาน คือ การขายบริการทางเพศ ซึ่งเยาวชนปัจจุบันยอมแลกเพื่อให้ได้ในสิ่งที่ตนเองต้องการ

ด้านบวก

ควรมีการพัฒนาและปรับปรุงการปลูกยางพาราที่มีคุณภาพดีมากขึ้น เพื่อให้เกษตรกรมีรายได้มากขึ้น ควรมีการปลูกพืชสมุนไพรและการแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้ากันระหว่างกันมากขึ้น เพื่อให้ชาวบ้านทั้งสองฝั่งได้มีรายได้เพิ่มมากขึ้น ควรมีการส่งเสริมอาชีพเกี่ยวกับการเกษตรเชิงอนุรักษ์ให้มากขึ้น เพื่อยกระดับการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.8 ปัญหาด้านที่ดิน

1. มีความต้องการที่ดินทำกินมาก เนื่องจากชาวบ้านที่ขายที่ดินให้ตนเองต้องไปหาที่อยู่ใหม่ แต่บางรายอาจมีผลดี คือ ได้ที่อยู่ใหม่ที่กว้างแต่ราคาถูกกว่าเดิม
2. ราคาที่ดินมีราคาที่สูงขึ้นมาก ความต้องการที่ดินบริเวณที่สร้างสะพานมีจำนวนมากทำให้มีการแข่งขันในการขายและที่ดินมีราคาแพง

2.9 ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

จะมีโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น การหลั่งไหลของค่านิยมตะวันตกและเน้นไปที่การทำอุตสาหกรรมมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาทางมลภาวะต่างๆ เช่น น้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม เสียจากการวิ่งของรถยนต์ มลพิษทางอากาศ กากของเสียที่เป็นพิษ นอกจากนี้ การเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยวและการขยายของเมืองก็ทำให้เกิดขยะมูลฝอยเพิ่มมากขึ้น ปัญหาชุมชนแออัดมีเพิ่มขึ้น

3. ทักษะภาคประชาชนต่อคนลาวและเวียดนามในปัจจุบัน

สำหรับทัศนคติของภาคประชาชนต่อคนลาวของชาวมุกดาหารไม่มีทัศนคติในทางลบต่อคนลาว มีความรู้สึกว่าเป็นบ้านพี่เมืองน้อง และต้องการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ปัจจุบันยังมีการติดต่อระหว่างญาติของทั้งสองฝั่ง เวลาทำบุญก็ไปมาหาสู่กันเสมอ

สำหรับชาวเวียดนาม ซึ่งส่วนมากอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมือง ชาวมุกดาหารมักมองว่าชาวเวียดนามเป็นคนที่ยขยันขันแข็ง และประหยัด ประสบความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ แต่ชาวเวียดนามมักจะคบหากันเฉพาะกลุ่มชาวเวียดนามเอง ทำให้ความเข้าใจ และการช่วยเหลือคนโดยทั่วไปไม่ค่อยจะมี จึงทำให้เกิดมีอคติต่อกันในลักษณะที่เห็นว่าคนเวียดนามเป็นผู้ครอบงำหรือกุมเศรษฐกิจของมุกดาหาร และเอาแต่พวกพ้องตนเอง เป็นต้น

4 สรุปทัศนคติของประชาคมมุกดาหารแต่ละกลุ่ม

ประชาคมมุกดาหารที่ประกอบด้วยภาคราชการ ภาคเอกชนและภาคประชาชนมีทัศนคติต่อการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ดังนี้

4.1 ภาครัฐ

ภาคราชการไม่ทราบรายละเอียดและสาเหตุของการสร้างสะพาน และคิดว่าการสร้างสะพานอาจก่อปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาแรงงานต่างด้าวและการคอร์รัปชันจากการลักลอบนำแรงงานเถื่อนเข้ามา ปัญหาชุมชนแออัด ปัญหามลภาวะ ปัญหาสาธารณสุข ปัญหาคุณภาพชีวิตและค่าครองชีพสูงขึ้น และปัญหาวิถีชีวิตของประชาชนเปลี่ยนไป ซึ่งส่งผลให้นักท่องเที่ยวไม่อยากจะมาเยี่ยมชมจังหวัด

นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านการเวนคืนที่ดิน จำนวนที่ดินที่ได้จากการเวนคืน การประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการไม่ราบรื่น และความต้องการใช้สถานที่เก็บอุปกรณ์การก่อสร้างในฝั่งประเทศตนเอง

ภาคราชการมีความเห็นว่าการสร้างสะพานยังมีข้อดีที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเข้าด้วยกัน และมุกดาหารจะเป็นทางผ่านของสินค้าและบริการไปสู่บริเวณต่างๆ ในภูมิภาค

ความเห็นต่อคนลาวของภาคราชการ มีความเห็นว่าชาวลาวเป็นเหมือนบ้านพี่เมืองน้องและมีความผูกพันกัน

4.2 ภาคเอกชน

ภาคเอกชนไม่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจและรับรู้ข้อมูลน้อย เนื่องจากสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดมุกดาหารยังไม่มีบทบาทในการเผยแพร่ข่าวสารมากนัก และคิดว่ารัฐควรให้ประชาชนมีส่วนในการตัดสินใจด้วย

นอกจากนี้ภาคเอกชนยังไม่ทราบว่าการสร้างสะพานจะส่งผลดีต่อจังหวัดมุกดาหารหรือไม่ เพราะยังไม่ทราบข้อมูลด้านโครงสร้างสะพาน และเสนอว่าควรนำข้อมูลจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหลังจากนักลงทุนจากที่อื่นเข้ามาลงทุน

ปัญหาด้านอื่นๆที่ภาคเอกชนมีความห่วงใย ได้แก่ การต้องปรับปรุงการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยว และทางรถไฟ การปรับปรุงระบบน้ำประปา การขยายการศึกษาถึงระดับปริญญาตรี เพิ่มบุคลากรทางการแพทย์และโรงพยาบาล อาชญากรรม การย้ายถิ่น แรงงานต่างด้าว อาชีพ สิ่งแวดล้อมและชุมชนแออัด และการท่องเที่ยว

ภาคเอกชนมีทัศนคติต่อชาวเวียดนามว่าไม่น่าคบหาด้วย และคนลาวก็ไม่น่าไว้วางใจหากต้องทำธุรกิจด้วย

4.3 ภาคประชาชน

ภาคประชาชนมีการรับรู้ข้อมูลการสร้างสะพานแตกต่างกันในแต่ละกลุ่มคน แต่การจัดเวทีประชาคมจังหวัดมุกดาหารครั้งที่ 1 ทำให้หลายฝ่ายมีความรู้เรื่องการสร้างสะพานมากยิ่งขึ้น แต่ประชาชนก็ยังไม่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และประชาชนต้องการให้ทางจังหวัดมีการประชาสัมพันธ์มากขึ้น

ประชาชนมีความห่วงใยต่อผลกระทบที่อาจจะเกิดจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ได้แก่ การคมนาคมที่สะดวกทำให้เกิดอุบัติเหตุง่าย ปัญหาการค้าบริการทางเพศ ปัญหาการใช้ที่ดิน ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาทางวัฒนธรรม ปัญหาด้านแรงงานและการทำงาน ปัญหาด้านการประกอบอาชีพ และปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

ข้อดีที่ภาคประชาชนคาดหวังว่าจะได้รับจากการสร้างสะพาน ได้แก่ การขนส่งสินค้ามีความสะดวกขึ้นและมีถนนเข้าถึงหมู่บ้านได้อย่างสะดวกส่งผลให้มีรายได้เพิ่มขึ้น โดยส่งเสริมการปลูกยางพารา พืชสมุนไพรและเกษตรเชิงอนุรักษ์ นอกจากนี้การสร้างสะพานยังส่งผลดีต่อการท่องเที่ยวด้วย

จะพบว่าทัศนคติของภาคราชการ ภาคเอกชน และภาคประชาชนเหมือนกันในเรื่องการไม่ทราบข้อมูลด้านการสร้างสะพานอย่างเพียงพอและไม่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในการสร้างสะพานในครั้งนี้ นอกจากนี้ยังมีความกังวลในเรื่องมลภาวะ แรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงาน อาชญากรรม

ทัศนคติของภาคราชการต่างจากภาคเอกชนเรื่องทัศนคติต่อคนลาวและเวียดนาม ภาคราชการมองว่าคนลาวเป็นเหมือนพี่น้อง ส่วนคนเวียดนามเหมือนคู่แข่ง แต่ภาคเอกชนมองว่าทั้งคนลาวและคนเวียดนามไม่น่าไว้วางใจที่จะทำธุรกิจด้วย

3.5 ทศนคติของจังหวัดใกล้เคียงและแนวทางการแก้ปัญหา

จังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดนครพนมเป็นจังหวัดที่ไม่ได้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 แต่ทั้ง 2 จังหวัดนี้ก็มีเกี่ยวข้องต่อการสร้างสะพานข้ามมากเนื่องจากมีพรมแดนติดต่อกับจังหวัดมุกดาหารและมีความสัมพันธ์กับประเทศลาวมาอย่างยาวนานเช่นกัน และทั้ง 2 จังหวัดก็เป็นจังหวัดที่มีความเหมาะสมหลายประการในการสร้างสะพาน เนื่องจากจังหวัดนครพนมมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจรวมถึงเป็นจังหวัดที่มีความเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรม และจังหวัดอุบลราชธานีเองก็มีความเจริญและเป็นจังหวัดที่มีความมั่นคงในด้านเศรษฐกิจในระดับหนึ่ง แต่รัฐตัดสินใจเลือกที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหารเนื่องจากการไม่ต้องตัดไม้เป็นจำนวนมากเมื่อเทียบกับการสร้างในจังหวัดอื่นๆ และจังหวัดมุกดาหารยังมีระยะทางการขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลในประเทศเวียดนามที่ใช้ระยะทางสั้นกว่าจังหวัดอื่น ๆ

ดังนั้นประชาชนในจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดนครพนมจึงได้รับผลกระทบทั้งด้านดีและด้านลบจากการสร้างสะพานในจังหวัดมุกดาหาร ความคิดเห็นต่อการสร้างสะพานในจังหวัดมุกดาหารของชาวอุบลราชธานีและนครพนมจึงมีความสำคัญและสามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาในการสร้างสะพานต่อไปได้ด้วย

3.5.1. ทศนคติต่อการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ของชาวอุบลราชธานี

1. ด้านเศรษฐกิจ

ทศนคติ

โดยส่วนใหญ่แล้วประชาชนมีความเห็นว่าการสร้างสะพานที่จังหวัดมุกดาหารจะทำให้กลุ่มคนที่เป็นเกษตรกรได้รับผลกระทบมากจากความไม่เท่าเทียมของการกระจายรายได้จากการพัฒนาและการแข่งขันทางเศรษฐกิจที่จะมีมากขึ้น และปัจจุบันก็ยังไม่มีโครงการของรัฐที่จะคอยให้ความช่วยเหลือเกษตรกร ส่วนกลุ่มคนที่จะได้รับผลประโยชน์มากจะเป็นกลุ่มคนชั้นกลางที่พอมือพอกินอยู่แล้ว ซึ่งมีรายได้จากการค้าขายและการบริการ

นอกเหนือจากผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประชาชนแล้ว ประชาชนยังมีทัศนคติว่าการแข่งขันกับประเทศเวียดนามจะรุนแรงมากขึ้น เพราะเวียดนามเป็นประเทศที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจดีและมีศักยภาพในการค้าขายมาก

ประชาชนบางกลุ่มแสดงความเป็นห่วงต่อการสร้างสะพานว่าจะทำให้ประเทศไทยเป็นหนี้รัฐบาลญี่ปุ่นเป็นจำนวนมากและสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นจะเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น และหาก

ประเทศไทยจะมีการสร้างสะพานเพื่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจอีกก็ไม่ได้มีความมั่นใจถึงผลดีที่จะได้รับมากนัก

ในช่วงแรกของการสร้างสะพานหากต้องมีการใช้บริการธนาคาร ต้องใช้บริการจากธนาคารของประเทศไทยก่อนเนื่องจากธนาคารในประเทศลาวยังไม่เจริญมากนัก

ลาวมีรายได้จากการออกวีซ่าให้แก่นักท่องเที่ยวผ่านโครงการ 7 จังหวัด 3 ประเทศ รายได้นี้จะมีส่วนช่วยด้านการพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศลาวได้มากขึ้น

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ต้องมีการวางแผนการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนและรัดกุมมากขึ้น เนื่องจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ที่ผ่านมายังไม่มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่มากนัก

2. ด้านสังคม

ทัศนคติ

ประชาชนโดยส่วนใหญ่ในจังหวัดอุบลราชธานีมีความเห็นว่าแม้ไม่มีการสร้างสะพานก็มีการเปลี่ยนแปลงด้านสังคมที่เกิดขึ้นตลอดเวลาอยู่แล้ว แต่การสร้างสะพานทำให้การเปลี่ยนแปลงเร็วขึ้น โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงไปในทางลบและมีสภาพทางสังคมที่เสื่อมโทรมลงอย่างรวดเร็ว เช่น ชุมชนแออัด โสเภณี การค้าผู้หญิง ความนิยมใช้บริการทางเพศจากหญิงต่างชาติ การไหลบ่าของวัฒนธรรมทำให้มีการสร้างสนามกอล์ฟแทนป่าที่สมบูรณ์ การแข่งขัน ความปลอดภัยที่ช่องเม็ก ความยุ่งยากในการข้ามแดน เด็กขาดความรักความอบอุ่นจากการที่ผู้ปกครองต้องแข่งขันกันในการทำกิน สิ่งที่ไม่เหมาะสม การสวมเครื่องแต่งกายที่ทันสมัยจนอาจดูไม่เหมาะสมและล่อแหลม

มีการยกตัวอย่างของการเปลี่ยนแปลงทางสังคมจากการตั้งชื่อของหมู่บ้านต่างๆ เพื่อเป็นตัวอย่างถึงความเปลี่ยนแปลง การเรียกชื่อของหมู่บ้านในสมัยก่อนก็เป็นการเรียกชื่อตามสภาพแวดล้อมที่อุดมสมบูรณ์ เช่น อำเภอห้วยน้ำใหญ่ อำเภอดงตาล เป็นต้น แต่ในปัจจุบันความสมบูรณ์เหล่านี้ก็ค่อยๆ หดหายไปตามกาลเวลาและการพัฒนาของจังหวัด

3. ด้านการโยกย้ายแรงงาน

ทัศนคติ

จะมีแรงงานจากต่างด้าวเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้นและอาจส่งผลต่อการแย่งงานของคนไทย นอกจากนี้การเคลื่อนย้ายของประชากรจากมุกดาหารและประเทศลาวโดยเฉพาะในแขวงสะหวันนะเขตจะเข้ามาในกรุงเทพมหานครมากขึ้น และการส่งเงินกลับบ้านของคนลาวจะอยู่ในรูปแบบของการฝากผ่านผู้ให้บริการโทรศัพท์มือถือแถบชายแดนและต้องเสียค่าใช้จ่ายร้อยละ 10 ในการฝากส่ง

ในช่วงเวลาที่ผ่านมามีคนลาวเข้ามาทำนาในประเทศไทย เพราะการทำนาในประเทศไทยได้ค่าแรงถึงวันละ 100 บาท แต่การทำนาในประเทศลาวได้ค่าแรงเพียงวันละ 40 บาท แต่ในปัจจุบันไม่ค่อยมีคนลาวเข้ามาจ้างทำนามากนักเนื่องจากความสนใจทำงานอื่นที่ได้เงินและมีโอกาสที่ดีกว่า

ประชาชนชาวอุบลราชธานียังมีความเห็นด้วยว่า การเป็นหนี้สินมากจะช่วยให้การย้ายถิ่นของประชาชนลดลง

4. ด้านทัศนคติของคนไทยที่มีต่อคนลาวและคนเวียดนาม

ทัศนคติต่อคนลาว

คนไทยยังมีทัศนคติที่ดูถูกคนลาวเพราะคิดว่าคนลาวด้อยกว่าคนไทย โดยไม่ได้พิจารณาว่าในประเทศไทยเองก็มีหลายสิ่งที่ยังไม่มีการพัฒนามากนัก บางสิ่งก็ยังตามหลังหลายประเทศด้วย ดังนั้นเราจึงควรปรับทัศนคติให้มีการมองประเทศอื่นและมองประเทศไทยอย่างยุติธรรมมากขึ้น ส่วนคนลาวเองก็คิดว่าคนไทยมีความได้เปรียบทางเศรษฐกิจมากกว่าลาวรวมถึงคนไทยมักเอาเปรียบคนลาวในการค้าและบริการด้วย

ทัศนคติต่อคนเวียดนาม

ประชาชนบางส่วนในจังหวัดอุบลราชธานีไม่ชอบคนเวียดนามโดยมองว่าเป็นคู่แข่งทางการค้า

ทัศนคติเพิ่มเติม

แม้ยังไม่มี การสร้างสะพานก็มีความสำคัญทางชาติพันธุ์สูงและค่อนข้างมีการแบ่งแยกกันชัดเจนระหว่าง 3 ประเทศ แต่การสร้างสะพานก็อาจส่งผลให้เกิดความเป็นประชาธิปไตยมากขึ้นทั้งประเทศลาวและเวียดนาม

5. ด้านอาชีพ

ทัศนคติ

ผู้ที่ทำงานธุรกิจเรือข้ามฟากและท่าเรือจะมีความยากลำบากมากขึ้น เนื่องจากประชาชนน่าจะนิยมใช้รถยนต์ในการข้ามฟาก และอาชีพกรรมกรและสามล้อที่รับจ้างขนของลงเรือจะมีรายได้น้อยลง แต่อาชีพขับรถสกายแลปน่าจะมีความได้มากขึ้นจากการขับรถรับส่งผู้โดยสาร

6. ด้านข้อมูลอื่น ๆ

6.1 มีกระแสข่าวว่าทางเวียงจันทน์จะมีการพิจารณาเรื่องการสร้างสะพานใหม่อีกครั้งหนึ่งแม้จะมีการตกลงสร้างสะพานอย่างแน่นอนแล้วก็ตาม

6.2 ประเทศไทยยังไม่สามารถประกาศเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวได้ ดังนั้นจึงยังขนถ่ายสินค้าไม่ได้

6.3 เงินที่ได้รับจากการเก็บค่าผ่านทางของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ยังไม่มีการเปิดเผย และมีแนวโน้มว่าอาจเกิดความไม่โปร่งใส

6.4 มีการขายที่ดินบริเวณที่มีการสร้างสะพาน คนทั่วไปมีความเข้าใจว่าที่ดินนั้นเป็นของประชาชน มีการติดป้ายขายที่ดินพร้อมเบอร์โทรศัพท์ติดต่อ แต่เบอร์โทรศัพท์นั้นเป็นของนักการเมืองในท้องถิ่น

3.5.2. ทศนคติต่อการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ของชาวนครพนม

1. ด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

ประชาชนชาวนครพนมยังไม่แน่ใจว่าการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 จะได้รับประโยชน์จริงหรือไม่ สาเหตุของความไม่แน่ใจน่าจะเกิดจากการขาดความเข้าใจและข้อมูลในการสร้างสะพาน แต่ก็มีการสะท้อนของการตอบสนองต่อการสร้างสะพานทั้ง 2 กระแส คือ ความเห็นด้วยในการสร้างสะพานและรู้สึกเสียดายที่ไม่ได้สร้างสะพานที่นครพนมตามที่รัฐได้เคยศึกษาความเป็นไปได้ไว้ในครั้งแรก เพราะหากมีการสร้างสะพานที่นครพนมจริงก็จะมีประโยชน์อย่างมากในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจ มีนักท่องเที่ยว มีการลงทุนและการพัฒนาในด้านต่างๆมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีผลดีด้านอื่นด้วย ได้แก่ คนลาวและคนเวียดนามและลูกหลานของคนนครพนมที่อาศัยอยู่ในจังหวัดนครพนมจะมีการศึกษามากขึ้นและเป็นการสร้างความเจริญให้เกิดขึ้นด้วย

ข้อเสนอแนะ

รัฐต้องดูแลเรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ ด้วย เช่น นโยบายการจับรถพวงมาลัยซ้ายและขวา การติดตั้งไฟบริเวณสะพานให้สว่างเพื่อความปลอดภัยและไม่เป็นปัญหาต่อการจราจร จากประสบการณ์การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 จังหวัดหนองคาย

2. ด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 จังหวัดหนองคาย

ทศนคติ

ประชาชนมีความคิดเห็นว่าการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์มากนัก และรถยนต์ในประเทศไทยเล่นเข้าไปในฝั่งลาวไม่ได้แต่รถจากประเทศลาวสามารถเล่นเข้ามาในประเทศไทยได้ และนำรถไปจอดไว้ที่ห้างบิ๊กซี สาเหตุที่ประเทศไทยไม่สามารถนำรถเข้าไปในประเศลาวได้ เนื่องจากมีเหตุการณ์ขโมยรถและค้ายรถเถื่อนเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ผ่านมา

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ต้องมีการตรวจสอบการใช้ประโยชน์จากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 อย่างละเอียด เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างคุ้มค่า

3. ด้านการสื่อสารกับรัฐบาลเพื่อการพัฒนาและการสื่อสารจากรัฐบาล

ทัศนคติ

ประชาชนโดยส่วนใหญ่ในจังหวัดนครพนมมีความเข้าใจและความรู้ในด้านการสร้างสะพานน้อยมาก ทั้งนี้เนื่องจากหลายสาเหตุ ได้แก่ การที่ผู้เกี่ยวข้องกับการทำงานแต่ละฝ่ายคิดว่าตนเองไม่มีหน้าที่ในการเผยแพร่ แต่เป็นฝ่ายประชาสัมพันธ์ที่ต้องเป็นฝ่ายนำเสนอข้อมูล ดังนั้นแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงไม่มีการเผยแพร่ข้อมูล นอกจากนี้วิทยุชุมชนระบบ AM และหนังสือพิมพ์ท้องถิ่นยังไม่มีทำให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนมากนัก ประชาชนจะได้รับทราบข้อมูลจากการพูดคุยปากต่อปากและจากสื่อแกนกลางที่นำเสนอ ซึ่งก็ไม่มีข้อมูลมากนัก

การได้รับทราบถึงการสร้างสะพานในครั้งนี้เป็นการรับทราบแบบจำยอมที่ต้องด้รับ เพราะถึงอย่างไรก็ต้องมีการสร้างสะพาน

ชาวนครพนมต้องคิดในมุมของการปรับตัวเพื่อให้สามารถอยู่ในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงเร็วขึ้นให้ได้

ประชาชนในจังหวัดนครพนมบางคนทราบก็มีความต้องการสร้างสะพานแห่งที่ 3 ในจังหวัดนครพนม โดยจะสร้างเป็นท่าเรือที่สวยงามและมีแนวโน้มที่จะสร้างเสร็จก่อนสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ด้วย อย่างไรก็ตามยังไม่มีการยืนยันถึงการสร้างสะพานแห่งที่ 3 ที่ชัดเจนนัก

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

รัฐควรมีการทำประชาพิจารณ์ก่อนหน้านี้นี้เพื่อประชาชนจะมีส่วนในการสร้างสะพานที่ถือว่าเป็นของประชาชนด้วย และการกระทำของรัฐที่ผ่านมาที่ไม่มีผลต่อประชาชนเลยเนื่องจากต้องสร้างสะพานอย่างแน่นอน แต่แม้ต้องสร้างสะพานโดยประชาชนอาจไม่ได้มีส่วนร่วมมากนักแต่ประชาชนก็ยินดีที่จะปรับตัวเพื่อไม่ทำให้การสร้างสะพานทำลายสิ่งดีงามที่มีอยู่ในท้องถิ่น แต่ประชาชนต้องการให้สภาพนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้รับทราบข้อมูลด้วย เพื่อนำความคิดเห็นของประชาชนมาดำเนินการสร้างสะพานต่อไป

มีผู้เสนอว่าควรมีการเก็บข้อมูลการสร้างสะพานส่งให้กับประชาชน โดยเฉพาะภาคเอกชน เกษตรกรและประชาชน นอกจากนี้ยังเสนอด้วยว่าคนที่จังหวัดนครพนมเองก็ต้องมีความตื่นตัวและตามข่าวคราวต่าง ๆ มากขึ้น

4. ด้านเศรษฐกิจ

ทัศนคติ

จังหวัดนครพนมมีราคาพืชไร่ที่สูงกว่าปกติทำให้ขายสินค้ายากและจากการทำวิจัยและการเก็บข้อมูลภาคสนามของจังหวัดในภาคอีสาน เมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างจังหวัดนครพนมและมุกดาหารแล้ว จังหวัดนครพนมจะมีความได้เปรียบในด้านความเจริญทางเศรษฐกิจมากกว่า ดังนั้นเองหากมองในด้านเศรษฐกิจจึงเป็นที่น่าเสียดายที่ไม่ได้สร้างสะพานที่จังหวัดนครพนม

การค้าระหว่างไทยกับลาวมีปัญหาบางสิ่งที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ได้แก่ การกีดกันทางการค้าและการขนถ่ายสินค้า ราคาสินค้าของลาวจะถูกกว่าของไทยมากรวมทั้งการกำหนดภาษีของไทยและลาวก็มีความแตกต่างกัน ในแต่ละแขวงของประเทศลาวเองก็มีความแตกต่างกันอีกด้วย จึงมีความยากลำบากในการค้าขายบ้าง

ข้อเสนอแนะ

เอกชนชาวนครพนมเห็นด้วยกับการลดภาษีเครื่องจักรลงและควรมีการสร้างท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าและการคมนาคมที่ทันสมัย รวมถึงควรมีการเผยแพร่ข้อมูลให้คนไทยที่ค้าขายกับฝั่งลาวเข้าใจเรื่องกฎระเบียบทางการค้าด้วย

ควรมีการสำรวจตลาดการค้าแถบประเทศในทะเลจีนใต้ว่ามีความต้องการสินค้าประเภทใด ปัจจุบันทราบข้อมูลประเทศญี่ปุ่นและจีนว่าจีนต้องการทราย จึงมีการขนส่งทรายจากแม่น้ำโขงตอนในของเวียดนามเพื่อขนส่งให้ประเทศจีน และหากมีการพิจารณาประเทศในแถบเอเชียแล้วพบว่ามีหลายประเทศที่พัฒนาแล้วในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ต้องการทรัพยากรธรรมชาติมาก โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นเกาหลี ไต้หวัน แต่ยังไม่ทราบว่าประเทศเหล่านี้ต้องการทรัพยากรธรรมชาติอะไรที่ประเทศไทยจะสามารถส่งออกได้

5. ด้านการท่องเที่ยว

ทัศนคติ

ปัจจุบันมีการมาท่องเที่ยวภายในจังหวัดน้อย ส่วนใหญ่คนลาวที่มาเที่ยวมักมาหาญาติพี่น้องก่อนแล้วจึงมาเที่ยว และไม่ค่อยมีคนรู้จักสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดมากนัก ซึ่งความจริงแล้วจังหวัดนครพนมมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามและน่าสนใจหลายที่ โดยเฉพาะพระราชอุทยาน นอกจากนั้นยังมีชุมชนและวัฒนธรรมท้องถิ่น พระธาตุ หมู่บ้านโฮจิมินห์ รวมถึงชนเผ่า 7 เผ่าของจังหวัด

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ควรมีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดนครพนมให้เป็นที่รู้จักของคนทั่วไปมากขึ้น เช่น หมู่บ้านโฮจิมินห์ พระธาตุที่มีอยู่มากมาย ปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยวให้น่าสนใจและเดินทาง

มาสะดวกยิ่งขึ้น โดยการท่องเที่ยวควรมีลักษณะเป็น Package ที่หลายฝ่ายได้รับประโยชน์และเป็นการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวอื่นๆ

6. ด้านการเดินทางและคมนาคม

ทัศนคติ

การสร้างสะพานส่งผลดีอย่างมากต่อการเดินทางคมนาคม

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ควรกำหนดการบรรทุคน้ำหนักในการขนส่งที่ชัดเจน ที่ไม่เกิน 23.2 ตัน และมีการควบคุมดูแลอย่างเข้มงวด นอกจากนี้หากมีรถไฟที่แล่นผ่านบั่วใหญ่ ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ มุกดาหาร มายังนครพนม ก็จะช่วยสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวมากขึ้น

7. ด้านการศึกษา

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

สถาบันราชภัฏนครพนมควรเข้าไปศึกษาวิจัยศิลปวัฒนธรรมในลาวมากขึ้น เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ด้านการศึกษา การท่องเที่ยว ภาษา และควรมีการพัฒนาความรู้ด้าน IT ให้มากขึ้น นักศึกษาเองก็ต้องมีความกระตือรือร้นในการแสวงหาความรู้ด้วย

ประชาชนโดยทั่วไปในจังหวัดนครพนมเองควรพูดภาษาเวียดนามให้ได้มากขึ้น เพราะ นครพนมถูกเลือกให้เป็นศูนย์กลางทางการศึกษา และควรมีการเปิดมหาวิทยาลัยนานาชาติเพื่อสอน ภาษาเวียดนามและลาวแก่นักศึกษาและประชาชนทั่วไปด้วย

8. ด้านความสัมพันธ์ในท้องถิ่น

ทัศนคติ

มีการเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างคนไทยและลาวมากขึ้น รวมถึงจังหวัดนครพนมกับจังหวัด ไกล่เคียง

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

คนไทยต้องเอาใจใส่ความรู้สึกของคนลาวมากขึ้นเพราะคนลาวมักมองว่าคนไทยเอาเปรียบคนลาว สถาบันราชภัฏนครพนมควรรับนักศึกษาทั้งลาวและเวียดนาม เพราะที่ผ่านมารับนักศึกษาจาก ประเทศเวียดนามแต่เพียงอย่างเดียว

9. ด้านอาชีพ

ทัศนคติ

การทำอาชีพทางการเกษตรจะรับผลกระทบเพราะราคากระเทียมที่แตกต่างกันระหว่างไทยกับลาว รวมถึงราคาข้าวและยาสูบที่มีราคาสูงกว่าประเทศลาว เช่น ราคากระเทียมกลีบใหญ่เถื่อนที่มาจากเวียดนาม ลาวและจีน ขายราคา กิโลกรัมละ 15 บาท แต่กระเทียมของไทย กิโลกรัมละ 25 บาท ทำให้คนซื้อกระเทียมจากลาวมากกว่าจากไทย ที่ผ่านมารัฐจึงแก้ปัญหาด้วยการตั้งราคาราษฎรนำเข้ากระเทียมที่สูงขึ้นเพื่อช่วยเหลือเกษตรกรไทย โดยตั้งราคาสูงถึง 60-70 %

ในช่วงเวลาที่ผ่านมาสภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีแผนในการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตร พืชไร่แปรรูปและการเลี้ยงสัตว์ เช่น จังหวัดอุบลราชธานีมีการเลี้ยงไก่ หมู และมีการทำกุ้งเลี้ยงไก่ หมู โดยเป็นอุตสาหกรรมรายย่อยและจะมีการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรเชิงนิเวศด้วย

นอกจากนี้ในจังหวัดนครพนมเองยังมีฝีมือแรงงานที่ดีและมีวัตถุดิบที่เพียงพอต่อการพัฒนาด้วย

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ชาวนครพนมอยากเห็นว่ามีคนนครพนมเข้าไปมีบทบาทด้านการแสดงหรือด้านสื่อสารมวลชนมากขึ้น เช่น ดารา ทำงานโทรทัศน์ เพื่อเป็นที่จดจำและสร้างความภาคภูมิใจแก่คนนครพนม

ในด้านการเกษตรนั้นมีการเสนอการปลูกข้าวปลอดสารพิษเพื่อแข่งขันกับลาวและเวียดนาม ส่วนด้านอุตสาหกรรมประชาชนชาวนครพนมเห็นด้วยกับการพัฒนาจังหวัดนครพนมเป็นเมืองอุตสาหกรรมและต้องหาตัวชี้วัดที่จะสามารถพัฒนาจังหวัดได้มากขึ้นกว่าเดิมอีก

10. ด้านข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

1. ควรมองว่าประเทศไทยจะได้รับผลดีอะไรจากการสร้างสะพาน ไม่ใช่เพียงแค่คนมุกดาหารจะได้รับผลดีอะไร

2. ต้องหาจังหวัดหรือผู้ที่เข้ามาช่วยในการเป็นพี่เลี้ยงของจังหวัด ที่จะช่วยสอนการพัฒนาให้กับจังหวัดอย่างแท้จริง แม้ปัจจุบันยังไม่สามารถพัฒนาได้มากนักจากข้อจำกัดด้านบุคคล ทุน หรือความรู้และเทคโนโลยี ก็สามารถแก้ไขได้โดยการซื้อสินค้าจากประเทศอื่นๆ มาใช้ก่อนจนกว่าจังหวัดจะเข้มแข็งและพัฒนาตนเองได้ จึงค่อยผลิตและจัดการสิ่งต่างๆ ด้วยตนเอง

3.6 สรุปทัศนคติต่อโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

1. การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร

การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการสร้างสะพานมีน้อยมากหรือแทบไม่รู้เลย ประชากรกว่าร้อยละ 95 ของมุกดาหารไม่มีความรู้ที่ว่าสะพานข้ามแม่น้ำโขงจะเอื้อประโยชน์ หรือเชื่อมโยง และส่งผลอย่างไร จะพัฒนาให้มุกดาหารดีขึ้นหรือไม่ รัฐบาลเองยังไม่มีแนวทางในการนำเสนอข้อมูล มีคนเพียงจำนวนน้อย เท่านั้นที่ทราบข้อมูล ลักษณะการรับรู้ที่ทราบ ข่าวการก่อสร้างสะพานนั้นได้มีมานานแล้ว แต่ก็ยังไม่ทราบว่าจุดที่จะก่อสร้างจะเป็นที่มุกดาหารหรือนครพนม ทั้งยังไม่ทราบสาเหตุของการตัดสินใจสร้างสะพานที่มุกดาหาร เพราะไม่ได้รับทราบข้อเท็จจริง และก็มีกระแสข่าวออกมาเรื่อยๆ ทั้งข้อมูลที่เป็นข่าวลือ ข้อมูลที่มีการเล่าต่อกันมา ทางวิทยุ และข้อมูลจากบุคคลภายนอกและในพื้นที่ที่มาซื้อที่ดินเพื่อหวังเก็งกำไร ได้ข่าวว่าจะมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ข่าวสารและข้อมูลเกี่ยวกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ส่วนมากการรับทราบข้อมูลจะอยู่ที่ส่วนกลาง คือ หน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยเฉพาะกรมทางหลวง แต่ในหน่วยงานระดับท้องถิ่น โดยเฉพาะจังหวัดได้รับข้อมูลไม่มาก และไม่ชัดเจน ส่วนมากแหล่งข้อมูลจะได้จากสื่อมวลชน แม้กรมทางหลวงฯ มีการทำรายงานเป็นเอกสารแจ้งให้หน่วยราชการทราบตลอด แต่รายละเอียดเกี่ยวกับการสร้างสะพานก็ยังได้รับน้อย การตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างสะพานทั้งหมด เป็นความริเริ่มของรัฐ การตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างสะพานขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่กรุงเทพฯ โดยทางจังหวัดไม่ได้มีส่วนในการตัดสินใจ จะทราบข้อมูลจากกรุงเทพฯ หรือจากส่วนกลางเท่านั้น และรับรู้ข่าวสารที่ที่มีการตัดสินใจไปแล้วเท่านั้น รัฐควรจะได้รับฟังความเห็นของฝ่ายอื่นๆ ด้วย รัฐควรจะได้รับฟังความเห็นของฝ่ายอื่นๆ ด้วย ประชาชนชาวมุกดาหารมีการรับรู้ในการสร้างสะพานแตกต่างกันในแง่ของกลุ่มคน ระยะเวลา และระดับการรับรู้ จนกระทั่งจนกระทั่งปัจจุบันที่มีข่าวออกมาจากกระทรวงคมนาคมเรื่องเกี่ยวกับการประมูลเพื่อคัดเลือกบริษัทที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 และการจัดเวทีประชาคมมุกดาหารครั้งที่ 1 หลายๆ ฝ่ายจึงได้มีการรับรู้ร่วมกันถึงความก้าวหน้าในการสร้างสะพาน แต่บางส่วนก็ยังมีข้อสงสัยอยู่ว่าจะสร้างจริงหรือไม่ เจ้าหน้าที่ของรัฐ ไม่ว่าจะเป็นจังหวัด หรือ องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ไม่ได้มีการสื่อสารให้ชาวบ้านทราบ ทั้งอาจจะเป็นเพราะทางอบต. เองก็ไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจนเช่นกัน ซึ่งส่งผลให้เกิดความไม่มั่นใจว่าสะพานจะสร้างหรือไม่ เมื่อไร และปีไหน ผลที่ได้รับจะเป็นเช่นไร อันเป็นผลมาจากการไม่มีนโยบายและแนวทางที่จะนำเสนอข้อมูลของภาครัฐไปสู่ประชาชน

ขณะที่ประชาชนชาวนครพนมยังไม่แน่ใจว่าการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 จะได้รับประโยชน์จริงหรือไม่ สาเหตุของความไม่แน่ใจเกิดจากการขาดความเข้าใจและข้อมูลในการสร้าง

สะพาน ประชาชนโดยส่วนใหญ่ในจังหวัดนครพนมมีความเข้าใจและความรู้ในด้านการสร้างสะพานน้อยมาก ทั้งนี้เนื่องจากหลายสาเหตุ ได้แก่ การที่ผู้เกี่ยวข้องกับการทำงานแต่ละฝ่ายคิดว่าตนเองไม่มีหน้าที่ในการเผยแพร่ แต่เป็นฝ่ายประชาสัมพันธ์ที่ต้องเป็นฝ่ายนำเสนอข้อมูล ดังนั้นแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงไม่มีการเผยแพร่ข้อมูล นอกจากนี้วิทยุชุมชนระบบเอ.เอ็ม.และหนังสือพิมพ์ท้องถิ่นยังไม่มีกรให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนมากนัก ประชาชนจะได้รับทราบข้อมูลจากการพูดคุยปากต่อปากและจากสื่อแกนกลางที่นำเสนอ ซึ่งก็ไม่มีข้อมูลมากนักการได้รับทราบถึงการสร้างสะพานในครั้งนี้เป็นการรับทราบแบบจำยอมที่ต้องตั้งรับ เพราะถึงอย่างไรก็ต้องมีการสร้างสะพาน รัฐควรมีการทำประชาพิจารณาการณ์ก่อนหน้าเพื่อประชาชนจะมีส่วนในการสร้างสะพานที่ถือว่าเป็นของประชาชนด้วย และการกระทำของรัฐที่ผ่านมาที่ไม่มีผลต่อประชาชนเลยเนื่องจากต้องสร้างสะพานอย่างแน่นนอน แต่แม้ต้องสร้างสะพานโดยประชาชนอาจไม่ได้มีส่วนร่วมมากนักแต่ประชาชนก็ยินดีที่จะปรับตัวเพื่อไม่ทำให้การสร้างสะพานทำลายสิ่งดีงามที่มีอยู่ในท้องถิ่น

2. ทศนคติของชาวมุกดาหารและจังหวัดใกล้เคียง

มีทัศนคติทั้งในเชิงบวกและเชิงลบต่อโครงการสร้างสะพาน

ทัศนคติเชิงบวก คาดว่าการมีสะพานที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาคนี้เข้าด้วยกัน จะทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ต่างๆ มีความสะดวกรวดเร็ว อาจทำให้มีผู้คนเดินทางมามุกดาหารมากขึ้น ทั้งที่เดินทางผ่านไป-มา และเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำธุรกิจในจังหวัด มุกดาหารจะเป็นทางผ่านของสินค้าและบริการไปสู่บริเวณต่างๆ ในภูมิภาค อาจมีการลงทุนจากภายนอกมากขึ้น สิ่งเหล่านี้จะช่วยทำให้ชาวมุกดาหารจะมีสภาพเศรษฐกิจที่ดีขึ้น

ทัศนคติเชิงลบ เป็นข้อกังวลในเรื่องเดียวกันเกี่ยวกับผลกระทบทางสังคม อาทิ ปัญหาคุณภาพชีวิต เมื่อมีคนอพยพเข้ามาอยู่ในบริเวณนี้มากขึ้น ค่าครองชีพของคนในพื้นที่จะสูงขึ้นตามไปด้วย และเมื่อมีการการลงทุนเพิ่มมากขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อปัญหา สิ่งแวดล้อม เช่น อาจเกิดปัญหาชุมชนแออัดในอนาคต ถ้ามีผู้คนอพยพเข้ามาหางานทำในจังหวัดมากขึ้น โดยไม่มีการเตรียมการรองรับคนเหล่านี้ให้อยู่ในแหล่งที่เหมาะสม อาจเกิดปัญหาชุมชนแออัด ซึ่งจะส่งผลถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม หรืออาจเกิดปัญหามลภาวะ ถ้ามีการลงทุนตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อผลิตสินค้าในจังหวัดมุกดาหารมากขึ้น อาจเกิดปัญหามลภาวะทั้งจากโรงงานอุตสาหกรรม เช่น น้ำเสีย และอาจเกิดปัญหามลภาวะจากการที่มีผู้คนอาศัยอยู่ร่วมกันมากขึ้น เช่น ขยะ รวมทั้งปัญหาแรงงานต่างด้าว เนื่องจากปัจจุบันแม้มุกดาหารจะมีแรงงานมาก แต่แรงงานไปทำงานที่ เพราะไม่มีงานรองรับ และไม่มีสถาบันการศึกษาระดับปริญญาตรีทำให้ต้องไปเรียนที่อื่น โอกาสจะคืนท้องถิ่นจึงมีน้อย ทำให้เกิดการขาดแคลนแรงงาน แรงงานจากลาวจึง

เข้ามาแทนที่ เมื่อมีสะพานเชื่อมกับประเทศลาว การเดินทางข้ามแม่น้ำโขงจะสะดวกขึ้น อาจทำให้เกิดการหลั่งไหลของแรงงานต่างด้าวเข้ามาในไทยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของรัฐ อาจทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรม และปัญหาสาธารณสุข เช่น โรคภัยไข้เจ็บและโรคระบาดที่ไทย ควบคุมได้แล้ว อาจระบาดขึ้นอีก เช่น โรคไข้เลือดออก วิถีชีวิตของคนจะเปลี่ยนไป จากปัจจุบัน การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ของมุกดาหารที่อาศัยวิถีชีวิตแบบดั้งเดิมเป็นจุดขาย หากมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจมากขึ้นวิถีชีวิตของคนย่อมเปลี่ยนไปมีความทันสมัยมากขึ้น ซึ่งอาจไม่ใช่สิ่งที่นักท่องเที่ยวต้องการมาเยี่ยมชม การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงจึงอาจมีผลกระทบต่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ที่กำลังพัฒนาขึ้นมาในปัจจุบัน

3. ทศนคติต่อประเทศเพื่อนบ้าน

ทศนคติเกี่ยวกับคนลาวของชาวมุกดาหารและจังหวัดใกล้เคียง ไม่มีทศนคติในทางลบต่อคนลาว มีความรู้สึกว่าเป็นบ้านพี่เมืองน้อง คนไทยต้องเอาใจใส่ความรู้สึกของคนลาวมากขึ้นเพราะคนลาวมักมองว่าคนไทยเอาเปรียบคนลาว สำหรับกลุ่มที่ทำงานเกี่ยวข้องกับความเสี่ยง จะรู้สึกว่าคุณลาวเอาเปรียบและมีความคิดว่าไทยให้ความช่วยเหลือแก่คนลาวมากเกินไป รวมทั้งมีความรู้สึกหวาดระแวงต่อคนลาว เช่นเดียวกับคนลาวเองก็มีความไม่ไว้วางใจคนไทยเช่นกันคิดว่าคนไทยมีความได้เปรียบทางเศรษฐกิจมากกว่า บางส่วนเห็นว่าคนลาวค่อนข้างเอาเปรียบในการทำธุรกิจร่วมกัน การทำธุรกิจกับคนลาวถ้าเป็นคนที่มาจากที่อื่นที่ไม่รู้จักหรือคุ้นเคยกันมานานๆ อาจจะถูกโกงได้

สำหรับชาวเวียดนาม นั้นในอดีต ข้าราชการไทยมีความหวาดระแวงคนเวียดนาม แต่ปัจจุบันมีความรู้สึกว่าคนเวียดนามเป็นส่วนหนึ่งของคนไทยไปแล้ว และข้าราชการไทยก็มีความรู้สึกว่าคนเวียดนามเป็นส่วนหนึ่งของมุกดาหาร และคนเวียดนามเองก็มีการให้ความร่วมมือกับทางจังหวัดในงานการกุศลต่างๆ เป็นอย่างดี ชาวเวียดนามที่ยังไม่ได้สัญชาติไทยมักจะไม่ค่อยกล้ามีบทบาทในสังคม ประกอบกับ ชาวเวียดนามมักจะคบหากับพวกเดียวกันเอง ทำให้ความเข้าใจกันระหว่างไทยกับเวียดนามยังไม่ราบรื่นเท่าไทยกับลาว นักธุรกิจที่มีเชื้อสายจีนจะมองว่า คนเวียดนามค่อนข้างขี้โกง คบยาก ไม่น่าทำธุรกิจด้วย เกรงแต่ผู้มีอำนาจหรือมีสี และมักจะคบกับคนที่มาจากที่อื่นมากกว่าคนถิ่นอื่น เช่นภาคกลาง โดยในอดีตจะไม่อยากคบด้วยเพราะเกรงจะนำปัญหาหรือความเดือดร้อนมาสู่ แต่ปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไป โดยจะมองที่ประโยชน์ร่วมกัน และมองว่าเวียดนามเป็นคู่แข่งของไทย การสร้างจะทำให้เวียดนามได้ประโยชน์ด้วย ทั้งยังมีทางออกทะเลและอยู่ใกล้ประเทศจีน จึงอาจจะได้เปรียบกว่าไทย

บทที่ 4

สรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 สรุป

4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดมุกดาหาร

แบ่งเขตการปกครองเป็น 7 อำเภอ 52 ตำบล 508 หมู่บ้าน องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาล 4 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) 50 แห่ง และสภาตำบล 2 แห่ง

ข้อมูลพื้นฐานด้านประชากร

ประชากร

มีประชากรทั้งสิ้น 338,087 คน เป็นชาย 169,567 คน เป็นหญิง 168,520 คน จำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 74,768 ครัวเรือน ซึ่งแต่ละครัวเรือนมีสมาชิกโดยเฉลี่ยครัวเรือนละ 4 คน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ย 72 คนต่อตารางกิโลเมตร อำเภอที่มีประชากรอาศัยอยู่มากที่สุดได้แก่ อำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอที่มีประชากรอาศัยอยู่น้อยที่สุด ได้แก่ อำเภอหว้านใหญ่ แต่มีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุดของจังหวัด คือ ประมาณ 220 คนต่อตารางกิโลเมตร

ประชากรวัยแรงงาน

ประชากรที่อยู่ในวัยแรงงานที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไปมีจำนวน 201,638 คน เป็นผู้มีงานทำจำนวน 139,407 คน ผู้ไม่มีงานทำจำนวน 5,047 คน ประชากรที่ไม่อยู่ในวัยกำลังแรงงานที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป มีจำนวน 53,037 คน ผู้มีงานทำจะอยู่ในภาคเกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ และจะว่างงานหลังฤดูเก็บเกี่ยว อัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำของจังหวัดมุกดาหารวันละ 133 บาท

การจ้างงาน

คนว่างงานมีจำนวนทั้งสิ้น 7,010 คน มีตำแหน่งงานว่างจำนวน 2,121 อัตรา และมีผู้สมัครงานจำนวน 1,171 อัตรา มีผู้ได้รับการบรรจุงานทั้งสิ้น 348 คน มีจำนวนคนว่างงานทั้งสิ้น 7,010 คน มีแรงงานเดินทางไปทำงานต่างประเทศอยู่ในลำดับที่ 17 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีแรงงานเดินทางไปทำงานต่างประเทศ 669 คน

ข้อมูลพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง

การคมนาคม

การติดต่อกับอำเภอต่างๆภายในจังหวัดมีถนนลาดยางติดต่อกันได้โดยตลอด ส่วนการติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงและกรุงเทพฯ เป็นถนนลาดยางทุกสาย และสามารถติดต่อกันได้หลายทาง ได้แก่

ทางบก

อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 642 กิโลเมตร การเดินทางสามารถใช้รถยนต์เพียงเส้นทางเดียวเนื่องจากไม่มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน สามารถใช้เส้นทางหลวงได้ 2 เส้นทางได้แก่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-โพนทอง-คำชะอี-มุกดาหาร และเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมาตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 207 ที่บ้านวัด-ประทาย-พุทไธสง-พยัคภูมิพิสัย ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 ผ่านทรายมูล-กุศชุม-เลิงนกทา แยกซ้ายเข้าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 ผ่านนิคมคำสร้อยเข้าสู่มุกดาหาร จังหวัดมุกดาหารมีเส้นทางคมนาคม สายสำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212, 2034, 2042, 2104, 2287, 2277, 2292, และ 2370 เส้นทางที่เชื่อมระหว่างอำเภอเมืองกับอำเภอใกล้เคียงได้แก่ทางรพช.หมายเลข 11054, 11004 และ 1101

รถโดยสารประจำทาง

มีรถโดยสารประจำทางทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ วิ่งใน 3 เส้นทาง คือ สาย 927 เส้นทางมุกดาหาร-คำชะอี สาย 928 เส้นทางมุกดาหาร-นิคมคำสร้อย และสาย 946 เส้นทางมุกดาหาร-อุบลราชธานี-บุรีรัมย์-นครราชสีมา-กรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังมีรถโดยสารประจำทางเชื่อมระหว่างจังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดอื่นๆในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

รถไฟ

ไม่มีทางรถไฟผ่านผู้ประสงค์จะใช้บริการรถไฟเพื่อเดินทางไปยังจังหวัดมุกดาหาร สามารถใช้บริการรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ-จังหวัดอุบลราชธานีจากนั้นต่อรถโดยสารไปยังจังหวัดมุกดาหาร ระยะทาง 167 กิโลเมตร

ทางอากาศ

ไม่มีสนามบินในจังหวัด ผู้ที่จะใช้บริการทางอากาศเพื่อเดินทางเข้าสู่จังหวัดมุกดาหาร ต้องไปใช้บริการที่ท่าอากาศยานจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดสกลนครหรือจังหวัดนครพนม ซึ่งมีระยะทางห่างจากจังหวัดมุกดาหารประมาณ 167,120, 105 กิโลเมตรตามลำดับ แล้วเดินทางต่อโดยรถสาธารณะไปยังจังหวัดมุกดาหารอีกต่อหนึ่ง

ทางน้ำ

แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่สำคัญของจังหวัดมุกดาหาร ส่วนใหญ่จะใช้ในการคมนาคมติดต่อระหว่างหมู่บ้านต่างๆ ในเขตอำเภอที่ติดกับแม่น้ำโขง มีท่าเรือขนส่งสินค้าจำนวน 1 ท่า และท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร 1 ท่า

ข้อมูลพื้นฐานด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

แหล่งน้ำธรรมชาติ

แหล่งน้ำธรรมชาติ ที่สำคัญได้แก่ แม่น้ำโขง แม่น้ำชี สำหรับแหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญ ได้แก่ ห้วยชะโนด ห้วยบางทราย ห้วยมุก ห้วยบังอี และบ่อบาดาลที่มีอยู่ทั่วไป รวมทั้งแหล่งน้ำของกรมชลประทานอีกหลายแห่ง

ป่าไม้

พื้นที่ป่าไม้มีสภาพเป็นป่าเบญจพรรณสลับกับป่าเต็งรัง และพื้นที่ป่าดิบแล้งขึ้นอยู่บริเวณที่ราบภูเขา เป็นป่าไม้สงวนแห่งชาติ 13 ป่า อุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง วนอุทยานแห่งชาติ 1 แห่ง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ปัจจุบันมีจำนวนพื้นที่ป่าไม้รวมทั้งสิ้น 1684,562 ไร่ (2,695.30 ตารางกิโลเมตร) ที่ยังคงสภาพป่ามี จำนวน 831,988 ไร่ (1,331.18 ตารางกิโลเมตร) และมีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ

การใช้พื้นที่และการถือครองที่ดินทางการเกษตร

พื้นที่ป่ามีทั้งหมด 2,712,394 ไร่ เป็นพื้นที่เพื่อการเกษตร 1,081,594 ไร่ พื้นที่ป่า 831,988 ไร่ คิดเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้จำแนก 798,812 ไร่

การถือครองที่ดินทางการเกษตร มีพื้นที่เพื่อการเกษตร 819,127 ไร่ เป็นของเกษตรกรเอง 686,825 ไร่ ยังเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองโดยสมบูรณ์ (ไม่ได้จำนอง/ขายฝาก) 635,766 ไร่ ได้จำนอง/ขายฝากไว้แล้ว 51,059 ไร่ เป็นพื้นที่ของคนอื่น 132,302 ไร่ เป็นพื้นที่ทำกินโดยไม่เสียค่าเช่า 117,454 ไร่

มีพื้นที่ออกเอกสารสิทธิ์แล้ว 618,209 ไร่ เป็นเอกสารสิทธิ์ประเภทโฉนด 312,648 ไร่ เอกสารสิทธิ์อื่น (น.ส. 3 ก, น.ส. 3 , และใบจอง) 305,561 ไร่ การซื้อขายที่ดิน มีมูลค่า 369.5 ล้านบาท

ดิน

ประกอบด้วยดินที่เป็นดินทรายประมาณ 17,765 ไร่ ดินตื้น ประมาณ 15,971 ไร่ ดินที่มีหินโผล่ ประมาณ 54,680 ไร่ พื้นที่ลาดชัน ประมาณ 501,191 ไร่ ที่เหลือเป็นพื้นที่ทำการเกษตรประมาณ

2,104,143 ไร่ สภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขา มีที่ราบซึ่งเหมาะแก่การเกษตรค่อนข้างจำกัด คือ ประมาณร้อยละ 20 ของพื้นที่ทั้งหมด

สิ่งแวดล้อม

อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลาง และขนาดย่อม อุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ เกษตรอุตสาหกรรม การผลิตสิ่งทอ สิ่งถัก เครื่องแต่งกาย หนังสัตว์และผลิตภัณฑ์หนังสัตว์ มีจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการทั้งสิ้น 364 โรงงาน โดยแยกเป็นอุตสาหกรรมเกษตร จำนวน 205 แห่ง รองลงมาคืออุตสาหกรรมขนส่ง จำนวน 38 แห่ง อุตสาหกรรมโลหะ จำนวน 30 แห่ง

ข้อมูลพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค

ไฟฟ้า

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคของจังหวัดมุกดาหาร โอนกระแสไฟฟ้ามาจากเขื่อนลำโดมน้อย จังหวัดอุบลราชธานี โดยรับกระแสไฟฟ้าแรงสูง 3 เฟส ระบบ 22,000 โวลต์ จากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยที่สถานีย่อยมุกดาหาร จ่ายไฟแก่ประชาชน ธุรกิจ และอุตสาหกรรมในระบบ 3 เฟส 4 สาย แรงต่ำ 380/220 โวลต์ หมู่บ้านที่มีไฟฟ้าใช้แล้วจำนวน 493 หมู่บ้าน คราวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้แล้วจำนวน 70,747 คราวเรือน คราวเรือนที่ยังไม่มีไฟฟ้าใช้จำนวน 4,021 คราวเรือน

ประปา

มีกำลังการผลิต 650 ลูกบาศก์เมตร/ชั่วโมง ให้บริการประชาชนในเขตเทศบาลเมืองมุกดาหาร อำเภอโนนคำสร้อย อำเภอหว้านใหญ่ อำเภอดงหลวง และ อำเภอดอน มีผู้ใช้น้ำประปารวมทั้งสิ้น 9,004 ราย ปริมาณการผลิต 2,869,830 ลูกบาศก์เมตร ปริมาณน้ำที่จำหน่าย 2,039,000 ลูกบาศก์เมตร และปริมาณน้ำที่จำหน่ายแก่สาธารณประโยชน์และรั้วไหล 3,900 ลูกบาศก์เมตร

โทรศัพท์

จังหวัดมุกดาหารมีชุมสายที่เปิดให้บริการทั้งหมด 9 แห่ง มีจำนวนหมายเลขที่เปิดให้บริการทั้งหมด 11,535 เลขหมาย จำนวนเลขหมายที่เปิดให้บริการแล้ว 9,812 เลขหมายและจำนวนเลขหมายที่เหลือให้บริการ 1,723 เลขหมาย อัตราส่วนหมายเลขโทรศัพท์ต่อประชากร เท่ากับ 1 : 35 ใน พ.ศ. 2545 ประเภทผู้ใช้โทรศัพท์แยกเป็นประเภทที่อยู่อาศัยเป็นผู้เช่าเลขหมายมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ธุรกิจ ราชการ สาธารณะ ฯลฯ

ไปรษณีย์โทรเลข

มีที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขทั้งสิ้น 30 แห่ง

ข้อมูลพื้นฐานด้านชาติพันธุ์

ประกอบด้วยชาติพันธุ์ต่าง ๆ 9 ชาติพันธุ์ ได้แก่ ไทยอีสาน ผู้ไทย ข่า (บรู) กะโซหรือโส้ กะเลิงหรือข่าเลิง แสก ย้อ กูลา และเวียคนาม

ข้อมูลพื้นฐานด้านคุณภาพชีวิตและสังคม

สถาบันทางสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคม

วัดและศาสนสถาน

ศาสนาหลัก คือ พุทธ และคริสต์นิกายโรมันคาทอลิก มีจำนวนวัดทั้งสิ้น 318 วัด สำนักสงฆ์ 151 แห่ง ที่พักสงฆ์ 130 แห่ง ประชากรนับถือพุทธ 333,015 คน โบสถ์คริสต์ 7 แห่ง ประชากรที่นับถือศาสนาคริสต์ 2,912 คน

โรงเรียน

มีจำนวนสถานศึกษาทั้งของรัฐและเอกชนจำนวน 282 แห่ง ศูนย์บริการการศึกษานอกโรงเรียน ระดับอำเภอ 7 แห่ง ครูอาจารย์ 3,845 คน นักเรียนนักศึกษา 71,830 คน จัดการศึกษาตั้งแต่ระดับก่อนประถมศึกษาถึงระดับอุดมศึกษาโดยมีวิทยาลัยชุมชนเป็นสถาบันอุดมศึกษาประจำท้องถิ่น

โรงพยาบาลและการสาธารณสุข

มีโรงพยาบาลของรัฐ 7 แห่ง โรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง เตียงคนไข้ 480 เตียง บุคลากรทางการแพทย์ 800 คน การมีหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า มีผู้มีบัตรทอง (บัตร 30 บาท) จำนวน 280,019 ราย บัตรประกันสังคม จำนวน 18,273 ราย บัตรสุขภาพ (500 บาท) จำนวน 2,716 ราย ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 35,964 ราย

การปกครองส่วนท้องถิ่น

ประกอบด้วยองค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาล 4 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) 50 แห่ง และสภาตำบล 2 แห่ง

เทศบาลเมืองมุกดาหาร มีพื้นที่ 35.55 ตารางกิโลเมตร แบ่งเขตการปกครองออกเป็นทั้งหมด 30 ชุมชน ประชากร 36,806 คน เป็นชาย 18,173 คน หญิง 18,633 คน ความหนาแน่นประชากร 1,035 คน/ตารางกิโลเมตร จำนวนบ้าน 7,994 หลังคาเรือน จำนวนครอบครัว 9,023 ครอบครัว

หอการค้า

สภาหอการค้าจังหวัดมีสมาชิกประมาณ 200 ราย มีกรรมการ 30 ราย

สหกรณ์

มีสหกรณ์รวม 39 สหกรณ์ ได้แก่ สหกรณ์เพื่อการเกษตร 26 แห่ง สหกรณ์ร้านค้า ยังไม่มีการดำเนินการ สหกรณ์ออมทรัพย์ 6 แห่ง สหกรณ์นิคม 4 แห่ง สหกรณ์บริการ 2 แห่ง และสหกรณ์ประมง 1 แห่ง

ความสัมพันธ์ทางสังคม

กลุ่มสังคมของจังหวัดมุกดาหาร แบ่งได้เป็น

1. กลุ่มข้าราชการประจำ
2. กลุ่มพ่อค้า แบ่งออกเป็น พ่อค้าคนไทยเชื้อสายจีน ที่ส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจโรงสีข้าว โรงน้ำแข็ง โรงงานน้ำตาล และพ่อค้าคนไทยเชื้อสายเวียดนาม ที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าปลีก/ค้าส่ง ทั้งในและต่างประเทศกับลาวและเวียดนาม

3. กลุ่มผู้ร่วมพัฒนาชาติไทย และทหารผ่านศึก

4. กลุ่มนักการเมืองท้องถิ่น

5. กลุ่มชาติพันธุ์

6. กลุ่มประชาชนทั่วไป

7. กลุ่มไทยใหม่ หรือชาวเวียดนามที่ได้รับสัญชาติไทย

8. กลุ่มสื่อมวลชนท้องถิ่น

การรวมกลุ่มในรูปขององค์กรชุมชนหรือเครือข่ายทางสังคม แบ่งออกได้เป็น การรวมกลุ่มและเครือข่ายทางสังคมที่เกิดจากความต้องการของประชาชนเอง และเกิดจากการส่งเสริมของหน่วยงานราชการ

ความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน

อาชญากรรมในจังหวัดมุกดาหารไม่รุนแรงมากนัก ปัญหาที่สำคัญ คือ ปัญหาด้านยาเสพติดและการค้ายาเสพติดแบบชายแดน หมู่บ้านที่มีปัญหาการแพร่ระบาดของยาเสพติดในระดับรุนแรง มีจำนวนทั้งสิ้น 42 หมู่บ้าน 23 สถาบันการศึกษา ที่สามารถจัดเป็นสถานศึกษาที่ปลอดยาเสพติดได้จำนวน 215 แห่ง เป็นสถานศึกษาปลอดยาเสพติดไม่ได้ 7 แห่ง กำลังดำเนินการให้เป็นสถานศึกษาปลอดยาเสพติด 30 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 11.49 การจับกุมปราบปรามยาเสพติด (พ.ศ. 2542-2545) มีสถิติการจับกุมประเภทยาบ้ามากที่สุด คือจับได้ 2,182 ราย ผู้ต้องหา 2,214 คน ของกลางยาบ้า 162,140.45 เม็ด รองลงมาได้แก่ สารระเหย กัญชาแห้ง และกัญชาสด ตามลำดับ มีสถิติการจับกุมเฮโรอีนน้อยที่สุด คือ จับได้ 2 ราย ผู้ต้องหา 3 คน และของกลาง 721.26 กรัม

การตั้งถิ่นฐาน การย้ายถิ่น และแรงงาน

ประชากรอาศัยอยู่ในเขตเมืองร้อยละ 14 ในเขตชนบทประมาณร้อยละ 86 ความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ยประมาณ 77 คนต่อตารางกิโลเมตร ประชากรบางส่วนอพยพออกไปทำงานที่อื่นทั้งในและต่างประเทศ ทำให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานจากต่างถิ่นและแรงงานต่างด้าว

ข้อมูลพื้นฐานคุณภาพชีวิตด้านวัฒนธรรม

สื่อและสื่อมวลชน

วิทยุ

มีสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยของกรมประชาสัมพันธ์ 1 แห่ง ระบบเอ.เอ็ม. ความถี่ 549 เมกกะเฮิร์ต และระบบเอฟ.เอ็ม. ความถี่ 99.25 เมกกะเฮิร์ต และมีสถานีวิทยุชุมชน 1 แห่ง ระบบเอฟ.เอ็ม. ความถี่ 100.20 เมกกะเฮิร์ต ออกอากาศทุกวัน ตั้งแต่ 06.00-22.00 นาฬิกา ทั้งภาคภาษาท้องถิ่นอีสานและภาษากลาง และสามารถที่จะรับคลื่นวิทยุจากแขวงสะหวันนะเขตได้อย่างชัดเจน โดยประชาชนในแขวงสะหวันนะเขตสามารถรับฟังวิทยุกระจายเสียงของจังหวัดมุกดาหารได้อย่างชัดเจนเช่นกัน ช่วงเวลาที่ประชาชนเปิดวิทยุกระจายเสียงรับฟังมากที่สุด คือ ช่วงเวลาก่อนออกไปทำไร่ ทำนา ในเวลา 06.00-07.00 น. และช่วงเวลาหลังจากกลับจากไร่จากนา ในเวลา 17.00-18.00 น.

โทรทัศน์ และเคเบิลทีวี

มีเครือข่ายสถานีโทรทัศน์ 4 แห่ง คือ ช่อง 7 ช่อง 9 ช่อง 11 และช่องไอทีวีและยังสามารถรับชมรายการโทรทัศน์จากสถานีโทรทัศน์ของแขวงสะหวันนะเขตประเทศสปป.ลาว ได้อีกด้วย นอกจากนี้เคเบิลทีวีจากส่วนกลาง คือ ยูบีซี แล้วมีเอกชนที่ให้บริการเคเบิลทีวี 1 ราย

หนังสือพิมพ์

มีหนังสือพิมพ์ท้องถิ่นฉบับเดียว คือ หนังสือพิมพ์ชาวมุกดาหาร

การพักผ่อนหย่อนใจ

สถานบริการ และบันเทิง

มีโรงภาพยนตร์ 1 แห่ง ร้านอินเตอร์เน็ต 2 ร้าน ร้านขายหนังสือใหญ่ๆ 2 ร้าน ร้านเช่าหนังสือ 2-3 ร้าน มีคาเฟ่หรือห้องอาหารที่มีดนตรี สถานบริการคาราโอเกะ สถานบริการนวดแผนโบราณหลายแห่ง มีไนท์คลับ 1 แห่ง และดิสโก้เทค 2 แห่ง มีสถานที่ให้บริการทางเพศที่อยู่ในลักษณะแอบแฝงในลักษณะของสวนอาหารเล็กๆ และร้านคาราโอเกะหลายร้านบริเวณถนนเลียบริมแม่น้ำโขงจากตัวอำเภอ

เมืองถึงอำเภอห้วยน้ำใหญ่ และในอำเภอลำทะเมนชัย ซึ่งให้บริการทางเพศในลักษณะแอบแฝง ผู้หญิงบางส่วนข้ามมาจากแขวงสะหวันนะเขต

การพักผ่อนเชิงวัฒนธรรม และสนามกีฬา

จังหวัดมุกดาหารไม่มีพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติที่ดำเนินการโดยกรมศิลปากร มีเพียงหอแก้วมุกดาหารที่ใช้เป็นสถานที่ในการจัดแสดงนิทรรศการทางศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของผู้คนสองฝั่งโขงนับตั้งแต่อดีต และประวัติศาสตร์ของจังหวัด มีสถานที่ซึ่งมีลักษณะคล้ายพิพิธภัณฑ์ที่ดำเนินการโดยเอกชน 1 แห่ง คือ พิพิธภัณฑ์พื้นบ้านอีสานสองฝั่งโขง หรือบ้านเกวียนมุก เป็นพิพิธภัณฑ์ที่จัดแสดงเทคโนโลยีพื้นบ้านของชาวอีสาน ที่สะท้อนถึงวัฒนธรรมความเป็นอยู่ของชีวิตคนทั้งสองฝั่งโขง และเป็นแหล่งในการศึกษาค้นคว้าและรักษาเอกลักษณ์วัฒนธรรมภูมิปัญญาท้องถิ่นอีสาน มีสวนสาธารณะอยู่ในอำเภอเมือง คือ สวนสุขภาพเฉลิมพระเกียรติกาญจนาภิเษก (หนองนาบึง) และสนามกีฬาประจำจังหวัด 1 แห่ง นอกจากนี้มีสนามกอล์ฟขนาด 9 หลุม 1 แห่ง

ขนบธรรมเนียมประเพณี

จังหวัดมุกดาหารมีวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีเหมือนคนไทยอีสานทั่วไปที่มีรากฐานมาจากวัฒนธรรมล้านช้าง เช่น ประเพณีบุญสงกรานต์ หรือการแข่งเรือออกพรรษาประจำปีในลำน้ำโขง และงานประเพณีงานบุญเดือนหกหรือบุญบั้งไฟ การที่จังหวัดมุกดาหารมีประชากรหลากหลายกลุ่มชาติพันธุ์ ทำให้จังหวัดมุกดาหารมีขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่น และพิธีกรรมที่มีลักษณะพิเศษอันแตกต่างออกไปซึ่งสัมพันธ์กับชาติพันธุ์ของประชากร เช่น ลำผญา ลำห้วยดอนตาล ลำคอนสวรรค์ การเล่นสอแคนสามัคคี พิธีกรรมโซ่ดั่งบั้ง พิธีช่างกระมูด

การท่องเที่ยว

จังหวัดมุกดาหาร น่าสนใจทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี แหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม ประเพณี ที่หลากหลาย คือ

แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ หอแก้วมุกดาหาร ตลาดอินโดจีน ภูผาเทิบ แก่งกะเบา ภูถ้ำพระ ภูมโนรมย์ ถ้ำฝ่ามือแดง อุทยานแห่งชาติภูสระดอกบัว อุทยานสมเด็จพระเจ้า น้ำตกคาดโดน วนอุทยาน ภูหมู ภูผาหอม ภูผาแต้ม เป็นต้น

แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และโบราณคดี ได้แก่ ศาลเจ้าพ่อเจ้าฟ้าเมือง ศาลเจ้าแม่สองนางพี่น้อง วัดศรีมงคลใต้ พระพุทธสิงห์สอง วัดมโนภิรมย์ วัดโพธิ์ศรี วัดบ้านสองคอน วัดมัญจิมาวาส วัดบรรพตคีรี (ภูจ้อก้อ) วัดภูด่านเตี้ย เป็นต้น

แหล่งท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมประเพณี ได้แก่ หมู่บ้านท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์บ้านหนองหล่ม หมู่บ้านท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์กระเปือบ้านหนองไฮ หมู่บ้านท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์บ้านภู เป็นต้น

มีโรงแรมและที่พัก 12 แห่ง จำนวน 824 ห้อง ภาวะการท่องเที่ยวของจังหวัด มีผู้มาเยี่ยมเยือนจำนวนทั้งสิ้น 713,684 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยว 220,682 คน สัดส่วนร้อยละ 30.9 และนักท่องเที่ยวจำนวน 493,002 เป็นชาวไทย 672,553 คน ชาวต่างประเทศ จำนวน 41,131 คน ส่วนใหญ่เป็นชาวเอเชีย ยุโรป สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และตะวันออกกลาง

4.1.2 ปัญหาสำคัญของจังหวัดมุกดาหาร

จากข้อมูลพื้นฐานที่นำเสนอมา ปัญหาที่เกิดขึ้นในจังหวัดมุกดาหาร มีประเด็นที่สำคัญในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ มีปัญหาคุณภาพเส้นทางคมนาคมในการติดต่อระหว่างจังหวัดคุณภาพของถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน บางเส้นทางผิวถนนได้รับความเสียหายจากรถบรรทุกเกินน้ำหนัก การขาดบริการขนส่งที่ดีภายในจังหวัด มีรถวิ่งบริการน้อย และบริษัทที่รับสัมปทานก็มีลักษณะผูกขาดบริการทางอากาศที่ไม่สะดวกด้วยระยะทางที่ไกลจากสนามบินและรถยนต์รับจ้างเหมาก็มีจำนวนน้อยและค่าบริการค่อนข้างแพง การออกแบบเส้นทางจราจรของถนน 4 ช่องทางจราจรที่ไม่มีจุดกลับรถ ชาวบ้านยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายในการสัญจรและการใช้ถนน

ปัญหาด้านประชากร

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ ประชากรบางส่วนที่อพยพออกไปทำงานที่อื่นทั้งในและต่างประเทศ ทำให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานจากต่างถิ่นและแรงงานต่างด้าว

ปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ มีที่ดินในการประกอบการเกษตรน้อยเพราะสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา รวมทั้งขาดแคลนแหล่งน้ำเพื่อการบริโภคและการเกษตรในฤดูแล้ง พื้นที่ทำการเกษตรส่วนใหญ่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ทำให้ไม่มีเอกสารสิทธิ์ ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากขยะ ซึ่งยังไม่มีมีการกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล ปัญหาน้ำเสียจากชุมชนขนาดใหญ่ และชุมชนแออัดจากการขยายเมืองตลิ่งเซาะพังและการรुक้าพื้นที่ชายแม่น้ำโขง เนื่องมาจากการดูดหิน กรวด ทราย ตามแม่น้ำโขง

ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ ไฟฟ้า น้ำประปา และโทรศัพท์ที่ไม่เพียงพอ

ปัญหาด้านชาติพันธุ์

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ ขาดการเชื่อมโยงระหว่างวัฒนธรรมกระแสหลักกับวัฒนธรรมของชาติพันธุ์ และทัศนคติที่เกิดจากความไม่ไว้วางใจระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์

ปัญหาคุณภาพชีวิตด้านสังคม

ปัญหาด้านสถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคม

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ มีปัญหาความขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ทางการเมืองระดับท้องถิ่นในเรื่องผลประโยชน์ ปัญหาวิกฤตเกี่ยวกับแนวคิดของสมาชิกองค์กรชาวบ้านที่แตกต่างกัน รวมทั้งความเข้มแข็งขององค์กรชุมชนที่เกิดขึ้นจากการสนับสนุนจากภาครัฐทำให้ความเข้มแข็งขององค์กรมีน้อย ตลอดจนปัญหาความไม่โปร่งใสในการจัดการสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์

ปัญหาด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ ปัญหาด้านยาเสพติด และการค้ายาเสพติด

ปัญหาการตั้งถิ่นฐาน การย้ายถิ่น และแรงงาน

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ ปัญหาการย้ายถิ่นไปทำงานที่อื่น และปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย

ปัญหาด้านสาธารณสุข

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ การขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ และการบริการสาธารณสุขที่พอเพียง

ปัญหาอาชีพและกลุ่มรายได้

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ การประกอบอาชีพการเกษตรทำให้มีรายได้น้อย รวมทั้งการทำอาชีพเสริมที่ประสบปัญหาการขาดทุน โดยที่ทางจังหวัดให้ความช่วยเหลือไม่ต่อเนื่อง

ปัญหาด้านการศึกษา

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ ขาดสถานศึกษาในระดับสูงกว่ามัธยมศึกษาแต่การเปิดสถานศึกษาในระดับสูงเพิ่มเติมก็ไม่มีจำนวนผู้เรียนที่มากพอเนื่องจากปัญหาประชากรน้อย

ปัญหาคุณภาพชีวิตด้านวัฒนธรรม

ด้านสื่อและสื่อมวลชน

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ มีความขัดแย้งของสื่อมวลชนท้องถิ่นจากการขัดผลประโยชน์ในการธุรกิจผิดกฎหมาย

ด้านการพักผ่อนหย่อนใจ

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ มีสถานบริการทางเพศที่มีลักษณะแอบแฝง และผู้หญิงที่ให้บริการทางเพศบางส่วนเข้ามาจากฝั่งสะพานสะหวันนะเขต

ด้านการพักผ่อนเชิงวัฒนธรรมและกีฬา

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ การไม่มีพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติในจังหวัด และการเก็บรวบรวมโบราณวัตถุมีค่าที่สำคัญของจังหวัดยังอยู่ในลักษณะกระจัดกระจาย สนามกีฬาจังหวัดอยู่ในลักษณะที่ทรุดโทรมไม่ได้มาตรฐาน

ด้านขนบธรรมเนียมประเพณี

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ ยังขาดการส่งเสริมให้ปราชญ์ชุมชนเข้ามามีบทบาทและส่วนร่วมในการค้นคว้าวัฒนธรรม ประเพณี ของชาติพันธุ์ต่างๆ และการวางแผนการเชื่อมโยงกิจกรรมทางวัฒนธรรมระหว่างไทย ลาว และเวียดนาม ทั้งขาดการศึกษาค้นคว้า วิจัย และเก็บรวบรวมข้อมูลในด้านชาติพันธุ์ภายในจังหวัดโดยผู้เชี่ยวชาญอย่างเป็นระบบ

ด้านการท่องเที่ยว

ประเด็นปัญหาสำคัญ คือ เส้นทางคมนาคมที่จะมายังมุกดาหารไม่ดีพอ ทำให้มีปัญหาการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังขาดแคลนแรงงานระดับล่างในธุรกิจโรงแรม และร้านอาหาร และไม่มีแหล่งงานรองรับ สภาพของแหล่งท่องเที่ยวเริ่มเสื่อมโทรมลง และมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถใช้ได้ตลอดปี รวมทั้งปัญหาขยะและความสกปรก รวมทั้งการจัดการด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีระบบ ขาดผู้มีความเชี่ยวชาญช่วยในการวางแผน ยังไม่มีการประสานเครือข่ายเพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวร่วมกันกับจังหวัดใกล้เคียงและแขวงสะหวันนะเขต

4.1.3 ทัศนคติของประชาคมมุกดาหารต่อการสร้างสะพาน

ผู้วิจัยได้ศึกษาทัศนคติของประชาคมมุกดาหารในภาคต่าง ๆ ดังนี้

ภาคราชการ

ไม่ทราบรายละเอียดของการสร้างสะพาน กังวลต่อปัญหาแรงงานต่างด้าว คอรัปชั่น ชุมชนแออัด มลภาวะ สาธารณสุข คุณภาพชีวิตและค่าครองชีพ วิถีชีวิตของประชาชนที่เปลี่ยนแปลงไป

การเวนคืนที่ดิน การประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการไม่ราบรื่น เชื่อว่ามุกดาหารจะเป็นสถานที่แลกเปลี่ยนสินค้าที่สำคัญ

ภาคเอกชน

ไม่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจและรับรู้ข้อมูล อาจเกิดปัญหาด้านอาชญากรรม การย้ายถิ่น แรงงานต่างด้าว สิ่งแวดล้อมและชุมชนแออัด เสนอให้ปรับปรุงเส้นทางคมนาคม ปรับปรุงด้านไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ขยายการศึกษา เพิ่มบุคลากรทางการแพทย์

ภาคประชาชน

มีการรับรู้ข้อมูลต่างกันในแต่ละกลุ่มแต่ไม่มีส่วนในการตัดสินใจต่อการสร้างสะพาน และมีความกังวลด้านอุบัติเหตุ ปัญหาสังคม การใช้ที่ดิน อาชญากรรม วัฒนธรรม แรงงานและการแย่งงาน การประกอบอาชีพ ที่ดิน และสิ่งแวดล้อม

4.1.4 ทศนคติของชาวอุบลราชธานีและนครพนม

ชาวอุบลราชธานี

กลุ่มเกษตรกรอาจได้รับผลกระทบจากความไม่เท่าเทียมกันของการกระจายรายได้ สภาพสังคมอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางลบมากขึ้น เช่น ชุมชนแออัด โสเภณี การค้าผู้หญิง ความนิยมใช้บริการทางเพศจากหญิงต่างชาติ การไหลบ่าของวัฒนธรรมทำให้มีการสร้างสนามกอล์ฟเทนป๊าที่สมบูรณ์ การแข่งขัน ความปลอดภัยที่ช่องเม็ก ความยุ่งยากในการข้ามแดน เด็กขาดความรักความอบอุ่นจากการที่ผู้ปกครองต้องแข่งขันกันในด้านการทำงาน สื่อที่ไม่เหมาะสม การสวมเครื่องแต่งกายที่ทันสมัยจนอาจดูไม่เหมาะสมและล่อแหลม แรงงานต่างด้าวจะเข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น ผู้ทำธุรกิจเรือข้ามฟากและท่าเรืออาจยากลำบากเนื่องจากประชาชนน่าจะใช้รถยนต์ในการข้ามฟาก

ชาวนครพนม

ชาวนครพนมยังไม่มีความมั่นใจว่าการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงครั้งที่ 2 จะได้รับประโยชน์จริงหรือไม่ เนื่องจากไม่ค่อยทราบข้อมูลเกี่ยวกับสะพานและคิดว่ายังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากสะพานข้ามแม่น้ำโขงครั้งที่ 1 มากนัก แต่คาดว่าจะการเดินทางและการไปมาหาสู่ระหว่างคนไทยกับคนลาวจะสะดวกขึ้น นอกจากนี้ยังเห็นว่ารัฐไม่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้ประชาชนทราบมากนัก อาจเกิดการกีดกันทางการค้าและการขนถ่ายสินค้าระหว่างไทย-ลาว ควรสนับสนุนการท่องเที่ยวโดยเฉพาะการท่องเที่ยวตามพระธาตุต่าง ๆ สถาบันราชภัฏนครพนมควรเข้าไปศึกษาวิจัยศิลปวัฒนธรรมในลาวมากขึ้น

4.2 อภิปราย

ความสนใจต่อแม่น้ำโขงและสภาพของชุมชนต่างๆที่ตั้งหลักแหล่งอยู่สองฝั่งแม่น้ำโขงมีต่อเนื่องมาหลายศตวรรษแล้ว ดังปรากฏอยู่ในประวัติศาสตร์เกี่ยวกับการเดินทางเคลื่อนย้ายของประชาชนในกลุ่มแม่น้ำโขงสู่ลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนและแม่น้ำโขงตอนล่างตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 13 ต่อมาในช่วงที่ประเทศตะวันตกให้ความสำคัญต่อแม่น้ำโขงในคริสต์ศตวรรษที่ 18-20 ก็ได้มีการจัดคณะสำรวจแม่น้ำโขง (Mekong Expedition) และคณะจากฝรั่งเศส เช่น คณะของ Henri Mouhot และคณะของ Francis Garnier ในปัจจุบันธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียได้เริ่มศึกษา สำรวจภูมิภาคนี้และเริ่มใช้คำศัพท์ **Greater Mekong Subregion** ตลอดจนเริ่มเสนอโครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่จะเชื่อมโยงประเทศเวียดนาม ลาว ไทยเข้ากับพม่า โครงการศึกษาผลกระทบทางสังคมของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร จึงดำเนินการโดยคำนึงถึงภูมิหลังและบริบททางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ภูมิรัฐศาสตร์ และความสัมพันธ์ของผู้คนที่ได้ดำรงชีวิตมาช้านานบนสองฝั่งแม่น้ำโขงและเส้นทางค้าเกลือแต่โบราณที่เชื่อมโยงชุมชนริมโขงเข้ากับชุมชนในพื้นที่ตอนใน ซึ่งทับซ้อนอยู่พอดีกับระเบียงตะวันออกนี้

ข้อค้นพบจากการศึกษาผลกระทบทางสังคมของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง ในระยะที่หนึ่งเป็นการศึกษาก่อนการสร้างสะพานเพื่อรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่เป็นอยู่และสภาพปัญหาตลอดจนทัศนคติของผู้ที่เกี่ยวข้อง จังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดเกิดใหม่อายุเพียงประมาณยี่สิบปี และมีขนาดเล็ก ประชากรน้อย สภาพปัญหาที่มีอยู่จึงยังไม่รุนแรงนัก เราอาจพิจารณาข้อมูลพื้นฐานและทัศนคติต่อการสร้างสะพานเป็นด้านๆ ดังนี้

4.2.1 ข้อมูลพื้นฐานด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และประชากร คุณภาพชีวิตด้านสังคม และคุณภาพชีวิตด้านวัฒนธรรม

จังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในมุมทางตอนบนของประเทศไทย และไม่ใช่ว่าเส้นทางผ่านไปยังจังหวัดหลักในภาคอีสาน จึงถูกละเลยและเติบโตตามแบบธรรมชาติอย่างช้าๆ การเดินทางมาสู่มุกดาหารทั้งทางบกและทางอากาศต้องใช้เวลามากกว่าจังหวัดอื่น การอยู่ในมุมอับนี้เป็นช่องทางให้เกิดสภาพที่ฝ่ายความมั่นคงของไทยอาจต้องให้ความสำคัญเพิ่มขึ้น ในอดีตมุกดาหารเป็นทั้งแหล่งพักพิงของชาวเวียดนามที่อพยพหนีภัยสงครามมาจากประเทศของตน เป็นฐานปฏิบัติการของกองทัพบกประชาชนบริเวณเทือกเขาภูพานในยุคสงครามเย็น แม้ในปัจจุบันก็ยังเป็นแหล่งนำเข้า (และส่งออก)

สินค้าผิดกฎหมายระหว่างลาว-ไทย โดยเฉพาะกระเทียม ถั่วลิสง เส้นไหม กัญชา ยาบ้า และรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้โดยไม่ต้องกล่าวถึงการเดินทางข้ามแม่น้ำโขงของประชาชนลาวส่วนหนึ่งเข้ามาทำงานในจังหวัดมุกดาหารและจังหวัดอื่นๆ ในภาคอีสาน มุกดาหารถือเป็นตัวอย่างของจังหวัดชายขอบที่รวมเอาประเด็น**ปัญหาข้ามพรมแดน** (Transborder Issues) ต่างๆ เข้าไว้อย่างชัดเจน การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงและนำมุกดาหารออกมาจากมุมอับนี้จะส่งผลอย่างสำคัญต่อจังหวัดและประชาชนในอนาคต

กล่าวในแง่คุณภาพชีวิตด้านสังคม ในขณะที่ประชาชนส่วนใหญ่ยังคงดำเนินชีวิตไปตามจังหวะธรรมดา มีคนสามกลุ่มในมุกดาหารที่เราอาจให้ความสนใจเป็นพิเศษ กลุ่มแรกคือภาคเอกชน ภายใต้การนำของ**หอการค้าจังหวัด** หอการค้าจังหวัดมุกดาหารมีประธานเป็นสุภาพสตรีต่างชาติ เป็นชาวสก็อตที่สมรสกับคนไทยและมีวุฒิการศึกษาระดับปริญญาเอกด้านจิตวิทยา คุณสมบัติพิเศษเหล่านี้ทำให้หอการค้าจังหวัดมุกดาหารมีความโดดเด่นเพราะมีผู้นำที่มีวิสัยทัศน์กว้างไกลและมีสำนึกทางสังคม หากได้ความร่วมมือจากสมาชิกอย่างดีและมีนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดที่เหมาะสม หอการค้าจังหวัดจะเป็นกลจักรสำคัญที่นำความก้าวหน้าไปสู่ความก้าวหน้าของมุกดาหาร อย่างไรก็ตาม ธุรณาการระหว่างนักธุรกิจเชื้อสายจีนกับเชื้อสายเวียดนามจะเป็นเงื่อนไขสำคัญของเอกภาพของพรรคเอกชนในมุกดาหาร กลุ่มที่สองคือ **สภาพัฒนาองค์กรเครือข่ายชุมชน** ซึ่งประกอบด้วยสมาชิก 27 เครือข่ายในกิจกรรมออมทรัพย์ เกษตรกรรมชาติ ไหมฝ้าย หัตถกรรมและแปรรูปผลิตภัณฑ์และเครือข่ายผู้สูงอายุ สภาพัฒนาองค์กรเครือข่ายนี้ขับเคลื่อนโดย**กลุ่มผู้ร่วมพัฒนาชาติไทย** อันได้แก่ อดีตสมาชิกของกองทัพประชาชน ผู้นำบางคนลักษณะเป็นปัญญาชาวบ้านที่เคยได้รับการฝึกฝนและมีภาวะผู้นำสูงจึงมีพลังและศักยภาพที่จะผลักดันองค์กรประชาชนให้มีความเข้มแข็งในการรักษาผลประโยชน์ของกลุ่ม และร่วมพัฒนามุกดาหารอย่างแข็งขัน ในกลุ่มนี้ยังมีทหารผ่านศึกร่วมอยู่ด้วย สำหรับกลุ่มสุดท้ายที่น่าจับตามองคือกลุ่มองค์กรปกครองท้องถิ่นหรือ**กลุ่มการเมืองท้องถิ่นและเทศบาลเมืองมุกดาหาร** เวทีการเมืองท้องถิ่นเป็นที่ที่กลุ่มสังคมที่ต้องการเติบโตและมีพื้นที่ทางสังคมอันได้แก่กลุ่มไทยใหม่ (ชาติพันธุ์เวียดนามในมุกดาหารและภาคอีสานที่ได้รับสัญชาติไทย) ถูกนักการเมืองท้องถิ่นนำมาคานอำนาจกับกลุ่มข้าราชการประจำ (ดูรายละเอียดหัวข้อความสัมพันธ์ทางสังคม) และกลุ่มไทยใหม่ก็ยินดีฟังฟังนักการเมืองท้องถิ่นเพื่อปกป้องตนเอง ผลที่เกิดขึ้นจึงเป็นการยื้ออำนาจตัดสินใจระหว่างสามฝ่ายได้แก่ กลุ่มนักการเมืองท้องถิ่น กลุ่มไทยใหม่ และกลุ่มข้าราชการประจำ ซึ่ง 2 กลุ่มแรกผนึกกำลังกันและกลายเป็นเสียงส่วนมากในที่สุด โครงการพัฒนาสาธารณูปโภคของอำเภอเมืองและจังหวัดมุกดาหารที่สำคัญหลายโครงการอยู่ภายใต้การดูแลแลดัดสินใจของกลุ่มนี้ ได้แก่ โครงการสร้างแก้มลิงที่ห้วยมุก โครงการย้ายห้องสมุดประชาชน โครงการใช้พื้นที่ลาดแค่นเป็นที่ฝัง

กลบขะ โครงการจัดการทำเรือข้ามฝากและท่าเรือเฟอร์รี่ขนส่งข้ามแม่น้ำโขง กลุ่มการเมืองท้องถิ่น จึงมีบทบาทสำคัญยิ่งในการกำหนดทิศทางการพัฒนาของมุกดาหารและการประสานงานของสามกลุ่มนี้จะส่งผลสำคัญต่อจังหวัดมุกดาหาร

สำหรับ **คุณภาพชีวิตด้านวัฒนธรรม** มุกดาหารภูมิใจในความเป็นชุมชนพหุชาติพันธุ์และพหุวัฒนธรรม เพราะมีมากถึง 8-9 กลุ่มชาติพันธุ์ดำรงชีวิตอยู่ในจังหวัดร่วมกัน แต่ลักษณะพหุชาติพันธุ์จะปรากฏอยู่ในห่อแก้วและการอนุรักษ์และการแสดงอัตลักษณ์ของแต่ละชาติพันธุ์ในพิธีกรรมมากกว่าการบูรณาการวัฒนธรรมของแต่ละชาติพันธุ์ในชีวิตประจำวัน จึงดูเป็นการแสดงมากกว่าวัฒนธรรมใฝ่ฝันในชีวิตจริง ในชีวิตจริงกลุ่มชาติพันธุ์บางกลุ่ม เช่น กะเลิง ข่า กะโซ่ จึงมีบทบาทน้อยและภาษาของเขากำลังจะสูญหายไป สิ่งนี้จะขัดกับเจตนารมณ์ที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดมุกดาหาร ประชาชนไม่ได้รับการส่งเสริมและข้อมูลด้านชาติพันธุ์ยังไม่ได้มีการศึกษาค้นคว้าอย่างเป็นแบบ นโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวของมุกดาหารจะขาดสาระและเป็นเพียงขายวัตถุทางวัฒนธรรมหากไม่ได้เร่งสร้างองค์ความรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมเกี่ยวกับชาติพันธุ์ต่าง ๆ และแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในจังหวัดตลอดจนแสดงแนวนโยบายที่จะพัฒนาวัฒนธรรมเหล่านี้ในวิถีชีวิตประจำวัน อนึ่ง วัฒนธรรมของชาวเวียงนามมักไม่ได้ถูกนับเป็นวัฒนธรรมย่อยของอีกกลุ่มชาติพันธุ์หนึ่งเช่นกันในมุกดาหาร **ความรู้สึกแบ่งแยกทางชาติพันธุ์**ยังคงมีอยู่ค่อนข้างสูงแทนที่จะทำให้คนที่มาถึงมุกดาหารได้รู้สึกว่ามีเวียงนามด้วยเช่นเดียวกัน โดยความเป็นจริงผู้ที่มามุกดาหารก็ได้มีโอกาสกินอาหารเวียงนาม ได้ซื้อของจากเวียงนามที่ตลาดอินโดจีนอยู่แล้ว แต่ไม่ได้รู้สึกว่าได้สัมผัสกับวัฒนธรรมเวียงนามอย่างเต็มที่โดยการส่งเสริมของท้องถิ่น

4.2.2 ทศนคติต่อการสร้างสะพาน

ทุกฝ่ายต่างระบุเป็นเสียงเดียวกันว่ารู้เรื่องการสร้างสะพานน้อยมากและไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ หน่วยงานราชการส่วนกลาง โดยเฉพาะสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกรมทางหลวงควรจะได้นำข้อมูลนี้ไปพิจารณาว่ารัฐได้ละเลยเพียงใดในการให้ข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นแก่ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียและการเปิดโอกาสให้ฝ่ายต่าง ๆ ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของประเทศ เป็นที่น่ายินดีว่าจังหวัดมุกดาหารโดยการนำของผู้ว่าราชการจังหวัดท่านปัจจุบันได้เริ่มจัดทำเว็บไซต์ข้อมูลเกี่ยวกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เพื่อให้ผู้ที่ต้องการรู้ข้อมูลสามารถเปิดดูข้อมูลรายละเอียดได้

ความกังวลหลัก ๆ ของชาวมุกดาหารต่อการสร้างสะพานเป็นความกังวลเกี่ยวกับทิศทางการพัฒนาจังหวัดและการพัฒนาตัวเมืองมุกดาหารเพื่อรองรับโครงการ เพราะชาวมุกดาหารมองว่าจังหวัด

ของตนเป็นจังหวัดเล็กและมีทรัพยากรมนุษย์น้อย ต้องพึ่งพาจังหวัดใกล้เคียงที่ใหญ่กว่าโดยเฉพาะ นครพนมและอุบลราชธานี ชาวมุกดาหารมองว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะถนนยังไม่พร้อมสำหรับการรองรับสะพาน การจราจรและการสัญจรบนสะพานจะมีปัญหาหรือไม่ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของประเทศไทยกับลาวและเวียดนามจะเป็นอย่างไร การสร้างความสัมพันธ์แบบเมืองแฝดสาม (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-กวางจิ) จะทำให้เกิดผลคืออะไรบ้าง

เมื่อจำแนกทัศนคติของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน และเปรียบเทียบระหว่างกลุ่ม (ดูตารางที่ 4.1 สรุปเปรียบเทียบประกอบ) พบว่าประชาคมทุกกลุ่มต่างก็คาดว่าสะพานอาจก่อให้เกิดผลดีและผลเสียต่อมุกดาหาร ผลดีจะเป็นด้านคมนาคมขนส่ง การพัฒนาเศรษฐกิจและรายได้ตลอดจนการเปิดภาคบริการ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวและการรักษาพยาบาล แต่ผลเสียซึ่งมีหลายด้านมากกว่าผลดี ประกอบด้วยปัญหาด้านแรงงานต่างด้าว ชุมชนแออัดและมลภาวะจากอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว อาชีพและผลผลิตในพื้นที่จะถูกแย่งหรือตัดราคาโดยคนและผลผลิตจากประเทศเพื่อนบ้าน ความไม่พอใจของสาธารณูปโภคโดยเฉพาะน้ำประปาและที่จอดรถ การจราจรแออัด การลักลอบนำเข้าบริการ ยาเสพติดและสินค้าผิดกฎหมายข้ามจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามา ราคาที่ดิน ราคาสินค้าและค่าครองชีพที่จะสูงขึ้นและการถูกกลืนกลายของวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์ย่อยโดยวัฒนธรรมกระแสหลักและวัฒนธรรมตะวันตก ปัญหาอาชญากรรมและปัญหาวัยรุ่น ปัญหาโรคติดต่อข้ามชาติ ผลกระทบด้านลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นนี้ส่วนหนึ่งปรากฏอยู่แต่เดิมแล้วและชาวมุกดาหารคิดว่าการเกิดขึ้นของสะพานข้ามแม่น้ำโขงจะเป็นตัวเร่งให้ปัญหาเหล่านี้เพิ่มมากขึ้น การเตรียมตัวเพื่อจะรับมือกับผลกระทบทางลบจึงเป็นที่จะต้องเริ่มดำเนินการพร้อม ๆ กันไปกับการสร้างสะพาน

ผลการวิจัยครั้งนี้ยังมีข้อค้นพบอีกข้อหนึ่งที่สำคัญ นั่นคือทัศนคติต่อประชาชนจากประเทศเพื่อนบ้านที่จะต้องติดต่อสัมพันธ์กันมากขึ้นหลังจากสร้างสะพาน ได้พบว่าประชาชนมีทัศนคติค่อนข้างลบต่อประชาชนจากประเทศเพื่อนบ้านทั้งลาวและเวียดนาม มีเพียงภาครัฐที่มีทัศนคติทางบวกต่อประเทศลาว ทัศนคติทางลบที่แสดงมีทั้งความไม่ไว้วางใจและความเกรงจะถูกเอารัดเอาเปรียบหรือโกง ทัศนคติเช่นนี้เป็นอุปสรรคอย่างยิ่งต่อการร่วมมือในอนาคต รวมทั้งความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ (ดูรายละเอียดในตารางที่ 4.1) โดยสรุปแล้วข้อค้นพบจากการศึกษาครั้งนี้จึงควรถูกนำไปใช้เพื่อเตรียมแก้ไขผลกระทบทางลบจากการสร้างสะพาน และควรเริ่มดำเนินการพร้อม ๆ กับการสร้างสะพาน ทั้งนี้โดยให้ประชาคมมุกดาหารมีบทบาทหลักในการดำเนินการ โดยสถาบันการศึกษาอาจให้ความร่วมมือ

ตารางที่ 4.1 สรุปเปรียบเทียบทัศนคติของประชาคมมุกดาหารต่อโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

ทัศนคติของ ประชาคม	ผลทางบวก	ผลทางลบ
1. ภาครัฐ ทัศนคติต่อชาวลาว และเวียดนาม	- การคมนาคมขนส่งรวดเร็วขึ้น - การสัญจรมากขึ้น - เศรษฐกิจดีขึ้น - การลงทุนมากขึ้น - ลาว เป็นบ้านพี่เมืองน้องกัน	- แรงงานต่างด้าวหลังไหลเข้ามาและมีการคอร์รัปชัน - ชุมชนแออัด - มลภาวะจากอุตสาหกรรม - ปัญหาสาธารณสุขจากผู้อพยพ - ค่าครองชีพสูงขึ้น - วิธีชีวิตถูกกระทบจากการท่องเที่ยว - เวียดนาม ไม่ค่อยไว้ใจ - เวียดนาม เป็นคู่แข่งของไทย - คนลาวอาจไม่ไว้ใจคนไทย - อาจเอาเปรียบไทยมากเกินไป
2. ภาคเอกชน ทัศนคติต่อชาวลาว และเวียดนาม	- แผนเครือข่ายคมนาคมดี - เป็นแหล่งรักษาพยาบาลระดับนานาชาติ	- การเดินทางทางเรือยังไม่สะดวกและปลอดภัยสำหรับการท่องเที่ยว - น้ำประปาจะไม่เพียงพอ - ปัญหาอาชญากรรมจากคนต่างถิ่น - ขาดแคลนแรงงานที่เป็นคนในท้องถิ่นทำให้ต้องใช้แรงงาน ต่างด้าว - ขาดทรัพยากรมนุษย์ ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมแก่อาชีพบริการใหม่ที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งธุรกิจท่องเที่ยว - การจราจรจะติดขัดและแออัด - เวียดนาม คบยาก ขี้โกง ไม่นำทำธุรกิจด้วย (ทัศนคติของนักธุรกิจเชื้อจีน) - กลัวเกรงต่อผู้มีอำนาจหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ คบกันเพราะมีผลประโยชน์ร่วมกัน - ลาว บางรายค่อนข้างเอาเปรียบ ในการทำธุรกิจร่วมกัน- ถ้าไม่คุ้นเคยกัน อาจถูกโกงได้ - วัฒนธรรมของชาติพันธุ์ถูกกลืนกลาย - สินค้าราคาถูกจากลาวจะทะลักเข้ามาแย่งตลาดสินค้าไทย - อาจมีการแย่งผู้โดยสารของผู้ประกอบการเรือข้ามฟากเพราะมีผู้โดยสารน้อยลง - ค่าครองชีพจะสูงขึ้น

		- มีมลภาวะจากอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว(เช่นขยะ) มากขึ้น
--	--	--

ทัศนคติของ ประชาชน	ผลทางบวก	ผลทางลบ
3. ภาคประชาชน	- การคมนาคมขนส่งสินค้าเกษตร สะดวกและปลอดภัยขึ้น - ชาวบ้านมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการเกษตร - การท่องเที่ยวและเดินทางระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น - การปลูกยางพาราและสมุนไพรจะมีตลาดดีขึ้น	- รถบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักมาก - การจราจรและจราจรในตลาดอินโดจีนแออัด - หญิงบริการทางเพศจากฝั่ลาวและยาเสพติด - ที่ดินราคาสูงขึ้น มีการขายที่ดินให้เอกชนและอพยพไปอยู่ในพื้นที่ห่างไกลหรืออาศัยชุมชนแออัด - การลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมายสะดวกขึ้น - แรงงานเข้าเมืองผิดกฎหมายมากขึ้นและกลุ่มอิทธิพลค้ายาเสพติด - วัฒนธรรมของชาติพันธุ์ถูกกลืนกลาย - สินค้าราคาถูกจากลาวจะทะลักเข้ามาแย่งตลาดสินค้าไทย - อาจมีการแย่งผู้โดยสารของผู้ประกอบการเรือข้ามฟากเพราะมีผู้โดยสารน้อยลง - ค่าครองชีพจะสูงขึ้น - มีมลภาวะจากอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว เช่น ขยะ มากขึ้น
ทัศนคติต่อชาวลาวและเวียดนาม	- ลาว มีความรู้สึกเป็นพี่เป็นน้อง ต้องช่วยเหลือซึ่งกันและกัน - เวียดนาม เป็นคนขยันและประหยัด ประสพความสำเร็จในธุรกิจ	- เวียดนาม มักคบหาแต่เฉพาะกลุ่มชาวเวียดนาม - การช่วยเหลือคนไทยทั่วไปไม่ค่อยมี - ครอบงำกลุ่มเศรษฐกิจของมุกดาหาร

4.3 ข้อเสนอแนะ

4.3.1 ข้อเสนอแนะจากประชาคมมุกดาหารและจังหวัดใกล้เคียง

ข้อเสนอแนะจากภาครัฐ

1. การจัดวางผังเมือง

ได้เตรียมจัดผังเมืองใหม่

2. การอพยพแรงงาน

ได้มีความพยายามที่จะจัดระบบการนำเข้าแรงงานต่างด้าวให้เป็นระบบอย่างถูกกฎหมาย

3. การสื่อสารข้อมูลการสร้างสะพานต่อประชาชน

ศูนย์สารสนเทศเกี่ยวกับการสร้างสะพาน ควรกระตุ้นให้ชาวบ้านมีสำนึกเกี่ยวกับคุณค่าของวิถีชีวิตแบบเดิมๆ และขยายการประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านที่ใช้เส้นทางถนนที่ต่อเนื่องกับสะพานได้รับทราบข้อมูลมากขึ้น

4. การส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

ควรมีความร่วมมือกับลาว เวียดนาม เพื่อประสานให้สะพานเกิดประโยชน์สูงสุด และควรถือโอกาสที่จะมีสะพานนี้ในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของไทย

ข้อเสนอแนะจากภาคเอกชน

1. ข้อเสนอแนะสำหรับการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสะพาน

1.1 น่าจะมีศูนย์ข้อมูลสะพาน และโครงการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก ที่ปรับปรุงเพิ่มเติมทุกเดือนโดยกรมทางหลวง จังหวัด และบริษัทรับเหมาก่อสร้าง มีสถานที่ และมีคนรับผิดชอบที่นำจะมาจาก 3 ส่วน โดยทางบริษัทรับเหมาก่อสร้าง จังหวัด และกรมทางหลวง ศูนย์ข้อมูลต้องเริ่มจากภาครัฐเพราะภาคเอกชนไม่มีเงินสนับสนุน ควรจะมีเครือข่ายระหว่างภาครัฐกับเอกชนด้วย

1.2 น่าจะใช้บทเรียนจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่หนองคาย โดยเฉพาะกับการต่อสู้กับบรรษัทข้ามชาติ เช่น ห้างสรรพสินค้าทุนข้ามชาติที่จะทุ่มทุนเข้ามา ต้องเตรียมตัวในการป้องกันธุรกิจด้วยการให้องค์ความรู้ และยอมรับว่ามุกดาหารจะเปลี่ยนแปลงในอนาคต

1.3 ควรแสวงประโยชน์จากผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากคนที่มาจากที่อื่น เช่น การหาผู้ลงทุนร่วมกัน น่าจะเป็นโอกาสมากกว่าวิกฤต แต่ควรจะมีการเตรียมการจัดระเบียบ เช่น กรณีตลาดอินโดจีนหากไม่เตรียมจัดระเบียบไว้แล้วจะมีปัญหาผู้มีอิทธิพลหรือมาเฟียเช่นเดียวกับไนท์บাজারที่เชียงใหม่ พัทยา หรือภูเก็ตในอนาคต

2. การปรับปรุงเส้นทางคมนาคมขนส่ง

ควรรื้อฟื้นการสร้างทางรถไฟสายบัวใหญ่-มุกดาหาร เพราะมีค่าใช้จ่ายต่ำสุด ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 10 ปีนี้ ควรมีการพิจารณาสร้างสนามบินสำหรับเครื่องบินขนาดเล็ก ขนาด 10-20 ที่นั่ง หรือเฮลิคอปเตอร์สำหรับนักธุรกิจและนักท่องเที่ยวซึ่งมีราคาไม่แพง สำหรับสนามบินในมุกดาหาร ปัจจุบันติดขัดที่ข้อกฎหมายที่ไม่อนุญาตให้มีสนามบินในรัศมีไม่เกิน 20 กิโลเมตร จากชายแดน ในกรณีที่ไม่สามารถสร้างสนามบินที่มุกดาหารได้ควรมีการมีการปรับปรุงเส้นทางเชื่อมระหว่างมุกดาหารกับจังหวัดอื่นให้ดีขึ้น สำหรับตรอกซอยในเขตเมืองควรมีการพัฒนาปรับปรุงซอยให้เป็นถนนที่ดีมีคุณภาพด้วย

3. การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค

3.1 ควรพิจารณาถึงระบบการชลประทานเพื่อรองรับน้ำฝนที่ตกในแต่ละปีเพื่อเก็บไว้ใช้

3.2 ควรคำนึงถึงการวางแผนก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคในอนาคต

4. การขยายบริการด้านสาธารณสุข

ควรปรับปรุงให้โรงพยาบาลมุกดาหารอินเตอร์เป็นโรงพยาบาลระดับนานาชาติที่สามารถรองรับได้ทั้งสะพานนะเขตและกวางจี

5. การแก้ปัญหาแรงงานต่างด้าว

การแก้ไขปัญหาแรงงานต่างด้าวต้องเป็นการจัดการไม่ใช่การควบคุม ปัญหาในแต่ละพื้นที่ไม่เหมือนกัน ปัญหาแรงงานต่างด้าวในจังหวัดชายแดน เช่น มุกดาหาร มีปัญหาน้อยมาก มีลักษณะแตกต่างจากกลุ่มแรงงานพม่าหรือกัมพูชา ที่แล้วมารัฐบาลยังไม่เข้าใจวิถีชีวิตของคนที่อยู่ในพื้นที่ชายแดน

ข้อเสนอแนะจากภาคประชาชน

1. การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสะพาน

ภาครัฐ โดยเฉพาะจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจะได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบอย่างทั่วถึง และกว้างขวางเกี่ยวกับความก้าวหน้าของการสร้างสะพาน ตัวสะพานและการคมนาคมบนสะพาน โดยผ่านสื่อทั้งทางวิทยุ แผ่นพับ เจ้าหน้าที่ระดับอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน และองค์กรชุมชน ตลอดจนการจัดทำข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของจังหวัดหรือสถานศึกษาต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนได้ทราบนโยบายและความก้าวหน้าของโครงการ ตลอดจนผลกระทบทั้งทางบวกทางลบต่อชุมชน

2. การเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในโครงการ

ประชาชนจังหวัดมุกดาหารต้องการให้หน่วยราชการเกี่ยวข้องกับการดำเนินนโยบายสาธารณะได้มีการจัดเวทีประชาคมในลักษณะนี้ เพื่อชี้แจงเกี่ยวกับนโยบาย ผลดีผลเสีย ที่จะเกิดขึ้นให้ประชาชน

ได้ทราบ และขอมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในโครงการนั้น ๆ ปัจจุบันมีโครงการของจังหวัดและเทศบาลหลายโครงการที่กำลังดำเนินการและจะมีกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชน เช่น การรื้อย้ายห้องสมุดประชาชน การสร้างแก้มลิงที่ห้วยมุก การใช้พื้นที่เพื่อฝังกลบขยะตาเคเน การสร้างห้างสรรพสินค้าโลตัสและบิ๊กซี เป็นต้น ประชาชนต้องการรับรู้จากโครงการเหล่านี้ด้วย

3. การแก้ไขผลกระทบทางสังคม

1. รัฐควรกำหนดโซนพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นโซนอุตสาหกรรม โซนวัฒนธรรม โซนพาณิชยกรรมและบริการการท่องเที่ยวที่ชัดเจน

2. ถ้ามีการสร้างถนน 4 เลนเสร็จแล้วจะมีการขยับรถยนต์และจักรยานยนต์เร็วขึ้น รัฐควรออกกฎหมายห้ามขับจี้รถเร็วและมีการจัดระเบียบสังคมในการขับรถ

3. รัฐควรมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ส่งเสริมความรู้ทางด้านสังคมแก่ประชาชนทุกระดับ ควรมีการจัดตั้งกลุ่มเพื่อให้คำปรึกษาและแนะแนวเกี่ยวกับครอบครัว วัฒนธรรมและปัญหาด้านสังคมอื่นๆ นอกเหนือจากครู อาจารย์

4. ชุมชนควรมีการคุยกันอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้งเกี่ยวกับเรื่องลูก วัฒนธรรมชุมชน ศิลปกรรมและวิถีชุมชนต่างๆ

4. การแก้ไขผลกระทบทางวัฒนธรรม

คนจะเห็นแก่ตัวมากขึ้นและเอาตัวรอดมากขึ้น เพราะต้องวิ่งตามกระแสของการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้ตัวเองอยู่รอด ดังนั้นทุกชุมชนต้องรู้ทันการหลั่งไหลเข้ามาเพื่อปรับตัวและดำเนินชีวิตอย่างมีปัญญาและมีพลังภายในกลุ่มของตัวเอง ไม่ไปตามกระแส ชุมชนต้องคิดว่าจะเปลี่ยนวิกฤตให้เป็นโอกาสอย่างไร และชุมชนจะต้องมีภูมิคุ้มกันอย่างไร

ข้อเสนอแนะจากประชาคมจังหวัดอุบลราชธานี และจังหวัดนครพนม

1. ด้านเศรษฐกิจ

ต้องมีการวางแผนการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนและรัดกุมมากขึ้น เนื่องจาก การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ที่ผ่านมายังไม่มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่มากนัก การเรียนรู้ประสบการณ์จากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 รัฐต้องดูแลเรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ ด้วย เช่น นโยบายการขับรถพวงมาลัยซ้ายและขวา การติดตั้งไฟบริเวณสะพานให้สว่างเพื่อความปลอดภัยและไม่เป็นปัญหาต่อการ

จรรยาและต้องมีการตรวจสอบการใช้ประโยชน์จากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 อย่างละเอียด เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างคุ้มค่า

ควรมีการสำรวจตลาดการค้าแถบประเทศในทะเลจีนใต้ว่ามีความต้องการสินค้าประเภทใด ปัจจุบันทราบข้อมูลประเทศญี่ปุ่นและจีนว่าจีนต้องการทรายก่อสร้าง จึงมีการขนส่งทรายจากแม่น้ำโขงตอนในของเวียดนามเพื่อขนส่งให้ประเทศจีน และหากมีการพิจารณาประเทศในแถบเอเชียแล้วพบว่าหลายประเทศที่พัฒนาแล้วในเอเชียตะวันออกที่ต้องการทรัพยากรธรรมชาติมาก โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น เกาหลี ใต้หวัน แต่ยังไม่ทราบว่าประเทศเหล่านี้ต้องการทรัพยากรธรรมชาติอะไรที่ประเทศไทยจะสามารถส่งออกได้

2. การทำประชาพิจารณ์

รัฐควรทำประชาพิจารณ์ก่อนหน้านี้นี้เพื่อประชาชนจะได้มีส่วนในการสร้างสะพานที่ถือว่าเป็นของประชาชนด้วย การกระทำของรัฐที่ผ่านมาไม่หวั่นความเห็นประชาชนเลยเนื่องจากกำหนดนโยบายชัดเจนแล้วว่าต้องสร้างสะพานอย่างแน่นอน อย่างไรก็ตามแม้ต้องสร้างสะพานโดยประชาชนอาจไม่ได้มีส่วนร่วมมากนักในตอนต้น แต่ประชาชนก็ยินดีที่จะปรับตัวเพื่อไม่ทำให้การสร้างสะพานทำลายสิ่งดีงามที่มีอยู่ในท้องถิ่น ประชาชนต้องการให้สภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้รับทราบข้อมูลนี้ด้วย เพื่อนำความคิดเห็นของประชาชนมาดำเนินการสร้างสะพานต่อไป

3. การปรับปรุงด้านคมนาคม

ควรกำหนดการบรรทุกน้ำหนักในการขนส่งที่ชัดเจน ที่ไม่เกิน 23.2 ตัน และมีการควบคุมดูแลอย่างเข้มงวด นอกจากนี้หากมีรถไฟที่แล่นผ่านบั่วใหญ่ ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ มุกดาหาร มาย้งนครพนม ก็จะช่วยสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวมากขึ้น

4. การเตรียมการด้านการศึกษา

สถาบันราชภัฏนครพนมควรเข้าไปศึกษาวิจัยศิลปวัฒนธรรมในลาวมากขึ้น เพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านการศึกษา การท่องเที่ยว ภาษา และควรมีการพัฒนาความรู้ด้าน IT ให้มากขึ้น นักศึกษาเองก็ต้องมีความกระตือรือร้นในการแสวงหาความรู้ด้วย

ประชาชนโดยทั่วไปในจังหวัดนครพนมเองควรพูดภาษาเวียดนามให้ได้มากขึ้น เพราะนครพนมถูกเลือกให้เป็นศูนย์กลางทางการศึกษา และควรมีการเปิดมหาวิทยาลัยนานาชาติเพื่อสอนภาษาเวียดนามและลาวแก่นักศึกษาและประชาชนทั่วไปด้วย

มีผู้เสนอว่าควรมีการเก็บข้อมูลการสร้างสะพานส่งให้กับประชาชน โดยเฉพาะภาคเอกชน เกษตรกรและประชาชน นอกจากนี้ยังเสนอด้วยว่าคนที่จังหวัดนครพนมเองก็ต้องมีความตื่นตัวและตามข่าวคราวต่างๆมากขึ้น

เอกชนชาวนครพนมเห็นด้วยกับการลดภาษีเครื่องจักรลงและควรมีการสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ เพื่อรองรับการขนย้ายสินค้าและการคมนาคมที่ทันสมัย รวมถึงควรมีการเผยแพร่ข้อมูลให้คนไทยที่ค้าขายกับฝั่งลาวเข้าใจเรื่องกฎระเบียบทางการค้าด้วย

5. ด้านการท่องเที่ยว

ควรมีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดนครพนมให้เป็นที่รู้จักของคนทั่วไปมากขึ้น เช่น หมู่บ้านโฮจิมินห์ที่บ้านนาออก พระธาตุพนมและพระธาตุอื่นๆที่มีอยู่มากมาย ปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยวให้น่าสนใจและเดินทางมาสะดวกยิ่งขึ้น โดยการท่องเที่ยวควรมีลักษณะเป็น Package ที่หลายฝ่ายได้รับประโยชน์และเป็นการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวอื่นๆ

6. การส่งเสริมความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน

คนไทยต้องเอาใจใส่ความรู้สึกของคนลาวมากขึ้นเพราะคนลาวมักมองว่าคนไทยเอาเปรียบคนลาว สถาบันราชภัฏนครพนมควรรับนักศึกษาทั้งลาวและเวียดนาม เพราะที่ผ่านมารับนักศึกษาจากประเทศเวียดนามแต่เพียงอย่างเดียว

7. การสร้างและการเตรียมการด้านอาชีพ

ชาวนครพนมอยากเห็นว่ามีคนนครพนมเข้าไปมีบทบาทด้านการแสดงหรือด้านสื่อสารมวลชนมากขึ้น เช่น ดารา ทำงานโทรทัศน์ เพื่อเป็นที่เชิดหน้าชูตาและสร้างความภาคภูมิใจแก่คนนครพนม

ในด้านการเกษตรนั้นมีการเสนอการปลูกข้าวปลอดสารพิษเพื่อแข่งขันกับลาวและเวียดนาม ส่วนด้านอุตสาหกรรมประชาชนชาวนครพนมเห็นด้วยกับการพัฒนาจังหวัดนครพนมเป็นเมืองอุตสาหกรรมและต้องหาตัวชี้วัดที่จะสามารถพัฒนาจังหวัดได้มากขึ้นกว่าเดิมอีก

8. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

8.1 ควรมองว่าประเทศไทยจะได้รับผลดีอะไรจากการสร้างสะพาน ไม่ใช่เพียงแค่คนมุกดาหารจะได้รับผลดีอะไร

8.2 ต้องหาจังหวัดหรือผู้ที่เข้ามาช่วยในการเป็นพี่เลี้ยงของจังหวัดที่จะช่วยสอนการพัฒนาให้กับจังหวัดอย่างแท้จริง รวมทั้งแม้ปัจจุบันยังไม่สามารถพัฒนาได้มากนักจากความจำกัดด้านบุคคลทุนหรือความรู้และเทคโนโลยี ก็สามารถแก้ไขได้โดยการซื้อสินค้าจากประเทศอื่นๆมาใช้ก่อนจนกว่าจังหวัดจะเข้มแข็งและพัฒนาตนเองได้ จึงค่อยผลิตและจัดการสิ่งต่าง ๆ ด้วยตนเอง

4.3.2 ข้อเสนอแนะจากคณะวิจัย

จากข้อค้นพบเกี่ยวกับสภาพปัญหาของจังหวัดมุกดาหารและทัศนคติของชาวมุกดาหารต่อการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 อาจสร้างข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการเตรียมความพร้อมในทางสังคมให้แก่ชาวมุกดาหารสำหรับรองรับการสร้างสะพานได้ 6 ประการ ดังนี้

1. การรณรงค์และการจัดการด้านข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

ข้อมูลเกี่ยวกับการสร้างสะพานจะต้องได้รับการเผยแพร่และปรับเปลี่ยนข้อมูลใหม่เป็นระยะๆ เพื่อขยายวิสัยทัศน์ของประชาชนในจังหวัดให้มองเห็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงเป็นส่วนหนึ่งของระเบียบตะวันออก-ตะวันตก และเชื่อมโยงไปถึงศูนย์เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทยที่แหลมฉบังด้วย ข้อมูลนี้ควรช่วยให้ประชาชนทุกฝ่ายสามารถรักษาผลประโยชน์ของตนเองไว้ได้อย่างทันที่จากผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ควรมีการเสริมสร้างความเข้มแข็งของสื่อในท้องถิ่นให้ร่วมมือกับทบพทในการเผยแพร่ข้อมูล (Website) ที่ภาครัฐได้เริ่มจัดทำขึ้นไว้แล้ว อาจเผยแพร่ข้อมูลเป็นแผ่นปลิวหรือจดหมายข่าว รายงานความคืบหน้าของการสร้างสะพานควบคู่ไปกับ Website เพื่อให้เข้าถึงประชาชนที่ไม่มีคอมพิวเตอร์

2. การเสริมสร้างความร่วมมือภาครัฐ – เอกชน - ประชาชน เพื่อการพัฒนาจังหวัดมุกดาหารและความร่วมมือกับจังหวัดใกล้เคียง

ไทรภาคีมีความสำคัญยิ่งสำหรับการวางแผนพัฒนาจังหวัดมุกดาหารและเมืองมุกดาหารทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม จึงจำเป็นต้องจัดตั้งคณะกรรมการร่วมเช่นกัน และต้องมีการประชุมระดมความคิดเห็นหลายรอบ ฝ่ายต่าง ๆ มีจุดแข็งอยู่ระดับหนึ่งแล้ว ภาครัฐ มีผู้นำคือผู้ว่าราชการจังหวัดที่เป็นผู้ว่าฯ CEO และเข้าใจสภาพปัจจุบันและปัญหาของมุกดาหารได้ดียิ่ง อีกทั้งยังมีความรอบรู้และประสบการณ์ด้านการพัฒนาชุมชนอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ภาคเอกชน มีประธานหอการค้ามุกดาหารที่เป็นสตรีผู้มีความสามารถสูงและมีสำนึกทางสังคม ภาคประชาชน มีสภาพพัฒนาเครือข่ายชุมชน ที่ประกอบด้วยกลุ่มร่วมพัฒนาชาติไทยหรืออดีตกองทัพบประชาชนแห่งเทือกเขาภูพานเป็นแกนนำทั้งสามฝ่ายนี้จึงควรจะได้มีส่วนร่วมในการวางแผนพัฒนาจังหวัดมุกดาหาร แผนพัฒนาที่สืบเนื่องจากการสร้างสะพานที่ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียและ JBIC เสนอมา เช่น แผนการให้มุกดาหารเป็นศูนย์กลางในการขนถ่ายสินค้าระหว่างลาวกับภาคอีสาน หรือแผนการพัฒนาศูนย์การศึกษาโดยการให้สถาบันราชภัฏกาฬสินธุ์เป็นที่ตั้งการเปิดสถาบันราชภัฏมุกดาหารเป็นสิ่งที่คณะกรรมการพร้อมจะจัดระดมความคิดและการวิเคราะห์ความต้องการของมุกดาหาร ความต้องการที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวของมุกดาหารก็ต้องนำมาวิเคราะห์เพื่อวางแผนแต่ละขั้นตอนเช่นกัน นอกจากนี้ คณะกรรมการร่วมนี้ยัง

ต้องประสานสัมพันธ์กับจังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร เพื่อกลายเป็นความเติบโตทางเศรษฐกิจจากมุกดาหารไปยังจังหวัดหลักใกล้เคียง และสร้างความร่วมมือที่สร้างสรรค์ซึ่งกันและกันแทนการแข่งขันหรือแย่งชิงทรัพยากรกัน

คณะกรรมการร่วมควรจัดตั้งคณะกรรมการจังหวัดชุดต่าง ๆ ที่ครอบคลุมปัญหาจากข้อมูลพื้นฐานที่ประชาชนในมุกดาหารมีความกังวล เช่น อนุกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมและชุมชนแออัด อนุกรรมการด้านโรคติดต่อข้ามพรมแดน อนุกรรมการด้านความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน อนุกรรมการด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวและวัฒนธรรมของชาติพันธุ์ อนุกรรมการด้านการวางแผนการใช้แรงงานและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คณะอนุกรรมการด้านการจราจรและการคมนาคมขนส่ง ฯลฯ โดยภาครัฐ เอกชน หรือประชาชนอาจแบ่งกันเป็น “เจ้าภาพ” ในแต่ละชุด โดยมีองค์ประกอบของอนุกรรมการจากทั้ง 3 ภาค และมีการเผยแพร่ความคืบหน้าของการดำเนินงานเป็นระยะ ๆ นอกจากนี้ควรมีการใช้ประโยชน์จากกลไกที่แต่ละภาคมีอยู่ แล้วช่วยในการประสานงานและเผยแพร่ข้อมูล เช่น รายการวิทยุของหอการค้ามุกดาหาร ทางสถานีวิทยุ เอฟ.เอ็ม. สภาวัฒนธรรมของภาครัฐและประชาชน เป็นต้น

3. การประสานความสัมพันธ์และปรับเปลี่ยนทัศนคติระหว่างไทย ลาว และเวียดนาม

ทัศนคติทางลบที่ประชาคมมุกดาหารบางส่วนมีต่อชาวเวียดนามและชาวลาวบางกลุ่มจะเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้ระบียงเศรษฐกิจขาดสะบั้นลงได้ หากไม่มีการปรับเปลี่ยนทัศนคติดังกล่าว ภายใต้ความเป็นจังหวัดเล็ก ๆ ที่ตั้งอยู่อย่างเอียงสวายตรงมุมของประเทศไทย ชาวมุกดาหารก็ต้องประสานความแตกต่างที่มีอยู่เดิมแล้ว ระหว่างกลุ่มต่าง ๆ เช่น กลุ่มไทยใหม่กับกลุ่มพ่อค้าเชื้อสายจีน กลุ่มผู้พัฒนาชาติไทยจากอำเภอดงหลวงและหนองสูง แต่จากนี้ไปชาวมุกดาหารจะต้องสร้างเอกภาพภายในขึ้นเพื่อเตรียมพร้อมที่จะติดต่อกับชาวลาวและชาวเวียดนามจากนอกประเทศให้มากขึ้น ความเดียดฉันท์ทางชาติพันธุ์ต้องลดน้อยลงเพื่อมิให้เกิดความขัดแย้งและความรุนแรงดังที่เคยเกิดระหว่างชาวกัมพูชาในพนมเปญกับนักธุรกิจชาวไทย ในการติดต่อทางเศรษฐกิจการค้าทุกฝ่ายจะต้องพยายามศึกษากฎระเบียบด้านการค้าลงทุนและปฏิบัติตามโดยไม่ออกนอกกติกา เพื่อสร้างพื้นฐานสำหรับธรรมาภิบาลด้านเศรษฐกิจที่โปร่งใส ไม่เอารัดเอาเปรียบซึ่งกันและกัน หอการค้าจังหวัดมีบทบาทสำคัญในการคุมกติกาคูและคุมสมาชิกให้ดำเนินการในกรอบกติกา ข้อมูลรายละเอียดจากปัญญาพุกามในส่วนที่เกี่ยวกับการค้า การสัญจร และการช่วยเหลือข้ามพรมแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ควรถูกนำมาวิเคราะห์โดยละเอียดว่ามีผลกระทบอย่างไรบ้างต่อมุกดาหาร กิจกรรมที่เสริมความเข้าใจอันดีในรูปศาสนา ประเพณี และวัฒนธรรมอื่น ๆ ควรได้รับการสนับสนุนในระหว่างไทย - ลาว และ ไทย - เวียดนาม และควรทำทั้งในภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน

4. การประสานประโยชน์ระหว่างกลุ่มการเมืองท้องถิ่นกับสาธารณชน

ดังได้กล่าวแล้วว่ากลุ่มการเมืองท้องถิ่นในมุกดาหารเป็นกลุ่มผลประโยชน์ที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินนโยบายสาธารณะหลายเรื่อง เช่น การย้ายหอสมุดประชาชน การจัดทำบ่อบำบัดน้ำเสียในเขตเมือง การจัดหาแหล่งฝังกลบขยะ อย่างไรก็ตามการดำเนินการดังกล่าวยังขาดการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชนอยู่มาก และแม้ภาคราชการก็ไม่ได้มีส่วนร่วมอย่างเพียงพอ ดังปรากฏว่ามีชาวบ้านเคยรวมตัวกันต่อต้านการรื้อหอสมุดประชาชนของเทศบาลและภาคราชการก็ไม่ได้ร่วมตัดสินใจการเลือกพื้นที่ทำบ่อบำบัดน้ำเสีย จนกล่าวกันว่าเมื่อสร้างบ่อบำบัดเสร็จแล้วอาจใช้ประโยชน์ไม่ได้เพราะพื้นที่ที่ทำบ่อบำบัดเป็นพื้นที่สูงที่น้ำจะไม่ไหลย้อนขึ้นไป ความคิดเห็นที่แตกต่างกันเหล่านี้อาจปรับให้ความแตกต่างลดลงได้หากใช้ข้อมูลเชิงเทคนิคและวิชาการเข้ามาช่วยแทนการตัดสินใจบนพื้นฐานของผลประโยชน์ของกลุ่ม และยึดหลักธรรมาภิบาลและความโปร่งใสในกระบวนการตัดสินใจ ในอนาคตจะมีโครงการพัฒนาอีกหลายโครงการที่เป็นผลประโยชน์สาธารณะ เช่น การสร้างถนนเชื่อมเมือง การเลือกพื้นที่สำหรับเป็นโกดังสินค้าเกษตร การจัดสรรพื้นที่เชิงสะพานข้ามแม่น้ำโขง ให้ผู้ค้ารายย่อยและชาวบ้านได้ขายสินค้าแก่ผู้สัญจรและนักท่องเที่ยว ฯลฯ จึงจำเป็นต้องกระตุ้นให้ประชาชนจำนวนมากที่ยังไม่รู้วิธีไหนดี เกิดความตื่นตัวอย่างเพียงพอที่จะมีส่วนร่วมแสดงความเห็นและรักษาผลประโยชน์ของตน ในขณะเดียวกันกลุ่มการเมืองท้องถิ่นและผลประโยชน์อื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินการตามนโยบายสาธารณะก็ต้องพัฒนาจิตสำนึก ที่คำนึงถึงผลประโยชน์ของสาธารณชนเป็นหลักด้วย ในปัจจุบันมุกดาหารยังโชคดีที่ไม่มีมีความริ้วฉานรุนแรงจนถึงขั้นปองร้ายซึ่งกันและกัน หรือมีกลุ่มอิทธิพลใหญ่ ดังเช่น จังหวัดใหญ่ ๆ บางจังหวัด (ตามคำกล่าวของประชาคมมุกดาหารเอง) สภาพที่เอื้อต่อการปกครองเช่นนี้ จึงถือเป็นทุนทางสังคมที่ระดับหนึ่ง และควรมีการแก้ไขอุปสรรคที่จะบั่นทอนทุนทางสังคมนี้ โดยความร่วมมือของทุกฝ่าย

5. การเร่งจัดทำแผน และพัฒนาทรัพยากรมนุษย์อย่างเป็นระบบ และบูรณาการ

เพื่อให้การพัฒนาของมุกดาหารบรรลุเป้าหมาย จังหวัดจำเป็นต้องมีกำลังคนในระดับต่าง ๆ และอาชีพต่าง ๆ เข้าบรรจุลงในงานที่จะเกิดขึ้น ได้แก่งานด้านบริหารการจัดการระดับกลาง งานบริการ งานแปรรูปผลผลิตการเกษตร งานคมนาคมขนส่ง ฯลฯ ทรัพยากรมนุษย์หรือกำลังคนเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ด้วยการสร้างคนให้ทันกับโครงการการพัฒนา ทั้งโดยการจัดการเรียนการสอนภายในโรงเรียน การอบรมระยะสั้น และระยะยาว การเปิดรับกำลังคนจากนอกจังหวัด รวมถึงนอกประเทศ นอกจากการสร้างคนแล้ว การสร้างงานเพื่อรองรับภาวะสมองไหลไปสู่จังหวัดอื่น ดังที่จังหวัดมุกดาหารได้มีประสบการณ์ว่า เมื่อสร้างคนโดยวิทยาลัยการอาชีพแล้วก็ไม่มีงานให้คนที่จบออกมาทำ ซึ่งต้องมีแผนการสร้างคน และสร้างงานที่สอดคล้องกัน และบูรณาการ

6. การจัดทำแผน และพัฒนาการท่องเที่ยว

เช่นเดียวกับจังหวัดอื่น ๆ อีกมากมายในประเทศไทย ที่ไม่มีฐานทางด้านอุตสาหกรรมที่ใหญ่พอ และไม่ประสงค์จะเติบโตบนฐานของภาคเกษตรเพียงแห่งเดียว มุกดาหาร และจังหวัดเหล่านั้นต่างมองการท่องเที่ยวเป็นทางเลือก และทางคิดสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัด ทางเลือกนี้จะประสบความสำเร็จได้ด้วยการบริหารจัดการทุนทางธรรมชาติ และทุนทางวัฒนธรรมที่มุกดาหารมีอยู่ให้เกิดความดึงดูดพอเพียง จังหวัดมุกดาหารจึงต้องเร่งจัดทำแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดที่เชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียง และเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ ให้มุกดาหารเป็นประตูสู่อินโดจีน แต่ก็คงคุณค่าในตัวของตัวเองด้วย ทุนทางธรรมชาติ เช่น ภูผาทิพย์ เทือกเขาภูพาน และทิวทัศน์ริมฝั่งโขง ควรประสานเข้ากับทุนทางวัฒนธรรมในด้านประวัติศาสตร์ การพัฒนาโลกกายภาพ และโลกทางสังคมของพื้นที่ในแถบนี้ เช่น ประวัติศาสตร์การต่อสู้เพื่อความเป็นเอกราชจากการล่าอาณานิคมของลาว และประวัติศาสตร์การต่อสู้อันยาวนานของกองทัพประชาชนในเทือกเขาภูพาน ทุนทางวัฒนธรรม เช่น ศาสนสถานภูจ้อก้อ โบสถ์วัดสองคอน และวัฒนธรรมของชาติพันธุ์ต่าง ๆ ควรได้รับการส่งเสริมด้วยการวิจัย ค้นคว้า และเรียบเรียงให้เป็นระบบ เพื่อความภาคภูมิใจของชาวมุกดาหารเอง และความมีสาระที่นักท่องเที่ยวจะได้เมื่อมาเยือนมุกดาหาร ควรได้มีการปรึกษาหารือ และขอคำปรึกษาจากชุดโครงการวิจัย เรื่อง การท่องเที่ยวในภาคอีสานที่ได้รับทุนสนับสนุนจาก สกว. เพื่อวางแผนเชื่อมโยงการท่องเที่ยวของมุกดาหารเข้ากับจังหวัดใกล้เคียง โดยเฉพาะการมานมัสการพระธาตุพนม ซึ่งอยู่ห่างจากตัวเมืองมุกดาหารเพียง 63 กิโลเมตร นอกจากนั้น ภาคเอกชนจะต้องประสานงานอย่างหนักกับธุรกิจท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ เพื่อการเชิญชวนนักท่องเที่ยวทั้งไทย และเทศไปยังมุกดาหารลาว และเวียตนาม

อย่างไรก็ตาม ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะ ลาว มีแนวโน้มจะไม่นิยมการท่องเที่ยวในประเทศไทย ที่ผ่านมายังไม่อาจกล่าวได้อย่างชัดเจนว่า “การท่องเที่ยวแบบของไทย” แบบใดที่ลาวไม่นิยม และต้องการศึกษาเพื่อให้เกิดความชัดเจนว่า การท่องเที่ยวแบบใดที่ประเทศไทย และจังหวัดมุกดาหาร โดยเฉพาะจะประสานงานกับลาวได้โดยไม่มีปัญหาในอนาคต

ในเรื่องของธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว ได้แก่ การส่งเสริมสินค้าหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ และการผลิตให้มีศูนย์บริการริมทาง ให้นักท่องเที่ยว ทั้งในไทย และลาว ควรต้องมีการพิจารณาพิเศษ และเร่งด่วน สินค้า ต้องมีการพัฒนาการออกแบบ บรรจุภัณฑ์ และการตลาดใหม่

ส่วนศูนย์บริการริมทาง¹ (Road-Side Station) ที่เรียกเป็นภาษาญี่ปุ่นว่า มิชิโนเอกิ (Michinoeki) เป็นแนวทางที่ JBIC สนใจมาก และมุกดาหารควรวางแผนลงทุนร่วมกับฝ่ายลาวเพื่อสร้างศูนย์เช่นนี้ บนเส้นทางหมายเลข 9 จากสะหวันนะเขตถึงลาวบาว ให้มีร้านอาหาร สถานีบริการน้ำมัน ห้องสุขา และร้านค้าผลิตภัณฑ์พื้นเมืองที่ปรับปรุงการออกแบบ และบรรจุภัณฑ์แล้ว อาจเริ่มต้นด้วยผลิตภัณฑ์อาหารพื้นบ้านประเภท สะแน็ค และผลิตภัณฑ์เกษตรตามธรรมชาติ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาสินค้าเกษตร และแปรรูปสินค้าอาหารเกษตรในท้องถิ่น เป็นต้น

¹ สถานีบริการริมทางขนาดใหญ่ปัจจุบันในประเทศไทยมี 4 แห่ง มุ่งดำเนินการในด้านการให้บริการ เช่น ห้องน้ำ ร้านค้า ดำรงทางหลวง สำหรับสถานีบริการริมทางของญี่ปุ่นเน้นที่การพัฒนาชุมชน ร้านค้าต่างๆ มีการเสนอประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมชุมชนและการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นตามแนวคิด “หนึ่งหมู่บ้าน หนึ่งผลิตภัณฑ์” (Isson Ippin Undo) เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวในประเทศ โดยให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่เป็นเอกลักษณ์ประจำถิ่น สำหรับจำหน่ายแก่นักท่องเที่ยว และเชื่อมออนไลน์ให้ข้อมูลท้องถิ่นแก่ผู้มาเยือน

- | | |
|---|---|
| 4. นางทรายแก้ว ทิพากร
นักวิจัย | นักวิจัย สถาบันเอเชียศึกษา |
| 5. นางสาวกฤษณ์ ตั้งตระกูล
นักวิจัย | เจ้าหน้าที่วิจัย สถาบันเอเชียศึกษา |
| 6. นายภักพงค์ แสงสร้อย
เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ | เจ้าหน้าที่โสตทัศนศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา |
| 7. นางอรุณทัย สุกเลิสมงคลชัย
เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ | พนักงานธุรการ สถาบันเอเชียศึกษา |

เครือข่ายวิจัยจากหน่วยงานและสถาบันการศึกษาในท้องถิ่น

- | | |
|---|--------------------------------------|
| 1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมหมาย ชินนาค
นักวิจัยสมทบ (ด้านเวทีประชาคม) | คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี |
| 2. นายบุญเรือง เมฆนิม
ภาครัฐมุกดาหาร | สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร |

บรรณานุกรม

สิ่งพิมพ์

ภาษาอังกฤษ

Asian Development Bank. Report and recommendations of the president to the board of directors on a proposed loan and technical assistance grant to the Lao People's Democratic Republic and a proposed loan to The Socialist Republic of Vietnam for The Greater Mekong Sub-Region: East-West Corridor Project, 1999.

Asian Development Bank. Summary initial environment examination, East-West Corridor Project in The Lao People's Democratic Republic and Socialist Republic of Vietnam, 1999.

Asian Development Bank. Technical Assistance (Financed from the Japan Special Fund) To the Kingdom of Thailand for the Border Towns Urban Development Project, 1997.

Asian Development Bank. Pre-Investment Study for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor, Integrative Report, Final Report, 2001.

Asian Research for Migration, Institute of Asian Studies, Chulalongkorn University, Cross-Border Transportation Infrastructure Development and HIV/AIDS Vulnerability at Nongkhai-Vientiane Friendship Bridge, 2002.

Center for Resources Development & Environment, Vietnam Industry Development Along the East-West Economic Corridor, 1996.

M. J. Spear. Report on Field Trip to Mukdahan and Kam Cha-i, Nakon Phanom, May 22-23, 1967 / Bangkok : USOM, 1967.

Tilakasena Abeyrama, [et al.] Local Participation in Rural Development in Northeast Thailand, Volume VII: Huay Khilek Irrigation Scheme, Mukdahan Province / Pathumthani : Division of Human Settlements Development, Asian Institute of Technology, 1983.

ภาษาไทย

พิพัฒน์ สุวัชรังกูร, ดารณี ศรีสง่า, แผนการใช้ที่ดินจังหวัดมุกดาหาร กองวางแผนการใช้ที่

ดิน กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์, กรุงเทพฯ : 2533.

สาโรช ศัชมาตย์, นโยบายการพัฒนาจังหวัดชายแดนในเขตอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง : กรณีศึกษา

เฉพาะจังหวัด กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2541.

สุรจิตต์ จันทรสชา. เมืองมุกดาหาร, 2543.

ดร.อุทิศ ขาวเอียร เอกสารประกอบการสัมมนา “เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนแม่สอด-

มุกดาหาร สู่ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในยุคโลกาภิวัตน์” สำนักงานคณะ

กรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, โรงแรมพลอย พาเลซ จังหวัดมุกดาหาร, 19

มกราคม พ.ศ. 2539.

คณะกรรมการฝ่ายประมวลเอกสารและจดหมายเหตุ ในคณะกรรมการอำนวยการจัดงาน

เฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์

เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดมุกดาหาร, กรุงเทพฯ : 2544. (พิมพ์ครั้งที่ 1)

บริษัท โซเซียล แอนด์ เอนไวรอนเมนทัล ดีเวลลอปเม้นท์ โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบรวบ

รวมและบำบัดน้ำเสียเทศบาลเมืองมุกดาหารและพื้นที่ใกล้เคียงที่มีผลต่อการพัฒนา

เมือง จังหวัดมุกดาหาร กรุงเทพฯ : บริษัทโซเซียล แอนด์ เอนไวรอนเมนทัล ดีเวลลอปเม้นท์,

2539.

บริษัท เอ็น เอส คอนซัลแทนท์ จำกัด โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการและจัดลำดับ

ความสำคัญของการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมจังหวัดมุกดาหาร, กรุงเทพฯ :

2539.

บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนลคอนซัลแทนซี่ เน็ทเวิร์ค จำกัด. โครงการศึกษาแนวทางความ

ร่วมมือด้านอุตสาหกรรมระหว่างไทย-สปป. ลาว - เวียดนาม ตามแนวนโยบายเลข

9 (มุกดาหาร-สะพานมิตระเขต-กวางตรี-ดานัง), 2540.

สถาบันความร่วมมือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยขอนแก่น, การศึกษาเบื้องต้น

การปฏิบัติตามแผนการพัฒนาแนวคิด Economic Corridor ที่มีผลเกี่ยวข้องกับสภาพ

ความเป็นอยู่ของประชาชน : กรณีศึกษาเขตชายแดนด้านจังหวัดมุกดาหาร, 2542.

สถาบันวิจัยสังคม, รายงานฉบับสมบูรณ์: โครงการสร้างและพัฒนาตัวชี้วัดคุณภาพชีวิต
และพัฒนาสังคม.

สมาคมวิจัยเชิงคุณภาพแห่งประเทศไทย (บรรณาธิการ), การวิจัยเชิงคุณภาพกับการศึกษา
ผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรมของโครงการพัฒนา, กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วน
จำกัดอรุณการพิมพ์, 2538.
สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร, รายงานจังหวัดมุกดาหาร, 2546.

การจัดเวทีประชาคม

1. เวทีประชาคม ครั้งที่ 1 (จัด 2 วัน)

วันอังคาร ที่ 17 มิถุนายน ณ ห้องประชุมสำนักงานศึกษาธิการจังหวัด อำเภอมะนังมุกดาหาร
จังหวัดมุกดาหาร

วันพุธ ที่ 18 มิถุนายน 2546 ณ ห้องประชุมจังหวัด อำเภอมะนังมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร

2. เวทีประชาคม ครั้งที่ 2 (จัด 2 วัน)

วันเสาร์ ที่ 19 กรกฎาคม 2546 (จัด 2 เวที)

- ห้องประชุมอำเภอมะนังมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร
- ห้องประชุมสำนักงานศึกษาธิการจังหวัดมุกดาหาร อำเภอมะนังมุกดาหาร จังหวัด
มุกดาหาร

วันอาทิตย์ ที่ 20 กรกฎาคม 2546 ที่อำเภอนิคมน้ำอ้อย จังหวัดมุกดาหาร

4. เวทีประชาคม ครั้งที่ 3

วันศุกร์ ที่ 25 สิงหาคม 2546 ณ หอประชุมสถาบันราชภัฏนครพนม อำเภอนครพนม
จังหวัดนครพนม

สนทนากลุ่ม

1. หัวข้อ “ ปัญหาในพื้นที่มุกดาหารและทัศนคติของชาวมุกดาหารต่อโครงการพัฒนา”

วันพุธ ที่ 18 มิถุนายน 2546

2. หัวข้อ “ทัศนคติของชาวอุบลราชธานีต่อโครงการพัฒนา” วันเสาร์ ที่ 19 กรกฎาคม 2546

3. หัวข้อ “ทัศนคติของชาวนครพนมต่อโครงการพัฒนา” วันศุกร์ ที่ 25 สิงหาคม 2546

การสัมภาษณ์

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. ดร. นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ | ผู้ว่าราชการจังหวัดมุกดาหาร |
| 2. นายพิษณุ จันทรวีทัน | กงสุลใหญ่ประจำแขวงสะหวันนะเขต |
| 3. นายบุญส่ง เตชะมณีสถิตย์ | ปลัดจังหวัดมุกดาหาร |
| 4. นายสกล เชาวนานานนท์ | หัวหน้าสำนักงานจังหวัดมุกดาหาร |
| 5. นายกิตติพันธ์ กรเวช | ผู้บัญชาการเรือนจำจังหวัดมุกดาหาร |
| 6. นางอุไรพัฒน์ ธรรมรุจี | พัฒนาการจังหวัดมุกดาหาร |
| 7. นายกานต์ กาญจนวัฒนา | เจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดมุกดาหาร |
| 8. พ.ต.ท.ชูศักดิ์ พันธัมพร | รองผู้กำกับการด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหาร |
| 9. นายสุนทร ทศนเยี่ยม | นายช่างแขวงทางจังหวัดมุกดาหาร |
| 10. นางกุสุมา ภาคฐิน | ผู้ช่วยแรงงานจังหวัดมุกดาหาร |
| 11. นางนฤมล ไชโย | พัฒนาการจังหวัดมุกดาหาร |
| 12. ดร.อติธ นามประกาย | ประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร |
| 13. นายสุรจิตต์ จันทรสชา | ประธานสภาวัฒนธรรมจังหวัดมุกดาหาร |
| 14. นายสุรพร ชัยชาญ | ประธานคณะกรรมการอำนวยการสภาพัฒนาองค์กรเครือข่ายชุมชนจังหวัดมุกดาหาร |
| 15. คณะกรรมการบริหาร | สภาพัฒนาองค์กรเครือข่ายชุมชนจังหวัดมุกดาหาร |
| 16. พ.ต.ท. คณิน บุญสุวรรณ | สารวัตรด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหาร |
| 17. คุณสมศักดิ์ รินยวง | ผู้ช่วยแรงงานจังหวัดมุกดาหาร |
| 18. นายศิริศักดิ์ ลือพาณิชย์กุล | รองเลขาธิการหอการค้า |
| 19. นายศิลปศาสตร์ ธีรพันธุ์วัฒนะ | ปลัดอำเภอฝ่ายความมั่นคง อำเภอเมืองมุกดาหาร |
| 20. นางวินัส ทรานันทชัย | อดีตเจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดมุกดาหาร |