

ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ

**“การศึกษาเส้นทางหมายเลข 8:
เส้นทางการค้าและเส้นทางการท่องเที่ยว?”**

โดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา และคณะ

“งานวิจัยยังไม่เสร็จสมบูรณ์โปรดอย่านำไปใช้อ้างอิง”

16 มิถุนายน 2552

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ที่ให้การสนับสนุนโครงการวิจัย เรื่อง “การศึกษาเส้นทางหมายเลข 8: เส้นทางการค้าและเส้นทางทางท่องเที่ยว?”

ขอขอบคุณ ผู้บริหารสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ศ. ดร. ปิยวัติ บุญ-หลง ผู้อำนวยการ และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง รศ. ดร. พีรเดช ทองอำไพ รองผู้อำนวยการด้านวิจัยและพัฒนาที่คำนึงถึงความสำคัญของการพัฒนาเส้นทางต่าง ๆ ภายใตกรอบของการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เส้นทางหมายเลข 8 และให้โอกาสให้คณะวิจัยได้ดำเนินการวิจัยในเรื่องนี้

ขอขอบคุณคุณปัทมากร คติธรรมนิษฐ์ เจ้าหน้าที่ฝ่ายนโยบายชาติและความสัมพันธ์ข้ามชาติ (ฝ่าย 1) ของ สกว. ที่ให้ทั้งคำปรึกษา ความกระตือรือร้นและอำนวยความสะดวกในด้านการบริหารโครงการ ทำให้คณะวิจัยสามารถปฏิบัติงานจนสำเร็จลุล่วงเป็นอย่างดี

ขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูลที่ได้สละเวลาในการสนทนา แลกเปลี่ยนความคิดเห็นและในการอนุเคราะห์ข้อมูลที่มีค่ายิ่ง ดังต่อไปนี้

ท่านชาว ลีสมฮัก รองหัวหน้าห้องการค้าต่างประเทศ แขวงคำม่วนที่ได้ให้ข้อมูลที่มีค่าและได้จัดการประชุมพบปะกับเจ้าหน้าที่ลาวหลายหน่วยงานเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและให้ความกระจ่างเกี่ยวกับแขวงคำม่วนและความสำคัญที่แขวงคำม่วนให้กับเส้นทางหมายเลข 8 อีกทั้งขอขอบคุณ คุณอุดม วงโกสอน ผู้เชี่ยวชาญห้องการค้าต่างประเทศแขวงบอลิคำไซที่ได้ให้ข้อมูลสำคัญในส่วนของแขวงบอลิคำไซ

ขอขอบคุณ คุณฮวาง ดึก เกื่อง (Hoang Duc Cuong) รองผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศน์สัมพันธ์ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดเหงะอาน คุณเหงวียน ลี เกื่อง (Nguyen Sy Cuong) รองผู้อำนวยการสำนักงานจังหวัดฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดเหงะอาน และคุณฟาม มิงห์ ค่าว (Pham Minh Dao) ผู้อำนวยการการท่องเที่ยวจังหวัดเหงะอานที่ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

ขอขอบคุณ คุณเหงวียน จี แท็งห์ (Nguyen Chi Thanh) รองผู้อำนวยการฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดห่าติงห์ที่ได้กรุณาสละเวลาจัดประชุมระดมสมองและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ขอขอบคุณคุณโง่ ธิ ฮว่าย นาม (Ngo Thi Hoai Nam) รองหัวหน้าสำนักงานฝ่ายต่างประเทศคณะกรรมการประชาชนจังหวัดห่าติงห์ที่คอยดูแลการประสานงานการนัดการประชุมกับ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดห่าติงห์ อีกทั้ง ขอขอบคุณ คุณเหงวียน ฟี ฮว้าง (Nguyen Phi Hoang) รองผู้อำนวยการ การอุตสาหกรรมคณะกรรมการประชาชนจังหวัดห่าติงห์ คุณเหงวียน ธิ แท็งห์ ฟู๊ก (Nguyen Thi Thanh Phuc) รองผู้อำนวยการศูนย์แปลและบริการ ฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดห่าติงห์

ขอขอบคุณคุณเหงวียน วัน บิ่งห์ (Nguyen Van Binh) หัวหน้าตำรวจตระเวนชายแดน คูแลตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดห่าติ่งห์ คุณเหงวียน เหวียด ฮวา (Nguyen Viet Hoa) เจ้าหน้าที่ศุลกากร ที่สำนักงานศุลกากรจังหวัดห่าติ่งห์ คุณเจื่อง มิงห์ ต่วน (Truong Minh Tuan) เจ้าหน้าที่การทำเรือ ห่วงอ่างจังหวัดห่าติ่งห์ คุณดิ่งห์ ห่าย กง (Dinh Hai Cong) เจ้าหน้าที่เขตเศรษฐกิจห่วงอ่าง จังหวัด ห่าติ่งห์ คุณฟาม เจิ่น เดะ (Pham Tran De) เจ้าหน้าที่สำนักงานเขตเศรษฐกิจชายแดนเกี้ยวแจว จังหวัด ห่าติ่งห์ และผู้อำนวยการสำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดห่าติ่งห์

อีกทั้ง ผู้อำนวยการเขตเศรษฐกิจห่วงอ่าง เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองด่านพรมแดนเกี้ยวแจว ที่ด่านพรมแดนเกี้ยวแจว เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนเกี้ยวแจว ที่ด่านพรมแดนเกี้ยวแจว

ขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมายัง ดร. เหงวียน หวี ฮว่าย (Dr.Nguyen Huu Hoai) รองประธาน คณะกรรมการประชาชนจังหวัดกว๋างบิ่งห์ (เทียบเท่ารองผู้ว่าราชการจังหวัด) คุณเหงวียน วินห์ (Nguyen Vinh) ผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศสัมพันธ์ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดกว๋างบิ่งห์ที่ได้กรุณา สละเวลาให้เข้าพบและให้การต้อนรับอย่างอบอุ่นในวันอาทิตย์ซึ่งเป็นวันหยุดราชการ อีกทั้ง ยังได้ กรุณาทำหนังสือแนะนำคณะวิจัยมายังหน่วยงานต่างๆในจังหวัดกว๋างบิ่งห์และที่ด่านพรมแดนจาลอ จังหวัดกว๋างบิ่งห์ ทำให้คณะวิจัยได้รับความสะดวกในการเข้าพบและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับ เจ้าหน้าที่ระดับต่าง ๆ ของหน่วยงานต่าง ๆ ในจังหวัดกว๋างบิ่งห์ ด้วยความสะดวกอย่างยิ่ง โดยเฉพาะ หน่วยงานที่ด่านพรมแดนและหน่วยงานความมั่นคง

ขอขอบคุณคุณดิ่งห์ หง็อก เกวี่ (Dinh Ngoc Que) หัวหน้าเขตเศรษฐกิจจาลอ และ คุณเล แท็งห์ เซิน (Le Thanh Son) รองหัวหน้าเขตเศรษฐกิจจาลอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งขอขอบคุณ คุณเล วัน ลีว (Le Van Luu) หัวหน้าศุลกากรด่านจาลอที่ให้การต้อนรับอย่างอบอุ่นเป็นกันเองและได้ เตรียม “อาหารพิเศษ” ไว้ต้อนรับคณะวิจัย และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคน เข้าเมืองด่านพรมแดนจาลอ เจ้าหน้าที่สำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดกว๋างบิ่งห์ อีกทั้ง คุณเหงวียน วัน แท็งก (Nguyen Van Ngach) รองหัวหน้าตำรวจตระเวนชายแดนของกว๋างบิ่งห์ ที่ได้ให้ข้อมูลเชิงลึกแก่คณะวิจัย

ขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมายังผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม บุญสนอง บุญมี รองผู้ว่าราชการ จังหวัดนครพนม วิทยา ประสงค์วัฒนา และโดยเฉพาะอย่างยิ่งหัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนา จังหวัดสำนักงานจังหวัดนครพนม คุณนพดล ไพฑูรย์ในความอนุเคราะห์ข้อมูลสำคัญด้าน ยุทธศาสตร์การค้า การลงทุนของจังหวัดนครพนม อีกทั้ง คุณลักขณา บุญนำเจ้าหน้าที่ฝ่ายข้อมูล สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนมในความอนุเคราะห์สถิติการค้าชายแดนระหว่างจังหวัดนครพนม กับแขวงคำม่วน

ขอขอบคุณ คุณธงชัย มณีชาติ รองนายด่านศุลกากรนครพนมจังหวัดนครพนม ร.ต.อ.หญิง เลิศศิริ สงวนทรัพย์ รองสารวัตรด่านตรวจคนเข้าเมืองนครพนม และคุณวิจิตร ทาปี อ.ส. จุฑผ่องปรน บ้านดอนแพง ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพงที่ได้อำนวยความสะดวกในการสำรวจจุดผ่อนปรนนี้

ขอขอบคุณคุณฟาม ดึก เหลือบ (Pham Duc Lap) คุณเจิ่น ก๊วก ถิ่งห์ (Tran Quoc Thinh) ชาวจังหวัดถายบิ่งห์ (Thai Binh) ของเวียดนาม ซึ่งเป็นคนขับรถส่งสินค้าระหว่างนครพนมและกวางสี ที่ได้เล่าถ่ายทอดประสบการณ์และสิ่งทีประสบมาให้คณะวิจัยได้รับรู้และเรียนรู้ อีกทั้งได้เปิดตู้คอนเทนเนอร์และอนุญาตให้นักวิจัยได้สำรวจตู้และตัวสินค้าในตู้สินค้า

ขอขอบคุณนักธุรกิจพ่อค้าอีกหลายท่านในจังหวัดนครพนมและจังหวัดหนองคายที่ไม่ประสงค์แสดงตัว แต่ได้ให้ข้อมูลคำปรึกษาในเชิงลึกที่มีค่ายิ่ง

ขอขอบคุณ คุณหลี่ ค่าว วัน (Ly Dao Van) ในความช่วยเหลือและการให้คำปรึกษาในทุก ๆ ด้านทั้งในการดำเนินการวิจัยภาคสนาม

จึงขอขอบคุณทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลืออนุเคราะห์งานวิจัยนี้เสร็จสิ้นลงด้วยดีมา ณ ที่นี้ สำหรับข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยในฐานะหัวหน้าโครงการขอรับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว

ธัญญาทิพย์ ศรีพนา

(หัวหน้าโครงการ)

บทคัดย่อ

โครงการวิจัยเรื่อง “การศึกษาเส้นทางหมายเลข 8: เส้นทางการค้าและเส้นทางท่องเที่ยว?” มีจุดประสงค์ที่จะศึกษาว่า เส้นทางหมายเลข 8 นี้ จะเป็นเส้นทางการค้าและเส้นทางท่องเที่ยวได้หรือไม่ เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่เชื่อมไทย ลาว เวียดนาม จากจังหวัดนครพนม ไปยังจังหวัดเหงะอาน ห่าติงห์ กว่างบิงห์ และกรุงฮานอย

ผลการวิจัยพบว่า ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางนี้ได้เพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ ในด้านการท่องเที่ยวก็เช่นกัน ทั้งสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองด่านแก้วแจวและด่านน้ำพาวให้การบริการตรวจตราหนังสือเดินทางด้วยความรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ด่านแก้วแจวมีเครื่องสแกนบุคคลและสัมภาระอย่างใดก็ตาม การตรวจตราสินค้าก็อาจจะมีมูลค่าได้ในบางกรณี

สินค้าจากประเทศไทยที่ผ่านบนเส้นทางหมายเลข 8 ส่วนหนึ่งข้ามมาจากจุดผ่านแดนในจังหวัดนครพนมและหนองคาย

แม้ว่าเส้นทางหมายเลข 8 นี้จะมีทัศนียภาพที่สวยงามที่สุดเส้นทางหนึ่งของลาวและศักยภาพในการท่องเที่ยว อีกทั้งยังเชื่อมลาวและอีสานของไทยสู่ทะเล แต่ก็มีความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุสำหรับรถที่บรรทุกหนักและตัวรถมีความยาว เนื่องจากสภาพกายภาพของเส้นทางที่มีความลาดชันบนพื้นที่ภูเขา การหักโค้ง สภาพหมอกหนาและฝนหนัก

การขาดการให้บริการบนเส้นทาง เช่น การบริการสถานีเติมน้ำมัน ร้านอาหาร อยู่ซ่อมรถ และการให้บริการโดยสารประจำทางที่มีจำนวนน้อย มีผลต่อการพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ พื้นที่ส่วนใหญ่บนภูเขาเป็นพื้นที่เปลี่ยว การขับรถในเวลากลางคืนไม่เป็นที่แนะนำ สำหรับวิธีการเดินทางที่สะดวกที่สุดคือ การเช่ารถเหมาคัน หรือเดินทางกับกลุ่มทัวร์

การเก็บค่าธรรมเนียม หรือ “เงินใต้โต๊ะ” ทั้งที่ด่านแก้วแจวและด่านน้ำพาว และช่วงเวลาทำการของด่านน้ำพาวที่สั้นเป็นข้อจำกัดอีกอันหนึ่งของการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 8 ไปสู่เส้นทางการค้าและการท่องเที่ยว ซึ่งควรได้รับการแก้ไข โดยการแก้ไขปัญหาคาดการณ์การในกรอบความร่วมมือในระดับจังหวัดของสามประเทศ

ในอนาคตอันใกล้ เส้นทางนี้น่าจะมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเมื่อสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม-ท่าแขก) จะได้สร้างแล้วเสร็จ และหากมีการเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพงจังหวัดนครพนมซึ่งจะเป็นประตูส่งออกอีกประตูหนึ่งจากไทยไปยังลาว เวียดนามและจีนตอนใต้ นอกจากนี้ เส้นทางนี้อาจถูกใช้เพื่อการค้ามากขึ้นเมื่อตลาดชายแดนหลักชาวของลาวและเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจวในฝั่งเวียดนามจะพัฒนามากขึ้นในอนาคตอันใกล้

Abstract

Route no.8 links Thailand, Laos and Vietnam, and leads to the south of China. It begins at the Thai-Lao border, Nakhon Phanom and Tha Khek, crossing into Vietnam at Ha Tinh Province from where we can continue to Nghe An and Hanoi via Highway 1. This research explores the potential for trade and tourism along Route 8.

Initial research reveals increases in goods and tourists across the Lao-Vietnam border. Both Cau Treo and Nam Phao immigration and custom offices provide efficient passport checks, especially at Cau Treo with modern methods of scanning goods and people. However, customs processing may sometimes be more time consuming.

The goods transported via route no.8 from Thailand mostly come through the border crossings of Nakhon Phanom and Nong Khai.

Route 8 is a potential tourist attraction due to the scenic views along the road. It provides Laos and north-east Thailand a route to the sea. However, the risk of accidents is high due to the weather conditions, including thick fog and heavy rain in Laos; and the sharp curves and steep inclines are dangerous for trucks.

Limitations on trade and tourism include the lack of services, especially, gas stations, restaurants, food shops, car garages, as well as the limited number of buses between Vientiane and Hanoi. Much of the route is in largely unpopulated mountainous areas where driving at night is not recommended. Currently, the most convenient way to travel is hiring a car, van or bus, or joining a package tour.

The commission or extra fee paid to the officers of the immigration or custom at the checkpoint has harmed trade and tourist activities on this road. This problem needs to be solved, and tripartite cooperation among Thailand, Laos and Vietnam should be the means to a solution.

It is expected that in the near future there will be more traffic on the road, especially when the bridge crossing the Mekong River at Nakhon Phanom-Thakhek is constructed, and a new border gate at Ban Phaeng district in Nakhon Phanom is opened. This will make Ban Phaeng district another gateway to Vietnam, and to the south of China, through route no. 8.

The transportation of goods should increase also, especially when Lak Sao and Trung Tam border towns in Laos and Vietnam, as well as Cau Treo economic zone are further developed in the near future.

รายงานสำหรับผู้บริหาร

เส้นทางหมายเลข 8 มีความสำคัญต่ออนุภูมิภาคแม่น้ำโขงในการเป็นเส้นทางเชื่อมต่อแต่ไม่ค่อยถูกกล่าวถึงและยังไม่มีเป็นที่รู้จักแพร่หลายมากนักเมื่อเทียบกับเส้นทางหมายเลข 9 (สะพานนะเขต-ด่านแดนสะหวัน/ลาวบาว-จังหวัดกว๋างจิ) ที่ได้รับการกล่าวขานถึงเสมอ เส้นทางหมายเลข 8 นี้เชื่อมอีสานของไทยที่จังหวัดนครพนมกับแขวงคำม่วนและจังหวัดภาคกลางตอนเหนือและภาคเหนือของเวียดนาม ดังเช่น จังหวัดเหงะอาน (Nghe An) ท่าดิงห์ (Ha Tinh) กว่างบิงห์ (Quang Binh) และกรุงฮานอยโดยผ่านลาว และจากกรุงฮานอยก็สามารถเดินทางต่อไปยังจีนตอนใต้ได้ ขณะที่เส้นทางหมายเลข 9 เชื่อมต่ออีสานกับเวียดนามตอนกลางโดยผ่านลาว

แนวความคิดและการดำเนินการในการพัฒนาเส้นทางต่าง ๆ เกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการพัฒนาหลาย ๆ ด้านภายใต้กรอบของการพัฒนาอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion) ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ และลดความยากจนของผู้คนในอนุภูมิภาค

ในปัจจุบัน เส้นทางหมายเลข 8 ได้กลายเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของเส้นทางเชื่อมต่อในอนุภูมิภาค ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางเชื่อมทั้งทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมโดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างไทย ลาว เวียดนามและรวมถึงจีนตอนใต้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาเส้นทางเส้นนี้ทั้งในด้านสภาพทางกายภาพ ที่ตั้งพื้นที่ หรือแม้แต่สภาพภูมิอากาศของพื้นที่ที่เส้นทางนี้พาดผ่านเพื่อดูว่าเส้นทางนี้จะเส้นทางที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าและในการท่องเที่ยวสำหรับไทยได้หรือไม่ นอกจากนี้ เพื่อสำรวจดูว่า สภาพภูมิอากาศในพื้นที่นี้เป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง ต่อการเดินทางหรือไม่ หากเป็นอุปสรรค จะเป็นอุปสรรคในช่วงเวลาใดของปี

ยิ่งกว่านี้ ยังมีปัจจัยอื่นใดหรือไม่ที่จะเพิ่มความสำคัญให้กับเส้นทางหมายเลข 8 เช่น ที่จังหวัดปลายทางเส้นทางหมายเลข 8 ในเวียดนามมีท่าเรือที่มีศักยภาพหรือไม่ และจะรองรับสินค้าจากอีสานของไทยได้หรือไม่ และในการเข้าถึงท่าเรือดังกล่าวนี้ด้วยเส้นทางหมายเลข 8 มีความสะดวกเพียงใด ในพื้นที่เดียวกันนี้ เวียดนามได้สร้างเขตอุตสาหกรรมหรือเขตเศรษฐกิจขึ้นมาหรือไม่ หากสร้างแล้ว มีศักยภาพเพียงใด

ในด้านการท่องเที่ยว ตัวเส้นทางหมายเลข 8 เอง มีทัศนียภาพ ทิวทัศน์สวยงามหรือไม่ และนำไปสู่สถานที่ท่องเที่ยวทั้งในเวียดนามและไทยหรือไม่ จังหวัดทางภาคกลางตอนเหนือของเวียดนามมีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญหรือไม่ และที่สำคัญ เส้นทางนี้มีจุดพักรถ อยู่ช่อมรดก บิมน้ำมันหรือไม่ เพียงไร ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางบริการระหว่างกรุงฮานอย-นครเวียงจันทน์อย่างไร และสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองท่าแขกและจังหวัดนครพนมได้อย่างไร

นอกจากนี้ ด้านพรมแดนลาว-เวียดนามมีความพร้อมเพียงใด การพัฒนาเส้นทางหมายเลข 8 ให้ประโยชน์ต่อไทย หรือลาว หรือเวียดนามหรือไม่ อย่างไร ในปัจจุบัน ทั้งสามประเทศใช้เส้นทางนี้เพื่อการใด

วัตถุประสงค์ของการดำเนินวิจัย

การดำเนินวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะศึกษาความเป็นไปได้ของการเป็นเส้นทางการค้า และการท่องเที่ยวของเส้นทางหมายเลข 8 สำนักรวสภาพทางกายภาพของเส้นทางนี้ ทั้งในพื้นที่ลาว และในพื้นที่เวียดนามว่าเป็นเช่นไร สำนักรวและศึกษาการเชื่อมต่อระหว่างอีสานของไทย ลาว และ เวียดนาม เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการพิจารณาภาพรวมของเส้นทางที่เชื่อมต่อไทยกับประเทศข้างเคียง

วิธีการดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยนี้ ใช้วิธีการศึกษาเอกสาร การสำรว การสัมภาษณ์แลกเปลี่ยนการสนทนา แลกเปลี่ยนความคิดเห็น แต่เอกสารในส่วนที่สำคัญนั้นได้มาจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานของรัฐที่อยู่ในพื้นที่เวียดนาม ลาว และได้จากการเก็บข้อมูลในอีสาน เช่น จากหน่วยงานจังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นส่วนน้อยเท่านั้น

1) **การวิจัยเชิงเอกสาร (documentary research)** โดยศึกษาจากทั้งเอกสารไทยและเอกสารของเวียดนาม ลาวและธนาคารเพื่อพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank/ADB) ดังเช่น แผนการพัฒนาเส้นทางในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงของธนาคารเพื่อพัฒนาเอเชีย แผนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (กลุ่มที่ 6.2) อันประกอบด้วยสกลนคร นครพนม มุกดาหาร นโยบายของลาวและเวียดนามต่อเส้นทางหมายเลข 8 และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อมูลเชิงลึกที่สำคัญ เช่น มูลค่าการค้า จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวนคนและรถที่เดินทางผ่านด่าน จากเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมืองที่ด่านพรมแดนแก้วแจวของเวียดนาม สำนักงานศุลกากรในจังหวัดท่าตั้งห์ (Ha Tinh) สำนักงานเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจว (Cau Treo) สำนักงานเขตเศรษฐกิจหุ่งอ้าง (Vung Ang) ท่าเรือหุ่งอ้าง ซึ่งได้ให้ความอนุเคราะห์แก่คณะวิจัยเป็นอย่างดี

แม้ว่าข้อมูลบางส่วนจะได้มาจากการสืบค้นข้อมูลจากเว็บไซต์ แต่เว็บไซต์เหล่านี้เป็นเว็บไซต์และข้อมูลทางการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้เผยแพร่ จึงมีความน่าเชื่อถือได้

2) **การวิจัยเชิงสำรว (survey research)**

คณะวิจัยได้ทำการสำรวเส้นทางหมายเลข 8 ทั้งในลาวและเวียดนาม เพื่อพิจารณาคุณภาพของเส้นทาง ได้สำรวด่านพรมแดนแก้วแจว-ด่านน้ำพาว (Cau Treo-Nam Phao) ของเวียดนามและ

ลาว ทั้งนี้เพื่อตรวจสอบความเหมาะสมของการเป็นเส้นทางการค้า การท่องเที่ยว คณะวิจัยยังได้สำรวจท่าเรือในพื้นที่ชายทะเลในจังหวัดภาคกลางตอนเหนือของประเทศไทย เวียดนาม ดังเช่น ท่าเรือหุ่งอ๋าง เขตเศรษฐกิจหุ่งอ๋าง เขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจว และได้สำรวจเส้นทางหมายเลข 14 หรือเส้นทางโฮจิมินห์ในเวียดนามเพื่อตรวจสอบการเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางหมายเลข 8 และ 9 ด้วยเส้นทางหมายเลข 14 ซึ่งเป็นเส้นทางขนานกับเส้นทางหมายเลข 1 (เส้นทางใหญ่เหนือจรดใต้ของเวียดนาม)

นอกจากนี้ คณะวิจัยยังได้สำรวจสถานที่ท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาว เช่น ที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน และได้สำรวจสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดภาคกลาง และภาคกลางตอนเหนือของประเทศไทยในพื้นที่ปลายทางของเส้นทางหมายเลข 8 เช่นที่จังหวัดเหงะอาน (Nghe An) ท่าดิ่งห์ (Ha Tinh) และกว๋างบิ่งห์ (Quang Binh) เพื่อตรวจสอบว่าเส้นทางหมายเลข 8 เหมาะสมกับการเป็นเส้นทางท่องเที่ยว หรือเป็นเส้นทางที่มุ่งไปสู่สถานที่ท่องเที่ยวหรือไม่

3) การวิจัยด้วยการสัมภาษณ์

การวิจัยยังเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่กำหนดนโยบาย เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทั้งชาวไทย เวียดนาม ลาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งระดับท้องถิ่น อีกทั้งผู้ประกอบการในด้านการท่องเที่ยวการค้าและคนท้องถิ่นบนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาวและเวียดนาม

การสัมภาษณ์บุคคลภาครัฐและเอกชนของไทย ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาลำน้ำโขงสำนักงานจังหวัดนครพนม หัวหน้าสำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนมและเจ้าหน้าที่ของหน่วยงาน รองนายด่านศุลกากรนครพนม นายด่านศุลกากรบึงกาฬ (หนองคาย) ผู้ประกอบการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดนครพนม

การสัมภาษณ์บุคคลภาครัฐของเวียดนาม ได้แก่

จังหวัดเหงะอาน (Nghe An)

- ผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศสัมพันธ์ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดเหงะอาน
- รองผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศสัมพันธ์ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดเหงะอาน
- รองผู้อำนวยการสำนักงานจังหวัดฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดเหงะอาน
- สำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดเหงะอาน

จังหวัดท่าดิ่งห์ (Ha Tinh)

- รองผู้อำนวยการสำนักงานจังหวัดฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดท่าดิ่งห์
- รองหัวหน้าฝ่ายต่างประเทศคณะกรรมการประชาชนจังหวัดท่าดิ่งห์

- รองผู้อำนวยการการอุตสาหกรรม คณะกรรมการประชาชนจังหวัด
หาดิั้งห์
- สำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดหาดิั้งห์
- เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองด่านพรมแดนเกิ่วแจว ที่ด่านพรมแดนเกิ่วแจว
- เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนเกิ่วแจว ที่ด่านพรมแดนเกิ่วแจว
- เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่สำนักงานศุลกากรจังหวัดหาดิั้งห์
- เจ้าหน้าที่การทำเรือหุงอ่าง
- เจ้าหน้าที่เขตเศรษฐกิจหุงอ่าง
- เจ้าหน้าที่สำนักงานเขตเศรษฐกิจชายแดนเกิ่วแจว

จังหวัดกว๋างบิ๊งห์ (Quang Binh)

- รองประธานคณะกรรมการประชาชนจังหวัดกว๋างบิ๊งห์ (เทียบเท่า
รองผู้ว่าราชการจังหวัด)
- ผู้อำนวยการสำนักงานจังหวัดคณะกรรมการประชาชนจังหวัดกว๋างบิ๊งห์
- ผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศนั้สัมพันธ์ คณะกรรมการประชาชนจังหวัด
กว๋างบิ๊งห์
- สำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดกว๋างบิ๊งห์
- เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองด่านพรมแดนจาลอ ที่ด่านพรมแดนจาลอ
จังหวัดกว๋างบิ๊งห์
- เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนจาลอ ที่ด่านพรมแดนจาลอ จังหวัด
กว๋างบิ๊งห์

การสัมภาษณ์บุคคลภาครัฐและเอกชนของลาว

แขวงคำม่วน (Khammuan)

- รองหัวหน้าห้องการค้าพัวพันต่างประเทศ แขวงคำม่วน
- เจ้าหน้าที่ด้านการค้า การท่องเที่ยว ฝ่ายต่างประเทศของแขวงคำม่วน

แขวงบอลิคำไซ (Bolikhamsay)

- ผู้เชี่ยวชาญห้องการค้าพัวพันต่างประเทศแขวงบอลิคำไซ

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่ในการทำวิจัย การวิจัยนี้ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ ดังนี้

- อำเภอเมืองนครพนม อำเภอท่าอุเทน อำเภอบ้านแพง อำเภอธาตุพนมจังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นอำเภอที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงทั้งสิ้น
- ด่านพรมแดนบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย
- เส้นทางหมายเลข 13 ในช่วงเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน และเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซในประเศลาว
- เส้นทางหมายเลข 8 ทั้งในลาวและเวียดนาม
- เส้นทางหมายเลข 14 หรือเส้นทางโฮจิมินห์ในเวียดนามในช่วงระหว่างจังหวัดเหงะอานและกว๋างจิเพื่อดูสภาพถนน และพื้นที่ในการเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 8 เข้ากับเส้นทางหมายเลข 9
- เส้นทางหมายเลข 12 ที่เชื่อมเมืองท่าแขกกับจังหวัดกว๋างบิงห์
- พื้นที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ประเทศลาว
- พื้นที่จังหวัดเหงะอาน ประเทศเวียดนาม
- พื้นที่จังหวัดห่าติงห์ ประเทศเวียดนาม
- พื้นที่จังหวัดกว๋างบิงห์ ประเทศเวียดนาม
- พื้นที่ด่านพรมแดนเมืองปากซัน และพื้นที่เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ประเทศลาว
- พื้นที่และอาคารด่านพรมแดนระหว่างลาวและเวียดนามบนเส้นทางหมายเลข 8 นั่นคือ ด่านแก้วแจว (Cau Treo) และด่านน้ำพาว (Nam Phao)
- ด่านพรมแดนระหว่างลาวและเวียดนามบนเส้นทางหมายเลข 12 นั่นคือ ด่านจาลอ (Cha Lo) และด่านนาเพ้า (Na Phao)
- เมืองการค้าชายแดนของลาวบนเส้นทางหมายเลข 8 นั่นคือ เมืองหลักซาว (Laksao)
- เมืองการค้าชายแดนของเวียดนามบนเส้นทางหมายเลข 8 นั่นคือ เมืองจุงเตม (Trung Tam)
- พื้นที่ชายทะเลทางภาคกลางตอนเหนือของประเทศเวียดนาม อีกทั้ง ท่าเรือหวู่ฮ้าง จังหวัดห่าติงห์
- เขตเศรษฐกิจหวู่ฮ้างและเขตเศรษฐกิจแก้วแจว

- เส้นทางหมายเลข 14 หรือ เส้นทางโฮจิมินห์ในเวียดนามในช่วงระหว่างจังหวัดกว๋างจิและเหงะอานเพื่อสำรวจสภาพถนน และพื้นที่ในการเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 8 เข้ากับเส้นทางหมายเลข 9

ขอบเขตด้านเวลา งานวิจัยเรื่องนี้เป็นโครงการ 8 เดือนแต่ในความเป็นจริงใช้เวลามากกว่าที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ ในการเก็บข้อมูลในลาวและเวียดนามบางครั้ง ต้องประสบปัญหาน้ำท่วมเส้นทางและฝนตกหนัก อีกทั้งการเลื่อนนัดของเจ้าภาพที่ในลาวและเวียดนาม ทำให้กำหนดการของการเก็บข้อมูลและการสำรวจพื้นที่ต้องเลื่อนออกไปหลายครั้ง

คณะวิจัยคาดหวังว่า ผลจากการวิจัยจะเป็นฐานองค์ความรู้ข้อมูลในกรอบของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และเป็นแนวทางในการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแผนหรือยุทธศาสตร์หรือนโยบายในการส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวของไทยโดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8 ให้กับหน่วยงานของรัฐที่กำหนดนโยบายของไทย ให้กับหน่วยงานในจังหวัดที่ต่อเนื่องกับเส้นทางหมายเลข 8 เช่น จังหวัดนครพนม หนองคาย และให้กับภาคเอกชนของไทย ลาวและเวียดนาม

บทที่ 1 เส้นทางหมายเลข 8 ผ่านพรมแดนและเมืองชายแดน

เส้นทางหมายเลข 8 พาดผ่านทั้งพื้นที่ในลาวและในเวียดนาม ระยะทางจากเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ซึ่งอยู่ตรงข้ามนครพนมไปยังเมืองวิงห์ จังหวัดเหงะอานประมาณ 326 กม. และจากเมืองวิงห์ไปยังกรุงฮานอย ระยะทางประมาณ 300 กม. นั้นหมายความว่า ระยะทางจากนครพนมไปยังกรุงฮานอยมีประมาณ 626 กม. เท่านั้น

สภาพทางกายภาพของเส้นทางหมายเลข 8 ดังเช่น สภาพพื้นผิวถนน ความคดเคี้ยวและความลาดชัน รวมทั้งระยะทางของเส้นทางหมายเลข 8 อีกทั้ง สภาพอากาศบนพื้นที่ที่เส้นทางหมายเลข 8 พาดผ่าน เป็นเงื่อนไขสำคัญยิ่งในการกำหนดความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง นอกจากนี้ ที่ตั้งของด่าน สภาพและความพร้อมของด่าน การปฏิบัติงาน ความซื่อตรงของเจ้าหน้าที่ทั้งด่านของลาวและด่านของเวียดนาม อีกทั้ง การมีอยู่ของเมืองการค้าชายแดนของทั้งสองประเทศก็เป็นปัจจัยสำคัญอีกปัจจัยหนึ่งที่จะสนับสนุนให้เส้นทางนี้รองรับการค้าและการท่องเที่ยว

บทที่ 2 นโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ของลาว เวียดนาม ไทยต่อเส้นทางหมายเลข 8

ไม่ว่าในนโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ของแต่ละประเทศจะกล่าวถึงเส้นทางหมายเลข 8 เป็นการเฉพาะหรือไม่ก็ตาม ทั้งประเทศลาว เวียดนามและไทยต่างให้ความสำคัญกับเส้นทางหมายเลข 8 ในฐานะเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงซึ่งจะสามารถขยายการเชื่อมต่อไปได้ไกลนอกอนุภูมิภาคนี้ด้วย

จากการสร้างความร่วมมือในกรอบสามประเทศโดยมีเส้นทางหมายเลข 8 เป็นแกนกลาง เป็นการแสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่า ทั้งสามประเทศนี้ให้ความสำคัญกับการใช้เส้นทางหมายเลข 8 ทั้งเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว เช่นกันจังหวัดนครพนมก็ให้ความสำคัญกับการดำเนินการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านและความร่วมมือในการส่งเสริมการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างเห็นได้ชัด

การประชุมดังกล่าวของคณะผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด/แขวง 3 ประเทศประจำปี โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดของฝ่ายไทยและเจ้าแขวงของลาวเข้าร่วม มีมาแล้วอย่างน้อย 12 ครั้ง

บทที่ 3 เส้นทางหมายเลข 8 กับการค้า

เส้นทางหมายเลข 8 จะเป็นเส้นทางการค้าและการท่องเที่ยวได้หรือไม่ ประการหนึ่งอาจจะพิจารณาได้จากการใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้ โดยดูจากมูลค่าการค้า จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวนรถที่ผ่านเส้นทางนี้

1. แหล่งที่มาของสินค้าที่ขนส่งผ่านเส้นทางหมายเลข 8

สินค้าที่ผ่านเส้นทางหมายเลข 8 มีทั้งสินค้าที่มีแหล่งที่มาจากจีน เวียดนามด้านหนึ่ง และจากไทยอีกด้านหนึ่ง สินค้าที่มาจากจีนและเวียดนามจะผ่านมาทางจังหวัดหนานหนิง (Nanning) และหลั่วกาย (Lao Cai) สู้ฮานอย เมื่อส่งเข้ามาในลาวก็จะกระจายในลาวส่วนหนึ่งและอีกส่วนหนึ่งจะเข้ามายังประเทศไทย ส่วนสินค้าจากไทยที่ผ่านเส้นทางหมายเลข 8 จะมาจากหลาย ๆ ส่วนของประเทศไทย เช่น กรุงเทพฯ สกลนคร อุดร ขอนแก่น อำเภอมืองนครพนม ฯลฯ และถูกส่งไปยังเวียดนามและจีน โดยส่วนหนึ่งจะกระจายอยู่ในชุมชนบนเส้นทางหมายเลข 8 เอง สินค้าที่ผ่านไปบนเส้นทางหมายเลข 8 นี้ จะผ่านจากไทยไปยังลาว จากจุดหลัก ๆ ที่อำเภอมืองนครพนม อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม และที่อำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย โดยสินค้าเหล่านี้อาจจะไปพักอยู่ที่เมืองหลักขาว หรือคลังสินค้าหน้าด่านน้ำพาวก่อนที่จะข้ามจากลาวไปยังเวียดนาม สำหรับสินค้าที่มาจากจีนหรือจากเวียดนามหากจำเป็นจะมีแหล่งพักสินค้าอยู่ที่เมืองจุงเตม (Trung Tam) ในเวียดนามก่อนที่จะข้ามไปยังประเทศไทย

2. จุดผ่านสำคัญของสินค้าไทยด้านจังหวัดนครพนมไปยังเส้นทางหมายเลข 8

จุดผ่านสำคัญของสินค้าไทยด้านจังหวัดนครพนมไปยังเส้นทางหมายเลข 8 ประกอบด้วยจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรน

จุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ ด่านศุลกากรอำเภอมือง จังหวัดนครพนมอยู่ตรงกันข้ามกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ที่ด่านศุลกากรนครพนมนี้มีแพขนานยนต์เป็นพาหนะในการขนสินค้าข้ามแม่น้ำโขง ส่วนจุดผ่อนปรนหลักได้แก่ จุดผ่อนปรนบ้านดอนแพง ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพง

จังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นจุดที่ใกล้กับเส้นทางหมายเลข 8 มากที่สุดเมื่อเทียบกับจุดผ่อนปรนอื่น ๆ ของจังหวัด

จุดผ่อนปรนอำเภอบ้านแพงนี้ อยู่ห่างจากอำเภอเมืองนครพนมเป็นระยะทาง 100 กม. และอยู่ตรงข้ามกับบ้านบึงกวาง เมืองปากกระดิ่ง แขวงบอลิคำไซ บ้านบึงกวางนี้เป็นจุดผ่านแดนของฝั่งลาว อยู่ไม่ไกลจากเส้นทางหมายเลข 8 จากปากทางของจุดผ่านแดนบึงกวางไปยังสามแยกน้ำทอน หรือ ทางแบ่งหลักขาวซึ่งเป็นทางแยกเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 มีระยะทางประมาณ 10 กม.

มูลค่าสินค้านำเข้าส่งออกในปี 2008 จุดผ่อนปรนอำเภอบ้านแพงนี้ มีประมาณ 20 ล้านบาท

3. จุดผ่านหลักของสินค้าไทยด้านจังหวัดหนองคายไปยังเส้นทางหมายเลข 8

จุดผ่านหลักด้านจังหวัดหนองคายไปยังเส้นทางหมายเลข 8 ก็คือ จุดผ่านแดนถาวรด่านบึงกาฬ อำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย ตรงกันข้ามกับด่านปากซัน เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ซึ่งมูลค่าสินค้านำเข้าส่งออกในปี 2008 มีไม่น้อยกว่า 4 พันล้านบาท

ผู้ให้ข้อมูลบางแหล่งให้ข้อมูลว่า สินค้าเกือบ 100 % ที่ผ่านด่านศุลกากรบึงกาฬจะถูกส่งผ่านไปยังเส้นทางหมายเลข 8

เจ้าหน้าที่ด่านด่านบึงกาฬและด่านศุลกากรอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ไม่ได้เก็บข้อมูลและไม่สามารถบอกได้ว่า สินค้าจากด่านของตนถูกขนส่งผ่านเส้นทางหมายเลข 8 จำนวนเท่าใด แต่ข้อมูลประเด็นนี้ ได้ประมวลมาจากพ่อค้ารายใหญ่ ๆ ที่ส่งสินค้าผ่านเส้นทางหมายเลข 8 ทั้งที่ผ่านด่านบึงกาฬและด่านศุลกากรอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม

4. การค้าชายแดนระหว่างลาวและเวียดนามที่ด่านแก้วแจว

4.1 มูลค่าการค้าที่ผ่านด่านแก้วแจว

มูลค่าสินค้าผ่านเข้า-ออกด่านแก้วแจวของเวียดนาม

ปี	มูลค่าสินค้าเข้า (USD)	มูลค่าสินค้าออก (USD)	มูลค่าสินค้านำเข้า-ออก(USD)	การเปลี่ยนแปลง จากปีก่อน (%)
2005	27,216,000.00	38,258,000.00	65,474,000.00	
2006	27,246,000.00	50,609,000.00	77,855,000.00	18.91
2007	33,979,142.14	52,217,807.72	86,196,949.86	10.71
2008*	9,589,228.98	8,181,307.37	17,770,536.35	

*1 มกราคม - 30 เมษายน 2008

ข้อมูลจากด่านศุลกากรแก้วแจว

4.2.1 สินค้าจากลาวเข้าเวียดนาม ได้แก่ ไม้ชนิดต่าง ๆ ไม้แปรรูป ไม้

บด แรียปซัม ถ่าน รอยนต์ใหม่ ข้าว ผลไม้ ชา น้ำอัดลม สุนัขเลี้ยงเพื่อบริโภค(เวียดนามไม่ถือว่าเป็นสินค้าผิดกฎหมาย แต่ถือว่าเป็นสัตว์เพื่อการบริโภค) เครื่องจักรและอุปกรณ์เพื่อก่อสร้าง ท่อเหล็กกล้าส่งน้ำมัน เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ เคมีภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร เครื่องจักรและอุปกรณ์เพื่อการผลิตสินค้า ของเก่าใช้แล้ว ผู้คอนเทนเนอร์ นอกจากนี้ ยังมีสินค้าสัตว์ลักลอบ เช่น งู เต่า ตะพาบน้ำ สัตว์ป่าอื่น ๆ เป็นต้น สินค้านำเข้าเวียดนามที่ผ่านมาจากลาวมีที่มาจากทั้งจากในลาวเอง จากประเทศไทยและอาจมาจากประเทศอื่นด้วยเช่นกัน

สินค้าที่มาจากลาว มีดังนี้ เช่น ไม้ชนิดต่าง ๆ เช่น ไม้สน ไม้แปรรูป ไม้บด แรียปซัม ถ่าน ข้าว รอยนต์ใหม่ งู เต่า ตะพาบน้ำ หรือแม้แต่เสือโคร่งที่มีได้มีแหล่งที่มาจากลาว เป็นต้น ลาวมีแรียปซัมจำนวนมากในแขวงคำม่วน แรียปซัมเป็นส่วนหนึ่งของการผลิตซีเมนต์และส่งไปยังเวียดนาม ส่วนหนึ่งใช้ผลิตในเวียดนาม และอีกส่วนหนึ่งส่งออกประเทศที่สามที่ท่าเรือ หู่จ๋องอ๋าง ส่วนไม้แปรรูปนั้น บนพื้นที่ใกล้เมืองหลักชาวม้งมีโรงงานใหญ่ชื่อ Changlin ของไต้หวัน ผลิตไม้อัดส่งออกมาทางเวียดนาม ส่วนหนึ่งใช้ผลิตในเวียดนามและอีกส่วนหนึ่งส่งออกประเทศที่สามที่ท่าเรือหู่จ๋องอ๋างเช่นกัน

สินค้าที่มาจากไทย มีดังนี้ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้ายี่ห้อ Sony, Panasonic, Hitachi, Sharp เช่น หม้อหุงข้าว ตู้เย็น พัดลม ไมโครเวฟ ผงชูรส เครื่องดื่มชูกำลัง ข้าว ผลไม้ (มะม่วงสด มังคุด เงาะ ทุเรียน ลำไย ส้ม) น้ำอัดลม ผงซักฟอก น้ำยาปรับผ้านุ่ม เครื่องสุขภัณฑ์ (อ่างล้างหน้า ส้วมชักโครก ฝักบัวอาบน้ำ ฯลฯ) สุนัขเลี้ยงเพื่อบริโภค เครื่องจักรและอุปกรณ์เพื่อก่อสร้าง เช่น กระเบื้องปูพื้น ท่อเหล็กกล้าส่งน้ำมัน เครื่องจักรและอุปกรณ์เพื่อการผลิตสินค้า ของเก่าใช้แล้ว ผู้คอนเทนเนอร์

ในช่วง 1-2 กม. ก่อนถึงด่านน้ำพาวของลาว เราจะพบโรงเก็บพักหรือคลังสินค้าขนาดเล็กตั้งอยู่ตามไหล่ทางบนเส้นทางหมายเลข 8 หลายแห่ง เป็นสินค้าที่เตรียมส่งออกไปยังเวียดนาม สินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าจากไทยที่ส่งผ่านมาจากอำเภอเมืองนครพนม ข้ามผ่านมายังเมืองท่าแขกแขวงคำม่วน ผ่านมาจากบ้านแพง จาคนครเวียงจันทน์และโดยเฉพาะอย่างยิ่งผ่านมาทางอำเภอบึงกาฬจังหวัดหนองคายและข้ามมายังเมืองปากซันแขวงบอลิคำไซ

สินค้าที่เราเห็นถูกพักและขนถ่ายอยู่ที่โรงเก็บพักสินค้านี้เส้นทางก่อนถึงด่านน้ำพาว มีดังนี้ สินค้าอุปโภคบริโภค เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า โทรทัศน์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโทรทัศน์ จอแบน หม้อหุงข้าว ตู้เย็น พัดลม ไมโครเวฟ เครื่องดื่มชูกำลัง เครื่องสำอาง เครื่องสุขภัณฑ์ และอื่น ๆ สำหรับเครื่องดื่มชูกำลังนั้น เช่น M 150 กระทิงแดงและ Commando Bear ซึ่งเป็นที่นิยมกันมากในเวียดนาม

4.2.2 สินค้าจากเวียดนามเข้าลาว ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ เสื้อผ้า รองเท้า สินค้าพลาสติก สบู่ แชมพู น้ำยาล้างจาน ขนมหอม แป้งสาลี ขนมหอม ผลิตภัณฑ์ยา สินค้าเกษตร เช่น พันธุ์ข้าวสาร ถั่วลิสง หอม กระเทียมแห้ง อาหารทะเลแห้ง ผ้าไหม ผ้าและอุปกรณ์ตัดเย็บ เครื่องจักรแปรรูปไม้ เช่น เลื่อย เป็นต้น เครื่องจักรอุปกรณ์และวัสดุก่อสร้าง เช่น เหล็ก เหล็กกล้าซีเมนต์ เหล็กที่ใช้ในการก่อสร้าง สังกะสี ท่อพลาสติก ท่อเหล็กชนิดต่าง ๆ เครื่องจักร อุปกรณ์ของบริษัทเวียดนามที่นำไปก่อสร้างโรงงานที่ลาว น้ำมัน น้ำมันดีเซล อุปกรณ์รถจักรยานยนต์ ล้อแม็ก ยางรถยนต์ รถเก่า เป็นต้น

สินค้าบางส่วนจากเวียดนามมายังลาวมีแหล่งที่มาจากจีนตอนใต้ด้วยเช่นกัน ดังเช่น จากมณฑลกว่างสี

4.4 จำนวนเที่ยวของรถที่ผ่านด่านแก้วแจว

จะเห็นว่า แม้ว่าจำนวนเที่ยวรถที่ผ่านด่านจะยังมีไม่มากนัก แต่มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเช่นกัน จำนวนเที่ยวรถเข้า-ออกได้เพิ่มขึ้นจากจำนวน 41,609 คันในปี 2003 เป็น 54,681 ในปี 2007 โดยเท่าที่ผ่านมารถเวียดนามจะผ่านเข้าออกด่านมากกว่ารถลาว

จำนวนเที่ยวรถผ่านเข้า-ออกด่านแก้วแจว

ปี	จำนวนเที่ยวรถผ่านเข้า			จำนวนเที่ยวรถผ่านออก			รวมจำนวนเที่ยวรถ เข้า - ออก	การเปลี่ยนแปลง จากปีก่อน (%)
	รถเวียดนาม	รถลาว	รวม	รถเวียดนาม	รถลาว	รวม		
2003	11,349	8,339	19,688	12,193	9,728	21,921	41,609	-
2004	15,725	5,322	21,047	13,561	7,145	20,706	41,753	0.35
2005	15,630	5,379	21,009	13,491	7,095	20,586	41,595	-0.38
2006	15,565	5,027	20,592	14,051	7,010	21,061	41,653	0.14
2007	15,072	11,600	26,672	17,005	11,004	28,009	54,681	31.28
2008*	7,200	4,470	11,670	7,802	3,014	10,816	22,486	-

*1 มกราคม - 30 เมษายน 2008

ข้อมูลจากด่านตรวจคนเข้าเมืองและด่านศุลกากรแก้วแจว

4.5 จำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านแก้วแจวเพื่อการค้า

จะเห็นว่า จำนวนคนและพาหนะผ่านเข้าออกด่านแก้วแจวเพิ่มขึ้นทุกปี และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะเป็นเส้นทางทางบกที่ย่นระยะทางในการขนส่งและการไปมาหาสู่ระหว่างคนในพื้นที่อนุภูมิภาคเดียวกัน โดยใช้ค่าใช้จ่ายน้อย

จำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านเก็บเงินเพื่อการค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยเช่นกัน ยกเว้นในปี 2005 ที่จำนวนเพิ่มขึ้นมากกว่าทุกปี และลดลงในปี 2006 แต่จากนั้นก็เพิ่มขึ้นอีก และจำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านเก็บเงินเพื่อการค้านี้ก็มีจำนวนมากกว่าจำนวนนักท่องเที่ยวที่ผ่านเข้า-ออกด่านเก็บเงิน

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้จำนวนคนและโดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนพาหนะเข้าออกผ่านด่านชะลอตัวลงในอนาคต ก็คือ การใช้เส้นทางหมายเลข 12 เมื่อเส้นทางนี้สร้างเสร็จสมบูรณ์ในเร็ว ๆ นี้ ซึ่งมีแนวโน้มว่า รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่จะใช้เส้นทางนี้มากยิ่งขึ้น เพราะเป็นเส้นทางเรียบ ไม่ขึ้นลงภูเขาดังเช่นกรณีเส้นทางหมายเลข 8

จำนวนคนผ่านเข้า-ออกด่านเก็บเงิน

ปี	จำนวนคนผ่านเข้า				จำนวนคนผ่านออก				รวมจำนวนคน เข้า-ออก	%นักท่องเที่ยวต่อจำนวน คนเข้า-ออกในแต่ละปี
	เพื่อท่องเที่ยว	เพื่อการค้า	รวม	สัญชาติ	เพื่อท่องเที่ยว	เพื่อการค้า	รวม	สัญชาติ		
2004	19,650	38,957	58,607	79	17,560	48,564	66,124	71	124,731	29.83
2005	27,500	62,519	90,019	76	15,600	62,296	77,896	65	167,915	25.67
2006	20,150	51,937	72,087	89	16,660	36,036	52,696	76	124,783	29.50
2007	21,100	55,654	76,754	97	17,002	37,845	54,847	86	131,601	28.95

ข้อมูลจากสำนักงานท่องเที่ยว จังหวัดท่าตังห์

บทที่ 4 เส้นทางหมายเลข 8 กับการท่องเที่ยว

การพิจารณาจำนวนผู้ใช้เส้นทางหมายเลข 8 โดยพิจารณาจากจำนวนคนที่ผ่านด่านพรมแดนเก็บเงินและจำนวนรถที่ผ่านด่านนี้สามารถบอกได้ว่า ผู้ใช้เส้นทางหมายเลข 8 มีจำนวนเท่าใด เพิ่มขึ้นหรือลดลง และสามารถเห็นแนวโน้มในอนาคตได้

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8 จะเป็นไปได้เพียงใดขึ้นอยู่กับเงื่อนไขบางประการ ดังเช่น ความสะดวกในการเดินทางผ่านด่าน ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าธรรมเนียมผ่านด่าน ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ความพร้อมและสภาพที่สมบูรณ์ของรถที่ใช้เดินทาง การบริการรถโดยสารที่ซื้อตรง อีกทั้ง ความพร้อมในการให้บริการและความสะดวกในด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 และในจังหวัดและแขวงที่ใกล้เคียงเส้นทางหมายเลข 8 ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว

1. จำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านเก็บเงินเพื่อการท่องเที่ยว

จำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านเก็บเงินเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นไปในแนวทางเดียวกับจำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกเพื่อการค้าเช่นกัน แม้ว่าจะด้วยอัตราที่ค่อยเป็นค่อยไปทั้งในสองกรณี

สำหรับจำนวนสัญชาติของผู้เดินทาง จำนวนสัญชาติต่าง ๆ ก็เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน เช่น จาก 76 สัญชาติในปี 2005 เพิ่มขึ้นเป็น 97 สัญชาติในปี 2007 สำหรับในปี 2005 จำนวนคนผ่านด่านได้เพิ่มขึ้นกว่าทุก ๆ ปี สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและสำนักงานท่องเที่ยวจังหวัดหาดใหญ่ให้เหตุผลว่า ปี 2005 นั้นเป็นปีที่เวียดนามเข้าเป็นสมาชิกอาเซียนจึงทำให้การผ่านแดนมีมากขึ้นทั้งในด้านการท่องเที่ยวและการค้า

จำนวนคนผ่านเข้า-ออกด่านเก็บเงิน

ปี	จำนวนคนผ่านเข้า				จำนวนคนผ่านออก				รวมจำนวนคน เข้า-ออก	%นักท่องเที่ยวต่อจำนวน คนเข้า-ออกในแต่ละปี
	เพื่อท่องเที่ยว	เพื่อการค้า	รวม	สัญชาติ	เพื่อท่องเที่ยว	เพื่อการค้า	รวม	สัญชาติ		
2004	19,650	38,957	58,607	79	17,560	48,564	66,124	71	124,731	29.83
2005	27,500	62,519	90,019	76	15,600	62,296	77,896	65	167,915	25.67
2006	20,150	51,937	72,087	89	16,660	36,036	52,696	76	124,783	29.50
2007	21,100	55,654	76,754	97	17,002	37,845	54,847	86	131,601	28.95

ข้อมูลจากสำนักงานท่องเที่ยว จังหวัดหาดใหญ่

2. เส้นทางท่องเที่ยวจากไทย ลาวมายังเวียดนามโดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8

2.1 จากนครเวียงจันทน์และผ่านมาทางเมืองปากซัน (ตรงข้ามอำเภอบึงกาฬ)

มายังเส้นทางหมายเลข 8 สามารถเดินทางมาตามเส้นทางหมายเลข 13 และมาเข้าเส้นทางหมายเลข 8

2.2 จากจังหวัดนครพนม หรือ จากมุกดาหาร สามารถเดินทางมาตามเส้นทาง

หมายเลข 13 และมาเชื่อมกับเส้นทางหมายเลข 8

3. สถานที่ท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 และพื้นที่ใกล้เคียง

เส้นทางหมายเลข 8 มีทั้งทัศนียภาพที่สวยงามบนเส้นทางของมันเอง โดยเฉพาะบนพื้นที่ลาว และยังนำไปสู่และเชื่อมต่อกับสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดนครพนม ในแขวงคำม่วน ในแขวงบอลิคำไซของลาว ในจังหวัดเหงะอาน ในจังหวัดห่าดิงห์ ในจังหวัดกว๋างบิงห์ของเวียดนามด้วย

4. การให้บริการโรงแรมที่พักและการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวในแขวงและจังหวัดต่าง ๆ ในจังหวัดนครพนม ลาวและเวียดนาม

ความพร้อมและความมีมาตรฐานของโรงแรมที่พักและการบริการเป็นปัจจัยสำคัญของการดึงดูดนักท่องเที่ยวและเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนช่วยพัฒนาการท่องเที่ยว ในแต่ละเมืองและแต่ละจังหวัดที่กล่าวถึงข้างล่างนี้ จะมีโรงแรมที่มีมาตรฐานอยู่อย่างน้อย 1-2 แห่ง ยกเว้นในจังหวัดนครพนม จังหวัดเหาะอัน ซึ่งมีโรงแรมระดับ 3 ดาวให้บริการ อย่างไรก็ตาม ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โรงแรมใหม่ ๆ ได้เกิดขึ้นในจังหวัดนครพนม ในเมืองท่าแขกแขวงคำม่วน และในหลายจังหวัดและเมืองในเวียดนาม รวมทั้ง ในจังหวัดกว๋างบิงห์ ท่าดีง เหาะอัน พร้อมไปกับการพัฒนาการเส้นทางหมายเลข 8 และเส้นทางอื่น ๆ

5. วิธีการเดินทางบนเส้นทางหมายเลข 8

การเดินทางบนเส้นทางนี้ทำได้โดยการเช่ารถเช่าเหมาคันส่วนตัว หรือเดินทางกับกลุ่มทัวร์ หรือ โดยรถโดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างนครเวียงจันทน์กับกรุงฮานอย

6. การให้บริการบนเส้นทางหมายเลข 8: สถานีบริการน้ำมัน จุดพักรถ อุโมงค์มรดก ร้านอาหารบนเส้นทางหมายเลข 8: ยังต้องพัฒนาด้านนี้

สำหรับปั้มน้ำมันบนเส้นทางหมายเลข 8 ในพื้นที่ลาระหว่างสามแยกน้ำทอนและก่อนถึงเมืองหลักซาว (90 กม.) มีเฉพาะในที่ชุมชนใหญ่ 1 แห่ง เท่านั้น คือแถบพื้นที่ที่ทำการของบริษัทเทิน-หิโนนพาวเวอร์จำกัด แต่เมื่อเข้าใกล้เมืองหลักซาวแล้วก็จะพบปั้มน้ำมันอย่างน้อย 2 แห่ง และปั้มที่กำลังสร้างใหม่ด้วย

บทที่ 5 การเป็นเส้นทางการค้าและเส้นทางท่องเที่ยวของเส้นทางหมายเลข 8

ข้อดีของเส้นทางหมายเลข 8 มีอยู่มาก แต่ก็มีข้อจำกัดด้วยเช่นกัน บทที่ 5 นี้ จะพูดถึงข้อจำกัด หรือ อุปสรรคทางการค้าและการท่องเที่ยวที่ผ่านเส้นทางหมายเลข 8 / แนวทางแก้ไขข้อจำกัด หรือ อุปสรรคทางการค้าและการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ / ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการเป็นเส้นทางทางการค้าการท่องเที่ยวให้กับเส้นทางนี้ / การพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในแขวงคำม่วนและอีสานของไทยซึ่งจะมีผลต่อการใช้เส้นทางหมายเลข 8 / ประโยชน์ที่ไทย ลาว เวียดนามได้รับจากการใช้เส้นทางหมายเลข 8 / และการวิเคราะห์ จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และภัยคุกคาม (SWOT Analysis) ของเส้นทางหมายเลข 8

1. ข้อจำกัด หรือ อุปสรรคต่อการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางการค้าและการท่องเที่ยว

1.1 ข้อจำกัดด้านกายภาพของเส้นทาง มีทั้งในประเด็นความคดเคี้ยวและความลาดชันของถนนถึง 10 % และสภาพอากาศฝนชุก หมอกหนาทึบพื้นที่ภูเขา

1.2 ข้อจำกัดเกี่ยวกับขั้นตอนตรวจตราที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองและด่านศุลกากร มีทั้งในด้านภาษีศุลกากรในการนำสินค้าเข้าลาว เวลาการทำงาน เปิด-ปิดด่านพรมแดนที่สิ้นเกินไปและการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม หรือ “เงินใต้โต๊ะ” ที่ด่านแก้วแจวและด่านน้ำพาว ประเด็นเวลาที่ใช้ในการตรวจตราสินค้า ที่ใช้เวลานานเป็นวันในบางครั้ง

นอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดในด้านความพร้อมของการบริการบนเส้นทางหมายเลข 8 เช่น ขาดสถานีบริการน้ำมัน จุดพักรถ อุ้งซ่อมรถ ร้านอาหารบนเส้นทางหมายเลข 8 และประเด็นการอนุญาตรถพ่วงมาลัยขวาจากไทยให้วิ่งได้ในลาวและเวียดนาม

2. แนวทางแก้ไขข้อจำกัด หรือ อุปสรรคทางการค้าและการท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8

2.1 ความร่วมมือสามฝ่ายในกรอบสามประเทศ เกี่ยวกับ

2.1.1 การดึงดูดการลงทุนเพื่อพัฒนาการบริการบนเส้นทางหมายเลข 8

2.1.2 การทำนุบำรุงซ่อมแซมเส้นทาง ทั้งสามฝ่ายควรแบ่งเบาภาระร่วมกันและไทยและเวียดนามควรเสนอช่วยเหลือลาว อาจจะในรูปแบบของวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้าง หรือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ หรือ เงินให้เปล่า ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการตกลงเจรจากันสามฝ่าย

2.1.3 ภาษีการค้าที่ผ่านลาวไม่ควรสูงมากเกินไป

2.1.4 ลดความล่าช้าในการตรวจตราสินค้าที่ด่านน้ำพาวและด่านแก้วแจว

2.1.5 การขยายเวลาเปิดปิดด่านน้ำพาวให้เท่ากับเวลาเปิดปิดด่านแก้วแจว

2.1.6 ในด้านการท่องเที่ยว แต่ละประเทศควรจัดเตรียมข้อมูลการท่องเที่ยวของตัวเองให้สมบูรณ์เพื่อการเผยแพร่ ควรเผยแพร่ให้บริการข้อมูลการท่องเที่ยวและประชาสัมพันธ์ให้กันและกัน และทั้งสามฝ่ายควรเจรจากันในการลดทอน หรือ งดการเก็บค่าธรรมเนียมไม่เป็นทางการ หรือเงินใต้โต๊ะ กับผู้เดินทางผ่านแดนในขั้นตอนของการตรวจคนเข้าเมืองเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เดินทาง และดึงดูดให้มีผู้เดินทางผ่านเส้นทางนี้มากขึ้น

3. ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการเป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวให้กับเส้นทางหมายเลข 8

ปัจจัยสำคัญ มีดังเช่น การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนม (นครพนม- เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน) การเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการส่งสินค้าตรงเข้าไปยังเส้นทางหมายเลข 8 ในทางกลับกันก็เช่นกัน นอกจากนี้ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจวในเวียดนาม การพัฒนาและการขยายท่าเรือ ห่วงอ่าง และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจห่วงอ่าง ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการเป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวให้กับเส้นทางหมายเลข 8

สามประเด็นหลังนี้ จะส่งเสริมให้เกิดการลงทุนและการค้าบนเส้นทางนี้มากยิ่งขึ้น ส่วนด้านการท่องเที่ยว นั้น จะได้รับความสะดวกโดยตรงจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนมและการเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพง

4. การพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในแขวงคำม่วนและอีสานของไทย

การพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในแขวงคำม่วนและอีสานของไทยซึ่งจะมีผลต่อการใช้เส้นทางหมายเลข 8 คือ

4.1 การใช้เส้นทางหมายเลข 12 โดยการพัฒนาและการใช้เส้นทางหมายเลข 12 อาจทำให้มีการใช้เส้นทางหมายเลข 8 ลดน้อยลง เพราะเส้นทางหมายเลข 12 มีความราบเรียบ ไม่มีความคดเคี้ยวลาดชัน ดังเช่น เส้นทางหมายเลข 8 นอกจากนี้ ระยะทางจากเมืองท่าแขก ไปยังด่านพรมแดนลาว-เวียดนามและไปยังเมืองใหญ่ในเวียดนาม ก็สั้นกว่า

หากการขนส่งสินค้าเข้ามาทางด่านท่าแขก แขวงคำม่วนและไปยังเวียดนามทางด่านนาพ้วนบนเส้นทางหมายเลข 12 การตรวจตราสินค้าจะทำได้ง่ายขึ้น เพราะเส้นทางปลายทางในลาวอยู่ในแขวงเดียวกัน

4.2 การสร้างทางรถไฟจากท่าแขกไปยังเวียดนาม หากโครงการนี้เป็นจริงขึ้นมาทางรถไฟน่าจะสร้างขนานไปกับเส้นทางหมายเลข 12 ทางรถไฟสายนี้จะทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างลาวและท่าเรือหวู่อาน (ภาคกลางตอนเหนือ) เป็นไปอย่างสะดวกและประหยัด เส้นทางนี้จะให้ประโยชน์แก่ลาว เวียดนามและจีนอย่างเด่นชัด และจีนให้ความสนใจให้ความช่วยเหลือในการสร้างทางรถไฟสายนี้ เมื่อทางรถไฟสายนี้เกิดขึ้น อาจจะทำให้การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางหมายเลข 8 น้อยลง

4.3 การสร้างทางรถไฟจากบั่วใหญ่ ผ่านมายังจังหวัดร้อยเอ็ด มุกดาหารและนครพนม หากโครงการสร้างทางรถไฟจากท่าแขกไปยังเวียดนามเป็นจริงขึ้นมา การสร้างทางรถไฟสายนี้ในไทยอาจถูกหยิบยกขึ้นมาพิจารณาใหม่

คำถาม: ขนาดทางรถไฟของไทยจะต้องต่างจากขนาดทางรถไฟของลาว เวียดนาม จีน ไทยและจะอย่างไรในการขนส่งสินค้าขึ้นลงเพื่อเปลี่ยนขบวนรถไฟโดยไม่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายและเสียเวลา?

5. ประโยชน์ที่ไทย ลาว เวียดนามได้รับจากการใช้เส้นทางหมายเลข 8

ทั้งสามประเทศได้รับประโยชน์ ทั้งด้านการค้า การท่องเที่ยว เพราะเส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางสู่ทะเลของลาวและของจังหวัดในภาคอีสานของไทย

อย่างไรก็ตาม ลาวมองว่า ถนนของลาวเป็นทางผ่านให้กับไทย เวียดนามและจีน ซึ่งจีนเป็นอีกประเทศหนึ่งที่ได้รับประโยชน์ ซึ่งขณะนี้ จีนใช้เส้นทางนี้ เพื่อการค้า โดยขนส่งสินค้าจากจีนมาขายไทยและรับสินค้าไทยไปขายจีนเช่น ผลไม้

6. การวิเคราะห์ จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และภัยคุกคาม (SWOT Analysis) ของ เส้นทางหมายเลข 8

6.1 จุดแข็ง (Strength)

6.1.1 เส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างภาคอีสานของ
ไทยและภาคกลางตอนเหนือของเวียดนามและกรุงฮานอย

6.1.2 ความสวยงามของเส้นทางและของธรรมชาติตามเส้นทางเหมาะ
กับการเป็นเส้นทางท่องเที่ยว

6.1.3 ความพร้อมของด่าน ความทันสมัยของอุปกรณ์ของด่านตรวจคน
เข้าเมือง รวมทั้ง ช่องตรวจตราและเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์และสัมภาระติดตัวที่ทันสมัยและความ
สะอาด ความเป็นระเบียบของสถานที่

6.1.4 พิธีการตรวจคนเข้าเมืองด่านตรวจคนเข้าเมืองเวียดนามเกิ่วแจว
ทำได้รวดเร็ว ที่ด่านนำพาของลาวพิธีการตรวจคนเข้าเมืองก็มีได้มีล่าช้า หากไม่เป็นช่วงเวลาพัก
กลางวัน

6.1.5 เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองมีความเป็นมิตร ไม่มีท่าทีหยาบกระแวง
และมีความเปิดกว้างมากกว่าในอดีต

6.1.6 มีพื้นที่จอดรถเพื่อถ่ายสินค้าที่สะดวกที่ด่านเวียดนามเกิ่วแจวและ
ระหว่างสอง ด่าน

6.1.7 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนเกิ่วแจวในเวียดนามจะทำให้มี
การผลิตทางอุตสาหกรรมเกิดขึ้น

6.2 จุดอ่อน (Weakness)

6.2.1 สภาพทางกายภาพ อันได้แก่ ความสูงชัน ความคดเคี้ยวของ
เส้นทางเป็นข้อจำกัดในการขนส่งสินค้า ทำให้เกิดความล่าช้าเพราะไม่สามารถขับเคลื่อนด้วยความเร็วได้
และเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ

6.2.2 สภาพทางภูมิอากาศ อันได้แก่ ฝนตกชุก ถนนลื่น ความเสี่ยงต่อ
ดินถล่ม หรือไหลลงบนถนนในช่วงพื้นที่ภูเขาก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

6.2.3 ด่านตรวจคนเข้าเมืองลาวเป็นด่านที่ยังคงใช้เครื่องมือล่าสมัย มี
การใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในวงจำกัด ไม่มีเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์และสัมภาระติดตัวที่ทันสมัย
ดังเช่นด่านเกิ่วแจวของเวียดนาม

6.2.4 เส้นทางหมายเลข 8 ขาดจุดพักรถ สถานีบริการน้ำมัน อุ้งซ่อมรถ
ร้านอาหารบนเส้นทาง

6.2.5 การบริการรถโดยสารระหว่างลาวและเวียดนามที่ผ่านเส้นทาง
หมายเลข 8 มีจำนวนน้อย

6.2.6 เส้นทางหมายเลข 8 มีความเปลี่ยนและโคดเคี้ยว และสามารถกล่าวได้ว่า มีความเปลี่ยนกว่าเส้นทางหมายเลข 9 ทั้งนี้ ในบางพื้นที่และบางช่วงของเส้นทางหมายเลข 8 ไม่มีหมู่บ้านและชุมชน มีแต่ภูเขาและป่าไม้

6.2.7 กรณีที่ด่านต้นทางและปลายทางตั้งอยู่ในแขวงที่ต่างกัน เช่น เมื่อขนส่งสินค้าจากฝั่งจังหวัดนครพนมข้ามมาทางด่านเมืองท่าแขก ซึ่งอยู่ในแขวงคำม่วน มายังด่านน้ำพาว ซึ่งอยู่ในแขวงบอลิคำไซ หรือในทางกลับกัน การที่ด่านทั้งสองอยู่ในแขวงต่างกัน มักทำให้การตรวจตราสินค้าต้องใช้เวลามากขึ้น เพราะเพิ่มการตรวจตราที่ละเอียดขึ้น

6.2.8 เส้นทางหมายเลข 8 จะกลายเป็นเส้นทางที่อ้อม บนเส้นทางที่คิดเลี้ยวลาดชันและใช้เวลามากกว่า หากต้นทางอยู่ที่เมืองท่าแขกและปลายทางอยู่ที่ท่าเรือหุ่งอ้าง ในขณะที่ เส้นทางหมายเลข 12 มีระยะทางที่ใกล้ท่าเรือหุ่งอ้างมากกว่า บนเส้นทางที่ราบกว่า ไม่มีความเสี่ยงของความลาดชันและดินถล่มดังเช่นเส้นทางหมายเลข 8

6.2.9 การเก็บค่าธรรมเนียม หรือ “เงินได้โตะ” มีทั้งที่ด่านแก้วแจวและที่ด่านน้ำพาว ในแต่ละวันอัตราอาจต่างกันไป ไม่มีบรรทัดฐาน จ่ายไม่เท่ากัน

6.2.10 เวลาทำการของด่านน้ำพาวสั้นกว่าเวลาทำการของด่านแก้วแจว ทำให้นักท่องเที่ยวต้องเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มในกรณีที่ต้องการให้เจ้าหน้าที่ด่านเปิดประตูด่านให้เป็นกรณีพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงพักกลางวัน หรือในกรณีที่มาไม่ทันเวลาเปิดทำการที่ด่านท่าแขก เพื่อจะข้ามต่อมาฝั่งนครพนม ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการค้างคืนที่ฝั่งท่าแขก หรือไม่ก็ต้องจ่ายค่าธรรมเนียม หรือ “เงินได้โตะ” ให้กับเจ้าหน้าที่ด่านของลาว และค่าใช้จ่ายพิเศษในการจ้างเรือข้ามฟาก

6.3 โอกาส (Opportunity)

6.3.1 เป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวอีกเส้นทางหนึ่งในอนุภูมิภาคผู้นำโขง

6.3.2 เส้นทางนี้จะมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเมื่อสะพานข้ามแม่น้ำโขงจะได้สร้างแล้วเสร็จ

6.3.3 เส้นทางนี้จะมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นและถูกใช้มากขึ้นเมื่อตลาดชายแดนหลักชาวของลาวและเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจวในฝั่งเวียดนามจะพัฒนามากขึ้นในอนาคตอันใกล้

6.3.4 เส้นทางนี้สามารถเชื่อมต่อไปยังจีนตอนใต้ สร้างโอกาสด้านการค้า และแม้แต่การท่องเที่ยวระหว่างไทย ลาว เวียดนามกับจีนมากขึ้น

6.4 ภัยคุกคาม (Threat)

6.4.1 เส้นทางหมายเลข 12 จะเป็นคู่แข่งเส้นทางหมายเลข 8 โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการค้า ที่สำคัญ เส้นทางหมายเลข 12 ทั้งต้นทางและปลายทาง อยู่ในแขวงคำม่วนเพียง

แขวงเดียว สะดวกในการตรวจตราสินค้าและเก็บและเสียภาษี แต่เส้นทางหมายเลข 8 อยู่ใน 2 แขวง คือ แขวงคำม่วนและแขวงบอลิคำไซ ทำให้การตรวจตราสินค้าไม่สะดวกเท่าไร

6.4.2 หากมีการสร้างทางรถไฟขนานกับเส้นทางหมายเลข 12 อาจจะ ทำให้การค้าผ่านเส้นทางหมายเลข 8 น้อยลง แต่การท่องเที่ยวนบนเส้นทางหมายเลข 8 ก็จะมีอยู่ เพราะเส้นทางหมายเลข 8 มีธรรมชาติที่สวยงาม

6.4.3 เส้นทางหมายเลข 8 มีสิ่งผิดกฎหมายผ่านบนเส้นทางนี้ เช่น การลักลอบแรงงานลาวเข้าไทย การขนส่งสัตว์ที่ลักลอบนำออกจากไทยไปเวียดนามและจีนตอนใต้ เป็นต้น

เส้นทางหมายเลข 8 เป็นทางเลือกของการใช้เส้นทางขนส่งอีกเส้นทางหนึ่งในการ เชื่อมโยงข้ามพรมแดนระหว่างประเทศลัทธิสังคมนิยม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะสินค้า แหล่งผลิต และตลาด เป้าหมาย อีกทั้ง ยังเป็นทางเลือกในการลดต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและ ผู้โดยสาร

เส้นทางหมายเลข 8 นี้ยังจะช่วยส่งเสริมการขยายตัวทางการค้าภายในภูมิภาคและ อนุภูมิภาค และมีผลต่อการสร้างโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับประเทศที่เป็นเจ้าของ เส้นทางและประเทศใกล้เคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จะช่วยกระตุ้นการขยายตัวของธุรกิจการค้า และการ ลงทุน ตามแนวเส้นทางและจุดเชื่อมโยงสำคัญ ๆ บนเส้นทาง เช่น ธุรกิจร้านค้าตามจุดแนวพรมแดน เช่น เมืองชายแดนของทั้งสองประเทศ ทั้งด้านการค้าปลีก การค้าส่ง และธุรกิจด้านการขนส่งและ โลจิสติกส์ เช่น การบริการขนส่งผู้โดยสาร การบริการขนส่งสินค้า การบริการปั้มน้ำมัน และการ บริการคลังสินค้า และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเติบโตของเขตเศรษฐกิจชายแดนบางแห่ง เช่น เขตเศรษฐกิจแก้วแจว หรือแม้แต่เขตเศรษฐกิจหุ่งอ้าง เป็นต้น

นอกจากนี้ เส้นทางหมายเลข 8 ยังส่งเสริมการติดต่อไปมาหาสู่ระหว่างประชาชนของ ประเทศในอนุภูมิภาค ก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและเกิดความเข้าใจอันดีระหว่างกัน อีกทั้ง ยังช่วยพัฒนาภาคการท่องเที่ยวของท้องถิ่นให้ขยายตัวมากขึ้น และจะเพิ่มขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อขึ้นตอนและระเบียบการข้ามแดนของประเทศต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางได้รับการ อำนวยความสะดวกและรวดเร็วขึ้น

ในปัจจุบัน เส้นทางหมายเลข 8 สามารถย่นระยะทางการเดินทางให้สั้นขึ้นระหว่างภาค อีสานของไทย หรือระหว่างเวียงจันทน์ ท่าแขกและภาคกลางตอนเหนือและภาคเหนือของเวียดนาม เป็นเส้นทางท่องเที่ยวในตัวของมันเองเนื่องจากทัศนียภาพที่สวยงาม และเป็นเส้นทางที่นำไปสู่แหล่ง ท่องเที่ยวทั้งในไทย ลาว เวียดนามและแม้แต่จีนตอนใต้

แต่ด้วยข้อจำกัดทางสภาพทางกายภาพและสภาพทางภูมิอากาศในช่วงฤดูฝนบนพื้นที่ที่ เส้นทางหมายเลข 8 ผ่าน ข้อจำกัดเกี่ยวกับการเก็บภาษีศุลกากร การปฏิบัติงานของด่านและอื่น ๆ ก็มี ส่วนทำให้เส้นทางนี้มีความเหมาะสมกับการเป็นเส้นทางการค้าในระดับหนึ่งเท่านั้น

ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการเป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวให้กับเส้นทางหมายเลข 8 มีดังเช่น การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนม (นครพนม- เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน) การเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนมซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกในการส่งสินค้าตรงเข้าไปบนเส้นทางหมายเลข 8 ในทางกลับกันก็เช่นกัน นอกจากนี้ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแฉงในเวียดนาม การพัฒนาท่าเรือหุ่งอ้างและการขยายท่าเรือ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ หุ่งอ้าง ซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการทั้งสิ้น ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการเป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวให้กับเส้นทางหมายเลข 8 และจะส่งเสริมให้เกิดการลงทุนและการค้าบนเส้นทางนี้มากยิ่งขึ้น ส่วนด้านการท่องเที่ยว นั้น จะได้รับความสะดวกโดยตรงจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนมและการเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพง

การส่งเสริมเส้นทางการค้าและเส้นทางการท่องเที่ยวจะเป็นจริงขึ้นมาได้ หาก 3 ประเทศ คือ ไทย ลาวและเวียดนามจะร่วมมือกันอย่างจริงจัง อีกทั้งต้องร่วมกันแก้ไขข้อจำกัดหรืออุปสรรคที่ขัดขวางการพัฒนาความเป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวของเส้นทางหมายเลข 8 ให้ได้ ทั้งนี้ ทั้ง 3 ประเทศได้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 8 กันทั้งสิ้น เพียงแต่จะมากน้อยต่างกันไป

ในอนาคต จีนอาจจะเสนอตัวที่จะเข้ามาร่วมช่วยพัฒนา ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการทำนุบำรุงเส้นทาง เรื่องการลงทุนด้านการบริการ หรือด้านต่าง ๆ บนเส้นทางบนพื้นที่ของลาว ความสนใจของจีนในการสร้างทางรถไฟจากเมืองท่าแขกไปยังจังหวัดกว๋างบิ่งห์ของเวียดนามเป็นเครื่องชี้ให้เห็นว่าจีนมีความสนใจและต้องการใช้ประโยชน์จากเส้นทางในอนุภูมิภาคอย่างเห็นได้ชัด

แม้ว่า งานวิจัยนี้จะมีขอบเขตการศึกษาอยู่ที่เส้นทางหมายเลข 8 แต่จากการดำเนินการวิจัยและการศึกษาสำรวจพื้นที่ ได้พบว่า เส้นทางหมายเลข 12 ที่กำลังเกิดขึ้น จะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อที่ดีอีกเส้นหนึ่ง และจะให้ประโยชน์ต่อประเทศและประชาชนในอนุภูมิภาค เส้นทางหมายเลข 12 นี้จะให้ประโยชน์โดยตรงต่อจังหวัดนครพนมในการเชื่อมต่อภาคกลางตอนเหนือหรือภาคกลางของเวียดนาม และในการเชื่อมต่อตรงโดยกับท่าเรือหุ่งอ้างและเขตเศรษฐกิจหุ่งอ้างด้วยระยะทางอันสั้น (284 กม. โดยประมาณ)

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อ	ง
รายงานสำหรับผู้บริหาร	ช
สารบัญ	๗
บทนำ	1
ประเด็นคำถามของงานวิจัย	1
วัตถุประสงค์ของการดำเนินวิจัย	2
วิธีการดำเนินการวิจัย	2
ขอบเขตของการวิจัย	5
บทที่ 1 เส้นทางหมายเลข 8 ด้านพรมแดนและเมืองชายแดน	7
1. สภาพทางกายภาพของเส้นทางหมายเลข 8	7
1.1 ระยะทางและสภาพของเส้นทางหมายเลข 8	7
1.2 สภาพพื้นผิวถนนและความลาดชัน	13
1.3 ความสูงของพื้นที่บนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาวและในเวียดนาม	18
1.4 สภาพอากาศบนพื้นที่ที่เส้นทางหมายเลข 8 ผ่าน	20
2. ด้านพรมแดนลาว-เวียดนาม	20
2.1 ด้านพรมแดนน้ำพาว ประเทศลาว	21
2.2 ด้านพรมแดนแก้วแจว ประเทศเวียดนาม	22
3. เมืองการค้าชายแดนของลาว: หลักซาว	24
4. เมืองการค้าชายแดนของเวียดนาม: จุงเดิม	26
บทที่ 2 นโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ของไทย เวียดนาม ลาวต่อเส้นทางหมายเลข 8	28
1. นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของไทย	28
1.1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (กลุ่มที่ 6.2)	28
1.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดนครพนม	29
2. นโยบายของเวียดนาม	31
2.1 นโยบายของจังหวัดห่าดิงห์	31

หน้า

2.2 นโยบายของจังหวัดหนองบัวลำภู	32
3. นโยบายของลาว	32
3.1 ยุทธศาสตร์ในการสร้างและซ่อมแซมถนนและเส้นทางในช่วง 15 ปี	33
4. ความร่วมมือระหว่าง 3 ประเทศระดับท้องถิ่นระหว่างไทยลาวและเวียดนามบน เส้นทางหมายเลข 8	34
บทที่ 3 เส้นทางหมายเลข 8 กับการค้า	36
1. แหล่งที่มาของสินค้าที่ขนส่งผ่านเส้นทางหมายเลข 8	36
2. จุดผ่านสำคัญของสินค้าไทยด้านจังหวัดนครพนมไปยังเส้นทางหมายเลข 8	37
2.1 จุดผ่านแดนถาวร	37
2.2 จุดผ่อนปรน	38
3. จุดผ่านหลักของสินค้าไทยด้านจังหวัดหนองคายไปยังเส้นทางหมายเลข 8	41
3.1 จุดผ่านแดนถาวร	41
4. การค้าชายแดนระหว่างลาวและเวียดนามที่ด่านแก้วเจว	45
4.1 มูลค่าการค้าที่ผ่านด่านแก้วเจว	46
4.2 ชนิดสินค้านำเข้าและส่งออกที่ด่านแก้วเจว	48
4.2.1 สินค้านำเข้าจากลาวสู่เวียดนาม	48
4.2.2 สินค้าจากเวียดนามสู่ลาว	52
4.3 สินค้าและสัตว์ที่ถูกลักลอบผ่านด่านแก้วเจว	53
4.3.1 สินค้าลักลอบ	53
4.3.2 สัตว์ลักลอบ	54
4.4 จำนวนเที่ยวของรถที่ผ่านด่านแก้วเจว	58
4.5 จำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านแก้วเจวเพื่อการค้า	59
บทที่ 4 เส้นทางหมายเลข 8 กับการท่องเที่ยว	61
1. จำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านแก้วเจวเพื่อการท่องเที่ยว	62
2. เส้นทางท่องเที่ยวจากไทย ลาวไปยังเวียดนามโดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8	63
2.1 จากนครเวียงจันทน์และผ่านมาทางเมืองปากซัน	63
2.2 จากจังหวัดนครพนม หรือ จากมุกดาหาร	63
3. สถานที่ท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 และพื้นที่ใกล้เคียง	63
3.1 สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดนครพนม ประเทศไทย	64
3.2 สถานที่ท่องเที่ยวในแขวงคำม่วน ประเทศลาว	65
3.3 สถานที่ท่องเที่ยวในแขวงบอลิคำไซ ประเทศลาว	65

3.4 สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดเหงะอาน (Nghe An) ประเทศเวียดนาม	66
3.5 สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดท่าด้งห์ (Ha Tinh) ประเทศเวียดนาม	67
3.6 สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดกว๋างบิ่งห์ (Quang Binh)	68
3.6.1 ถ้ำฟองญา	68
3.6.2 สถานที่จำลองประวัติศาสตร์การเคลื่อนไหวต่อสู้กับสหรัฐฯ	71
4. การให้บริการ โรงแรมที่พักและการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวในแขวงและจังหวัดต่าง ๆ ในจังหวัดนครพนม ลาวและเวียดนาม	71
4.1 จังหวัดนครพนมในประเทศไทย	72
4.2 เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ประเทศลาว	72
4.3 เมืองหลักซาว แขวงบอลิคำไซ ประเทศลาว	72
4.4 จังหวัดเหงะอาน ประเทศเวียดนาม	73
4.5 จังหวัดท่าด้งห์ ประเทศเวียดนาม	73
4.6 จังหวัดกว๋างบิ่งห์ ประเทศเวียดนาม	73
5. วิธีการเดินทางบนเส้นทางหมายเลข 8	74
5.1 การเดินทางด้วยการเช่ารถ	74
5.2 การเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง	74
6. การให้บริการบนเส้นทางหมายเลข 8: สถานีบริการน้ำมัน จุดพักรถ อุ้งซ่อมรถ ร้านอาหารบนเส้นทางหมายเลข 8	76
บทที่ 5 การเป็นเส้นทางการค้าและเส้นทางท่องเที่ยวของเส้นทางหมายเลข 8	80
1. ข้อจำกัด หรือ อุปสรรคต่อการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางการค้าและการท่องเที่ยว	81
1.1 ข้อจำกัดด้านกายภาพของเส้นทาง	81
1.2 ข้อจำกัดเกี่ยวกับการเก็บภาษีศุลกากร การปฏิบัติงานของด่านและอื่นๆ	81
1.2.1 ในด้านภาษีศุลกากรในการนำสินค้าเข้าลาว	82
1.2.2 เกี่ยวกับเวลาการทำการ เปิด-ปิดด่านพรมแดนที่สั้นเกินไปและการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม หรือ “เงินใต้โต๊ะ” ที่ด่านแก้วเจวและด่านน้ำพาว	83
1.2.3 เกี่ยวกับเวลาที่ใช้ในการตรวจตราสินค้า	83
1.2.4 เกี่ยวกับข้อจำกัดในด้านความพร้อมของการบริการบนเส้นทางหมายเลข 8	84

หน้า

1.2.5 ประเด็นการอนุญาตรถพวงมาลัยขวาจากไทยให้วิ่งได้ในลาวและ เวียตนาม	84
2. แนวทางแก้ไขข้อจำกัด หรือ อุปสรรคทางการค้าและการท่องเที่ยวบนเส้นทาง หมายเลข 8	85
2.1 ความร่วมมือสามฝ่ายในกรอบสามประเทศ	85
2.1.1 การทำนุบำรุงซ่อมแซมเส้นทาง	85
2.1.2 การไม่เก็บภาษีการค้าที่ผ่านลาวสูงเกินไป	85
2.1.3 การลดความล่าช้าในการตรวจตราสินค้าที่ด่านน้ำพาวและด่านแก้วแจว	85
2.1.4 การขยายเวลาเปิดปิดด่านน้ำพาวให้เท่ากับเวลาเปิดปิดด่านแก้วแจว	85
2.1.5 การดึงดูดการลงทุนเพื่อพัฒนาการบริการ	85
2.1.6 การพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติบนเส้นทางหมายเลข 8	85
2.1.7 การพัฒนาจุดแวะชมทิวทัศน์ริมทาง	86
2.1.8 การจัดเตรียมข้อมูลการท่องเที่ยว	86
2.1.9 การร่วมกันเผยแพร่ให้บริการข้อมูลการท่องเที่ยว	86
2.1.10 ความร่วมมือในการพัฒนารายการการท่องเที่ยว	86
2.1.11 การลดทอน หรือ งดการเก็บค่าธรรมเนียมที่ไม่เป็นทางการ	86
2.1.12 การจัดฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว	86
2.1.13 การพัฒนาคุณภาพและการเพิ่มจำนวนรถโดยสารตามเส้นทาง หมายเลข 8	86
3. ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการเป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวให้กับเส้นทาง หมายเลข 8	86
3.1 การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนม (นครพนม- เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน)	87
3.2 การพัฒนาโครงการขั้วทางหลวงชนบทจากจังหวัดนครพนมไปยังพื้นที่ จังหวัดอื่นและในทางกลับกัน	92
3.3 การเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม	94
3.4 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจวในเวียตนาม	98
3.5 การพัฒนาท่าเรือหู่ฮู่ฮังและการขยายท่าเรือ	99
3.6 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจหู่ฮู่ฮัง	103
4. การพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในแขวงคำม่วนและอีสานของไทย	106
4.1 การใช้เส้นทางหมายเลข 12	106

	หน้า
4.1.1 เส้นทางหมายเลข 12	106
4.1.2 ด้านพรมแดนจาลอ-ด้านนาฬิกาบนเส้นทางหมายเลข 12	112
4.2 การสร้างทางรถไฟระหว่างท่าแขกและเวียงคานม	116
4.3 โครงการสร้างทางรถไฟจากบัวใหญ่ ผ่านมายังจังหวัดร้อยเอ็ด มุกดาหารและนครพนม	118
5. ประโยชน์ที่ไทย ลาว เวียดนาม ได้รับจากการใช้เส้นทางหมายเลข 8	120
5.1 ไทย	120
5.2 ลาว	121
5.3 เวียดนาม	121
5.4 จีน	121
6. การวิเคราะห์ จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และภัยคุกคาม (SWOT Analysis) ของเส้นทางหมายเลข 8	122
6.1 จุดแข็ง (Strength)	122
6.2 จุดอ่อน (Weakness)	122
6.3 โอกาส (Opportunity)	123
6.4 ภัยคุกคาม (Threat)	124
บรรณานุกรม	126

บทนำ

เส้นทางหมายเลข 8 มีความสำคัญต่ออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในการเป็นเส้นทางเชื่อมต่อ แต่ไม่ค่อยถูกกล่าวถึงและยังไม่ใช่ที่รู้จักแพร่หลายมากนักเมื่อเทียบกับเส้นทางหมายเลข 9 ที่ได้รับการกล่าวขานถึงเสมอ เส้นทางหมายเลข 8 นี้เชื่อมอีสานของไทยที่จังหวัดนครพนมกับแขวงคำม่วนและจังหวัดภาคกลางตอนเหนือและภาคเหนือของเวียดนาม ดังเช่น จังหวัดเหงะอาน (Nghe An) ท่าดิ่งห์ (Ha Tinh) กว่างบิ่งห์ (Quang Binh) และกรุงฮานอยโดยผ่านลาว และจากกรุงฮานอยก็สามารถเดินทางต่อไปยังจีนตอนใต้ได้ ขณะที่เส้นทางหมายเลข 9 เชื่อมต่ออีสานกับเวียดนามตอนกลางโดยผ่านลาว

ในอดีต เส้นทางหมายเลข 8 ซึ่งเป็นทางสัญจรเล็กๆเคยเป็นเส้นทางเชื่อมเวียดนามและไทยสำหรับชาวเวียดนามที่เคลื่อนไหวต่อต้านฝรั่งเศสที่ทำการครอบครองเวียดนามในขณะนั้น อีกทั้งเป็นเส้นทางสำหรับชาวเวียดนามทั่วไปที่หนีความอดอยาก หนีภัยการเมืองและการกดขี่ที่เกิดขึ้นในเวียดนามมายังลาวและไทย และในช่วงสงครามเวียดนาม ยังเป็นเส้นทางเชื่อมเวียดนาม ลาวและไทยสำหรับชาวเวียดนามที่ต่อต้านการปฏิบัติการทางทหารของสหรัฐอเมริกา

ในช่วงที่ความขัดแย้งในภูมิภาคและสงครามเย็นจะสิ้นสุดลง เส้นทางหมายเลข 8 และอีกหลายๆ เส้นทางในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอยู่ในสภาพที่ทรุดโทรมและถูกใช้โดยคนท้องถิ่นเท่านั้น เมื่อความขัดแย้งในภูมิภาคได้สิ้นสุดลงในช่วงปลายทศวรรษที่ 1980 จึงได้มีการพัฒนาเส้นทางต่างๆในอนุภูมิภาค จากนั้นมาเริ่มมีการใช้เส้นทางเหล่านี้เพิ่มมากขึ้นโดยผู้คนทั้งในและนอกอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมการใช้เส้นทางเหล่านี้เพื่อการขนส่งสินค้า วัตถุประสงค์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค และระหว่างประเทศในและนอกอนุภูมิภาค อีกทั้งเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในอนุภูมิภาคด้วย

แนวความคิดและการดำเนินการในการพัฒนาเส้นทางต่างๆเกิดขึ้นพร้อมๆกับการพัฒนาหลายๆด้านภายใต้กรอบของการพัฒนาอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion) ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ และลดความยากจนของผู้คนในอนุภูมิภาค

ประเด็นคำถามของงานวิจัย

ในปัจจุบัน เส้นทางหมายเลข 8 ได้กลายเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของเส้นทางเชื่อมต่อในอนุภูมิภาค ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางเชื่อมทั้งทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมโดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างไทย ลาว เวียดนามและรวมถึงจีนตอนใต้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาเส้นทางเส้นนี้ทั้งในด้านกายภาพ พื้นที่ ที่ตั้ง หรือแม้แต่สภาพภูมิอากาศของพื้นที่ที่เส้นทางนี้พาดผ่านเพื่อดูว่า เส้นทางนี้จะ เป็นเส้นทางที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวสำหรับไทยได้หรือไม่ นอกจากนี้ สภาพ

ภูมิอากาศในพื้นที่นี้เป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง ต่อการเดินทางหรือไม่ หากเป็นอุปสรรค จะเป็นอุปสรรคในช่วงเวลาใดของปี

ยิ่งกว่านี้ การวิจัยนี้พยายามศึกษาว่า ยังมีปัจจัยอื่นใดหรือไม่ที่จะเพิ่มความสำคัญให้กับเส้นทางหมายเลข 8 เช่น ที่จังหวัดปลายเส้นทางหมายเลข 8 ในเวียดนามมีท่าเรือที่มีศักยภาพหรือไม่ และจะรองรับสินค้าจากอีสานของไทยได้หรือไม่ และในการเข้าถึงท่าเรือดังกล่าวนี้ด้วยเส้นทางหมายเลข 8 มีความสะดวกเพียงใด ในพื้นที่เดียวกันนี้ เวียดนามได้สร้างเขตอุตสาหกรรมหรือเขตเศรษฐกิจขึ้นมาหรือไม่ หากสร้างแล้ว มีศักยภาพเพียงใด

ในด้านการท่องเที่ยว ตัวเส้นทางหมายเลข 8 เอง มีทัศนียภาพ ทิวทัศน์สวยงามหรือไม่ และนำไปสู่สถานที่ท่องเที่ยวทั้งในเวียดนามและไทยหรือไม่ จังหวัดทางภาคกลางตอนเหนือของเวียดนามมีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญหรือไม่ และที่สำคัญ เส้นทางนี้มีจุดพักรถ อยู่ซ่อมรถ บิมน้ำมันหรือไม่ เพียงไร ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางบริการระหว่างกรุงฮานอย-นครเวียงจันทน์อย่างไร และสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองท่าแขกและจังหวัดนครพนมได้อย่างไร

นอกจากนี้ ด้านพรมแดนลาว-เวียดนามมีความพร้อมเพียงใด การพัฒนาเส้นทางหมายเลข 8 ให้ประโยชน์ต่อไทย หรือลาว หรือเวียดนามหรือไม่ อย่างไร ในปัจจุบัน ทั้งสามประเทศใช้เส้นทางนี้เพื่อการใด

วัตถุประสงค์ของการดำเนินวิจัย

การดำเนินวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะศึกษาความเป็นไปได้ของการเป็นเส้นทางการค้า และการท่องเที่ยวของเส้นทางหมายเลข 8 สืบสวนสภาพทางกายภาพของเส้นทางนี้ ทั้งในพื้นที่ลาว และในพื้นที่เวียดนามว่าเป็นเช่นไร สืบสวนและศึกษาการเชื่อมต่อระหว่างอีสานของไทย ลาว และเวียดนาม เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการพิจารณาภาพรวมของเส้นทางที่เชื่อมต่อไทยกับประเทศข้างเคียง

วิธีการดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยนี้ ใช้วิธีการศึกษาเอกสาร การสำรวจ การสัมภาษณ์แลกเปลี่ยนการสนทนา แลกเปลี่ยนความคิดเห็น แต่เอกสารในส่วนที่สำคัญนั้นได้มาจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานของรัฐที่อยู่ในพื้นที่เวียดนาม ลาว และส่วนน้อยได้จากการเก็บข้อมูลในอีสาน เช่น จากหน่วยงานจังหวัดนครพนมซึ่งเป็นส่วนน้อยเท่านั้น

1) **การวิจัยเชิงเอกสาร (documentary research)** โดยศึกษาจากทั้งเอกสารไทยและเอกสารของเวียดนาม ลาวและธนาคารเพื่อพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank/ADB) ดังเช่น แผนการพัฒนาเส้นทางในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงของธนาคารเพื่อพัฒนาเอเชีย แผนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (กลุ่มที่ 6.2) อันประกอบด้วยสกลนคร นครพนมและ

มุกดาหาร นโยบายของลาวและเวียดนามต่อเส้นทางหมายเลข 8 และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อมูลเชิงลึกที่สำคัญ เช่น มูลค่าการค้า จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวนคนและรถที่เดินทางผ่านด่าน จากเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมืองที่ด่านพรมแดนแก้วแจวของเวียดนาม สำนักงานศุลกากรในจังหวัดท่าคันโท (Ha Tinh) สำนักงานเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจว (Cau Treo) สำนักงานเขตเศรษฐกิจหุ่งอ๋าง (Vung Ang) ท่าเรือหุ่งอ๋าง ซึ่งได้ให้ความอนุเคราะห์แก่คณะวิจัยเป็นอย่างดี

แม้ว่าข้อมูลบางส่วนจะได้มาจากการสืบค้นข้อมูลจากเว็บไซต์ แต่เว็บไซต์เหล่านี้เป็นเว็บไซต์และข้อมูลทางการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้เผยแพร่ จึงมีความน่าเชื่อถือได้

2) การวิจัยเชิงสำรวจ (survey research)

คณะวิจัยได้ทำการสำรวจเส้นทางหมายเลข 8 ทั้งในลาวและเวียดนาม เพื่อพิจารณาคุณภาพของเส้นทาง ได้สำรวจด่านพรมแดนแก้วแจว-ด่านน้ำพาว (Cau Treo-Nam Phao) ของเวียดนามและลาว ทั้งนี้เพื่อดูความพร้อมของด่านในการรองรับการค้าและการท่องเที่ยว คณะวิจัยยังได้สำรวจท่าเรือในพื้นที่ชายทะเลในจังหวัดภาคกลางตอนเหนือของประเทศเวียดนาม ดังเช่น ท่าเรือหุ่งอ๋าง เขตเศรษฐกิจหุ่งอ๋าง เขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจว และได้สำรวจเส้นทางหมายเลข 14 หรือเส้นทางโฮจิมินห์ในเวียดนามเพื่อดูการเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางหมายเลข 8 และ 9 ด้วยเส้นทางหมายเลข 14 ซึ่งเป็นเส้นทางขนานกับเส้นทางหมายเลข 1 (เส้นทางใหญ่เหนือจรดใต้ของเวียดนาม)

นอกจากนี้ คณะวิจัยยังได้สำรวจสถานที่ท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาว เช่น ที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน และได้สำรวจสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดภาคกลาง และภาคกลางตอนเหนือของประเทศเวียดนามอันเป็นพื้นที่ปลายทางของเส้นทางหมายเลข 8 เช่นที่จังหวัดเหงะอาน (Nghe An) ท่าคันโท (Ha Tinh) และกว๋างบิ่งห์ (Quang Binh) เพื่อดูว่าเส้นทางหมายเลข 8 เหมาะสมกับการเป็นเส้นทางท่องเที่ยว หรือเป็นเส้นทางที่มุ่งไปสู่สถานที่ท่องเที่ยวหรือไม่

3) การวิจัยด้วยการสัมภาษณ์

การวิจัยยังเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่กำหนดนโยบาย เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทั้งชาวไทย เวียดนาม ลาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งระดับท้องถิ่น อีกทั้ง ด้วยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการในด้านการท่องเที่ยว การค้าและคนท้องถิ่นบนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาวและเวียดนาม

การสัมภาษณ์บุคคลภาครัฐและเอกชนของไทย ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาลำน้ำโขงสำนักงานจังหวัดนครพนม หัวหน้าสำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนมและเจ้าหน้าที่ของหน่วยงาน รองนายก้านศุลกากรนครพนม นายก้านศุลกากรบึงกาฬ (หนองคาย) ผู้ประกอบการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดนครพนม

การสัมภาษณ์บุคคลภาครัฐของเวียดนาม ได้แก่

จังหวัดเหงะอาน (Nghe An)

- รองผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศสัมพันธ์ คณะกรรมการประชาชน
จังหวัดเหงะอาน
- รองผู้อำนวยการสำนักงานจังหวัดฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการ
ประชาชนจังหวัดเหงะอาน
- สำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดเหงะอาน

จังหวัดห่าติงห์ (Ha Tinh)

- รองผู้อำนวยการสำนักงานจังหวัดฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการ
ประชาชนจังหวัดห่าติงห์
- รองหัวหน้าสำนักงานฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการประชาชน
จังหวัดห่าติงห์
- รองผู้อำนวยการการอุตสาหกรรม คณะกรรมการประชาชนจังหวัด
ห่าติงห์
- หัวหน้าสำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดห่าติงห์
- เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองด่านพรมแดนเกิ่วแจว ที่ด่านพรมแดน
เกิ่วแจว
- เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนเกิ่วแจว ที่ด่านพรมแดนเกิ่วแจว
- เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่สำนักงานศุลกากรจังหวัดห่าติงห์
- เจ้าหน้าที่การทำเรือหุงอ่าง
- ผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่เขตเศรษฐกิจหุงอ่าง
- เจ้าหน้าที่สำนักงานเขตเศรษฐกิจชายแดนเกิ่วแจว

จังหวัดกว๋างบิงห์ (Quang Binh)

- รองประธานคณะกรรมการประชาชนจังหวัดกว๋างบิงห์ (เทียบเท่า
รองผู้ว่าราชการจังหวัด)
- ผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศสัมพันธ์ คณะกรรมการประชาชนจังหวัด
กว๋างบิงห์
- สำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดกว๋างบิงห์

- เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองด่านพรมแดนจาลอ ที่ด่านพรมแดนจาลอ จังหวัดกว๋างบิ่งห์
- หัวหน้าด่านศุลกากรและเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรจาลอ ที่ด่านพรมแดนจาลอ จังหวัดกว๋างบิ่งห์
- หัวหน้าเขตและรองหัวหน้าเขตเศรษฐกิจจาลอ
- รองหัวหน้าตำรวจตระเวนชายแดนจังหวัดกว๋างบิ่งห์

การสัมภาษณ์บุคคลภาครัฐและเอกชนของลาว

แขวงคำม่วน (Khammuan)

- รองหัวหน้าห้องการพัพพันต่างประเทศ แขวงคำม่วน
- เจ้าหน้าที่ด้านการค้า การท่องเที่ยว ฝ่ายต่างประเทศของแขวงคำม่วน

แขวงบอลิคำไซ (Bolikhamsay)

- ผู้เชี่ยวชาญห้องการพัพพันต่างประเทศแขวงบอลิคำไซ

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่ในการทำวิจัย การวิจัยนี้ครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

- อำเภอเมืองนครพนม อำเภอท่าอุเทน อำเภอบ้านแพง อำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นอำเภอที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงทั้งสิ้น
- ด่านพรมแดนบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย
- เส้นทางหมายเลข 13 ในช่วงเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน และเมืองปากซันแขวงบอลิคำไซในประเทศลาว
- เส้นทางหมายเลข 8 ทั้งในลาวและเวียดนาม
- เส้นทางหมายเลข 14 หรือเส้นทางโฮจิมินห์ในเวียดนาม ในช่วงระหว่างจังหวัดเหงะอานและกว๋างจิเพื่อคุณภาพถนน และพื้นที่ในการเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 8 เข้ากับเส้นทางหมายเลข 9
- เส้นทางหมายเลข 12 ที่เชื่อมเมืองท่าแขกกับจังหวัดกว๋างบิ่งห์
- พื้นที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ประเทศลาว
- พื้นที่จังหวัดเหงะอาน ประเทศเวียดนาม
- พื้นที่จังหวัดท่าตั้งห์ ประเทศเวียดนาม
- พื้นที่จังหวัดกว๋างบิ่งห์ ประเทศเวียดนาม
- ด่านพรมแดนเมืองปากซัน และพื้นที่เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ประเทศลาว

- ด้านพรมแดนระหว่างลาวและเวียดนามบนเส้นทางหมายเลข 8 นั่นคือ ด้านแก้วแจว (Cau Treo) และด้านน้ำพาว (Nam Phao)
- ด้านพรมแดนระหว่างลาวและเวียดนามบนเส้นทางหมายเลข 12 นั่นคือ ด้านจาลอ (Cha Lo) และด้านนาไฟฟ้า (Na Phao)
- เมืองการค้าชายแดนของลาวบนเส้นทางหมายเลข 8 นั่นคือ เมืองหลักซาว (Laksao)
- เมืองการค้าชายแดนของเวียดนามบนเส้นทางหมายเลข 8 นั่นคือ เมืองจุงเตม (Trung Tam)
- พื้นที่ชายทะเลทางภาคกลางตอนเหนือของประเทศเวียดนาม อีกทั้ง ท่าเรือหว่งอ๋าง จังหวัดท่าติ่งห์
- เขตเศรษฐกิจหว่งอ๋างและเขตเศรษฐกิจแก้วแจว
- เส้นทางโฮจิมินห์ในเวียดนามในช่วงระหว่างจังหวัดกว๋างจิและเหงะอานเพื่อสำรวจสภาพถนน และพื้นที่ในการเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 8 เข้ากับเส้นทางหมายเลข 9

ขอบเขตด้านเวลา งานวิจัยเรื่องนี้เป็นโครงการ 8 เดือนแต่ในความเป็นจริงใช้เวลามากกว่าที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ ในการเก็บข้อมูลในลาวและเวียดนามบางครั้ง ต้องประสบปัญหาน้ำท่วมเส้นทางและฝนตกหนัก ทำให้กำหนดการของการเก็บข้อมูลและการสำรวจพื้นที่ต้องเลื่อนออกไปหลายครั้ง

คณะวิจัยคาดหวังว่า ผลจากการวิจัยจะเป็นฐานองค์ความรู้ข้อมูลในกรอบของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และเป็นแนวทางในการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแผนหรือยุทธศาสตร์หรือนโยบายในการส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวของไทยโดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8 ให้กับหน่วยงานของรัฐที่กำหนดนโยบายของไทย ให้กับหน่วยงานในจังหวัดที่ต่อเนื่องกับเส้นทางหมายเลข 8 เช่น จังหวัดนครพนม หนองคาย และให้กับภาคเอกชนของไทย ลาวและเวียดนาม

บทที่ 1

เส้นทางหมายเลข 8 ด้านพรมแดนและเมืองชายแดน

สภาพทางกายภาพของเส้นทางหมายเลข 8 ดังเช่น สภาพพื้นผิวถนน ความแคบและ ความลาดชัน รวมทั้งระยะทางของเส้นทางหมายเลข 8 อีกทั้ง สภาพอากาศบนพื้นที่ที่เส้นทาง หมายเลข 8 พาดผ่าน เป็นเงื่อนไขและปัจจัยสำคัญยิ่งในการกำหนดความสะดวกและความปลอดภัย ในการใช้เส้นทาง นอกจากนี้ ที่ตั้งของด่าน สภาพของด่านทั้งด่านของลาวและด่านของเวียดนาม และ เมืองการค้าชายแดนของทั้งสองประเทศก็เป็นปัจจัยสำคัญอีกปัจจัยหนึ่งที่จะสนับสนุนให้เส้นทางนี้ รองรับการค้าและการท่องเที่ยวได้หรือไม่ และในการพิจารณาว่าเส้นทางหมายเลข 8 จะเป็นเส้นทาง การค้าการท่องเที่ยวได้หรือไม่ จำเป็นต้องศึกษาพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

1. สภาพทางกายภาพของเส้นทางหมายเลข 8

1.1 ระยะทางและสภาพของเส้นทางหมายเลข 8

เส้นทางหมายเลข 8 เปิดใช้เป็นทางการในเดือนกรกฎาคม 2006 โดยใช้เวลาในการ ก่อสร้างนับตั้งแต่ปี 2003 ด้วยงบประมาณไม่น้อยกว่า 14.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐซึ่งจำนวน 1.7 ล้านดอลลาร์ เป็นของลาว นอกจากนั้นเป็นเงินให้เปล่าและเงินกู้จาก Sweden International Development Agency (SIDA)¹ จำนวน 3.4 SEK และ 100 SEK ตามลำดับ ก่อนหน้านี้เส้นทางหมายเลข 8 ได้เปิดให้ ใช้ได้ตั้งแต่ปี 1990 แต่สภาพถนนไม่ดีนัก และต้องประสบภัยธรรมชาติจากดินถล่ม น้ำท่วมอย่าง สาหัส มีผลทำให้ถนนขาดทำให้ต้องก่อสร้างปรับปรุงกันอีกครั้งนับจากทางขึ้นภูผาเป็ดจนถึง ชายแดนลาว-เวียดนาม

เส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางอีกเส้นทางหนึ่งที่เชื่อมไทย ลาวและเวียดนามและ เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญอีกเส้นทางหนึ่งในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง เส้นทางหมายเลข 8 นี้เป็น เส้นทางที่พาดผ่านในลาวและเวียดนามอยู่ในพื้นที่ของแขวงคำม่วนและแขวงบอลิคำไซในลาวและ ในพื้นที่ของจังหวัดห่าติงห์ (Ha Tinh) ในเวียดนาม การใช้เส้นทางหมายเลข 8 ในลาวสามารถเริ่มต้น จากเมืองท่าแขกแขวงคำม่วนโดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 ในทิศทางสู่นครเวียงจันทน์ จนกระทั่งถึง

¹ “Road No.8 opened to strengthen more economic relation”, <http://my.reset.jp/~adachihayao/060729K.htm>

² เส้นทางหมายเลข 13 เป็นเส้นทางที่เชื่อมทางเหนือและทางใต้ของลาว เส้นทางหมายเลข 13 ช่วงที่อยู่ ทางเหนือของนครเวียงจันทน์ เรียกว่า เส้นทางหมายเลข 13 เหนือ ส่วนช่วงที่อยู่ทางใต้ของนครเวียงจันทน์มุ่งไปยัง แขวงจำปาสัก เรียกว่า เส้นทางหมายเลข 13 ใต้

ทางแบ่งหลักขาวซึ่งหมายถึงทางแยกไปหลักขาว หรืออาจเรียกว่า สามแยกน้ำทอน (จากเมืองท่าแขกถึงสามแยกน้ำทอนเป็นระยะทาง 100 กม.) ทางแบ่งหลักขาว หรือ สามแยกน้ำทอนนี้เป็นจุดที่เส้นทางหมายเลข 13 บรรจบกับเส้นทางหมายเลข 8 และเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางหมายเลข 8 ซึ่งจะมุ่งหน้าสู่ชายแดนลาว-เวียตนามด้วยระยะทาง 120 กม.

หรือไม่กี่เริ่มจากเมืองปากซันแขวงบอลิคำไซ³ ซึ่งอยู่ตรงข้ามอำเภอเมืองบึงกาฬจังหวัดหนองคาย มาตามเส้นทางหมายเลข 13 มายังทางแบ่งหลักขาวซึ่งมีระยะทาง 100 กม.

จากสามแยกทางแบ่งหลักขาวสู่ชายแดนลาว-เวียตนามมีระยะทางประมาณ 120 กม. โดยก่อนถึงชายแดนจะมีเมืองหลักขาวซึ่งเป็นเมืองก่อนถึงชายแดนอยู่ห่างจากชายแดนลาว-เวียตนามประมาณ 30 กม. มีตลาดการค้าปลีกและตลาดการค้าส่งซึ่งประกอบด้วยสินค้าจากจีนและไทย



สามแยก“ทางแบ่งหลักขาว” หรือ สามแยกน้ำทอน เป็นทางแยกจากเส้นทางหมายเลข 13 เข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 มุ่งไปยังหลักขาวและชายแดนลาว-เวียตนาม

ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (20 พฤษภาคม 2008)

จากชายแดนลาว-เวียตนามถึงแยกป้ายหอดเมืองห่งหลิงห์ (Hong Linh) ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของเส้นทางหมายเลข 8 ในเวียตนามและเป็นจุดตัดกับเส้นทางหมายเลข 1A มีระยะทาง 86 กม.

และจากแยกป้ายหอดถึงเมืองท่าดิ่งห์ด้วยเส้นทางหมายเลข 1A มีระยะทาง 30 กม. (หากนับจากเมืองท่าแขกถึงเพียงแยกป้ายหอดจุดตัดกับเส้นทางหมายเลข 1A จะมีระยะทาง 306 กม.) แต่หากนับจากเมืองท่าแขกถึงเมืองท่าดิ่งห์จะมีระยะทางทั้งสิ้น 336 กม.

³ จากเมืองปากซันไปยังนครเวียงจันทน์นั้น มีระยะทางประมาณ 147 กม.

จากแยกบ้ายหวอดเมืองห่งหลิงห์ไปยังเมืองวิงห์ (Vinh) จังหวัดเหงะอาน (Nghe An) บนเส้นทางหมายเลข 1A เช่นกันจะมีระยะทาง 19 กม.



สามแยกทางแบ่งหลักซาว หรือสามแยกน้ำทอน หรือ แยกบ้านเหล่า อยู่ที่จุดตัดระหว่างเส้นทางหมายเลข 13 และเส้นทางหมายเลข 8 (หรือ 8A)

ที่มา: ด้วยความอนุเคราะห์จาก นายพนพล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสำนักงานจังหวัดนครพนม

แก้ไขโดย: ชาญญาทิพย์ ศรีพนา



ระยะทางจากเมืองปากซันมายังทางแบ่งหลักชาวนบนเส้นทางหมายเลข 13 (เส้นสีเหลือง) คือ 100 กม. เท่ากับระยะทางจากเมืองท่าแขกมายังทางแบ่งหลักชาวน

ที่มา: รายงานผลการปฏิบัติงานประจำปีงบประมาณ 2551 ด้านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย



ที่มา: ด้วยความอนุเคราะห์จาก นายพนพล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงาน ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด
สำนักงานจังหวัดนครพนม

แก้ไขโดย: ธัญญาทิพย์ ศรีพนา



เส้นทางหมายเลข 8, 12 และ 9 (จากบนลงล่าง)

ที่มา: <http://www.pathfinder.com/asiaweek/96/0913/nat3.html>.

การเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 8 กับเส้นทางหมายเลข 9

เส้นทางหมายเลข 8 เชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 9 ได้ดังนี้

1. จากเมืองหังหลิงห์ สามารถไปบรรจบเส้นทางหมายเลข 9 ด้วยการเดินทางบนเส้นทางหมายเลข 1A ต่ไปยังเมืองดงห้า (Dong Ha) จังหวัดกว๋างจิ (Quang Tri) ซึ่งจะมาบรรจบกับเส้นทางหมายเลข 9 ณ จุดนี้ เส้นทางหมายเลข 9 นี้จะเชื่อมต่อเวียดนามและไทยโดยผ่านลาว

นอกจากนี้ เส้นทางหมายเลข 8 และเส้นทางหมายเลข 9 อาจเชื่อมต่อกันได้ด้วยเส้นทางหมายเลข 14 หรือเส้นทางโฮจิมินห์ซึ่งขนานกับเส้นทางหมายเลข 1A

เส้นทางโฮจิมินห์เป็นเส้นทางยาวที่เริ่มจากจังหวัดเหงะอานจรดภาคใต้ของเวียดนาม ผ่านทั้งจังหวัดเหงะอาน ห่าติ่งห์ กว๋างบิ่งห์ กว๋างจิ และอีกหลาย ๆ จังหวัด เส้นทาง

โฮจิมินห์ประวัติศาสตร์มีความสำคัญยิ่งต่อชัยชนะในการกู้ชาติของเวียดนาม เป็นเส้นทางที่ขบวนการกู้ชาติใช้ในการเคลื่อนไหวต่อสู้กับทั้งฝรั่งเศสและสหรัฐฯ เส้นทางโฮจิมินห์เป็นเส้นทางที่ผ่านป่าเขา ถ้ำน้ำ ดังนั้น จึงมีทัศนียภาพที่สวยงามยิ่งเส้นทางหนึ่ง ยิ่งกว่านั้น ยังมีสภาพดี พื้นผิวนนเรียบ เป็นเส้นทางท่องเที่ยวในตัวเองและเป็นเส้นทางที่ไปบรรจบกับเส้นทางอื่น ๆ ได้ ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางหมายเลข 1A ซึ่งเป็นเส้นทางหรือเส้นทางเลี้ยวใหญ่ที่เชื่อมภาคเหนือสุดและใต้สุดของเวียดนาม นอกจากนี้ เส้นทางโฮจิมินห์ยังเชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 8 เส้นทางหมายเลข 12 และเส้นทางหมายเลข 9 อีกทั้ง เส้นทางหมายเลข 18 ที่เชื่อมอัครตะปือของลาวกับที่ราบสูงไตเงวียน (Tay Nguyen) ของเวียดนามอีกด้วย

เส้นทางโฮจิมินห์จึงกลายเป็นทั้งเส้นทางท่องเที่ยวและเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดอีกเส้นทางหนึ่งในปัจจุบัน

2. เส้นทางหมายเลข 8 และเส้นทางหมายเลข 9 สามารถเชื่อมต่อกันได้ด้วยเส้นทางหมายเลข 13 โดยจากทางแบ่งหลักขวา หรือ สามแยกน้ำทอนและจากเมืองท่าแขก สามารถไปบรรจบเส้นทางหมายเลข 9 ที่สะพานนะเขตและสามารถต่อไปได้ถึงจังหวัดกว๋างจิภาคกลางของเวียดนาม

1.2 สภาพพื้นผิวนนและความลาดชัน

เส้นทางหมายเลข 8 มีทั้งส่วนที่เป็นทั้งทางตรงและทางคดเคี้ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่ผ่านและขึ้นลงภูเขา บางช่วงมีความสูงชันและโค้งหักศอก มีเหวข้างทางแต่ก็มีทัศนียภาพที่สวยงามยิ่งด้วยเช่นกัน

พื้นถนนตลอดเส้นทางเรียบและมีสภาพดีมากทั้งในฝั่งลาวและเวียดนาม มีการดีเส้นขาวจราจรบนพื้นถนนสมบูรณ์ทุกประการ มีป้ายจราจรกำกับและป้ายคำเตือน อีกทั้ง มีหลักกิโลเมตรตลอดทาง สำหรับในช่วงที่เส้นทางผ่านภูเขาและทางคดเคี้ยว ช่วงนั้นจะมีการก่อกำแพงหินเพื่อป้องกันการตกลงมาของหินและดินจากภูเขา และหินที่ก่อและถูกเชื่อมด้วยปูนซีเมนต์นี้ก็ยังมีตาข่ายโลหะคลุมอีกชั้นหนึ่ง



หินที่ก่อและถูกเชื่อมด้วยปูนซีเมนต์ มีตาข่ายโลหะคลุมอีกชั้นหนึ่ง
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (21 พฤษภาคม 2008)



หินที่ก่อและถูกเชื่อมด้วยปูนซีเมนต์ มีตาข่ายโลหะคลุมอีกชั้นหนึ่ง
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (21 พฤษภาคม 2008)



การฉาบคอนกรีตกันดินถล่มจากภูเขา
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (21 พฤษภาคม 2008)

สำหรับในช่วงที่เป็นห้วงทางจะมีแนวเหล็กกั้นที่ไหล่ทางเพื่อป้องกันไม่ให้รถตกเหว นอกจากนี้ ตามไหล่ทางเรียบภูเขาจะมีการสร้างร่องน้ำคอนกรีตเพื่อเป็นทางน้ำไหลและไม่น้ำฝนหรือน้ำจากภูเขาไหลบ่าท่วมถนนได้



ร่องน้ำคอนกรีตเพื่อเป็นทางน้ำไหล

ถ่ายภาพโดย รัชัญญาทิพย์ ศรีพนา (21 พฤษภาคม 2008)



ความคดเคี้ยวของเส้นทาง

ถ่ายภาพโดย รัชัญญาทิพย์ ศรีพนา (21 พฤษภาคม 2008)



รถบรรทุกขนไม้ซุงซึ่งยาวและหนัก
ถ่ายภาพโดย ธัญญทิพย์ ศรีพนา (21 พฤษภาคม 2008)



สภาพถนน และป้าสัญลักษณ์คำเตือนบนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาว
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (21 พฤษภาคม 2008)



ความสวยงามและสภาพพื้นผิวของเส้นทางหมายเลข 8
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (21 พฤษภาคม 2008)

สภาพพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่เส้นทางผ่านนั้นมีธรรมชาติที่สวยงาม แต่ก็มีความสูงชัน และต้องผ่านภูเขา 3 ลูกในประเทศลาว คือ ภูเขาเปิด ภูผาม่านและภูผาไห้ อีกทั้งต้องผ่านภูเขาเชิงเขิน ที่กั้นลาวและเวียดนาม เส้นทางทั้งในพื้นที่ลาวและเวียดนามมีความลาดชัน จุดที่ลาดชันมากที่สุดมี ประมาณ 10 % (ตามที่ป้ายจราจรข้างทางระบุไว้) พื้นที่ส่วนที่เส้นทางผ่านจุดที่สูงที่สุดของเส้นทาง หมายเลข 8 คือ จุดที่ตั้งของด่านพรมแดนของทั้งสองประเทศ นั่นคือ ด่านน้ำพาว (Nam Phao) ของ ลาว และด่านแก้วแจว (Cau Treo) ของเวียดนามซึ่งมีความสูง 720 เมตรจากระดับน้ำทะเล (ข้อมูลของ ด่านแก้วแจวระบุว่า 900 เมตร)



ป้ายบรรยายถึงภูผาม่าน

ถ่ายภาพโดย ปริยานุช พวงนาค (21 พฤษภาคม 2008)

ภูผาเปิดและภูผาม่านเป็นภูเขาหิน ส่วนภูผาไห้เป็นภูเขาดิน ภูผาม่านมีความสูงและ ถนนมีความลาดชันกว่าภูเขาอีก 2 ลูก ภูผาม่านนี้อยู่ห่างจากแยกน้ำทอนเป็นระยะทาง 37 กม.

แต่ทั้งภูเขาหินและภูเขาดินนี้ ในบางช่วงเวลาก็มีหินและดินลื่นตกลงมาบนถนน เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางและเป็นอันตรายอย่างยิ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่ฝนตกหนัก ในอดีต ถนนเคยทรุดและขาดเพราะดินใต้พื้นถนนถูกกัดเซาะด้วยน้ำที่ไหลลงมาจากเขาหรือน้ำจากภูเขาที่ซึม ขึ้นดิน เหตุการณ์ดังกล่าวได้เคยเกิดขึ้นในปี 2002 ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวง⁴ ในอดีต ในขณะที่เส้นทางยังไม่ได้รับการปรับปรุงซ่อมแซม เคยมีรถลื่นตกภูเขาหลายครั้งเช่นกันเนื่องจาก ความลื่น ความสูงชัน ความแคบของถนน และถนนถูกน้ำกัดเซาะทำให้เกิดการพังทลาย

⁴ “Floods cause havoc in Bolikhamxay province”, *Vientiane Times*, 2 September 2002; และ

<http://my.reset.jp/~adachihayao/020928T.htm>



Vientiane Times, 2 September 2002

<http://my.reset.jp/~adachihayao/020928T.htm>

แม้ในปัจจุบันเส้นทางจะได้รับการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดียังคง ทั้งมีการก่อหินริมทางที่เป็นเหวและฝั่งที่เป็นภูเขาเพื่อถ่วงการถล่มถ้านของหินและดิน แต่ผู้วิจัยก็พบว่า ในระยะยาว การกัดเซาะอาจเกิดขึ้นได้อีกหากฝนตกหนักและดินบนภูเขาอุ้มน้ำไว้เต็มที่

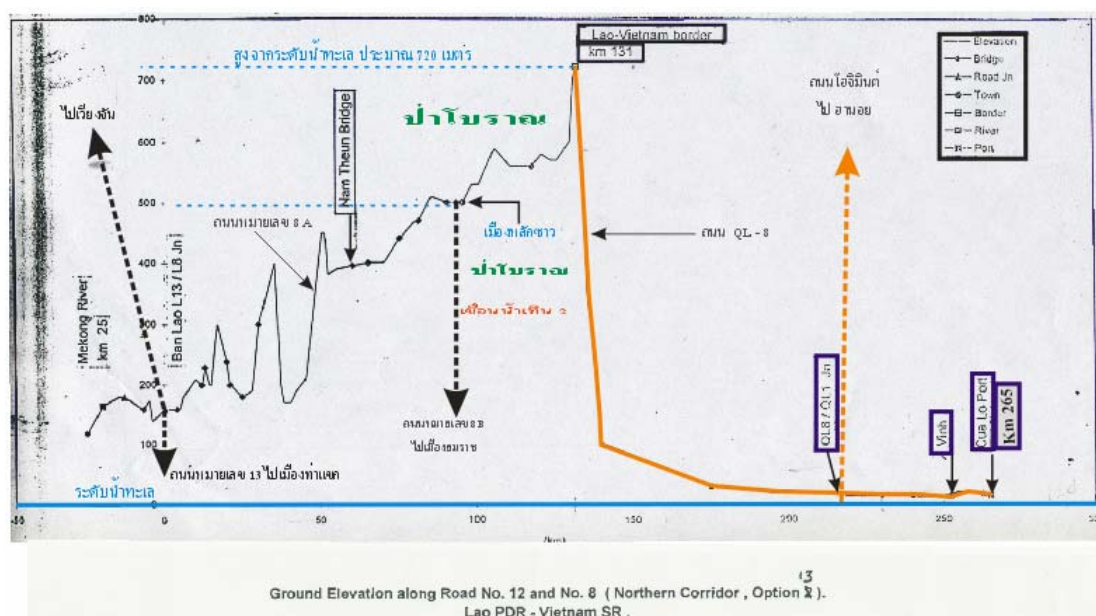
ตลอดเส้นทางทั้งในพื้นที่เวียดนามและ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในลาวจะพบสัตว์เลื้อย เช่น พะ แกะ วัว ควายเดินบนท้องถนนโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน เนื่องจากสัตว์เหล่านี้หนีตัวหากถูกเลือดที่อยู่ในทุ่งนา การขับรถจึงต้องเป็นไปอย่างระมัดระวัง

1.3 ความสูงของพื้นที่บนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาวและในเวียดนาม

รูปข้างล่างนี้แสดงให้เห็นถึงความสูงชันของพื้นที่ที่เส้นทางหมายเลข 8 ผ่าน ในภูเขาทั้ง 3 ลูกนี้ ถนนบนภูเขาลูกที่ 2 หรือภูผาม่านมีความลาดชันมากที่สุดแม้ความสูงเหนือระดับน้ำทะเลจะต่ำกว่าที่ด่านแก้วแจวกก็ตาม และช่วงถนนที่มีความลาดชันนั้นมีระยะสั้นก่อนที่จะเลี้ยวโค้งอีกครั้ง ตลอดทางที่ขึ้นลงภูเขาในช่วงที่มีความลาดชันรถบรรทุกทั้งขนาดใหญ่และกลางที่มีน้ำหนักจะใช้ก้อนหินหนุนล้อเมื่อต้องชะลอหรือหยุดเมื่อขึ้นภูเขา ความลาดชันนี้ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุได้เสมอ นอกจากนี้ ยังสิ้นเปลืองน้ำมันเมื่อรถที่บรรทุกหนักต้องเร่งเครื่องเพื่อขึ้นภูเขา

หากเปรียบเทียบกับเส้นทางหมายเลข 9 จะพบว่า เส้นทางหมายเลข 9 ในพื้นที่ของลาว ตลอดเส้นทางอยู่ที่ระดับ 200 เมตรเหนือระดับน้ำทะเลเท่านั้น อย่างไรก็ตาม แม้จะมีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลอยู่บ้างแต่เส้นทางหมายเลข 9 โดยเฉพาะในพื้นที่ของลาว ก็เป็นเส้นทางราบ ไม่มีความลาดชัน สำหรับเส้นทางหมายเลข 9 ในพื้นที่เวียดนามแม้จะมีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลมากขึ้น แต่เส้นทางก็มิได้มีความลาดชันดังเช่นเส้นทางหมายเลข 8 ที่เห็นจุดสูงสุดในรูปข้างล่างนี้ เป็นจุดสูงสุดของพื้นที่ที่เป็นภูเขา แต่มิใช่เป็นความลาดชันของเส้นทาง

ระดับของเส้นทางหมายเลข 8 หรือ 8A จากระดับน้ำทะเล

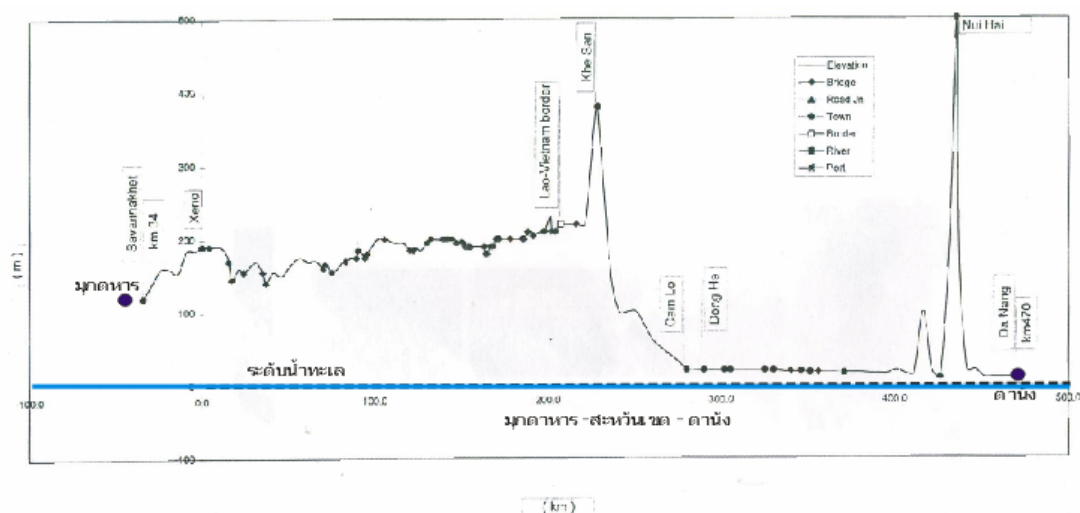


ด้านพรมแดนตั้งอยู่ที่ความสูง 720 เมตรจากระดับน้ำทะเล

ที่มา: ด้วยความอนุเคราะห์จากนายพนพล ไพฑูรย์หัวหน้ากลุ่มงาน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสำนักงานจังหวัดนครพนม

ระดับของเส้นทางหมายเลข 9 จากระดับน้ำทะเล



ความสูงของพื้นที่บนเส้นทางหมายเลข 9 (มุกดาหาร-สะหวั่นนะเขต-ดำนัง) โดยเฉลี่ย: 200 เมตร

สำนักงานจังหวัดนครพนม

1.4 สภาพอากาศบนพื้นที่ที่เส้นทางหมายเลข 8 ผ่าน

สภาพอากาศบนพื้นที่ที่เส้นทางหมายเลข 8 ผ่านทั้งในลาวและเวียดนามมีความแตกต่างกันอย่างยิ่ง โดยสภาพอากาศในพื้นที่ลาวนั้นจะมีความชื้นสูงและมีฝนตกชุกเนื่องจากพื้นที่แขวงคำม่วนและแขวงบอลิคำไซเป็นพื้นที่ป่าเขาทั้งสิ้น ส่วนสภาพอากาศบนเส้นทางหมายเลข 8 ในพื้นที่เวียดนามนั้นมีย่านน้อยกว่าและป่าไม้ที่เบียดกับป่าในลาว จึงมีความชื้นน้อยกว่าและอากาศแห้งและอุณหภูมิสูงกว่าพื้นที่ในลาว สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะพื้นที่เวียดนามนั้นติดทะเล

ไอร้อนที่ระเหยขึ้นมาจากทะเลและลอยขึ้นในอากาศมาเจอกับความชื้นจากลาวบนพื้นที่ภูเขาจึงทำให้เกิดฝนตกชุกในพื้นที่ลาว ทั้งในพื้นที่ภูเขาและพื้นที่ราบ ส่วนในพื้นที่เวียดนามนั้นจะมีความชื้นและฝนตกบ้างตรงพื้นที่บนภูเขาเท่านั้นและจำนวนฝนไม่มากเช่นในลาว

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ฝนจะตกชุกในทั้งสองประเทศและตกตลอดเวลาส่วนใหญ่เป็นฝนฝอยไม่ใช่ฝนหนักซึ่งทำให้ความชื้นอยู่ในอัตราสูง และนับจากเดือนมิถุนายนถึงตุลาคมหรือพฤศจิกายน ฝนจะตกหนักและเป็นช่วงที่มีความเสี่ยงในการสัญจรอย่างยิ่ง

เทือกเขาเจื่องเซินเป็นเทือกเขาที่ยาวที่กั้นระหว่างสองประเทศ เป็นเทือกเขาที่มีความสมบูรณ์ของป่าอย่างยิ่งมีสัตว์ป่าอาศัยอยู่มากมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัตว์ชนิดที่หายาก เทือกเขานี้มีความยาวจากจังหวัดเหงะอาน (ตรงข้ามกับเมืองเซียงขวางของลาว) และลาดลงมาถึงจังหวัดเป่ลกู (Pleiku) บวนเมถวด (Buon Me Thuat) ในช่วงสงครามพวกเวียดนามห์และเวียดกงใช้เป็นเส้นทางเคลื่อนไหวด้านฝรั่งเศสและสหรัฐอเมริกาและเป็นเส้นทางที่ใช้ลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์และเสบียงอาหารจากภาคเหนือสู่ภาคใต้ ด้วยฝนชุกนี้เองทำให้ดินบนภูเขาชุ่มน้ำและก่อให้เกิดการกัดเซาะของดินได้พื้นถนนในพื้นที่บนภูเขาพังลาวได้

พื้นที่ในลาวที่เส้นทางหมายเลข 8 ผ่าน ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ในแขวงบอลิคำไซซึ่งมีเมืองปากซันเป็นเมืองหลัก หรือเมืองหลวงของแขวง แขวงนี้มีประชากรประมาณ 190,000 คน มีพื้นที่ประมาณ 14,863 ตร.กม.ประกอบด้วยอำเภอ 6 อำเภอ ได้แก่ ปากซัน ท่าพะบาท ปากกะดิง บอริซัน เวียงทองและคำเกิด อำเภอที่เส้นทางหมายเลข 8 ผ่าน ได้แก่ อำเภอปากกะดิงและอำเภอคำเกิด

ชุมชนหมู่บ้านที่ปรากฏตามเส้นทางหมายเลข 8 มีความอุดมสมบูรณ์มากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับชุมชนตามเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งภูมิอากาศมีความแห้งแล้ง

สำหรับพื้นที่ในเวียดนามที่เส้นทางหมายเลข 8 ผ่าน จะปรากฏชุมชนหนาแน่นกว่าพื้นที่ในลาว มีพื้นที่นาข้าวปรากฏเห็นชัดมากกว่าในลาว และพื้นที่ในเวียดนามมีความราบมากกว่าพื้นที่ในลาว

2. ด้านพรมแดนลาว-เวียดนาม

ด่านพรมแดนน้ำพาว (Nam Phao) ของลาวและด่านพรมแดนเกี้ยวแจว (Cau Treo) ของเวียดนามมีสถานะเป็นด่านสากลในปี 1998

2.1 ด้านพรมแดนน้ำพาว ประเทศ สปป. ลาว

ด่านน้ำพาวเป็นด่านพรมแดนที่ตั้งอยู่บนยอดเขาอดหนึ่งขงเทือกเขาเงื่องเซิน มีความสูง 900 เมตร จากระดับน้ำทะเล ด่านน้ำพาวอยู่ห่างจากเมืองท่าแขก 220 กม. และห่างจากแยกน้ำทอน 120 กม. อาคารที่ทำการด่านได้รับการปรับปรุงให้สะอาดและทันสมัยขึ้น เมื่อเทียบกับในช่วงเวลา 3 ปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ไม่ทันสมัยเท่ากับอาคารที่ทำการด่านแก้วแจว

ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจตราคนเข้าเมืองและยานพาหนะที่ผ่านแดนไม่ล่าช้า เป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวอย่างยิ่ง สำหรับการตรวจสินค้าในขั้นตอนของศุลกากรนั้นอาจใช้เวลา 30 นาที หรือมากกว่านั้นเป็นหลายชั่วโมง หรือเป็นวันหากเอกสารไม่พร้อม ไม่ปรากฏเห็นเครื่องอิเล็กทรอนิกส์และสิ่งของสัมภาระ ภายในอาคารที่ทำการด่าน

ก่อนที่จะถึงด่านน้ำพาวจะพบคลังสินค้าขนาดเล็กหลายแห่ง ซึ่งเตรียมส่งสินค้าออกไปยังเวียดนาม



ด่านพรมแดนน้ำพาว (Nam Phao) สปป.ลาว

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิพย์ ศรีพนา (22 พฤษภาคม 2008)



ที่ทำการภายในอาคารด่านพรมแดนน้ำพาว สปป.ลาว

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิพย์ ศรีพนา (22 พฤษภาคม 2008)

2.2 ด้านพรมแดนแก้วแจว ประเทศเวียดนาม

จากอาคารที่ทำการด่านน้ำพาวถึงด่านแก้วแจวมีระยะทางประมาณ 150-200 เมตร เท่านั้น อาคารที่ทำการด่านแก้วแจวได้รับการปรับปรุงใหม่ทั้งในและนอกอาคาร มีความทันสมัยและใหม่กว่าด่านน้ำพาวของลาว ด่านแก้วแจวมีเครื่องเอ็กซเรย์บุคคลและสิ่งของสัมภาระ ที่ทำการภายใน สะดวก สะอาดและเป็นระเบียบทันสมัยกว่าภายในที่ทำการของด่านน้ำพาว อีกทั้งยังมีลานจอดรถสินค้าที่มีขนาดใหญ่กว่าด่านน้ำพาวของลาว

ช่วงเวลาที่ผ่านมา ทั้ง 2 ด่านมีจำนวนคนและสินค้าผ่านเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เส้นทางหมายเลข 8 ได้รับการปรับปรุงและเป็นทางเลือกอีกเส้นทางหนึ่งที่เชื่อมไทย ลาว และเวียดนาม



อาคารด่านพรมแดนแก้วแจว (Cau Treo) ที่มีความทันสมัย
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (22 พฤษภาคม 2008)



อาคารด่านพรมแดนแก้วแจว
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (22 พฤษภาคม 2008)



ที่ทำการด่านพรมแดนแก้วเจว ประเทศเวียดนาม
ถ่ายภาพโดย ธัญญาทิพย์ ศรีพนา (22 พฤษภาคม 2008)



เครื่อง x-ray บุคคลและสิ่งของสัมภาระที่ด่านพรมแดนแก้วเจว
ถ่ายภาพโดย ธัญญาทิพย์ ศรีพนา (22 พฤษภาคม 2008)



พื้นที่จอดรถสินค้าที่ด่านแก้วเจว
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (25 สิงหาคม 2008)

3. เมืองการค้าชายแดนของลาว: หลักขาว

หลักขาวเป็นเมืองชายแดนในตลาดหลักขาวมีสินค้าทั้งจากจีนและโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากไทยทั้งขายปลีกและขายส่ง สำหรับสินค้าขายส่งจะเตรียมส่งออกไปยังเวียดนาม เมืองหลักขาวนี้อยู่ห่างจากชายแดนลาว-เวียดนามประมาณ 30 กม. ระหว่างเมืองหลักขาวและชายแดนเป็นพื้นที่ภูเขาทั้งสี่ด้าน ทำให้ไม่สามารถมีที่ตั้งตลาดที่อยู่ติดพรมแดนได้ หลักขาวจึงเป็นเมืองที่ผู้เดินทางจะจอดพักรถ รับประทานอาหาร และเป็นแหล่งสุดท้ายก่อนถึงชายแดนลาว-เวียดนามที่มีจุดพักรถและร้านอาหาร



เมืองหลักขาว แขวงบอลิคำไซ

ถ่ายภาพโดย รัชัญญทิพย์ ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)



เมืองหลักขาว แขวงบอลิคำไซ

ถ่ายภาพโดย ปริญญ พวงนาค (25 สิงหาคม 2008)



สินค้าในตลาดเมืองหลักซาว

ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (25 สิงหาคม 2008)



ร้านในตลาดเมืองหลักซาวที่ขายสินค้าจากเมืองไทยโดยเฉพาะ
สะท้อนให้เห็นความนิยมในสินค้าไทย

ถ่ายภาพโดย ธัญญาทิพย์ ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)



รถขนส่งสินค้าจากตลาดหลักชาวเมืองเวียดนาม
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)

4. เมืองการค้าชายแดนของเวียดนาม: จุงเตม

เมืองจุงเตมเป็นเมืองการค้าชายแดนเล็ก ๆ เมื่อผ่านด่านกักกันแล้วสินค้าจะถูกพักหรือกระจายและส่งต่อไปจากเมืองนี้โดยจะพบเห็นการขายสินค้าไทยที่เมืองนี้ไม่น้อย ในทางกลับกันสินค้าที่ส่งมาจากเมืองจีนหรือเวียดนามเองก็จะมาผ่าน หรือพักที่เมืองนี้ก่อนที่จะเดินทางข้ามไปยังลาวที่ด่านกักกันและด่านน้ำพาว



ศูนย์การค้าเตยซัน (Tay Son) ที่ตำบลจุงเตม (Trung Tam)
อำเภอเฮืองซัน (Huong Son) เป็นศูนย์การค้าขนาดเล็กแต่มีสินค้าไทยจำนวนมาก
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)



สินค้าในศูนย์การค้าเต๋ยเซิน

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)



สินค้าไทยในศูนย์การค้าเต๋ยเซิน

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)

เมืองจุงเตมนีเป็นส่วนหนึ่งของเขตเศรษฐกิจชายแดนเก๋วแจวซึ่งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนเก๋วแจว-น้ำพาว 40 กม. และจะได้กล่าวถึงต่อไป

บทที่ 2

นโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ของไทย เวียดนาม ลาว ต่อเส้นทางหมายเลข 8

ไม่ว่าในนโยบายหรือแผนยุทธศาสตร์ของแต่ละประเทศจะกล่าวถึงเส้นทางหมายเลข 8 เป็น การเฉพาะหรือไม่ก็ตาม ทั้งประเทศไทย เวียดนามและลาวต่างให้ความสำคัญกับเส้นทางหมายเลข 8 ในฐานะเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงซึ่งจะสามารถขยายการเชื่อมต่อไปสู่ นอกอนุภาคนี้อย่าง

1. นโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของไทย

ประกอบด้วยแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (กลุ่ม ที่ 6.2) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของจังหวัดนครพนม

1.1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (กลุ่มที่ 6.2)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดนครพนมอยู่ในกรอบของแผนยุทธศาสตร์การ พัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (กลุ่มที่ 6.2) ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดสกลนคร นครพนม มุกดาหาร เน้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนาการท่องเที่ยว การพัฒนาการค้า ชายแดนและการพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร โดยยึดวิสัยทัศน์ว่าด้วย “สะพาน การค้าและการท่องเที่ยวอินโดจีน”

แต่ละจังหวัดจะรับผิดชอบในแต่ละยุทธศาสตร์ ดังเช่น สกลนครรับผิดชอบการ พัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร มุกดาหารรับผิดชอบ การพัฒนาการค้าชายแดน และนครพนมรับผิดชอบการพัฒนาการท่องเที่ยว

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนมี วัตถุประสงค์ ดังนี้¹

¹ จากเอกสารของสำนักงานจังหวัดนครพนม 10 กรกฎาคม 2008

ยุทธศาสตร์หลัก	วัตถุประสงค์
การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์	- ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถให้กับประชากรทุกภาคส่วน - ส่งเสริมการดำเนินชีวิตแบบเศรษฐกิจพอเพียงและเผยแพร่ภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อการพัฒนา - เพิ่มขีดความสามารถสถาบันการศึกษาในการให้บริการทางวิชาการกับท้องถิ่นและประเทศเพื่อนบ้าน
การพัฒนาการค้าชายแดน	- การพัฒนา “เขตเศรษฐกิจชายแดน” โดยส่งเสริม “เขตปลอดอากร” และศูนย์กระจายสินค้าในกลุ่มจังหวัด - ส่งเสริมผู้ประกอบการลงทุนในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน - การพัฒนาเชื่อมโยงเมืองคู่แฝด หรือ เมืองแฝดสาม
การพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร	- การเพิ่มขีดความสามารถในการวิจัยและพัฒนา ตลอดจนออกแบบผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์ในท้องถิ่น - การปรับโครงสร้างระบบการผลิตทางการเกษตร เพื่อรองรับอุตสาหกรรมเกษตร - การพัฒนาระบบตลาดกลางสินค้าการเกษตร - การส่งเสริมพัฒนาการวิจัยการปลูกพืชทดแทนพลังงาน
การพัฒนาการท่องเที่ยว	- หนึ่งจังหวัด หนึ่งพิกัด - ส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกันในกลุ่มจังหวัดและในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคน้ำโขง - การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งการเรียนรู้ด้านศาสนา ศิลปะ วัฒนธรรมและธรรมชาติ - ส่งเสริมการดำเนินงานด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์สินค้าทางการท่องเที่ยว

1.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของจังหวัดนครพนม

สำหรับแผนยุทธศาสตร์ของจังหวัดนครพนมนั้นมีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ดังนี้²

² ข้อมูลจังหวัดนครพนมเสนอรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายจักรภพ เพ็ญแข) ในวันอังคารที่ 19 พฤษภาคม 2551 สำนักงานจังหวัดนครพนม พฤษภาคม 2551 หน้า 2.

ยุทธศาสตร์หลัก	วัตถุประสงค์
บ้านเมื่อน้ำอยู่	- เมืองที่สงบสุข สะดวก สะอาด สวยงามและปลอดภัย - สังคมที่เข้มแข็งภายใต้การดำรงชีวิตแบบเศรษฐกิจพอเพียง
การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์	- ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีความรู้คู่คุณธรรม - เพิ่มขีดความสามารถสถาบันการศึกษาในการให้บริการทางวิชาการกับท้องถิ่นและประเทศเพื่อนบ้าน - เพิ่มทักษะด้านการประกอบอาชีพแก่ประชาชนสู่สังคมผู้ประกอบการ
การพัฒนาการค้าชายแดน	- ผลักดันกลุ่มจังหวัดให้มี “เขตเศรษฐกิจชายแดน” โดยส่งเสริม “เขตปลอดอากร” และศูนย์กระจายสินค้า - ส่งเสริมผู้ประกอบการค้าการลงทุนในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน - การพัฒนาการเชื่อมโยงเมืองคู่แฝด หรือ เมืองแฝดสาม และ 3 ประเทศ 8 จังหวัด
การพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร	- การเพิ่มขีดความสามารถในการวิจัยและพัฒนาตลอดจนออกแบบผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์ในท้องถิ่น - การปรับโครงสร้างระบบการผลิตทางการเกษตรเพื่อรองรับอุตสาหกรรมเกษตร - การพัฒนาระบบตลาดกลางสินค้าการเกษตร - การส่งเสริมพัฒนาและการวิจัยการปลูกพืชทดแทนพลังงาน - สนับสนุนการรวมกลุ่มเกษตรกรและองค์กรเกษตรกรให้มีความสามารถในการแข่งขัน - ส่งเสริมความร่วมมือด้านการเกษตรกับประเทศเพื่อนบ้าน
การพัฒนาการท่องเที่ยว	- ส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศและในกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง - การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งการเรียนรู้ด้านประวัติศาสตร์ ศาสนา ศิลปะ วัฒนธรรมและธรรมชาติ - ส่งเสริมการดำเนินงานด้านการตลาดและการประชาสัมพันธ์สินค้าด้านการท่องเที่ยว

สำหรับวิสัยทัศน์ของจังหวัดนครพนมนั้นคือ เมืองน่าอยู่ คู่สัมพันธ์อินโดจีน

จะเห็นว่า จังหวัดนครพนมให้ความสำคัญกับการดำเนินการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านและความร่วมมือในการส่งเสริมการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และแม้จะมีได้มีการกล่าวถึงเส้นทางหมายเลข 8 อย่างเจาะจงในแผนยุทธศาสตร์ทั้งของกลุ่มจังหวัดและของแต่จังหวัดนครพนม แต่ก็เป็นที่ทราบดีว่า เส้นทางหมายเลข 8 นั้นเป็นเครือข่ายเส้นทางเชื่อมต่อที่สำคัญระหว่างจังหวัดในภาคอีสาน ดังเช่น นครพนม สกลนคร อีกทั้งจังหวัดอื่นๆกับลาวและเวียดนาม

2. นโยบายของเวียดนาม

งานวิจัยนี้จะพิจารณาแต่เพียงนโยบายของจังหวัดห่าติ่งห์และจังหวัดเหงะอานเท่านั้น ซึ่งทั้งสองจังหวัดนี้ ใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 8 โดยตรง และจะไม่ได้กล่าวถึงนโยบายของจังหวัดกว๋างบิงห์ ทั้งนี้ จังหวัดกว๋างบิงห์จะใช้เส้นทางหมายเลข 12 เป็นหลักมากกว่า และเส้นทางหมายเลข 12 ในผังเวียดนามก็อยู่ในเขตจังหวัดกว๋างบิงห์แต่เพียงจังหวัดเดียว

2.1 นโยบายของจังหวัดห่าติ่งห์³

เส้นทางหมายเลข 8 ทั้งเส้นทางอยู่ในจังหวัดห่าติ่งห์ จังหวัดห่าติ่งห์มีนโยบายให้เส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางเชื่อมต่อประเทศลาวและไทย และให้ความสำคัญกับเส้นทางนี้ในฐานะเส้นทางการค้าและเส้นทางท่องเที่ยว เส้นทางนี้เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านของจังหวัดห่าติ่งห์ ยุทธศาสตร์นี้ยังสามารถเห็นได้จากการสนับสนุนของจังหวัดต่อความร่วมมือในกรอบ 3 ประเทศ 8 จังหวัดซึ่งจะกล่าวถึงต่อไป โดยมีเส้นทางหมายเลข 8 เป็นแกนหลักสำคัญ

จากการให้ความสำคัญต่อเส้นทางหมายเลข 8 จังหวัดห่าติ่งห์มีแผนที่จะยกระดับเส้นทางระหว่างเมืองจุงเดิม (Trung Tam) และสามแยกบายฮวอด (จุดตัดระหว่างเส้นทางหมายเลข 8 และ เส้นทางหมายเลข 1) จากถนน 2 เส้นทางเป็น 4 เส้นทาง อันจะทำให้การสัญจรมีความสะดวกมากขึ้น อีกทั้ง กำลังดำเนินการสร้างเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจวซึ่งอยู่บนเส้นทางหมายเลข 8 เพื่อรองรับการค้าและการลงทุนในจังหวัดของตน เส้นทางหมายเลข 8 นี้จะมีบทบาทของการเป็นเส้นทางการค้าเพิ่มมากขึ้นอีก เมื่อเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจวเริ่มดำเนินกิจกรรมต่างๆ เขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจวนี้กินพื้นที่จากด่านพรมแดนแก้วแจวลงมาถึงเมืองจุงเดิม เป็นระยะทาง 46 กม.

³ จากการสัมภาษณ์ เหงวียน จี เท็งห์ (Nguyen Chi Thanh) รองผู้อำนวยการฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดห่าติ่งห์

นอกจากนี้ เพื่อรองรับการนำเข้าส่งออกจากลาวและไทยมายังเวียดนาม จังหวัดห่าดิ่งห์กำลังดำเนินการพัฒนาท่าเรือหุ่งอ้าง อีกทั้ง เขตเศรษฐกิจหุ่งอ้างโดยมีจุดมุ่งหมายที่จะส่งออกผลผลิตไปยังลาวและไทยด้วยเส้นทางหมายเลข 8 และส่งไปยังประเทศอื่นๆด้วยโดยทางเรือ

นอกจากนี้ จังหวัดห่าดิ่งห์ยังสนับสนุนความร่วมมือในกรอบ 3 ประเทศ 8 จังหวัดซึ่งจะกล่าวถึงต่อไป โดยมีเส้นทางหมายเลข 8 เป็นแกนหลักสำคัญ

2.2 นโยบายของจังหวัดเหงะอาน⁴

จังหวัดเหงะอานให้ความสำคัญกับเส้นทางหมายเลข 8 ทั้งในฐานะเส้นทางการค้าและเส้นทางทางท่องเที่ยวเช่นเดียวกับจังหวัดห่าดิ่งห์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการท่องเที่ยว จังหวัดเหงะอานเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือในกรอบ 3 ประเทศ 8 จังหวัด อีกทั้ง ให้การสนับสนุนและเข้าร่วมการประชุมอย่างจริงจัง⁵

จังหวัดเหงะอานพยายามเชื่อมสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดของตนกับจังหวัดนครพนม เช่น กรณีบ้านโฮจิมินห์และหมู่บ้านมิตรภาพไทย-เวียดนามที่บ้านนาจอกซึ่งเป็นจุดขายสำคัญสำหรับ 2 ประเทศ เป็นต้น ยิ่งกว่านี้ จังหวัดเหงะอานยังให้ความสำคัญกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ด้วย

3. นโยบายของลาว

เนื่องจากลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล เส้นทางที่นำไปสู่ทะเลและท่าเรือจึงมีความสำคัญยิ่งต่อลาว เส้นทางหมายเลข 8 เป็นอีกเส้นทางหนึ่งนอกเหนือจากเส้นทางหมายเลข 9 ที่เป็นประตูสู่ทะเล สำหรับเส้นทางหมายเลข 9 จะเป็นเส้นทางที่ออกสู่ทะเลทางภาคกลางของเวียดนาม ขณะที่เส้นทางหมายเลข 8 จะเป็นเส้นทางที่ออกสู่ทะเลทางภาคกลางตอนเหนือของเวียดนาม

ท่าเรือในเวียดนามที่สามารถรองรับการนำเข้าส่งออกทางทะเลให้ลาวได้ คือ ท่าเรือหุ่งอ้างที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ท่าเรือนี้รัฐบาลเวียดนามให้สิทธิพิเศษแก่ลาวในการใช้โดยไม่ต้องเสียค่าเช่า นอกจากนี้ เวียดนามยังจัดหาพื้นที่ในเขตเศรษฐกิจหุ่งอ้างให้ลาวใช้และบริหารจัดการเองโดยไม่ต้องเสียค่าเช่าด้วยเช่นกัน ทั้งหมดนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์พิเศษระหว่างลาวและเวียดนามที่มีมาแต่ช้านาน

เส้นทางหมายเลข 8 ยังเป็นเส้นทางที่ไปสู่กรุงฮานอยด้วยระยะทางที่สั้นกว่าเส้นทางหมายเลข 9 ทำให้เส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางบกที่เชื่อมระหว่างนครเวียงจันทน์และกรุงฮานอย

⁴ เมืองวิงห์ (Vinh) เป็นเมืองหลักของจังหวัดเหงะอาน อยู่ห่างจากจังหวัดนครพนมประมาณ 340 กม.

⁵ ฟาม มิงห์ คำว (Pham Minh Dao) ผู้อำนวยการสำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดเหงะอาน

ที่ใกล้ที่สุด ในปัจจุบันทั้งลาวและเวียดนามใช้เส้นทางนี้ไปมาหาสู่กันมากยิ่งขึ้นและสะดวกยิ่งขึ้น เนื่องจากการปรับปรุงซ่อมแซมได้เสร็จสิ้นลงแล้ว

ด้านการค้า เส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางการค้าระหว่างทางเหนือของเวียดนาม อันได้แก่ กรุงเทพมหานคร อีกทั้ง จีนตอนใต้กับเวียงจันทน์ บอลิคำไซและคำม่วน เป็นต้น แม้ว่าเส้นทางจะเป็นภูเขาสูงมีความลาดชันในบางช่วงก็ตาม สินค้าที่มาจากทางเหนือของเวียดนามสามารถไปสู่เวียงจันทน์ บอลิคำไซและคำม่วนและในทางกลับกันก็เช่นกัน นอกจากนี้ สินค้าหรือทรัพยากรที่ลาวส่งออกไปยังต่างประเทศสามารถใช้ท่าเรือห้วงอ่างของจังหวัดท่าคันโทโดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8

ด้านการท่องเที่ยว ความงามของธรรมชาติและทิวทัศน์บนพื้นที่บนเส้นทางหมายเลข 8 เช่น ภูเขาสูง ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ ลำธารน้ำพาที่ไหลขนานกับเส้นทาง จุดชมวิวยามเย็นที่สวยงาม เป็นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ สถานที่ท่องเที่ยวด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ศาสนาที่เมืองท่าแขก บอลิคำไซ มีความน่าสนใจอย่างยิ่ง และมีศักยภาพที่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมทั้งจากในประเทศลาวเองและต่างประเทศในอนาคต นอกจากเส้นทางหมายเลข 8 ทั้งในลาวและเวียดนามในตัวของมันเองจะมีความสวยงามเป็นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวแล้ว ยังเป็นเส้นทางที่นำไปสู่สถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆนอกพื้นที่ที่เส้นทางหมายเลข 8 พาดผ่านด้วย เช่นที่จังหวัดเหงะอานและอาญเลยไปยังกรุงเทพมหานครหรือที่จังหวัดท่าคันโทและต่อลงมายังจังหวัดกว๋างบิงห์และสามารถมาบรรจบที่จังหวัดกว๋างจิซึ่งเป็นประตูสู่เส้นทางหมายเลข 9 ได้

รัฐบาลลาวให้ความสำคัญกับการปรับปรุงเส้นทางและเครือข่ายเส้นทาง ทั้งนี้ รัฐบาลลาวมองว่า การปรับปรุงเส้นทางและเครือข่ายเส้นทางจะนำไปสู่การเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลวงและท้องถิ่น ระหว่างจังหวัดและตำบลอำเภอทั้งหลาย อันนำไปสู่การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการลดความยากจนในพื้นที่ห่างไกลความเจริญ ด้วยความสำคัญของเส้นทางนี้ รัฐบาลลาวจึงให้การสนับสนุนจัดหางบประมาณในการซ่อมแซมยกระดับเส้นทางและถนนทั้งหลายรวมทั้ง เส้นทางหมายเลข 8

3.1 ยุทธศาสตร์ในการสร้างและซ่อมแซมถนนและเส้นทางในช่วง 15 ปี

3.1.1 เสริมสร้างความสามารถของหน่วยงานในการบริหารจัดการภาคขนส่ง เครือข่ายถนนเส้นทาง

3.1.2 ให้ความสำคัญกับกฎระเบียบเพื่อป้องกันการชำรุดของถนนจากพาหนะที่น้ำหนักเกิน

3.1.3 นำปฏิบัติมาตรการความปลอดภัยของเส้นทาง

3.1.4 เพิ่มการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

3.1.5 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชาวบ้าน ท้องถิ่นในการวางแผนการสร้างถนนและ
การทํานุบำรุง

4. ความร่วมมือระหว่าง 3 ประเทศระดับท้องถิ่นระหว่างไทย ลาวและเวียดนามบน เส้นทางหมายเลข 8

การสร้างความร่วมมือระดับท้องถิ่น หรือระดับจังหวัดและแขวง ในกรอบของ 3 ประเทศ 8
จังหวัดและแขวง หรือ 8 จังหวัด และแขวง ใน 3 ประเทศ⁶ แสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่า ทั้งสาม
ประเทศนี้ให้ความสำคัญกับการใช้เส้นทางหมายเลข 8 ทั้งเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว

กรอบความร่วมมือนี้ ประกอบด้วยจังหวัดนครพนม สกลนคร หนองคายของไทย แขวงบอลิ
คำไซ แขวงคำม่วนของลาว และจังหวัดเหงะอาน ห่าดิงห์และกว๋างบิงห์ของเวียดนาม ความร่วมมือ
ในกรอบนี้เป็นความร่วมมือในหลายด้าน ดังเช่น การท่องเที่ยว การค้า การลงทุน การศึกษา
วัฒนธรรม และการกีฬา⁷ โดยมีเส้นทางหมายเลข 8 และต่อมา เส้นทางหมายเลข 12 เป็นแกนหลัก

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาจวบจนปัจจุบัน ผู้บริหารจังหวัดและแขวง อีกทั้งเจ้าหน้าที่ระดับกลาง
ของไทย ลาวและเวียดนามได้พบปะร่วมประชุม แลกเปลี่ยนการเยือนอย่างสม่ำเสมอและได้สร้าง
ความร่วมมือระหว่างกันในด้านต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น ทั้งในกรอบความสัมพันธ์สองฝ่ายและ
ความสัมพันธ์สามฝ่ายที่มีลาวรวมอยู่ด้วย ความร่วมมือทั้งในสองกรอบในระดับจังหวัดนี้ มีความ
คล่องตัวมากกว่าระดับประเทศ อีกทั้งสามารถส่งเสริมให้ความสัมพันธ์ระดับประชาชนมีความ
ใกล้ชิดมากขึ้น มีผลทำให้ความสัมพันธ์โดยรวมมีความสมบูรณ์ขึ้นด้วยเช่นกัน

การประชุมของจังหวัดนครพนม สกลนครและหนองคายกับเวียดนามและลาวในกรอบของ
3 ประเทศระดับอนุกรรมการและโดยเฉพาะอย่างยิ่งระดับผู้บริหารระดับสูงโดยมีเส้นทางหมายเลข 8
เป็นแกนหลักในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา⁸ มีดังนี้

1. การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการท่องเที่ยวระหว่าง 3 ประเทศครั้งที่ 4 ที่
จังหวัดห่าดิงห์ ประเทศเวียดนาม ในวันที่ 24 กันยายน 2003
2. การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการท่องเที่ยว 7 จังหวัด/แขวง 3 ประเทศ ไทย-ลาว-
เวียดนามครั้งที่ 5/2547 ที่จังหวัดนครพนม ในวันที่ 19 เมษายน 2004

⁶ แต่เดิม มีเพียง 7 จังหวัดและแขวง ครั้นในเดือนธันวาคม 2005 จังหวัดกว๋างบิงห์ของเวียดนามได้เข้าร่วม
ด้วยอีกจังหวัดหนึ่ง ความร่วมมือนี้จึงเป็นความร่วมมือ 8 จังหวัดและแขวงใน 3 ประเทศ

⁷ ดู “บันทึกการประชุมผู้บริหารระดับสูง 7 จังหวัด 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามในเส้นทางหมายเลข 8
ครั้งที่ 8 ณ เมืองวิงห์ จังหวัดเหงะอาน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม วันที่ 4 พฤษภาคม 2547”

⁸ ก่อนหน้านี้ เป็นการประชุมระหว่างสองประเทศ คือ แขวงคำม่วนและจังหวัดนครพนมเท่านั้น ต่อมาจึง
ขยายเป็น 7 จังหวัดและแขวงใน 3 ประเทศ และท้ายสุดเป็น 8 จังหวัดและแขวงใน 3 ประเทศ

3. การประชุมคณะอนุกรรมการความร่วมมือพัฒนาด้านท่องเที่ยว 7 จังหวัดของ 3 ประเทศเวียดนาม - ลาว - ไทยบนถนนหมายเลข 8 ที่จังหวัดนครพนม ในวันที่ 19 เมษายน 2004

4. การประชุมผู้บริหารระดับสูง 7 จังหวัด 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามในเส้นทางหมายเลข 8 ครั้งที่ 8 ที่เมืองวิงห์ จังหวัดเหงะอาน ประเทศเวียดนาม ในวันที่ 4 พฤษภาคม 2004

5. การประชุมคณะอนุกรรมการท่องเที่ยว ครั้งที่ 6 ของ 7 จังหวัด 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนาม ที่ใช้ประโยชน์เส้นทางเลข 8 ที่แขวงคำม่วน ประเทศลาว ในวันที่ 25 มีนาคม 2005

6. การประชุมผู้บริหารระดับสูง 7 จังหวัด 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามที่เชื่อมโยงเส้นทางหมายเลข 8 ครั้งที่ 9 ณ โรงแรมนครพนมริเวอร์วิว อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ในวันที่ 25 มิถุนายน 2005

7. การประชุมคณะผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามที่มีความเชื่อมโยงในเส้นทางหมายเลข 8 ครั้งที่ 10 ณ แขวงคำม่วน สปป.ลาว ในวันที่ 1 กันยายน 2006

8. การประชุมคณะผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด/แขวง 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามที่ใช้เส้นทางหมายเลข 8 และ 12 ครั้งที่ 11 ณ จังหวัดหนองคาย ในวันที่ 24 สิงหาคม 2007 ในการประชุมครั้งนี้ ทั้งสามประเทศได้ขยายความร่วมมือรอบคลุมถึงเส้นทางหมายเลข 12

9. การประชุมความร่วมมือตามแผนพัฒนาความสัมพันธ์ด้านคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยวที่จังหวัดกว๋างบิงห์ ในวันที่ 2 มิถุนายน 2008 ซึ่งจังหวัดนครพนมและจังหวัดกว๋างบิงห์ ประเทศเวียดนามได้ประชุมความร่วมมือตามแผนพัฒนาความสัมพันธ์ด้านคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยวเพื่อประชุมหารือถึงแผนการพัฒนาความสัมพันธ์ด้านการคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงในเส้นทางหมายเลข 8 และ 12 ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมไปยังเวียดนาม ด้วยระยะทางเพียง 300 กม. และเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 จังหวัดนครพนม – แขวงคำม่วน อีกทั้ง เพื่อเตรียมความพร้อมในด้านการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยวในเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจ East-West Economic Corridor ระหว่างไทย ลาวและเวียดนาม⁹

10. คณะผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด/แขวง 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามที่ใช้เส้นทางหมายเลข 8 และ 12 ครั้งที่ 12 ณ แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว ในวันที่ 25 ธันวาคม 2008

นอกจากการประชุมด้านการท่องเที่ยวข้างต้นแล้ว ยังมีการประชุมด้านการศึกษา วัฒนธรรม กีฬา การค้าและการลงทุนด้วย เช่น การประชุมด้านการศึกษา วัฒนธรรม กีฬาในวาระเดียวกันและวาระอื่น ๆ ด้วย

⁹ “จังหวัดนครพนม และจังหวัดกว๋างบิงห์ ประเทศเวียดนาม ประชุมความร่วมมือตามแผนพัฒนาความสัมพันธ์ด้านคมนาคมขนส่ง”, <http://www.sawasdeenakhonphanom.com/news.php?name=news&file=readnews&id=79>.

บทที่ 3

เส้นทางหมายเลข 8 กับการค้า

เส้นทางหมายเลข 8 เริ่มเป็นเส้นทางเชื่อมต่อของประชาชนและเส้นทางเชื่อมต่อขนส่งสินค้าอีกครั้งเมื่อสถานะความขัดแย้งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงสิ้นสุดลงอย่างสิ้นเชิงในปลายทศวรรษที่ 1980 นับตั้งแต่ในช่วงต้นทศวรรษที่ 1990 ได้มีความพยายามในการซ่อมแซมเส้นทาง แต่เป็นการซ่อมแซมที่ไม่ถาวรและไม่แข็งแรงเท่าไร และในช่วงเวลานั้นเส้นทางถูกน้ำท่วมและเกิดดินถล่มจากภูเขาเป็นครั้งคราวทำให้ถนนชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ อย่างไรก็ตาม การซ่อมแซมถนนอย่างมีมาตรฐานได้มีขึ้นอีกครั้งในช่วงต้นทศวรรษที่ 2000 ทำให้ถนนมีสภาพดีขึ้นและสามารถใช้การได้สะดวก

เส้นทางหมายเลข 8 จะเป็นเส้นทางการค้าและการท่องเที่ยวได้หรือไม่ ประการหนึ่งอาจจะพิจารณาได้จากการใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้ โดยดูจากมูลค่าการค้า จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวนรถที่ผ่านเส้นทาง

1. แหล่งที่มาของสินค้าที่ขนส่งผ่านเส้นทางหมายเลข 8

สินค้าที่ผ่านเส้นทางหมายเลข 8 มีทั้งสินค้าที่มีแหล่งที่มาจากจีน เวียดนามด้านหนึ่งและจากไทย อีกด้านหนึ่ง สินค้าที่มาจากจีนและเวียดนามจะผ่านมาทางจังหวัดหนานหนิง (Nanning) และหลั่วกาย (Lao Cai) คู่ฮานอย เมื่อส่งเข้ามาในลาวก็จะกระจายในลาวส่วนหนึ่งและอีกส่วนหนึ่งจะเข้ามายังประเทศไทย ส่วนสินค้าจากไทยที่ผ่านเส้นทางหมายเลข 8 จะมาจากหลาย ๆ ส่วนของประเทศไทย เช่น กรุงเทพฯ สกลนคร อุดร ขอนแก่น อำเภอมืองนครพนม และจังหวัดหนองคาย ฯลฯ และถูกส่งไปยังเวียดนามและจีน โดยส่วนหนึ่งจะกระจายอยู่ในชุมชนบนเส้นทางหมายเลข 8 เอง สินค้าที่ผ่านไปยังเส้นทางหมายเลข 8 นี้ จะผ่านจากไทยไปยังลาว จากจุดหลัก ๆ ที่อำเภอมืองนครพนม อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม และที่อำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย โดยสินค้าเหล่านี้จะไปพักอยู่ที่เมืองหลักซาว หรือ คลังสินค้าหน้าด่านน้ำพาวก่อนที่จะข้ามจากลาวไปยังเวียดนาม สำหรับสินค้าที่มาจากจีนหรือจากเวียดนามหากจำเป็นจะมีแหล่งพักสินค้าอยู่ที่เมืองจุงเตม (Trung Tam) ในเวียดนาม ก่อนที่จะข้ามไปยังประเทศลาว

2. จุดผ่านสำคัญของสินค้าไทยด้านจังหวัดนครพนมไปยังเส้นทางหมายเลข 8

จุดผ่านสำคัญของสินค้าไทยด้านจังหวัดนครพนมไปยังเส้นทางหมายเลข 8 ประกอบด้วยจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรน

2.1 จุดผ่านแดนถาวร

จุดผ่านแดนถาวรด้านจังหวัดนครพนมที่สินค้าผ่านไปยังเส้นทางหมายเลข 8 ก็คือด่านศุลกากรอำเภอเมือง จังหวัดนครพนมอยู่ตรงกันข้ามกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ที่ด่านศุลกากรนครพนมนี้มีแพขนานยนต์เป็นพาหนะในการขนสินค้าข้ามแม่น้ำโขง



รถรอลงแพขนานยนต์ที่ด่านศุลกากรนครพนม
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (1 เมษายน 2009)



รถรอลงแพขนานยนต์ที่ด่านศุลกากรนครพนม
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (1 เมษายน 2009)

2.2 จุดผ่อนปรน

สำหรับจุดผ่อนปรน จังหวัดนครพนมมีจุดผ่อนปรนอยู่ 4 แห่ง คือ ที่อำเภอเมืองนครพนม¹ บ้านธาตุพนม ตำบลธาตุพนม อำเภอธาตุพนม² อำเภอท่าอุเทน³ และอำเภอบ้านแพง จุดผ่อนปรนหลัก ๆ ของจังหวัดนี้ที่สินค้าผ่านไปยังเส้นทางหมายเลข 8 ก็คือ จุดผ่อนปรนบ้านดอนแพง ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม จุดผ่อนปรนอำเภอบ้านแพงนี้ อยู่ห่างจากอำเภอเมืองนครพนมเป็นระยะทาง 100 กม. และอยู่ตรงข้ามกับบ้านนุงกวาง เมืองปากกระดิ่ง แขวงบอลิคำไซ บ้านนุงกวางนี้เป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนของลาว อยู่ไม่ไกลจากเส้นทางหมายเลข 8 จากปากทางของจุดผ่านแดนนุงกวางไปยังสามแยกน้ำทอน หรือ ทางแบ่งหลักขาวซึ่งเป็นทางแยกเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 มีระยะทางประมาณ 10 กม.

มูลค่าการค้ารวมที่ผ่านจุดผ่อนปรนบ้านดอนแพงในปี 2007 มีประมาณ 26.81 ล้านบาท (มูลค่านำเข้า 1.01 ล้านบาท และมูลค่าส่งออก 25.80 ล้านบาท) และ ปี 2008 มูลค่าการค้ารวมมีประมาณ 20.17 ล้านบาท (มูลค่านำเข้า 0.91 ล้านบาท และมูลค่าส่งออก 19.26 ล้านบาท)⁴ สินค้าส่งออกจากจุดผ่อนปรนบ้านดอนแพง ได้แก่ เครื่องอุปโภคบริโภค จักรยาน ป้าย ปูนซีเมนต์

จุดผ่อนปรนบ้านดอนแพงเป็นจุดที่มีสินค้าผ่านไปบนเส้นทางหมายเลข 8 มากกว่าจุดผ่อนปรนอื่น ๆ ของจังหวัดนครพนม ทั้งนี้ ณ จุดผ่อนปรนอำเภอบ้านแพงนี้เป็นจุดที่ใกล้กับเส้นทางหมายเลข 8 มากที่สุดเมื่อเทียบกับจุดผ่อนปรนอื่น ๆ ของจังหวัด ดังนั้น จุดที่ส่งสินค้าไปสู่เส้นทางหมายเลข 8 มากที่สุดสำหรับจังหวัดนครพนม คือ จุดผ่อนปรนบ้านดอนแพงและด่านศุลกากรอำเภอเมือง

¹ เปิดจุดผ่านแดนเมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2548/2005 อยู่ตรงข้ามบ้านปากแซง แขวงคำม่วน

² ห่างจากตัวเมืองนครพนม 50 กม. อยู่ตรงข้ามบ้านปากเซบั้งไฟ เมืองหนองบก แขวงคำม่วน

³ อยู่ตรงข้ามบ้านหินบุญ เมืองหินบุญ แขวงคำม่วน

⁴ จากการสัมภาษณ์รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม นางวิดา ประสงค์วัฒนา วันที่ 7 เมษายน 2009; และจาก

เอกสารข้อมูลการค้าชายแดน ปี 2551 ของจังหวัดนครพนม สำนักงานพาณิชย์จังหวัด 19 มีนาคม 2552



จุดผ่อนปรนบ้านคอนแพง ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพง
จังหวัดนครพนม

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (13 ธันวาคม 2008)



จุดตรวจที่จุดผ่อนปรนบ้านคอนแพง ตำบลบ้านแพง
อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (31 มีนาคม 2009)



จุดผ่อนปรนบ้านคอนแพง ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพง
จังหวัดนครพนมช่วงน้ำลด

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (13 ธันวาคม 2008)



ทางลงสู่แม่น้ำโขงที่จุดผ่อนปรนบ้านคอนแพง ตำบลบ้านแพง
อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนมช่วงน้ำลด
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (13 ธันวาคม 2008)



การขนสินค้าข้ามแม่น้ำโขงที่จุดผ่อนปรนบ้านคอนแพง
ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนมช่วงน้ำลด
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (6 เมษายน 2009)



ที่จุดผ่อนปรนบ้านคอนแพง ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพง
จังหวัดนครพนมช่วงน้ำลด
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (6 เมษายน 2009)

สินค้าที่ถูกส่งจากไทยไปยังเวียดนามและผ่านมาบนเส้นทางหมายเลข 8 จะต้องผ่านด่านน้ำพาวของลาวและด่านแก้วแจวของเวียดนาม จากนั้นกระจายไปยังจังหวัดเหงะอาน กรุงฮานอย จังหวัดท่าติ่งห์ จังหวัดกว๋างบิงห์ เป็นต้น

3. จุดผ่านหลักของสินค้าไทยด้านจังหวัดหนองคายไปยังเส้นทางหมายเลข 8

3.1 จุดผ่านแดนถาวร

จุดผ่านแดนถาวร ด่านบึงกาฬ อำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย ตรงกันข้ามกับด่านปากซัน เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซซึ่งได้ยกระดับฐานะขึ้นเป็นด่านสากลเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2004

ด่านบึงกาฬอยู่ห่างจากตัวเมืองหนองคายเป็นระยะทาง 136 กม. และอยู่ห่างจากอำเภอบ้านแพง และปากทางแบ่งหรือทางเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 แขวงบอลิคำไซ เป็นระยะทาง 100 กม.

ด่านศุลกากรบึงกาฬนี้มีท่าเทียบแพขนานยนต์และคลังสินค้าศุลกากรที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ ไม่แออัด สะดวกต่อการพักและตรวจตราสินค้า ด่านศุลกากรบึงกาฬเป็นอาคารทันสมัยที่สร้างขึ้นใหม่และเปิดทำการตั้งแต่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2007 ที่ด่านนี้ให้บริการด้านพิธีการศุลกากรในรูปแบบ One Stop Service⁵



แผนที่บอกที่ตั้งของด่านบึงกาฬ (2)

⁵ รายงานผลการปฏิบัติงานประจำปีงบประมาณ 2551 ด่านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย



ระยะทางจากเมืองปากซันมายังทางแบ่งหลักชาวนบนเส้นทางหมายเลข 13

คือ 100 กม. เท่ากับระยะทางจากเมืองท่าแขกมายังทางแบ่งหลักชาวน

ที่มา : รายงานผลการปฏิบัติงานประจำปีงบประมาณ 2551

ด่านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย

สำหรับจุดผ่อนปรนของจังหวัดหนองคายที่อยู่ใกล้เส้นทางหมายเลข 8 มากที่สุด คือ จุดผ่อนปรนบึงคล้า⁶ แต่จุดนี้มูลค่าการค้ามีจำนวนน้อย และสินค้าที่จะส่งไปยังเส้นทางหมายเลข 8 จะไม่มาขนส่งผ่านจุดนี้ เพราะจะไปข้ามที่จุดผ่อนปรนบ้านดอนแพงเสียมากกว่า ทั้งนี้ ใกล้ทางเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 แต่หากเปรียบเทียบจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนในจังหวัดนครพนมและหนองคายแล้ว จุดผ่านแดนที่เป็นจุดผ่านหลักของสินค้าไปสู่เส้นทางหมายเลข 8 คือ ด่านศุลกากรบึงกาฬซึ่งมูลค่าสินค้าส่งออกในปี 2008 มีประมาณ 3.8 พันล้านบาท และในปี 2008 มีไม่น้อยกว่า 4 พันล้านบาทซึ่งมีมากกว่ามูลค่าสินค้าที่ผ่านจุดผ่อนปรนต่าง ๆ หลายเท่าตัว ทั้งนี้ มูลค่าสินค้าส่งออกที่ผ่านจุดผ่อนปรนถูกจำกัดอยู่ที่ 500,000 บาทและสาธารณูปโภคและศักยภาพในการขนส่งของจุดผ่อนปรนก็ไม่สามารถเปรียบเทียบ

⁶ บ้านบึงคล้า อำเภอบึงคล้า จังหวัดหนองคายอยู่ตรงข้ามกับบ้านปากกระดิ่ง เมืองปากกระดิ่ง แขวงบอลิคำไซ

กันได้ นอกจากนี้ ด้านศุลกากรนครพนมก็เป็นอีกจุดหนึ่งที่สินค้าจำนวนหนึ่งผ่านจุดนี้ไปยังเส้นทางหมายเลข 8

มูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ด้านศุลกากรบึงกาฬ

(หน่วย : บาท)

ปี	มูลค่าสินค้านำเข้า	มูลค่าสินค้าส่งออก
2546/2003	157,494,865.97	1,252,521,440.58
2547/2004	125,992,533.75	1,359,720,692.96
2548/2005	95,981,236.08	1,570,428,226.89
2549/2006	240,585,820.16	2,603,632,964.37
2550/2007	543,033,248.18	3,889,083,538.46
2551/2008	584,687,753.76	4,286,898,267.85

ที่มา : ด้านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย

ชนิดสินค้านำเข้า-ส่งออกด้านบึงกาฬ

ชนิดสินค้านำเข้า	ชนิดสินค้าส่งออก
ไม้แปรรูป	เครื่องใช้ไฟฟ้า
รถปิกอัพ 4 ประตูใหม่พวงมาลัยซ้าย	อาหารปรุงแต่งสำเร็จรูป
ไม้อัด	อะไหล่รถจักรยานยนต์
ไม้ยูคาลิปตัส	รถยนต์บรรทุก
รถเข็นปั่นจั่นเก่าพร้อมแชสซีและเครื่องยนต์	เครื่องอุปโภคบริโภค
กระเทียม	เบ็ดเตล็ด
ชันก้อน	เหล็ก
กกแห้ง	น้ำมันหล่อลื่น
ไม้วีเนียร์	ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร
ไม้ประสานต่อยาว	ยานพาหนะใช้งานอื่น

ที่มา : ด้านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย

อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบจุดผ่านแดนที่ด่านศุลกากรบึงกาฬและด่านศุลกากรนครพนมแล้ว การนำเข้าส่งออกสินค้าไปยังเส้นทางหมายเลข 8 ที่ด่านศุลกากรบึงกาฬจะมีมากกว่าที่ด่านศุลกากรนครพนม ด้วยเหตุผลสำคัญประการหนึ่ง ก็คือ ด่านปากชั้นและเส้นทางหมายเลข 8 อีกทั้ง ด่านน้ำพาของลาวตั้งอยู่ในแขวงบอลิคำไซ ทำให้มีความสะดวกสำหรับผู้นำเข้าส่งออกในการตรวจตราการจ่ายภาษีของหน่วยงานของลาว และรวมถึง “เงินนอกระบบ” หรือ “เงินค่าธรรมเนียม” ที่จ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ของลาว ซึ่งจะอยู่ในแขวงเดียวกันทั้งต้นทางและปลายทาง ทำให้ไม่ต้องจ่ายซ้ำซ้อน

ผู้ให้ข้อมูลบางรายให้ข้อมูลว่า สินค้าประมาณร้อยละ 80-90 ที่ผ่านด่านศุลกากรบึงกาฬจะถูกส่งผ่านไปยังเส้นทางหมายเลข 8 และส่วนหนึ่งจะส่งให้กับบริษัทเทิน-หิโนนพาวเวอร์จำกัดซึ่งตั้งอยู่บนเส้นทางหมายเลข 8 บนพื้นที่ลาว สินค้าส่วนหนึ่งผ่านไปยังเวียดนามโดยผ่านด่านแก้วเจว่น้ำพาว (Cau Treo-Nam Phao) บริษัทเทิน-หิโนนพาวเวอร์จำกัดนี้มีท่าทำการและบ้านพักพนักงานบนพื้นที่กว้างขวาง ดูแลบริหารจัดการเขื่อนน้ำเทิน 1 สินค้าที่ส่งมายังบริษัท มีทั้งวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการทำนุบำรุงเขื่อนซึ่งเป็นเขื่อนขนาดเล็ก วัสดุของใช้ทั่วไป น้ำมันเชื้อเพลิง สินค้าอุปโภคบริโภคสำหรับพนักงานของบริษัท เป็นต้น

สำหรับจุดผ่านแดนที่ด่านศุลกากรนครพนมซึ่งตั้งอยู่ที่ตัวอำเภอเมืองนครพนมนั้น ผู้วิจัยพบว่า จะมีความสะดวกต่อการนำเข้าออกสินค้าผ่านไปยังเส้นทางหมายเลข 12 มากกว่า เพราะเส้นทางหมายเลข 12 ตั้งต้นอยู่ที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน อีกทั้ง ปลายทางของเส้นทางก็อยู่ในแขวงคำม่วนด้วยเช่นกัน ปัจจัยที่ทำให้มีการตัดสินใจว่า สินค้าชิ้น ๆ สมควรจะผ่านไปบนเส้นทาง หรือ ด่านใด ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับที่ว่า ปลายทางของสินค้านั้นอยู่ที่ใด สินค้าผ่านมาจากเส้นทางใดด้วยเช่นกัน และด่านต้นทางปลายทางมีที่ตั้งอยู่ในแขวงเดียวกันหรือไม่



ด่านพรมแดนและด่านศุลกากรบึงกาฬ

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (30 มีนาคม 2009)



ลานตรวจปล่อยสินค้าศุลกากรบึงกาฬ
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิพย์ ศรีพนา (30 มีนาคม 2009)



แพขนานยนต์ที่ด่านศุลกากรบึงกาฬ
ที่มา : รายงานผลการปฏิบัติงานประจำปีงบประมาณ 2551
ด่านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย

4. การค้าชายแดนระหว่างลาวและเวียดนามที่ด่านแก้วเจว

ข้อมูลสถิติการค้าบนเส้นทางหมายเลข 8 อาจหาได้จากด่านแก้วเจวและหน่วยงานศุลกากรในเมืองท่าตั้งห้ของเวียดนาม แต่สถิติมูลค่าการค้านี้อาจไม่รวมถึงสินค้าที่ผ่านมาตามเส้นทางหมายเลข 8 แต่กระจายไปตามทางทำให้มูลค่าสินค้าไม่ปรากฏที่ด่านแก้วเจว

และข้อมูลสถิติการค้าบนเส้นทางหมายเลข 8 อีกแหล่งหนึ่ง อาจหาได้จากมูลค่าการค้าชายแดน ไทย-ลาวที่ด่านหรือจุดผ่อนปรนหลักบางแห่งของจังหวัดหนองคายและนครพนม แต่จะเป็นมูลค่าจากการประมาณการเท่านั้น เพราะสินค้าจำนวนหนึ่งจากด่านหรือจุดผ่อนปรนหลักดังกล่าวอาจจะกระจายไปที่อื่นนอกเส้นทางหมายเลข 8 และไม่ได้ขนส่งผ่านเส้นทางหมายเลข 8 หรืออาจกระจายอยู่บางแห่งบนพื้นที่ที่เส้นทางหมายเลข 8 ผ่านในลาว โดยไม่ได้ผ่านด่านแก้วและไม่ได้ไปถึงเวียงคานม

ข้อมูลจากด่านแก้วสามารถบ่งบอกถึงการค้าบนเส้นทางหมายเลข 8 ได้ในระดับหนึ่ง ทั้งนี้ ข้อมูลสถิติของหน่วยงานศุลกากรที่ด่านแก้วและหน่วยงานศุลกากรในเมืองหำดิงก็ยังคงไม่สมบูรณ์ เสียทีเดียว มีการตกหล่นอยู่บ้างและไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่สมบูรณ์ทุกประการ แต่คณะวิจัยได้พยายามตรวจสอบข้อมูลเชิงลึกกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าวโดยตรงเพื่อให้ได้ข้อมูลสถิติที่ถูกต้องมากที่สุด

เหตุผลที่เราเลือกใช้ข้อมูลของหน่วยงานเวียงคานมและไม่เลือกใช้ข้อมูลของหน่วยงานลาว เป็นเพราะว่า หน่วยงานของด่านน้ำพาวลาวไม่มีระบบการเก็บสถิติที่ดี มีความคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงมาก นอกจากนี้ การเข้าถึงข้อมูลของลาวนั้นมีขั้นตอนที่ยุ่งยากมากกว่าการเข้าถึงข้อมูลของเวียงคานมซึ่งยังตอบรับให้ความร่วมมือดีกว่าฝ่ายลาว และแม้ว่าระบบข้อมูลสถิติของหน่วยงานศุลกากรที่ด่านแก้วและหน่วยงานศุลกากรในเมืองหำดิงจะไม่สมบูรณ์แบบตามมาตรฐานสากลทุกประการ แต่ก็สามารถเชื่อถือได้ในระดับหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลของด่านน้ำพาวของลาวและสามารถเห็นถึงการเคลื่อนไหวของการขนส่งสินค้าบนเส้นทางหมายเลข 8

อย่างไรก็ตาม การหาสถิติมูลค่าการค้านำเข้าส่งออกที่ผ่านด่านแก้ว หรือสถิติมูลค่าการค้าที่ขนส่งผ่านเส้นทางเส้นทางหมายเลข 8 ที่แม่นยำ ไม่ว่าจะได้จากแหล่งข้อมูลใดก็ตาม เป็นสิ่งที่ยากยิ่ง

4.1 มูลค่าการค้าที่ผ่านด่านแก้ว

การค้าที่ผ่านเส้นทางหมายเลข 8 นี้ มีทั้งการค้าที่เป็นทางการผ่านระบบศุลกากรถูกต้องตามกฎหมายและการค้าลักลอบที่ผิดกฎหมาย และตัวเลขที่แสดงข้างล่างนี้เป็นตัวเลขทางการที่ผ่านระบบศุลกากรเท่านั้น แต่สำหรับการค้าที่ลักลอบนั้น จะมีมูลค่าอีกจำนวนหนึ่งที่เป็นจำนวนไม่น้อย(ตามคำบอกกล่าวจากเจ้าหน้าที่ของด่านพรมแดนแก้วและตามข้อมูลการลักลอบสินค้าที่จับกุมได้) แต่ไม่สามารถทราบได้ว่ามีมูลค่าทั้งสิ้นเท่าไร จึงทำให้อาจคิดได้ว่า มูลค่าสินค้าจริง ๆ ที่ถูกขนส่งผ่านเส้นทางหมายเลข 8 และด่านแก้วนั้นมีสูงกว่ามูลค่าทางการของด่านแก้วเป็นจำนวนไม่น้อย

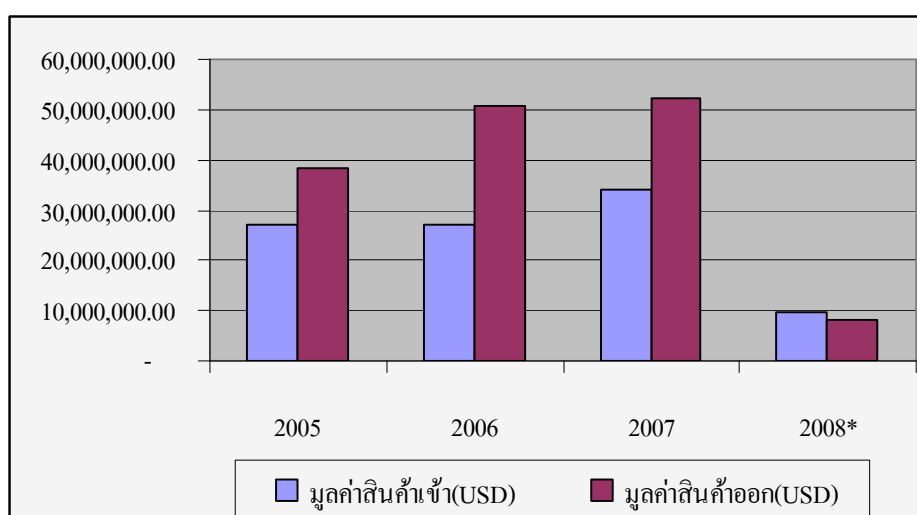
มูลค่าสินค้าผ่านเข้า-ออกด่านแก้วของเวียดนาม

ปี	มูลค่าสินค้าเข้า (USD)	มูลค่าสินค้าออก (USD)	มูลค่าสินค้านำเข้า-ออก(USD)	การเปลี่ยนแปลง จากปีก่อน (%)
2005	27,216,000.00	38,258,000.00	65,474,000.00	
2006	27,246,000.00	50,609,000.00	77,855,000.00	18.91
2007	33,979,142.14	52,217,807.72	86,196,949.86	10.71
2008*	9,589,228.98	8,181,307.37	17,770,536.35	

*1 มกราคม - 30 เมษายน 2008

ข้อมูลจากด่านศุลกากรแก้ว

มูลค่าสินค้าผ่านเข้า-ออกด่านแก้วของเวียดนาม



*1 มกราคม - 30 เมษายน 2008

ข้อมูลจากด่านศุลกากรแก้ว

ข้อมูลสถิติที่ทางสำนักงานศุลกากรด่านแก้วมอบให้มานั้นมีตั้งแต่ปี 2005 เท่านั้น กระนั้นก็ตาม ก็สามารทำให้เห็นภาพรวมและแนวโน้มของการค้าที่ผ่านเส้นทางหมายเลข 8 ได้ จะเห็นว่ามูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นในแต่ละปี โดยการส่งออกจากเวียดนามไปยังลาวมีมูลค่าสูงกว่าการนำเข้าจากลาวมายังเวียดนาม จากการวิจัย เชื่อว่ามูลค่าการค้ามีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเศรษฐกิจในเวียดนามและลาวกำลังเติบโต นอกจากนี้ การส่งออกของจีนผ่านด่านแก้วไปยังลาวมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นในอนาคตอันใกล้เพราะมีแนวโน้มที่จีนจะใช้เส้นทางนี้มากขึ้น ทั้งในการส่งออกสินค้าของจีนลงมายังเวียดนาม ลาว ไทยไม่ว่าจะโดยทางบกหรือทางเรือก็ตาม และในการนำทรัพยากรเข้าประเทศของจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อขบวนการและบุคลากรที่จีนมาลงทุนปลูกในลาวจะให้ผลผลิตในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า

เห็นได้จากที่จีนแสดงท่าทีและความสนใจที่จะให้ความช่วยเหลือลาวในการสร้างเส้นทางรถไฟจากเมืองท่าแขกมายังเวียงคานซึ่งเป็นการเตรียมเส้นทางขนส่งสำหรับอนาคต แต่ไม่ว่าทางรถไฟจะขนานไปกับเส้นทางหมายเลข 8 หรือ เส้นทางหมายเลข 12 ก็ตาม⁷ เส้นทางหมายเลข 8 จะยังคงเป็นเส้นทางการค้าอีกเส้นหนึ่งของอนุภูมิภาคแห่งนี้ที่สามารถเชื่อมต่อจีนกับประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยรวมด้วย

เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกที่ด่านแก้วแจว ตามสถิติของด่านแก้วแจว ระบุว่า การส่งออกจากเวียงคานไปยังลาวมีมูลค่าสูงกว่าการนำเข้าจากลาว ทำให้เกิดคำถามว่า จริงเช่นนั้นหรือ เพราะโดยทั่วไป หลายคนมักจะเชื่อในทางตรงกันข้ามว่า การนำเข้าเวียงคานจากลาวน่าจะมีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าการส่งออกจากเวียงคานมายังลาว เพราะการนำเข้าสินค้าจากไทยโดยผ่านลาวน่าจะมีมูลค่ามากกว่า (ดูจากมูลค่าส่งออกที่ด่านบึงกาฬ) และอาจมีมูลค่าสินค้าอีกจำนวนหนึ่งที่มาจากด่านศุลกากรนครพนม อย่างไรก็ตาม ดังที่กล่าวมาแล้วว่า ไม่มีตัวเลขปรากฏว่า สินค้าที่มาจากด่าน หรือ จุดผ่อนปรนของไทยที่ผ่านมาบนเส้นทางหมายเลข 8 มีจำนวนเท่าใดที่ผ่านด่านแก้วแจวเข้าสู่เวียงคานและมูลค่าเท่าใดที่กระจายอยู่บนเส้นทางหมายเลข 8 แต่ไม่ได้ผ่านด่าน

แต่ก็อาจจะเป็นไปได้ที่มูลค่าส่งออกจากเวียงคานมายังลาวสูงกว่ามูลค่านำเข้าจากลาวจริง ดังสถิติของด่านแก้วแจว โดยเป็นมูลค่าของเครื่องจักรอุปกรณ์จากจีนและเวียงคานที่นำมาสร้างโรงงานในลาว รถยนต์เก่าจากเวียงคาน และวัตถุดิบ เช่น ถ่านหินจากกวางนิงห์ของเวียงคานที่นำลงเรือมาขึ้นที่ท่าเรือหวู่อ้าง และขนส่งมาบนเส้นทางหมายเลข 8 และผ่านมาทางด่านแก้วแจว อีกทั้ง สินค้าผ่านแดนมายังลาวอีกจำนวนหนึ่ง

ไม่ว่ามูลค่านำเข้าส่งออกจากเวียงคานสู่ลาวจะเป็นจำนวนเท่าใดก็ตาม เป็นที่แน่ชัดว่าเส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางการค้าเส้นหนึ่งของอนุภูมิภาค

4.2 ชนิดสินค้านำเข้าและส่งออกที่ด่านแก้วแจว

4.2.1 สินค้านำเข้าจากลาวสู่เวียงคาน ได้แก่ ไม้ชนิดต่าง ๆ ไม้แปรรูป ไม้บด แร่ดิบ ถ่านไม้ รถยนต์ใหม่ ข้าว ผลไม้ ชา น้ำอัดลม สุรา เหล้าเพื่อบริโภค⁸ เครื่องจักรและอุปกรณ์เพื่อก่อสร้าง ท่อเหล็กกล้าส่งน้ำมัน เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ เคมีภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร เครื่องจักรและอุปกรณ์เพื่อการผลิตสินค้า ของเก่าใช้แล้ว ตู้คอนเทนเนอร์ นอกจากนี้ ยังมีสินค้าสัตว์

⁷ จะกล่าวถึง เส้นทางหมายเลข 12 ในบทต่อ ๆ ไป

⁸ เวียงคานไม่ถือว่าเป็นสินค้าผิดกฎหมาย แต่ถือว่าเป็นสัตว์เพื่อการบริโภค

ลักลอบ เช่น ทุ่นเต่า ตะพานน้ำ⁹ สัตว์ป่าอื่น ๆ เป็นต้น สินค้านำเข้าเวียดนามที่ผ่านมาจากลาวมีที่มาทั้งจากในลาวเอง จากประเทศไทยและอาจมาจากประเทศอื่นด้วยเช่นกัน

สินค้านี้มีแหล่งที่มาจากลาว มีดังเช่น ไม้ชนิดต่าง ๆ เช่น ไม้สน¹⁰ ไม้แปรรูป ไม้บด แร่ใยหิน ถ่านไม้¹¹ ข้าว รถยนต์ใหม่ ทุ่นเต่า ตะพานน้ำ เป็นต้น ลาวมีแร่ใยหินจำนวนมากในแขวงคำม่วน แร่นี้เป็นส่วนหนึ่งของการผลิตซีเมนต์และส่งไปยังเวียดนาม ส่วนหนึ่งใช้ผลิตในเวียดนามและอีกส่วนหนึ่งส่งออกประเทศที่สามที่ทำเรือหุงอ่าง ส่วนไม้แปรรูปนั้น บนพื้นที่ใกล้เมืองหลักซาวมีโรงงานใหญ่ชื่อ Changlin ของไต้หวัน ผลิตไม้อัดส่งออกมาทางเวียดนาม ส่วนหนึ่งใช้ผลิตในเวียดนามและอีกส่วนหนึ่งส่งออกประเทศที่สามที่ทำเรือหุงอ่างเช่นกัน

สินค้าที่มาจากไทย มีดังเช่น สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้ายี่ห้อ Sony, Panasonic, Hitachi, Sharp ฯลฯ เช่น หม้อหุงข้าว กระจกน้ำร้อน เครื่องซักผ้า ตู้เย็น ตู้แช่แข็ง พัดลม ไมโครเวฟ อีกทั้ง ผงชูรส เครื่องดื่มชูกำลัง ข้าว ผลไม้ (มะม่วงสด มังคุด เงาะ ส้ม มะขาม ทุเรียน ลำไย ขนุน เผือก น้อยหน่า ส้มโอ) น้ำอัดลม ผงซักฟอก น้ำยาปรับผ้านุ่ม เครื่องสุขภัณฑ์ (อ่างล้างหน้า ส้วมชักโครก ฝักบัวอาบน้ำ ฯลฯ) สุนัขเลี้ยงเพื่อบริโภค เครื่องจักรและอุปกรณ์เพื่อก่อสร้าง เช่น กระเบื้องปูพื้น ท่อเหล็กกล้าสังกะสี เครื่องจักรและอุปกรณ์เพื่อการผลิตสินค้า ของเก่าใช้แล้ว ตู้คอนเทนเนอร์

ข้อมูลบางแหล่งระบุว่า สัตว์ที่ผ่านมายังด่านแก้วแจยังมีตัวนิ่ม และทั้งตัวนิ่ม ทุ่นเต่า และตะพานน้ำส่วนหนึ่งก็มีที่มาจากประเทศไทยด้วย สำหรับเสือโคร่งนั้น มีผู้สันนิษฐานว่า อาจจะมีแหล่งที่มาจากไทยหรือจากมาเลเซียก็ได้ ทั้งนี้ ต้องสืบค้นต่อไป

ในช่วง 1-2 กม. ก่อนถึงด่านน้ำพาวของลาว เราจะพบโรงเก็บพักหรือคลังสินค้าขนาดเล็กตั้งอยู่ตามไหล่ทางบนเส้นทางหมายเลข 8 หลายแห่ง เป็นสินค้าที่เตรียมส่งออกไปยังเวียดนาม สินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าจากไทยที่ส่งผ่านมาจากอำเภอเมืองนครพนม ข้ามผ่านมายังเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ผ่านมาจากบ้านแพง ผ่านมาจากนครเวียงจันทน์และโดยเฉพาะอย่างยิ่งผ่านมาจากอำเภอบึงกาฬจังหวัดหนองคายและข้ามมายังเมืองปากซันแขวงบอลิคำไซ

สินค้าที่เราเห็นถูกพักและขนถ่ายอยู่ที่โรงเก็บพักสินค้านี้มีเส้นทางก่อนถึงด่านน้ำพาว มีดังเช่น สินค้าอุปโภคบริโภค เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า โทรศัพท์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโทรศัพท์ จอแบน

⁹ เอกสาร Tong cuc hai quan cuc hai quan Ha Tinh (สำนักงานศุลกากรจังหวัดห่าติงห์), So 389/CHQHT-NV, 21 May 2008.

¹⁰ แขวงคำม่วนมีพื้นที่ราบสูงนากายซึ่งมีไม้สนเป็นจำนวนมาก

¹¹ เราจะเห็นถ่านไม้สำเร็จรูปที่เผาแล้วอยู่ริมทางเส้นทางหมายเลข 8 หลายแห่ง เป็นถ่านท่อนใหญ่ซึ่งแสดงถึงความอุดมสมบูรณ์ของป่าไม้ในลาว

หม้อหุงข้าว ตู้เย็น พัดลม ไมโครเวฟ เครื่องดื่มชูกำลัง เครื่องสำอาง เครื่องสุขภัณฑ์ และอื่น ๆ สำหรับเครื่องดื่มชูกำลังนั้น เช่น M 150 กระทิงแดงและ Commando Bear ซึ่งเป็นที่นิยมกันมากในเวียดนาม¹²



โรงเก็บสินค้าบนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาวใกล้ด่านน้ำพาว
ถ่ายภาพโดย ชาญฤทธิ์ ศรีพนา



โรงเก็บสินค้าบนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาวใกล้ด่านน้ำพาว
ถ่ายภาพโดย ชาญฤทธิ์ ศรีพนา

¹² หากเป็นพื้นที่บนเส้นทางหมายเลข 9 โดยเฉพาะจากชายแดนลาวบ่าวเข้าไปยังเวียดนามตอนกลาง เครื่องดื่มชูกำลังยี่ห้อ Super Horse จะเป็นที่ยอดนิยม และเครื่องดื่มชูกำลังยี่ห้อนี้ผลิตในเขตเศรษฐกิจลาวบ่าวบนเส้นทางหมายเลข 9 นี้เอง



โรงเก็บสินค้าบนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาวใกล้ด่านน้ำพาว
ถ่ายภาพ โดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา



โรงเก็บสินค้าบนเส้นทางหมายเลข 8 ในลาวใกล้ด่านน้ำพาว
ถ่ายภาพ โดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา

อย่างไรก็ตาม ไม่พบโรงเก็บสินค้าริมทางบนเส้นทางหมายเลข 8 ใกล้ด่านแก้วแจวในฝั่งเวียดนามแต่จะพบที่เมืองจุงเตม (Trung Tam) ซึ่งอยู่ห่างจากด่านแก้วแจว 40 กม. ที่เมืองจุงเตมนี้มีสินค้าจากประเทศไทยมากมายวางขายในร้านค้าต่าง ๆ ทั้งนี้และทั้งนั้นในอนาคตอันใกล้ ด่านแก้วแจวมีแผนที่จะสร้างโรงเก็บสินค้าบริเวณด่าน หรือพื้นที่ที่ไม่ไกลจากด่าน

หลังจากที่ผ่านพรมแดนแก้วแจวเข้าสู่เวียดนามแล้ว เส้นทางหมายเลข 8 จะเริ่มลงจากภูเขา หลังจากผ่านป่าและภูเขาได้ประมาณ 20 กม. จะเริ่มมีชุมชนหมู่บ้านตำบลและประชากรเริ่มหนาแน่นขึ้น ไม่เปลี่ยวดังเช่นเส้นทางหมายเลข 8 ในลาว

กรณีรถยนต์

รถยนต์ใหม่ที่ผ่านมาด่านแก้วแจวเข้าเวียดนามนั้น หลายคนอาจคิดว่านำมาจากไทย แต่ที่จริงแล้ว เป็นรถยนต์จากลาว ทั้งนี้ การซื้อรถในลาวนั้นเสียภาษีเพียงร้อยละ 1 ขณะที่การซื้อรถในเวียดนามต้องเสียภาษีถึงร้อยละ 84 ทำให้คนเวียดนามเข้ามาซื้อรถลาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถที่นำไปใช้เพื่อการบริการ ดังเช่น ใช้เพื่อการให้เช่าและวิ่งบริการระหว่างลาวและเวียดนาม¹³

กรณีของเก่าใช้แล้ว

ไม่น่าเชื่อว่า ของเก่าใช้แล้ว หรือที่เรียกว่า ขยะ ที่จะนำไปแปรรูป หรือ รีไซเคิล (recycle) ก็เป็นสินค้านำเข้าเวียดนามจากลาวด้วยโดยเส้นทางหมายเลข 7 เส้นทางหมายเลข 9 และเส้นทางหมายเลข 8 แต่ไม่สามารถทราบถึงมูลค่าได้ และคาดว่าส่วนหนึ่งถูกส่งไปจากอีสานด้วย

ในช่วงหน้าฝน จะมีรถส่งขยะดังกล่าวประมาณ 10 คันต่อเดือนผ่านด่านแก้วแจว เข้าไปยังเวียดนามสำหรับในฤดูร้อนจะมีจำนวนมากกว่านั้น และรถบางคันจะมีน้ำหนักถึง 15-20 ตัน เมื่อขยะถูกนำเข้ามาในเวียดนามแล้วจะถูกเก็บพักไว้ที่จังหวัดเหงะอานก่อนส่งไปจังหวัดอื่น ๆ จังหวัดเหงะอานจึงเป็นจังหวัดที่เก็บส่งขยะใหญ่ที่สุดทางภาคเหนือของเวียดนาม¹⁴

ขยะที่เป็นเหล็กหรือเหล็กกล้าจะนำไปแปรรูปที่จังหวัดถายเงวียน (Thai Nguyen) ขยะที่เป็นอูมิเนียมจะถูกนำไปแปรรูปที่จังหวัดนามดิ่ง (Nam Dinh) ขยะที่เป็นพลาสติกจะถูกนำไปที่กรุงฮานอย

การนำเข้าขยะนี้ มีได้มีแต่เพียงในภาคกลางตอนเหนือของเวียดนามเท่านั้น แต่มีการนำเข้ากัมพูชาไปยังทางใต้ของเวียดนามด้วย ทั้งด้วยเส้นทางด่านบาวต-หมกบาย (Bavet-Moc Bai) และ ด่านเปรียะจะ-ล่าเสีย (Preak Chak-Xa Xia) ในจังหวัดกำปอตและเกียนยางตามลำดับ¹⁵

4.2.2 สินค้าจากเวียดนามสู่ลาว ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้สอย ผ้า รองเท้า สินค้าพลาสติก สบู่ แชมพู น้ำยาล้างจาน ขนม ลูกอม แป้งสาลี ขนม ผลิตภัณฑ์ยา สินค้าเกษตร¹⁶ เช่น

¹³ “Nghe An, Ha Tinh: Xe bien Lao “len ngoi” (“เหงะอาน หาดิ่งห์: ป้ายทะเบียนลาว ‘ได้ขึ้นแท่น’ ”), 31 December 2007, <http://www.baodaidoanket.com.vn/ddk/mdNews.ddk?id=3238>.

¹⁴ จากการสัมภาษณ์เจ้าของร้านค้าที่หลักซาว; และ ดู “Nhap khau rac tu Lao (การนำเข้าขยะจากลาว)”, 14 September 2004, <http://www.va21.org/uutien/3congnghiephoa/nhapkhaurac.htm>.

¹⁵ จากประสบการณ์ในการทำวิจัยในเวียดนามและกัมพูชา

¹⁶ เอกสารของ *Tong cuc hai quan cuc hai quan Ha Tinh* (สำนักงานศุลกากรจังหวัดหาดิ่งห์), So 389/CHQHT-NV, 21 May 2008.

พันธุ์ข้าวสาร ถั่วลิสง หอม กระเทียมแห้ง อาหารทะเลแห้ง ผ้าไหม ผ้าและอุปกรณ์ตัดเย็บ เครื่องจักรแปรรูปไม้ เช่น เลื่อย เป็นต้น เครื่องจักรอุปกรณ์และวัสดุก่อสร้าง เช่น เหล็ก เหล็กกล้าซีเมนต์ เหล็กที่ใช้ในการก่อสร้าง สังกะสี ท่อพลาสติก ท่อเหล็กชนิดต่าง ๆ เครื่องจักรอุปกรณ์ของบริษัทเวียดนามที่นำไปก่อสร้างโรงงานที่ลาว น้ำมัน น้ำมันดีเซล อุปกรณ์รถจักรยานยนต์ ล้อแม็ก ยางรถยนต์¹⁷ รถเก่า เป็นต้น

สินค้าบางส่วนจากเวียดนามมายังลาวมีแหล่งที่มาจากจีนตอนใต้ด้วยเช่นกัน ดังเช่น จากมณฑลกว่างสี เช่น กรณีของบริษัทการค้าของเวียดนามบริษัทหนึ่งที่จังหวัดถายบิ่งห์ (Thai Binh) ชื่อ บริษัทห่งถาย (Hong Thai) รับสินค้าอุปโภคบริโภค ประเภทเสื้อผ้า ของใช้ส่วนตัวจากจีนมาส่งที่จังหวัดนครพนมและรับเอาผลไม้จาก “ตลาดไทย” ย่านรังสิต โดยมีบริษัทสปีด อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์เฟลทจำกัด เป็นผู้ขนส่งไปยังกว่างสี อาทิตย์ละ 3 ครั้ง ชนิดของผลไม้ที่ขึ้นอยู่กับฤดูกาล เช่น มะม่วงสด มังคุด ทุเรียน ลำไย เงาะ ส้ม เป็นต้น โดยรถคอนเทนเนอร์ของบริษัทห่งถายสามารถเข้ามารับส่งและถ่ายสินค้าได้ที่ท่าแพขนานยนต์เทศบาลเมืองนครพนม เช่นเดียวกับที่รถสินค้าของไทยที่สามารถเข้าไปถ่ายสินค้าได้ที่บริเวณด่านแก้วแจว

การนำรถเก่าจากเวียดนามเข้ามาปรับสภาพใหม่ในลาว¹⁸

รถเก่าข้างต้นนี้เป็นรถเก่าที่หมดสภาพซึ่งถูกนำเข้าลาวเพื่อนำไปเปลี่ยนสภาพให้ดูใหม่ขึ้นในลาว และนำเข้าเวียดนามอีกครั้งโดยยังคงหมายเลขเครื่องอันเดิม รถเก่าจากภาคเหนือของเวียดนามจะมารวมกันอยู่ที่ด่านแก้วแจวเพื่อนำไปแปรสภาพในลาว

4.3 สินค้าและสัตว์ที่ถูกลักลอบผ่านด่านแก้วแจว

4.3.1 สินค้าลักลอบ

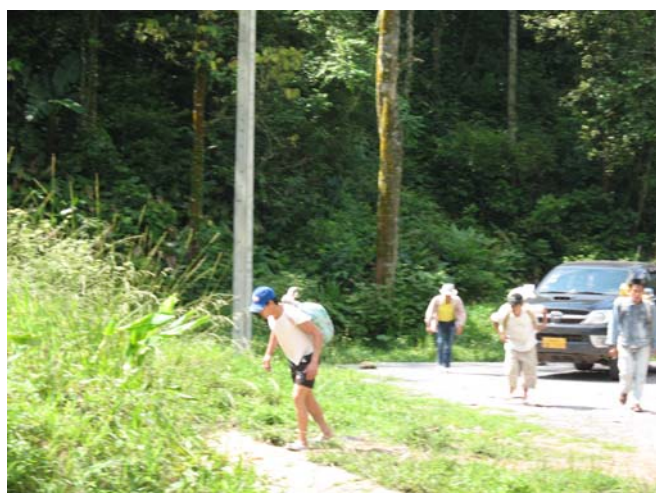
การลักลอบสินค้าผ่านด่านแก้วแจวรูปแบบหนึ่งที่น่าสนใจ ก็คือ การลักลอบสินค้าโดยใช้คนขนส่ง หรือ กองทัพมดก็ได้

พื้นที่หน้าด่านน้ำพาวในเขตลาวเป็นพื้นที่ที่มีการลักลอบขนสินค้าจากพื้นที่ตรงนี้ข้ามเนินเขาเข้าไปยังฝั่งเวียดนาม เป็นการลักลอบขนสินค้าด้วยการแบกหามโดยการเดินเท้า หรือ ที่เรียกว่า กองทัพมด เมื่อข้ามฝั่งลัดเลาะภูเขาข้ามเขตมายังเวียดนามได้สักระยะหนึ่งก็จะมีรถของเวียดนามมารับสินค้าที่เขามาฝั่งหนึ่งเพื่อขนสินค้าเข้าเมืองต่อไป

¹⁷ เพิ่งอ้าง

¹⁸ “‘Lot xac’ o to” (“เปลี่ยนร่าง’ รถยนต์”), 7 July 2008, http://www.xenhap.vn/?ot=ND&hdn_news_id=1258.

มูลค่าของสินค้าลักลอบนี้ได้รับการบอกกล่าวว่ามีไม่น้อย แต่ไม่สามารถให้ตัวเลขประมาณการได้ ซึ่งอาจจะเป็นเพราะว่า เจ้าหน้าที่ของสองฝ่ายไม่ประสงค์ที่จะให้ข้อมูล เพราะรู้เห็นอยู่โดยอาจได้รับผลประโยชน์อยู่บ้าง และที่สำคัญนายด่านศุลกากรเวียดนามให้ความเห็นว่า เป็นการตั้งใจปล่อยให้ลักลอบได้บ้าง มิฉะนั้นชาวบ้าน โดยเฉพาะชาวเขาจะหันไปค้ายาเสพติด ซึ่งก็น่าจะเป็นความจริงในส่วนนี้ ทั้งนี้ไม่ไกลจากด่านในฝั่งลาวมีหมู่บ้านชาวม้งที่ค้ายาเสพติดซึ่งมีเครือข่ายกับชาวบ้านและชาวเขาในฝั่งเวียดนาม



“กองทัพนคร” ลักลอบขนสินค้าผิดเถาข้ามเนินเขาหน้า

ด่านน้ำพาวมายังฝั่งเวียดนาม

ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (20 พฤษภาคม 2008)

4.3.2 สัตว์ลักลอบ

สัตว์บางอย่าง เช่น สุนัข ที่ถูกลักลอบจากไทยไม่จัดว่าเป็นสัตว์หรือสินค้าลักลอบสำหรับเวียดนาม แต่สำหรับงู เต่า ตะพาบน้ำ ตัวนึ่ง แม้ว่าจะถือว่าเป็นสิ่งผิดกฎหมาย แต่บ่อยครั้งเจ้าหน้าที่ด่านของเวียดนามก็ปล่อยให้เข้าเวียดนามได้ จำนวนและมูลค่าของสัตว์ลักลอบเป็นเท่าใดไม่ปรากฏ แต่เส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางประจำที่ใช้ขนส่งสุนัขสู่เวียดนาม รวมทั้ง สัตว์อื่นดังกล่าวด้วย

กรณีงู เต่า ตะพาบน้ำ ตัวนึ่งนั้นมิที่มาจากลาว ไทย โดยข้อมูลบางแหล่งกล่าวว่าอาจจะมีที่มาจากประเทศอื่นด้วย เช่น มาเลเซียและขนส่งผ่านไทย แต่การขนส่งจากมาเลเซียจะเท็จจริงหรือเป็นไปได้เพียงไร ต้องศึกษาต่อไป

ในเดือนกรกฎาคม 2008 พบว่า มีการจับกุมการขนงู (1,300 กก.) เต่าและ ตะพาบน้ำ (2,500 กก.) ที่ด่านหม่องกาย (Mong Cai) จังหวัดกว๋างนิงห์ (Quang Ninh) ที่พยายามขนข้าม จากเวียดนามไปยังจีน และพบว่า สัตว์เหล่านี้ถูกส่งผ่านมาทางด่านเกีวแจว¹⁹

กรณีสุนัข สำหรับเวียดนามไม่ถือว่าการนำเข้าสุนัขเป็นสินค้าผิดกฎหมาย แต่ ถือว่าเป็นสัตว์เลี้ยงเพื่อการบริโภค ชาวเวียดนามถือว่าการบริโภคเนื้อสุนัขเป็นเรื่องปกติและเป็น วัฒนธรรมการบริโภคของชาวเวียดนาม เนื้อสุนัขเป็นสินค้าที่มีราคาและใช้บริโภคในโอกาสพิเศษ โดยทั่วไปคนเวียดนามนิยมบริโภคในฤดูหนาว เพราะเนื้อสุนัขให้ความอบอุ่นกับร่างกาย อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติในขณะนี้คนเวียดนามนิยมบริโภคสุนัขเมื่ออยากรับประทานโดยไม่ต้องรอโอกาสพิเศษใด ๆ

แต่ครั้งที่เดินทางบนเส้นทางหมายเลข 8 จะพบเห็นการขนส่งสุนัขมุ่งไปยัง ชายแดนลาว-เวียดนามอยู่เสมอ จากการสัมภาษณ์ชาวบ้านบนเส้นทางหมายเลข 8 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ชุมชนทางแบ่งหลักชาว จุดที่เส้นทางหมายเลข 13 ตัดกับเส้นทางหมายเลข 8 จึงได้รับทราบว่าการนำเข้า สุนัขนั้น ส่วนใหญ่หรืออาจจะจำนวนทั้งหมดนำเข้ามาจากจุดผ่อนปรนบุงกวาง ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับด่าน อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม สำหรับกฎหมายไทยนั้น การส่งออกสุนัขเป็นสิ่งผิดกฎหมาย แต่เป็นไปได้ อย่างไรที่สุนัขจำนวนมากถูกส่งออกจากประเทศไทย สุนัขเหล่านี้ เมื่อขึ้นยังฝั่งลาวแล้วจะถูกขนส่ง โดยรถบรรทุก 4 ล้อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง 6 และ 10 ล้อ

ผู้วิจัยได้รับคำตอบจาก นายพนดล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การ พัฒนาจังหวัดสำนักงานจังหวัดนครพนมว่า เนื่องจากด่านอำเภอบ้านแพงมีสถานะเป็นจุดผ่อนปรน การ ดูแลของเจ้าหน้าที่อาจจะไม่ทั่วถึงเพราะ ที่จุดผ่อนปรนนี้นั้นจะไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำการทุกวัน แต่อาจจะมา ปฏิบัติงานเป็นบางวันเท่านั้น เช่น 2 วันต่อสัปดาห์ ทำให้การขนส่งสามารถหลุดรอดไปได้ และแน่นอน ต้องมีสินค้าอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ในที่สุดผู้วิจัยได้ค้นพบจากการสำรวจพื้นที่ในเวลาต่อมาว่า ที่ อำเภอบ้านแพงนั้นมีสถานที่เก็บพักสุนัขซึ่งมีท่าเรือริมแม่น้ำโขงส่วนตัวในการขนส่งสุนัขข้ามแม่น้ำโขง ไปยังประเทศลาว สถานที่นี้อยู่ไม่ไกลจากจุดผ่อนปรนนัก และในการลักลอบขนสุนัขนี้จะไม่ทำผ่านจุด ผ่อนปรนบ้านดอนแพงเพราะจะเป็นที่สังเกตและถูกจับกุมได้

¹⁹ จากคำบอกกล่าวของเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเกีวแจว และดู “Hai quan Cau Treo "cho lot" 3 tan dong vat hoang da?” (ศุลกากรเกีวแจวอนุญาตให้นำเข้าสัตว์ป่า 3 ตัน), 7 August 2008, <http://www.vietnamnet.vn/xahoi/2008/08/797582/>.



รถบรรทุกขนสุนัข 4 ล้อ 6 ล้อ 10 ล้อ

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)



กรงที่ใส่สุนัข

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)



การขนถ่ายสุนัขจากรถลาวไปยังรถเวียดนามเพื่อเดินทาง
ต่อเข้าเวียดนาม บนพื้นที่ระหว่างที่ทำการด่านน้ำพาวและ
ด่านพรมแดนแก้วเจว
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)



สุนัขจำนวนไม่น้อยกว่า 15 ตัวในแต่ละกรง
บางกรงมีสุนัขถูกทับกันเองจนเสียชีวิต
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)

รถขนสุนัขนี้ เมื่อมาถึงและผ่านการตรวจตราที่ด่านน้ำพาวของลาวแล้ว จะมุ่ง
ไปยังด่านแก้วเจวของเวียดนาม ซึ่งที่ตั้งของด่านสองแห่งนี้อยู่ห่างกันประมาณ 150-200 เมตร ณ พื้นที่
ระหว่างที่ทำการสองแห่งนี้อาจเรียกว่า Zero zone รถบรรทุกขนสุนัขลาวจะเปลี่ยนถ่ายสุนัขขึ้น
รถบรรทุกเวียดนามเพื่อเดินทางเข้าเวียดนามต่อไป

ตลาดสำคัญของสุนัขที่ถูกขนผ่านเส้นทางหมายเลข 8 คือ จังหวัด กว่างบิงห์ ห่า ดิงห์ เหงะอาน แท้งหวา ฮานอย คนขับรถขนสุนัขให้ข้อมูลว่า สุนัขเหล่านี้ถูกขายในประเทศเวียดนามเสีย เป็นส่วนใหญ่ เพราะความต้องการบริโภคสุนัขมีจำนวนมาก แต่อาจมีบางส่วนที่ถูกส่งไปยังจีนบ้างหากมี จำนวนสุนัขมากพอ ความต้องการสุนัขในเวียดนามและจีนยังคงมีสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนสุนัขที่จะ ป้อนตลาดในปัจจุบันหายากขึ้นทุกวัน

4.4 จำนวนเที่ยวของรถที่ผ่านด่านเกิ่วแจว

จำนวนเที่ยวรถที่ผ่านด่านเกิ่วแจวสามารถบอกได้ถึงการใช้เส้นทางหมายเลข 8 ว่ามีเพียงใด จะเห็นว่า นับตั้งแต่ปี 2003 จำนวนอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน คือ ในราวประมาณ 41,000 เที่ยว กว่า ๆ และได้เพิ่มขึ้นเป็น 54,681 ในปี 2007 สำหรับในปี 2008 เพียง 4 เดือนแรกของปี จำนวนเที่ยวรถที่ ผ่านด่านเกิ่วแจวมีถึง 22,486 เที่ยวแล้ว เกือบครึ่งหนึ่งของปี 2008 ทั้งปี

จะเห็นว่า แม้ว่าจำนวนเที่ยวรถที่ผ่านด่านจะยังไม่มากนักแต่มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น เช่นกัน โดยเท่าที่ผ่านมา รถเวียดนามจะผ่านเข้าออกด่านมากกว่ารถลาว อย่างไรก็ตาม สำนักงานตรวจคน เข้าเมืองและสำนักงานศุลกากรที่ด่านพรมแดนเกิ่วแจวไม่ได้แยกแยะว่าเป็นจำนวนรถสินค้าและรถ ท่องเที่ยวเท่าไร

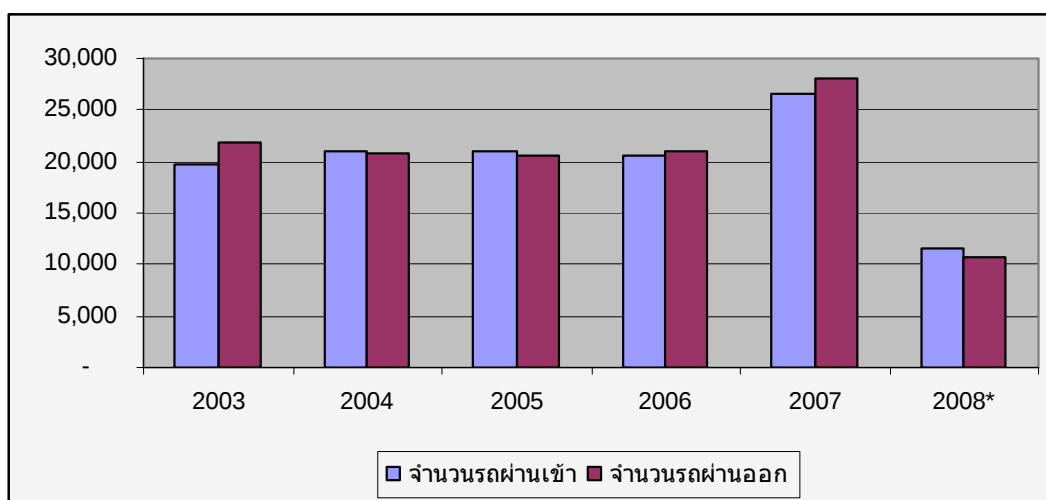
จำนวนเที่ยวรถผ่านเข้า-ออกด่านเกิ่วแจว

ปี	จำนวนเที่ยวรถผ่านเข้า			จำนวนเที่ยวรถผ่านออก			รวมจำนวนเที่ยวรถ เข้า - ออก	การเปลี่ยนแปลง จากปีก่อน (%)
	รถเวียดนาม	รถลาว	รวม	รถเวียดนาม	รถลาว	รวม		
2003	11,349	8,339	19,688	12,193	9,728	21,921	41,609	-
2004	15,725	5,322	21,047	13,561	7,145	20,706	41,753	0.35
2005	15,630	5,379	21,009	13,491	7,095	20,586	41,595	-0.38
2006	15,565	5,027	20,592	14,051	7,010	21,061	41,653	0.14
2007	15,072	11,600	26,672	17,005	11,004	28,009	54,681	31.28
2008*	7,200	4,470	11,670	7,802	3,014	10,816	22,486	-

*1 มกราคม - 30 เมษายน 2008

ที่มา : สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด่านเกิ่วแจว และสำนักงานท่องเที่ยว จังหวัดห่าดิงห์

จำนวนเที่ยวรถผ่านเข้า-ออกด่านแก้วแจว



*1 มกราคม - 30 เมษายน 2008

ที่มา : สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด่านแก้วแจว และสำนักงานท่องเที่ยว จังหวัดท่าแขก

4.5 จำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านแก้วแจวเพื่อการค้า

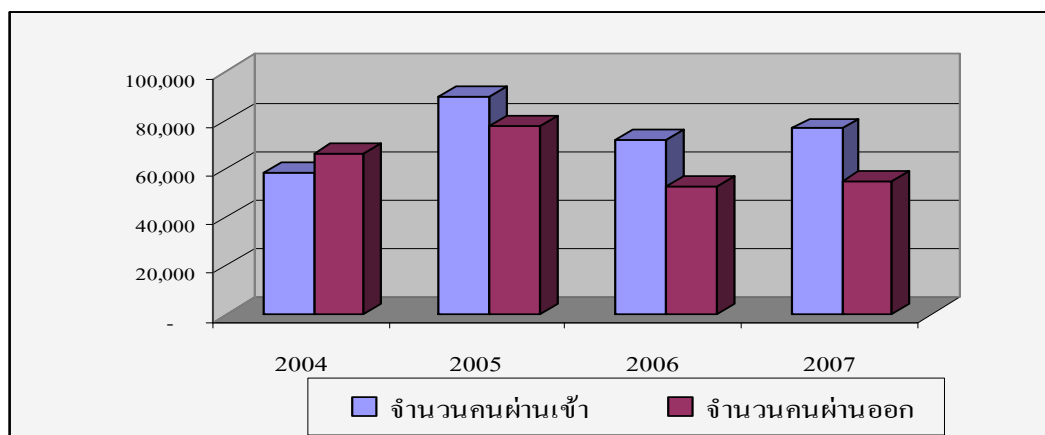
เกี่ยวกับจำนวนคนผ่านเข้าออกด่านแก้วแจว พบว่า จำนวนคนผ่านเข้าออกด่านแก้วแจว มีจำนวนเพิ่มขึ้นในแต่ละปีแม้ว่าจะในอัตราไม่สูงมากก็ตาม ยกเว้นในปี 2005 ซึ่งมีการเพิ่มขึ้นสูงกว่าทุก ๆ ปี โดยสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและสำนักงานท่องเที่ยวจังหวัดท่าแขกให้เหตุผลว่า ปี 2005 นั้น เป็นปีที่เวียดนามเข้าเป็นสมาชิกอาเซียนจึงทำให้การผ่านแดนมีจำนวนสูงมากขึ้นเด่นชัดทั้งในด้านการค้า และการท่องเที่ยว

จำนวนคนผ่านเข้า-ออกด่านแก้วแจว

ปี	จำนวนคนผ่านเข้า				จำนวนคนผ่านออก				รวมจำนวนคน เข้า-ออก	%นักท่องเที่ยวต่อจำนวน คนเข้า-ออกในแต่ละปี
	เพื่อท่องเที่ยว	เพื่อการค้า	รวม	สัญชาติ	เพื่อท่องเที่ยว	เพื่อการค้า	รวม	สัญชาติ		
2004	19,650	38,957	58,607	79	17,560	48,564	66,124	71	124,731	29.83
2005	27,500	62,519	90,019	76	15,600	62,296	77,896	65	167,915	25.67
2006	20,150	51,937	72,087	89	16,660	36,036	52,696	76	124,783	29.50
2007	21,100	55,654	76,754	97	17,002	37,845	54,847	86	131,601	28.95

ที่มา : สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด่านแก้วแจว และสำนักงานท่องเที่ยว จังหวัดท่าแขก

จำนวนคนผ่านเข้า-ออกด่านเกิ่วแจว (2004-2007)



ที่มา : สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด่านเกิ่วแจว และสำนักงานท่องเที่ยว จังหวัดหาดใหญ่

จะเห็นว่า จำนวนคนและพาหนะผ่านเข้าออกด่านเกิ่วแจวเพิ่มขึ้นทุกปีและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องแม้ว่าจะอย่างค่อยเป็นค่อยไป เพราะเป็นเส้นทางทางบกที่ขึ้นระยะทางในการขนส่งและการไปมาหาสู่ระหว่างคนในพื้นที่อนุภูมิภาคเดียวกันโดยใช้ค่าใช้จ่ายน้อย จำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านเกิ่วแจวเพื่อการค้าก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยเช่นกัน ยกเว้นในปี 2005 ที่จำนวนเพิ่มขึ้นมากกว่าทุกปี และลดลงในปี 2006 แต่จากนั้นก็เพิ่มขึ้นอีก และจำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านเกิ่วแจวเพื่อการค้านี้ก็มีจำนวนมากกว่าจำนวนนักท่องเที่ยวที่ผ่านเข้า-ออกด่านเกิ่วแจว

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้จำนวนคนและโดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนพาหนะเข้าออกผ่านด่านมีจำนวนลดลงในอนาคต ก็คือ การใช้เส้นทางหมายเลข 12 เมื่อเส้นทางนี้สร้างเสร็จสมบูรณ์ในเร็ว ๆ นี้ ซึ่งมีแนวโน้มว่า รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่จะใช้เส้นทางนี้มากยิ่งขึ้นเพราะเป็นเส้นทางเรียบ ไม่ขึ้นลงภูเขาดังเช่นกรณีเส้นทางหมายเลข 8 อย่างไรก็ตาม ขึ้นอยู่กับว่า ต้นทางและปลายทางอยู่ที่ใด หากต้นทางอยู่ที่เมืองท่าแขกและจะเดินทางไปยังท่าเรือห้วงอ่าง การใช้เส้นทางหมายเลข 12 จะมีระยะทางสั้นกว่า แต่หากจากเมืองท่าแขกไปยังเมืองวังหีบ จังหวัดหนองคาย การใช้เส้นทางหมายเลข 8 จะมีระยะทางสั้นกว่า นอกเหนือจากปัจจัยทางระยะทางแล้ว ปัจจัยความสะดวกในเรื่องขั้นตอนการตรวจตราบุคคลและสินค้าที่ด่านพรมแดนก็เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งในหลาย ๆ ประการในการเลือกใช้เส้นทาง

บทที่ 4

เส้นทางหมายเลข 8กับการท่องเที่ยว

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาเส้นทางหลายเส้นทางในอนุภูมิภาคได้รับการยกระดับหรือปรับปรุงและกลับมาใช้ได้ใหม่ ทำให้เกิดเส้นทางท่องเที่ยวเส้นใหม่ ๆ ขึ้น ดังเช่น เส้นทางหมายเลข 9 ในกรอบของระเบียบตะวันออก-ตะวันตก เส้นทางรัฐประเทศ-พนมเปญ-นครโฮจิมินห์-เมืองหวงเต่า ในกรอบของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ เส้นทางหมายเลข 13 ในลาวที่เชื่อมหลวงพระบางและจำปาสัก อีกทั้ง เส้นทางหมายเลข 7 ในลาวที่เชื่อมนครเวียงจันทน์และแขวงเชียงขวางและจังหวัดเหงะอานในเวียดนาม เป็นต้น

เส้นทางหมายเลข 8 กลายเป็นเส้นทางเชื่อมต่อและเส้นทางท่องเที่ยวอีกเส้นหนึ่งในอนุภูมิภาค ปัจจัยที่ทำให้เส้นทางหมายเลข 8 ได้รับความสนใจในด้านการท่องเที่ยว ประการแรก คือ ความงามของทัศนียภาพบนเส้นทางหมายเลข 8 ซึ่งมีทั้งแม่น้ำ ลำธาร ภูเขาที่สูงชันและคดเคี้ยว ประกอบกับมีภูเขาหินในบางช่วงเป็นจุดขายและจุดแข็งประการหนึ่งของเส้นทางนี้ ประการที่สอง เส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางเชื่อมไปสู่สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดนครพนม สถานที่ท่องเที่ยวในแขวงคำม่วน ในจังหวัดเหงะอาน ในจังหวัดท่าติ่งห์และในจังหวัดกว๋างบิงห์ในเวียดนาม และที่สำคัญเส้นทางหมายเลข 8 นี้สามารถเชื่อมนครเวียงจันทน์และนครพนมเข้ากับเมืองวิงห์ ท่าติ่งห์และฮานอยได้ และจากฮานอยก็สามารถเชื่อมต่อไปยังจินตอนได้

การพิจารณาจำนวนผู้ใช้เส้นทางหมายเลข 8 โดยพิจารณาจากจำนวนคนที่ผ่านด่านพรมแดนแก้วแจวและจำนวนรถที่ผ่านด่านนี้สามารถบอกได้ว่า ผู้ใช้เส้นทางหมายเลข 8 มีจำนวนเท่าใด เพิ่มขึ้นหรือลดลง และสามารถเห็นแนวโน้มในอนาคตได้

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8 จะเป็นไปได้เพียงใดขึ้นอยู่กับเงื่อนไขบางประการ ดังเช่น ความสะดวกในการเดินทางผ่านแดน ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าธรรมเนียมผ่านด่าน ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ความพร้อมและสภาพที่สมบูรณ์ของรถที่ใช้เดินทาง การบริการรถโดยสารที่ชัดเจน อีกทั้ง ความพร้อมในการให้บริการและความสะดวกในด้านการท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 และในจังหวัดและแขวงที่ใกล้เคียงเส้นทางหมายเลข 8 ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว

1. จำนวนคนที่ผ่านเข้า-ออกด่านแก้วเพื่อการท่องเที่ยว

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา จำนวนคนผ่านด่านพรมแดนแก้วในแต่ละปีได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงจำนวนคนที่ผ่านด่านแก้วเพื่อการท่องเที่ยวก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน เห็นได้จากอัตรานักท่องเที่ยวต่อจำนวนคนเข้าออกที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

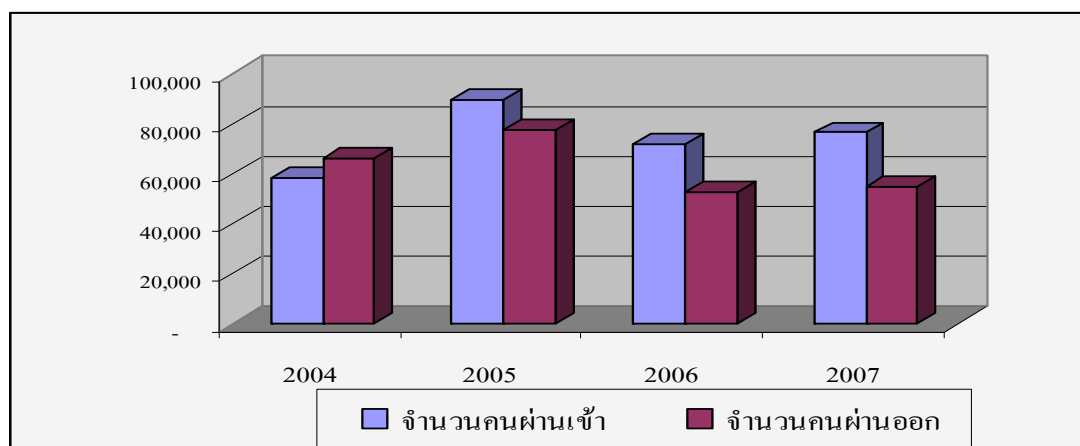
สำหรับจำนวนสัญชาติของผู้เดินทางที่ผ่านด่านก็เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน เช่น จาก 76 สัญชาติในปี 2005 เพิ่มขึ้นเป็น 97 สัญชาติในปี 2007 สำหรับในปี 2005 จำนวนคนผ่านด่านได้เพิ่มขึ้นกว่าทุก ๆ ปี สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและสำนักงานท่องเที่ยวจังหวัดหาดังห์ให้เหตุผลว่า ปี 2005 นั้นเป็นปีที่เวียดนามเข้าเป็นสมาชิกอาเซียนจึงทำให้การผ่านแดนมีมากขึ้นทั้งในด้านการท่องเที่ยวและการค้า

จำนวนคนผ่านเข้า-ออกด่านแก้ว

ปี	จำนวนคนผ่านเข้า				จำนวนคนผ่านออก				รวมจำนวนคน เข้า-ออก	%นักท่องเที่ยวต่อจำนวน คนเข้า-ออกในแต่ละปี
	เพื่อท่องเที่ยว	เพื่อการค้า	รวม	สัญชาติ	เพื่อท่องเที่ยว	เพื่อการค้า	รวม	สัญชาติ		
2004	19,650	38,957	58,607	79	17,560	48,564	66,124	71	124,731	29.83
2005	27,500	62,519	90,019	76	15,600	62,296	77,896	65	167,915	25.67
2006	20,150	51,937	72,087	89	16,660	36,036	52,696	76	124,783	29.50
2007	21,100	55,654	76,754	97	17,002	37,845	54,847	86	131,601	28.95

ที่มา : สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด่านแก้ว และสำนักงานท่องเที่ยว จังหวัดหาดังห์

จำนวนคนผ่านเข้า-ออกด่านแก้ว (2004-2007)



ที่มา : สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด่านแก้ว และสำนักงานท่องเที่ยว จังหวัดหาดังห์

จำนวนสัญชาติที่ผ่านด่านพรมแดนแก้ว

	2005	2006	2007
จำนวนสัญชาติที่ผ่านด่านพรมแดนแก้ว	76	95	97

ที่มา : พันเอกเหงวันบิ่งห์ (Nguyen Van Binh) หัวหน้าตำรวจตระเวนชายแดนจังหวัดหาดังห์

2. เส้นทางท่องเที่ยวจากไทย ลาวมาไปเวียดนามโดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8

เส้นทางท่องเที่ยวผ่านเส้นทางหมายเลข 8 อาจจะเริ่มจากจุด ดังต่อไปนี้

2.1 จากนครเวียงจันทน์และผ่านมาทางเมืองปากซัน (ตรงข้ามอำเภอบึงกาฬ) มายังทางแบ่งหลักขาวหรือสามแยกน้ำทอน หรือ แยกบ้านเหล่าด้วยเส้นทางหมายเลข 13 และเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 สู่หาดั้งห์หรือเหงะอาน และส่วนใหญ่จุดหมายปลายทางจะอยู่ที่กรุงฮานอยและ/หรือ อ่าวทะเลอง (Ha Long Bay) จากกรุงฮานอยยังสามารถเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวมุ่งไปทางภาคเหนือขึ้นไปอีก และทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ เช่น เมืองซาปา (Sapa) เดียนเบียนฟู (Dien Bien Phu) เซินลา (Son La) ไลเจา (Lai Chau) และทางใต้ของจีน เช่น เมืองหนานหนิงในมณฑลกว่างซี

ในทางกลับกัน นักท่องเที่ยวก็สามารถจะเดินทางจากทางใต้ของจีน หรือ จากกรุงฮานอย หรือจังหวัดในภาคกลางตอนเหนือ ด้วยเส้นทางหมายเลข 8 ผ่านมายังนครเวียงจันทน์ หรือนครพนมและสามารถเดินทางต่อสู่กรุงเทพฯ ได้

2.2 จากจังหวัดนครพนม หรือ จากมุกดาหาร สามารถเดินทางมาตามเส้นทางหมายเลข 13 และมาเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 ที่ทางแบ่งหลักขาว จากนั้นมุ่งยังเมืองหลักขาว ด่านพรมแดน และไปสู่หาดั้งห์ หรือเหงะอาน และต่อไปยังจุดหมายตามข้อ 2.1

นอกจากนี้ การเชื่อมโยงเส้นทางหมายเลข 8 กับเส้นทางหมายเลข 9 ก็อาจเชื่อมต่อได้โดยเส้นทางหมายเลข 13 มายังสะพานนะเขตสู่เส้นทางหมายเลข 9 หรือโดยเส้นทางหมายเลข 8 ถึงหาดั้งห์และเดินทางลงมาทางทิศใต้มายังจังหวัดกว๋างจิ (Quang Tri) สู่เส้นทางหมายเลข 9 ยังเป็นการเชื่อมสถานที่ท่องเที่ยวในอีสานของไทย นครเวียงจันทน์ บอลิคำไซ เข้ากับสถานที่ท่องเที่ยวในทางภาคกลางตอนเหนือและภาคกลางของเวียดนาม โดยอาจเดินทางจากนครพนมหรือ เวียงจันทน์ หรือ ด่านบึงกาฬมายังเส้นทางหมายเลข 8 และมาวกเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 9 สู่สะพานนะเขตและมุกดาหาร

3. สถานที่ท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 และพื้นที่ใกล้เคียง

สถานที่ท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 และพื้นที่ใกล้เคียง ประกอบด้วยสถานที่ท่องเที่ยว หรือ สถานที่ชมทิวทัศน์บนตัวเส้นทางหมายเลข 8 และสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดนครพนม ในแขวงคำม่วน และในแขวงบอลิคำไซของประเทศลาวและในจังหวัดเหงะอาน ในจังหวัดหาดั้งห์ และในจังหวัดกว๋างบิงห์ ประเทศเวียดนาม

3.1 สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดนครพนม ประเทศไทย

จังหวัดนครพนม เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่บนฝั่งขวาของแม่น้ำโขง อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 735 กม. มีทัศนียภาพริมฝั่งน้ำที่สวยงามอย่างยิ่ง

สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดนครพนม ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ศาสนา และประวัติศาสตร์ มีดังเช่น วัดโอกาส (ศรีบัวบาน) อำเภอเมืองนครพนม วัดมหาธาตุ อำเภอเมืองนครพนม วัดพระพุทธบาทสี่รอย พระธาตุท่าอุเทน อำเภอท่าอุเทน วัดพระธาตุพนม ร่มหาวิหาร อำเภอธาตุพนม วัดธาตุมหาชัย วัดพระธาตุเรณู อำเภอเรณูนคร พระพุทธบาทเวินปลา สวนสาธารณะและหาดทรายทองศรีโคตรบูรณ์ หมู่บ้านท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์บ้านนาจอก แม่น้ำสองสี อุทยานแห่งชาติกุลลังกา อนุสรณ์สถานแห่งความสงบ เจดีย์แปดหมื่นสี่พันยอด

3.1.1 พระธาตุพนม ประดิษฐาน ณ วัดพระธาตุพนมร่มหาวิหาร จากการสำรวจของนักโบราณคดีมีความเห็นว่าพระธาตุพนมมีอายุเก่าแก่ประมาณ 1,500 ปี ภายในบรรจุพระอุรังคธาตุ เป็นเจดีย์ทรงสี่เหลี่ยมสูงสวยงามมาก มีฉัตรทองคำบนยอดหนัก 10 กก.

3.1.2 พระธาตุเรณูนคร ประดิษฐาน ณ วัดพระธาตุเรณูนคร สูง 35 ม. ภายในเป็นโพรงบรรจุพระไตรปิฎก พระพุทธรูปทองคำ พระพุทธรูปพระองค์แสน บริเวณโดยรอบวัดมีตลาดขายสินค้าพื้นเมือง เช่น หมอนลายขิด

3.1.3 เรณูนคร เป็นถิ่นที่อยู่ของชาวลาวไทยซึ่งยังคงรักษาประเพณีท้องถิ่นไว้อย่างดี อาทิ ธรรมเนียมการต้อนรับด้วยบายศรีสู่ขวัญ การเลี้ยงอาหารการชวนคุณดูแล และ การฟ้อนเรณู เป็นต้น

3.1.4 พระธาตุท่าอุเทน รูปทรงของพระธาตุคล้ายพระธาตุพนม สูงจากพื้นดินถึงยอด 33 วา ฐานกว้างด้านละ 6 วา 3 ศอก พระอาจารย์ ศรีทัตต์เป็นผู้สร้างขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1912 พระธาตุนี้เป็นศิลปกรรมและปูชนียสถานอันสำคัญยิ่งองค์หนึ่ง บรรจุ พระธาตุของพระอรหันต์ พระธาตุท่าอุเทนตั้งอยู่ตรงข้ามกับเมืองหินบูรณ์ แขวงคำม่วน ของลาว ซึ่งเป็นเมืองประวัติศาสตร์ของอาณาจักรศรีโคตรบูรณ์ในอดีต

3.1.5 วัดโอกาส (ศรีบัวบาน) อยู่เขต อ.เมือง ริมฝั่งแม่น้ำโขง เลียบเขื่อนหน้าเมือง ถ.สุนทรวิจิตร เป็นวัดคู่เมืองที่เจ้าผู้ครองอาณาจักรศรีโคตรบูรณ์เป็นผู้สร้าง

3.1.6 วนอุทยานน้ำตกตาดขาม อยู่เขตเทือกเขาลังกา เป็นต้นน้ำตกขนาดเล็ก ที่เป็นต้นกำเนิดของลำธารที่ไหลมาบรรจบกันเป็นลำห้วยขาม อยู่ห่างจาก อ.บ้านแพง ไป 7 กม. ทางเข้าเป็นลูกรัง บริเวณโดยรอบร่มครึ้ม เหมาะแก่การพักผ่อน

3.1.7 น้ำตกตาดโพธิ์ อยู่ใกล้กับน้ำตกตาดขาม ห่างกันประมาณ 5 กม. มีต้นน้ำจากเทือกเขาลังกา ตลอดสองข้างทางในบริเวณน้ำตกมีความร่มรื่นงดงาม ในการเข้าถึงตัวน้ำตกต้องใช้เส้นทางเดินเท้าประมาณชั่วโมงเศษ

3.2 สถานที่ท่องเที่ยวในแขวงคำม่วน (Kham Muan Province) ประเทศลาว

สถานที่ท่องเที่ยวในแขวงคำม่วน ประกอบด้วยสถานที่ท่องเที่ยวทางศาสนา วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์และสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ยังมีความบริสุทธิ์อยู่มากและยังไม่เป็นที่รู้จักของผู้คนทั้งหลาย โดยเฉพาะป่าสนอนุรักษ์แห่งชาตินากาย-น้ำเทิน

สถานที่ท่องเที่ยวทางศาสนาวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ มีดังนี้

3.2.1 พระธาตุศรีโคตรบอง (ศรีโคตรบุง) หรือที่คนลาวเรียกว่า “ทาดสีโคด” ประดิษฐานอยู่ที่แขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ห่างออกไปจากตัวเมืองท่าแขกประมาณ ๖ กิโลเมตร

3.2.2 กำแพงหินยักษ์ เชื่อว่าเป็นกำแพงหินที่เกิดจากการก่อสร้าง มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกำแพงล้อมรอบอาณาจักรศรีโคตรบองในอดีต ที่น่าประหลาดแก่ผู้พบเห็นคือ คนในอดีตสามารถเคลื่อนย้ายและจัดแนวกำแพงหินขนาดน้ำหนักรับเป็นต้นได้อย่างไร ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนทางประวัติศาสตร์

3.2.3 อาคารบ้านเรือนที่มีสถาปัตยกรรมแบบฝรั่งเศสในเมืองท่าแขก

3.2.4 ถ้ำหนองปลา เป็นถ้ำที่มีพระพุทธรูปเก่าแก่ถึง 229 องค์ โดยมีองค์พระทองคำแท้ถึง 16 องค์ ถ้ำนี้ถูกค้นพบในเดือนพฤษภาคม 2004 มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและลาวมานมัสการพระพุทธรูปมากมาย

3.2.5 ถ้ำนางแอ่น เป็นถ้ำที่สวยงามมากแห่งหนึ่ง มีหินงอก หินย้อย ตั้งแต่ปากถ้ำเข้าไป มีอากาศหนาวเย็นตลอดทั้งปี มีลวดพัดผ่านออกมาจากภายในตลอดปี นอกจากนี้ ยังมีถ้ำต่าง ๆ เช่น ถ้ำพระอินทร์ ภูบ้านถ้ำ ถ้ำเชียงเลียบ ถ้ำผีเสื้อ ถ้ำพระจันทร์ ถ้ำเอิบ ซึ่งมีธรรมชาติที่บริสุทธิ์และอุดมสมบูรณ์

3.2.6 อนุสาวรีย์นักรบนิรนาม อนุสาวรีย์ท่านไกรสอน พรหมวิหาร

3.2.7 ป่าสนอนุรักษ์แห่งชาตินากาย-น้ำเทิน น้ำตกน้ำสะนามที่บ้านนาหินบนเส้นทางหมายเลข 8 น้ำตกตาดสองซู้ น้ำตกตาดม่วง ถ้ำกองลอ เป็นต้น

3.3 สถานที่ท่องเที่ยวในแขวงบอลิคำไซ (Bolikhamxay Province)¹ ประเทศลาว

สถานที่ท่องเที่ยวในแขวงบอลิคำไซ ประกอบด้วยสถานที่ท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 เองซึ่งสามารถเป็นจุดขายด้านการท่องเที่ยวได้อย่างดี

¹ Bolikhamxay Province, http://www.vietvisiontravel.com/Laos_travel/Laos_tours/Laos_vacations/Laos_attractions/Bolikhamxay_Province/

แขวงบอลิคำไซตั้งอยู่ทางภาคกลางของประเทศลาวอยู่ห่างจากนครเวียงจันทน์เป็นระยะทาง 15 กม. มีพื้นที่ 14,863 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 190,000 คน เมืองหลวงชื่อปากซัน (Paksan) และมี 6 ตำบล ได้แก่ ปากซัน ท่าพระบาท ปากกะดิง บอริจัน เวียงทองและคำเกิด

สถานที่ท่องเที่ยวในแขวงบอลิคำไซ ประกอบด้วยสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ศาสนา ประวัติศาสตร์และสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ยังมีความบริสุทธิ์ด้วยเช่นกัน เช่น ป่าหินที่บ้านนาหิน ภูผาม่าน ป่าสงวนน้ำเทิน เขตภูผาม่านที่มีความหลากหลายทางชีวภาพและสัตว์ป่าที่หายาก นอกจากนี้ ยังมีถ้ำผาเมือง 45 กม. จากเมืองปากซัน ถ้ำมังกรที่บ้านโพงอำเภอกำเกิดใกล้หลักชาวลาว และอีกหลายถ้ำ อีกทั้ง น้ำพุร้อน น้ำพุเย็นที่บ้านโพนตาลอำเภอกำเกิด และน้ำตกที่กระจายอยู่หลายแห่ง และยังมีวัดพระบาทซึ่งมีรอยพระพุทธรูปปางนาคปรก อำเภอกำเกิดใกล้หลักชาวลาว

จากการสำรวจพบว่า จุดชมทัศนียภาพที่สวยงามที่สุดบนเส้นทางหมายเลข 8 อยู่ที่ภูผาม่านและสะพานน้ำเทิน ซึ่งสถานที่แห่งหลังนี้เป็นชุมชนหมู่บ้านเล็ก ๆ



ทิวทัศน์ที่สะพานน้ำเทิน

ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค

3.4 สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดเหงะอาน (Nghe An)² ประเทศเวียดนาม

จังหวัดเหงะอาน (Nghe An) เป็นบ้านเกิดของผู้นำเวียดนามสำคัญ ๆ หลายคน เช่น โฮจิมินห์ นายพลหวอ เกวียน ซำบ หรือที่คนไทยเรียกว่า โว เหงียน เกียบ (Vo Nguyen Giap) ดัง ทุกเหือ (Dang Thuc Hua) สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ได้แก่ บ้านเกิดของโฮจิมินห์หรือโฮจิมินห์ที่หมู่บ้านกิมเลียน (Kim Lien) สุสานของมารดาของโฮจิมินห์ บ้านของปู่ย่าของโฮจิมินห์ รูปปั้นโฮจิมินห์ที่จัตุรัสโฮจิมินห์ กำแพงเมืองวังห์ พิชัยภัณฑ์ไซเวียดเหงะดิงห์ บ้านของเลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์เล ห่ง ฟอง (Le Hong Phong)

²ข้อมูลจากสำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดเหงะอาน

เกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและเชิงนิเวศน์นั้น ดังเช่น อุทยานแห่งชาติพูมาต (Pu Mat) ซึ่งมีพันธุ์พืชหายากและต้นไม้ใหญ่อีก 220 ชนิด สัตว์ต่าง ๆ อีก 241 ชนิดเช่นกัน รวมทั้งนกพันธุ์ต่าง ๆ อีก 137 ชนิด ถือว่าเป็นป่ามีความสมบูรณ์และมีค่ายิ่ง นอกจากนี้ ยังมีน้ำตกและถ้ำในพื้นที่อีกบางพื้นที่ของเหงะอาน เช่น ที่อำเภอเกว๋ฟอง (Que Phong) ซึ่งไกลจากเมือง Vinh ถึง 170 กม

เกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยว ดังเช่น ชายทะเลเกือหล่อ (Cua Lo) ซึ่งมีชายหาดที่สวยงามและมีความยาวถึง 12 กม. ในฤดูร้อนของแต่ละปีเริ่มตั้งแต่เดือนเมษายนถึงสิงหาคม มีนักท่องเที่ยวมาพักผ่อนหนาแน่น แต่ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวเวียดนาม

นอกจากนี้ ยังมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมอีกมากมายดังเช่น สุสานของมายฮักเต้ (Mai Hac De) และของมารดามายฮักเต้ อีกทั้ง บ้านของฟานโบยเจิว (Phan Boi Chau) หัวหน้าขบวนการกู้ชาติจากฝรั่งเศส

ที่เมือง Vinh นี้ มีโรงแรมทั้งหมดไม่น้อยกว่า 70 แห่งทั้งในเมืองและที่หาดเกือหล่อ Vinh มีโรงแรม 3 ดาวที่เป็นที่รู้จักคือ โรงแรมเฟื่องดง (Phuong Dong) และ โรงแรม 4 ดาวที่หาดเกือหล่อ

3.5 สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดห่าติงห์ (Ha Tinh) ประเทศเวียดนาม

จังหวัดห่าติงห์มีชายทะเลยาวถึง 137 กม. เริ่มตั้งแต่เกือโฮย (Cua Hoi) หึงชวน (Nghì Xuan) จนถึงเชิงเขาแคว่งาง (Deo Ngang) อำเภอเกวี่ยน (Quyen)

ห่าติงห์มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน ดังเช่น อุทยานแห่งชาติแก๋โก (Ke go) วนอุทยานหูกวาง (Vu Quang) ป่าน้ำตก Vu Mon ท่าเรือตามซาว (Tam Soa) วัดเฮืองติ๊ก (Huong Tich) เจินเตียน (Chan Tien) เทือกเขาเฮืองเซิน (Hoang Son) ภูเขาลองเงิม (Long Ngam) ธารน้ำร้อนเซินกิม (Son Kim)

จังหวัดห่าติงห์มีนโยบายพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว 5 เขต ได้แก่ เขตชวน แ่งห์ (Xuan Thanh) เขตเจินเตียน (Chan Tien) เขตแก๊กห่าย (Thach Hai) เขตเทียนกิม (Thien Cam) และเขตแคว่กอน (Deo Con) ซึ่งมีชายหาดที่สวยงาม น้ำใสสะอาด ทรายละเอียด สามารถก่อสร้างบ้านพักตากอากาศระดับ 5 ดาวได้ ชายหาดที่สวยงามได้แก่ ชายหาดเทียนกิม (Thien Cam) ชายหาดเจินเตียน (Chan Tien) ชายหาดแก๊กห่าย (Thach Hai) ชายหาดมุ่ยด่าว (Mui Dao) ชายหาดชวนแ่งห์ (Xuan Thanh) อำเภอหึงชวน (Nghì Xuan) ซึ่งอยู่ห่างจากเมือง Vinh (Vinh) จังหวัดเหงะอาน (Nghe An) เป็นระยะทาง 15 กม.

ชายฝั่งทะเลแก๊กห่าย (Thach Hai) และทิวภูเขานามเฮย (Nam Gioi) วัดเล เขย (Le Khoi) อยู่ที่หมู่บ้านแก๊กห่าย อำเภอแก๊กห่าย ห่างจากเทศบาลห่าติงห์เป็นระยะทาง 10 กม. ทางตะวันออกมีหาดทะเลสวยงาม มีทิวเขาที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว เพื่ออาบน้ำทะเล ชมทิวทัศน์ และมีวัด

นอกจากนี้ ยังมี ทะเลสาบแก๋โก (Ke Go) ซึ่งเป็นทะเลสาบที่สวยงาม มีป่าสงวนล้อมรอบ อยู่ห่างจากเทศบาลห่าดิงห์ เป็นระยะทาง 18 กม.

สำหรับการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม มีดังเช่น วัดจินเตียน (Chan Tien) ซึ่งอยู่บนเขาสูงติดกับทะเล เป็นสถานวัฒนธรรมที่ได้รับรองและเรียงลำดับจากรัฐเป็นสถานที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างจังหวัดมาชมทิวทัศน์และมาไหว้พระ ซึ่งมีทิวทัศน์สวยงามทั้งภูเขาและแม่น้ำจากวัดจินเตียนสามารถมองไกลถึงทะเลจีนใต้

นอกจากนี้ ยังมีวัดคาอง-ดาบ่า (Da Ong - Da Ba) วัดบูตม็อก (But Moc) วิหารซ้าตห่าย (Sat Hai) และวัดอีกบางแห่งซึ่งประชาชนเคารพนับถือและเป็นสถานที่ประวัติศาสตร์

เขตเถ่งห์หลก (Thanh Loc) เป็นเขตที่มีสถานวัฒนธรรมหลายแห่งที่คงอยู่ถึงปัจจุบัน

สำหรับแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ มีดังเช่น บ่อน้ำร้อนเซินกิม (Son Kim) อำเภอเฮืองเซิน (Huong Son) อยู่ติดถนนหมายเลข 8A ห่างจากเทศบาลไตเซิน (Tay Son) เป็นระยะทาง 16 กม. ห่างจากด่านชายแดนเกี้ยวแจว (Cau Treo) 15-16 กม. มีป่าสงวนด้วยพืชสัตว์หลากหลาย ทิวทัศน์สวยงาม มีแร่ร้อนธรรมชาติด้วยปริมาณมาก มีสารต่าง ๆ ช่วยรักษาโรคได้

ศูนย์นิทรรศการและการค้าเส้นทางหมายเลข 8 ขึ้นอยู่กับเทศบาลห่งหลิงห์อยู่ในเขตสามแยกป้ายหวอด เป็นทางตัดระหว่างเส้นทางหมายเลข 1 และ 8

3.6 สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดกว๋างบิ่งห์ (Quang Binh)

จังหวัดกว๋างบิ่งห์อยู่ห่างจากกรุงฮานอย 491 กม. สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญและมีชื่อเสียงมากที่สุด คือ ถ้ำฟองญา (Phong Nha) ซึ่งมีความใหญ่และความสวยงามยิ่ง ได้รับการยอมรับให้เป็นมรดกโลก

3.6.1 ถ้ำฟองญา อยู่ในบริเวณภูเขาหินปูนเก่าแก่ ภายในถ้ำจะมีธารน้ำไหลผ่านออกมาเป็นถ้ำลอดของแม่น้ำเซิน มีความยาวถึง 13 กิโลเมตร โดยกลุ่มนักสำรวจจากประเทศอังกฤษเข้าไปสำรวจซึ่งในเบื้องต้นสำรวจได้เพียง 8 กิโลเมตรกว่า ๆ ก็ไม่สามารถเข้าไปสำรวจได้อีก เพราะสภาพภายในถ้ำมีทั้งอุโมงค์ที่โผล่เหนือน้ำและได้น้ำยากแก่การสำรวจ ถ้ำฟองญานี้ได้รับสมญานามว่ามีความสุดยอดอยู่ 7 อย่าง คือ เป็นถ้ำลอดที่ยาวที่สุด มีประตูถ้ำสูงและกว้างที่สุด มีหาดทรายและหินที่สวยงามและกว้างที่สุด มีอุโมงค์ใต้ดินที่สวยงามที่สุด มีหินงอกหินย้อยสวยงามและมหัศจรรย์ที่สุด มีแม่น้ำลอดใต้ดินยาวที่สุดในเวียดนามถึง 14 กิโลเมตร และ เป็นถ้ำที่กว้างและสวยงามอย่างยิ่ง

หากเดินทางมาจากเส้นทางหมายเลข 8 จะสามารถมาบรรจบกับเส้นทางหมายเลข 14 หรือ เส้นทางโฮจิมินห์ และเดินทางต่อไปยังถ้ำฟองญาได้ เส้นทางโฮจิมินห์นี้มีสภาพดีสะดวกในการสัญจรและมีทิวทัศน์ที่สวยงาม เป็นที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวอีกเส้นทางหนึ่ง



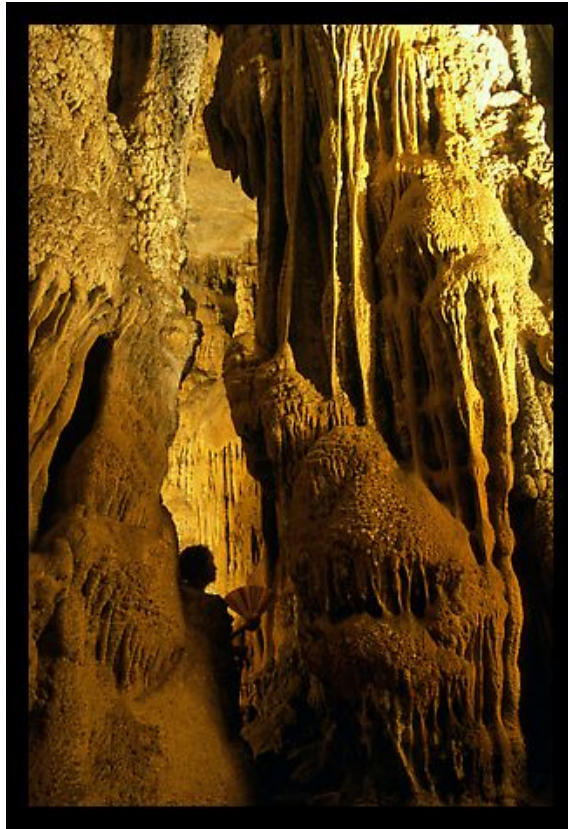
เส้นทางโฮจิมินห์สู่ถ้ำฟองญา

ถ่ายภาพโดย ธัญญาทิพย์ ศรีพนา (25 พฤษภาคม 2008)



ถ้ำฟองญา จังหวัดกว๋างบิ่งห์

Website



ถ้ำฟองญา จังหวัดกว๋างบิ่งห์

Website



ถ้ำฟองญา จังหวัดกว๋างบิ่งห์

Website

นอกจากนี้ จังหวัดกว๋างบิ่งห์ยังมีศิลปวัฒนธรรมและโบราณสถานที่เป็นที่รู้จักมีอายุมากกว่า 200 ปี ได้แก่ ป้อมปราการกว๋างบิ่งห์ กำแพงด่งเหย (Dong Hoi) ที่สร้างขึ้นโดยพระเจ้ามิงหม่าง (Minh Mang) และยังมีสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ นั่นคือ สถานที่จำลองประวัติศาสตร์การเคลื่อนไหวต่อสู้กับสหรัฐฯ

3.6.2 สถานที่จำลองประวัติศาสตร์การเคลื่อนไหวต่อสู้กับสหรัฐฯในช่วงสงครามเวียดนามซึ่งเพิ่งเริ่มการก่อสร้างขึ้นในปี 2003 โดยนายเหงียนชวนเลียน (Nguyen Xuan Lien) ซึ่งเคยเป็นบุรุษพยาบาลในสนามรบ สถานที่นี้เป็นสถานที่ที่มีความน่าสนใจมาก และพื้นที่บางส่วนบนสถานที่นี้เป็นพื้นที่ที่มีการเคลื่อนไหวจริง³ ดังเช่น เป็นพื้นที่ที่เส้นทางโฮจิมินห์ผ่าน

สถานที่นี้จะสามารถกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์การสู้รบกับสหรัฐฯได้ในอนาคต หากคณะกรรมการประชาชนจังหวัดห่าดิงห์จะให้การยอมรับและการสนับสนุน น่าเสียดายที่ในปัจจุบันยังไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลาย



สถานที่จำลองประวัติศาสตร์การเคลื่อนไหวต่อสู้กับสหรัฐอเมริกา
จังหวัดกว๋างบิ่งห์

ถ่ายภาพโดย ธัญญทิพย์ ศรีพนา (25 พฤษภาคม 2008)

4. การให้บริการโรงแรมที่พักและการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวในแขวงและจังหวัดต่าง ๆ ในจังหวัดนครพนม ลาวและเวียดนาม

ความพร้อมและมาตรฐานของโรงแรมที่พักและการบริการเป็นปัจจัยสำคัญของการดึงดูดนักท่องเที่ยวและเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนช่วยพัฒนาการท่องเที่ยว ในแต่ละเมืองและแต่ละจังหวัดที่กล่าวถึงข้างต้นนี้ จะมีโรงแรมที่มีมาตรฐานอยู่อย่างน้อย 1-2 แห่ง ยกเว้นในจังหวัดนครพนม จังหวัดเหงะอาน ซึ่งมีโรงแรมระดับ 3 ดาวให้บริการ อย่างไรก็ตาม ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โรงแรมใหม่ ๆ ได้เกิดขึ้นในจังหวัดนครพนม ในเมืองท่าแขกแขวงคำม่วน และในหลายจังหวัดและเมืองในเวียดนาม รวมทั้ง ในจังหวัดกว๋างบิ่งห์ ห่าดิงห์ เหงะอาน พร้อมไปกับการพัฒนาการเส้นทางหมายเลข 8 และเส้นทางอื่น ๆ

³ คณะวิจัยได้เยี่ยมชมสถานที่นี้ในวันที่ 25 พฤษภาคม 2008

4.1 จังหวัดนครพนมในประเทศไทย

ในอำเภอเมืองนครพนม

โรงแรมระดับ 2-3 ดาว ได้แก่

โรงแรมนครพนมริเวอร์วิว (3 ดาว) 9 ถนนนครพนม- ชาติพนม อำเภอเมือง

โรงแรมแม่โขงแกรนด์ (2-3 ดาว) 527 ถนนสุนทรวิจิตร อำเภอเมือง

(สองโรงแรมข้างต้นนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโรงแรมนครพนมริเวอร์วิว มีระดับมาตรฐานสากล)

นอกจากนี้ เป็นโรงแรมเล็ก ๆ ระดับ 1 ดาวและไม่มีดาว เช่น

โรงแรมไอ (I Hotel) อำเภอเมือง เป็นโรงแรมขนาดเล็ก เปิดบริการตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2008 จัดได้ว่ามีคุณภาพและมีมาตรฐานกว่าหลาย ๆ โรงแรมในจังหวัดนครพนม เมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าห้องในระดับเดียวกัน

โรงแรมริเวอร์อินน์ 19 ถนนอภิบาลบัญชา อำเภอเมือง

โรงแรมวินเซอร์ 272 ถนนบำรุงเมือง อำเภอเมือง

โรงแรมศรีเทพ 179 ถนนศรีเทพ อำเภอเมือง

เป็นต้น

ในอำเภอบ้านแพง

เจบีเพลส (JB Place) เป็นโรงแรมใหม่อยู่ในเครือเดียวกับโรงแรมไอ (I Hotel) ซึ่งสร้างขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ก่อนการสร้างโรงแรมไอ เพื่อเตรียมรับการเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพง และเพื่อเป็นจุดพักระหว่างอำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคายและอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม

เจบีเพลส เป็นโรงแรมขนาดเล็ก สร้างขึ้นในปี 2008 จัดได้ว่ามีคุณภาพและมีมาตรฐานกว่าหลาย ๆ โรงแรมในจังหวัดนครพนม เมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าห้องในระดับเดียวกัน

4.2 เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ประเทศลาว

เมืองท่าแขก มีโรงแรมระดับ 3 ดาว 1 แห่งที่มีมาตรฐานสากล คือ Riveria Hotel ซึ่งตั้งอยู่ติดกับด่านตรวจคนเข้าเมืองเมืองท่าแขกที่ริมแม่น้ำโขง และมีเกสต์เฮาส์และโรงแรมระดับ 1 ดาวหรือไม่มีดาวหลายแห่งแต่ไม่ได้มาตรฐานสากล

4.3 เมืองหลักซาว แขวงบอลิคำไซ ประเทศลาว

มีเพียงเกสต์เฮาส์ หรือ โรงแรมเล็กที่ไม่มีดาว มีความเก่า ไม่สะอาดพอที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จึงไม่แวะพักที่เมืองนี้ นอกจาก แวะรับประทานอาหารเท่านั้น โรงแรมเล็กที่จะพักค้างคืนได้ เช่น โรงแรมสุริยา

4.4 จังหวัดเหงะอาน ประเทศเวียดนาม

เมืองวิงห์ จังหวัดเหงะอาน เป็นเมืองใหญ่ มีโรงแรมถึงระดับ 4 ดาวมีมาตรฐานระดับสากล โรงแรมที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว มีดังนี้

Saigon Kim Lien Hotel (4 ดาว) Quang Trung Street, Vinh City, Nghe An

Huu Nghi Hotel (3 ดาว) 74 Le Loi Street, Vinh City, Nghe An

Phuong Dong Hotel (3 ดาว) 22 Truong Thi Street, Vinh City, Nghe An

Huong Tra Cua Lo Hotel (2 ดาว) Binh Minh Street, Cua Lo, Nghe An

นอกจากนี้ ยังมีโรงแรมเล็ก ๆ ที่ไม่มีมาตรฐานสากลหลายแห่ง

4.5 จังหวัดห่าติงห์ ประเทศเวียดนาม

ในเมืองที่จังหวัดห่าติงห์ โรงแรมส่วนใหญ่แม้ว่าจะมีขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่ไม่มีมาตรฐานสากล ดังเช่น

Thai Hotel, Block 10, Bac Hong Precinct, Hong Linh, Ha Tinh

Song La Hotel, Thien Cam Beach, Ha Tinh ตั้งอยู่ชายทะเล

Binh Minh Hotel, 2 Tran Phu St., Ha Tinh Town, Ha Tinh

Huong Sen Hotel, 2 Nguyen Tat Thanh road, Ha Tinh town, Ha Tinh

Lam Kieu Hotel, Gia Lach- Nghi Xuan, Ha Tinh town, Ha Tinh

Cong Doan Guesthouse, Thien Cam Townlet, Cam Xuyen District, Ha Tinh

Huong Son Guesthouse, Pho Chau Townlet, Huong Son District, Ha Tinh

Hoanh Son Hotel, Ky Nam Commune, Ky Anh District, Ha Tinh

โรงแรมส่วนใหญ่ในจังหวัดข้างต้นนี้ไม่มีมาตรฐานสากล บางแห่งขาดความสะอาด ยกเว้นบางแห่งเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ขณะนี้เริ่มมีโรงแรมใหม่ขนาดเล็กที่มีความสะอาดในระดับหนึ่งเกิดขึ้นเรื่อย ๆ โดยเจ้าของมักจะเคยเดินทางไปทำงานในต่างประเทศและกลับมาเปิดกิจการโดยนำมาตรฐานสากลมาใช้กับโรงแรมของตนแม้ว่าจะเป็นโรงแรมเล็ก ๆ ก็ตาม

4.6 จังหวัดกว๋างบิงห์ ประเทศเวียดนาม

ที่พักในอำเภอเมืองจังหวัดกว๋างบิงห์ มีหลายแห่ง แต่มีโรงแรมระดับ 4 และ 5 ดาว 2 แห่ง นอกจากนั้น เป็นโรงแรมขนาดกลางและเล็ก โรงแรมระดับ 3-5 มีดังนี้

Sun Spa Resort (5 ดาว), My Canh, Bao Ninh, Dong Hoi, Quang Binh

Saigon Quang Binh Hotel (4 ดาว), 20 Quach Xuan Ky, Dong Hoi, Quang Binh เป็นโรงแรมที่ได้มาตรฐานสากล

Cosevco Nhat Le Hotel (3 ดาว), 16 Quach Xuan Ky road, Dong Hoi, Quang Binh

Phong Nha Hotel, 5 Truong Phap Road, Dong Hoi, Quang Binh

Phuong Dong Hotel, 20 Quach Xuan Ky road, Dong Hoi, Quang Binh

ส่วนที่พักในพื้นที่แถบถ้ำฟองญาในจังหวัดกว๋างบิงห์ จะมีโรงแรมและเกสต์เฮาส์เล็ก ๆ ไม่กี่แห่ง แต่มีเพียงแห่งเดียวที่ได้รับการยอมรับว่ามีมาตรฐานในระดับหนึ่ง ได้แก่ Saigon Phong Nha Hotel (2 ดาว) ซึ่งเป็นโรงแรมเล็ก ๆ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำ บริหารจัดการโดยบริษัท Saigon Tourist ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่บริหารจัดการด้านโรงแรมเพื่อให้มีมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตาม โรงแรมแห่งนี้มีเป็นบ้านเก่าที่นำมาแปลงเป็นโรงแรมเล็ก ๆ และยังคงมีสภาพเก่า มีห้องพักบริการประมาณ 15 ห้องเท่านั้น

5. วิธีการเดินทางบนเส้นทางหมายเลข 8

การเดินทางบนเส้นทางนี้ทำได้โดยการเช่ารถเช่าเหมาคันส่วนตัว หรือ เดินทางกับกลุ่มทัวร์ หรือ โดยรถโดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างนครเวียงจันทน์กับกรุงฮานอย

5.1 การเดินทางด้วยการเช่ารถ มีทั้งประเภทตู้ 11 ที่นั่ง 20 ที่นั่ง และมากกว่านั้น การเช่ารถเป็นการเดินทางที่สะดวกที่สุด เพราะจะหยุดพักที่ใดก็ได้ ในปัจจุบัน หากจะเดินทางจากไทยเข้าลาว และเวียดนามก็สามารถเช่ารถลาวเหมาคันจากลาวได้ ซึ่งจำนวนรถเช่าของลาวในปัจจุบันมีมากขึ้น ไม่เหมือนในอดีตที่ต้องเรียกกรรเข้าเข้ามาจากเวียดนามซึ่งเป็นการสิ้นเปลืองอย่างยิ่ง และรถลาวเหล่านี้มีหนังสือเดินทางประจำรถจึงสามารถเดินทางได้ทั่วประเทศเวียดนาม และคนขับส่วนใหญ่จะพูดเวียดนามได้ ทั้งนี้ส่วนใหญ่มีเชื้อสายเวียดนามและมาอาศัยอยู่ในลาวเป็นเวลานานแล้ว

5.2 การเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง

ทางเลือกที่หนึ่ง คือ ใช้รถโดยสารประจำทางระหว่างนครเวียงจันทน์และกรุงฮานอย ซึ่งมีบริการมีทุกวัน วันละ 1 เที่ยว แต่อาจหยุดบริการโดยไม่มีการแจ้งล่วงหน้า รถออกเดินทางจากกรุงฮานอยราว 19.00 น. และจากนครเวียงจันทน์เวลา 18.00 น. ใช้เวลาเดินทาง 24 ชม. ซึ่งถือว่านานมาก และเมื่อถึงจุดด่านพรมแดนช่วงดึกหรือเช้ามืด ผู้โดยสารต้องนอนในรถเพื่อรอด่านเปิดทำการ ค่าโดยสารอยู่ที่ระหว่าง 20-25 เหรียญสหรัฐ

หรือ อีกทางเลือกหนึ่ง อาจนั่งรถท้องถิ่นเล็กเป็นช่วง ๆ ไปยังเมืองหลักชาวและต่อด้วยรถสองแถวหรือรถโดยสารเล็กไปยังด่านพรมแดน จากนั้นหารถเดินทางต่อเข้าไปยังเวียดนาม วิธีนี้อาจพลาดรถได้ หรือหารด้วยความยากลำบากในแต่ละช่วง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากชายแดนลาว-เวียดนามเข้าสู่เวียดนาม อีกทั้ง ผู้โดยสารเสี่ยงต่อการถูกรถโดยสารดังกล่าวทิ้งกลางทางในบางจุด

เพื่อให้เสียเงินในการต่อรถคันต่อไปซึ่งเป็นการหาเงินในขบวนการเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเดินทางมาจากกรุงเทพมหานคร



รถโดยสารประจำทางระหว่างลาวและเวียดนามบนเส้นทางหมายเลข 8
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (25 สิงหาคม 2008)



รถโดยสารที่ชาวบ้านลาวใช้ในการเดินทางไปยังหลักชาว
รถในลักษณะนี้ถือว่าอยู่ในสภาพดี
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (25 สิงหาคม 2008)



รถโดยสารที่ชาวบ้านลาวใช้ในการเดินทางไปยังหลักขาว
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (25 สิงหาคม 2008)

รถในรูปภาพข้างต้นนี้เป็นรถของลาวระหว่างอำเภอหรือตำบลในลาว ถือว่าเป็นรถที่มีสภาพดีและสะอาด แต่รถของเวียดนามบางคันที่วิ่งบนเส้นทางหมายเลข 8 ในฝั่งเวียดนามมีสภาพไม่ดีและไม่สะอาด

6. การให้บริการบนเส้นทางหมายเลข 8: สถานีบริการน้ำมัน จุดพักรถ อู่ซ่อมรถ ร้านอาหารบนเส้นทางหมายเลข 8

สถานีบริการน้ำมันหรือปั้มน้ำมัน ร้านอาหารบนเส้นทางหมายเลข 8 ที่พอจะรองรับนักท่องเที่ยวยังคงขาดแคลน สถานีบริการน้ำมันและร้านอาหารบนเส้นทางหมายเลข 8 จะพบเฉพาะในพื้นที่หมู่บ้านและเมืองใหญ่ ๆ เช่น ในเมืองหลักขาว หรือ ใกล้กับเมืองหลักขาว หรือในพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมใหญ่เท่านั้น ส่วนพื้นที่ห่างไกลจากชุมชนเหล่านี้ และพื้นที่ป่าเขานั้นจะไม่พบสถานีบริการน้ำมัน หรือร้านอาหารเลย ในขณะที่บนเส้นทางหมายเลข 9 สถานีบริการน้ำมันได้ปรากฏมากขึ้นหลายแห่งในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา และแน่นอนสถานีบริการน้ำมันเหล่านี้จะตั้งอยู่ใกล้ชุมชนที่ค่อนข้างใหญ่

หากเปรียบเทียบกับเส้นทางหมายเลข 9 บนเส้นทางหมายเลข 8 จะมีสถานีบริการน้ำมันร้านอาหารจำนวนน้อยกว่าบนเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งผ่านพื้นที่ราบ อย่างไรก็ตาม ขณะนี้เวียดนามได้สร้างปั้มน้ำมัน 1 แห่งไม่ไกลจากด่านแก้วแจวซึ่งถือว่าเป็นการอำนวยความสะดวกอย่างยิ่งกับผู้ขับขี่รถยนต์ที่ต้องเดินทางไกล



สถานีบริการน้ำมันใกล้สะพานน้ำเทินซึ่งเป็นเขตชุมชน

ดังนั้น รถทุกคันที่จะแล่นบนเส้นทางหมายเลข 8 จึงควรตรวจสอบสภาพให้สมบูรณ์ที่สุด ทั้งนี้ ไม่ปรากฏว่ามีอู่ซ่อมรถบนเส้นทางนี้ หรือหากมี ก็จะเป็นร้านเล็ก ๆ ซ่อมรถจักรยานยนต์ หรือรถเพื่อการเกษตรเสียมากกว่า นอกจากนี้ คนขับรถควรจะต้องเป็นผู้ที่เคยชินกับเส้นทางนี้ เพราะมีความคดเคี้ยวและลาดชันเมื่อผ่านพื้นที่ภูเขา

ในปัจจุบัน มีร้านอาหารเล็ก ๆ เกิดขึ้นในชุมชนในจุดห่างไกล เช่น ที่หมู่บ้านเชิงสะพานน้ำเทิน หรือ ชวน้ำเทิน สะพานนี้จัดว่าเป็นจุดชมทัศนียภาพของภูเขาและแม่น้ำเทินได้ จุดนี้ได้กลายเป็นจุดท่องเที่ยวชมทิวทัศน์ที่รถนักท่องเที่ยวมาจอดถ่ายรูป จึงมีร้านของชำร้านอาหารชาวบ้านเกิดขึ้น ขายอาหารพื้นบ้านและเครื่องดื่ม การมีอยู่ของชุมชนจึงมีความสำคัญต่อความมั่นใจของผู้โดยสารและผู้ขับขี่บนเส้นทางหมายเลข 8

แม้เส้นทางหมายเลข 8 จะมีทัศนียภาพที่สวยงามหลายแห่ง แต่มีจุดแวะชมทิวทัศน์ที่จัดไว้ให้เพียงไม่กี่แห่งเท่านั้น เช่น บนภูผาเปิด ภูผาม่าน และสะพานน้ำเทิน

เกี่ยวกับการให้บริการห้องน้ำบนเส้นทางนี้ เป็นสิ่งที่ขาดแคลนอย่างยิ่ง จะมีก็เพียงตามร้านอาหารหรือร้านของชำบางจุดที่มีจำนวนน้อยและเป็นห้องน้ำของผู้อยู่อาศัยเสียส่วนใหญ่ จึงไม่มีความสะดวกแต่อย่างใดสำหรับนักท่องเที่ยว

เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางหมายเลข 9 จะพบว่า การบริการของสถานีน้ำมัน ห้องน้ำร้านอาหารมีการพัฒนาและเพิ่มจำนวนมากขึ้นในช่วงหลังจากที่สะพานข้ามแม่น้ำโขงมุกดาหาร-สะหวันนะเขตสร้างเสร็จแล้ว ในกรณีเส้นทางหมายเลข 8 ก็อาจจะเช่นเดียวกัน เมื่อเส้นทางเป็นที่รู้จักและมีการใช้มากขึ้น โดยเฉพาะเพื่อการท่องเที่ยวและโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จะเสร็จสิ้นลง การบริการของสถานีน้ำมัน ห้องน้ำ ร้านอาหารก็น่าจะเพิ่มขึ้น

ความไม่พร้อมของการบริการดังกล่าวข้างต้นนี้เป็นข้อจำกัดอันหนึ่งของการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 นอกจากความไม่พร้อมแล้ว ยังมีความไม่มั่นใจในความเชื่อถือตรงของ

รถโดยสารประจำทางที่นักท่องเที่ยวใช้เดินทางท่องเที่ยว สำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการความสบายจะไม่นิยมเดินทางบนเส้นทางนี้เพราะขาดจุดบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งห้องน้ำสะอาด



ทิวทัศน์ที่สะพานน้ำเทิน

ถ่ายภาพโดย ปริยานุช พวงนาค



ร้านอาหารที่สะพานน้ำเทิน

ถ่ายภาพโดย ปริยานุช พวงนาค (25 สิงหาคม 2008)



ชุมชนที่เชิงสะพานน้ำเงิน

ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (25 สิงหาคม 2008)

เส้นทางหมายเลข 8 ได้กลายเป็นเส้นทางเชื่อมต่อและเส้นทางท่องเที่ยวอีกเส้นทางหนึ่งในอนุภูมิภาค และมีจุดแข็งบางประการ ดังเช่น ความงามของทัศนียภาพ การเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปสู่สถานที่ต่าง ๆ ในพื้นที่ปลายเส้นทางทั้งสองฝั่ง แต่ขณะเดียวกัน เส้นทางนี้ก็ยังมีข้อจำกัดบางประการ ซึ่งจะกล่าวถึงในบทต่อไป

บทที่ 5

การเป็นเส้นทางการค้าและเส้นทางทางท่องเที่ยวของเส้นทางหมายเลข 8

เส้นทางหมายเลข 8 มีความสำคัญต่ออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในการเป็นเส้นทางเชื่อมต่อ แต่ไม่ค่อยถูกกล่าวถึงและยังไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลาย ในขณะที่เส้นทางหมายเลข 9 ได้รับการกล่าวขานถึงเสมอ เป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งสำหรับการเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและการใช้เป็นเส้นทางทางท่องเที่ยว

เส้นทางหมายเลข 8 สามารถย่นระยะทางการเดินทางให้สั้นขึ้นระหว่างภาคอีสานของไทย หรือระหว่างเวียงจันทน์ ท่าแขกและภาคกลางตอนเหนือและภาคเหนือของเวียดนาม นอกจากนี้ เส้นทางเส้นนี้ยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวในตัวของมันเองเนื่องจากทัศนียภาพที่สวยงาม และเป็นเส้นทางที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวทั้งในไทย ลาว เวียดนามและแม้แต่จีนตอนใต้

แต่สภาพทางกายภาพของเส้นทางหมายเลข 8 มีความเหมาะสมกับการเป็นเส้นทางการค้าในระดับหนึ่งเท่านั้นสำหรับรถขนส่งที่ไม่ใหญ่หรือหนักเกินไป ทั้งนี้ ความสูงชันที่ 9-10 % บนภูเขาประกอบด้วยความโค้งและคดเคี้ยวของเส้นทางในบางช่วงของพื้นที่ มีผลต่อการจำกัดความสามารถของรถบรรทุกสินค้าที่บรรทุกสินค้าหนักมาก ๆ เช่น รถขนส่งซึ่งหนักและยาว เพราะเสี่ยงต่อการไหลถอยหลังของรถเมื่อไต่ขึ้นที่สูงที่มีความชันและเสี่ยงต่อการไหม้ของผ้าเบรก นอกจากนี้ สภาพอากาศบนภูเขาที่เต็มไปด้วยหมอกและฝนหนักในบางฤดูกาลยังทำให้เกิดการเสี่ยงต่อการลื่นของถนนและการมองเห็นในช่วงกระชั้นชิดเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากคำบอกกล่าวของคนขับรถสินค้าหลายรายที่มีความเคยชินในการขับรถบรรทุกสินค้าผ่านเส้นทางหมายเลข 8 นี้ ต่างให้ความเห็นว่า พวกเขาขับรถอย่างระมัดระวังและอย่างช้า ๆ และไม่เคยมีปัญหาแต่อย่างใด

แม้ว่าทัศนียภาพที่สวยงามของเส้นทางนี้จะทำให้เส้นทางมีความเหมาะสมต่อการเป็นเส้นทางท่องเที่ยวก็ตาม แต่การขับขี่รถยนต์ก็ต้องเป็นไปอย่างระมัดระวังด้วยเช่นกัน ความเสี่ยงที่มีในอัตราสูงประการหนึ่ง ก็คือ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ความช่วยเหลือจะเป็นไปอย่างช้ามาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเกิดขึ้นในพื้นที่ภูเขาซึ่งมีหุบเขาลึก หรือในพื้นที่ที่ไกลห่างชุมชน

เกี่ยวกับอาคารด่านพรมแดนตรวจคนเข้าเมืองและด่านศุลกากร อีกทั้ง พื้นที่ตรวจตราและด่านสินค้า ด่านน้ำพาวและด่านแก้วแจวมีอาคารที่มีความมั่นคงแข็งแรง และอาคารของด่านแก้วแจวได้ปรับปรุงใหม่ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาเพื่อรองรับการปฏิบัติงานที่มีเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง 2 ด่าน จะพบว่า การปรับปรุงอาคาร พื้นที่และอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจตราคนและสินค้าของด่านแก้วแจวมีความทันสมัยมากกว่าด่านน้ำพาว เช่น การใช้อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่

ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากกว่าในการเก็บข้อมูล การใช้เครื่องสแกนบุคคล สัมภาระและสินค้า หรือ แม้แต่การสร้างพื้นที่คลังสินค้า พื้นที่ลานจอดรถเพื่อพักและรอตรวจสินค้าที่กว้างขวาง ซึ่งด่านน้ำพาว ของลาวยังคงขาดแคลนอยู่ ยิ่งกว่านี้ เวียดนามยังสร้างปั้มน้ำมันในพื้นที่ก่อนถึงอาคารด่านของตนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ต้องผ่านแดนขาออกไปยังประเทศลาวที่ต้องจ่ายค่าน้ำมันในลาวที่แพงกว่าราคาน้ำมันในเวียดนาม นอกจากนี้ ในสภาพที่ผ่านมา ปั้มน้ำมันแห่งสุดท้ายมีความห่างไกลจากด่านทั้ง 2 ฝ่ายอย่างยิ่ง การสร้างปั้มน้ำมันในฝั่งเวียดนามดังกล่าวนี้ได้อำนวยความสะดวกอย่างยิ่งให้กับยานพาหนะทุกคัน และเป็นการเตรียมตัวรับการเพิ่มขึ้นของการสัญจรที่มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

เส้นทางหมายเลข 8 นี้ถูกใช้เพื่อการค้า การท่องเที่ยวมาหลายปีแล้ว แม้ว่าจำนวนและมูลค่าสินค้า อีกทั้งคน พาหนะเดินทางผ่านเส้นทางในปัจจุบัน (โดยอิงอยู่กับสถิติที่ด่านแก้วเจ็ดทำไว้) จะยังไม่สูงเท่ากับเส้นทางอื่น ๆ ในอนุภูมิภาคก็ตาม แต่ก็ปรากฏแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อไป โดยดูจากสถิติมูลค่าการค้า และจำนวนคนที่เดินทางเข้าออกผ่านด่าน และโดยเฉพาะอย่างยิ่งโดยพิจารณาจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนมที่กำลังจะเริ่มขึ้นในปี 2009¹

ในการพิจารณาถึงการเป็นเส้นทางการค้าและเส้นทางทางท่องเที่ยวของเส้นทางหมายเลข 8 เราจำเป็นต้องพิจารณาถึงสิ่งต่อไปนี้อีกด้วย ดังเช่น ข้อจำกัด หรือ อุปสรรคทางการค้าและการท่องเที่ยว ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการเป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวให้กับเส้นทางหมายเลข 8 การพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในแขวงคำม่วนและในอีสานของไทย และประเด็นคำถามที่ว่า ไทย ลาว เวียดนามใช้ หรือได้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 8 อย่างไร

1. ข้อจำกัด หรือ อุปสรรคต่อการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางการค้าและการท่องเที่ยว

1.1 ข้อจำกัดด้านกายภาพของเส้นทาง

1.1.1 ความแคบและความลาดชันของถนนถึง 10% ทำให้เกิดอุบัติเหตุและรถไหลตกห้วยข้างทางได้ง่าย หากคนขับรถไม่ชำนาญทาง นอกจากนี้ สะพานไม้แคบที่รถสวนทางกันไม่ได้บนเส้นทางหมายเลข 8 บางช่วงทำให้เป็นข้อจำกัดประการหนึ่งในเรื่องความสะดวกของการสวนไปมาและความเสี่ยงต่อรถสินค้าที่เกิน 20-23 ตันซึ่งอาจทำให้สะพานพังได้

¹ การวางศิลาฤกษ์สะพานมีขึ้นแล้วในวันที่ 6 มีนาคม 2009



สะพานไม้บนเส้นทางหมายเลข 8 ที่อาจรับน้ำหนักได้ไม่เกิน 20 หรือ 23 ตัน
ขณะนี้กำลังสร้างสะพานคอนกรีตใหม่อยู่ข้างสะพานอันเก่า
แต่การสร้างสะพานแห่งนี้เป็นไปค่อนข้างช้า
ถ่ายภาพโดย ชาญชัย ศรีพนา (25 สิงหาคม 2008)

1.1.2 สภาพอากาศฝนชุก หมอกหนาบนพื้นที่ภูเขาทำให้ถนนลื่นและมองเห็นเส้นทาง
ในระยะใกล้เท่านั้น อีกทั้ง การกัดเซาะของน้ำได้พื้นถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฝนตกหนักต่อเนื่อง ทำ
ให้ถนนชำรุดทรุดและเกิดอุบัติเหตุได้

1.2 ข้อจำกัดเกี่ยวกับการเก็บภาษีศุลกากร การปฏิบัติงานของด่านและอื่น ๆ

1.2.1 ในด้านภาษีศุลกากรในการนำสินค้าเข้าลาว

ระบบการค้าระหว่างประเทศของ สปป. ลาว ยังไม่เป็นสากลและไม่มีค่านิยม
แน่นอน มีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎระเบียบบ่อยครั้ง และในแต่ละแขวงมีการจัดเก็บอัตราภาษีผ่าน
แดนที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้ส่งออกเกิดความสับสนและไม่สามารถวางแผนระยะยาวได้

ในกรณีที่สินค้ามีต้นทางมาจากด่านเมืองท่าแขก แขวงคำม่วนและมาออกที่ด่าน
น้ำพาวในแขวงบอลิคำไซ อาจทำให้การตรวจตราสินค้าที่ด่านน้ำพาวซ้ำซ้อนและอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นได้
เพราะต้นทางปลายทางอยู่ในแขวงที่ต่างกัน

ในด้านการคมนาคมขนส่ง สินค้าผ่านแดน ค่าขนส่ง และค่าบริการในการ
นำเข้า-ส่งออก ค่อนข้างสูง แม้ไทย-ลาวจะมีความตกลงการขนส่งสินค้าผ่านแดนไทย-สปป. ลาว แต่
ในทางปฏิบัติ สินค้าจากไทยที่ส่งผ่านลาวไปยังประเทศที่สาม ยังถูกเก็บค่าธรรมเนียม ทั้ง ๆ ที่ในทาง
กลับกัน สินค้าจากลาวผ่านไทยไปประเทศที่สามไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียม

1.2.2 เกี่ยวกับเวลาการทำงาน เปิด-ปิดด่านพรมแดนที่สั้นเกินไปและการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม หรือ “เงินใต้โต๊ะ” ที่ด่านแก้วแจวและด่านน้ำพาว

เวลาการทำงาน เปิด-ปิดด่านน้ำพาวของลาวมีช่วงเวลาที่สั้นเกินไป และการเรียกเก็บ “เงินใต้โต๊ะ” ที่ด่านแก้วแจวและด่านน้ำพาวได้กลายเป็นข้อจำกัดประการหนึ่งในการผลักดันการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8

เวลาการทำงาน เปิด-ปิดด่านน้ำพาวกำหนดไว้ทุกวันระหว่างเวลา 7.30-11.30 น. และ 13.30-16.30 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่สั้นอยู่แล้ว และในความเป็นจริง ยิ่งกว่านั้น ด่านน้ำพาวยังปิดการทำงานพักช่วงเที่ยงในเวลา 11.00 น. อีก ทำให้เวลาการทำงานในแต่ละวันสั้นยิ่งขึ้นไปอีก ในกรณีที่ต้องการจะตรวจตราเอกสารทันที ต้องจ่ายค่าบริการพิเศษทั้งการตรวจตราเอกสาร (คนละ 5,000 กีบ) และต้องจ่ายค่าบริการพิเศษให้เจ้าหน้าที่เพื่อเปิดที่กั้นทางเพื่อผ่านด่าน โดยค่าบริการพิเศษนี้จะไม่มีการออกใบเสร็จ

การปิดด่านช่วงกลางวันเช่นนี้ ไม่ว่าจะปิดตั้งแต่เวลา 11.00 น. หรือ 11.30 น. ก็ตาม ก็เป็นอุปสรรคต่อการเดินทาง และมีจุดมุ่งหมายเพื่อหาผลประโยชน์จากการเก็บค่าตอบแทนเท่านั้น

แม้ว่าเวลาการทำงาน เปิดด่านแก้วแจวของเวียดนามจะยาวกว่าช่วงเวลาเปิดของด่านน้ำพาวของลาว กล่าวคือ เปิด-ปิด ระหว่างเวลา 7.00-22.00 น. สำหรับการตรวจตราหนังสือเดินทางโดยไม่หยุดพักเที่ยง และเปิด-ปิดระหว่างเวลา 7.00-17.00 น. สำหรับการตรวจตราสินค้าโดยหยุดพักเที่ยง แต่เจ้าหน้าที่ของด่านแก้วแจวก็เก็บค่าธรรมเนียมตรวจตราหนังสือเดินทางตามอำเภอใจและในอัตราไม่คงที่ (คนละ 20,000 ด่ง) และไม่มีใบเสร็จ กรณีทั้งหมดข้างต้นนี้ คณะวิจัยได้ประสบมาเอง

อย่างไรก็ตาม สำหรับกรณีพิเศษหรือฉุกเฉิน จะมีเจ้าหน้าที่ตลอดเวลาที่คอยตรวจตราเอกสารและพาหนะที่ด่านให้ผู้ผ่านแดน

การเปิดปิดเวลาการทำงานของด่านแก้วแจวและการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการพิเศษ ที่เรียกว่า “เงินใต้โต๊ะ” ทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายทั้งในการขนส่งและในการท่องเที่ยวสูงขึ้น อีกทั้งก่อให้เกิดความรำคาญใจ ความรู้สึกที่ไม่ดีต่อผู้ใช้เส้นทางทั้งเพื่อการค้าและในการท่องเที่ยวและเป็นอุปสรรคอย่างยิ่งต่อการค้าและการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้

1.2.3 เกี่ยวกับเวลาที่ใช้ในการตรวจตราสินค้า

ผู้ขับรถสินค้าของบริษัทขนส่งของเวียดนามที่ขับรถขนส่งบนเส้นทางนี้เป็นประจำ ได้บอกกล่าวว่า ในการตรวจตราสินค้าใช้เวลานานอย่างน้อย 3 ชม. ทั้ง ๆ ที่มีเอกสารครบครันอยู่

แล้ว แต่ในกรณีที่เอกสารไม่ครบ การใช้เวลาในการตรวจตราอาจต้องใช้เวลาเป็นวันหรือข้ามวันได้ ซึ่งนำความเสียหายมายังสินค้าอย่างยิ่ง โดยเฉพาะหากเป็นผลไม้ที่เน่าเสียได้ง่าย²

อย่างไรก็ตาม เกี่ยวกับเวลาที่ใช้ในการตรวจตราหนังสือเดินทางของบุคคลและของรถที่มีโชรตสินค้า เวลาที่ใช้ในการตรวจหนังสือเดินทางของบุคคลของทั้ง 2 ด้านใช้เวลาตามปกติ ไม่ล่าช้าแต่อย่างใด

1.2.4 เกี่ยวกับข้อจำกัดในด้านความไม่พร้อมของการบริการบนเส้นทางหมายเลข 8
ดังเช่น สถานีบริการน้ำมัน จุดพักรถ อุโมงค์มรดก ร้านอาหารบนเส้นทางหมายเลข 8 ดังที่ได้กล่าวมาแล้วก่อนหน้านี้ก็เป็นข้อจำกัดสำคัญยิ่ง

1.2.5 ประเด็นการอนุญาตรถพวงมาลัยขวาจากไทยให้วิ่งได้ในลาวและเวียดนาม เป็นประเด็นที่พูดถึงกันทั้งในและนอกที่ประชุมในกรอบสามประเทศ ประเด็นนี้อาจจะมีได้เป็นอุปสรรคแต่จะเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาการท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8

ในขณะนี้ ทั้งลาวและเวียดนามยังไม่อนุญาตให้รถยนต์ส่วนบุคคลของไทยขับเข้ามาได้ ยกเว้น กรณีเป็นการวานรตสินค้า หรือการวานรตท่องเที่ยวซึ่งขออนุญาตมาเป็นพิเศษและทางการลาวจะอนุญาตให้เข้า และเวียดนามก็จัดรถนำขบวนให้

แต่ประเด็นนี้ ทั้งลาวและเวียดนามต้องคำนึงถึงหลายกรณี เช่น ประการแรก กรณีที่ผลประโยชน์ของเอกชนลาวและเวียดนามที่ให้เช่ารถแก่นักท่องเที่ยวไทยจะหายไป เพราะนักท่องเที่ยวไทยจะขับรถเข้ามาเอง ประการที่สอง ยังมีกรณีความปลอดภัยของประชาชนในลาวและโดยเฉพาะในเวียดนามซึ่งมีประชากรหนาแน่น ขี่รถยนต์ไปมาอย่างไม่ได้ระมัดระวัง และคนขับรถชาวไทยเองก็ไม่ชินกับสภาพความหนาแน่นของคนและรถบนถนนในเวียดนาม อันจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ประการที่สาม ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางหมายเลข 8 ในช่วงที่เป็นภูเขา การกู้ภัยจะเป็นไปอย่างลำบากและใช้เวลานาน

สำหรับกรณีรถขนส่งสินค้า จังหวัดนครพนมได้ทำข้อตกลงกับแขวงคำม่วน และบอลิคำไซอันมีผลอนุญาตให้รถสินค้าไทยนำรถเข้าไปส่งสินค้าได้ถึงด่านแก้วและด่านจาลอตตามลำดับ โดยมีรถเวียดนามมารับสินค้าที่ด่านนี้ นั่นหมายความว่า รถสินค้าไทยสามารถแล่นเข้าไปถึงด่านพรมแดนลาว-เวียดนามได้เท่านั้นและไม่สามารถขับเลยเข้าไปในเวียดนามได้

² จากการสัมภาษณ์นายฝามดึกเหลิบ (Pham Duc Lap) คนขับรถชาวเวียดนาม ขนส่งผลไม้จากนครพนมไปยัง กวางสีและสินค้าอุปโภคบริโภคจากกวางสีมายังนครพนม ได้ทำการสัมภาษณ์ที่ด่านศุลกากรนครพนม วันที่ 31 มีนาคม 2008

2. แนวทางแก้ไขข้อจำกัด หรือ อุปสรรคทางการค้าและการท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8

จะเห็นว่า เส้นทางหมายเลข 8 ที่อยู่บนพื้นที่ลาวซึ่งมีระยะทางยาวกว่าเส้นทางหมายเลข 12 และผ่านพื้นที่ภูเขาซึ่งมีความคดเคี้ยวลาดชัน จะประสบข้อจำกัดมากที่สุด แต่การที่จะให้ลาวแก้ไขข้อจำกัด หรือ อุปสรรคแต่เพียงผู้เดียว คงจะเป็นการยากสำหรับลาว และลาวเองก็มองว่า ลาวไม่ได้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 8 แต่เพียงผู้เดียว แต่ประเทศที่ได้ประโยชน์ด้วยและอาจจะได้ประโยชน์มากกว่าลาว ก็คือ ไทย และเวียดนาม ดังนั้น การแก้ไขข้อจำกัด หรือ อุปสรรคที่เกิดขึ้นจึงควรจะเป็นความร่วมมือสามฝ่าย ในอนาคตอันใกล้ จีนก็อาจจะใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้เด่นชัดมากขึ้นด้วยเช่นกัน

2.1 ความร่วมมือสามฝ่ายในกรอบสามประเทศ อันได้แก่ ไทย ลาวและเวียดนาม เพื่อแก้ปัญหา ในประเด็นข้างต้นอย่างจริงจัง โดยเอาแนวทางแก้ไขในที่ประชุมมาปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ประเด็นที่ต้องร่วมมือกันแก้ไขมีดังต่อไปนี้

2.1.1 การทำนุบำรุงซ่อมแซมเส้นทาง สามประเทศน่าจะร่วมมือกันทำนุบำรุงเส้นทางให้อยู่ในสภาพดี โดยเวียดนามและไทยอาจจะมีส่วนในการเสนอให้วัสดุที่ใช้ในการทำนุบำรุงและซ่อมแซม หรืออาจช่วยเหลือลาวในด้านงบประมาณไม่ว่าจะเป็นเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำ หรือเงินให้เปล่าก็ตาม

2.1.2 การไม่เก็บภาษีการค้าที่ผ่านลาวสูงเกินไป ทั้งสามฝ่ายควรเจรจาปรึกษาหารือและตกลงกันเพื่อขอลาวไม่ให้เก็บภาษีการค้าที่ผ่านลาวสูงมากเกินไป

2.1.3 การลดความล่าช้าในการตรวจตราสินค้าที่ด่านน้ำพาวและด่านเกิ่วแจว ประเด็นนี้ควรจะต้องมีการเจรจาปรึกษาหารือและตกลงกันทั้งสามฝ่าย

2.1.4 การขยายเวลาเปิดปิดด่านน้ำพาวให้เท่ากับเวลาเปิดปิดด่านเกิ่วแจว และให้ด่านน้ำพาวเปิดทำการระหว่าง 11.00-13.00 เพื่อไม่ให้ผู้ผ่านด่านต้องรอคอยซึ่งมีผลทำให้ผู้ผ่านด่านที่จะข้ามไปประเทศไทยไม่สามารถมาถึงด่านท่าแขกทันเวลาด่านปิดเพื่อข้ามกลับสู่ประเทศไทย ทำให้ต้องเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายที่ต้องพักค้างคืนที่ท่าแขก ประเด็นนี้ควรจะต้องมีการเจรจาปรึกษาหารือและตกลงกันทั้งสามฝ่ายด้วยเช่นกัน

2.1.5 การดึงดูดการลงทุนเพื่อพัฒนาการบริการบนพื้นที่ที่เส้นทางหมายเลข 8 พาดผ่าน ในการสร้างปั้มน้ำมัน ร้านอาหาร ห้องสุขา โรงแรม เป็นต้น โดยทั้งสามประเทศควรช่วยกันดึงดูดผู้ลงทุนทั้งในประเทศของตนและจากประเทศที่สาม

2.1.6 การพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติบนเส้นทางหมายเลข 8 ไม่ควรจะเป็นการพัฒนาโดยหน่วยงานของรัฐ หรือโดยการลงทุนก็ตาม

2.1.7 การพัฒนาจุดแวะชมทิวทัศน์ริมทาง สนับสนุนให้ลาวสร้าง ปรับปรุงจุดแวะชมทิวทัศน์ข้างทาง หรือบนภูเขาบางจุด

2.1.8 การจัดเตรียมข้อมูลการท่องเที่ยว แต่ละประเทศควรจัดเตรียมข้อมูลการท่องเที่ยวของตัวเองให้สมบูรณ์เพื่อการเผยแพร่

2.1.9 การร่วมกันเผยแพร่ให้บริการข้อมูลการท่องเที่ยว ทั้งสามประเทศควรร่วมกันเผยแพร่ให้บริการข้อมูลการท่องเที่ยวและประชาสัมพันธ์ให้แก่กันและกัน อีกทั้ง สนับสนุนให้หน่วยงานด้านการท่องเที่ยวหรือสำนักงานการท่องเที่ยวมีการประสานงานกันอย่างสม่ำเสมอ และให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและการเชื่อมโยงผู้ประกอบการท่องเที่ยวระหว่างกัน

2.1.10 ความร่วมมือในการพัฒนารายการการท่องเที่ยว ทั้งสามฝ่ายควรสนับสนุนความร่วมมือในการพัฒนารายการการท่องเที่ยวในพื้นที่ 3 ประเทศ คือ ไทย ลาว เวียดนามบนเส้นทางหมายเลข 8

2.1.11 การลดทอน หรือ งดการเก็บค่าธรรมเนียมที่ไม่เป็นทางการ ทั้งสามฝ่ายควรเจรจากันในการลดทอน หรือ งดการเก็บค่าธรรมเนียมไม่เป็นทางการ หรือ “เงินใต้โต๊ะ” กับผู้เดินทางผ่านแดนในขั้นตอนของการตรวจคนเข้าเมืองเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เดินทาง และดึงดูดมีผู้เดินทางผ่านเส้นทางนี้มากขึ้น

2.1.12 การจัดฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว ให้มีการจัดฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรของสถานประกอบการด้านท่องเที่ยวและบริการ โดยให้จังหวัดที่มีความพร้อมที่สุดเป็นผู้จัดการฝึกอบรม

2.1.13 การพัฒนาคุณภาพและการเพิ่มจำนวนรถโดยสารตามเส้นทางหมายเลข 8 สนับสนุนอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ เพื่อเพิ่มจำนวนรถโดยสารตามเส้นทางหมายเลข 8

3. ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการเป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวให้กับเส้นทางหมายเลข 8

นอกจากความจำเป็นในการขจัดข้อจำกัดหรืออุปสรรคต่าง ๆ ข้างต้นออกไปแล้ว ยังมีปัจจัยสำคัญบางประการที่จะสามารถช่วยส่งเสริมเส้นทางหมายเลข 8 ให้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ เส้นทางการค้าการท่องเที่ยวที่ดีได้มากขึ้น ดังต่อไปนี้

- การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนม
- การพัฒนาโครงการขั้วทางหลวงชนบทจากนครพนมไปยังพื้นที่จังหวัดอื่น
- การเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม
- การพัฒนาเขตเศรษฐกิจกึ่งแนวในเวียดนาม

- การพัฒนาท่าเรือห้วงอ่าง
- การพัฒนาเขตเศรษฐกิจห้วงอ่าง

3.1 การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนม (นครพนม- เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน)

การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างไทย-ลาวแห่งที่ 3 จะเป็นปัจจัยผลักดันปัจจัยหนึ่งให้การค้าและการท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 เพิ่มจำนวนมากขึ้น

สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งนี้เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การพัฒนากฎมณฑลน้ำโขงและเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดนครพนมและกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (กลุ่มที่ 6.2) ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดสกลนคร นครพนม มุกดาหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ คมนาคมขนส่งเพื่อให้จังหวัดสามารถรองรับปริมาณการขนส่ง การค้าในอนุภูมิภาค อีกทั้งการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของไทย ลาว เวียดนามซึ่งเชื่อมโยงไปยังถึงตอนใต้ของประเทศจีนได้

สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งนี้เปรียบเสมือนประตูสู่อินโดจีนและจีนตอนใต้ เชื่อมภาคตะวันออกเฉียงเหนือและพื้นที่อื่น ๆ ของไทยที่จังหวัดนครพนมด้วยเส้นทางหมายเลข 8 และเส้นทางหมายเลข 12 ในลาวและเวียดนาม กับจังหวัดเหอหนาน ห่าติ่งหู่ กว่างบิ่งหู่ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับท่าเรือน้ำลึกห้วงอ่างของจังหวัดห่าติ่งหู่ซึ่งอยู่ห่างจากเมืองท่าแขกประมาณ 406 กม.โดยประมาณด้วยเส้นทางหมายเลข 8³ อีกทั้ง ยังเชื่อมไปถึงจีนตอนใต้อีกด้วย ซึ่งถือว่าเป็นโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สำคัญยิ่งอันหนึ่งในอนุภาควินโดจีนและอนุภูมิภาคน้ำโขงในเชิงการค้าการลงทุน

สะพานข้ามแม่น้ำโขงจะช่วยประหยัดค่าแพขนานยนต์ที่ใช้บรรทุกพาหนะข้ามแม่น้ำ ในปัจจุบัน อัตราค่าแพขนานยนต์สำหรับบรรทุก 10 ล้อ คือ 1,400 บาท และหากมีรถพ่วงอีก 1 คัน ก็จะเป็น 2,800 บาท เป็นต้น

จังหวัดนครพนมได้เสนอให้มีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นครพนม - เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ตั้งแต่ปี 2002 เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ในระดับท้องถิ่นและในอนุภูมิภาคทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การอุตสาหกรรมและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน และในปี 2005 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อนโดยอนุมัติงบประมาณปี จำนวน 20 ล้านบาทให้กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบ ดำเนินการจัดหาบริษัทที่ปรึกษา 4 บริษัท ดำเนินการศึกษาคความเหมาะสม ทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

³ แต่หากใช้เส้นทางหมายเลข 12 จากเมืองท่าแขกถึงท่าเรือน้ำลึกจะมีระยะทางทั้งสิ้น 284 กม. ซึ่งสั้นกว่า(จากเมืองท่าแขกถึงด่านชายแดนลาว-เวียดนามมีระยะทางประมาณ 150 กม.และถึงท่าเรือน้ำลึกอีกประมาณ 134 กม.)

ในวันที่ 17 ธันวาคม 2007 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ก่อสร้างสะพานมิตรภาพที่จังหวัดนครพนม ในวงเงิน 1,347 ล้านบาท ผูกพันงบประมาณ 3 ปี (2551-2553/2008-2010) และในเดือนเดียวกันไทยและลาวได้ลงนามใน “บันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับความร่วมมือในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างชาติแห่งที่ 3 ระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทยและกระทรวงคมนาคมของสปป.ลาว” ซึ่งแต่เดิมคาดว่าจะสามารถที่จะลงมือก่อสร้างได้ตามโครงการในราวกลางปี 2008 และจะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 30 เดือน แต่จากการขึ้นราคาของน้ำมันดิบและสถานการณ์เงินเพื่อทำให้ราคาวัสดุก่อสร้างเพิ่มขึ้น ทำให้จังหวัดนครพนมต้องของบประมาณเพิ่มจากกระทรวงคมนาคมประมาณ 80-100 ล้านบาท และขณะนี้ได้รับอนุมัติงบประมาณเพิ่มแล้ว ทำให้การเริ่มการก่อสร้างต้องเลื่อนออกไป และคาดว่าจะเริ่มในราวกลางปี 2009⁴

หลังจากได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ ทั้งสองฝ่ายทำการตกลงเห็นชอบร่วมกันเกี่ยวกับจุดการก่อสร้างสะพาน โดยบนพื้นที่ในประเทศไทยจะอยู่ที่หลักกม.ที่ 8-9 ของถนนหมายเลข 212 ระหว่างอำเภอเมืองนครพนมและอำเภอท่าอุเทน ณ บริเวณบ้านฮ่อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ด้านฝั่งประเทศลาวจะอยู่ที่บริเวณบ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ในการก่อสร้างสะพานแห่งนี้จะใช้เงินงบประมาณกว่า 1,700 ล้านบาทโดยประมาณซึ่งเป็นเงินงบประมาณของฝ่ายไทยให้การช่วยเหลือแก่ประเทศลาวทั้งหมด รวมทั้ง การก่อสร้างที่ทำการด่านชายแดนทั้ง 2 ฝั่งด้วย ขณะนี้การสำรวจและออกแบบตัวสะพานได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยบริษัท เอปซีลอน จำกัด

ตัวสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งนี้จะเป็นสะพานแบบ 2 ช่องทางจราจร มีความยาวทั้งสิ้น 780 เมตร มีช่วงทางลาดคอสะพานด้านละ 120 เมตร ช่วงกลางสะพานเหนือผิวน้ำจะแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ๆ ละ 180 เมตร โดยทางฝั่งประเทศไทยจะสร้างทางลาดคอสะพานยกเหนือระดับถนนหมายเลข 212 นครพนม-ท่าอุเทน โดยมีจุดทางลาดขึ้นสะพานอยู่ที่บริเวณหลัก ก.ม. 8-9 บ้านฮ่อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม และจุดลงด้านฝั่งประเทศลาว ที่บ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน

โครงสร้างเชิงลาดเป็นโครงสร้างแบบคานคอนกรีตสำเร็จรูป มีความยาวรวม 240 เมตร ด้านฝั่งไทยยาว 150 เมตร ด้านลาว ยาว 90 เมตร โดยมีระยะห่างระหว่างเสา (Span) ยาว 30 เมตร

โครงสร้างสะพานรวมถนนเชื่อมคอสะพาน และ Border Facilities จากจุดเริ่มต้นโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 212 ฝั่งไทย - Thai Border Facilities - ถนนเชื่อมคอสะพาน – โครงสร้างสะพานและเชิงลาด – จุดเปลี่ยนช่องจราจร (ฝั่งลาว) – Lao Border Facilities – ถนนเชื่อมเส้นทางหมายเลข 13 ใน สปป.ลาว รวมยาวทั้งสิ้นประมาณ 5.229 กม.

⁴ จากการสัมภาษณ์นายพนพล ไพฑูรย์ วันที่ 10 กรกฎาคม 2008 ณ ศาลากลางจังหวัดนครพนม

เมื่อโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่นครพนม-เมืองท่าแขก แขวงคำม่วนแล้วเสร็จ น่าจะทำให้การค้า การขนส่งสินค้า อีกทั้ง การเดินทางท่องเที่ยวระหว่างภาคอีสานของไทยและประเทศเวียดนามเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก



การวางศิลาฤกษ์สะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-ลาว

ที่อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม-เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน

มีขึ้นเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2009

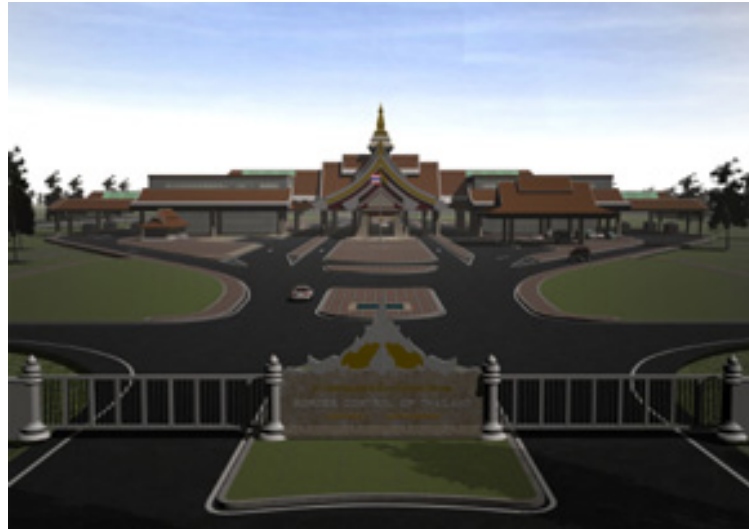
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (6 เมษายน 2009)



ที่มา: แขวงทางหลวงจังหวัดนครพนม

และด้วยความอนุเคราะห์จากนายพล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงาน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสำนักงานจังหวัดนครพนม



ที่มา: แขวงการทางจังหวัดนครพนม

และด้วยความอนุเคราะห์จากนายพนพล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงาน
ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสำนักงานจังหวัดนครพนม



ที่มา: แขวงการทางจังหวัดนครพนม

และด้วยความอนุเคราะห์จากนายพนพล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงาน
ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสำนักงานจังหวัดนครพนม



ที่มา: แขวงทางหลวงจังหวัดนครพนม

และด้วยความอนุเคราะห์จากนายพนพล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงาน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสำนักงานจังหวัดนครพนม



สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 และเส้นทางหมายเลข 8, 9, 12, 13, 14 และ 1A

ที่มา: แขวงการทางจังหวัดนครพนม

และด้วยความอนุเคราะห์จากนายพดล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงาน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาลำโพงสำนักงานจังหวัดนครพนม

แก้ไขโดย: รัชฎาธิปไตย ศรีพนา



แนวเส้นทางวงแหวนนครพนม

ที่มา: ด้วยความอนุเคราะห์จาก นายธงชัย มณีชาติ รองนายด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม

นอกจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-ลาวแห่งที่ 3 ที่อำเภอเมือง จังหวัดนครพนมแล้ว ยังมีการกล่าวถึงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-ลาวที่อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนมด้วย โดยเล็งเห็นว่า สะพานแห่งนี้จะเอื้ออำนวยต่อการค้าและการท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 อย่างยิ่ง เพราะสะพานที่บ้านแพงแห่งนี้สามารถพุ่งเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 ได้โดยตรง หากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จุดอำเภอบ้านแพงนี้เป็นไปได้ ภาคอีสานของไทยจะมีสะพานข้ามแม่น้ำโขง 4 แห่ง กล่าวคือ ที่อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร ที่อำเภอเมืองจังหวัดนครพนม ที่อำเภอบ้านแพงจังหวัดนครพนม และสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ที่จังหวัดหนองคาย อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีข้อเสนอให้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-ลาวที่อำเภอบ้านแพงอย่างจริงจัง

3.2 การพัฒนาโครงการขั้วทางหลวงชนบทจากจังหวัดนครพนมไปยังพื้นที่จังหวัดอื่นและในทางกลับกัน⁵

จังหวัดนครพนมมีโครงการที่จะปรับปรุงและก่อสร้างทางหลวง โครงการเชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดใกล้เคียง โดยมีแผนที่จะปรับปรุงขยายช่องทางจราจรเป็น 4 ช่องทางจากนครพนมไปสู่จังหวัด

⁵ ข้อมูลจังหวัดนครพนมเสนอรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายจักรภพ เพ็ญแข) ในวันอังคารที่ 19 พฤษภาคม 2551 สำนักงานจังหวัดนครพนม พฤษภาคม 2551 หน้า 7-8

หนองคาย สกลนคร มุกดาหารและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงชนบท รองรับการก่อสร้างและการเข้าถึงสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่นครพนมได้ง่ายขึ้น

การปรับปรุงขยายช่องทางจราจรนี้ บางส่วนก็ได้ดำเนินการไปแล้ว ดังเช่น เส้นทาง 212 ช่วงระหว่างเมืองนครพนมและอำเภอธาตุพนมซึ่งได้รับการปรับขยายในช่วงหลายปีที่ผ่านมาจนกลายเป็นช่องทางจราจรเป็น 4 ช่องทางตลอดเส้นทางแล้ว⁶ การปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงชนบทเพื่อรองรับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งนี้ มีดังนี้

1. โครงการปรับปรุงทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 212 (บ้านท่าควาย – สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ตอน จุดสุดทางเลี้ยวเมืองท่าอุเทน – นครพนม ระหว่าง กม.2+575 – กม.8+200 ระยะทาง 5.625 กม. งบประมาณ 130,000,000 บาท

2. โครงการปรับปรุงทางหลวงเพื่อเพิ่มสมรรถนะ ทางหลวงหมายเลข 212 (ชุมชนบ้านด้อง – บ้านหัวดอนน้อย) ตอนบ้านด้อง – กม.195+355 (ต่อเขตแขวงมุกดาหาร) ระหว่างกม.ที่ กม.209+250-212+515 ระยะทาง 3.325 กม. ชุมชนบ้านด้อง-บ้านหัวดอนน้อย งบประมาณ 50,000,000 บาท

3. โครงการปรับปรุงทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 223 ชุมชนบ้านขอนกอง – บ้านฝางแดง – บ้านด้อง สถานที่ดำเนินการ ทางหลวงหมายเลข 223 ตอน ทางแยกไปหนองอี(นาแก) บ้านด้อง ระหว่าง กม.64+000- กม. 69+435 ระยะทาง 5.435 กม. งบประมาณ 120,000,000 บาท

4. โครงการปรับปรุงทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 22 (ชุมชนบ้านโชคอำนวย – บ้านมหาชัย – บ้านหนองแซง – บ้านวังตามัว) ต่อเขตแขวงสกลนครที่ 1 – คอสะพานห้วยฮ่อมฝั่งตะวันตก ระยะทาง 9.130 กม. งบประมาณ 200,000,000 บาท

5. โครงการปรับปรุงทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 22 (ชุมชนบ้านกรุก – ค่ายพระยอดเมืองขวาง และชุมชนบ้านนาโพธิ์ – บ้านนมน – สนามบินนครพนม) งบประมาณ 200,000,000 บาท

6. โครงการปรับปรุงทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 223 (ชุมชนบ้านหนองหอยใหญ่ – บ้านโพธิ์ – บ้านพุ่มแก – บ้านนางเบี – บ้านดัดเต่า – บ้านนาหนาด) ระยะทาง 5.770 กม. งบประมาณ 120,000,000 บาท

7. โครงการปรับปรุงทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 212 (ชุมชนบ้านแดนสวรรค์ – บ้านดอนสวรรค์ – บ้านอุ่มเหมา) ระยะทาง 7.160 กม. งบประมาณ 150,000,000 บาท

8. โครงการปรับปรุงทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 212 (ชุมชนบ้านโนนสมบูรณ์ – บ้านนาโป่ง – บ้านด้อง) ระยะทาง 6.750 กม. งบประมาณ 140,000,000 บาท

⁶ จากการติดตามการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 212 ระหว่างอำเภอเมือง และอำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

9. โครงการก่อสร้างทางหลวง ถนนวงแหวนรองรับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 บริเวณบ้านห้อม – บ้านดงหมู ระยะทางยาว 23.500 กม. งบประมาณ 480,000,000 บาท

3.3 การเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม

คงปฏิเสธไม่ได้ว่า จำนวนและมูลค่าสินค้าจำนวนหนึ่งที่ผ่านเส้นทางหมายเลข 8 ไปยังเวียดนามในปัจจุบันนั้น ขนส่งผ่านมาทางจุดผ่อนปรนบ้านคอนแพงที่อำเภอบ้านแพง ณ วันนี้ มูลค่าการค้าที่จุดผ่อนปรนนี้อาจไม่สูงมากเพราะมูลค่าการค้าถูกจำกัดอยู่ที่ 500,000 บาทต่อคนต่อวัน แต่หากด่านผ่อนปรนที่อำเภอบ้านแพงนี้จะเลื่อนระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร เชื่อว่า จำนวนและมูลค่าสินค้าจะผ่านด่านแห่งนี้จะเพิ่มขึ้นจำนวนมาก ทั้งนี้ การส่งสินค้าจากบ้านแพงตรงเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 มีความสะดวกอย่างยิ่ง และด่านบึงกว้างที่อยู่ตรงข้ามจุดผ่อนปรนบ้านแพงนั้นก็อยู่ในแขวงบอลิคำไซ ซึ่งเป็นแขวงเดียวกับที่ตั้งด่านน้ำพาวของลาว ทำให้การเคลียร์ภาษีสินค้าเข้าออกลาวเป็นไปได้สะดวกขึ้น

จังหวัดนครพนมเองเห็นความสำคัญกับการค้าชายแดนที่อำเภอบ้านแพงและการค้าผ่านเส้นทางหมายเลข 8 เป็นอย่างยิ่งและได้สร้างท่าเรือและที่ทำการด่านถาวรเตรียมเอาไว้แล้วเพื่อเตรียมการเปิดเป็นด่านถาวร อย่างไรก็ตาม เมื่อทำการขออนุมัติเปิดจุดผ่านแดนถาวรต่อสภาความมั่นคงแห่งชาติ หรือ สมช. ได้ถูกปฏิเสธ ด้วยเหตุผลที่ว่า มูลค่าสินค้าที่ผ่านด่านนี้ยังไม่สูงเพียงพอ (20 กว่าพันล้านบาท) จึงทำให้ ในปัจจุบันนี้ จุดผ่อนปรนบ้านคอนแพงที่อำเภอบ้านแพงจึงยังไม่สามารถเลื่อนสถานะเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้

เกี่ยวกับมูลค่าการค้าที่บ้านคอนแพงนี้ แม้ว่าตัวเลขทางการจะมีเพียง 20 กว่าพันล้านบาท แต่เชื่อว่า ในความเป็นจริง มีการส่งลักลอบส่งออกสินค้าในบางพื้นที่ของอำเภอบ้านแพงในช่วงนอกเวลาทำการในมูลค่าจำนวนไม่น้อย ซึ่งสมช. มิได้นำมาพิจารณา⁷

⁷ ผู้วิจัย ได้ไปเก็บข้อมูลที่อำเภอบ้านแพงหลายครั้ง ได้มีโอกาสสัมภาษณ์คนในพื้นที่ ทั้งชาวบ้าน ผู้ค้า คนขนส่งสินค้าจากตลาดมายังริมแม่น้ำโขงและเจ้าหน้าที่ อ.ส. เจ้าหน้าที่ความมั่นคงที่ประจำการดูแลจุดผ่อนปรนบ้านคอนแพง และชาวบ้านที่รับจ้างขนสินค้าลงเรือริมแม่น้ำโขงที่จุดผ่อนปรนนี้



ท่าเทียบเรืออำเภอบ้านแพ้ว จังหวัดนครพนมได้สร้างเตรียมไว้
เพื่อรองรับจุดผ่านแดนถาวร แต่สมข. ยังไม่อนุมัติให้เปิดจุดผ่านแดนถาวร
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิพย์ ศรีพนา (6 เมษายน 2009)



ทางลงท่าเทียบเรือสู่แพขนานยนต์ที่อำเภอบ้านแพ้ว
ที่ถูกสร้างเตรียมไว้เพื่อรองรับจุดผ่านแดนถาวร
แต่สมข. ยังไม่อนุมัติให้เปิดจุดผ่านแดนถาวร
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิพย์ ศรีพนา (6 เมษายน 2009)

จุดผ่านแดนถาวรไทย-ลาวอำเภอบ้านแพงดังกล่าวนี้ตั้งอยู่ ณ บริเวณบ้านโพธิ์ชัย หมู่ 2 ตำบลไผ่ล้อม อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนมตรงข้ามกับบ้านท่าสะอาด เมืองปากกะดิ่ง แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว⁸

ในปัจจุบันอำเภอบ้านแพงมีจุดผ่อนปรนเพียง 1 จุด อยู่บริเวณบ้านคอนแพง อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม ตรงข้ามกับบ้านบึงกวาง เมืองปากกะดิ่ง แขวงบอลิคำไซ ประเทศลาว ซึ่งเปิดดำเนินการมาตั้งแต่เดือนมกราคม 1987 (2530) ตามนโยบายฟื้นฟูความสัมพันธ์ไทย-ลาว โดยผ่อนปรนให้ชาวลาวข้ามมาหาซื้อสินค้าเพื่อการอุปโภคบริโภคซึ่งมีมูลค่าการซื้อขายเพิ่มขึ้นในทุกปีและไทยเป็นผู้ได้เปรียบดุลการค้ามาโดยตลอด⁹

เนื่องจากศักยภาพของอำเภอบ้านแพงในฐานะอำเภอชายแดนมีพื้นที่ติดต่อกับประเทศลาว อยู่ตรงข้ามกับจุดเริ่มต้นของถนนหมายเลข 8 ของลาวที่เชื่อมโยงไปถึงเวียงจันทน์ที่เมืองวิงห์ซึ่งเป็นเมืองใหญ่ของจังหวัดเหงะอาน ด้วยระยะทางประมาณ 230 กม. ทำให้ประชาชนในพื้นที่ กลุ่มพ่อค้านักธุรกิจและผู้ประกอบการต่าง ๆ มีความเห็นและความต้องการให้ทางราชการยกฐานะการเป็นจุดผ่อนปรนดังกล่าวให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร ทั้งนี้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกต่อการทำการค้าโดยสามารถเดินทางไปได้ตามระเบียบกฎหมาย เนื่องจากการค้าและการผ่านแดนที่จุดผ่อนปรนมีข้อจำกัด

จังหวัดนครพนมจึงได้มีการจัดประชุมกรรมการร่วมมีรักษาความสงบเรียบร้อยตามชายแดนจังหวัดนครพนม-แขวงบอลิคำไซ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2002 (2545) ณ จังหวัดนครพนม ซึ่งที่ประชุมได้เห็นชอบให้ยกฐานะจุดผ่อนปรนในอำเภอนี้เป็นจุดผ่านแดนถาวร โดยทั้งสองฝ่ายได้กำหนดให้ดำเนินการที่บริเวณบ้านโพธิ์ชัย ตำบลไผ่ล้อม อำเภอบ้านแพง ตรงข้ามกับบ้านท่าสะอาด เมืองปากกะดิ่งแขวงบอลิคำไซเนื่องจากความเหมาะสมของสภาพพื้นที่และมีความสะดวกต่อการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและขอให้ทั้งสองฝ่ายเสนอรัฐบาลของแต่ละฝ่ายให้อนุมัติการเปิดจุดผ่านแดน

จังหวัดนครพนมได้ขออนุมัติการเปิดจุดผ่านแดนถาวรดังกล่าวไปยังกระทรวงมหาดไทย ตามหนังสือจังหวัดนครพนม ด่วนที่สุด ที่ นพ 0017.3/17851 ลงวันที่ 22 ตุลาคม 2545 และถึงรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธในขณะนั้น) ตามหนังสือจังหวัดนครพนม ด่วนที่สุด นพ 0017.3/19857 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2002 (2545) เพื่อประกอบการพิจารณาอีกทางหนึ่ง

⁸ อ้างแล้ว ข้อมูลจังหวัดนครพนมเสนอรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายจักรภพ เพ็ญแข) ในวันอังคารที่ 19 พฤษภาคม 2551 สำนักงานจังหวัดนครพนม หน้า 8

⁹ เพิ่งอ้าง ข้อมูลจังหวัดนครพนมเสนอรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายจักรภพ เพ็ญแข) หน้า 10

สภาความมั่นคงแห่งชาติได้แจ้งมติที่ประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่อนปรน ครั้งที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2004 (2547) และได้พิจารณาเกี่ยวกับการขอเปิดจุดผ่านแดนถาวรอำเภอบ้านแพง เห็นว่าปริมาณการค้ายังไม่มาก และการเปิดผ่านแดนถาวรต้องใช้งบประมาณมาก อีกทั้งทางการลาวในขณะนั้นยังไม่แสดงท่าทีที่ชัดเจน เพียงแต่เป็นการหารือในระดับท้องถิ่นของทั้งสองฝ่าย

กรณีข้างต้น จังหวัดนครพนมได้หารือกับแขวงบอลิคำไซของลาวเพื่อพิจารณาผลักดันให้ทางการลาวในระดับรัฐบาลเห็นชอบการเปิดจุดผ่านแดนถาวรและในขณะที่ยังไม่ได้เปิดจุดผ่อนปรนนี้เป็นจุดผ่านแดนถาวร จังหวัดนครพนมขอให้ฝ่ายลาวเห็นชอบให้มีการขยาย วัน เวลา เปิดทำการ ณ จุดดังกล่าวเพิ่มจากแต่เดิมเปิดทำการเพียง 2 วัน ¹⁰

ในการประชุมคณะผู้บริหารระดับสูงบนเส้นทางหมายเลข 8 ในกรอบ 7 จังหวัดและแขวง ใน 3 ประเทศ ¹¹ ได้แก่ ไทย ลาวและเวียดนามครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2003 (2546) ณ จังหวัดสกลนคร และครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2004 (2547) ณ จังหวัดหนองคาย ประเทศเวียดนาม ที่ประชุมได้ขอให้เร่งรัดเปิดจุดผ่านแดน ณ จุดอำเภอบ้านแพงเพื่อเชื่อมโยงกับถนนหมายเลข 8 ของลาว เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในด้านการค้าและการลงทุน

เช่นกัน การประชุมในระดับคณะอนุกรรมการด้านการท่องเที่ยวของ 7 จังหวัดและแขวง 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนาม บนเส้นทางหมายเลข 8 ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2004 (2547) ที่ประชุมก็ขอให้แขวงบอลิคำไซเร่งรัดรัฐบาลลาวพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนถาวรดังกล่าว เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างไทย ลาวและเวียดนามอีกทางหนึ่งด้วย

ที่ประชุมคณะกรรมการร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยตามชายแดนจังหวัดนครพนม-แขวงบอลิคำไซ ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2004 (2547) ณ แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว ได้หารือร่วมกันและทั้งสองฝ่ายได้ยืนยันที่จะผลักดันให้มีการเปิดจุดผ่านแดนถาวรดังกล่าวโดยได้ขอให้แต่ละฝ่ายเตรียมพร้อมในเรื่องการจัดโครงสร้างพื้นฐานไว้เพื่อรองรับการเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่จะมีขึ้นในอนาคต

แม้ว่าในขณะนี้รัฐบาลกลางลาวจะยังไม่แจ้งผลความเห็นชอบที่จะอนุมัติให้ยกฐานะจุดผ่อนปรนดังกล่าวเป็นจุดผ่านแดนถาวร และจริงอยู่ก่อนหน้านี้ ลาวยังคงยึดหลักการเปิดด่านพรมแดนถาวรจังหวัดละ 1 แห่ง แต่การพบปะในกรอบการประชุมความร่วมมือระหว่าง 8 จังหวัดและแขวง ใน 3 ประเทศ ที่มีขึ้นที่เมืองปากซันในวันที่ 25 ธันวาคม 2008 ที่แขวงบอลิคำไซ

¹⁰ เพ็ญอ้อ *ข้อมูลจังหวัดนครพนมเสนอรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี* (นายจักรภพ เพ็ญแข) หน้า 10.

¹¹ การประชุมในกรอบ 7 จังหวัดและแขวง ใน 3 ประเทศ ได้เพิ่มเป็น 8 จังหวัดและแขวง ใน 3 ประเทศในเวลาต่อมา

ในระหว่างการเดินทางอย่างไม่เป็นทางการของเจ้าแขวงบอลิคำไซและผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม เจ้าแขวงบอลิคำไซได้แสดงความสนใจอีกครั้งด้วยความกระตือรือร้นต่อการเปิดจุดผ่านแดนถาวรขึ้นอีกแห่ง ณ จุดตรงข้ามกับอำเภอบ้านแพงนี้ ซึ่งทำให้อาจคิดได้ว่า แขวงบอลิคำไซน่าจะเห็นชอบต่อการเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพงได้ในอนาคตอันใกล้ ทั้งนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อลาวเพราะเป็นการเปิดทางเข้าออกให้กับสินค้าและคนมากขึ้นอีกช่องทางหนึ่ง เป็นการเพิ่มรายได้เข้าประเทศด้วยมูลค่านำเข้าลาวที่เพิ่มขึ้น อีกทั้ง เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้ให้เจริญขึ้น และยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ค้าไทยที่สามารถส่งสินค้าตรงเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 โดยตรงในเขตของแขวงบอลิคำไซ โดยเฉพาะสินค้าที่ผ่านมาจากอำเภอมืองนครพนมและสกลนครไม่จำเป็นต้องเดินทางไปถึงด่านศุลกากรบึงกาฬจังหวัดหนองคาย

3.4 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแวงในเวียดนาม

เขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแวง¹² มีพื้นที่ครอบคลุม 38,139 เฮกตาร์ โดยร้อยละ 96 ของพื้นที่เป็นป่าและภูเขา เขตเศรษฐกิจชายแดนนี้อยู่ห่างจากด่านพรมแดนแก้วแวง-น้ำพาว 40 กม. ห่างจากเมืองท่าแขก 260 กม. ห่างจากใจกลางเมืองห่าดิงห์ 116 กม. และห่างจากใจกลางเมืองเหงะอาน 106 กม.

เขตเศรษฐกิจชายแดนนี้กำลังพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมและส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศโดยให้สิทธิพิเศษหลายประการสำหรับการค้า การลงทุนและการบริการ เช่น ในด้านภาษี ผู้ลงทุนจะได้รับอนุญาตให้นำเข้าวัตถุดิบเพื่อการผลิตในเขตเศรษฐกิจนี้โดยไม่เสียภาษีและสามารถส่งออกกลับไปโดยไม่เสียภาษีเช่นกัน และผลผลิตที่มีขึ้นหากขายในพื้นที่ก็จะไม่ต้องเสียภาษีเช่นกัน แต่หากขายนอกพื้นที่จึงจะเสียภาษี แต่ก็ด้วยอัตราที่ต่ำ¹³

เกาหลีใต้ได้ลงนามตกลงที่จะเข้ามาสร้างนิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแวงนี้โดยจะสร้างสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ระบบน้ำ ไฟฟ้า ถนน เป็นต้น

ขณะนี้มีการลงทุนเกาหลีใต้ได้รับการอนุมัติให้เข้ามาลงทุนสร้างโรงงานถลุงเหล็กที่เขตเศรษฐกิจนี้และกำลังอยู่ในขั้นตอนสำรวจพื้นที่เพื่อหาจุดที่ตั้งโรงงานที่เหมาะสม เนื่องจากจังหวัดห่าดิงห์มีสินแร่เหล็กจำนวนมาก หลังจากผ่านการถลุงแล้วก็สามารถส่งกลับไปยังเกาหลีใต้โดยใช้ท่าเรือหุงอ้างได้ แต่น่าเสียดายว่าเขตเศรษฐกิจนี้ในอนาคตจะเป็นแหล่งที่เก็บมลพิษไม่น้อย เขตเศรษฐกิจนี้เป็นเขต

¹² ดู “Cau Treo border town”, [http://www.vnn.vn/chuyenmuc/vb_forum/No\(12\)June-02/business.htm](http://www.vnn.vn/chuyenmuc/vb_forum/No(12)June-02/business.htm).

¹³ จากการสัมภาษณ์ฟามเจิ่นเต้ (Pham Tran De) รองหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแวง ที่สำนักงานเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแวง เมืองจุงเดิม (Trung Tam) จังหวัดห่าดิงห์ ในวันที่ 26 สิงหาคม 2008.

เศรษฐกิจที่นักลงทุนไทยสามารถลงทุนได้ เพราะไม่ไกลจากอีสานของไทย ในพื้นที่นี้มีทรัพยากรหลายชนิดและมีแรงงาน

ในเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วเจวณี มีเมืองจุงเดิมเป็นเมืองการค้าชายแดนเล็ก ๆ เมื่อผ่านด่านแก้วเจวแล้วสินค้าจะถูกพักหรือกระจายและส่งต่อไปจากเมืองนี้โดยจะพบเห็นการขายสินค้าไทยที่เมืองนี้ไม่น้อย ในทางกลับกัน สินค้าที่ส่งมาจากเมืองจีนหรือเวียดนามเองก็จะมาผ่าน หรือพักที่เมืองนี้ก่อนที่จะเดินทางข้ามไปยังลาวที่ด่านแก้วเจวและด่านน้ำพาว ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

3.5 การพัฒนาท่าเรือหุ้งอ้างและการขยายท่าเรือ

การพัฒนาท่าเรือหุ้งอ้างและการขยายท่าเรือนี้อยู่ในยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือทั้งประเทศของเวียดนาม ซึ่งมีจุดมุ่งหมายที่จะพัฒนาท่าเรือหุ้งอ้างนี้ให้เป็นท่าเรือหลักของภาคกลางตอนเหนือของประเทศ การพัฒนาดังกล่าวนี้นี้จึงเป็นการเตรียมตัวรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การนำเข้าส่งออก การลงทุนในเขตเศรษฐกิจต่างในภาคกลางตอนเหนือของเวียดนาม และเป็นการรองรับการค้าสินค้าที่จะผ่านมาทางเส้นทางหมายเลข 8 และ 12 ด้วย

ท่าเรือหุ้งอ้างเป็นท่าเรือน้ำลึกแห่งหนึ่งอยู่ในจังหวัดห่าติ่งห์ทางภาคกลางของเวียดนาม ตั้งอยู่ห่างจากเมืองห่าติ่งห์เป็นระยะทาง 60 กม. ห่างจากเมืองห่งหลิงห์ 80 กม. ห่างจากเมืองด่งเหย (Dong Hoi) ของจังหวัดกว๋างบิงห์ (Quang Binh) เป็นระยะทาง 60 กม. ท่าเรือหุ้งอ้างอยู่ห่างจากเมืองดงห่า จังหวัดกว๋างจิซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ระยะทาง 180 กม. ห่างจากสนามบินเมืองวิงห์ 120 กม. ห่างจากกรุงฮานอยประมาณ 410-430 กม. และจากนครโฮจิมินห์ 1,300 กม.

ท่าเรือหุ้งอ้างอยู่ไม่ไกลจากเส้นทางหมายเลข 1A และถนนจากท่าเรือไปยังเส้นทางหมายเลข 1A มีความยาว 9 กม. มีความกว้าง 9 เมตร และจากท่าเรือหุ้งอ้างไปยังเมืองท่าแขกด้วยเส้นทางหมายเลข 8 มีระยะทาง 406 กม.โดยประมาณ แต่จากท่าเรือหุ้งอ้างไปยังเมืองท่าแขกด้วยเส้นทางหมายเลข 12 จะมีระยะทางประมาณ 284 กม. ซึ่งสั้นกว่า (จากเมืองท่าแขกถึงด่านชายแดนลาว-เวียดนามที่ด่านนาฟ้า-จอลอมีระยะทางประมาณ 150 กม.และจากด่านนี้ถึงท่าเรือน้ำลึกมีระยะทางอีกประมาณ 134 กม.) ทั้งนี้ จังหวัดกว๋างบิงห์ได้ตัดถนนเส้นใหม่จากเส้นทางหมายเลข 1A ลัดมายังจุดทางเข้าไปยังด่านพรมแดนจาลอของเวียดนามบนทางเส้นทางหมายเลข 12 ณ จุดตัดระหว่างเส้นทางหมายเลข 14 หรือเส้นทางโฮจิมินห์และเส้นทางหมายเลข 12

ท่าเรือหุ้งอ้างมีท่าเทียบเรือท่าที่ 1 ที่มีความยาว 185.5 เมตร กว้าง 28 เมตร และลึก 10.7-13 เมตร สามารถรับน้ำหนักเรือได้ 45,000 DWT ท่าเรือหุ้งอ้างมีความลึกกว่าท่าเรือดานังและเป็น

ท่าเรือที่ติดอยู่กับฝั่ง ในการขนส่งสินค้าจึงไม่จำเป็นต้องขนถ่ายใส่เรือเล็กเพื่อไปขึ้นเรือบรรทุกใหญ่ ในขณะที่ท่าเรือดานังนั้นเป็นท่าเรือที่มีความตื้นกว่าและอยู่ห่างจากชายฝั่ง เรือใหญ่จึงไม่สามารถเข้าถึงท่าเทียบเรือได้

นอกจากนี้ ท่าเรือห้วงอ่างยังมีระดับของตะกอนโคลนต่ำ ไม่จำเป็นต้องขุด ซึ่งต่างไปจากกรณีของท่าเรือไฮฟองซึ่งมีระดับของตะกอนโคลนสูงและต้องใช้จ่ายปีละ 10 พันล้านด่งในการขุดลอกโคลนตะกอนออก¹⁴ ในปัจจุบัน ท่าเรือนี้ส่งออกแร่ไททานเนียม ทราซจากเวียดนามเป็นจำนวนมาก

อย่างไรก็ตาม ท่าเรือห้วงอ่างยังไม่มีท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ วัตถุดิบที่ส่งมาถึงท่าเรือจึงมาถูกเทกองเอาไว้



ท่าเทียบเรือห้วงอ่าง ท่าที่ 1

ถ่ายภาพโดย ธัญญทิพย์ ศรีพนา (28 สิงหาคม 2008)

รัฐบาลเวียดนามมีแผนที่จะพัฒนาท่าเรือแห่งนี้เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าให้เป็นประตูออกสู่ทะเลจีนใต้ของเวียดนามภาคกลางตอนเหนือของอีสานของไทย และของลาว ท่าเรือนี้รัฐบาลเวียดนามเปิดโอกาสให้ลาวมาใช้ได้อย่างเสรี

ในขณะนี้ ท่าเรือห้วงอ่างกำลังดำเนินการสร้างท่าเทียบเรืออีก 2 ท่าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าให้มากขึ้น โดยจะสามารถรองรับเรือที่มีระวางขนน้ำ 50,000 ตัน ขณะนี้กำลังดำเนินการขยายท่าเทียบเรือแห่งที่ 2 และกำลังทำการถมพื้นที่ในทะเลเป็นระยะทางยาว 270 เมตร

¹⁴ “VN turns spotlight on Vung Ang”, 3 May 2006, <http://english.vietnamnet.vn/biz/2006/05/566699/>.

ด้วย คาดว่าปี 2009 ท่าเทียบเรือแห่งที่สองจะสร้างเสร็จ ขณะเดียวกัน กำลังเตรียมพื้นที่เพื่อสร้างท่าเทียบเรือแห่งที่ 3 ต่อไป

ภายในปี 2020 รัฐบาลมีแผนจะสร้างท่าเทียบเรือให้ได้ครบ 27 ท่า



พื้นที่ที่เกิดจากการถมทะเลขนานไปกับชายฝั่ง 270 เมตร

เพื่อสร้างท่าเทียบเรือ ท่าที่ 2 เพิ่ม

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (28 สิงหาคม 2008)



การสร้างทำนบกั้นพื้นที่ถมทะเลเพื่อทำท่าเทียบเรือแห่งที่ 2

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (28 สิงหาคม 2008)



การเตรียมท่าเทียบเรือแห่งที่ 3

ถ่ายภาพโดย ชาญฤทธิ์ ศรีพนา (28 สิงหาคม 2008)

จุดแข็งของท่าเรือห้วงอ่าง คือ ความลึก 10.7-13 เมตร เรือสามารถเข้าเทียบท่าได้โดยตรง โดยไม่ต้องถ่ายสินค้าใส่เรือเล็กก่อนดังเช่นที่ท่าเรือไฮฟองและท่าเรือไซ่ง่อน จุดที่ตั้งของท่าเรือแห่งนี้ เป็นจุดที่หลบพายุทำให้ความเสี่ยงไม่สูง และนี่คือจุดแข็งของท่าเรือแห่งนี้

นอกจากนี้ ที่ตั้งของท่าเรือห้วงอ่างยังปราศจากความเสี่ยงต่อแผ่นดินไหว ซึนามิ อีกทั้ง มีภูเขาตั้งกั้นบังลมมรสุมให้ ขณะนี้ ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่ท่าเรือห้วงอ่างกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง เช่น โรงงานไฟฟ้า น้ำประปา และถนน นอกจากนี้ ท่าเรือห้วงอ่าง สามารถเชื่อมต่อลาวและภาคอีสานของไทยด้วยเส้นทางหมายเลข 8 และเส้นทางหมายเลข 12 ด้วย

ไม่ไกลจากท่าเรือห้วงอ่าง มีท่าเรือเซินเซียง หรือเซินเยือง (Son Duong) ซึ่งอยู่ทางตะวันออกของแหลมหมุยสอน (Mui Ron) บนพื้นที่ 1,200 เฮกตาร์ มีความลึกโดยเฉลี่ยประมาณ 10-12 เมตร บางช่วงมีความลึกเกิน 20 เมตร เป็นท่าเรือที่สามารถรองรับเรือที่มีระวางขับน้ำ 20,000 ตัน แต่ในอนาคตจะสร้างท่าเรือสำหรับเรือ 200,000 DWT ได้ ท่าเรือนี้เป็นท่าเรือเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตเหล็ก โรงงานต่อเรือ และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

ในปัจจุบัน ท่าเรือห้วงอ่างมีสินค้าเข้าออก คือ สินค้าออกได้แก่ แร่ไททานเนียม ไม้บด เปลือกไม้ ทราย โดยทรายนี้จะส่งไปยังสิงคโปร์ สำหรับสินค้าเข้า ได้แก่ ถ่านหินจากกวางงิ่งซึ่งนำมาใช้ในโรงไฟฟ้าที่เขตเศรษฐกิจห้วงอ่าง

เมื่อท่าเรือห้วงอ่างได้รับการพัฒนาทางกายภาพแล้ว หากจะให้การใช้ท่าเรือเป็นไปอย่างสะดวก ต้องบริหารจัดการการเคลียร์สินค้าเข้าออกโดยไม่ใช้เวลานาน และหากจะขนสินค้าผ่านลาวมายัง

ไทย ภาษีสินค้าผ่านแดนต้องอยู่ในอัตราต่ำ ค่าธรรมเนียมที่ด่านพรมแดนแต่ละแห่งต้องไม่สูง และ ขั้นตอนศุลกากรทุก ๆ ด้านในทุก ๆ ประเทศต้องสะดวกและใช้เวลาน้อย

3.6 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจห้วงอ่าง¹⁵

เขตเศรษฐกิจห้วงอ่างประกอบด้วยเขตการค้าและเขตอุตสาหกรรม ในปัจจุบันนี้ กำลังอยู่ในระหว่างการสร้างเขตอุตสาหกรรม

นายกรัฐมนตรีเหงวียนเติ๊นหยุงได้เห็นชอบต่อการสร้างเขตเศรษฐกิจห้วงอ่าง โดยในวันที่ 23 ตุลาคม 1997 ได้มีมติหมายเลข 904/1997/QĐ-TTg ให้ก่อสร้างเขตอุตสาหกรรมห้วงอ่าง และในวันที่ 16 กรกฎาคม 2002 ได้มีมติหมายเลข 557/QĐ-TTg เห็นชอบต่อโครงการการยกระดับเขตอุตสาหกรรมห้วงอ่าง¹⁶

เขตเศรษฐกิจห้วงอ่างตั้งอยู่ในเขตเทศบาลกิ่งห์ (Ky Thinh) อำเภอเกี๋แอ้งห์ (Ky Anh) ตั้งอยู่ทางใต้ของจังหวัดห่าติ่งห์ ห่างจากเทศบาลเมืองห่าติ่งห์เป็นระยะทาง 55 กม. ห่างจากท่าเรือห้วงอ่างเป็นระยะทาง 8 กม. มีพื้นที่ 22,781 เฮกเตอร์¹⁷ ครอบคลุม 9 คอมมูนในอำเภอเกี๋แอ้งห์ (Ky Anh) ห่างจากด่านชายแดนเวียดนาม-ลาวที่ด่านพรมแดนจาลอ (Cha Lo) ของเวียดนามเป็นระยะทาง 147 กม.

เขตเศรษฐกิจนี้ตั้งอยู่ใกล้แหล่งแร่ธาตุสำคัญ ๆ ดังเช่น แร่เหล็ก แมงกานีส ไททาเนียม ซึ่งมีจำนวนประมาณ 4.6 ล้านตัน หรือจำนวน 1 ใน 3 ของจำนวนไททาเนียมสำรองของประเทศ สำหรับสินแร่เหล็กมีถึง 2 แหล่ง ๆ หนึ่งตั้งอยู่ในอำเภอเถ็กห่า (Thach Ha) ซึ่งมีจำนวนถึง 554 ล้านตันหรือครึ่งหนึ่งของสินแร่เหล็กในประเทศ¹⁸ นอกจากนี้ เขตเศรษฐกิจนี้ยังสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรทางทะเล เช่น สัตว์ทะเลที่สามารถนำมาป้อนโรงงานแปรรูปอาหารในเขตอุตสาหกรรมได้

¹⁵ *Vung Ang Economic Zone in Ha Tinh Province: Its Investment Potentiality and Opportunities*, Management Board of Vung Ang Economic Zone, People's Committee of Ha Tinh Province; *Vung Ang Economic Zone in Ha Tinh Province*, People's Committee of Ha Tinh Province.

¹⁶ "Vung Ang Seaport-Industrial Park", http://www.eng.hochiminhcity.gov.vn/eng/data/news/2005/4/554/Vung_Ang_seaport_industrial_park.htm.

¹⁷ *Khu Kinh Te Vung Ang, Ha Tinh Tiem Nang va Co Hoi Dau Tu*, Ban quan ly khu kinh te Vung Ang, Uy ban Nhan dan Tinh Ha Tinh, p.3.

¹⁸ จากคำสัมภาษณ์ของผู้อำนวยการเขตเศรษฐกิจห้วงอ่าง และ ดู "Ha Tinh cold lead nation in industrial production: Party", 8 January 2009, <http://hatinh54321.wordpress.com/>.

การสร้างเขตเศรษฐกิจห้วงอ่างมีจุดมุ่งหมายที่จะเป็นศูนย์กลางใหญ่สำหรับอุตสาหกรรมการถลุงเหล็ก สำหรับการให้บริการท่าเรือ อุตสาหกรรมการแปรรูปเพื่อการส่งออก อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานและเป็นศูนย์กลางการค้าใหญ่ของภาคกลางตอนบนของเวียดนาม¹⁹ และการให้บริการท่าเรือ

เขตเศรษฐกิจห้วงอ่างนี้มีโครงการที่จะสร้างอยู่ต่อเรือขนาด 20,000 ตันที่มีความสามารถในการซ่อมเรือขนาด 100,000 ตันด้วย

อุตสาหกรรมที่เขตอุตสาหกรรมห้วงอ่างให้ความสนใจเป็นพิเศษและต้องการให้มีการลงทุนในอันดับต้น ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล โรงงานสร้างและซ่อมแซมเรือ อุตสาหกรรมถลุงเหล็ก การสำรวจบ่อแร่ถ้ำเค (Thach Khe) โรงงานไฟฟ้า โรงงานบำบัดน้ำ โรงงานผลิตและประกอบรถยนต์ โรงงานผลิตซีเมนต์ อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม ป่าไม้ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเลเพื่อการส่งออก การผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค รองเท้า เครื่องไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ โรงงานผลิตเหล็กของกลุ่มนักลงทุนไต้หวัน ซึ่งได้รับอนุมัติการลงทุน โรงงานนี้จะสามารถผลิตเหล็กได้ถึง 15 ล้านตันต่อปี คาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างโรงงานในปี 2009 นี้ เป็นต้น²⁰

ขณะนี้ เขตอุตสาหกรรมแห่งนี้มีโรงงานทำไม้บดเพื่อนำไปผลิตไม้อัดของไต้หวันและญี่ปุ่น ซึ่งกำลังดำเนินการผลิตอยู่

เขตอุตสาหกรรมห้วงอ่าง 1 (Vung Ang 1) ได้ลงทุนสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานในช่วงแรกด้วยพื้นที่ 116 เฮกตาร์ โดยมีแผนที่จะสร้างโรงงานผลิตไฟฟ้าที่มีกำลังประมาณ 3,600-4,800 เมกกะวัตต์ และในขณะนี้การก่อสร้างโรงงานไฟฟ้าแห่งแรกในคอมมูนก็เหลยซึ่งมีกำลัง 1,200 เมกกะวัตต์ได้เริ่มดำเนินการแล้ว และตามแผนจะสามารถจ่ายไฟฟ้าได้ในปี 2009²¹ นอกจากนี้ โรงงานน้ำประปาที่มีกำลังผลิต 9,000 ลูกบาศก์เมตร/ต่อวันได้เริ่มการดำเนินการก่อสร้างแล้วด้วยมูลค่า 1.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ²² ทำให้เขตเศรษฐกิจนี้มีความพร้อมทั้งระบบน้ำและระบบไฟ

¹⁹ “Pivotal economic zone to grow in central province”, http://www.vietnamembassy-poland.org/nr070521165843/nr070521170410/news_object_view?newsPath=vnemb.vn/tinkhac/ns070823155909.

²⁰ “Taiwan's Formosa to invest in two major projects”, <http://english.vietnamnet.vn/biz/2008/03/773445/>.

²¹ “VN turns spotlight on Vung Ang”, 3 May 2006, <http://english.vietnamnet.vn/biz/2006/05/566699/>.

²² “Construction begins on Vietnam power plant”, 25 December 2006, <http://www.earthtimes.org/articles/show/15851.html>;

“Central Vietnam economic zone gets PM's nod”, 7 April 2006, <http://www.thanhniennews.com/business/?catid=2&newsid=14262>.



โรงงานแปรรูปอาหารทะเลในเขตเศรษฐกิจห้วงอ่าง
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (28 สิงหาคม 2008)



การปฏิบัติงานของพนักงานในโรงงานแปรรูปอาหารทะเล
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (28 สิงหาคม 2008)

โรงงานแปรรูปอาหารทะเลข้างต้นนี้เป็นโรงงานของเวียดนาม 100 % ซึ่งทำการผลิตอาหารทะเลแล้วและส่งออกไปยังต่างประเทศ เช่น กุ้งแช่แข็ง

ในขณะนี้ ทางจังหวัดห่าติ่งหยังมีแผนการที่จะสร้างศูนย์ธุรกิจในอนาคตอันใกล้นี้เพื่อที่จะรองรับการลงทุนในเขตเศรษฐกิจห้วงอ่าง

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจห้วงอ่าง อีกทั้ง แผนการสร้างศูนย์ธุรกิจข้างต้นเป็นการเตรียมการของเวียดนามให้สอดคล้องกับการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 8 และเส้นทางหมายเลข 12 ในการเป็นเส้นทางเชื่อมต่อเพื่อการค้า ทั้งนี้ เส้นทางหมายเลข 8 บนพื้นที่ลาวมีโรงงานบางแห่งที่ต้องการส่งออก

ผลผลิตของตนเองโดยทางทะเล ดังเช่น โรงงานไม้อัด Chang Lin Group Lao Co Ltd โรงงานไม้แปรรูป อีกทั้ง ในอนาคตบนพื้นที่เวียงคานจะมีโรงงานถลุงแร่เหล็กจากจากเขตเศรษฐกิจหุ่งอ้าง ขณะเดียวกัน โรงงานในเขตเศรษฐกิจหุ่งอ้างเองก็ต้องการส่งผลผลิตของตนเองไปยังลาว และหากเป็นไปได้ไปยัง ไทย เช่น อาหารทะเลแปรรูปอาหารทะเล และอื่น ๆ ที่จะมีขึ้นในอนาคตอันใกล้



โรงงานไม้อัด Chang Lin Group Lao Co Ltd
ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองหลักซาวเป็นระยะทาง 4 กม.
ถ่ายภาพโดย ปรียานุช พวงนาค (25 สิงหาคม 2008)

4. การพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในแขวงคำม่วนและอีสานของไทย

การพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในแขวงคำม่วนจะเกี่ยวเนื่องกับการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่อีสานของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดนครพนมกับประเทศเวียดนามภาคกลางและภาคกลางตอนเหนือ ดังกรณีของการใช้เส้นทางหมายเลข 12 อีกเส้นทางหนึ่งในการเชื่อมต่อกับเวียดนามที่จังหวัดกว๋างบิงห์ การสร้างทางรถไฟจากท่าแขกไปยังเวียดนามที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และโครงการสร้างทางรถไฟจากบั่วใหญ่ ผ่านมายังจังหวัดร้อยเอ็ด มุกดาหารและนครพนม การพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตนี้อาจจะมีผลต่อการใช้เส้นทางหมายเลข 8 ด้วยเช่นกัน

4.1 การใช้เส้นทางหมายเลข 12

4.1.1 เส้นทางหมายเลข 12

เส้นทางหมายเลข 12 เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อเมืองท่าแขก แขวงคำม่วนกับจังหวัดกว๋างบิงห์ (Quang Binh) โดยผ่านด่านพรมแดนสากลนาฬ้าของลาว (แขวงคำม่วน) และ

ด่านพรมแดนสากลจาลอ (Cha Lo) ของเวียดนาม ระยะทางจากเมืองท่าแขกถึงด่านนาพั่ว-จาลอประมาณ 150 กม. และหากจะมุ่งตรงไปยังท่าเรือหุ่งอั่งจะมีระยะทางอีก 134 กม. ฉะนั้นหากเดินทางจากเมืองท่าแขกมายังท่าเรือหุ่งอั่งด้วยเส้นทางหมายเลข 12 จะกินระยะทาง 284 กม.เท่านั้น ในขณะที่เส้นทางหมายเลข 8 จะกินระยะทางประมาณ 416 กม. ดังนั้น เส้นทางหมายเลข 12 จึงได้รับความสนใจมากขึ้น



เส้นทางเข้าสู่ด่านพรมแดนสากลจาลอ-นาพั่ว (ไปทางซ้าย หรือทิศตะวันตก)
โดยแยกจากเส้นทางหมายเลข 14 (เส้นทางโฮจิมินห์) (ทางตรง หรือทิศเหนือ)
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)

เส้นทางหมายเลข 12 เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญในอดีต เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมลาวและเวียดนามที่มีระยะทางสั้นที่สุดและเป็นเส้นทางราบ ทำให้ฝรั่งเศสใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อเส้นทางขนอาวุธระหว่างลาวและเวียดนามในระหว่างสงครามอินโดจีน และได้เคยเตรียมการสร้างทางรถไฟจากเมืองท่าแขกมายังด่านนาพั่ว-จาลอ หลักฐานบางส่วนยังพบเห็นอยู่ที่แขวงคำม่วน ห่างออกไปจากตัวเมืองท่าแขกประมาณ 11-14 กม. อยู่ไม่ไกลจากเส้นทางหมายเลข 12 ซึ่งเป็นฐานทางรถไฟที่ถูกเตรียมไว้เพื่อการวางรางรถไฟ และยังมีสะพานเหล็กหลายแห่งเป็นสะพานสั้น ๆ ที่รางรถไฟจะพาดผ่าน



ร่องรอยความพยายามของฝรั่งเศสในการสร้างทางรถไฟจากเมืองท่าแขก
ไปยังเวียดนาม (จากคำสัมภาษณ์ของ ท่านขวา หัวหน้าห้องการค้าต่างประเทศ
แขวงคำม่วน ในวันที่ 20 พฤษภาคม 2008 ณ สำนักงานการค้าต่างประเทศ
แขวงคำม่วน เมืองท่าแขกแขวงคำม่วน)
ถ่ายภาพโดย ชาญฤทธิ์ ศรีพนา (20 พฤษภาคม 2008)

สำหรับในช่วงสงครามเวียดนาม เส้นทางหมายเลข 12 อยู่ไม่ไกลจากช่องเขาหมู
ชา (Mu Gia) ซึ่งเป็นจุดที่เส้นทางโฮจิมินห์ผ่านเข้ามาในลาว

เส้นทางหมายเลข 12 เป็นเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการส่งออกสินค้าที่ทำเรือหุ่
งอ่าง จากท่าแขกหรือสถานที่ ๆ ไม่ไกลจากนั้น และเหมาะสำหรับการส่งออกสินค้าไปยังจังหวัดกว๋
บิ่งห์ ซึ่งอยู่ห่างจากด่านจาลอประมาณ 150กม.

เส้นทางหมายเลข 12 เป็นเส้นทางที่ราบไม่คดเคี้ยวหรือมีความลาดชัน จึง
สะดวกต่อการขนส่งสินค้า ดังนั้นรถขนไม้หรือไม้แปรรูป รถขนแร่ดิบข้มไปยังเวียดนามจึงใช้เส้นทาง
หมายเลข 12 เป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม บนเส้นทางหมายเลข 12 ในปัจจุบันยังขาดจุดบริการปั้มน้ำมัน
และร้านอาหาร อีกทั้งเป็นเส้นทางที่มีชุมชนปรากฏน้อยกว่าเส้นทางหมายเลข 8 และหมายเลข 9 ทำให้
เส้นทางหมายเลข 12 มีความเปลี่ยวเช่นกัน ทั้งจังหวัดกว๋บิ่งห์และแขวงคำม่วนหวังจะให้ม่ผู้มาลงทุน
ด้านนี้ แต่จวบจนปัจจุบันยังไม่มีผู้ใดแสดงความสนใจที่จะมาลงทุน

สภาพของผิวถนนของเส้นทางหมายเลข 12 ในช่วงตั้งแต่สามแยกแคแวง (ซึ่ง
เป็นแยกจุดตัดระหว่างเส้นทางหมายเลข 12 กับเส้นทางหมายเลข 14 หรือ เส้นทางโฮจิมินห์มาถึงด่าน
จาลอ) ไม่ดีเท่ากับสภาพของผิวถนนบนเส้นทางหมายเลข 8 ยังจะต้องปรับปรุงให้เรียบบางช่วง แต่ก็
สามารถสัญจรได้สะดวก



เส้นทางหมายเลข 12 ในเวียดนาม

ถ่ายภาพโดย รัชัญญาทิพย์ ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)



สภาพชำรุดของกำแพงกั้นดินบนเส้นทางหมายเลข 12 ในเวียดนาม

ถ่ายภาพโดย รัชัญญาทิพย์ ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)



เส้นทางหมายเลข 12 ในเวียดนาม สู่ด่านพรมแดนจาลอ
ถ่ายภาพโดย ธัญญาทิพย์ ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)

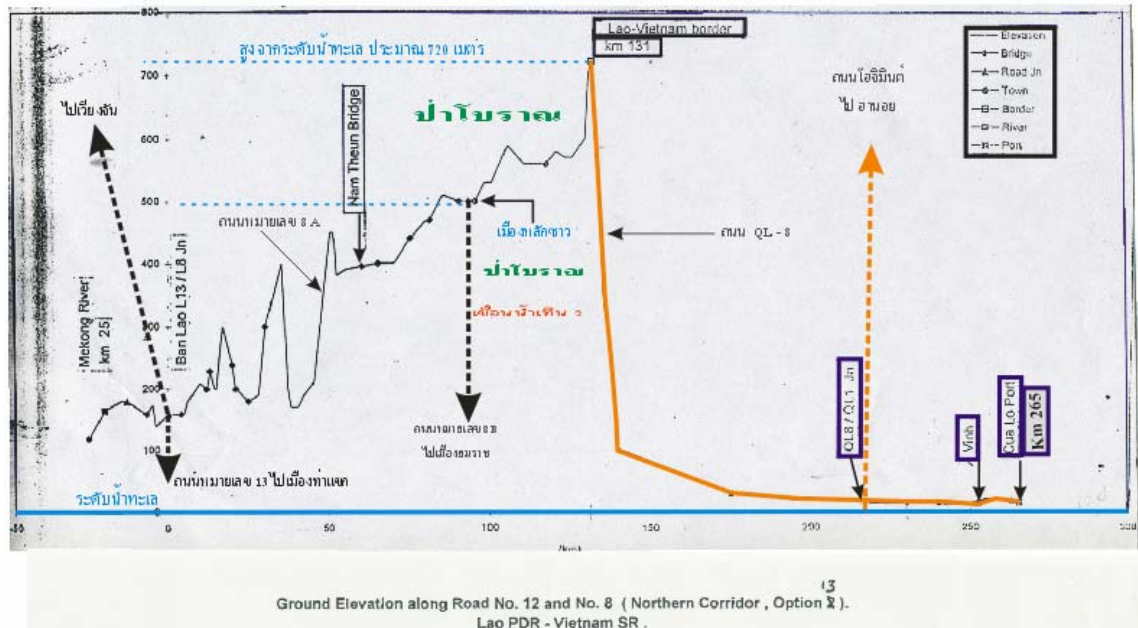
การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมระหว่างท่าแขกและนครพนม จะทำให้การใช้เส้นทางหมายเลข 12 มีมากขึ้นและจะคึกคักขึ้น จากนั้นอาจมีผู้สนใจมาลงทุนสร้างปั๊มน้ำมัน ร้านอาหาร อยู่ช่อมรถก็เป็นได้ สำหรับอยู่ช่อมรถนั้น แม้แต่เส้นทางหมายเลข 8 ก็ยังขาดแคลน

ในฐานะเส้นทางการค้า เส้นทางหมายเลข 12 จะมีความสะดวกมากกว่าเส้นทางหมายเลข 8 ในประเด็นของการเป็นเส้นทางราบ ไม่มีความเสี่ยงที่เกิดจากความลาดชันของพื้นที่ ง่ายต่อการขนส่งและไม่มีความเสี่ยงต่อปัญหาดินถล่มหรือทางขาดดังเช่นกรณีของเส้นทางหมายเลข 8 อย่างไรก็ตาม กรณีน้ำท่วมบนเส้นทางหมายเลข 12 ก็เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้

ในฐานะเส้นทางท่องเที่ยว แม้ว่าเส้นทางหมายเลข 12 จะไม่มีความคดเคี้ยวแต่ก็เป็นเส้นทางที่ผ่านภูเขาที่อุดมไปด้วยป่าไม้ มีความสวยงามยิ่งเช่นกัน และเส้นทางหมายเลข 12 นี้ก็ยังเชื่อมต่อกับถ้ำฟองญาซึ่งได้รับการยอมรับจาก UNESCO ว่าเป็นมรดกโลก ซึ่งมีระยะทางใกล้กว่าการใช้เส้นทางหมายเลข 8 จากด่านจาลอมายังถ้ำฟองญาซึ่งมีระยะทาง 120 กม. และหากจะเดินทางจากถ้ำฟองญาไปยังจังหวัดกว๋างบิ่งห์จะมีระยะทาง 40 กม. เท่านั้น เมื่อออกจากด่านจาลอมาได้ 40 กม. ก็จะพบเส้นทางโฮจิมินห์ที่สามแยกเคเว ซึ่งมีทัศนียภาพที่สวยงามยิ่ง ที่จังหวัดกว๋างบิ่งห์เองก็มีสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานที่จำลองขบวนการเคลื่อนไหวในช่วงสงครามเวียดนาม อีกทั้งมีชายหาดที่สวยงาม ในด้านการบริการจังหวัดกว๋างบิ่งห์ ณ ปัจจุบันนี้ยังมีโรงแรมที่ได้มาตรฐานระดับ 4-5 ดาว อย่างน้อย 2 แห่ง สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก

จากกว๋างบิ่งห์ มีเส้นทางท่องเที่ยวสู่ทางเหนือไปยังห้าดิ่งห์ เห่งฮานและฮานอย และมีเส้นทางสู่ทางใต้ไปยังจังหวัดกว๋างจิ เว้ ดานัง โฮ้ยฮาน หมีเซินซึ่งเป็นอาณาจักรจามเก่า โดยจากกว๋างบิ่งห์จะมารับรวมกับเส้นทางหมายเลข 9 ที่จังหวัดกว๋างจิ

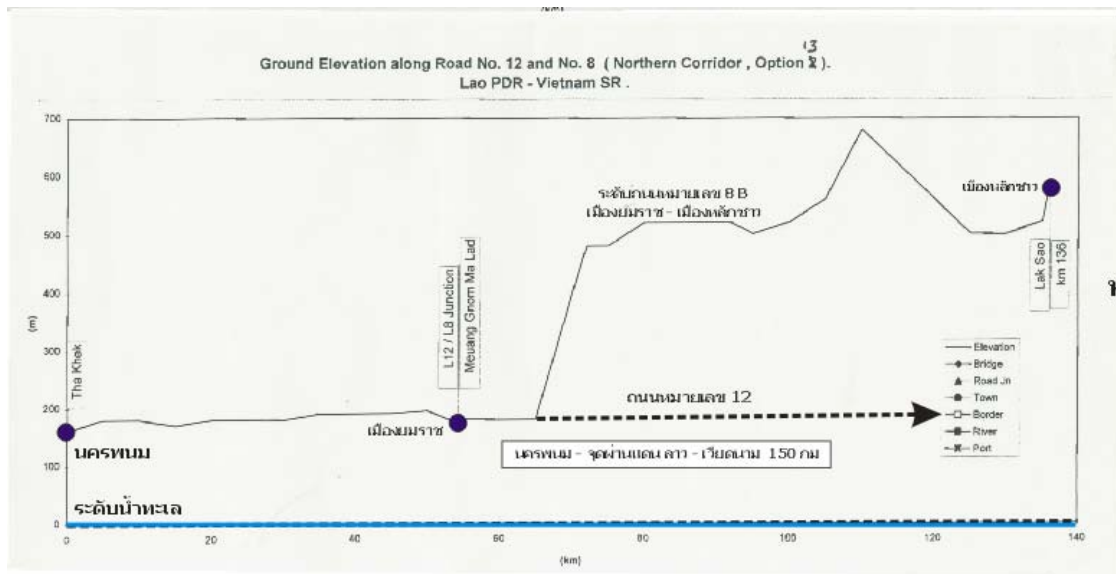
เปรียบเทียบเส้นทางหมายเลข 8 กับเส้นทางหมายเลข 12



ถนน
หมายเลข
8

ความลาดชันของเส้นทางหมายเลข 8

ได้รับความอนุเคราะห์จาก คุณธงชัย มณีชาติ รองนายด่านศุลกากรนครพนม



ถนน
หมายเลข
12

Ground Elevation along Road No.9 (Central Corridor)

ความราบของเส้นทางหมายเลข 12 (ไม่เกิน 200 เมตรจากระดับน้ำทะเล) เปรียบเทียบกับระดับของเส้นทางหมายเลข 8 (720 เมตรจากระดับน้ำทะเล)

ที่มา: ได้รับความอนุเคราะห์จาก คุณธงชัย มณีชาติ รองนายด่านศุลกากรนครพนม

4.1.2 ด่านพรมแดนจาลอ-ด่านนาพ้วนเส้นทางหมายเลข 12

ด่านพรมแดนจาลอ จังหวัดกว้างบิ่งห์ เวียดนาม

ด่านจาลอมีสถานะเป็นด่านสากล เป็นด่านพรมแดนกั้นลาวและเวียดนาม อยู่ตรงข้ามด่านนาพ้วนของลาว ที่ทำการด่านของเวียดนามเป็นตึกคอนกรีตมีความแข็งแรง มีระบบตรวจตราหนังสือเดินทางอิเล็กทรอนิกส์ อีกทั้งมีลานจอดรถกว้างใหญ่ให้รถได้ถ่ายสินค้า ลานจอดรถและถนนเป็นยางมะตอยบางแห่งเป็นคอนกรีต นอกจากนี้ ยังมีร้านอาหาร 3-4 ร้านและรถโดยสารระหว่างจังหวัดกว้างบิ่งห์มารับและส่งคนถึงด่าน ซึ่งกรณีเช่นนี้ไม่ปรากฏที่ด่านแก้วแจว แต่ปรากฏที่ด่านลาวบาวบนเส้นทางหมายเลข 9

คณะวิจัยได้พบกับเจ้าหน้าที่ระดับสูงของด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง ได้รับทราบว่า สินค้าไทยที่ผ่านด่านจาลอได้แก่ ผลไม้สด เครื่องใช้ไฟฟ้า เช่น พัดลม ตู้เย็น แอร์ รถยนต์ใหม่ เป็นต้น

น่าสังเกตว่า รถผลไม้สดไทยสามารถเข้าถึงด่านจาลอและเปลี่ยนรถเป็นรถเวียดนามเพื่อขนเข้าเวียดนามต่อไป โดยมีข้อตกลงระหว่างจังหวัดนครพนม แขวงคำม่วนของลาวและ

จังหวัดกว๋างบิ่งห์ของเวียดนาม ส่วนสินค้าที่มาจากลาว ได้แก่ แร่ดีบุกจากแขวงคำม่วน แร่ขี้เหล็กหรือหิน
ขาว และไม้ อย่างไรก็ตาม ที่ด่านนี้ คณะวิจัยไม่ได้เก็บข้อมูลอย่างละเอียด



รถบรรทุกผลไม้ของไทยได้รับอนุญาตให้เข้ามาถ่ายรถได้
ถึงบริเวณด่านพรมแดนจาลอ เพื่อเดินทางเข้าเวียดนามต่อไป
ถ่ายภาพโดย รัชัญญาทิพย์ ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)



ตึกที่ทำการด่านที่มีความทันสมัยกว่าด่านของลาว
รถบรรทุกขนผลไม้จากไทยและผลไม้ทางขวามือของรูป
ถ่ายภาพโดย รัชัญญาทิพย์ ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)



รถเปล่าของเวียดนามเตรียมเข้าลาวเพื่อขนแร่ปัมออกมา
ถ่ายภาพโดย รัชัญญาทิพย์ ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)



ประตูด่านพรมแดนสากลจาลอ จากเวียดนามออกไปสู่ลาว
ถ่ายภาพโดย รัชัญญาทิพย์ ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)

ด่านพรมแดนนาเพ้า แขวงคำม่วน ลาว

ด่านพรมแดนนาเพ้า มีสถานะเป็นด่านสากล ที่ทำการของด่านนาเพ้าเป็นไม้ไม่แข็งแรงเท่ากับที่ทำการของด่านจาลอของเวียดนาม ถนนในช่วงของด่านนาเพ้าเป็นลูกรังและอะลูมิเนียม ในฤดูฝน ทำให้เห็นถึงความแตกต่างของการพัฒนาพื้นที่ด่านสองแห่งนี้ และเห็นถึงความพร้อมของเวียดนาม ความพร้อมของที่ทำการด่านและของระบบสาธารณูปโภคของเวียดนามนี้ มีให้เห็นทั้งที่ด่านพรมแดนแก้วและด่านพรมแดนจาลอ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งด่านลาวบ่าวบนเส้นทางหมายเลข 9 และเขตเศรษฐกิจชายแดนที่ลาวบ่าว



จากด่านจาลอ สู้ด่านพรมแดนสากลนาฬิกาของลาว

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)



ที่ทำการด่านนาฬิกา ตัวอาคารเป็นไม้ แต่ฐานเป็นคอนกรีต

ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)



พื้นที่บริเวณด่านนาฟ้าซึ่งยังไม่ได้ได้รับการพัฒนาเหมือนกับด่านจาลอ
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)



เส้นทางหมายเลข 12 ในลาวซึ่งมีสภาพดีกว่าเส้นทางในเวียดนาม
มีชุมชนมากกว่า หนาแน่นกว่าในเวียดนาม
ถ่ายภาพโดย รัชฎาธิปไตย ศรีพนา (29 สิงหาคม 2008)

4.2 การสร้างทางรถไฟระหว่างท่าแขกและเวียดนาม²³

การสร้างทางรถไฟระหว่างท่าแขกและเวียดนามน่าจะเป็นไปได้ในอนาคต และหากมีทางรถไฟจากคำม่วนไปเวียดนาม ก็ต้องเป็นเส้นทางขนานกับเส้นทางหมายเลข 12 ไม่ใช่ หมายเลข

²³ Ekaphone Phouthonesy, “Laos, Vietnam start survey for friendship railway”, *Vientiane Times*, 1 January 2007.

8 เพราะพื้นที่บนเส้นทางหมายเลข 12 เป็นพื้นที่ราบ ไม่ต้องขึ้นภูเขาสูงดังเช่น เส้นทางหมายเลข 8 และหากมีการสร้างและใช้ทางรถไฟดังกล่าวนี้ การขนส่งสินค้าด้วยเส้นทางรถไฟนี้อาจจะมีผลทำให้การใช้เส้นทางหมายเลข 8 เพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างจีน เวียดนาม กับลาวและไทยลดน้อยลงไม่มากนัก

หากเป็นการขนส่งสินค้าจากอำเภอเมืองจังหวัดนครพนมไปยังจังหวัดในภาคกลางตอนเหนือประเทศเวียดนาม (แม้จะยังไม่มีทางรถไฟ) เช่น กว่างบิงห์ ห่าติ่งห์ เหงะฮาน ในอนาคตเส้นทางหมายเลข 12 น่าจะได้รับความสนใจมากกว่า ประการแรก เพราะเป็นเส้นทางราบ ประการที่สอง ระยะทางของเส้นทางหมายเลข 12 สั้นกว่าเส้นทางหมายเลข 8 ประการที่สาม เส้นทางหมายเลข 12 อยู่ในแขวงคำม่วนและด่านพรมแดนไทย-ลาว และลาว-เวียดนามก็อยู่ในแขวงคำม่วน จะทำให้การตรวจตราสินค้าและการเก็บภาษีสินค้าทำได้สะดวกกว่า และหากขั้นตอนการตรวจคนเข้าเมือง การตรวจตราสินค้า การเก็บค่าธรรมเนียมภาษีเป็นไปอย่างสะดวกและค่าใช้จ่ายไม่สูงเกินไป การขนส่งสินค้าก็จะผ่านเส้นทางหมายเลข 12 มากขึ้น ประการที่สี่ หากจะขนส่งสินค้าจากจังหวัดนครพนมผ่านท่าเรือหว่งอ้าง การใช้เส้นทางหมายเลข 12 ก็จะสะดวกกว่า เพราะที่ตั้งของท่าเรืออยู่ไม่ไกลจากเส้นทางหมายเลข 12 เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางหมายเลข 8 และหากมีทางรถไฟเกิดขึ้น ความสำคัญของเส้นทางหมายเลข 12 ก็จะเพิ่มมากขึ้นอีก

ในปลายเดือนมิถุนายน 2007 นายกรัฐมนตรี นายเหงวียนเติ่นสู่ง (Nguyen Tan Dung) ได้แสดงความเห็นชอบกับแผนการพัฒนาศูนย์การขนส่งทางรถไฟเวียดนามภายในปี 2020 ในแผนนี้รวมถึง การสร้างทางรถไฟ 2 สายที่เชื่อมกับกัมพูชาและลาว ในส่วนที่เชื่อมกับลาวนั้น เวียดนามสนับสนุนการสร้างทางรถไฟขนานกับเส้นทางหมายเลข 12 ไม่ใช่ขนานกับเส้นทางหมายเลข 8 จะเป็นการก่อสร้างทางรถไฟจากท่าเรือหว่งอ้าง (Vung Ang) ไปยังช่องเขาหุมซา (Mu Gia) ที่จุดด่านพรมแดนจาลอ จังหวัดกว๋างบิงห์เชื่อมกับลาว

ทางรถไฟสายนี้มีความยาว 119-130 กม. เป็นแบบรางกว้าง 1 เมตรเช่นเดียวกัน จะมีสถานีจอด 12 สถานี อุโมงค์ 7 แห่งและมีสะพานข้ามลำน้ำรวม 24 แห่ง มูลค่าก่อสร้าง 282.689 ล้านดอลลาร์สหรัฐ²⁴ เป็นเงินช่วยเหลือจากรัฐบาลจีนเช่นเดียวกับเส้นทางหมายเลข 7 ที่จะเชื่อมลาวได้กับกัมพูชา²⁴

สำหรับเวียดนาม ทางรถไฟสายนี้จะช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในหลายจังหวัดในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะเสริมศักยภาพของท่าเรือหว่งอ้าง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักขนส่งสินค้าที่สำคัญ

²⁴ จากการสัมภาษณ์ท่านขวา หัวหน้าห้องการค้าต่างประเทศแขวงคำม่วน ในวันที่ 20 พฤษภาคม 2008 ณ สำนักงานการค้าต่างประเทศแขวงคำม่วน เมืองท่าแขกแขวงคำม่วน; และ ดู “เวียดนาม-จีนต่อทางรถไฟ 2 สายเข้าลาว-เขมร”, 3 กรกฎาคม 2007, <http://www.manager.co.th/IndoChina/ViewNews.aspx?NewsID=9500000077284>.

อีกแห่งหนึ่งในภาคกลางตอนบนของประเทศ สำหรับภูมิภาคอินโดจีนและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยรวม ทางรถไฟสายนี้จะเป็นตัวเชื่อมต่อสำคัญและเป็นโอกาสที่จะพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมที่มีความสำคัญยิ่ง

ในปัจจุบัน ลาวและกัมพูชาก็มีความต้องการที่จะพัฒนาเส้นทางรถไฟในประเทศของตนด้วยเช่นกันเพื่อเชื่อมต่อเข้ากับรถไฟเวียดนาม ไทยและจีน รวมไปถึงมาเลเซีย และรัฐบาลลาวได้ขอความช่วยเหลือไปยังรัฐบาลจีนและเวียดนามในการก่อสร้างทางรถไฟส่วนที่อยู่ในลาว²⁵ จากเวียงจันทน์ไปยังเมืองท่าแขกแขวงคำม่วน และเข้าสู่ชายแดนเวียดนามที่ด่านจาลอด้วยระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 497 กม. และอีก 150 กม. หากเดินทางต่อไปยังท่าเรือหว่งฮ้าง และจีนก็ให้ความสนใจกับการสร้างทางรถไฟเส้นนี้ เส้นทางรถไฟนี้จะเป็นประโยชน์และเอื้ออำนวยต่อการส่งสินค้าไทยไปยังเวียดนามอย่างยิ่ง ทางจังหวัดนครพนมเองก็เห็นด้วยและให้การสนับสนุนการสร้างเส้นทางรถไฟดังกล่าวนี้

4.3 โครงการสร้างทางรถไฟจากบัวใหญ่ ผ่านมายังจังหวัดร้อยเอ็ด มุกดาหารและนครพนม

ทางรถไฟเส้นนี้เคยถูกเสนอเป็นครั้งแรกในปี 1995²⁶ การสร้างทางรถไฟระหว่างท่าแขก-ท่าตั้งห้อยอาจทำให้มีการพิจารณาถึงการสร้างทางรถไฟจากบัวใหญ่มายังนครพนมอีกครั้ง

²⁵ Ekaphone Phouthonesy, “Laos, Vietnam start survey for friendship railway”, *Vientiane Times*, 1 January 2007; “Constructing Vung Ang – Tan Ap - Mu Gia – Tha Khek railway line”, <http://www.vr.com.vn/English/HotNews/ByDatabase/detail.asp?ID=189>.

“Regional railways studied”, 1 May 2009, http://www.eng.hochiminhcity.gov.vn/eng/news/default.aspx?cat_id=513&news_id=4124.

“Vietnam, Laos, Cambodia to be connected by railway” 26 June 2007, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=491080>.

²⁶ จากการสัมภาษณ์นายพนพล ไพฑูรย์ หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสำนักงานจังหวัดนครพนม และ ดู *Feasibility Study of New Railway Line Construction in Northeast Region of Thailand Bua Yai to Nakhon Phanom*, Final Report, State Railway of Thailand, Kingdom of Thailand, Volume 3- Drawing Preliminary Route Selection and Design, September 1995.

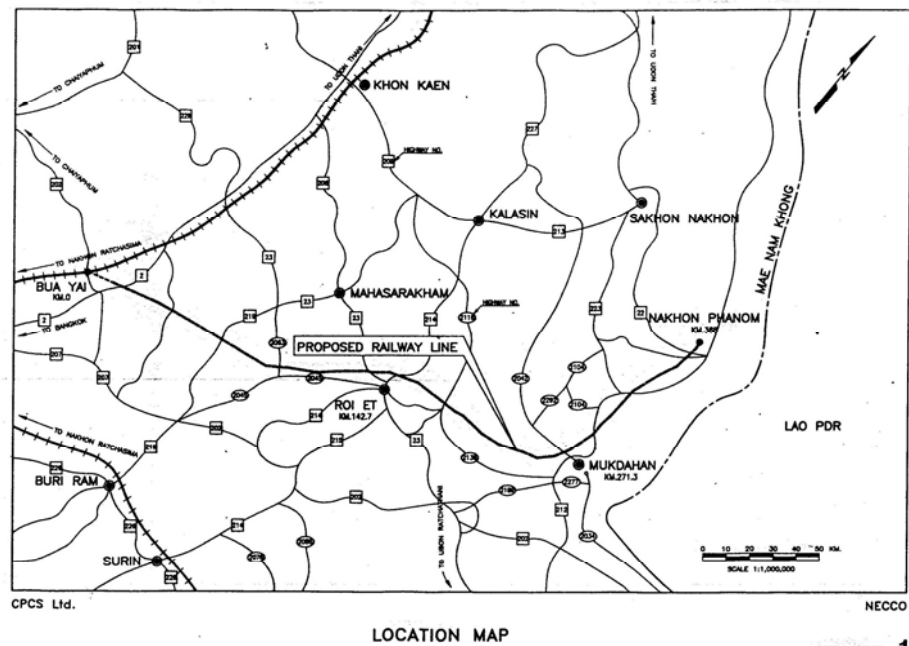


FIGURE 1

ที่มา: Feasibility Study of New Railway Line Construction in Northeast Region of Thailand
Bua Yai to Nakhon Phanom

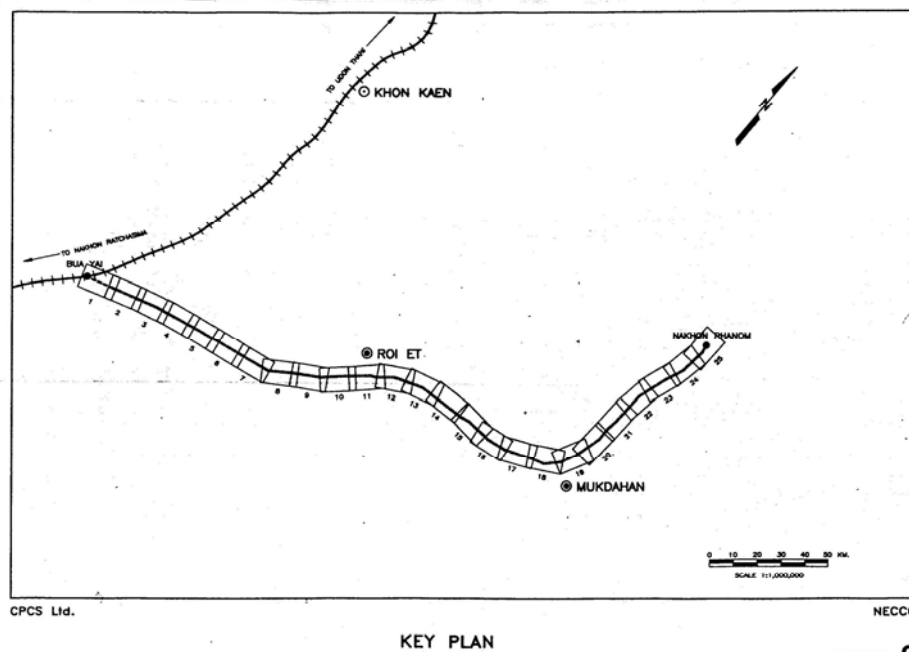


FIGURE 2

ที่มา: Feasibility Study of New Railway Line Construction in Northeast Region of Thailand
Bua Yai to Nakhon Phanom

หากทางรถไฟบนเส้นทางหมายเลข 12 และทางรถไฟจากบัวใหญ่ถึงนครพนม หรือ แม้แต่ทางรถไฟบนเส้นทางหมายเลข 12 แต่เพียงเส้นเดียวเป็นจริงขึ้นมาได้ ภาคอีสานของไทยจะสามารถ เชื่อมลาวและเวียดนามได้ด้วยทางรถไฟซึ่งน่าจะทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำลง อันจะทำให้ต้นทุนของ สินค้าลดลงด้วยเช่นกัน และจะส่งผลให้มีการพัฒนาการค้า อีกทั้งการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากไทยไปยังลาว เวียดนามหรือแม้แต่จีนตอนใต้ และในทางกลับกันก็เช่นกัน

แต่มีคำถามเกิดขึ้นว่า หากจะมีการสร้างทางรถไฟเส้นนี้ในอีสานขึ้นมา ระบบรางรถไฟ ไทยจะสามารถต่อรางกับระบบรถไฟในลาวสู่เวียดนามได้หรือไม่ เพราะหากมีการสร้างทางรถไฟ ระหว่างท่าแขก-กว๋างบิ่งห์ ลาวจะใช้ขนาดรางเดียวกับขนาดของรางรถไฟเวียดนามซึ่งมีขนาดเดียวกับราง รถไฟของจีนอย่างแน่นอน

ในกรณีที่ใช้นาครางคนละขนาด การที่จะขนสินค้าจากรถไฟขบวนหนึ่ง ไปอีกขบวน หนึ่งน่าจะทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

5. ประโยชน์ที่ไทย ลาว เวียดนามได้รับจากการใช้เส้นทางหมายเลข 8

5.1 ไทย

เส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางสู่ทะเลของจังหวัดในภาคอีสานของไทย

ด้านการค้า ไทยได้ประโยชน์จากการส่งสินค้าไทยไปยังลาวและเวียดนามดังประเภท ต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น นอกจากนี้ ในปัจจุบันไทยก็ยังส่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งผลไม้เป็นจำนวนมากไป ยังจีนด้วยเส้นทางหมายเลข 8

ในอนาคต เมื่อเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วเจ้าได้รับการพัฒนาแล้ว ไทยจะมีทางเลือกที่จะ เข้ามาลงทุนอีกแห่งหนึ่งในเวียดนาม และสามารถใช้นาครางหมายเลข 8 ในการนำผลผลิตกลับประเทศ หรือส่งออกไปยังประเทศที่สามที่ทำเรือห่วงอ้าง

ด้านการท่องเที่ยว นอกจากไทยจะนำนักท่องเที่ยวไทยออกไปเที่ยวยังลาว เวียดนามด้วย เส้นทางหมายเลข 8 แล้ว เส้นทางหมายเลข 8 ยังสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเวียดนามมาเที่ยวไทยด้วย อัน เป็นการนำรายได้เข้าประเทศ ขณะเดียวกันหากไทยสามารถณรงค์ส่งเสริมการท่องเที่ยวผ่านเส้นทางนี้ ได้อย่างกว้างขวาง ก็น่าจะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติอื่น ๆ ดังเช่น จีนและนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ อยู่นอกภูมิภาคที่เข้ามาท่องเที่ยวในเวียดนามให้เข้ามาเที่ยวในไทยได้ด้วย อย่างไรก็ตาม ทั้งสามประเทศ คือ ไทย ลาว เวียดนามน่าจะมีความร่วมมือที่จริงจังในการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกันเพื่อผลประโยชน์ ร่วมกัน

5.2 ลาว

แม้ว่าเส้นทางหมายเลข 8 จะเป็นเส้นทางสู่ทะเลของลาว และเป็นเส้นทางหนึ่งที่ลาวใช้ในการไปมาหาสู่และติดต่อกับคนที่กรุงฮานอยและในการทำการค้านำเข้าส่งออกกับเวียดนาม แต่ลาวก็มองว่า เส้นทางหมายเลข 8 ในลาวเป็นประโยชน์และเป็นทางผ่านให้กับไทย เวียดนามและจีนเสียมากกว่า ลาวแม้จะได้ประโยชน์จากเส้นทางจากเส้นทางนี้แต่ก็อาจไม่มากเท่ากับประโยชน์ที่ทั้งสามประเทศนี้ได้รับจากเส้นทางนี้ ทำให้ลาวมิได้กระตือรือร้นในการผลักดันความร่วมมือในการพัฒนาการบริการต่าง ๆ บนเส้นทางอย่างเต็มที่

นอกจากนี้ ในด้านการท่องเที่ยว ลาวยังมองว่า เส้นทางหมายเลข 8 ให้ประโยชน์กับไทยและเวียดนามซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวปลายทางมากกว่าให้ประโยชน์กับลาว และสองประเทศนี้ได้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 8 มากกว่าลาว

ในปัจจุบัน ลาวยังคงใช้เส้นทางหมายเลข 8 ไปสู่ท่าเรือหวู่ฮั่น เช่น เพื่อนำเข้าถ่านหินจากจังหวัดกว่างนิงห์ในเวียดนาม แต่ในอนาคตหากเส้นทางหมายเลข 12 สร้างเสร็จสมบูรณ์ ลาวอาจจะใช้เส้นทางหมายเลข 12 มากขึ้นและใช้เส้นทางหมายเลข 8 น้อยลง

5.3 เวียดนาม

เวียดนามได้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 8 ทั้งในด้านการค้าและการท่องเที่ยว ในด้านการค้า เวียดนามทั้งนำเข้าสินค้าจากไทยและลาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งวัตถุดิบ ทรัพยากรธรรมชาติจากลาว เช่น ไม้ และส่งสินค้าของตนไปยังลาวและบางส่วนของไทย

ในอนาคตหากเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจวพัฒนาแล้ว เวียดนามจะใช้เส้นทางหมายเลข 8 มากขึ้นเพื่อส่งผลผลิตจากเขตเศรษฐกิจไปยังลาวและเวียดนาม และไปยังภายในประเทศของตน

5.4 จีน

ผลการวิจัยพบว่า จีนเป็นอีกประเทศหนึ่งที่ได้รับประโยชน์จากการใช้เส้นทางหมายเลข 8 อย่างที่เราไม่ควรมองข้าม ในปัจจุบัน จีนนำเข้าผลไม้จากไทยไปยังกวางสีโดยใช้เส้นทางหมายเลข 8 ในอนาคต อาจขนส่งวัตถุดิบ เช่น ยางพาราจากอีสานและลาวด้วยเส้นทางหมายเลข 8 หรืออื่น ๆ ไปยังภาคใต้ของจีนโดยผ่านท่าเรือหวู่ฮั่น ขณะเดียวกันในปัจจุบัน จีนก็ยังส่งออกสินค้ามายังลาวและอีสานของไทยด้วยเส้นทางหมายเลข 8 ด้วยเช่นกัน

6. การวิเคราะห์ จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และภัยคุกคาม (SWOT Analysis) ของเส้นทางหมายเลข 8

6.1 จุดแข็ง (Strength)

6.1.1 เส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างภาคอีสานของไทยและภาคกลางตอนเหนือของเวียดนามและกรุงฮานอย

6.1.2 ความสวยงามของเส้นทางและของธรรมชาติตามเส้นทางเหมาะกับการเป็นเส้นทางท่องเที่ยว

6.1.3 ความพร้อมของด่านเก็บเงิน ความทันสมัยของอุปกรณ์ของด่านตรวจคนเข้าเมือง รวมทั้ง ช่องตรวจตราและเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์และสัมภาระติดตัวที่ทันสมัยและความเป็นระเบียบความสะอาดของสถานที่

6.1.4 พิธีการตรวจคนเข้าเมืองด่านตรวจคนเข้าเมืองเวียดนามเก็บเงินทำได้รวดเร็ว ที่ด่านน้ำพาวของลาวพิธีการตรวจคนเข้าเมืองก็มิได้มีล่าช้า หากไม่เป็นช่วงเวลาพักกลางวัน

6.1.5 เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองมีความเป็นมิตร ไม่มีท่าทีหยาบกระแวง และมีความเปิดกว้างมากกว่าในอดีต

6.1.6 มีพื้นที่จอดรถเพื่อถ่ายสินค้าที่สะดวกที่ด่านเวียดนามเก็บเงินและระหว่างสอง ด่าน

6.1.7 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนเก็บเงินในเวียดนามจะทำให้มีการผลิตทางอุตสาหกรรมเกิดขึ้น

6.2 จุดอ่อน (Weakness)

6.2.1 สภาพทางกายภาพ อันได้แก่ ความสูงชัน ความคดเคี้ยวของเส้นทางเป็นข้อจำกัดในการขนส่งสินค้า ทำให้เกิดความล่าช้าเพราะไม่สามารถขับขึ้นด้วยความเร็วได้

6.2.2 สภาพทางภูมิอากาศ อันได้แก่ ฝนตกชุก ถนนลื่น ความเสี่ยงต่อดินถล่ม หรือไหลลงบนถนนในช่วงพื้นที่ภูเขา ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

6.2.3 ด่านตรวจคนเข้าเมืองลาวเป็นด่านที่ยังคงใช้เครื่องมือล่าสมัย มีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในวงจำกัด ไม่มีเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์และสัมภาระติดตัวที่ทันสมัยดังเช่นด่านเก็บเงินของเวียดนาม

6.2.4 เส้นทางหมายเลข 8 ขาดจุดพักรถ สถานีบริการน้ำมัน อุ้งซ่อมรถ ร้านอาหารบนเส้นทาง

6.2.5 การบริการรถโดยสารระหว่างลาวและเวียดนามที่ผ่านเส้นทางหมายเลข 8 มีจำนวนน้อย

6.2.6 เส้นทางหมายเลข 8 มีความเปลี่ยวและโดดเดี่ยว และสามารถกล่าวได้ว่า มีความเปลี่ยวกว่าเส้นทางหมายเลข 9 ทั้งนี้ ในบางพื้นที่และบางช่วงของเส้นทางหมายเลข 8 ไม่มีหมู่บ้านและชุมชน มีแต่ภูเขาและป่าไม้

6.2.7 หากขนส่งสินค้าจากฝั่งจังหวัดนครพนมข้ามมายังเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เมื่อเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 8 และด่านน้ำพาวจะเป็นเขตพื้นที่ของแขวงแขวงบอลิคำไซ การตรวจตราสินค้าทั้งเข้าและออกอาจล่าช้าได้ เพราะด่านน้ำพาว จะเพิ่มการตรวจตราที่ละเอียดขึ้น เนื่องจากต้นทางที่เข้าลาวเป็นอีกแขวงหนึ่ง

6.2.8 เส้นทางหมายเลข 8 จะกลายเป็นเส้นทางที่อ้อม ถ้าหากปลายทางอยู่ที่ท่าเรือหุ่งอ้าง และในทางกลับกัน เส้นทางหมายเลข 12 มีระยะทางที่ใกล้ท่าเรือหุ่งอ้างมากกว่า บนเส้นทางที่ราบกว่า ไม่มีความเสี่ยงของความลาดชันและดินถล่มดังเช่น เส้นทางหมายเลข 8

6.2.9 การเก็บค่าธรรมเนียม หรือ “เงินใต้โต๊ะ” มีทั้งที่ด่านแก้วแจวและที่ด่านน้ำพาวในแต่ละวันอัตราอาจต่างกันไป ไม่มีบรรทัดฐาน จ่ายไม่เท่ากัน

6.2.10 เวลาทำการของด่านน้ำพาวสั้นกว่าเวลาทำการของด่านแก้วแจว ทำให้นักท่องเที่ยวต้องเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มในกรณีที่ต้องการให้เจ้าหน้าที่ด่านเปิดประตูด่านให้เป็นกรณีพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงพักกลางวัน หรือในกรณีที่มาไม่ทันเวลาเปิดทำการที่ด่านท่าแขก เพื่อจะข้ามต่อมาฝั่งนครพนม ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการค้างคืนที่ฝั่งท่าแขก หรือไม่ก็ต้องจ่ายค่าธรรมเนียม หรือ “เงินใต้โต๊ะ” ให้กับเจ้าหน้าที่ด่านของลาว และค่าใช้จ่ายพิเศษในการจ้างเรือข้ามฟาก

6.3 โอกาส (Opportunity)

6.3.1 เป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวอีกเส้นทางหนึ่งในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

6.3.2 เส้นทางนี้จะมีค่าสำคัญเพิ่มมากขึ้นเมื่อสะพานข้ามแม่น้ำโขงจะได้สร้างแล้วเสร็จ

6.3.3 เส้นทางนี้จะมีค่าสำคัญเพิ่มมากขึ้นและถูกใช้มากขึ้นเมื่อตลาดชายแดนหลักชาวของลาวและเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจวในฝั่งเวียดนามจะพัฒนามากขึ้นในอนาคตอันใกล้

6.3.4 เส้นทางนี้สามารถเชื่อมต่อไปยังจีนตอนใต้ สร้างโอกาสด้านการค้า และแม้แต่การท่องเที่ยวระหว่างไทย ลาว เวียดนามกับจีนมากขึ้น

6.4 ภัยคุกคาม (Threat)

6.4.1 เส้นทางหมายเลข 12 จะเป็นคู่แข่งเส้นทางหมายเลข 8 โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการค้า ที่สำคัญ เส้นทางหมายเลข 12 ทั้งต้นทางและปลายทาง อยู่ในแขวงคำม่วนเพียงแขวงเดียว สะดวกในการตรวจตราสินค้าและเก็บและเสียภาษี แต่เส้นทางหมายเลข 8 อยู่ใน 2 แขวง คือ แขวงคำม่วนและแขวงบอลิคำไซ ทำให้การตรวจตราสินค้าไม่สะดวกเท่าไร

6.4.2 หากมีการสร้างทางรถไฟขนานกับเส้นทางหมายเลข 12 อาจจะทำให้การค้าผ่านเส้นทางหมายเลข 8 น้อยลง แต่การท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 8 ก็จะมีอยู่ เพราะเส้นทางหมายเลข 8 มีเส้นทางที่สวยงาม

6.4.3 เส้นทางหมายเลข 8 มีสิ่งผิดกฎหมายผ่านบนเส้นทางนี้ เช่น การลักลอบแรงงานลาวเข้าไทย การขนส่งสัตว์ที่ลักลอบนำออกจากไทยไปเวียดนามและจีนตอนใต้ เป็นต้น

เส้นทางหมายเลข 8 เป็นทางเลือกของการใช้เส้นทางขนส่งอีกเส้นทางหนึ่งในการเชื่อมโยงข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะสินค้า แหล่งผลิต และตลาดเป้าหมาย อีกทั้ง ยังเป็นทางเลือกในการลดต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

เส้นทางหมายเลข 8 นี้ยังจะช่วยส่งเสริมการขยายตัวทางการค้าภายในภูมิภาคและอนุภูมิภาค และมีผลต่อการสร้างโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับประเทศที่เป็นเจ้าของเส้นทางและประเทศใกล้เคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จะช่วยกระตุ้นการขยายตัวของธุรกิจการค้า และการลงทุนตามแนวเส้นทางและจุดเชื่อมโยงสำคัญ ๆ บนเส้นทาง เช่น ธุรกิจร้านค้าตามจุดแนวพรมแดน เช่น เมืองชายแดนของทั้งสองประเทศ ทั้งด้านการค้าปลีก การค้าส่ง และธุรกิจด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น การบริการขนส่งผู้โดยสาร การบริการขนส่งสินค้า การบริการปั้มน้ำมัน และการบริการคลังสินค้า และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเติบโตของเขตเศรษฐกิจชายแดนบางแห่ง เช่น เขตเศรษฐกิจเกิ่วแจว หรือแม้แต่เขตเศรษฐกิจหุ่งอ้าง เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีส่วนช่วยยกระดับระดับเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชนตามแนวเส้นทาง

เส้นทางหมายเลข 8 ยังส่งเสริมการติดต่อไปมาหาสู่ระหว่างประชาชนของประเทศในอนุภูมิภาค ก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและเกิดความเข้าใจอันดีระหว่างกัน อีกทั้ง ยังช่วยพัฒนาภาคการท่องเที่ยวของท้องถิ่นให้ขยายตัวมากขึ้น และจะเพิ่มมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากขั้นตอนและระเบียบการข้ามแดนของประเทศต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางได้รับการอำนวยความสะดวกและรวดเร็วขึ้น

ในปัจจุบัน เส้นทางหมายเลข 8 สามารถย่นระยะทางการเดินทางให้สั้นขึ้นระหว่างภาคอีสานของไทย หรือระหว่างเวียงจันทน์ ท่าแขก กับภาคกลางตอนเหนือและภาคเหนือของเวียดนาม เป็นเส้นทาง

ท่องเที่ยวในตัวของมันเองเนื่องจากทัศนียภาพที่สวยงาม และเป็นเส้นทางที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวทั้งใน ไทย ลาว เวียดนามและแม้แต่จีนตอนใต้

นอกเหนือจากข้อจำกัดทางสภาพทางกายภาพและสภาพทางภูมิอากาศในช่วงฤดูฝนบนพื้นที่ที่ เส้นทางหมายเลข 8 ผ่านโดยเฉพาะอย่างยิ่งบนพื้นที่ลาวแล้ว ข้อจำกัดเกี่ยวกับการเก็บภาษีศุลกากร การ ปฏิบัติงานของด่าน ฯลฯ ก็มีส่วนทำให้เส้นทางนี้มีความเหมาะสมกับการเป็นเส้นทางการค้าในระดับ หนึ่งเท่านั้น

ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการเป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวให้กับเส้นทางหมายเลข 8 มี ดังเช่น การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนม (นครพนม- เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน) การเปิด จุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนมซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกในการส่งสินค้าตรงเข้า ไปบนเส้นทางหมายเลข 8 ในทางกลับกันก็เช่นกัน นอกจากนี้ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจว ในเวียดนาม การพัฒนาท่าเรือหูงอ้างและการขยายท่าเรือ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ หูงอ้าง ซึ่ง ขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการทั้งสิ้น ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการเป็นเส้นทางการค้า การท่องเที่ยวให้กับเส้นทางหมายเลข 8 และจะส่งเสริมให้เกิดการลงทุนและการค้าบนเส้นทางนี้มาก ยิ่งขึ้น ส่วนด้านการท่องเที่ยว นั้น จะได้รับความสะดวกโดยตรงจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ จังหวัดนครพนมและการเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่อำเภอบ้านแพง

การส่งเสริมเส้นทางการค้าและเส้นทางการท่องเที่ยวนี้จะจริงขึ้นมาได้ หาก 3 ประเทศ คือ ไทย ลาวและเวียดนามจะร่วมมือกันอย่างจริงจัง อีกทั้งต้องร่วมกันแก้ไขข้อจำกัดหรืออุปสรรคที่ขัดขวาง การพัฒนาความเป็นเส้นทางการค้าการท่องเที่ยวของเส้นทางหมายเลข 8 ให้ได้ ทั้งนี้ ทั้ง 3 ประเทศได้ ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 8 กันทั้งสิ้น เพียงแต่จะมากน้อยต่างกันไป

ในอนาคต จีนอาจจะเสนอตัวที่จะเข้าร่วมช่วยพัฒนา ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการทำนุบำรุงเส้นทาง เรื่องการลงทุนด้านการบริการ หรือด้านต่าง ๆ บนเส้นทางบนพื้นที่ของลาว ความสนใจของจีนในการ สร้างทางรถไฟจากเมืองท่าแขกไปยังจังหวัดกว๋างบิ่งห์ของเวียดนามเป็นเครื่องชี้ให้เห็นว่า จีนมีความ สนใจและต้องการใช้ประโยชน์จากเส้นทางในอนุภูมิภาคอย่างเห็นได้ชัด

แม้ว่างานวิจัยนี้จะมีขอบเขตการศึกษาอยู่ที่เส้นทางหมายเลข 8 แต่จากการดำเนินการวิจัยและ การศึกษาสำรวจพื้นที่ ได้พบว่า เส้นทางหมายเลข 12 ที่กำลังเกิดขึ้น จะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อที่ดีอีก เส้นหนึ่ง และจะให้ประโยชน์ต่อประเทศและประชาชนในอนุภูมิภาค เส้นทางหมายเลข 12 นี้จะให้ ประโยชน์โดยตรงต่อจังหวัดนครพนมในการเชื่อมต่อภาคกลางตอนเหนือหรือภาคกลางของเวียดนาม และในการเชื่อมต่อตรงโดยกับท่าเรือหูงอ้างและเขตเศรษฐกิจหูงอ้างด้วยระยะทางอันสั้น (284 กม. โดยประมาณ)

บรรณานุกรม

1. บรรณานุกรมเอกสาร

เอกสารข้อมูลจากหน่วยงาน เอกสารประเภทหนังสือ

ข้อมูลจังหวัดนครพนมเสนอรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายจักรภพ เพ็ญแข) ในวันอังคาร
ที่ 19 พฤษภาคม 2551 สำนักงานจังหวัดนครพนม พฤษภาคม 2551

ข้อมูลห้าดิ่งห์, ห้าดิ่งห์ ศักยภาพและโอกาสของการลงทุน, เอกสารจากการประชุมส่งเสริมการลงทุน
เข้าสู่จังหวัดห้าดิ่งห์ วันที่ 26 มิถุนายน 2004 ที่ประเทศไทย

รายงานผลการปฏิบัติงานประจำปีงบประมาณ 2551 ด้านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย

เอกสารข้อมูลสินค้านำเข้า-ส่งออก ด้านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย

เอกสารข้อมูลสินค้านำเข้า-ส่งออก ด้านศุลกากรแก้วเจว จังหวัดห้าดิ่งห์

เอกสารจำนวนเที่ยวรถเข้า-ออกด่านแก้วเจว สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด่านแก้วเจว และสำนักงาน
ท่องเที่ยว จังหวัดห้าดิ่งห์

เอกสารจำนวนคนเข้า-ออกด่านแก้วเจว สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด่านแก้วเจว และสำนักงาน
ท่องเที่ยว จังหวัดห้าดิ่งห์

แปลนสะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-ลาวแห่งที่ 3 แขวงการทางจังหวัดนครพนมและด้วยความอนุเคราะห์
จากนายพล ไพฑูรย์หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสำนักงานจังหวัด
นครพนม

โครงข่ายการคมนาคม สะพานข้ามแม่น้ำโขง 3 แห่ง แขวงการทางจังหวัดนครพนม และด้วยความ
อนุเคราะห์จากนายพล ไพฑูรย์หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดสำนักงาน
จังหวัดนครพนม

แปลนแนวเส้นทางวงแหวนนครพนม ด้วยความอนุเคราะห์จาก นายธงชัย มณีชาติ รองนายด่าน
ศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม

แผนภูมิความลาดชันของเส้นทางหมายเลข 8 ด้วยความอนุเคราะห์จาก คุณธงชัย มณีชาติ รองนาย
ด่านศุลกากรนครพนม

แผนภูมิความราบของเส้นทางหมายเลข 12 ด้วยความอนุเคราะห์จากคุณธงชัย มณีชาติ รองนายด่าน
ศุลกากรนครพนม

เอกสารของ *Tong cuc hai quan cuc hai quan Ha Tinh* (สำนักงานศุลกากรจังหวัดห้าดิ่งห์), So
389/CHQHT-NV, 21 May 2008.

Asian Development Outlook 2008, *Asian Development Bank*.

Feasibility Study of New Railway Line Construction in Northeast Region of Thailand Bua Yai to Nakhon Phanom.

Vung Ang Economic Zone in Ha Tinh Province : Its Investment Potentiality and Opportunities, Management Board of Vung Ang Economic Zone, People's Committee of Ha Tinh Province.

Vung Ang Economic Zone in Ha Tinh Province, People's Committee of Ha Tinh Province.

Khu Kinh Te Vung Ang, Ha Tinh Tiem Nang va Co Hoi Dau Tu, Ban quan ly khu kinh te Vung Ang, Uy ban Nhan dan Tinh Ha Tinh.

เอกสารการประชุม

บทบันทึกการประชุมคณะอนุกรรมการด้านการท่องเที่ยวระหว่าง 3 ประเทศครั้งที่ 4 ที่จังหวัดน่านที่ประเทศเวียดนาม ในวันที่ 24 กันยายน 2003

บทบันทึกการประชุมคณะอนุกรรมการด้านการท่องเที่ยว 7 จังหวัด/แขวง 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามครั้งที่ 5/2547 ที่จังหวัดนครพนม ในวันที่ 19 เมษายน 2004

บทบันทึกการประชุมคณะอนุกรรมการความร่วมมือพัฒนาด้านท่องเที่ยว 7 จังหวัดของ 3 ประเทศ เวียดนาม - ลาว - ไทยบนถนนหมายเลข 8 ที่จังหวัดนครพนม ในวันที่ 19 เมษายน 2004

บทบันทึกการประชุมผู้บริหารระดับสูง 7 จังหวัด 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามในเส้นทางหมายเลข 8 ครั้งที่ 8 ที่เมืองวิงห์ จังหวัดเหงะอาน ประเทศเวียดนาม ในวันที่ 4 พฤษภาคม 2004

บทบันทึกการประชุมคณะอนุกรรมการท่องเที่ยว ครั้งที่ 6 ของ 7 จังหวัด 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนาม ที่ใช้ประโยชน์เส้นทางเลข 8 ที่แขวงคำม่วน ประเทศลาว ในวันที่ 25 มีนาคม 2005

บทบันทึกการประชุมผู้บริหารระดับสูง 7 จังหวัด 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามที่เชื่อมโยงเส้นทางหมายเลข 8 ครั้งที่ 9 ณ โรงแรมนครพนมริเวอร์วิว อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ในวันที่ 25 มิถุนายน 2005

บทบันทึกการประชุมคณะผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามที่มีความเชื่อมโยงในเส้นทางหมายเลข 8 ครั้งที่ 10 ณ แขวงคำม่วน สปป.ลาว วันที่ 1 กันยายน 2006

บทบันทึกการประชุมคณะผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด/แขวง 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามที่ใช้เส้นทางหมายเลข 8 และ 12 ครั้งที่ 11 ณ จังหวัดหนองคาย เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2007 ในการประชุมครั้งนี้ ทั้งสามประเทศได้ขยายความร่วมมือครอบคลุมถึงเส้นทางหมายเลข 12 และได้รับจังหวัดกว๋างบิงห์ของเวียดนามเข้าร่วมด้วยอีกจังหวัดหนึ่ง

บทบันทึกการประชุมความร่วมมือตามแผนพัฒนาความสัมพันธ์ด้านคมนาคมขนส่งและการ
ท่องเที่ยวที่จังหวัดกว๋างบิงห์ ในวันที่ 2 มิถุนายน 2008

บทบันทึกคณะผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด/แขวง 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนามที่ใช้เส้นทาง
หมายเลข 8 และ 12 ครั้งที่ 12 ณ แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว ในวันที่ 25 ธันวาคม 2008

เอกสารจากเว็บไซต์

“เกี่ยวกับสะพานข้ามแม่น้ำโขง-ท่าแขก”, <http://www.sawadeenakonpanom.com/knowledge.php?name-knowledge&category=38>.

“เกี่ยวกับสะพานข้ามแม่น้ำโขง-ท่าแขก”, <http://www.sawadeenakonpanom.com/index.php>.

“จังหวัดนครพนม เข้าร่วมประชุมผู้บริหารระดับสูง 8 จังหวัด 3 ประเทศในระหว่างวันที่ 24-26
ธันวาคม 2551 ณ แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว เพื่อความร่วมมือ ด้านวัฒนธรรม การค้า การ
ลงทุนและการท่องเที่ยว, 21 กุมภาพันธ์ 2552”; http://www.nakhonphanom.go.th/nakhonphanom/News/BaseNews1/27122551_1/main.htm.

“จังหวัดนครพนม และจังหวัดกว๋างบิงห์ ประเทศเวียดนาม ประชุมความร่วมมือตามแผน
พัฒนาความสัมพันธ์ด้านคมนาคมขนส่ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ.2551”,
<http://www.nakhonphanom.com>.

“ธุรกิจขนรับสะพานข้ามโขงนครพนม-คำม่วนแต่งตั้งศูนย์กระจายสินค้า”, 28 เมษายน 2551,
<http://www.sawasdeenakhonphanom.com/knowledge.php?name=knowledge&file=readknowledge&id=163>.

“เวียดนาม-จีนต่อทางรถไฟ 2 สายเข้าลาว-เขมร”, 3 กรกฎาคม 2007, <http://www.manager.co.th/IndoChina/ViewNews.aspx?NewsID=9500000077284>.

“A Gateway to Vietnam Thais debate where next to bridge the Mekong”,
<http://www.pathfinder.com/asiaweek/96/0913/nat3.html>.

ASEAN Highway Network, http://www.aseansec.org/ahnp_a.htm.

“Bolikhamxay Province”, http://www.vietvisiontravel.com/Laos_travel/Laos_tours/Laos_vacations/Laos_attractions/Bolikhamxay_Province/

“Border economy master-plan targets friendship also”, 30 April 2008, <http://english.vietnamnet.vn/biz/2008/04/780860/>.

“Cau Treo border town”, [http://www.vnn.vn/chuyenmuc/vb_forum/No\(12\)June-02/business.htm](http://www.vnn.vn/chuyenmuc/vb_forum/No(12)June-02/business.htm).

“Central Vietnam economic zone gets PM’s nod”, Vietnam News Agency, 7 April 2006,
<http://www.thanhniennnews.com/business/?catid=2&newsid=14262>.

- “Construction begins on Vietnam power plant”, 25 December 2006,
<http://www.earthtimes.org/articles/show/15851.html>.
- “Constructing Vung Ang – Tan Ap - Mu Gia – Tha Khek railway line”,
<http://www.vr.com.vn/English/HotNews/ByDatabase/detail.asp?ID=189>.
- “Cumulative Impact Assessment and Nam Theun 2 Contributions”, *Asian Development Bank*,
November 2004.
- Feasibility Study of New Railway Line Construction in Northeast Region of Thailand Bua Yai to Nakhon Phanom*, Final Report, State Railway of Thailand, Kingdom of Thailand,
Volume 3- Drawing Preliminary Route Selection and Design, September 1995.
- “Floods cause havoc in Bolikhamsay province”, *Vientiane Times*, September 2002,
<http://my.reset.jp/~adachihayao/020928T.htm>.
- “General Secretary Nong Duc Manh begins friendship official visit to Laos”, 10 October 2006,
http://www.cpv.org.vn/print_preview_e.asp?id=BT10100655481.
- “Greater Mekong Subregion”, 19 May 2008, <http://www.adb.org/GMS/>.
- “Hai quan Cau Treo "cho lot" 3 tan dong vat hoang da?” (ศุลกากรเกี่ยวแจวอนุญาตให้นำเข้าสัตว์ป่า 3
ตัน), 7 August 2008, <http://www.vietnamnet.vn/xahoi/2008/08/797582/>.
- “Laos, Vietnam start survey for friendship railway”, *Vientiane Times*, 1 January 2007.
- “ ‘Lot xac’ o to” (“ ‘เปลี่ยนร่าง’ รถยนต์”), 7 July 2008, http://www.xenhap.vn/?ot=ND&hdn_news_id=1258.
- “New player Vung Ang Port making waves”, *Vietnam Investment Review*, 22 November, 2004,
http://calbears.findarticles.com/p/articles/mi_go1534/is_200411/ai_n9766927.
- “New strategy to develop border gate economic zones”, 9 May 2008,
http://www.cpv.org.vn/english/forums/details.asp?topic=29&subtopic=118&leader_topic=185&id=BT950861013.
- “Nghe An, Ha Tinh: Xe bien Lao “len ngoi” (“เหงะอาน หำดิงห้:ป่ายทะเบียนลาว ‘ได้ขึ้นแท่น’ ”),
31 December 2007, <http://www.baodaidoanket.com.vn/ddk/mdNews.ddk?id=3238>.
- “Nhap khau rac tu Lao (การนำเข้าขยะจากลาว)”, 14 September 2004,
<http://www.va21.org/uutien/3congnghiephoa/nhapkhaurac.htm>.
- Northern Vietnam province woos investment”, 23 March 2008, <http://www.thanhniennnews.com/business/?catid=2&newsid=36969>.

- “Pivotal economic zone to grow in central province”, http://www.vietnamembassy-poland.org/nr070521165843/nr070521170410/news_object_view?newsPath=/vnemb.vn/tinkhac/ns070823155909.
- “PM approves plan to develop Vung Ang Economic Zone”, *Vietnam News*, http://www.danang.gov.vn/home/view.asp?id=83&id_tin=14475&id_theloai=1232.
- “Ports project”, <http://www.tedi.com.vn/English/Linhvuc/cang.htm>.
- “R2: Thailand-Lao PDR-Viet Nam East-West Corridor Project”, http://www.adb.org/gms/pp_r2.asp.
- “Regional railways studied”, 1 May 2009, http://www.eng.hochiminhcity.gov.vn/eng/news/default.aspx?cat_id=513&news_id=4124.
- “Road No.8 opened to strengthen more economic relation”, <http://my.reset.jp/~adachihayao/060729K.htm>.
- “R2: Thailand-Lao PDR-Viet Nam East-West Corridor Project”, http://www.adb.org/gms/pp_r2.asp.
- “Thailand's Role in the GMS Regional Cooperation Strategy and Program”, <http://www.adb.org/TRM/role-gms.asp>.
- “VN turns spotlight on Vung Ang”, *Viet Nam News*, 3 May 2006, <http://english.vietnamnet.vn/biz/2006/05/566699>.
- “Vung Ang, destination for investors”, 20 April 2006, http://www.nhandan.com.vn/english/business/200406/business_v.htm.
- “Vung Ang economic zone in Ha Tinh Province : its investment potentiality and opportunities”, <http://kktvungang-hatinh.gov.vn/?lid=en>.
- “Vung Ang Seaport-Industrial Park”, http://www.eng.hochiminhcity.gov.vn/eng/data/news/2005/4/554/Vung_Ang_seaport_industrial_park.htm.

2. บรรณานุกรมบุคคลให้สัมภาษณ์

บุคคลให้สัมภาษณ์ที่แขวงคำม่วนและแขวงบอลิคำไซ

ท่านขวา สีส้มฮัก	รองหัวหน้าห้องการพัพพันต่างประเทศ แขวงคำม่วน
อุดม วงไกสอน	ผู้เชี่ยวชาญห้องการพัพพันต่างประเทศแขวงบอลิคำไซ

บุคคลให้สัมภาษณ์ที่จังหวัดเหงะอาน (Nghe An)

ฮว่าง ดึก เกื่อง (Hoang Duc Cuong)	รองผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศน์สัมพันธ์ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดเหงะอาน
เหงวียน สี เกื่อง (Nguyen Sy Cuong)	รองผู้อำนวยการสำนักงานจังหวัดฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการประชาชนจังหวัด เหงะอาน
ฝาม มิงห์ ด่าว (Pham Minh Dao)	ผู้อำนวยการสำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดเหงะอาน

บุคคลให้สัมภาษณ์ที่จังหวัดห่าติงห์* (Ha Tinh)

เหงวียน จี แท็งห์ (Nguyen Chi Thanh)	รองผู้อำนวยการสำนักงานจังหวัดฝ่ายต่างประเทศ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดห่าติงห์*
โง่ ธิ ฮว่าย นาม (Ngo Thi Hoai Nam)	รองหัวหน้าสำนักงานฝ่ายต่างประเทศคณะกรรมการประชาชนจังหวัดห่าติงห์*
เหงวียน ฟี ฮว่าง (Nguyen Phi Hoang)	รองผู้อำนวยการ การอุตสาหกรรมคณะกรรมการประชาชนจังหวัดห่าติงห์*
เหงวียน ธิ แท็งห์ ฟู๊ก (Nguyen Thi Thanh Phuc)	รองผู้อำนวยการศูนย์แปลและบริการฝ่ายต่างประเทศ
เหงวียน วัน บิ่งห์ (Nguyen Van Binh)	หัวหน้าตำรวจตระเวนชายแดนดูแลตรวจคนเข้าเมืองอยู่ในเมือง
เหงวียน เหวียต ฮวา (Nguyen Viet Hoa)	เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่สำนักงานศุลกากรจังหวัดห่าติงห์*
เจื่อง มิงห์ ต่วน (Truong Minh Tuan)	เจ้าหน้าที่การทำเรือหุงอ่าง
ดิ่งห์ ห่าย กง (Dinh Hai Cong)	เจ้าหน้าที่เขตเศรษฐกิจหุงอ่าง
ฝาม เจิ่น เดอะ (Pham Tran De)	เจ้าหน้าที่สำนักงานเขตเศรษฐกิจชายแดนแก้วแจว
	ผู้อำนวยการเขตเศรษฐกิจหุงอ่าง

	เจ้าหน้าที่สำนักงานการค้าและการท่องเที่ยวจังหวัดหาดิ่งห์
	เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองด่านพรมแดนแก้วแจว ที่ด่านพรมแดนแก้วแจว
	เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนแก้วแจว ที่ด่านพรมแดนแก้วแจว

บุคคลให้สัมภาษณ์และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นที่จังหวัดกว๋างบิ่งห์ (Quang Binh)

ดร. เหงวียน หวี ฮ่วย (Dr.Nguyen Huu Hoai)	รองประธานคณะกรรมการประชาชนจังหวัดกว๋างบิ่งห์ (เทียบเท่ารองผู้ว่าราชการจังหวัด)
เหงวียน วิ่งห์ (Nguyen Vinh)	ผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศน์สัมพันธ์ คณะกรรมการประชาชนจังหวัดกว๋างบิ่งห์
ดิ่งห์ หั่งอก เกว๋ (Dinh Ngoc Que)	หัวหน้าเขตเศรษฐกิจจาลอ
เล แท้งห์ เซิน (Le Thanh Son)	รองหัวหน้าเขตเศรษฐกิจจาลอ
เล วัน ลิว (Le Van Luu)	หัวหน้าศุลกากรด่านจาลอและเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร
เหงวียน วัน แท้งก (Nguyen Van Ngach)	รองหัวหน้าตำรวจตระเวนชายแดนจังหวัดกว๋างบิ่งห์
	เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองด่านพรมแดนจาลอ

บุคคลให้สัมภาษณ์และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจังหวัดนครพนม

บุญสนอง บุญมี	ผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม
วิทยา ประสงค์วัฒนา	รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม
นพดล ไพฑูรย์	หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดนครพนม
ลักขณา บุญนำ	เจ้าหน้าที่ฝ่ายข้อมูล สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม
ธงชัย มณีชาติ	รองนายด่านศุลกากรนครพนมจังหวัดนครพนม
ร.ต.อ.หญิง เลิศศิริ สงวนทรัพย์	รองสารวัตรด่านตรวจคนเข้าเมืองนครพนม
เมธา ทวีกิจกุลชัย	นายอำเภอบ้านแพง
ทองแสง นาแกมพลอย	คนในพื้นที่อำเภอบ้านแพง
วิจิตร ทาปี	อ.ส. จุฬอนันต์บ้านดอนแพง ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพง

ฟาม ดึก เหลิบ (Pham Duc Lap)	ชาวเวียดนามเป็นคนขับรถส่งสินค้าระหว่างนครพนมและกวาสี
เจิ่น ก๊วก ถิ่งห์ (Tran Quoc Thinh)	ชาวเวียดนามเป็นคนขับรถส่งสินค้าระหว่างนครพนมและกวาสี
	ผู้ประกอบการค้าในอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม และอำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย

บุคคลให้สัมภาษณ์และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นที่ด่านพรมแดนบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย

เจริญลาภ สุขะชะ	นายด่านศุลกากรบึงกาฬ
อุดมลักษณ์ วรากุลวิทย์	เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรบึงกาฬ