



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 3

“การศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและความมั่นคง
จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน (ช่วงบ่อเต็น - เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคายจังหวัด
นครพนมและจังหวัดมุกดาหาร”

“The study on Logistics, Economic, Tourism and Security Effects from Laos-China
train project (Boten-Vientiane) For Nongkai, NakhonPanom and Mukdahan
provinces”

โดย ดร. ไกล่รุ่ง พรอนันต์ และคณะ

28 กุมภาพันธ์ 2563

สัญญาเลขที่ RDG62T0130

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 3

“การศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและความมั่นคง
จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน (ช่วงบ่อเต็น - เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคายจังหวัด
นครพนมและจังหวัดมุกดาหาร”

“The study on Logistics, Economic, Tourism and Security Effects from Laos-China
train project (Boten-Vientiane) For Nongkai, NakhonPanom and Mukdahan
provinces”

คณะผู้วิจัย	สังกัด
1. ดร.ไกรสรณ์ พรอนันต์	มหาวิทยาลัยนเรศวร
2. นาย เจษฎา โพธิ์จันทร์	มหาวิทยาลัยนเรศวร
3. นาย ธนสิทธิ์ นิตยะประภา	มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
4. นาย ราชฉลอง หนองหลวง	มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร
5. นางสาว วรางค์ศิริ เนียมดี	
6. นางสาว สุภัคญาดา กุลธัญหิรัญ	
7. ดร. ธนวรรต กุลตั้งวัฒนา	

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.)
(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกสว.ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร

1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา

โครงการก่อสร้างทางรถไฟลาว – จีน เริ่มการก่อสร้างมาตั้งแต่เดือนธันวาคม 2559 โดยบริษัทรับเหมาก่อสร้างจีนได้ว่าจ้างช่วงบริษัทลาวจำนวน 20 บริษัท เพื่อก่อสร้างทางรถไฟ โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของบริษัทจีน และหากเส้นทางรถไฟสายนี้เสร็จสมบูรณ์จะเชื่อมผ่าน 5 ประเทศ คือ จีน (คุน หมิง)-สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ ครอบคลุมระยะทางทั้งหมดประมาณ 3,000 กิโลเมตร โดยโครงการก่อสร้างทางรถไฟดังกล่าวมีมูลค่า 6 พันล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 2.3 แสนล้านบาท ระยะทางกว่า 427 กิโลเมตร เริ่มต้นจากเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ถึงนครหลวงเวียงจันทน์ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2565 โดยรางรถไฟมีขนาด 1.435 เมตร มีสถานีทั้งหมด 33 สถานี / 72 อุโมงค์ / 170 สะพาน รถไฟขนส่งผู้โดยสารจะวิ่งด้วยความเร็ว 160 กม./ชั่วโมง ในขณะที่รถไฟขนส่งสินค้าจะวิ่งด้วยความเร็ว 120 กม./ชั่วโมง ถือเป็นรถไฟความเร็วปานกลาง ซึ่งโครงการดังกล่าวจะมีการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟดังกล่าวจะเชื่อมต่อกับโครงการความเร็วสูงไทย-จีน กรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างช่วงที่ 1 (กลางดง – ปางอโคก) ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนตุลาคมนี้ โดยจะใช้เวลาก่อสร้างทั้งเส้นทางประมาณ 4 ปี มีกำหนดแล้วเสร็จและเปิดบริการในปลายปี 2564

ปัจจุบันแต่ละประเทศได้มีการเชื่อมโยงกันมากขึ้นจากกระแสโลกาภิวัตน์ การสื่อสารไร้พรมแดน การลงทุนข้ามชาติ การค้าระหว่างประเทศ การเดินทางท่องเที่ยวที่มีการข้ามพรมแดนหรือเขตแดนระหว่างประเทศ ล้วนแล้วแต่ทำให้เกิดความเชื่อมโยงและความร่วมมือกันทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่หรือเขตแดนของรัฐชาติ และจากการที่ไทยมีพรมแดนติดต่อกับเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชาและมาเลเซีย ทำให้เกิดจุดการค้าชายแดนระหว่างกัน ส่งผลให้มีการเชื่อมโยงทั้งทางบก ทางอากาศและทางน้ำ ขณะเดียวกันไทยและประเทศเพื่อนบ้านก็ได้พัฒนาความสัมพันธ์กันทางการเมือง เศรษฐกิจและวัฒนธรรมที่มีระหว่างกันมากขึ้น (พิทยา สุวคันธ์, 2561)

กรมการค้าต่างประเทศได้มีการกำหนดนโยบายหลักในการพัฒนายุทธศาสตร์การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยมี 5 ยุทธศาสตร์หลักที่สำคัญคือ 1) เรื่องโลจิสติกส์ระหว่างประเทศและนิคมอุตสาหกรรมในประเทศเพื่อนบ้าน 2) การค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น 3) ด้านความมั่นคงทางอาหารที่ผลิตในประเทศ 4) ด้านการท่องเที่ยว การบริการในประเทศ และ 5) TETRO (JETRO of Thailand) เพื่อเป็นพี่เลี้ยงให้กับนักลงทุนไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน (กรมการค้าต่างประเทศ, 2561) นอกจากนั้นการจัดตั้งกรอบความร่วมมือในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ภายใต้การสนับสนุนของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ในยุคหลังของความขัดแย้งระหว่างไทย กับ สปป.ลาวในอดีต ได้จางหายไปในช่วงทศวรรษ 1990 จึงเกิดเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงขึ้น

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เป็นประเทศเพื่อนบ้านที่ใกล้ชิดกับไทยทั้งในเชิงประวัติศาสตร์ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เชื้อชาติ ศาสนา ภาษา และวัฒนธรรม มีเขตแดนติดต่อกับไทยทั้งทางบกและทางน้ำเป็นแนวยาวถึง 1,810 กิโลเมตร อัตราขยายตัวของ GDP 6.79 % (ปี 2560) ปัจจัยที่สนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ในปี 2560 คือ ธุรกิจเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำ พลังงานไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ ธุรกิจบริการ การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ สปป. ลาว มีนโยบายเปิดรับการลงทุนจากต่างประเทศ โดยประกาศใช้กฎหมายส่งเสริมการลงทุน (ฉบับปรับปรุง) 9 สาขาธุรกิจ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2559 ได้แก่ 1) อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง 2) การเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 3) อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป 4) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 5) การศึกษาและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 6) ธุรกิจโรงพยาบาล 7) การลงทุน การบริการ และการสาธารณสุข 8) ธนาคารและสถาบันการเงิน และ 9) ศูนย์การค้าสมัยใหม่ (สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์, 2561)

2. วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของ สปป.ลาวที่มีต่อโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วง บ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร
- 2) เพื่อศึกษาผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และ จังหวัดมุกดาหาร
- 3) เพื่อศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และ จังหวัดมุกดาหาร

3. ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ ได้แบ่งการดำเนินการวิจัยออกเป็น 7 ส่วนหลัก ดังนี้

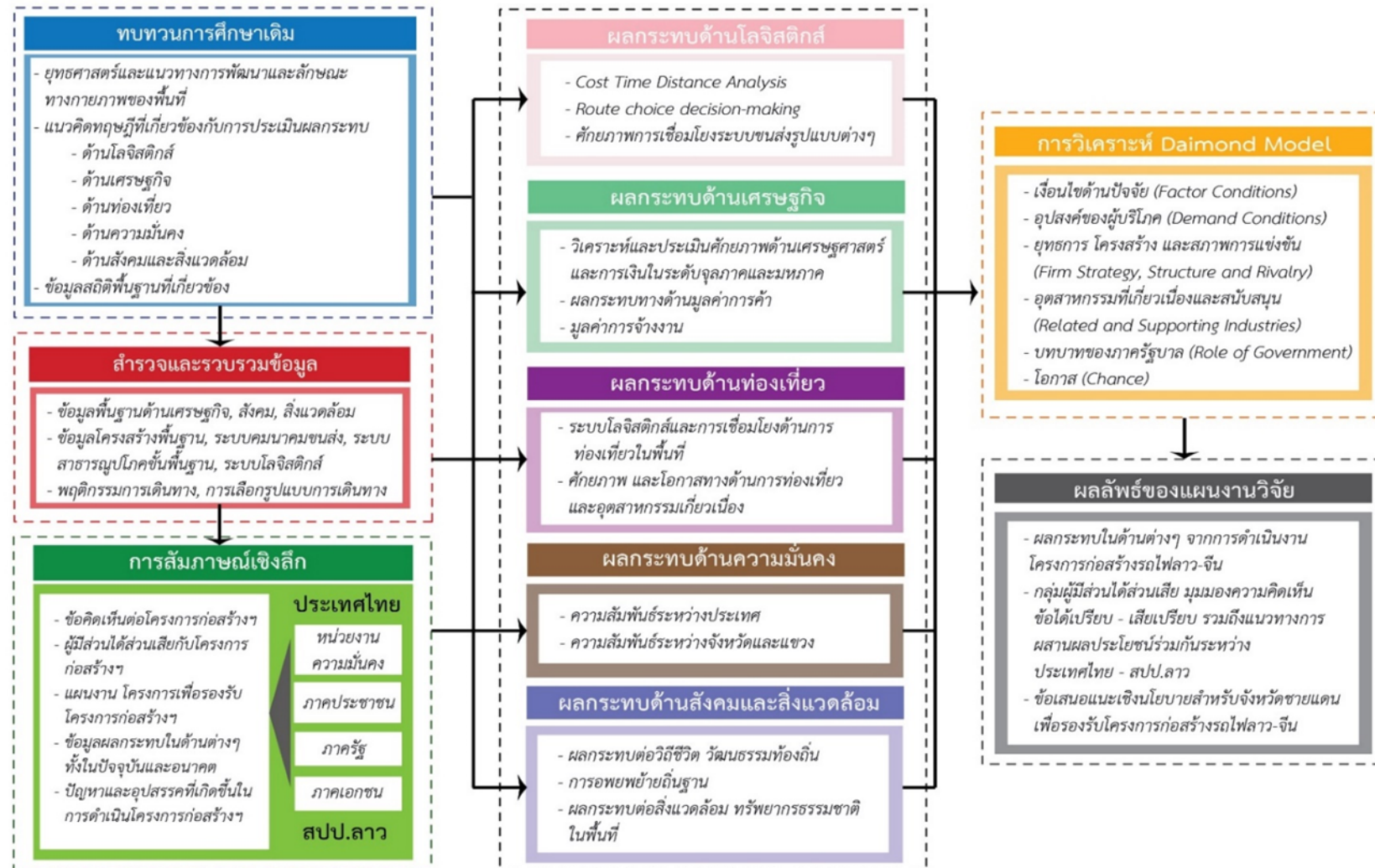
- 1) การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่: ในการวิเคราะห์ถึงศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และความมั่นคงจากโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น – เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหารนั้น ได้มีการประยุกต์ใช้แผนภูมิแก๊งปลา (Fish Bone Diagram) วิเคราะห์ถึงปัญหาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและความมั่นคงจากโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีนฯ ในพื้นที่ศึกษา
- 2) การศึกษาเวลาและค่าใช้จ่ายหลังจากเกิดโครงการรถไฟ ลาว-จีน: ในการศึกษาครั้งนี้จะใช้แบบจำลองเวลา / ค่าใช้จ่ายของระยะทาง (Time / Cost Distance model) ของระบบการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เพื่อวิเคราะห์เวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า

- 3) การศึกษาผลประโยชน์ร่วมกัน: ในการศึกษาผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร โดยจะมีการแยกการวิเคราะห์ สามส่วนคือ 1) ส่วนของผลประโยชน์ที่ สปป.ลาวจะได้รับ 2) ส่วนของผลประโยชน์ที่ ไทยจะได้รับ และ 3) ส่วนของผลประโยชน์ร่วมที่ สปป.ลาวและไทยจะได้รับ

4. กรอบแนวคิดของการดำเนินงานวิจัย

วิธีการดำเนินการวิจัยที่ใช้ในโครงการศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น – เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหารประกอบด้วย คือ การทบทวนศึกษาสำรวจและรวบรวมข้อมูล การสัมภาษณ์เชิงลึก ศึกษาผลกระทบแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและความมั่นคงวิเคราะห์ข้อมูล และข้อเสนอแนะ มีขั้นตอนการทำงานดังแสดงในภาพที่ 1

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ส่วน ได้แก่ 1) การประเมินผลกระทบในมิติ 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว ความมั่นคง สังคมและสิ่งแวดล้อม ที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการรถไฟ ลาว-จีน ในพื้นที่จังหวัด หนองคาย, นครพนม และจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย แขวงเวียงจันทน์ นครหลวงเวียงจันทน์, บอลิคำไซ, คำม่วน, แขวงสะหวันนะเขต สปป. ลาว และ 2) เสนอแนวทางการดำเนินการ บทบาท และข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย สำหรับจังหวัดชายแดนที่ได้กล่าวมาข้างต้น เพื่อรองรับโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์)



ภาพที่ 1 ขั้นตอนการดำเนิน กิจกรรมการดำเนินงานวิจัย และผลที่คาดว่าจะได้รับจากกิจกรรม

5. ผลการศึกษาโครงการ

คณะผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการศึกษานี้มาสรุปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย 3 ข้อ โดยสามารถสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ ดังนี้

- 4) ความคิดเห็นของ สปป.ลาว ที่มีต่อโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วง บ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร
- จากการลงพื้นที่สัมภาษณ์ข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในพื้นที่ศึกษาพบว่า หน่วยงานในพื้นที่ศึกษาตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหลังจากมีโครงการรถไฟลาว – จีน ในแต่ละด้านทั้งผลกระทบเชิงบวก และเชิงไม่พึงประสงค์ ดังนี้

ตารางที่ 1 ผลกระทบจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว – จีน จากการลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึก

ด้าน	ผลกระทบ	จังหวัด
ด้านโลจิสติกส์	● ภาครัฐมีนโยบายและแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับโครงการรถไฟลาว-จีน ● เส้นทางโลจิสติกส์อาจมีการเปลี่ยนแปลงเป็น เวียงจันทน์-สะหวันนะเขต	มุกดาหาร
	● ภาครัฐมีนโยบายและแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับโครงการรถไฟลาว-จีน ● เส้นทางโลจิสติกส์อาจมีการเปลี่ยนแปลงเป็น เวียงจันทน์-คำม่วน	นครพนม
	● ต้นทุนการขนส่งลดลง ● มีกิจกรรมด้านโลจิสติกส์มากขึ้น เช่น การเปลี่ยนถ่ายสินค้า เป็นต้น ส่งผลให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่จังหวัดหนองคายมากยิ่งขึ้น ● เกิดการแข่งขันสูงขึ้นในส่วนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย ● ด้านศุลกากรหนองคายมีความแออัดมากขึ้น	หนองคาย
ด้านเศรษฐกิจ	● การเพิ่มขึ้นของสินค้าจีน ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค	มุกดาหาร
	● รูปแบบธุรกิจจะหลากหลายมากยิ่งขึ้น	นครพนม
	● จำนวนผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ● การเพิ่มขึ้นของสินค้าจีน ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค ● มีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น	หนองคาย
ด้านท่องเที่ยว	● จำนวนนักท่องเที่ยวจีนเพิ่มมากขึ้น ● อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น	มุกดาหาร
	● จำนวนนักท่องเที่ยวจีนและลาวเพิ่มมากขึ้น ● เกิดเส้นทางท่องเที่ยวใหม่	นครพนม
	● จำนวนนักท่องเที่ยวจีนและลาวเพิ่มมากขึ้น ● อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ● เกิดเส้นทางท่องเที่ยวใหม่ ● รายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดเพิ่มมากขึ้น	หนองคาย

ด้าน	ผลกระทบ	จังหวัด
ด้านความมั่นคง	- อัตราการอพยพมากยิ่งขึ้น ส่งผลต่อจำนวนประชากรแฝงในพื้นที่จังหวัด - แรงงานผิดกฎหมายอาจมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - คดียาเสพติดเพิ่มมากขึ้น - การลักลอบนำสินค้าผิดกฎหมายเข้ามามีมากยิ่งขึ้น - โรคระบาดที่มากับผู้เดินทาง	มุกดาหาร
	- คดียาเสพติดเพิ่มมากขึ้น - การลักลอบนำสินค้าผิดกฎหมายเข้ามามีมากยิ่งขึ้น	นครพนม
	- อัตราการอพยพมากยิ่งขึ้น ส่งผลต่อจำนวนประชากรแฝงในพื้นที่จังหวัด - แรงงานผิดกฎหมายอาจมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น - คดียาเสพติดเพิ่มมากขึ้น - การลักลอบนำสินค้าผิดกฎหมายเข้ามามีมากยิ่งขึ้น - โรคระบาดที่มากับผู้เดินทาง	หนองคาย
	ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านทรัพยากรดิน และป่าไม้	มุกดาหาร
	ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านทรัพยากรดิน และป่าไม้	นครพนม
	- ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านทรัพยากรดิน และป่าไม้ - ปัญหาขยะมูลฝอยที่เพิ่มมากขึ้น จงควรมีระบบการจัดการขยะที่มีประสิทธิภาพ - มลภาวะทางอากาศ อาทิเช่น ฝุ่นละออง และมลภาวะทางเสียง	หนองคาย

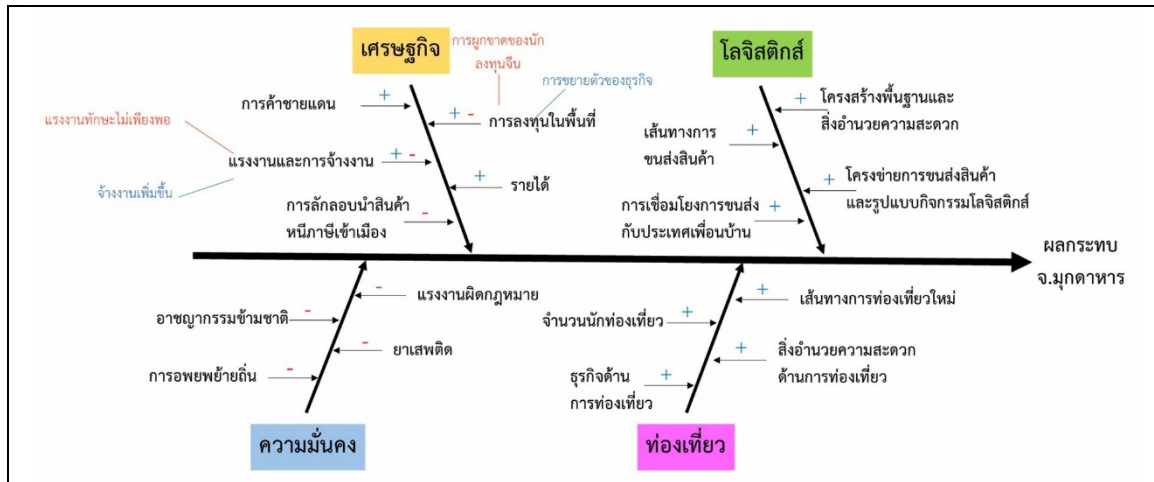
- 5) ผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และ จังหวัดมุกดาหาร จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน แสดงดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลประโยชน์ร่วมระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ในพื้นที่ศึกษา

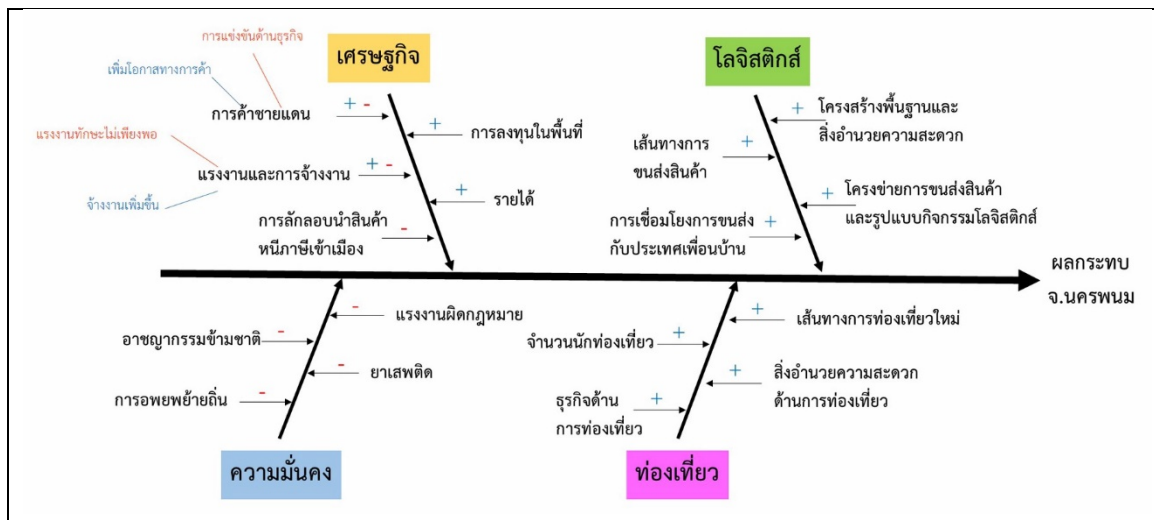
ผลกระทบที่ลาวจะได้รับ	ผลกระทบร่วมระหว่างลาว-ไทย ที่ได้รับร่วมกัน	ผลกระทบที่ไทยจะได้รับ
ผลกระทบเชิงบวก		
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน - ความเติบโตของเมืองให้เป็นแหล่งบันเทิงครบวงจร - จำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น - มีการลงทุนทางด้านธุรกิจจากต่างชาติ - การขนส่งสินค้าและคนมีความสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น	- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน - จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมีจำนวนสูงขึ้น - การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจะมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น	- มีการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางรถไฟ และถนน - แรงงานจะมีงานทำเพิ่มขึ้น - จำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น - นักลงทุนในไทยสามารถไปลงทุนในลาวได้ง่ายขึ้น - ธุรกิจการให้บริการด้านการท่องเที่ยวจะมีการเติบโตมากยิ่งขึ้น

ผลกระทบที่ลาวจะได้รับ	ผลกระทบร่วมระหว่าง ลาว-ไทย ที่ได้รับร่วมกัน	ผลกระทบที่ไทยจะได้รับ
		การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจะสะดวกสบายมากขึ้น
ผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์		
- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมถูกทำลายจากการสร้างทางรถไฟ - การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ต้องการจะมีมากขึ้น - การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมาย - การลักลอบขนของหนีภาษีมีมากขึ้น - แรงงานถูกแย่งงานมากขึ้น - โรคระบาดจะเข้าม่าง่ายขึ้น	- การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายและการลักลอบขนของหนีภาษี - โรคระบาดจะเข้าม่าง่ายขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและสินค้า	- การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมาย - การลักลอบขนของหนีภาษีมีมากขึ้น - โรคระบาดจะเข้าม่าง่ายขึ้น - การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ต้องการจะมีมากขึ้น

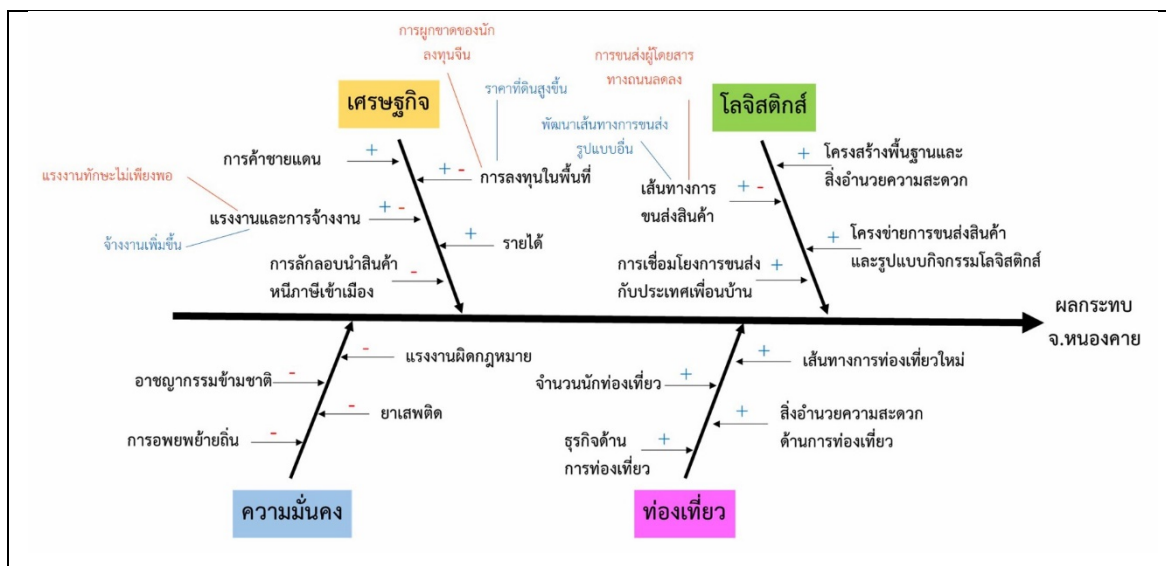
- 6) ผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร โดยจากการศึกษาข้อมูล แบบสัมภาษณ์ การลงพื้นที่ และการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐบาล เอกชน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง คณะผู้วิจัยจึงได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบทั้ง 5 ด้าน คือ 1) ด้านโลจิสติกส์ 2) ด้านเศรษฐกิจ 3) ด้านการท่องเที่ยว 4) ด้านความมั่นคง และ 5) ด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปผลกระทบทั้ง 5 ด้าน ตามรายจังหวัดในพื้นที่ศึกษาของประเทศไทย ได้แก่ มุกดาหาร นครพนม และหนองคาย ซึ่งผลกระทบแสดงในรูปแบบของแผนภูมิแก๊งปลา ดังภาพที่ 2 – 4



ภาพที่ 2 แผนภูมิแกงปลาแสดงผลกระทบจากโครงการรถไฟลาว - จีน ต่อจังหวัดมุกดาหาร



ภาพที่ 3 แผนภูมิแกงปลาแสดงผลกระทบจากโครงการรถไฟลาว - จีน ต่อจังหวัดนครพนม



ภาพที่ 4 แผนภูมิแกงปลาแสดงผลกระทบจากโครงการรถไฟลาว - จีน ต่อจังหวัดหนองคาย

กิตติกรรมประกาศ

โครงการการศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและความมั่นคงจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน (ช่วงบ่อเต็น - เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร”ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาอย่างสูงจากหน่วยงานราชการทั้งภาครัฐและเอกชน สถาบันการศึกษาและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งประเทศไทยและ สปป.ลาว

คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณ คุณวิโรจน์ ชญาทอง ผู้ประกอบการขนส่งจังหวัดหนองคายที่ได้เอื้อเฟื้อข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ในโครงการวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องทุกท่านที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึกในส่วนต่างๆจนทำให้โครงการนี้สำเร็จลุล่วงไป ด้วยดี

อนึ่ง คณะผู้วิจัยหวังว่า โครงการฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและเป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาต่อไปสำหรับข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นนั้น คณะผู้วิจัยขอน้อมรับผิดเพียงผู้เดียว และยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่านที่ได้เข้ามาศึกษา เพื่อเป็นประโยชน์ใน การพัฒนาโครงการงานวิจัยต่อไป

คณะผู้วิจัย มกราคม 2562

บทคัดย่อ

โครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative: BRI ของจีนที่ใช้ระบบรางเป็นตัวขับเคลื่อนและเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ โดยเชื่อมโยงการเดินทางจากนครคุนหมิงมายังบริเวณชายแดนจีน-ลาว เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อหาน-บ่อเต็น แม้เส้นทางรถไฟลาว-จีนจะไม่ได้ลากผ่านประเทศไทยโดยตรง แต่เมื่อพิจารณาจากบทบาทและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศไทย ที่มุ่งเป้าการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนของภูมิภาคอาเซียน โครงการรถไฟลาว-จีน ย่อมส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างแน่นอน เนื่องด้วยประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับ สปป.ลาว ดังนั้น ผลกระทบจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหารจึงถูกดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร และเพื่อศึกษาผลกระทบร่วมกันระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร ผลการศึกษา พบว่า ผลกระทบที่จะเกิดจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน ทั้ง 4 ด้านดังกล่าวข้างต้น ในจังหวัดมุกดาหาร จังหวัดนครพนม และจังหวัดหนองคาย มีผลกระทบด้านโลจิสติกส์ในด้านบวก ด้านเศรษฐกิจมีผลกระทบในด้านบวก ด้านท่องเที่ยวมีผลกระทบด้านบวก และด้านความมั่นคงมีผลกระทบด้านลบ เมื่อนำปัจจัยทั้ง 4 ด้านมาวิเคราะห์ร่วมกัน พบว่า ผลกระทบร่วมระหว่าง สปป.ลาว และไทยจากโครงการสร้างรถไฟลาว-จีน ด้านบวก ได้แก่ การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน จำนวนนักท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจะมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ด้านลบ ได้แก่ การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายและการลักลอบขนของหนีภาษี และโรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและสินค้า

คำสำคัญ : รถไฟลาว-จีน, แผนภูมิเก้าปลา, แบบจำลองเวลา/ต้นทุน/ระยะทาง, เส้นทางสายไหมศตวรรษที่ 21

Abstract

The Vientiane - Boten railway, part of the Kunming-Singapore multi-country rail network (or “Pan-Asia Railway”), is an anchor investment of the Chinese government’s Belt and Road Initiative (BRI). The Chinese government would like to use railways to connect each reach region that connects from Boten, Luang Namtha Province at the China-Laos border to Vientiane and then Nong Khai Thai-Laos border crossing. Although the line of Vientiane - Boten railway isn’t directly through Thailand, which is considering the strategy of Thailand, Thailand would like to be the center of trade and investment of ASEAN. Based on these reasons, the Vientiane - Boten railway has affected to Thailand due to the border between Thailand – Lao PDR. Therefore, the study on logistics, economic, tourism and security effects from Vientiane - Boten railway in Nongkai, Nakhon Phanom and Mukdahan province is expected. This research aims to analyze logistics, economic, tourism and security effects from the Vientiane - Boten railway in Nongkai, Nakhon Phanom, and Mukdahan province and analyze mutual effects between Thailand – Lao PDR. from Vientiane - Boten railway. The results show the effects from the Vientiane - Boten railway in term of 4 aspects as mentioned above i.e., the effect in logistics aspect is mostly positive effects, the effect in economic aspect is mostly positive effects, the effect in tourism aspect is positive effects, the effect in security aspect is negative effects for Nongkai, Nakhon Phanom, and Mukdahan province. Then the analysis of mutual effects between Thailand – Lao PDR from the Vientiane - Boten railway has been investigated. The mutual effects of Thailand and Lao PDR. from the Vientiane - Boten railway consist of positive effects and negative effects. The positive effects are included enhancing infrastructure development, increasing the number of tourists, and reducing cost and time of transportation for both of products and passengers. The negative effects are included illegal smuggling of foreigners and products, and the plague will distribute easier due to the increase in the number of tourists and products.

Keywords : Vientiane–Boten Railway, Fishbone Diagram, Time Cost Distance Model, Belt and Road Initiative:BRI

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร	I
Abstract.....	II
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-3
1.3 ขอบเขตการศึกษา	1-3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1-4
บทที่ 2 ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	2-1
2.1 ทบทวนข้อมูลด้านโลจิสติกส์.....	2-1
2.1.1 ประเทศไทย	2-1
2.1.2 สปป.ลาว.....	2-7
2.2 ทบทวนข้อมูลด้านเศรษฐกิจ	2-11
2.2.1 ประเทศไทย	2-11
2.2.2 สปป.ลาว	2-12
2.2.3 ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของไทยและ สปป.ลาว	2-14
2.2.4 ผลกระทบการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ	2-15
2.3 ทบทวนข้อมูลด้านการท่องเที่ยว.....	2-16
2.3.1 ประเทศไทย	2-16
2.3.2 สปป.ลาว.....	2-22
2.4 ทบทวนข้อมูลด้านการเมืองและความมั่นคง.....	2-25
2.4.1 ประเทศไทย	2-26
2.4.2 สปป.ลาว	2-31
2.4.3 ความร่วมมือทางการเมืองและความมั่นคงของประเทศไทยและ สปป.ลาว.....	2-32
2.5 ความสอดคล้องของโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน กับแผนงานและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง	2-34

2.5.1	ประเทศไทย	2-34
2.5.2	สปป.ลาว	2-35
2.6	ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง.....	2-36
2.6.1	โครงการรถไฟลาว จีน.....	2-36
2.6.2	โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย..	2-36
บทที่ 3	วิธีการดำเนินงานและกรอบแนวคิด	3-1
3.1	วิธีการดำเนินงานของการศึกษา	3-1
3.2	แผนการพัฒนารูปแบบการวิจัย	3-3
บทที่ 4	ผลกระทบเชิงพื้นที่จากโครงการรถไฟลาว จีน	4-1
4.1	การวิเคราะห์ผลกระทบจากรถไฟลาว-จีน ด้านโลจิสติกส์	4-1
4.1.1	ลักษณะพื้นที่ และ รูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา.....	4-1
4.1.2	เส้นทางการขนส่งสินค้าปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา	4-22
4.1.3	ต้นทุนและเวลาในการขนส่งในพื้นที่ (วิเคราะห์ Time-Cost distance methodology)	4-31
4.1.4	แผนการพัฒนาคู่มือสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย	4-44
4.2	การวิเคราะห์ผลกระทบจากรถไฟลาว-จีนฯ ด้านเศรษฐกิจ	4-50
4.2.1	สถานการณ์การค้าชายแดน	4-50
4.2.2	สถานการณ์เศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษา	4-57
4.2.3	สถานการณ์แรงงานในพื้นที่ศึกษา	4-64
4.3	การวิเคราะห์ผลกระทบจากรถไฟลาว-จีน ด้านการท่องเที่ยว	4-67
4.3.1	สถานการณ์ภาพรวมของการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา.....	4-67
4.3.2	เส้นทางการท่องเที่ยว.....	4-69
4.3.3	สถานการณ์นักท่องเที่ยวในปัจจุบัน.....	4-75
4.4	การวิเคราะห์ผลกระทบจากรถไฟลาว-จีนฯ ด้านความมั่นคง	4-85
4.4.1	จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา	4-86

4.4.2	การลักลอบเข้าเมือง	4-88
4.5	สรุปข้อมูลการศึกษาผลกระทบทั้ง 5 ด้าน	4-92
4.6	ข้อมูลการศึกษาผลประโยชน์ร่วมระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ในพื้นที่ศึกษา.....	4-115
4.6.1	ผลประโยชน์ร่วมระหว่างจังหวัดหนองคาย-แขวงนครหลวงเวียงจันทน์	4-117
4.6.2	ผลประโยชน์ร่วมระหว่างจังหวัดนครพนม-แขวงคำม่วน	4-118
4.6.3	ผลประโยชน์ร่วมระหว่างจังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต	4-120
บทที่ 5	สรุปผลการดำเนินการวิจัย	5-1
5.1	สรุปมุมมองความคิดเห็นของสปป.ลาว ที่มีต่อโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน ในพื้นที่ศึกษา นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน และแขวงสะหวันนะเขต.....	5-1
5.2	สรุปผลประโยชน์ร่วมระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ในพื้นที่ศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร และพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน และแขวงสะหวันนะเขต.....	5-4
5.3	สรุปผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่ศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร	5-5
5.4	ข้อเสนอแนะ และแนวทางในการรองรับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน ในพื้นที่ศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร	5-9
5.5	การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	5-14
บรรณานุกรม.....		VII
ภาคผนวก		ก

สารบัญรูป

รูปที่ 1.1-1 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน	1-1
รูปที่ 2.1-1 เส้นทางความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregional Economic Cooperation : GMS-EC)	2-4
รูปที่ 2.3-1 กราฟแสดงตัวเลขจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี พ.ศ. 2556-2560	2-18
รูปที่ 2.3-2 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติรายเดือน	2-19
รูปที่ 2.3-3 รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ปี พ.ศ. 2556-2560	2-19
รูปที่ 2.3-4 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วง 6 เดือน ปี พ.ศ. 2559 และ 2560	2-20
รูปที่ 2.3-5 จำนวนชาวไทยที่ท่องเที่ยวภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2556 และ 2560	2-21
รูปที่ 2.3-6 รายได้จากการท่องเที่ยวภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2556 และ 2560	2-21
รูปที่ 2.3-7 สัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2559	2-22
รูปที่ 2.3-8 สัดส่วนของนักท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2559	2-23
รูปที่ 2.3-9 จำนวนนักท่องเที่ยวรายแขวง ปี พ.ศ. 2559	2-24
รูปที่ 3.1-1 สรุปการดำเนินงานวิจัย	3-1
รูปที่ 3.1-2 วิธีการดำเนินการศึกษาโครงการแผน	3-3
รูปที่ 4.1-1 การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งของจังหวัดนครพนมสู่ประเทศเพื่อนบ้านและจีนใต้	4-3
รูปที่ 4.1-2 จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน)	4-5
รูปที่ 4.1-3 จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)	4-9
รูปที่ 4.1-4 ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1(หนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์)	4-14
รูปที่ 4.1-5 เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญใน 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง	4-23
รูปที่ 4.1-6 เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว	4-24
รูปที่ 4.1-7 ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางขนส่งที่ทำการศึกษ	4-25
รูปที่ 4.1-8 พื้นที่ที่ทำการศึกษาในงานวิจัย (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว-ราชอาณาจักรไทย) ..	4-33
รูปที่ 4.1-9 เส้นทางขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ใต้-โกสอนพมวิหานในเส้นทางที่ 1	4-34

รูปที่ 4.1-10 กราฟแสดงความสัมพันธ์ของต้นทุนระยะทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างทาง	4-36
รูปที่ 4.1-11 กราฟแสดงความสัมพันธ์ของต้นทุนระยะทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างทาง	4-36
รูปที่ 4.1-12 เส้นทางขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ใต้-โกสอนพมิวนานในเส้นทางที่ 2.....	4-37
รูปที่ 4.1-13 กราฟแสดงความสัมพันธ์ของต้นทุนระยะทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างทาง	4-38
รูปที่ 4.1-14 กราฟแสดงความสัมพันธ์ของต้นทุนระยะทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างทาง	4-39
รูปที่ 4.1-15 เส้นทางขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ใต้-โกสอนพมิวนานในเส้นทางที่ 3.....	4-40
รูปที่ 4.1-16 โครงการทางรถไฟไทย-สปป.ลาวส่วนต่อขยาย หนองคาย ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์.....	4-43
รูปที่ 4.2-1 กราฟแสดงแนวโน้มการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดหนองคาย	4-60
รูปที่ 4.2-2 กราฟแสดงแนวโน้มการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดนครพนม	4-61
รูปที่ 4.3-1 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของจังหวัดหนองคาย	4-80
รูปที่ 4.3-2 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของจังหวัดนครพนม	4-81
รูปที่ 4.3-3 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของจังหวัดมุกดาหาร.....	4-81
รูปที่ 4.3-4 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของนครหลวงเวียงจันทน์	4-82
รูปที่ 4.3-5 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของแขวงบอลิคำไซ	4-83
รูปที่ 4.3-6 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของแขวงเวียงจันทน์.....	4-83
รูปที่ 4.3-7 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของแขวงสะหวันนะเขต.....	4-84
รูปที่ 4.3-8 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของแขวงคำม่วน.....	4-85

สารบัญตาราง

ตารางที่ 4.1-1 พื้นที่ที่ศึกษา	4-32
ตารางที่ 4.1-2 ข้อมูลระยะทาง ต้นทุน และการขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ – ไกสอนพม-.	4-33
ตารางที่ 4.1-3 ข้อมูลระยะทาง ต้นทุน และการขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ใต้-ไกสอนพมวิหาน ในเส้นทางที่ 2 (พื้นที่สปป.ลาว-ไทย-สปป.ลาว)	4-34
ตารางที่ 4.1-4 ข้อมูลระยะทาง ต้นทุน และการขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ใต้-ไกสอนพมวิหาน ในเส้นทางที่ 3 (พื้นที่สปป.ลาว-ไทย-สปป.ลาว)	4-37
ตารางที่ 4.1-5 แสดงข้อดี และข้อเสียของเส้นทาง	4-41
ตารางที่ 4.2-1 แสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกของศุลกากรมุกดาหาร	4-50
ตารางที่ 4.2-2 แสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกของศุลกากรนครพนม	4-51
ตารางที่ 4.2-3 สถิติการจับกุมการลักลอบหนีศุลกากรด้านศุลกากรหนองคาย ปีงบประมาณ 2557-2562.	4-64
ตารางที่ 4.2-4 สถิติการจับกุมการลักลอบหนีศุลกากรด้านศุลกากรมุกดาหาร ปีงบประมาณ 2557-2562.	4-64
ตารางที่ 4.3-1 จำนวนนักท่องเที่ยวของ 3 จังหวัดในพื้นที่ศึกษา ระหว่างปี 2552-2561	4-75
ตารางที่ 4.3-2 จำนวนนักท่องเที่ยวของ 5 แขวงในพื้นที่ศึกษา ระหว่างปี 2552-2561	4-76
ตารางที่ 4.3-3 แสดงการข้ามผ่านแดนของด่านศุลกากรหนองคาย	4-77
ตารางที่ 4.3-4 แสดงการข้ามผ่านแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร	4-78
ตารางที่ 4.3-5 จำนวนนักท่องเที่ยวจากการพยากรณ์ 5 ปี ระหว่างปี 2562-2566	4-79
ตารางที่ 4.3-6 จำนวนนักท่องเที่ยวจากการพยากรณ์ 5 ปี ระหว่างปี 2562-2566	4-82
ตารางที่ 4.3-7 จำนวนรายได้จากการท่องเที่ยวของ 3 จังหวัดในพื้นที่ศึกษา ระหว่างปี 2552-2561	4-85
ตารางที่ 4.3-8 จำนวนรายได้จากการท่องเที่ยวของ 5 แขวงในพื้นที่ศึกษา ระหว่างปี 2552-2561	4-85
ตารางที่ 4.4-1 แสดงจำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร ปีพ.ศ. 2557 – 2561	4-86
ตารางที่ 4.4-2 การพยากรณ์จำนวนประชากร ปีพ.ศ. 2562–2565	4-86
ตารางที่ 4.4-3 จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร ปีพ.ศ. 2557-2561	4-87
ตารางที่ 4.4-4 การพยากรณ์จำนวนประชากร ปีพ.ศ. 2562–2565	4-88
ตารางที่ 4.4-5 จำนวนแรงงานต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตทำงานคงเหลือ จำแนกตามลักษณะการเข้าเมือง....	4-89

ตารางที่ 4.4-6 จำนวนคดียาเสพติด จำแนกตามชนิดยาเสพติด จังหวัดหนองคาย พ.ศ. 2557-2561.....	4-90
ตารางที่ 4.4-7 จำนวนคดียาเสพติด จำแนกตามชนิดยาเสพติด จังหวัดนครพนม พ.ศ. 2557 – 2561.....	4-91
ตารางที่ 4.4-8 จำนวนคดียาเสพติด จำแนกตามชนิดยาเสพติด จังหวัดมุกดาหาร พ.ศ. 2557 – 2561.....	4-92

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟลาว – จีน เริ่มการก่อสร้างมาตั้งแต่เดือนธันวาคม 2559 โดยบริษัท
รับเหมาก่อสร้างจีนได้จ้างช่วงบริษัทลาวจำนวน 20 บริษัท เพื่อก่อสร้างทางรถไฟ โดยอยู่ภายใต้การกำกับ
ดูแลของบริษัทจีน และหากเส้นทางรถไฟสายนี้เสร็จสมบูรณ์จะเชื่อมผ่าน 5 ประเทศ คือ จีน (คุน หมิง)-สปป.
ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ ครอบคลุมระยะทางทั้งหมดประมาณ 3,000 กิโลเมตร โดยโครงการก่อสร้างทาง
รถไฟดังกล่าวมีมูลค่า 6 พันล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 2.3 แสนล้านบาท ระยะทางกว่า 427 กิโลเมตร เริ่มต้น
จากเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ถึงนครหลวงเวียงจันทน์ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2565 (ดังรูปที่ 1.1-1) โดย
รางรถไฟมีขนาด 1.435 เมตร มีสถานีทั้งหมด 33 สถานี / 72 อุโมงค์ / 170 สะพาน รถไฟขนส่งผู้โดยสารจะ
วิ่งด้วยความเร็ว 160 กม./ชั่วโมง ในขณะที่รถไฟขนส่งสินค้าจะวิ่งด้วยความเร็ว 120 กม./ชั่วโมง ถือเป็นรถไฟ
ความเร็วปานกลาง ซึ่งโครงการดังกล่าวจะมีการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟดังกล่าวจะเชื่อมต่อกับโครงการความเร็ว
สูงไทย-จีน กรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างช่วงที่ 1 (กลางดง – ปางอโศก) ระยะทาง
3.5 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนตุลาคมนี้ โดยจะใช้เวลาก่อสร้างทั้งเส้นทางประมาณ 4 ปี มีกำหนด
แล้วเสร็จและเปิดบริการในปลายปี 2564



รูปที่ 1.1-1 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน

ปัจจุบันแต่ละประเทศได้มีการเชื่อมโยงกันมากขึ้นจากกระแสโลกาภิวัตน์ การสื่อสารไร้พรมแดน
การลงทุนข้ามชาติ การค้าระหว่างประเทศ การเดินทางท่องเที่ยวที่มีการข้ามพรมแดนหรือเขตแดนระหว่าง

ประเทศ ล้วนแล้วแต่ทำให้เกิดความเชื่อมโยงและความร่วมมือกันทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ หรือเขตแดนของภูมิลักษณ์ และจากการที่ไทยมีพรมแดนติดต่อกับเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชาและมาเลเซีย ทำให้เกิดจุดการค้าชายแดนระหว่างกัน ส่งผลให้มีการเชื่อมโยงทั้งทางบก ทางอากาศและทางน้ำ ขณะเดียวกันไทย และประเทศเพื่อนบ้านก็ได้พัฒนาความสัมพันธ์กันทางการเมือง เศรษฐกิจและวัฒนธรรมที่มีระหว่างกันมากขึ้น (พิทยา สุวพันธ์, 2561)

กรมการค้าต่างประเทศได้มีการกำหนดนโยบายหลักในการพัฒนายุทธศาสตร์การค้าชายแดน ระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยมี 5 ยุทธศาสตร์หลักที่สำคัญคือ 1) เรื่องโลจิสติกส์ระหว่าง ประเทศและนิคมอุตสาหกรรมในประเทศเพื่อนบ้าน 2) การค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านในอุตสาหกรรม ที่ใช้แรงงานเข้มข้น 3) ด้านความมั่นคงทางอาหารที่ผลิตในประเทศ 4) ด้านการท่องเที่ยว การบริการใน ประเทศ และ 5) TETRO (JETRO of Thailand) เพื่อเป็นพี่เลี้ยงให้กับนักลงทุนไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อน บ้าน (กรมการค้าต่างประเทศ, 2561) จากการจัดตั้งกรอบความร่วมมือในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ภายใต้ การสนับสนุนของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ในยุคหลังของความ ขัดแย้งระหว่างไทย กับ สปป.ลาวในอดีต ได้จางหายไปในช่วงทศวรรษ 1990 เกิดเป็นการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เป็นประเทศเพื่อนบ้านที่ใกล้ชิดกับไทยทั้งในเชิง ประวัติศาสตร์ ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เชื้อชาติ ศาสนา ภาษา และวัฒนธรรม มีเขตแดนติดต่อกับไทยทั้งทางบก และทางน้ำเป็นแนวยาวถึง 1,810 กิโลเมตร อัตราขยายตัวของ GDP 6.79 % (ปี 2560) ปัจจุบันที่สนับสนุนการ เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ในปี 2560 คือ ธุรกิจเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำ พลังงานไฟฟ้าจาก แสงอาทิตย์ ธุรกิจบริการ การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ สปป. ลาว มีนโยบายเปิดรับการลงทุนจากต่างประเทศ โดยประกาศใช้กฎหมายส่งเสริมการลงทุน (ฉบับปรับปรุง) 9 สาขาธุรกิจ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2559 ได้แก่ 1) อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง 2) การเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 3) อุตสาหกรรม เกษตรแปรรูป 4) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 5) การศึกษาและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 6) ธุรกิจ โรงพยาบาล 7) การลงทุน การบริการ และการสาธารณสุข 8) ธนาคารและสถาบันการเงิน และ 9) ศูนย์การค้าสมัยใหม่ (สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์, 2561)

ความร่วมมือในกรอบพหุภาคีเพื่อเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจไทยและลาว ได้แก่ อาเซียน, ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy - ACMECS) และความร่วมมือในกรอบสามเหลี่ยมมรกต (สถาน เอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์, 2561) มูลเหตุจูงใจการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศใน สปป.ลาว มูลเหตุ ด้านการแสวงหาตลาดสามารถจำแนกตลาดออกเป็น 3 ประเภทดังนี้ 1) ตลาดในประเทศ เช่น การลงทุนใน ภาคบริการ ภาคก่อสร้าง เป็นต้น 2) ตลาดในภูมิภาค เช่น การผลิตไฟฟ้าใน สปป.ลาว ส่วนใหญ่จะส่งออกไป ขายในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ไทย เวียดนาม และกัมพูชา และ 3) ตลาดนอกภูมิภาค เช่น การลงทุนในภาค เกษตรใน สปป.ลาว เพื่อใช้สิทธิประโยชน์ด้านสิทธิพิเศษทางการค้าเพื่อส่งออกไปประเทศพัฒนาแล้ว เช่น ใน

ยุโรป สหรัฐอเมริกา เป็นต้น โดยปัจจุบันมีการเชื่อมการคมนาคมขนส่งรถไฟความเร็วสูงจากจีนเข้ามายังลาว ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบในหลายๆ ด้าน งานวิจัยนี้จึงได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของ สปป.ลาว และประเทศไทย ที่มีต่อโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาวและศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และ จังหวัดมุกดาหาร เนื่องด้วยเส้นทางรถไฟลาว - จีน มีจุดสิ้นสุดที่นครหลวงเวียงจันทน์ อีกทั้งยังมีการกำหนดสถานีปลายทางที่นครหลวงเวียงจันทน์ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีสำหรับผู้โดยสาร และสถานีสำหรับสินค้า ด้วยเหตุผลนี้ โครงการก่อสร้างรถไฟลาว – จีน ย่อมส่งผลกระทบต่อจังหวัดหนองคาย นครพนม และมุกดาหาร ในต่างๆ ดังที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น ดังนั้น ดังนั้น เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประเทศไทย และสามารถวางแผนรองรับผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากการโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน สำหรับประเทศไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของ สปป.ลาวที่มีต่อโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วง บ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร
- 2) เพื่อศึกษาผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และ จังหวัดมุกดาหาร
- 3) เพื่อศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และ ความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร

1.3 ขอบเขตการศึกษา

คณะวิจัยได้กำหนดระยะเวลาในศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และ ความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร โดยการจัดทำแผนการดำเนินการ การศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก (ผู้เชี่ยวชาญ) การศึกษาดูพื้นที่และเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ โดยใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานทั้งหมด จำนวน 12 เดือน และสถานที่ทำการวิจัย คือ พื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ซึ่งในประเทศไทยประกอบไปด้วย 3 จังหวัด ดังนี้ 1) จังหวัดหนองคาย 2) จังหวัดนครพนม และ 3) จังหวัดมุกดาหาร และในสปป.ลาว ประกอบไปด้วย 5 แขวง ดังนี้ 1) แขวงนครหลวงเวียงจันทน์ 2) แขวงเวียงจันทน์ 3) แขวงบอลิคำไซ 4) แขวงคำม่วน และ 5) แขวงสะหวันนะเขต

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทราบถึงมุมมองความคิดเห็นของสปป. ลาว ที่มีต่อโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในแขวงเวียงจันทน์ บอลิคำไซ คำม่วน สะหวันนะเขต
- 2) ทราบถึงผลประโยชน์ร่วม ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการรถไฟ ลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ระหว่างประเทศไทย (จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร) - สปป.ลาว (แขวงเวียงจันทน์ บอลิคำไซ คำม่วน สะหวันนะเขต)
- 3) ทราบถึงผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และความมั่นคง ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร
- 4) แผนยุทธศาสตร์พื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร เพื่อรองรับโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน

บทที่ 2

ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร ได้ทำการศึกษาทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. ทบทวนข้อมูลด้านโลจิสติกส์
2. ทบทวนข้อมูลด้านเศรษฐกิจ
3. ทบทวนข้อมูลด้านการท่องเที่ยว
4. ทบทวนข้อมูลด้านการเมืองและความมั่นคง
5. ความสอดคล้องของโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน กับแผนงานและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง
6. ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทบทวนข้อมูลด้านโลจิสติกส์

2.1.1 ประเทศไทย

โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ช่วงการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ที่ผ่านมาตามกิจกรรมในแผนยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ ฉบับที่ 1 และ 2 ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องรองรับการขนส่งและระบบ โลจิสติกส์ให้มีความเชื่อมโยงอย่างสมบูรณ์ ครอบคลุมทั้งเส้นทางภายในประเทศและเชื่อมโยงไปยังภายนอกประเทศทั้งจุดผ่านแดนและประตูการค้าเพื่อสนับสนุนให้เกิดการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal transport) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ โดยสามารถสรุปภาพรวมโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในภาคการขนส่ง และปริมาณการขนส่ง ได้ดังนี้

1. โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การขนส่ง สามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภทได้ดังนี้

1) ทางถนน ปัจจุบันประเทศไทยมีถนนในความดูแลของกรมทางหลวง ระยะทาง 66,940 กิโลเมตร (รวมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) กรมทางหลวงชนบท ระยะทาง 47,916 กิโลเมตร ทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทาง 207.90 กิโลเมตร และถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ระยะทางประมาณ 352,157 กิโลเมตร โดยในปี 2559 มีปริมาณการเดินทางประมาณ

728 ล้านคัน-กิโลเมตรต่อวัน และคาดการณ์ว่าปริมาณการจราจรจะเพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ 4 ต่อปี ซึ่งจะส่งผลต่อปริมาณการจราจรในอนาคต โดยเฉพาะในพื้นที่รอบกรุงเทพฯ และบนถนนสายหลักซึ่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคของประเทศ

2) ทางรถไฟ โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร ประกอบด้วย เส้นทางสายหลักหรือสายประธาน 5 เส้นทางกระจายไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ครอบคลุมพื้นที่บริการ 47 จังหวัด โดยส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟทางเดียว ระยะทาง 3,763 กิโลเมตร หรือร้อยละ 93 ทางคู่ระยะทาง 173 กิโลเมตรหรือร้อยละ 4 และทางสาม ระยะทาง 107 กิโลเมตร หรือร้อยละ 3 เนื่องจากทางรถไฟทางคู่ และทางสาม มีระยะทางค่อนข้างน้อย ทำให้เสียเวลาในการรอสับหลักอีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ 60 ของราง มีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีขึ้นไป) ขาดการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ยังมีทางลัดผ่านของชุมชน ซึ่งเป็นปัญหาเรื่องความปลอดภัยจึงเป็นปัญหาที่ต้องเร่งพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟและมาตรการเรื่องความปลอดภัย

3) ทางลำนํ้า ปัจจุบันการขนส่งทางลำนํ้าของประเทศไทยมีความยาวประมาณ 4,000 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางแม่นํ้าในประเทศ (2,500 กิโลเมตร) เส้นทางในแม่นํ้าระหว่างประเทศ (แม่นํ้าโขง 950 กิโลเมตร) และเส้นทางในทะเลสาบ (62 กิโลเมตร) แม่นํ้าที่ใช้ขนส่งปัจจุบัน คือ แม่นํ้าเจ้าพระยา แม่นํ้าป่าสัก แม่นํ้าบางปะกง แม่นํ้าแม่กลอง และแม่นํ้าท่าจีน โดยมีการขนส่งทางลำนํ้าท่าเรือในแม่นํ้าส่วนใหญ่เป็นท่าเรือเอกชนจะมีสถานที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ ปริมณฑล และอยุธยา ทั้งนี้มีความต้องการในการใช้บริการขนส่งทางลำนํ้าเพิ่มมากขึ้น แต่การให้บริการขนส่งทางลำนํ้ายังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร การเดินเรือในแม่นํ้าต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

- การเดินเรือในแม่นํ้าเจ้าพระยา (ระยะทางเดินเรือ 170 กิโลเมตร) สามารถรองรับเรือเดินทะเลระหว่างประเทศจากปากแม่นํ้าเข้าในแผ่นดินประมาณ 45 กิโลเมตร หากมากกว่านั้นจะรองรับได้เฉพาะเรือลำเลียง เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านขนาดความสูงช่องลอดและระยะห่างตอม่อ

- การเดินเรือในแม่นํ้าป่าสัก (ระยะการเดินเรือ 47 กิโลเมตร) รองรับได้เฉพาะเรือลำเลียงเท่านั้น

- การเดินเรือในแม่นํ้าบางปะกงและแม่นํ้าแม่กลองสามารถรองรับเรือเดินทะเลชายฝั่งได้

- การเดินเรือในแม่นํ้าท่าจีน ในช่วงแรกรองรับเรือเดินทะเลชายฝั่งได้ ต่อจากนั้นรองรับได้เฉพาะเรือลำเลียง

4) ทางชายฝั่ง ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 2,600 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 24 จังหวัด โดยชายฝั่งอ่าวไทย (1,660 กิโลเมตร) จะขนส่งสินค้าชายฝั่งในปริมาณมากกว่าฝั่งอันดามัน (954 กิโลเมตร) การขนส่งสินค้าชายฝั่งส่วนมากจะมีจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางอยู่ในพื้นที่บริเวณชายฝั่งภาคกลางภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย มีท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือหลักที่สำคัญรองรับสินค้าเพื่อการนำเข้า-ส่งออก ทำให้มีความจำเป็นต้องพัฒนาท่าเรือในบริเวณพื้นที่ภาคใต้ เพื่อ

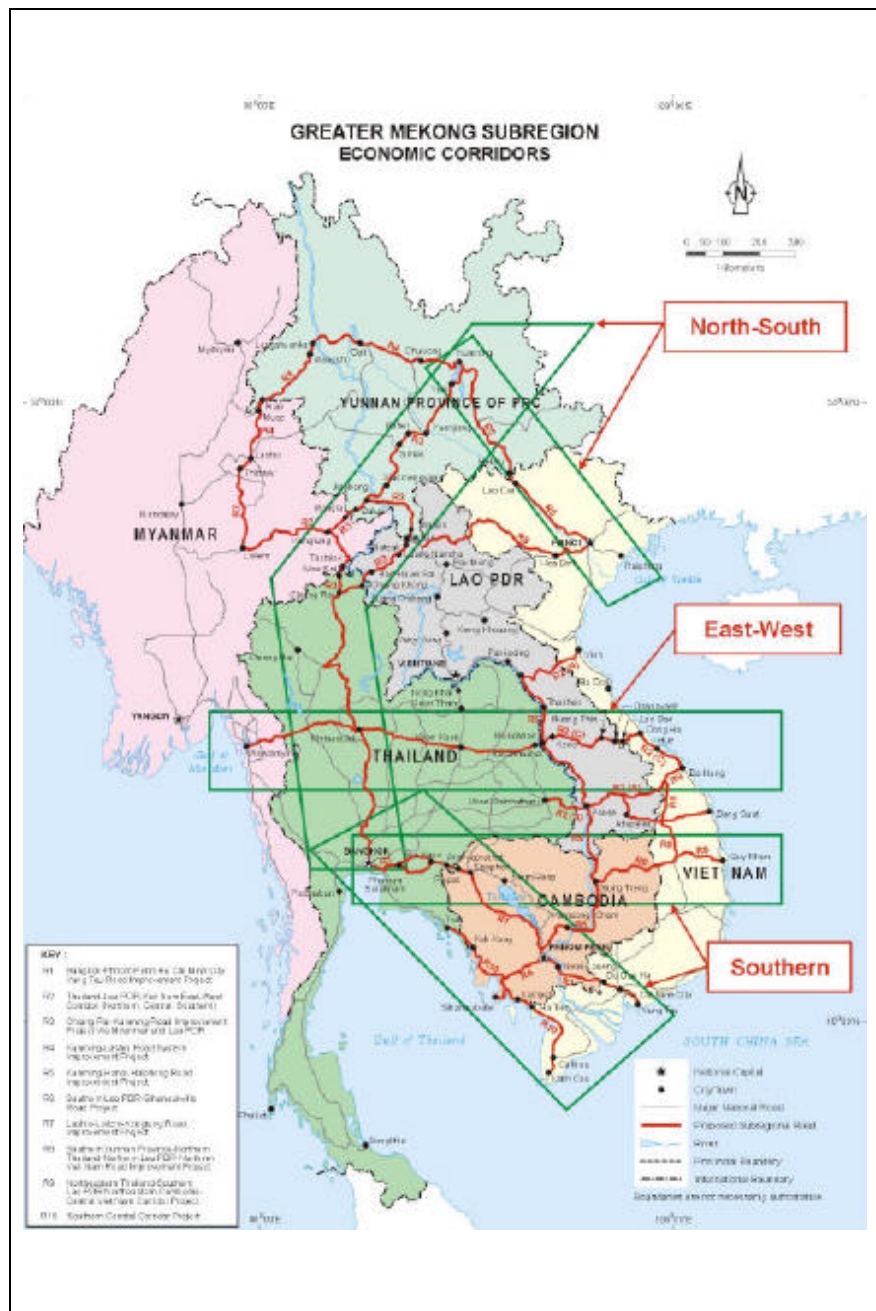
สร้างโครงข่ายการขนส่งทางเรือที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือในประเทศเพิ่มเติม โดยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนนและรถไฟ

2. ความร่วมมือและกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่ง

ความร่วมมือและกรอบความตกลงระหว่างประเทศมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนของประเทศ สามารถสะท้อนถึงอุปสงค์การขนส่งในอนาคตไปยังกลุ่มประเทศต่าง ๆ ผ่าน ประตูการค้า (Gateway) เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านศุลกากรชายแดน ซึ่งความเข้าใจถึงสถานการณ์ และทิศทางการขนส่งระหว่างภูมิภาคในอนาคต จะนำมาสู่การปรับทิศทางของแผนยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์ ประเทศไทยได้มีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งประเทศอื่น ๆ ที่อยู่นอกภูมิภาค และได้มีการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนา และอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งมีเป้าหมายร่วมกัน คือ เพิ่มศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้สูงขึ้น ซึ่งกลุ่มความร่วมมือที่ประเทศไทยได้เป็นสมาชิกอยู่ ได้แก่

1) ประชาคมอาเซียน หรือ สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations : ASEAN) มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเพื่อส่งเสริมความร่วมมือ และความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี วิทยาศาสตร์ และการบริหาร ส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และความเป็นอยู่ คุณภาพชีวิตที่ดี ตลอดจนการปรับปรุงการขนส่งและการคมนาคมให้ครอบคลุม มีประสิทธิภาพทั้งนี้ ASEAN ยังมีการรวมกลุ่มกับประเทศนอกกลุ่ม เกิดเป็นกรอบความร่วมมือกับกลุ่มประเทศอื่น ๆ อีก ได้แก่ ASEAN+3 ที่ร่วมมือกับประเทศจีน ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ และ ASEAN+6 ที่เพิ่มความร่วมมือกับประเทศออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย โดยมีเป้าหมายหลักในการร่วมมือกันในด้านต่าง ๆ เพื่อพัฒนาศักยภาพในการแข่งขัน และข้อตกลงด้านการค้า ให้เกิดการเจริญเติบโตของ เศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้จากการก่อตั้งประชาคมอาเซียนได้มีพัฒนาการเป็นความร่วมมือเพิ่มขึ้นใน รูปประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลัก คือ การเป็น ตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน (Single Market and Production Base) เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น

2) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregional Economic Cooperation : GMS-EC) เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศ ไทยกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ประเทศจีน (หยุนหนานและกว่างซี) เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และ เวียดนาม โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งข้ามพรมแดน (Cross-Border Transport Infrastructure : CBTI) รวมทั้งการปรับปรุงการเชื่อมโยงบริการ เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน การเกษตร การท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงาน การยกระดับ การครองชีพ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกันการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมี ประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก โดยแสดงเส้นทางความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ดังรูปที่ 2.1-1



รูปที่ 2.1-1 เส้นทางความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
(Greater Mekong Subregional Economic Cooperation : GMS-EC)

3) ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Aeyawadee-Chaopraya-Mekong Economic Cooperation : ACMECS) เป็นข้อตกลงความร่วมมือด้านธุรกิจระหว่างประเทศไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เป็นยุทธศาสตร์ความร่วมมือที่สำคัญที่จะส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของไทย ด้วยความช่วยเหลือทางการเงินด้านการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงการ

ขนส่งระหว่างชายแดน ทำให้สินค้าจากประเทศไทยสามารถเคลื่อนย้ายไปสู่ประเทศในกลุ่มได้อย่างสะดวก
ยิ่งขึ้นนับเป็นยุทธศาสตร์การสร้างตลาดขนาดใหญ่ในการรองรับสินค้าจากประเทศไทย รวมทั้งผลักดันให้
ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของอนุภูมิภาค

3. ศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ (Logistics hub) ของภูมิภาค

ภาพทางภูมิศาสตร์เชิงพื้นที่ของประเทศไทยมีความเหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากเป็นประเทศศูนย์กลางของการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ

1) เมียนมา มีชายแดนติดต่อกับ 10 จังหวัด ในภาคเหนือ ภาคตะวันตก และภาคใต้ของประเทศไทย ระยะทางแนวชายแดนประมาณ 2,400 กิโลเมตร

2) สปป.ลาว มีชายแดนติดต่อกับ 11 จังหวัดในภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ระยะทางแนวชายแดนประมาณ 1,810 กิโลเมตร โดยมีจุดผ่านแดนถาวร และจุดผ่อนปรน ดังนี้

จังหวัดเชียงราย จุดผ่านแดนถาวร 3 แห่ง คือ 1) ด้านอำเภอเชียงของ อำเภอเชียงของ 2) ด้านบ้านเชียงแสน อำเภอเชียงแสน และ 3) ด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 อำเภอเชียงของ จุดผ่อนปรน 6 แห่ง คือ 1) บ้านสบรวก หมู่ 1 ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน 2) บ้านสวนดอก หมู่ 8 ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน 3) บ้านแจ่มป่อง ตำบลห้วยไร่ อำเภอเวียงแก่น 4) บ้านหาดบ้าย หมู่ 1 ตำบลริมโขง อำเภอเชียงของ 5) บ้านร่มโพธิ์ทอง (เลาเจอ) หมู่ 9 ตำบลตับเต่า อำเภอเทิง และ 6) บ้านห้วยลึก หมู่ 4 ตำบลม่วงยาย อำเภอเวียงแก่น

จังหวัดพะเยา จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ บ้านฮวก ตำบลภูซาง กิ่งอำเภอภูซาง

จังหวัดน่าน จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ ด้านบ้านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติจุดผ่อนปรน 2 แห่ง คือ 1) บ้านห้วยสะแตง ตำบลงอบ อำเภอทุ่งช้าง และ 2) บ้านใหม่ชายแดน ตำบลชนแดน อำเภอสองแคว

จังหวัดอุดรธานี จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ บ้านภูตุ่ม หมู่ 2 อำเภอบ้านโคก จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ บ้านห้วยด่าง หมู่ 7 ตำบลบ้านโคก อำเภอบ้านโคก

จังหวัดเลย จุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง คือ 1) ด้านบ้านปากห้วย อำเภอท่าลี่ 2) ด้านสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง อำเภอท่าลี่ 3) ด้านบ้านเชียงคาน หมู่ 2 อำเภอเชียงคาน และ 4) ด้านบ้านคกไฟ อำเภอปากชม จุดผ่อนปรน 5 แห่ง คือ 1) บ้านเหมืองแพร่ ตำบลนาแห้ว อำเภอนาแห้ว 2) บ้านนาข้าว ตำบลปากหมัน อำเภอด่านซ้าย 3) บ้านนากระเซิง ตำบลอาฮี อำเภอท่าลี่ 4) บ้านหนองผือ ตำบลหนองผือ อำเภอท่าลี่ และ 5) บ้านอาฮี ตำบลอาฮี อำเภอท่าลี่

จังหวัดหนองคาย จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง คือ 1) ด้านท่าเสาดี อำเภอเมืองหนองคาย และ 2) ด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว บ้านเหล่าจอมมณี อำเภอเมืองหนองคาย จุดผ่อนปรน 4 จุด คือ 1) บ้านเป่งจาน ตำบลโพนแพง กิ่งอำเภอรัตนวาปี 2) หมู่ 1 ตำบลจุมพล อำเภอโพธิ์ชัย 3) บ้านหม้อ ตำบลบ้านหม้อ อำเภอศรีเชียงใหม่ และ 4) บ้านม่วง ตำบลบ้านม่วง อำเภอสังคม

จังหวัดบึงกาฬ จุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ ด้านอำเภอบึงกาฬ อำเภอเมืองบึงกาฬ จุดผ่อนปรน 2 จุด คือ 1) บ้านบุงคล้า ตำบลบุงคล้า อำเภอบุงคล้า และ 2) บ้านห้วยคต ตำบลปากคต อำเภอปากคต

จังหวัดนครพนม จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง คือ 1) ด้านนครพนม เทศบาลเมืองนครพนม และ 2) สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) บริเวณบ้านห้อม อำเภอเมืองนครพนม จุดผ่อนปรน 4 แห่ง คือ 1) บ้านนาท่า หมู่ 2 ตำบลบ้านกลาง อำเภอเมืองนครพนม 2) บ้านดอนแพง หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านแพง อำเภอบ้านแพง 3) บ้านธาตุพนมสามัคคี หมู่ที่ 2 ตำบลธาตุพนมเหนือ อำเภอธาตุพนม และ 4) บ้านท่าอุเทน ด้านศุลกากร ตำบลท่าอุเทน อำเภอท่าอุเทน

จังหวัดมุกดาหาร จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง คือ 1) ด้านอำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอเมืองมุกดาหาร และ 2) ด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร

จังหวัดอำนาจเจริญ จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ บ้านยักษ์คุ ตำบลชานุมาน อำเภอชานุมาน

จังหวัดอุบลราชธานี จุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง คือ 1) ด้านถาวรบ้านปากแซง กิ่งอำเภอนาตาล และ 2) ด้านถาวรช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จุดผ่อนปรน 4 แห่ง คือ 1) หน้าที่ว่าการอำเภอเขมราฐ (หลังเก่า) ตำบลเขมราฐ อำเภอเขมราฐ 2) บ้านสองคอน ตำบลสองคอน อำเภอโพธิ์ไทร 3) บ้านด่านเก่า ตำบลโขงเจียม อำเภอโขงเจียม และ 4) บ้านหนองแสง (ช่องดาอู) ตำบลโพธิ์งาม อำเภอบุญศรี และมีการเชื่อมต่อทางคมนาคมทางถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ได้แก่ ห้วยทราย-เชียงของ ในแนว North-South Corridor ปากซัน-บึงกาฬ สะหวันนะเขต-มุกดาหารปากเซ-อุบลราชธานีตามแนว East-West Corridor

3) กัมพูชา มีชายแดนติดต่อกับ 7 จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออกของไทย มีระยะทางชายแดน 725 กิโลเมตร

4) มาเลเซีย มีชายแดนติดกับ 4 จังหวัด ในภาคใต้ของประเทศไทย มีแนวชายแดน 647 กิโลเมตร มีจุดผ่านแดนบริเวณชายแดน

ทั้งนี้ หากพิจารณาจากแผนที่ที่ตั้งของเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจ แนวเชื่อมต่อทางคมนาคม ด้านชายแดนต่าง ๆ จะเห็นได้ว่าประเทศไทยตั้งอยู่ในศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง มีลักษณะเป็นเส้นทางที่จะต้องผ่านของการคมนาคมขนส่งทางถนน ทั้งในแนวเหนือ-ใต้ หรือตะวันออก-ตะวันตก เพื่อเชื่อมโยงไปยังประเทศอื่นๆ ถือได้ว่ามีความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์เป็นอย่างยิ่ง ซึ่งทางภาคใต้ของประเทศไทยเป็นแหลม ชายฝั่งมหาสมุทรอินเดียอยู่ทางฝั่งตะวันตกและมหาสมุทรแปซิฟิกอยู่ทางฝั่งตะวันออก อีกทั้งมีที่ตั้งอยู่ตรงกลางของอนุทวีป (Intra-mainland) มีชายแดนติดต่อกับประเทศจีนผ่าน สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา

เวียดนาม และมาเลเซียซึ่งทั้งหมดล้วนเป็นปัจจัยส่งเสริมไทยต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งของอนุภูมิภาค และทำให้ไทยมีศักยภาพในการเชื่อมระบบขนส่ง เพื่อการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางธรรมชาติ และการลงทุนจากต่างประเทศ (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564))

2.1.2 สปป.ลาว

ปัจจุบันจีนกับลาวร่วมกันสร้างอาคารเพื่อให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ขึ้นบริเวณแดนบ่อเต็น (ลาว)–บ่อหาน (เขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา จีนตอนใต้) โดยจีนวางแผนพัฒนาพื้นที่บ่อหานเป็นพื้นที่เศรษฐกิจขนาด 28 ตารางกิโลเมตร และพัฒนาด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษพื้นที่ 36 ตารางกิโลเมตร ห่างชายแดนจีน 5 กิโลเมตร โดยมีนักลงทุนจากจีน (ฮ่องกง) เป็นเจ้าของสัมปทานพื้นที่เป็นระยะเวลา 30 ปี ดำเนินการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ในพื้นที่ เช่น คาสีโน โรงแรม โรงเรียน โรงพยาบาล สนามกอล์ฟ และซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อรองรับเส้นทางถนน R3E ทั้งนี้รัฐบาลลาวส่งเสริมให้เอกชนมีการลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่แขวงหลวงน้ำทาตามแนวถนน R3 (บริเวณชายแดนบ่อเต็น-บ่อหาน) เนื่องจากแขวงหลวงน้ำทาจะเป็นจุดศูนย์กลางที่เชื่อมโยงถนนระหว่างไทย ลาว กับ จีนตอนใต้ (เชียงราย แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา สิบสองปันนา) และไทย ลาว กับเวียดนาม (เชียงราย แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา แขวงอุดมไชย และเมืองเดียนเบียนฟู) และไทย ลาว กับเวียดนาม (เชียงราย แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา แขวงอุดมไชย แขวงห้วยพัน และเมืองฮาวบิงห์ และเมืองแทงฮาว) ปัจจุบันมีจีนเข้ามาจัดตั้งศูนย์กระจายและเปลี่ยนถ่ายสินค้า โรงแรม คาสีโน ร้านค้าปลอดภาษี ร้านขายของที่ระลึกยาจีน และเสื้อผ้าบริเวณบ่อเต็นแล้ว โดยตั้งเป็นบริษัทร่วมทุนกับลาว นอกจากนี้มีนักธุรกิจไทยเริ่มไปจัดตั้งคลังสินค้า/ศูนย์กระจายสินค้าในบริเวณดังกล่าว (บริษัท SCC ลาว ใช้พื้นที่ประมาณ 200 ไร่ บริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็น ทำกิจการคลังสินค้าและบริการขนส่งสินค้าผ่านแดน) เพื่อรองรับการค้าระหว่างไทย ลาว และจีนตอนใต้ที่เพิ่มสูงขึ้น ในภาพรวมรัฐบาลลาวมีนโยบายผลักดันให้แขวงเวียงจันทน์ แขวงสะหวันนะเขต แขวงหลวงน้ำทา และแขวงจำปาสัก เป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้า โดยยินดีเปิดรับการลงทุนจากต่างชาติในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ดังกล่าว

1. โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบก

เศรษฐกิจการขนส่งของลาวพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดย 98% ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด และ 86% ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดจะใช้บริการขนส่งทางถนน และเนื่องจากลาวไม่มีทางออกทะเล การส่งออกและนำเข้าต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ได้แก่ ไทย เวียดนาม จีน และกัมพูชา เป็นทางผ่านไปยังประเทศอื่นลาวมีธุรกิจให้บริการขนส่งรวม 146 บริษัท โดย 67 บริษัทเป็นธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร และ 62 บริษัท เป็นธุรกิจขนส่งสินค้า และ 17 บริษัทเป็นธุรกิจบริหารจัดการขนส่ง และตัวแทนออกของถนนในลาวมีระยะทางไม่น้อยกว่า 32,000 กิโลเมตร โดยประมาณ 23% เป็นทางหลวง

แผ่นดิน 21% เป็นทางหลวงภายในแขวง และที่เหลือเป็นถนนชนบท โดยถนนสายหลักทั่วไปจะมีปริมาณยานพาหนะใช้เส้นทางตั้งแต่ 250 – 540 คัน/วัน ในภาพรวมลาวมีถนนที่สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาลไม่ถึงครึ่งหนึ่งของถนนทั้งหมดส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่ใช้การไม่สะดวก เป็นหลุมเป็นบ่อ เนื่องจากขาดการลงทุนเพิ่ม ขาดการซ่อมบำรุง ประกอบกับลักษณะทางกายภาพที่เป็นภูเขา ทำให้ยากต่อการสร้างถนนอย่างไรก็ตาม ลาวให้ความสนใจพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคีซึ่งช่วยให้ลาวมีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีขึ้น การขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับลาวจะผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่สำคัญ ได้แก่

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ระหว่าง จังหวัดหนองคายกับแขวงเวียงจันทน์ ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ระหว่าง จังหวัดมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขต เปิดให้บริการแล้ว เป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงขนาดความกว้าง 12 เมตร ตัวสะพานยาว 1,600 เมตร มีจุดกลับรถอยู่ฝั่งไทย

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ระหว่าง จังหวัดนครพนมกับแขวงคำม่วน เปิดให้บริการในปี 2553

- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ระหว่าง จังหวัดเชียงรายกับแขวงบ่อแก้ว เปิดให้บริการในปี 2554 รัฐบาลลาวให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานทางถนนอย่างมาก และได้ตัดถนนเพิ่มและสร้างถนนเครือข่ายไปยังพื้นที่ต่างๆ มากขึ้น โดยการสนับสนุนทางการเงินจากองค์การระหว่างประเทศ

ถนนสายสำคัญในลาว ได้แก่

- ถนนหมายเลข 1 (R1) เชื่อมทางตอนเหนือของประเทศ เริ่มจากชายแดนลาวที่ติดกับจีน เป็นถนนมาตรฐาน กว้าง 8 เมตร ลาดยางตลอดสาย ผ่านแขวงพงสาลี แขวงหลวงน้ำทา แขวงอุดมไชย แขวงหลวงพระบาง และเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 6 ในแขวงหัวพัน

- ถนนหมายเลข 2 (R2) เชื่อมลาวกับเวียดนาม เป็นทางหลวงแขวงที่ต่อจากถนนหมายเลข 3 บริเวณแขวงหลวงน้ำทา ผ่านแขวงพงสาลี เชื่อมกับถนนหมายเลข 6 ของเวียดนามที่เมืองเดียนเบียนฟู ซึ่งถนนหมายเลข 6 ของเวียดนามเป็นถนนที่มุ่งสู่กรุงฮานอยที่เป็นเมืองหลวงเวียดนาม

- ถนนหมายเลข 3 (R3) เชื่อมโยงประเทศไทย ลาว และจีน เป็นทางหลวงแขวงเชื่อมจากทิศใต้มณฑลยูนนานผ่านแขวงหลวงน้ำทาและแขวงห้วยทราย (รวมเส้นทางในลาว 254 กิโลเมตร) และเข้าไปที่อำเภอเชียงของ จ.เชียงราย โดยรวมระยะทางจาก จ.เชียงราย-นครคุนหมิง 1,200 กิโลเมตร และใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เป็นทางเชื่อมระหว่างไทย (อำเภอเชียงของ) กับลาว (แขวงบ่อแก้ว)

- ถนนหมายเลข 4 (R4) ในแขวงพงสาลีทางตอนเหนือเชื่อมกับชายแดนจีน แต่ไม่ได้เชื่อมกับถนนสายอื่นในลาว ถนนหมายเลข 7 (R7) จากแขวงหลวงพระบางเชื่อมกับแขวงเชียงขวาง และเมืองวินห์ของประเทศเวียดนามด้วยถนนหมายเลข 13 มีความยาวถนน 270 กิโลเมตรลาดยางแล้ว 170 กิโลเมตร

- ถนนหมายเลข 8 (R8) แยกจากถนนหมายเลข 13 ทางตอนกลางของประเทศ เชื่อมต่อไปเข้าลาวที่เมืองปากกะดิง แขวงบอลิคำไซ ภาคกลางของลาว (ซึ่งเป็นจุดใกล้กับโครงการไฟฟ้าพลังน้ำของลาว หรือโครงการน้ำเทิร์น 1, 2 และ 3) และเชื่อมกับถนนหมายเลข 1 ของเวียดนาม ที่มุ่งสู่เมืองวินห์(Cua Lo Port) และฮาติन्ह

- ถนนหมายเลข 9 (R9) ทอดตามแนวตะวันออกและตะวันตก (East West Economic Corridor) เชื่อม จ.มุกดาหารของไทย (โดยใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2) กับแขวงสะหวันเขต ถึงพรมแดนประเทศเวียดนาม ถนนหมายเลข 9 กับถนนหมายเลข 13 ที่แยกเซโนและเข้าสู่เวียดนามที่ด่านลาวบาว เมืองกวางตรี เข้าสู่เมืองเว้ ฮอยอัน และดานัง ปัจจุบันการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าของไทยนิยมใช้ถนนหมายเลข 9 มาก เนื่องจากเป็นถนนเชื่อมตรงจากไทยไปยังเวียดนามได้ ระยะทางประมาณ 246 กิโลเมตร และมีสภาพดี

- ถนนหมายเลข 10 (R10) เชื่อมช่องเม็ก จ.อุบลราชธานี กับเมืองปากเซ แขวง จำปาสัก

- ถนนหมายเลข 12 (R12) เป็นถนนเชื่อมถนนหมายเลข 13 บริเวณแขวงคำม่วนเมืองคำแยก ไปสู่ชายแดนไทยที่จ.นครพนม และด่านนาเปา-จำโหละด้านตะวันออกของลาวและชายแดนเวียดนามและเข้าสู่ท่าเรือ Vung Ang Port โดยรวมระยะทางจากเมืองท่าแยกมา Vung Ang Port รวม 313 กิโลเมตร ทั้งนี้ฝ่ายไทยกับลาวจะก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จ.นครพนม เพื่อเชื่อมกับเมืองท่าแยก แขวงคำม่วน

- ถนนหมายเลข 13 (R13) เป็นเส้นทางสายสำคัญที่สุด เชื่อมภาคเหนือกับภาคใต้ของลาว ผ่านเมืองสำคัญ ได้แก่ แขวงอุดมไชย หลวงพระบาง เวียงจันทน์ จำปาสักถึงชายแดนกัมพูชา (เมืองสะเต็ริงตริง) ระยะทาง 1,363 กิโลเมตรเส้นทางนี้จะเชื่อมกับถนนหมายเลข 7, 8 และ 9 ทำให้ลาวมีถนนที่เชื่อมโยงกับกัมพูชาและเวียดนามและผ่านเข้าถึงนครโฮจิมินห์ได้

2. โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง

ลาวไม่มีระบบขนส่งทางรถไฟ แต่ได้เตรียมโครงการสร้างทางรถไฟขนานไปกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 (จ.หนองคาย -นครเวียงจันทน์) โดยในปี 2550 ไทยและลาวได้ร่วมทำพิธีวางศิลาฤกษ์ก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายหนองคาย-ท่านาแล้ง โดยจะก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากกึ่งกลางสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ไปยังสถานีท่านาแล้ง เป็นระยะทาง 3.5 กิโลเมตร จะแล้วเสร็จในปี 2551 (ก่อสร้างโดยบริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด) และจะขยายเส้นทางจากท่านาแล้ง-นครเวียงจันทน์เป็นระยะทาง 10

กิโลเมตร ซึ่งได้รับเงินสนับสนุนจากฝรั่งเศส นอกจากนี้ลาวมีแผนสร้างเครือข่ายเส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยกับมณฑลยูนนาน ซึ่งจะเริ่มจากนครคุนหมิงไปยังเมืองเซียงรุ่ง เมืองลา แขวงหลวงพระบาง แขวงหลวงน้ำทา และแขวงบ่อแก้วและเชื่อมต่อมาจ.เซียงรายรวมทั้งมีโครงการสำรวจเส้นทางรถไฟระหว่างเวียงจันทน์ – แขวงเซียงขวาง – กรุงฮานอย (เวียดนาม) เพื่อเป็นเส้นทางออกสู่ทะเลจีนใต้ที่ท่าเรือไฮฟอง ระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตร

3. โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ

ลาวมีท่าอากาศยานนานาชาติที่สำคัญ 3 แห่ง ได้แก่ 1) สนามบินวัดไตที่แขวงเวียงจันทน์ 2) สนามบินหลวงพระบาง และ 3) สนามบินปากเซ และมีสนามบินภายในประเทศ 9 แห่งในแขวงหลักทางเศรษฐกิจ เช่น เซียงขวาง หลวงน้ำทา สะหวันนะเขต จำปาสัก อุดมไซ และพงสาลี มีสายการบิน Lao Aviation เป็นสายการบินแห่งชาติ และมีบริการบินประจำเชื่อมเมืองหลักของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กรุงเทพฯ เชียงใหม่ กรุงฮานอย นครโฮจิมินห์ กรุงพนมเปญ เสียมเรียบ และคุนหมิง

4. โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

แม่น้ำในลาวมีหลายสาย แต่แม่น้ำหลักที่ใช้เพื่อการขนส่ง ได้แก่ แม่น้ำโขง โดยจะใช้ได้ดีในฤดูน้ำหลากตั้งแต่ช่วงเดือนธันวาคมถึงเดือนพฤษภาคม อย่างไรก็ตามเนื่องจากมีเกาะแก่งมาก ทำให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไม่เป็นที่นิยม แต่มีศักยภาพสูงในการใช้ผลิตกระแสไฟฟ้าแม่น้ำโขงในส่วนที่อยู่ในลาวมีความยาว 1,970 กิโลเมตร แต่สามารถเดินเรือได้เพียง 875 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่

- จากเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ถึงแขวงหลวงพระบาง เดินเรือได้ตลอดปี สามารถบรรทุกน้ำหนักได้ 30 ตัน ในฤดูฝนและ 15 ตันในฤดูแล้ง

- จากแขวงหลวงพระบางถึงแขวงเวียงจันทน์เดินเรือระหว่างเดือนกรกฎาคม – กุมภาพันธ์ โดยบรรทุกน้ำหนักเฉลี่ยได้ 30 ตัน และเพิ่มเป็น 50 ตันในฤดูฝน

- จากแขวงเวียงจันทน์ถึงแขวงสะหวันนะเขต บรรทุกน้ำหนักได้ 70 – 140 ตัน ทั้งนี้ กลุ่มประเทศจีน พม่า ไทย และลาว ได้มีการเปิดเส้นทางเดินเรือในลำน้ำโขงเพื่อการขนส่งและท่องเที่ยวตั้งแต่ปี 2543 โดยจะเชื่อมระหว่างเมืองเซียงรุ่ง (จันทอนใต้) เซียงตุง (พม่า) เซียงราย และเซียงของ (แขวงหลวงพระบาง) โดยสภาพตั้งแต่เปิดเส้นทางเดินเรือฯ เรือขนส่งของจีนควบคุมการดำเนินธุรกรรมไว้เบ็ดเสร็จ โดยมีเรือจีนขนาดระวาง 40 – 300 ตัน อยู่ประมาณ 120 ลำ ครอบคลุมแบ่งตลาดไว้ไม่น้อยกว่า 95% เรือส่วนที่เหลือเป็นเรือพม่าและลาว อย่างไรก็ตาม ในปี 2551 มีผู้ประกอบการไทยเริ่มศึกษาความเป็นไปได้ในการนำเรือไทยมาให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในเส้นทางนี้บ้างแล้ว

นอกจากแม่น้ำโขงซึ่งเป็นแม่น้ำสายหลักแล้ว ลาวยังมีแม่น้ำสายอื่นๆ ที่ใช้เป็นเส้นทางเดินเรือ (ส่วนใหญ่เพื่อการท่องเที่ยว) ได้อีก ได้แก่

- แม่น้ำอุ เป็นเส้นทางเชื่อมแขวงพงสาลีกับหลวงพระบาง ระยะทาง 448 กิโลเมตร

- แม่น้ำจันทน์ เป็นเส้นทางเชื่อม อ.เชียงของ กับแขวงเวียงจันทน์ ระยะทาง 354 กิโลเมตร
- แม่น้ำทา เป็นเส้นทางเชื่อมแขวงหลวงน้ำทา กับบ่อแก้ว ระยะทาง 352 กิโลเมตร
- แม่น้ำเซกอง เป็นเส้นทางเชื่อมแขวงสาละวัน กับเซกอง ระยะทาง 320 กิโลเมตร
- แม่น้ำกะดิง เป็นเส้นทางในบริเวณแขวงบอลิคำไซ ระยะทาง 103 กิโลเมตร
- แม่น้ำแคน เป็นเส้นทางเชื่อมแขวงหัวพัน กับหลวงพระบาง ระยะทาง 90 กิโลเมตร

ปัจจุบัน ลาวมีผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำรวม 35 บริษัท มีเรือให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารรวมประมาณ 2,800 ลำ โดยลาวมีเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ 2 ลำ ขนาดระวาง 1,500 และ 3,000 เดทเวทตัน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศมีอัตราเติบโตที่ลดลง เนื่องจากรัฐได้เน้นความสำคัญกับการพัฒนาระบบถนนมากกว่า โดยเฉพาะการปรับปรุงสภาพถนนสาย 13 ให้มีสภาพดีขึ้น ส่งผลให้มีสินค้าหลายรายการหันไปใช้บริการขนส่งทางถนน (สำนักโลจิสติกส์การค้า, กรมส่งเสริมการค้าส่งออก)

2.2 ทบทวนข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

2.2.1 ประเทศไทย

การเติบโตทางเศรษฐกิจของไทย เมื่อ ค.ศ. 2010 มีการขยายตัวร้อยละ 7.8 แม้จะเผชิญกับปัจจัยความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจโลก ปัญหาการเมืองภายในประเทศ ความผันผวนของค่าเงินบาท รวมถึงภัยธรรมชาติต่าง ๆ ธนาคารโลกได้ปรับลดตัวเลขคาดการณ์การเติบโตของจีดีพี (GDP) ของไทยลงที่ประมาณร้อยละ 1 เหลือร้อยละ 2.4 (จากเดิมร้อยละ 3.4) เพราะความเสียหายที่เกิดกับภาคอุตสาหกรรมรถยนต์และโรงงานผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และความเสียหายจากเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่ คาดว่าจีดีพีของไทยใน ค.ศ.2012 จะขยายตัวเพียงร้อยละ 4 (สำนักงานเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2561)) แสดงข้อมูลการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจากผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GPD) ปลายปี 2017 ที่ผ่านมา พบว่า อัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นทุกส่วน โดยเฉพาะมูลค่าการส่งออกสินค้าและบริการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 7.4 ส่วนภาคการผลิตในช่วงปลายปีภาคการผลิตมียอดขายและการผลิตเพิ่มบางรายอุตสาหกรรมเช่น ภาคการบริการในสาขาโรงแรมและภัตตาคาร ที่ได้มาจากการท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวในช่วงสิ้นปีเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.3 ภาคอุตสาหกรรมมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ส่วนภาคเกษตรและสาขาก่อสร้างปรับตัวลดลงร้อยละ 1.3 และร้อยละ 5.3 ซึ่งเป็นผลจากการหมดช่วงระยะเวลาการทำการเกษตร ส่วนระดับการลงทุนมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 3/2017

สำหรับช่วงต้นปี 2018 ภาคการส่งออกสินค้าและการท่องเที่ยวเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับการขยายตัวของความต้องการสินค้าจากต่างประเทศ ขณะที่อัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นตาม

ราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศและราคาตามตลาดโลก ภาพรวมการบริหารจัดการเศรษฐกิจในปีที่ผ่านมาพบว่า ภาครัฐเร่งรัดลงทุนขับเคลื่อนโครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ภายใต้แผนปฏิบัติ จากข้อมูลแสดงมูลค่ารายได้ประชาชาติภายในประเทศไตรมาส 1/2018 โดยการบริโภคภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ 3.6 เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 3.4 ในไตรมาสก่อนหน้า โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการปรับตัวดีขึ้นจากการกระจายตัวของฐานรายได้ในระบบเศรษฐกิจ เช่น มาตรการดูแลผู้มีรายได้น้อยของภาครัฐ การขยายตัวเร่งขึ้นของสินเชื่อภาคครัวเรือน เป็นต้น

ในส่วนของมูลค่าทางเศรษฐกิจทางด้านการค้าชายแดน กรมการค้าต่างประเทศ (2561) มีแนวโน้มลดลงเทียบกับปี 2560 ที่ผ่านมา โดยในปี 2560 มูลค่าการค้ารวม 1.319 ล้านบาท เพิ่มขึ้นโดยการส่งออก 13.38 และในปี 2561 (มกราคมถึงกันยายน) มีมูลค่าการค้า 1.036 ล้านบาท การค้าชายแดนมาเลเซีย สูงสุดเป็นอันดับหนึ่งเท่ากับ 426,192.72 ล้านบาท รองลงมาคือ สปป.ลาว มูลค่าการค้ารวมเท่ากับ 158,730.16 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งสินค้าส่งออกส่วนใหญ่คือ ยางพารา เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง และน้ำมันดีเซล เป็นต้น

2.2.2 สปป.ลาว

เศรษฐกิจของ สปป.ลาว มีการเปลี่ยนแปลงจากระบบปลดปล่อยมาเป็นระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม (ค.ศ.1975-1985) หลังจากนั้นมีการเปลี่ยนแปลงจากระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมมาเป็นเศรษฐกิจระบบตลาด การใช้ “นโยบายจีนตนาการใหม่” (New Economic Mechanism) เมื่อ ค.ศ.1986 และเมื่อปลาย ค.ศ.2005 ได้มีการเฉลิมฉลอง 30 ปี พรรคประชาชนปฏิวัติลาว ได้มีการบทสรุปว่า สปป.ลาวยังคงใช้ระบบเศรษฐกิจตลาด (แต่ระบบการปกครองยังคงเป็นแบบสังคมนิยม) โดยมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นเครื่องมือในการกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนา การส่งเสริมการเข้ามาลงทุนจากต่างประเทศ โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 7 ค.ศ. 2011-2015 เน้นการให้ความสำคัญกับการลงทุนในประเทศ การพัฒนาอุตสาหกรรม โดยวางเป้าหมายให้เศรษฐกิจเติบโตที่ร้อยละ 8

ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในลาว (THAI BIZ Lao.com) ได้มีการคาดคะเนการขยายตัวของ GDP ในปี 2017 ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 7 หรือเท่ากับ 129,683 พันล้านกีบ โดยภาคการผลิตที่มีการขยายตัวมากที่สุด ได้แก่ ภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 และ 3.1 ตามลำดับ ซึ่งภาคอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นมาจากอุตสาหกรรมแปรรูปในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตเศรษฐกิจเฉพาะ เช่น โรงไฟฟ้าถ่านหินหงสาลีกไนต์ เชื้อเพลิงไฟฟ้าเซเชนหามาน เชื้อเพลิงไฟฟ้าน้ำอู่ 5 และเชื้อเพลิงไฟฟ้าน้ำลึก เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟฟ้าซึ่งเป็นการดำเนินการในปี 2560 เป็นการลงทุนในภาคธุรกิจก่อสร้างขนาดใหญ่ ที่ผ่านมา สปป.ลาว มี 3 แผนปฏิบัติงานสำคัญ คือ 1) แผนการเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างประเทศเน้นประชาคมอาเซียนและประเทศคู่เจรจา 2) แผนการปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ และ 3) แผนสนับสนุนวิสาหกิจภายในประเทศโดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดเล็กให้เข้มแข็ง

ทั้งนี้อุตสาหกรรมที่มีอัตราการเติบโตสูง เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปและงานหัตถกรรม มีอัตราการเติบโตคิดเป็นร้อยละ 4.15 มีมูลค่าการผลิตรวม 8.942 พันล้านกีบ โดยตลาดต่างประเทศที่ทำการส่งออกสำคัญ ได้แก่ ประเทศไทย จีน เวียดนาม อินเดีย ญี่ปุ่น เยอรมันและสหรัฐอเมริกา ในแง่มาตรการด้านเงินตรานั้น สปป.ลาว มีการรักษาอัตราเงินเพื่อให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมไม่เกินร้อยละ 5 และดำเนินนโยบายอัตราแลกเปลี่ยนตามกลไกตลาดที่ได้รับการคุ้มครองจากรัฐ เพื่อให้สามารถระดมเงินฝากเพิ่มขึ้นในธนาคารพาณิชย์ให้อยู่ที่ร้อยละ 57 และผลักดันสินเชื่อให้ต่ำกว่าร้อยละ 54 ของผลิตภัณฑ์ภายในประเทศเบื้องต้น ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในลาว (www.thaibiz.net/th/news) ยังกล่าวถึงการขยายตัวเพิ่มเติมในปี 2562 ว่าภาคอุตสาหกรรม การบริการและเกษตรกรรมมีแนวโน้มขยายตัวดีขึ้น และจะเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สปป.ลาว เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 โดยปี 2561 1) ภาคเกษตรกรรม รัฐบาล สปป.ลาวได้รับเงินสนับสนุน 600 พันล้านกีบ เพื่อฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ระบบชลประทาน พันธุ์ข้าว ปุ๋ยและปัจจัยอื่น ๆ 2) ภาคการก่อสร้างและพลังงานไฟฟ้า คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 20 และร้อยละ 9 ตามลำดับ เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟลาว-จีน และในปี 2562 โครงการมีการก่อสร้างเส้นทางคู่ขนาน R3 แขวงบ่อแก้ว (ชายแดนจีน-สปป.ลาว-ไทย) 3) ภาคการบริการ คาดว่าจะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในภาคอสังหาริมทรัพย์และการค้าปลีกคาดว่าจะเติบโตอยู่ในระดับร้อยละ 10 เนื่องจากการบริโภคในครัวเรือนภาคการท่องเที่ยวมีการขยายตัว

ทั้งนี้ ธนาคารโลก (Thaibizlao.com) ได้มีการประเมินถึงความสะดวกในการประกอบธุรกิจ ใน สปป.ลาว ลดลงจากปีก่อน ซึ่งส่วนสำคัญที่ทำให้ผลการประเมินลดลงคือการให้บริการและการประสานงานของแต่ละกระทรวงไม่มีเอกภาพ ซึ่งส่งผลต่อการตัดสินใจในการลงทุน ซึ่งเป้าหมายที่รัฐบาล สปป.ลาว ตั้งเป้าหมายไว้คือพยายามผลักดันและสร้างความน่าเชื่อถือโดยมีการทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาและออกเป็นคำสั่งนายกรัฐมนตรี อีกทั้งประเด็นที่ควรรับแก้ไขคือจัดอุปสรรคและกระตุ้นการเติบโตด้านเศรษฐกิจ แบ่งออกเป็น 6 ประเด็นคือ 1) การตัดสินใจแก้ไขปัญหานี้ 2) การจัดหาเงินเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้แก่ธนาคาร รวมทั้งการปรับอัตราดอกเบี้ยและเงื่อนไขการกู้ยืมเงิน 3) การมีนโยบายช่วยสนับสนุนด้านเงินทุนและมาตรการทางด้านภาษี 4) การขออนุญาตลงทุนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศให้รวดเร็วขึ้น 5) การแก้ไขระเบียบและลดขั้นตอนการนำเข้าและการส่งออกสินค้า และ 6) การปฏิบัติตามพันธสัญญาต่าง ๆ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุนและผู้ประกอบการทั้งนี้รัฐบาล สปป.ลาว ได้วิธีการแก้ไขปัญหานี้ในการดำเนินธุรกิจ เช่น การศึกษา ค้นคว้าและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส ความท้าทายและวิธีการดำเนินธุรกิจใหม่ ๆ และการปรับปรุงยุทธศาสตร์และนโยบายของบริษัทด้านการบริหารและจัดการด้านการตลาด เป็นต้น

สำหรับปี 2562 ภาคอุตสาหกรรม การบริการ และเกษตรกรรม มีแนวโน้มขยายตัวดีขึ้น และจะเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สปป.ลาว ให้ขยายตัวได้ถึงร้อยละ 6.7 ในขณะที่ปี 2561 ขยายตัวเพียงร้อยละ 6.5 ในปี 2562 GDP ของ สปป.ลาว คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 6.7 ขึ้นไป รายรับเฉลี่ยต่อคนอยู่ที่ 2,726 ดอลลาร์สหรัฐ รายรับ มวลรวมประชาชาติ (GNI) ต่อคนประมาณ 2,317 ดอลลาร์สหรัฐ โดยภาคเกษตรกรรม จะขยายตัวร้อยละ 2.8 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.5 ในปี 2561 ภาคอุตสาหกรรมจะขยายตัวร้อยละ 8.3 เพิ่มขึ้น

จากร้อยละ 7.7 ในปี 2561 และภาคการบริการจะขยายตัวร้อยละ 6.6 ลดลงจากร้อยละ 7.6 ในปี 2561 ปัจจัยที่ทำให้เศรษฐกิจ สปป. ลาว ขยายตัวคือ 1) ภาคเกษตรกรรม คาดว่า จะขยายตัวร้อยละ 2.8 ซึ่งเป็นการขยายตัวในระดับปกติ ทั้งนี้ ในปี 2561 ฐานการผลิตของภาคเกษตรกรรมได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติทำให้มูลค่าการผลิตไม่สูงมาก และรัฐบาล สปป. ลาว ได้สนับสนุนเงิน 600 พันล้านกีบ (70.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เพื่อแก้ไขและฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อาทิ ระบบชลประทาน พันธุ์ข้าว ปุ๋ย และปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งคาดว่าจะทำให้การผลิตของภาคเกษตรกรรมมีประสิทธิภาพดีขึ้น โดยเฉพาะ แขวงสะหวันนะเขตและคำม่วนที่มีศักยภาพในการผลิตข้าว และคาดว่า ในปี 2562 ภาคเกษตรกรรมจะยังคงขยายตัว ในระดับปกติคือ ร้อยละ 2.8 ถึงร้อยละ 3.2) ภาคการก่อสร้างและพลังงานไฟฟ้า คาดว่า จะขยายตัวร้อยละ 20 และ ร้อยละ 9 ตามลำดับ เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟลาว – จีน คาดว่า จะมีความคืบหน้ากว่าร้อยละ 60 ซึ่งในปี 2561 มีความคืบหน้าร้อยละ 42 โครงการก่อสร้างทางด่วนเวียงจันทน์ – วังเวียง คาดว่า จะเริ่มดำเนินการได้ภายในปี 2562 โครงการก่อสร้างเส้นทางคู่ขนาน R3 แขวงบ่อแก้ว (ชายแดนจีน – สปป. ลาว – ไทย) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจใหม่สี่ทันทดอน การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ การก่อสร้างเขื่อนไฟฟ้าที่จะเสร็จ อีก 12 เขื่อน อาทิ เขื่อนไฟฟ้าดอนสะโรง โรงไฟฟ้าไซยะบูลี เขื่อนไฟฟ้าน้ำเจียบ 1 เขื่อนไฟฟ้าแม่น้ำหินปูน และอื่นๆ รวมกำลังการผลิตไฟฟ้าประมาณ 11.91 พันล้านกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง และการผลิตใน อุตสาหกรรมเหมืองแร่ เช่น ทองคำ ทองแดง ตะกั่ว ในแขวงเซกอง จะมีการขุดค้น แปรรูปและส่งออกเพิ่มเติม และ 3) ภาคการบริการ อสังหาริมทรัพย์และการค้าปลีก คาดว่า จะยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่องในระดับดี การค้าปลีก คาดว่า จะเติบโตอยู่ในระดับร้อยละ 10 เนื่องจากการบริโภคในครัวเรือนมีการขยายตัว นอกจากนี้ ภาคการบริการและการท่องเที่ยวจะขยายตัวดีขึ้น เนื่องจากรัฐบาล สปป. ลาว จะเปิดตัวการท่องเที่ยวลาว-จีน ในปี 2562

2.2.3 ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของไทยและ สปป.ลาว

ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจของไทย กับ สปป. ลาว ซึ่งประกอบด้วยความร่วมมือของรัฐบาลและประชาชน ที่มีส่วนในการเกื้อหนุนเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ ทั้งในระดับโครงสร้างการกำหนดยุทธศาสตร์ และนโยบายทางการเมืองและความมั่นคง เศรษฐกิจทั้งในแง่ของการค้า การลงทุน รวมถึงการส่งเสริมการเยือนไปมาหาสู่กัน การมีข้อตกลงหรือสนธิสัญญาต่าง ๆ ที่นำไปสู่ความร่วมมือ ทั้งในรูปแบบที่เป็นทางการ และไม่เป็นทางการระหว่างกัน

ในด้านการค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว เมื่อ ค.ศ. 2009 ไทยเป็นคู่ค้าอันดับแรกของ สปป.ลาว ในขณะที่ สปป.ลาวเป็นคู่ค้าอันดับที่ 25 ของไทยในโลก และเป็นอันดับที่ 7 ของไทยในประเทศกลุ่มอาเซียน รองมาจากมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์และเมียนมา โดยมีมูลค่าการค้ารวม 2,105.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 0.7 ของมูลค่าการค้ารวมทั้งหมดของไทย จำแนกเป็นมูลค่าการส่งออก 1,642.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมูลค่าการนำเข้า 462.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า สปป.ลาว 1,179.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากนั้นใน ค.ศ.2010 พบว่า การค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว เพิ่มขึ้นอีก ร้อยละ 27.2 ตามการฟื้นตัวของประเทศคู่ค้า โดยมีมูลค่าการค้า 91,542.0 ล้านบาทหรือประมาณ 3,050 ล้าน

เหรียญสหรัฐเพิ่มขึ้นจาก ค.ศ. 2009 คิดเป็นร้อยละ 27.2 โดยเพิ่มขึ้นทั้งในส่วนของมูลค่าการส่งออกและการนำเข้า ซึ่งมูลค่าการค้าของไทยที่ส่งออกไปยัง สปป.ลาว มีมูลค่า 67,606.3 ล้านบาท ในขณะที่นำเข้าเพียง 23,935.7 ล้านบาท ซึ่งมากกว่า 3 เท่าตัว แสดงให้เห็นศักยภาพด้านการส่งออกของไทยที่สูงกว่า สปป.ลาว ในปี 2560 ไทยเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของ สปป.ลาว ขณะที่ สปป.ลาว เป็นคู่ค้าอันดับที่ 20 ของไทยในโลก ทั้งนี้ การค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว มีมูลค่าเฉลี่ยประมาณปีละ 5,662.42 ล้านเหรียญสหรัฐ มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4.78 ต่อปี

จากข้อมูลไทยเป็นฝ่ายเกินดุลการค้า 1,730.23 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยในปี 2560 การค้ารวมไทย-สปป.ลาว มีมูลค่าการค้า 6,170.52 ล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.06 ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว คือ น้ำมันสำเร็จรูป รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ และเหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์ และเครื่องสำอาง สบู่และผลิตภัณฑ์รักษาผิว ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลี เป็นต้น ซึ่งผลิตภัณฑ์ข้าวสาลี เครื่องสำอาง สบู่และผลิตภัณฑ์ มีการเปลี่ยนแปลงของการส่งออกมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 70.85, 23.42 และ 16.56 ตามลำดับ (กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2561)) ในเดือนกันยายนที่ผ่านมามูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว เท่ากับ 16,973.37 ล้านบาท เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีมูลค่าเท่ากับ 16,502.12 ล้านบาท มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น 2.86 (YoY) โดยประเทศไทยได้ดุลการค้า 1,823.55 ล้านบาท สำหรับสินค้าส่งออกไป สปป.ลาว ที่สำคัญ 5 อันดับ ได้แก่ น้ำมันดีเซล รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ สินค้าปศุสัตว์ และสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ ตามลำดับ ส่วนสินค้านำเข้าจาก สปป.ลาว ได้แก่ เชื้อเพลิงอื่นๆ ทองแดงและผลิตภัณฑ์ เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ เครื่องรับวิทยุ โทรศัพท์ และผัก ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นการค้าการค้าชายแดนทางด้านศุลกากรมุกดาหาร มีมูลค่าเท่ากับ 45.80 ล้านบาท รองลงมาคือ ด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรทุ่งช้าง และด้านศุลกากรช่องเม็ก เป็นต้น

สำหรับปัญหาการลงทุนของไทยใน สปป.ลาว ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องของโครงสร้างพื้นฐาน คือ 1) ปัญหาระบบสาธารณูปโภคยังไม่เพียงพอต่อการใช้ในประเทศ ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินธุรกิจค่อนข้างสูง 2) ปัญหาเส้นทางคมนาคมขนส่งภายในประเทศยังไม่ดีพอ ทำให้เกิดปัญหาการขนส่งสินค้าต้องใช้เวลาและสินค้าเกิดความเสียหายและแตกหักง่าย ส่วนปัญหารองลงมาคือ ปัญหาทักษะฝีมือของแรงงาน ซึ่งบางอุตสาหกรรมจำเป็นต้องใช้ทักษะในการทำงานสูงและต้องการมาตรฐานอุตสาหกรรม ตลอดจนการขาดแคลนแรงงานเนื่องจากจำนวนประชากรใน สปป. ลาวค่อนข้างน้อยและอยู่ไกลแหล่งอุตสาหกรรม เป็นต้น

2.2.4 ผลกระทบการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

ผลกระทบจากการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ (กลุ่มศึกษาการค้าเสรีภาคประชาชน) เรื่องการค้าไทย-จีน กล่าวถึง ผลกระทบจากการพัฒนาเศรษฐกิจด้านการค้าไทย-จีน ที่ขยายตัวมากขึ้นค่าครองชีพสูงขึ้น สินค้ามีราคาแพง และได้เสนอแนะว่ารัฐควรตรวจสอบสินค้าในมาตรฐานเดียวกันทุกประเทศ กำหนดมาตรการราคาสินค้าเพื่อป้องกันการตัดราคาและการรักษาผลประโยชน์ของกลุ่มอาเซียน เช่น การตรวจสอบสินค้าให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทุกประเทศ และทำให้รัฐมีรายได้จากการจัดเก็บภาษีจากต้นทุนสินค้า ซึ่งในการ

ส่งออกสินค้าไปจีนแต่ละมณฑลจะมีกฎระเบียบที่แตกต่างกัน ในแต่ละมณฑลจะเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 13-17 ทำให้ต้นทุนสินค้าที่ไทยส่งออกไปจีนสูงและเสียเปรียบ แข่งขันได้ยาก ขณะที่ไทยไม่มีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ดังนั้น รัฐบาลควรกำหนดมาตรฐานสินค้า และควรลงทุนให้เกษตรกรทำ Green House รวมทั้งพัฒนาพืชพันธุ์ให้มีคุณภาพเพื่อนำมาขายตลาดระดับบน เนื่องจากตลาดระดับล่างและระดับกลาง ไทยแข่งขันสู้จีนไม่ได้ โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเกษตร

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อการพัฒนาพื้นที่ทางเศรษฐกิจ ทั้งในรูปแบบเมืองชายแดน นิคมอุตสาหกรรม การพัฒนาเส้นทางหรือจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน สามารถนำไปสู่ผลกระทบด้านบวกและด้านลบได้ทั้งสิ้น โดยด้านบวกหรือประโยชน์ที่จะได้รับ มีหลายประการ อาทิเช่น การค้าชายแดนหรือการค้าระหว่างประเทศมีการขยายตัว ส่วนการได้ดุลหรือขาดดุลขึ้นอยู่กับศักยภาพในการแข่งขัน การลงทุนจากกลุ่มทุนภายนอกพื้นที่ ทั้งกลุ่มทุนภายในประเทศและภายนอกประเทศจะเพิ่มขึ้น มีการก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรม การขยายตัวของเมือง นำไปสู่การขยายตัวของธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง การขยายตัวของธุรกิจเครื่องใช้ในครัวเรือน และเมื่อเกิดโรงงานมีการสร้างงานและรายได้ให้กับคนในพื้นที่มากขึ้น มีอำนาจในการจับจ่ายใช้สอย ผู้บริโภคภายในประเทศและเพื่อนบ้านสามารถเลือกสรรสินค้าได้หลากหลาย ราคาถูกและมีคุณภาพ มีการพัฒนาพื้นที่ทางเศรษฐกิจเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว มีการใช้ทรัพยากรที่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจและชุมชนท้องถิ่นและรัฐมีรายได้จากการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมมากขึ้น มีการค้าขายสินค้าและเปิดโอกาสให้แย่งส่วนแบ่งตลาดในประเทศเพื่อนบ้านและความคล่องตัวในการขนส่ง รวมถึงมีการกระจายสินค้าได้กว้างไกลขึ้น ขณะที่ผลกระทบด้านลบในเชิงเศรษฐกิจ พบว่า มีการลอกเลียนแบบสินค้าสินค้าด้อยคุณภาพ สินค้าหนีภาษีและมีการลักลอบนำเข้ามากขึ้น การปลูกพืชจีเอ็มโอเพื่อป้อนสู่ตลาดในประเทศและต่างประเทศมีมากขึ้น ด้วยเป็นพืชที่มีความอดทนต่อสภาพแวดล้อมได้ดีและให้ผลผลิตต่อไร่สูงกว่า การสร้างบ่อนกาสิโนอาจส่งผลให้ภาคครัวเรือนมีภาระหนี้สินเพิ่มขึ้น ธุรกิจรายย่อยในพื้นที่ไม่สามารถแข่งขันได้ การเข้ามาแย่งงานคนในพื้นที่จากแรงงานต่างด้าวราคาถูก ค่าครองชีพสูงขึ้นหรือเกิดภาวะเงินเฟ้อ มีความเสี่ยงที่จะเสียโอกาสด้านการท่องเที่ยวและการพาณิชย์ให้กับประเทศเพื่อนบ้าน ดังที่ปรากฏในพื้นที่ท่าขี้เหล็กฝั่งพม่าแทนที่จะเป็นแม่สาย เกิดปรากฏการณ์ที่มีการกว้านซื้อที่ดินจำนวนมากจากนายทุนภายนอกเพื่อขาย ให้เช่าหรือลงทุน เกิดการสูญเสียที่ดินทำกินของคนในชุมชนเดิม การผูกติดความมั่นคงของชีวิตกับระบบเศรษฐกิจหรือโรงงานอุตสาหกรรมแทนที่ทรัพยากรท้องถิ่น ซึ่งมีความเสี่ยงอย่างมากต่อความมั่นคงในชีวิตของประชาชน รวมถึงค่านิยมของคนในชุมชนเปลี่ยนไปเห็นแก่เงินและวัตถุมากขึ้น เป็นต้น

2.3 ทบทวนข้อมูลด้านการท่องเที่ยว

2.3.1 ประเทศไทย

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวซึ่งถือเป็นฟันเฟืองหลักที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจประเทศไทย ได้สร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นมูลค่ารวมถึง 2.75 ล้านล้านบาทในปี 2560 ซึ่งคิดเป็น 20% ของ GDP ประเทศ

ไทย และมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากกว่า 35 ล้านคน โดยได้มีการตั้งเป้าหมายเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวขึ้นเป็น 37 ล้านคนในปี 2561 และตั้งเป้าเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวขึ้นเป็น 3 ล้านล้านบาท ภาพรวมการท่องเที่ยวของประเทศไทยในปี 2561 นี้มีบรรยากาศที่ดีและมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยช่วงเดือนมกราคมถึงพฤษภาคมที่ผ่านมา มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยแล้วมากกว่า 16 ล้านคน และมีนักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศมากกว่า 48 ล้านคน-ครั้ง สร้างรายได้ให้ประเทศแล้วมากกว่า 1.2 ล้านล้านบาท ด้วยปัจจัยสนับสนุนสำคัญมาจากมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวของทางภาครัฐ รวมทั้งการพัฒนาระดับมาตรฐานคุณภาพของสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยภาครัฐและภาคเอกชน ประกอบกับสถานการณ์โดยรวมถือว่าอยู่ในระดับดี ทำให้เชื่อว่าปัจจัยบวกที่จะช่วยสนับสนุนภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีความแข็งแกร่งมากพอที่จะทำให้การท่องเที่ยวไทยในช่วงครึ่งปีหลังสามารถเติบโตได้อีกมาก

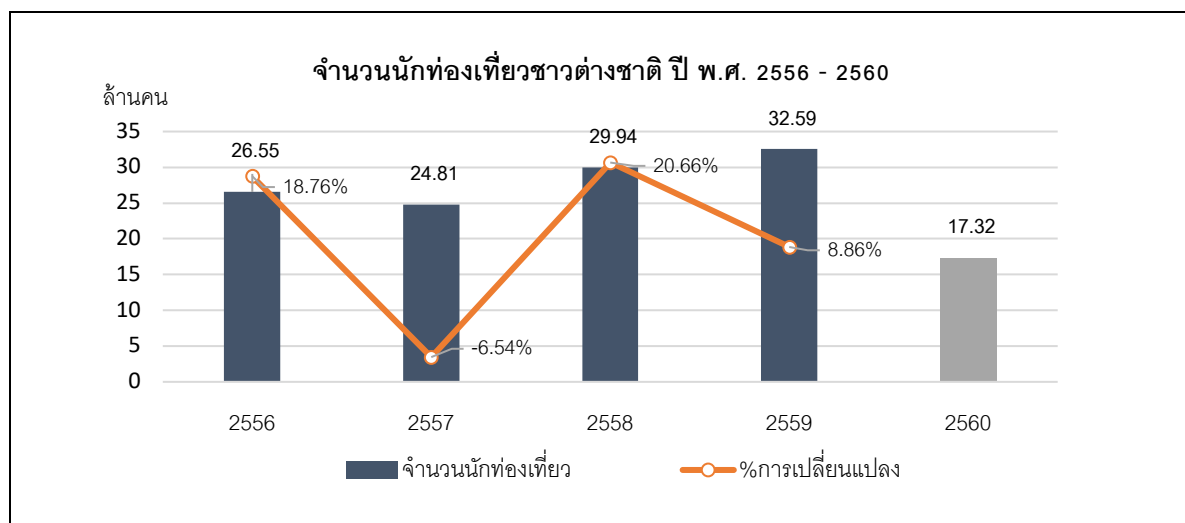
ปัจจัยเชิงบวกของภาคการท่องเที่ยวที่เห็นได้ชัดเจนอย่างหนึ่ง คือแม้ก้นดานการท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่กำลังจะเกิดขึ้นในช่วงครึ่งปีหลัง อาทิ ศูนย์การค้าริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างไอคอนสยาม ซึ่งคาดการณ์ว่า จะเป็นจิ๊กซอร์สำคัญอีกตัวหนึ่ง ที่มาช่วยเพิ่มความหลากหลายให้กับการท่องเที่ยวของประเทศไทย และดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเป็นอย่างดี จุดแข็งของการท่องเที่ยวของประเทศไทยคือความหลากหลาย ความหลากหลายของสถานที่ท่องเที่ยว ที่มีให้เลือกสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทะเล ภูเขา น้ำตก แม่น้ำ สถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวิถีชีวิตความเป็นไทย ตลอดจนสถานที่ท่องเที่ยวแบบสมัยใหม่ ที่เกิดใหม่ในรูปแบบต่าง ๆ มากมาย ซึ่งถือเป็นจุดแข็งที่สนับสนุนให้เกิดขึ้นเพราะคือสิ่งที่ช่วยส่งเสริมซึ่งกันและกัน ช่วยเพิ่มความหลากหลายและเพิ่มทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยวและยังเป็นการช่วยลดความบอบซ้ำของสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติได้อีกแรงหนึ่งด้วย นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีความหลากหลายในเรื่องของอาหารการกินซึ่งเป็นที่ยอมรับไปทั่วโลก รวมทั้งความหลากหลายในเรื่องของการเดินทางในปัจจุบันถือว่ามีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

โดยกรุงเทพมหานครจัดได้ว่าเป็นเมืองที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเยือนมากที่สุดในโลก จากการสำรวจเมืองที่เป็นสุดยอดจุดหมายปลายทางโลกโดยมาสเตอร์การ์ด เอชเนมมหานคร ชื่อดังของโลก อย่างลอนดอน ปารีส ดูไบ สิงคโปร์ นิวยอร์ก และโตเกียว ได้ถึง 2 ปีซ้อน คือปี 2559 และ 2560 โดยพื้นที่ที่เป็นหัวใจ และถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของกรุงเทพมหานครในเชิงของการท่องเที่ยวที่น่าจับตามองเป็นอย่างมากคือพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ได้รับความสนใจเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในหมู่นักท่องเที่ยว เนื่องจากความสวยงามของทัศนียภาพและความหลากหลาย ที่มีทั้งสถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ เช่น วัดพระศรีรัตนศาสดาราม วัดพระเชตุพนวิมลมังคลารามราชวรมหาวิหาร วัดอรุณราชวรารามราชวรมหาวิหาร มิวเซียมสยาม และอีกมากมาย และมีสถานที่ท่องเที่ยวแบบสมัยใหม่ ที่เกิดใหม่ ไม่ว่าจะเป็นโครงการที่เปิดมาแล้วก่อนหน้านี้แล้ว เช่น เอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟรอนท์ ท่ามหาราช ยอดพิมาน ริเวอร์ วอล์ค และโครงการใหญ่ที่จะกลายเป็นจุดหมายปลายทางชื่อดังระดับโลก อย่างไอคอนสยาม สิ่งที่เห็นได้ชัดเจนในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ที่ถือเป็นปัจจัยบวกของภาคการท่องเที่ยวประเทศไทยคือ การพัฒนาในเรื่องความสะอาด ความปลอดภัย และความ

หลากหลาย ของสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ตลอดจนเรื่องอาหารการกินซึ่งเป็นสิ่งดึงดูดใจที่สำคัญและเป็นที่ชื่นชอบของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

สถานการณ์นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

สถานการณ์การท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 มีอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวต่างชาติเฉลี่ย (CAGR) ร้อยละ 9.88 ต่อปี สำหรับปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยรวมทั้งสิ้น 32,558,303 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.66 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2558 แสดงดังรูปที่ 2.3-1

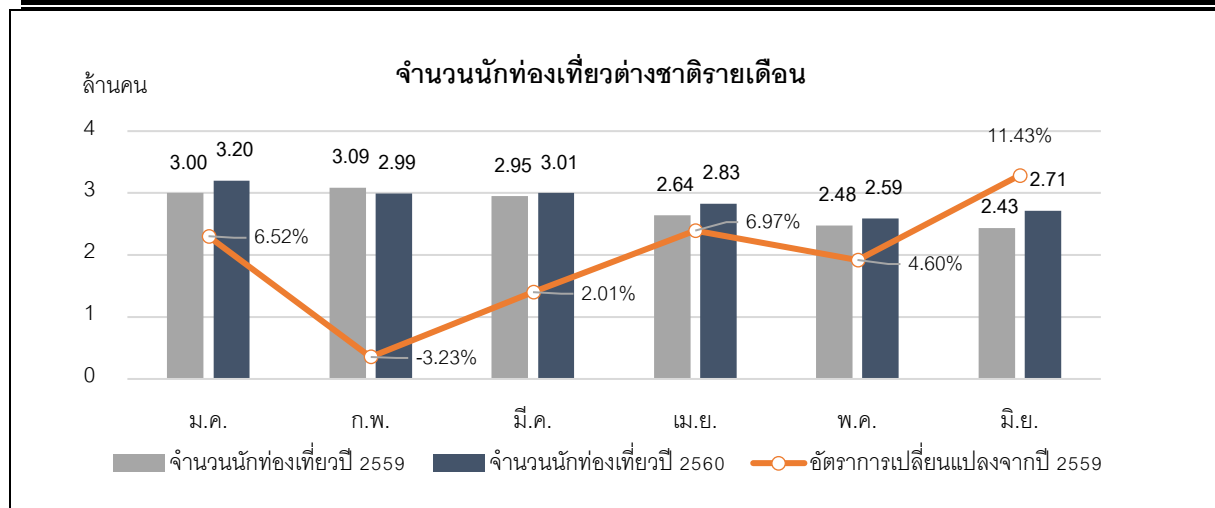


รูปที่ 2.3-1 กราฟแสดงตัวเลขจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ปี พ.ศ. 2556-2560

หมายเหตุ : ตัวเลขของปี 2560 แสดงถึง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2560

ที่มา : กรมการท่องเที่ยว

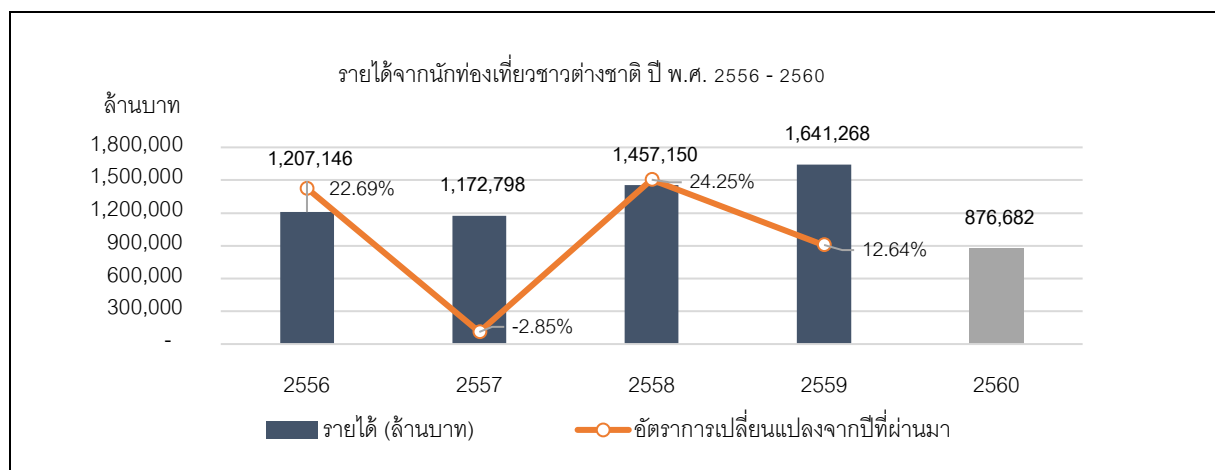
สำหรับสถานการณ์การท่องเที่ยวระหว่างประเทศของไทย ครึ่งปีแรกของปี พ.ศ. 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาพบว่า ภาพรวมนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติขยายตัวร้อยละ 4.41 โดยเดือนที่นักท่องเที่ยวขยายตัวสูงสุดคือ มิถุนายน ขยายตัวร้อยละ 11.43 ดังแสดงรูปที่ 2.3-2 ซึ่งเป็นผลจากหลายปัจจัย เช่น การกลับมาของนักท่องเที่ยวจีนจากนโยบายการปราบปรามทวิร์ศูนย์เหรียญ การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวมุสลิมในช่วงอีดีลฟิตรี และการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวรัสเซีย เป็นต้น



รูปที่ 2.3-2 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติรายเดือน

ที่มา : กรมการท่องเที่ยว

เมื่อพิจารณาในด้านรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ประเทศไทยมีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติเติบโตเฉลี่ย (CAGR) จากปี พ.ศ. 2556-2559 ในอัตราร้อยละ 13.65 ต่อปี โดยสำหรับช่วงครึ่งปีแรกของปี พ.ศ. 2560 จำนวนรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเท่ากับ 876,682 ล้านบาท แสดงดังรูปที่ 2.3-3

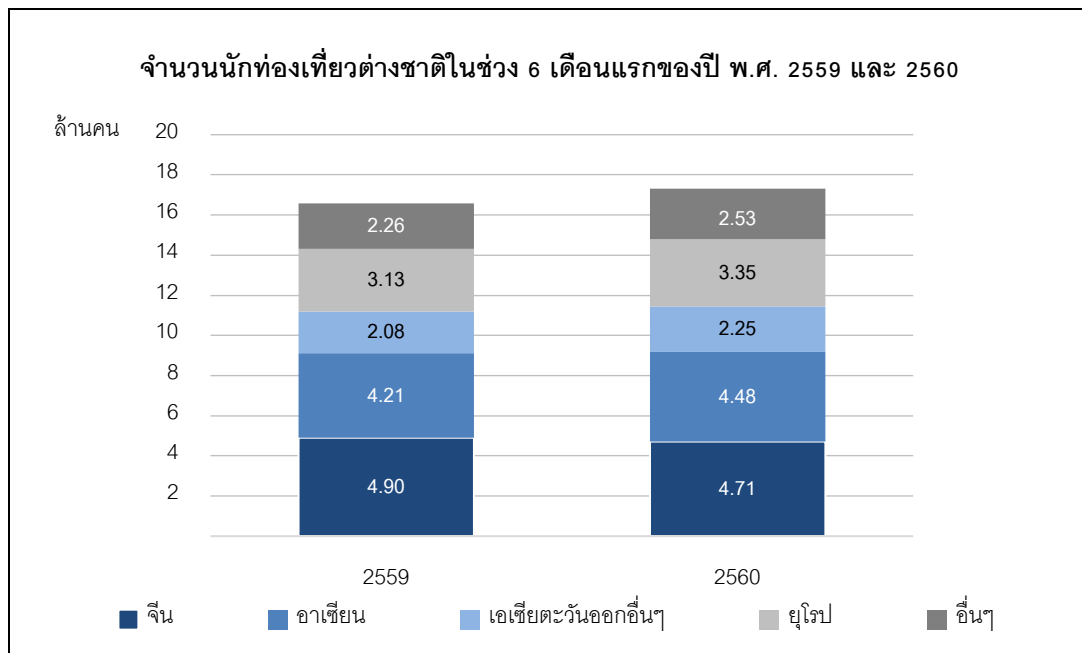


รูปที่ 2.3-3 รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ปี พ.ศ. 2556-2560

ที่มา : กรมการท่องเที่ยว

ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทยในช่วงหกเดือนแรกของปี 2560 จำนวนมากที่สุด 3 ลำดับได้แก่ จีน อาเซียน ยุโรป ตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 2.3-4 สอดคล้องกับในปี 2559 อย่างไรก็ดี ในแง่ของ

อัตราการเติบโต กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก (อาทิเช่น ญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน) มีอัตราการเติบโตสูงสุดที่ร้อยละ 8.1 ในขณะที่จำนวนนักท่องเที่ยวจีนมีอัตราการลดลงร้อยละ 3.8



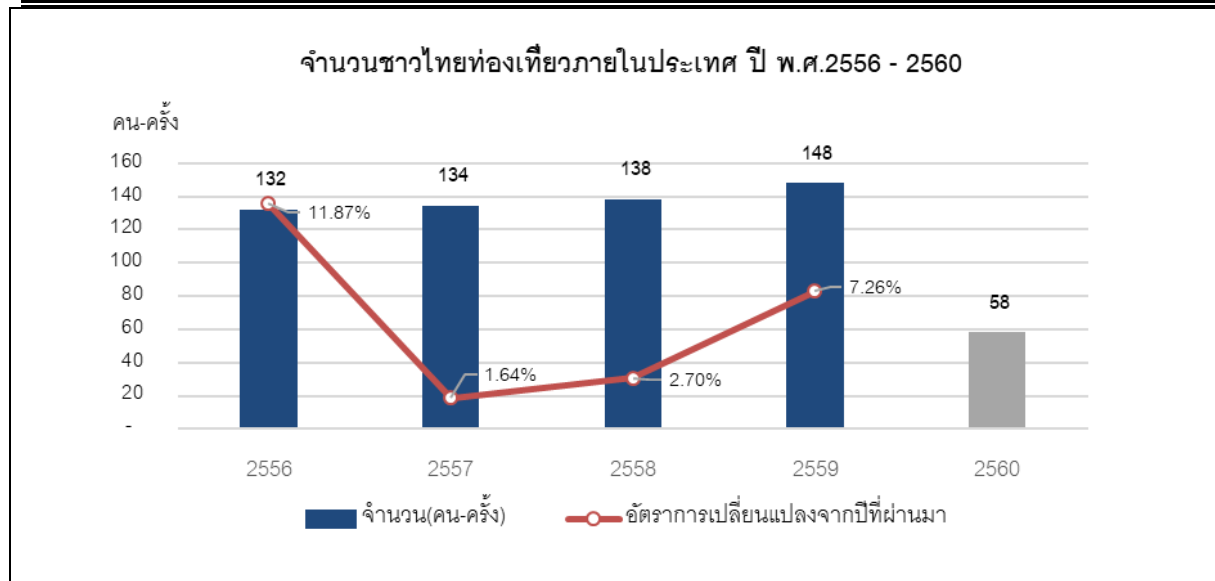
รูปที่ 2.3-4 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วง 6 เดือน ปี พ.ศ. 2559 และ 2560

หมายเหตุ : ตัวเลขของปี 2559 และ ปี 2560 แสดงถึง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2560 ของแต่ละปี

ที่มา : กรมการท่องเที่ยว

สถานการณ์นักท่องเที่ยวชาวไทย

จำนวนชาวไทยท่องเที่ยวภายในประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 เติบโตเฉลี่ย (CAGR) ในอัตราร้อยละ 5.79 ต่อปี สำหรับช่วงครึ่งปีแรกของปี พ.ศ. 2560 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 58 ล้านคน-ครั้ง ก่อให้เกิด ขยายตัวร้อยละ 5.28 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 2.3-5 ซึ่งเป็นการเติบโตทั้งในเมืองหลักและเมืองรอง โดยกระทรวงฯ ยังคงให้ความสำคัญต่อทุกกลุ่ม เช่น การส่งเสริมการท่องเที่ยวใน 12 เมือง ต้องห้ามพลาด, 12 เมือง ต้องห้ามพลาด พลัส รวมถึงการท่องเที่ยวในระดับชุมชนต่าง ๆ เพื่อกระจายประโยชน์จากการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง

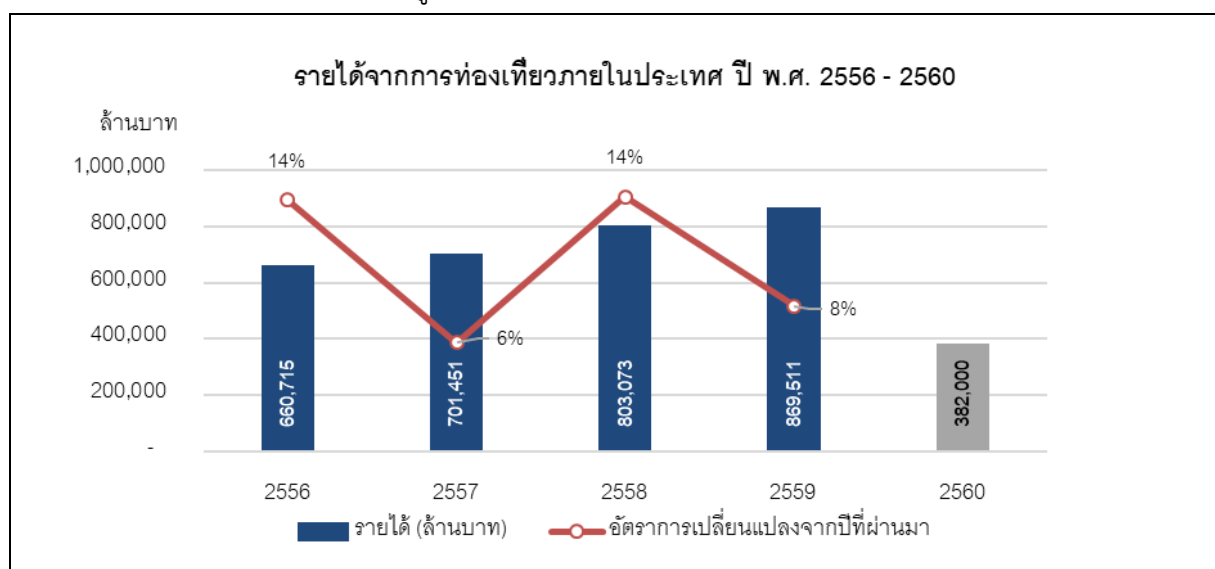


รูปที่ 2.3-5 จำนวนชาวไทยที่ท่องเที่ยวภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2556 และ 2560

หมายเหตุ : ตัวเลขของปี 2560 แสดงถึง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2560

ที่มา : กรมการท่องเที่ยว

ในด้านรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวไทยในช่วงปี พ.ศ. 2556-2559 เติบโตเฉลี่ย (CAGR) ในอัตราร้อยละ 10.75 ต่อปี โดย ในช่วงครึ่งปีแรกของปี พ.ศ. 2560 จำนวนรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวไทย เท่ากับ 382,000 ล้านบาท แสดงดังรูปที่ 2.3-6



รูปที่ 2.3-6 รายได้จากการท่องเที่ยวภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2556 และ 2560

หมายเหตุ : ตัวเลขของปี 2560 แสดงถึง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2560

ที่มา : กรมการท่องเที่ยว

2.3.2 สปป.ลาว

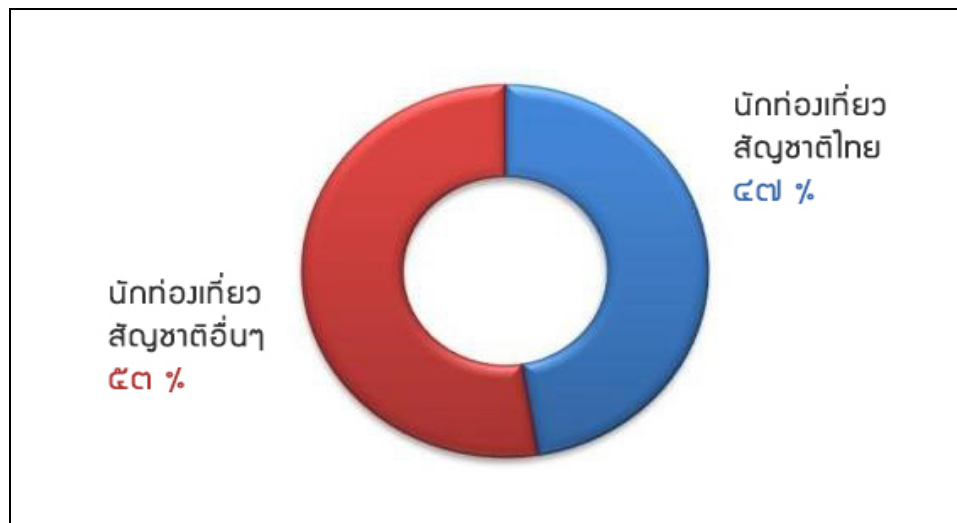
ในปี 2559 การท่องเที่ยวเป็นแหล่งรายได้สูงสุดลำดับที่ 4 ของ สปป.ลาว โดยมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางท่องเที่ยวในสปป.ลาว จำนวน 4,239,047 คน ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2555 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติมาท่องเที่ยวในสปป.ลาว จำนวนประมาณ 3-4 ล้านคน และมีแนวโน้มมากขึ้นเรื่อยๆ ทางกรมการคาดการณ์ว่าจะมีมากถึง 7 ล้านคนในปี 2568 ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวไทยมีจำนวนมากที่สุดประมาณร้อยละ 40-50 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางโดยรถยนต์ ซึ่งมีสะพานมิตรภาพ 1 (หนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์) เป็นช่องทางเข้า-ออกที่ถูกใช้มากที่สุด ทั้งของนักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวลาว ทั้งนี้ ในปี 2559 ช่องทางสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) แขวงหลวงน้ำทา (ด่านบ่อเต็น-บ่อหาน) สนามบินวัดไต และแขวงจำปาสัก (ด่านวังเต่า-ช่องเม็ก) เป็นช่องทางเข้า-ออกที่มีผู้ใช้มากที่สุด ใน 5 ลำดับแรก ในปี 2559 จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งภายในและต่างประเทศของ 6 แขวงในเขตอาณา มีจำนวน 2,279,649 คน คิดเป็นร้อยละ 33.60 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมดใน สปป.ลาว โดยมี 2 แขวงในเขตอาณาของ สกย.ฯ ติด 5 อันดับแรกของแขวงที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากที่สุด คือ แขวงสะหวันนะเขต (ลำดับที่ 2) และ แขวงจำปาสัก (ลำดับที่ 4)

สัดส่วนร้อยละของรายได้จากการท่องเที่ยวใน สปป.ลาว ปี 2559 จำนวนมากกว่า 720 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แสดงดังรูปที่ 2.3-7



ที่มา : กรมพัฒนาการท่องเที่ยว กระทรวงแถลงข่าว วัฒนธรรมและท่องเที่ยว สปป.ลาว

สัดส่วนร้อยละของนักท่องเที่ยวต่างชาติใน สปป.ลาว ปี 2559 จำนวน 4.2 ล้านคน แสดงดังรูปที่ 2.3-8



รูปที่ 2.3-8 สัดส่วนของนักท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2559

ที่มา : กรมพัฒนาการท่องเที่ยว กระทรวงแถลงข่าว วัฒนธรรมและท่องเที่ยว สป.ลาว

ในปี 2559 สป.ลาวมีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้า-ออกตามด่านต่างๆ ทั้งหมด 4,239,047 คน นำรายได้เข้าประเทศ 724,191,957 ดอลลาร์ คิดเป็นร้อยละ 5 ของ GDP ของประเทศ (ปี 2559 สป.ลาว มีมูลค่า GDP จำนวน 15,587 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) โดยในจำนวนนี้เป็น นักท่องเที่ยวชาวไทยมากที่สุดจำนวน 2,009,605 คน คิดเป็นร้อยละ 47 นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวชาวไทยยังนำรายได้เข้าสป.ลาวมากที่สุดถึง 184,361,484 ดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 25 ของรายได้จากการท่องเที่ยวทั้งหมด

สัดส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวเปรียบเทียบกับการค้าต่างประเทศ (การส่งออก) ในปี 2559 การท่องเที่ยวเป็นแหล่งรายได้สำคัญของสป.ลาว ใน 5 อันดับแรก เมื่อเปรียบเทียบกับการค้าต่างประเทศ (การส่งออก) อยู่ในลำดับที่ 4 มีมูลค่า 724.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รองจากการส่งออกไฟฟ้าและมีมูลค่าสูงกว่ารายได้จากผลผลิตทางการเกษตร

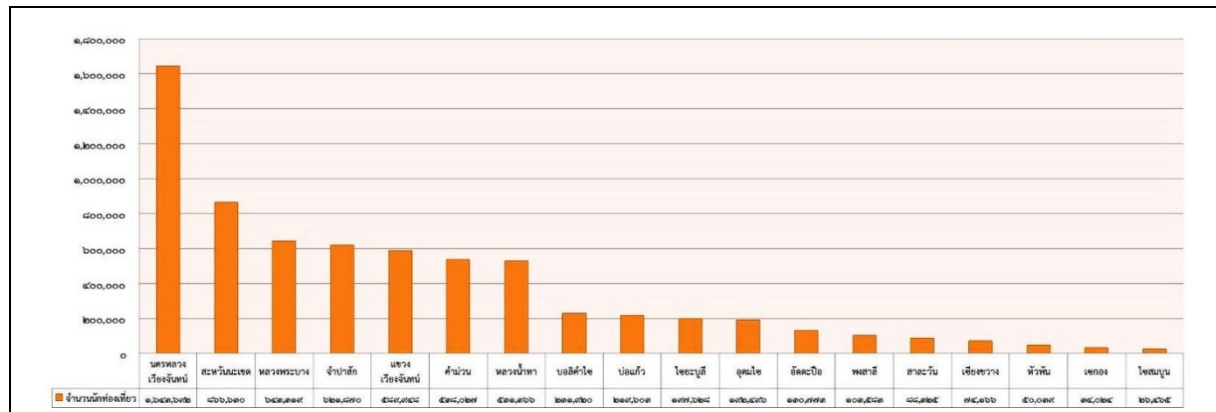
ตารางที่ 2.3-1 แสดงสัดส่วนแหล่งรายได้ที่สำคัญของสป.ลาว

ลำดับ	ผลิตภัณฑ์	หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐ		
		2559	2558	2557
1.	แร่ธาตุ	1,314.00	1,292.40	1,325.20
2.	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	1,312.10	917.20	237.60
3.	ไฟฟ้า	940.70	495.50	586.10
4.	การท่องเที่ยว	724.19	725.37	641.64

5.	ผลิตผลทางการเกษตร	584.20	319.80	238.20
----	-------------------	--------	--------	--------

นักท่องเที่ยวรายแขวงในปี 2559

จำนวนนักท่องเที่ยวรายแขวง พ.ศ. 2559 จำนวน 6,783,874 คน โดยมี 2 แขวงที่มี
นักท่องเที่ยวมากที่สุด คือ แขวงนครหลวงเวียงจันทน์ และแขวงสะหวันนะเขต



รูปที่ 2.3-9 จำนวนนักท่องเที่ยวรายแขวง ปี พ.ศ. 2559

ที่มา : กรมพัฒนาการท่องเที่ยว กระทรวงแถลงข่าว วัฒนธรรมและท่องเที่ยว สป.ลาว

ในภาพรวม การท่องเที่ยวเป็นแหล่งรายได้สำคัญของสปป.ลาวเป็นลำดับที่ 4 รองจากแร่
ธาตุ อุตสาหกรรมอื่น ๆ และไฟฟ้า ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ประชาชนลาวสามารถได้รับประโยชน์โดยตรงจากการ
ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งต่างจากอุตสาหกรรมแร่ธาตุและไฟฟ้าที่จะต้องอาศัยกลุ่มทุนขนาดใหญ่ในการ
ดำเนินการ ดังนั้น ฝ่ายไทยอาจพิจารณาให้ความสำคัญยิ่งขึ้นกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวในสปป.ลาว
โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวในลักษณะ joint package ไทย-ลาว และอาจเชื่อมโยงกับประเทศอื่น ๆ ด้วย
โดยเฉพาะการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวผ่านเส้นทางหมายเลข 9 เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมไทย-ลาว-
เวียดนาม ที่ได้รับความนิยมเป็นอันดับต้น ๆ อยู่แล้ว

การส่งเสริมการท่องเที่ยวในลักษณะเชื่อมโยง ดังกล่าว ไม่เพียงแต่สอดคล้องกับท่าทีในเวที
พหุภาคีต่าง ๆ เช่น ในกรอบ GMS และกรอบ ASEAN เท่านั้น แต่ยังสอดคล้องกับการดำเนินการของภาคเอกชน
อีกด้วย โดยในห้วงที่ผ่านมาสำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ (TCEB) และสมาคมบริษัท
ท่องเที่ยวภายในประเทศได้เข้าหารือกับสถานกงสุลใหญ่ฯ และได้นำผู้ประกอบการไทยศึกษาศักยภาพเส้นทาง
ท่องเที่ยวเชื่อมโยงไทยเข้ากับสปป.ลาว ตอนใต้และเวียดนามหลายครั้ง เนื่องจากสนใจขยายเส้นทางท่องเที่ยว
มายังประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อหาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวใหม่ ๆ ป้อนสู่ตลาด และเพื่อหลีกเลี่ยงแผนการตลาด
แบบลดราคา (price war) สำหรับตลาดท่องเที่ยวภายในประเทศ

แนวคิดเชื่อมโยงการท่องเที่ยวแบบ “สี่เหลี่ยมการท่องเที่ยว 2 แขวง 2 จังหวัด” เพื่อเชื่อมโยงนครพนม มุกดาหาร สหวัณนะเขต และคำม่วน ได้รับการสนับสนุนจากแขวงและจังหวัดที่เกี่ยวข้อง โดยจะเสนอรัฐบาลของตนให้พิจารณาแก้ไขความตกลงระหว่างประเทศให้สามารถเดินทางในพื้นที่ดังกล่าวด้วยบัตรผ่านแดนได้ จากเดิมที่ตราสารดังกล่าวกำหนดเกี่ยวกับช่องทางเข้าออกให้เดินทางได้เฉพาะจังหวัดที่อยู่ตรงข้ามกันเท่านั้น

แขวงทางภาคกลางและภาคใต้ในเขตอาณาของสปป.ลาว เป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม โดยมี 2 แขวงติด 5 อันดับแรกของแขวงที่ได้รับความนิยมสูงสุดในการท่องเที่ยวของสปป.ลาว คือ แขวงสหวัณนะเขต และแขวงจำปาสัก และมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเชื่อมโยง โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการ 2 ล้อ 2 น่อง ท่อง 2 แผ่นดิน ปันจักรยานระหว่างจังหวัดมุกดาหารและแขวงสหวัณนะเขต ซึ่งประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี จึงได้สานต่อติดต่อกันเป็นปีที่ 3 แล้ว

การเดินทางเข้าสู่ สปป.ลาวโดยอากาศยานยังมีสัดส่วนน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยทางบกผ่านด่านพรมแดนต่าง ๆ โดยเฉพาะในแขวงทางตอนใต้ ในปี 2559 มีนักท่องเที่ยวเดินทางผ่านสนามบินสหวัณนะเขตเพียง 3,113 คน (ร้อยละ 0.54) และสนามบินปากเซ เพียง 13,423 คน (ร้อยละ 2.32) ของจำนวนผู้ใช้สนามบินทั้งหมด นักท่องเที่ยวสัญชาติลาวส่วนใหญ่จะมาจากแขวงที่มีสะพานมิตรภาพ โดยเห็นได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวจากนครหลวงเวียงจันทน์ (สะพานมิตรภาพ 1) สหวัณนะเขต (สะพานมิตรภาพ 2)

สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) เพิ่มความสำคัญขึ้น โดยเป็นเส้นทางที่นักท่องเที่ยวลาวใช้เดินทางเข้าไทยมากที่สุดเป็นลำดับที่ 2 ในปี 2557

ปี 2561 รัฐบาลสปป.ลาว ประกาศให้เป็นปีท่องเที่ยวลาว ซึ่งจะเปิดอย่างเป็นทางการในช่วงงานนมัสการพระธาตุหลวง นครหลวงเวียงจันทน์ ช่วงเดือนตุลาคม 2560 โดยแขวงในเขตอาณาของสปป.ลาว กำหนดจัดกิจกรรมส่งเสริมปีท่องเที่ยวลาวที่สำคัญ ได้แก่ งานบุญเสาหลักเมือง 10 ชนเผ่า แขวงเซกอง งานนมัสการวัดพู แขวงจำปาสัก งานนมัสการพระธาตุศรีโคตรบอง แขวงคำม่วน ประเพณีแข่งเรือ แขวงสาละวัน งานนมัสการพระธาตุอิงฮัง แขวงสหวัณนะเขต และงานนมัสการพระเจ้าไชยเชษฐา แขวงอัตตะปือ ซึ่งตรงกับปี 2561 เป็น “ปีท่องเที่ยววิถีไทย เก๋ไก๋อย่างยั่งยืน” ของไทย โดยคาดว่า ในช่วงปีดังกล่าวจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปมาระหว่างไทย – สปป.ลาว หรือมีการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวเชื่อมโยงเพิ่มมากขึ้น (กรมพัฒนาการท่องเที่ยว กระทรวงแถลงข่าว วัฒนธรรมและท่องเที่ยว สปป.ลาว)

2.4 ทบทวนข้อมูลด้านการเมืองและความมั่นคง

2.4.1 ประเทศไทย

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติเป็นนโยบายระดับชาติ กำหนดขึ้นเพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการด้านความมั่นคงของภาครัฐในระยะ 5 ปี โดยได้ประเมินสถานะแวดล้อมทางภูมิรัฐศาสตร์ สถานการณ์และความเปลี่ยนแปลงของบริบทความมั่นคงนำไปสู่การกำหนดทิศทางหลักในการดำเนินการเพื่อรักษาผลประโยชน์และความมั่นคงของประเทศ ทั้งนี้นโยบายความมั่นคงแห่งชาติฉบับใหม่ได้กำหนดลำดับความสำคัญ โดยพิจารณาความเสี่ยงและผลกระทบต่อความมั่นคงที่เป็นแก่นหลักของชาติซึ่งส่งผลต่อความอยู่รอดปลอดภัยของชาติและส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในด้านต่างๆ และภูมิคุ้มกันของชาติในภาพรวมเป็น “เกณฑ์สำคัญ” โดยกำหนดความสำคัญเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 นโยบายเสริมสร้างความมั่นคงที่เป็นแก่นหลักของชาติและส่วนที่ 2 นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทั่วไปซึ่งการจัดสรรทรัพยากรจะให้น้ำหนักต่อนโยบายเสริมสร้างความมั่นคงที่เป็นแก่นหลักของชาติเป็นลำดับสำคัญในระดับต้นแต่ทั้งนี้ นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทั้งสองส่วนต้องได้รับการขับเคลื่อนไปพร้อมกัน เพื่อให้เกิดภาพแห่งความสำเร็จโดยรวมและสามารถรักษาผลประโยชน์แห่งชาติได้อย่างครบถ้วนทั้งเสถียรภาพ ความเป็นปึกแผ่นของประเทศ และการมีจุดยืนที่ชัดเจนเหมาะสม ซึ่งจะทำให้ประเทศมีเกียรติและศักดิ์ศรี ในประชาคมโลกกรอบความคิดหลักในการกำหนดนโยบายได้คำนึงถึงค่านิยมหลักของชาติซึ่งเป็นสิ่งที่คนในชาติจะต้องยึดถือและพึงรักษาไว้ร่วมกัน และผลประโยชน์แห่งชาติซึ่งเป็นความมุ่งประสงค์ของชาติ ที่จะทำให้อาณานิคมหลักของชาติดำรงอยู่ได้อย่างมั่นคง และต่อเนื่อง ค่านิยมหลักของชาติได้แก่ 1) มีความรักชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ อันเป็นสถาบันหลักของชาติ 2) เชื่อมมั่นในการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข 3) มีความรับผิดชอบต่อนองและสังคม มีเหตุมีผล เคารพสิทธิ เสรีภาพ หน้าที่และหลักนิติธรรม 4) เห็นคุณค่าในคุณธรรม จริยธรรม ความซื่อสัตย์สุจริต และวัฒนธรรมประเพณีอันดีงามของสังคมไทย 5) เคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์และยอมรับความแตกต่างหลากหลายทางความคิด ความเชื่อ อัตลักษณ์และวัฒนธรรม บนพื้นฐานของการยึดมั่นในความเป็นพหุสังคม และ 6) อยู่ร่วมกับประชาคมโลกอย่างสันติ ด้วยมิตรภาพอันดี

ความสำคัญของภูมิรัฐศาสตร์ไทย ประเทศไทยตั้งอยู่ในบริเวณเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของโลก เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ประเทศไทยมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ต่อประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และต่อมหาอำนาจ ทั้งสหรัฐอเมริกา จีน รวมถึงญี่ปุ่น โดยมีความได้เปรียบด้านยุทธศาสตร์การคมนาคมและมีที่ตั้งเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ มีความเสี่ยงภัยธรรมชาติค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับเพื่อนบ้านและมีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุดในภูมิภาค มีแนวทางพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ซึ่งได้ส่งผลให้เกิดความร่วมมือต่าง ๆ หลายด้านจำนวนมาก นอกจากนี้ประเทศไทยมีจุดแข็งโดยเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตรหลายรายการรายใหญ่ของโลกทางด้านทะเล ไทยมีแผ่นดินติดกับทะเล 2 ด้าน ได้แก่ ด้านตะวันตก เป็นทะเลอันดามันและช่องแคบมะละกา ส่วนด้านตะวันออกเป็นอ่าวไทยซึ่งห้อมล้อมด้วยน่านน้ำที่เป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศต่างๆ แม้พื้นที่ทางทะเลของไทยจะไม่อยู่ในเส้นทางเดินเรือสากล แต่การเป็นรัฐชายฝั่งที่มี

ทางออกสู่ทะเลทั้งสองด้านทำให้ไทยได้รับประโยชน์สูงสุดจากลักษณะภูมิประเทศนี้ โดยมีแหล่งประมงนอกน่านน้ำไทยครอบคลุมพื้นที่ทั้งทะเลจีนใต้ช่องแคบมะละกา ทะเลอันดามันด้านประเทศเมียนมาและบังคลาเทศ และจากการสำรวจยังพบว่า ใต้ท้องทะเลบริเวณอ่าวไทยมีแหล่งปิโตรเลียมกระจายอยู่ทั่วไปที่สามารถจะนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ ทะเลไทยยังเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทหารที่สำคัญ โดยเฉพาะในด้านการคมนาคมขนส่งทางทะเล ซึ่งมีผลต่อความอยู่รอดของประเทศทั้งในยามสงบและยามสงคราม

ปัจจุบันประเทศมหาอำนาจได้เข้ามามีบทบาทและแข่งขันอิทธิพลกันในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมากขึ้น โดยเฉพาะระหว่างจีนและสหรัฐฯ ประเทศไทยในฐานะส่วนหนึ่งของภูมิภาคจึงถูกแรงกดดันจากการขยายอิทธิพลดังกล่าวและจำเป็นต้องปรับตัวในด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างเหมาะสม เพื่อรักษาดุลยภาพระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และมหาอำนาจ แต่ด้วยประเทศไทยมีความเป็นกลางและไม่มีผลประโยชน์ขัดกับประเทศมหาอำนาจ เช่น ในกรณีทะเลจีนใต้ จึงถือเป็นอีกจุดแข็งสำคัญในการวางบทบาทและจุดยืน เพื่อรักษาผลประโยชน์แห่งชาติได้อย่างสมดุล ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงบริบท 3 บริบท ดังนี้

1. ความเปลี่ยนแปลงของบริบทความมั่นคงในระดับภูมิภาค

- การขยายอิทธิพลและบทบาทของประเทศมหาอำนาจต่อภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการปรับเปลี่ยนนโยบายที่แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มของการแข่งขันและการขยายอิทธิพลของชาติมหาอำนาจ ทั้งในรูปแบบของการใช้พลังอำนาจทางทหารและทางเศรษฐกิจเพื่อให้ได้มาซึ่งประโยชน์ของตน และการเข้ามาแทรกแซงกิจการภายในของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคซึ่งหากเกิดความขัดแย้งขึ้นก็อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงและผลประโยชน์ของไทยซึ่งอยู่ในภูมิภาคนี้ได้

- การขยายตัวของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคพัฒนาการของกลุ่มประเทศอาเซียนที่กำหนดการจัดตั้ง “ประชาคมอาเซียน” ในปี พ.ศ. 2558 จะทำให้อาเซียนมีความเชื่อมโยงกันมากขึ้น ทั้งทางการเมือง ความมั่นคงเศรษฐกิจ และสังคม อันจะนำไปสู่การเสริมสร้างพัฒนาการทางการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก รวมทั้งเพิ่มโอกาสการติดต่อเชื่อมโยงผ่านเส้นทางคมนาคมในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม การเป็นประชาคมเป็นความท้าทาย โดยเฉพาะการที่ประเทศสมาชิกยังมีลักษณะการปกครองและเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน การสร้างความเป็นประชาคมและการเปิดกว้างของการติดต่อระหว่างกันอย่างเสรี ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นการย้ายถิ่นฐานของประชากรในภูมิภาค และการขยายตัวของอาชญากรรมข้ามชาติและเศรษฐกิจนอกระบบ

- ความขัดแย้งทางดินแดนและการใช้กำลังทางการทหารยังคงมีปัญหาความไม่เข้าใจและความหวาดระแวงที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน แต่สามารถจำกัดขอบเขตและระดับความรุนแรงให้อยู่ในเฉพาะพื้นที่โดยเป็นผลจากการเสริมสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมือที่ใกล้ชิดกันและการเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางการทูตเชิงป้องกัน รวมถึงทิศทางความร่วมมือของประเทศในภูมิภาคที่มุ่งสู่การเป็นประชาคมอาเซียน เมื่อพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ข้อพิพาทในภูมิภาค สถานการณ์ภายในของประเทศเพื่อนบ้าน และบทบาทของประเทศมหาอำนาจที่เกี่ยวข้องกับภูมิภาค

และการที่ประเทศไทยมีชายแดนทั้งทางบกและทางทะเลติดกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศโดยยังมีความไม่ชัดเจนของเส้นเขตแดนและอาณาเขตทางทะเลระหว่างกัน รวมถึงมีสิ่งบ่งชี้ถึงการเพิ่มปริมาณทางทหารของประเทศในภูมิภาค จึงยังคงมีความเสี่ยงที่จะนำไปสู่การใช้อำนาจทหารต่อกันหากเกิดความขัดแย้งรุนแรงและไม่มีการบริหารจัดการปัญหาร่วมกันที่มีประสิทธิภาพ

- ความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทะเลปัจจุบันผลประโยชน์ทางทะเลของประเทศไทยมีมูลค่าสูงและในเชิงภูมิรัฐศาสตร์ประเทศไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์เส้นทางการเดินเรือที่สำคัญในภูมิภาคและเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล ส่งผลให้มหาอำนาจต่างๆ มุ่งที่จะรักษาและแผ่ขยายอิทธิพลของตนเองในพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ภัยคุกคามต่อความมั่นคงทางทะเลของประเทศไทยที่สำคัญ ได้แก่ ปัญหาการอ้างสิทธิทับซ้อนทางทะเล ปัญหาการทำลายสิ่งแวดล้อมโดยมนุษย์ กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายทางทะเล ปัญหาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเล ปัญหาการลักลอบขนส่งสิ่งผิดกฎหมายทางทะเล โดยเฉพาะสินค้าและวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้สองทางที่มีความเสี่ยง

2. ความเปลี่ยนแปลงของบริบทความมั่นคงภายในประเทศ

- ความมั่นคงของสถาบันพระมหากษัตริย์ความเคลื่อนไหวที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสถาบันฯ ได้เพิ่มระดับและขอบเขตที่กว้างขวาง ทั้งที่มีลักษณะเชื่อมโยงสถาบันฯ มาแสวงหาผลประโยชน์ทางการเมือง ตลอดจนมีการกล่าวอ้างความเท็จเพื่อดูหมิ่นใส่ร้ายอันเป็นการบ่อนทำลายต่อสถาบันฯ และการปรากฏแนวคิดในเชิงปฏิรูปรวมถึงการวิพากษ์วิจารณ์ประเด็นการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการหมิ่นสถาบันฯ ที่ขัดต่อหลักสิทธิและเสรีภาพและสิทธิมนุษยชน ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวเป็นประเด็นที่มีความอ่อนไหวนำมาซึ่งความขัดแย้งระหว่างกลุ่มต่างๆ ในสังคม ประกอบกับความผูกพันเชื่อมโยงของประชาชนบางส่วน โดยเฉพาะในหมู่เยาวชนรุ่นใหม่ที่มีต่อสถาบันฯ ถูกลดทอนลง เนื่องจากขาดความเข้าใจความตระหนักรู้อย่างถูกต้อง แท้จริง ถึงความสำคัญของสถาบันพระมหากษัตริย์ ในฐานะที่เป็นศูนย์รวมจิตใจและจุดยึดเหนี่ยวของสังคมไทย

- ความขัดแย้งของคนภายในประเทศพัฒนาการทางการเมืองของไทยที่ผ่านมา มีทิศทางที่นำสังคมไทยวิวัฒน์ไปสู่วัฒนธรรมการเมืองที่ประชาชนต้องการมีส่วนร่วมตัดสินใจในนโยบายของรัฐมากขึ้น โดยเฉพาะการกระจายความมั่งคั่งและอำนาจจัดการทรัพยากรสำคัญ โดยประชาชนแสดงออกด้วยการใช้สิทธิทางการเมืองและเสรีภาพพลเมืองในการเลือกตั้ง และการปกป้องสิทธิของตนหรือสิทธิของชุมชนท้องถิ่น ในขณะที่สังคมไทยกำลังอยู่ในกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง โดยที่ยังคงมีปัญหาเชิงโครงสร้างจากความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ สังคม และการเข้าถึงทรัพยากรธรรมชาติ รวมถึงโลกทัศน์ที่แตกต่างกันของกลุ่มคนในสังคมเป็นปัจจัยผลักดันให้เกิดความแตกแยกทางความคิดระหว่างคนกลุ่มต่างๆ ในห้วงที่ผ่านมาการเคลื่อนไหวทางการเมืองถูกขับเคลื่อนด้วยเป้าหมายสุดโต่งทางการเมืองส่งผลให้สภาวะการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนำไปสู่ความขัดแย้งทางการเมืองที่มีความรุนแรงและซับซ้อนมากขึ้น และโดยที่ความอดทนอดกลั้นของคนกลุ่มต่างๆ ในสังคมมีแนวโน้มลดต่ำลง ทำให้สถานการณ์ความขัดแย้งทางการเมืองยังคงเป็นจุดเปราะบางในการรักษาเอกภาพของชาติและการสร้าง

ภูมิคุ้มกันของสังคมไทย หากการสร้างความสมานฉันท์ปรองดองและการแก้ไขรากเหง้าของปัญหาความขัดแย้ง
ยังคงไม่บรรลุผล

- ความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้ได้ปัญหาความรุนแรงในจังหวัด
ชายแดนภาคใต้ที่เกิดขึ้นมาอย่างยาวนานเป็นปัญหาที่มีพัฒนาการที่มีความซับซ้อน ละเอียดย่อย และมีความ
เชื่อมโยงกันหลายมิติโดยมีใจกลางของปัญหาคือ เรื่องอัตลักษณ์ชาติพันธุ์มาลาญ ศาสนาอิสลาม และ
ประวัติศาสตร์รัฐปัตตานี โดยการต่อสู้ที่ใช้ความรุนแรงเป็นผลมาจากคนกลุ่มหนึ่งที่มีอุดมการณ์ต้องการ
แบ่งแยกดินแดนได้นำเงื่อนไขอัตลักษณ์เฉพาะมาขยายผลในการใช้ความรุนแรง ทำให้เกิดบรรยากาศความกลัว
ไม่ไว้วางใจ ระหว่างรัฐกับประชาชนและประชาชนกับประชาชน เพิ่มมากขึ้นนอกจากนี้ ได้ปรากฏภูมิปัญหาใหม่
ที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ คือ ปัญหายาเสพติด ปัญหาภัยแทรกซ้อนบทบาทของภาคประชา
สังคมโดยเฉพาะเยาวชนที่เห็นต่างจากรัฐ และถูกดึงเข้ามามีส่วนร่วมในการเคลื่อนไหวที่สอดคล้องกับ
อุดมการณ์ของผู้เห็นต่างจากรัฐ การเข้ามามีบทบาทและแทรกแซงขององค์กรระหว่างประเทศที่เป็นการเพิ่มความ
ซับซ้อนของปัญหามากยิ่งขึ้น

- ความไม่เชื่อมั่นในการบริหารประเทศตามหลักนิติธรรม ประเทศไทยยังคง
มีปัญหาเชิงโครงสร้างที่ไม่เอื้อต่อการบริหารตามหลักนิติธรรมความไม่เชื่อมั่นในการบริหารประเทศและวิกฤติ
ศรัทธาของผู้นำ รวมถึงโครงสร้างทางการเมืองการบริหารซึ่งแม้จะมีการกระจายอำนาจมากขึ้นแต่ในภาพรวม
ยังคงมีลักษณะรวมศูนย์อำนาจที่ส่วนกลาง เป็นข้อจำกัดต่อการเข้ามามีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ ในสังคม
ประกอบกับการทุจริตคอร์รัปชันในภาครัฐขยายตัวออกไปทุกระดับ ส่งผลให้เกิดความไม่เชื่อมั่นของประชาชนใน
ขณะเดียวกัน ประชาชนบางส่วนยอมรับกระบวนการทุจริตคอร์รัปชันเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน โดยผล
ของปัญหาดังกล่าวได้กัดกร่อนพื้นฐานทางคุณธรรมจริยธรรมของสังคม

- ปัญหายาเสพติดปัจจุบันสถานการณ์ยาเสพติดของประเทศไทยมีแนวโน้ม
รุนแรงเพิ่มขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการแพร่ระบาดของยาเสพติดในกลุ่มของเยาวชนซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงที่
สำคัญ ปัญหายาเสพติดเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังปัญหาอื่นๆ เช่นปัญหาอาชญากรรมปัญหาการ
ทำลายศักยภาพของประชากรและปัญหาการขยายตัวขององค์กรอาชญากรรมนอกจากนี้ ประเทศไทยต้อง
เผชิญกับการลักลอบค้ายาเสพติดจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยเป็นประเทศทางผ่านและประเทศปลายทาง
ในขณะที่การลักลอบขนยาเสพติดและแหล่งพักยาเสพติดอยู่บริเวณพื้นที่ชายแดนฝั่งไทยและประเทศเพื่อนบ้าน
โดยพื้นที่ชายแดนภาคเหนือเป็นพื้นที่สำคัญ รองลงมา คือ พื้นที่ชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้
กลุ่มนักค้าจากนอกภูมิภาคเข้ามามีบทบาทสำคัญในการค้ายาเสพติดระหว่างประเทศ ในการลำเลียงยาเสพติด
จากหลายแหล่งผลิตทั้งในและนอกภูมิภาค ซึ่งการจับกุมกระทำได้อย่างขึ้นเนื่องจากลักษณะเฉพาะตัวของการ
จัดองค์กรและรูปแบบและวิธีการค้ายาเสพติดที่ปรับเปลี่ยนอยู่เสมอ

- ความเสี่ยงภัยพิบัติทางธรรมชาติ สภาพการเปลี่ยนแปลงของโลกที่เกิดการ
เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสภาวะโลกร้อนเกิดขึ้นพร้อมกับการเพิ่มจำนวนของประชากรโลก รวมถึง
การพัฒนาประเทศที่เน้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นหลัก นำไปสู่การใช้ทรัพยากรธรรมชาติโดยขาด

ความสมดุลทำให้สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลง ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศน์จนนำไปสู่ภัยพิบัติธรรมชาติเพิ่มขึ้น และมีแนวโน้มทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น โดยมีพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุทกภัยรวมถึงสถานการณ์แผ่นดินไหวที่เพิ่มมากขึ้น ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาความสามารถ ความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ และการเตรียมความพร้อมในลักษณะที่สามารถบริหารจัดการวิกฤติการณ์และภัยพิบัติให้มีประสิทธิภาพตั้งแต่ขั้นป้องกัน การแก้ไขและการฟื้นฟูสถานการณ์ผลกระทบจากวิกฤติการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติในระดับรุนแรงมากขึ้นควบคู่กับการขยายความร่วมมือกับประชาคมโลกเพื่อจัดการกับภัยพิบัติ

3. ความเปลี่ยนแปลงของบริบทความมั่นคงข้ามพรมแดน

- การเคลื่อนตัวของภัยคุกคามข้ามชาติ ปัจจุบันภัยคุกคามข้ามชาติได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วตามสถานะโลกาภิวัตน์ที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และความมั่นคงของชาติโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบจากการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ ในด้านปัญหาการก่อการร้ายแรงขับเคลื่อนของการต่อสู้เชิงอุดมการณ์ยังคงมีอยู่อย่างเข้มข้น และขยายอุดมการณ์ความเชื่อไปสู่คนและกลุ่มบุคคลในพื้นที่ที่มีเงื่อนไขพร้อมที่จะเปลี่ยนแปลงตนเองเป็นผู้ก่อการร้ายในหลายรูปแบบ โดยเงื่อนไขที่เป็นปัจจัยผลักดันที่สำคัญ ได้แก่ ความคับแค้นอันเนื่องมาจากปัญหาการไม่ได้รับความเป็นธรรม ทั้งในทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และอัตลักษณ์ทางเชื้อชาติและวัฒนธรรม และการแปรเปลี่ยนความเชื่อทางศาสนาให้เป็นพลังผลักดัน นอกจากนี้การเผยแพร่แนวคิดรุนแรงของกลุ่มก่อการร้ายสากลและกลุ่มหัวรุนแรงในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังคงดำรงอยู่ ทั้งการก่อการร้ายจากกลุ่มหัวรุนแรงในพื้นที่ที่ได้รับแรงบันดาลใจจากต่างประเทศและการแทรกซึมเข้ามาปฏิบัติการเองจากกลุ่มก่อการร้ายนอกภูมิภาค โดยอาศัยช่องว่างด้านมาตรการการรักษาความปลอดภัยและชายแดนที่เปราะบางของประเทศในภูมิภาค รวมถึงการเชื่อมโยงติดต่อและการเผยแพร่ความคิดอุดมการณ์ของกลุ่มก่อการร้ายผ่านทางอินเทอร์เน็ตและสังคมออนไลน์ ทั้งนี้แม้ว่าประเทศไทยจะไม่ใชเป้าหมายการโจมตีโดยตรงของกลุ่มก่อการร้ายสากลแต่ยังคงมีความจำเป็นที่ต้องเฝ้าระวังความเสี่ยงโดยเฉพาะการใช้เป็นสถานที่พักพิงและอำนวยความสะดวกในการก่อการร้ายจากกลุ่มก่อการร้ายทั้งในและนอกภูมิภาคและการก่อความรุนแรงในเมืองสำหรับปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ อันประกอบด้วย การค้ายาเสพติด การค้ามนุษย์ การค้าอาวุธการฟอกเงินการกระทำความผิดเป็นโจรสลัด อาชญากรรมทางเศรษฐกิจและอาชญากรรมคอมพิวเตอร์ มีแนวโน้มที่จะขยายตัวและควบคุมได้ยาก โดยมีการพัฒนารูปแบบและวิธีการที่ซับซ้อนจากการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี รวมถึงปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้การก่ออาชญากรรมข้ามชาติทำได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น มีการพัฒนาเป็นเครือข่ายที่เข้มแข็งและมีเจ้าหน้าที่ของรัฐเกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังพบว่าความเชื่อมโยงระหว่างการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติมีแนวโน้มขยายตัวมากขึ้นและมีขีดความสามารถสูงขึ้น โดยคาดการณ์ว่าภัยคุกคามทั้งจากการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติจะทวีความรุนแรงมากขึ้นเมื่อมีการจัดตั้งประชาคมอาเซียนในปี 2558 เนื่องจากการเปิดเสรีด้านการเดินทาง การขยายการท่องเที่ยว การแพร่ขยายแนวความคิดหัวรุนแรงและการรวมกลุ่มบุคคลที่มีความคิดดังกล่าว ในขณะที่ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายของประเทศสมาชิกยังมีความแตกต่างกัน และการบูรณาการความร่วมมือด้านความมั่นคงเป็นไปอย่างล่าช้า

- การย้ายถิ่นฐานของประชากรการย้ายถิ่นฐานของประชากรจากประเทศเพื่อนบ้านเข้าสู่ประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการย้ายถิ่นในลักษณะเข้าเมืองผิดกฎหมายที่ส่งผลให้เกิดปัญหาการผลักดันส่งกลับ ส่งผลให้มีผู้ย้ายถิ่นฐานจำนวนมากยังตกค้างอยู่ในประเทศไทย และเกิดปัญหาการเมืองระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มที่ขัดแย้งกับรัฐบาลของประเทศต้นทาง สาเหตุการย้ายถิ่นที่สำคัญ ประกอบด้วยปัจจัยด้านการเมืองคือ สถานการณ์ภายในประเทศเพื่อนบ้านและปัจจัยด้านเศรษฐกิจ คือ ระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่แตกต่างกัน ส่งผลให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมา เช่น ปัญหาสาธารณสุข ปัญหาสถานะและสิทธิของบุคคลตามกฎหมาย ปัญหาการศึกษา ปัญหาความขัดแย้งกับชุมชนชาวไทย ตลอดจนปัญหาศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะยาว นอกจากนี้ปรากฏการย้ายถิ่นที่ใช้ประเทศไทยเป็นทางผ่านเพิ่มมากขึ้น โดยปัญหาดังกล่าวมีความละเอียดอ่อนและส่งผลกระทบในหลายมิติ ทั้งความมั่นคงของมนุษย์ ประเด็นด้านสิทธิมนุษยชน และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

- บริบทการเปลี่ยนแปลงที่นำไปสู่ภัยคุกคามรูปแบบใหม่อื่น ๆ ปัจจุบันภัยคุกคามความมั่นคงมีขอบเขตที่กว้างขวาง มีความเชื่อมโยง ซับซ้อน และส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยตรงมากขึ้นภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบใหม่ประกอบด้วยทั้งที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงที่เชื่อมโยงกับบริบทโลกในมิติต่าง ๆ ทั้งมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง รวมถึงการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศของโลก และผลจากการพัฒนาประเทศที่ผ่านมาประกอบกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติโดยขาดความสมดุล ได้ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของมนุษย์ปัญหาความมั่นคงทางอาหาร ปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและปัญหาความขัดแย้งแย่งชิงทรัพยากรที่ส่งผลต่อเนื่องเป็นความขัดแย้งระหว่างประชาชนและความขัดแย้งกับหน่วยงานภาครัฐนอกจากนี้ความต้องการพลังงานของโลกที่เพิ่มสูงขึ้นส่งผลต่อความมั่นคงทางพลังงานของไทยในการแข่งขันแสวงหาแหล่งพลังงาน โดยเฉพาะการที่ประเทศไทยต้องพึ่งพิงแหล่งพลังงานจากภายนอกในสัดส่วนที่สูง (ร่างนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. 2558 – 2562)

2.4.2 สปป.ลาว

สถานการณ์ภายในประเทศโดยรวมมีความสงบเรียบร้อย แม้ว่าจะยังมีรายงานการเคลื่อนไหวของกลุ่มต่อต้านรัฐบาลตามแขวงต่าง ๆ แต่ทางการลาวสามารถควบคุมสถานการณ์ได้ โดยได้จัดวางกองกำลังลาดตระเวนในพื้นที่ต่าง ๆ อย่างเข้มงวดทำให้ไม่เกิดเหตุการณ์รุนแรง นอกจากนี้ นายกรัฐมนตรี สปป.ลาว ได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2549 ยุบเขตการปกครองพิเศษไซสมบูน ซึ่งเคยเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาด้านความมั่นคง โดยโอนพื้นที่การปกครองไปขึ้นกับแขวงเชียงขวางและแขวงเวียงจันทน์ เนื่องจากเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวมีความมั่นคงปลอดภัยมากขึ้นแล้ว

เมื่อวันที่ 18-21 มีนาคม 2539 ที่ประชุมสมัชชาพรรคประชาชนปฏิวัติลาว ครั้งที่ 8 มีมติเป็นเอกฉันท์เลือกพลโท จูมมะลี ไซยะสอน รองประธานประเทศ (ตำแหน่งในขณะนั้น) ให้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการใหญ่คณะบริหารศูนย์กลางพรรค (Central Committee) และสมาชิกคณะกรรมการเมือง

(Politburo) ลำดับที่ 1 แทนพลเอกคำไต สีพันดอน อดีตประธานประเทศที่สละตำแหน่งในพรรคทุกตำแหน่ง และได้แต่งตั้งคณะบริหารพรรค ได้แก่ คณะบริหารงานศูนย์กลางพรรค จำนวน 55 คน คณะกรรมการเมือง จำนวน 11 คน คณะเลขาธิการศูนย์กลางพรรค จำนวน 7 คน และคณะกรรมการตรวจตราพรรคฯ ระดับศูนย์กลางพรรคฯ จำนวน 3 คน รวมทั้งได้กำหนดแผนพัฒนาประเทศระยะสั้นปี 2553 และระยะยาวปี 2563 เพื่อให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ

เมื่อวันที่ 31 เมษายน 2549 สปป.ลาวได้จัดการเลือกตั้งสมาชิกสภาแห่งชาติ ชุดที่ 6 โดยพรรคประชาชนปฏิวัติลาวได้คัดเลือกส่งผู้สมัครเข้ารับการเลือกตั้ง จำนวน 175 คนเพื่อเลือกตั้งสมาชิกสภาแห่งชาติ จำนวน 115 ที่นั่งใน 17 เขตเลือกตั้ง (16 แขวงและนครหลวงเวียงจันทน์) ผลการเลือกตั้ง ปรากฏว่ามีประชาชนไปใช้สิทธิเลือกตั้งร้อยละร้อย สมาชิกสภาแห่งชาติที่ได้รับเลือกจำนวน 115 คน เป็นสมาชิกพรรคประชาชนปฏิวัติลาว จำนวน 113 ที่นั่ง และผู้สมัครอิสระจำนวน 2 ที่นั่ง แบ่งเป็นชนเผ่า ลาวลุ่ม 92 คน ลาวเทิง 17 คน และลาวสูง 6 คน

การประชุมสภาแห่งชาติ ชุดที่ 6 ครั้งที่ 1 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 8 – 17 มิถุนายน 2549 โดยในการประชุมวันแรก ที่ประชุมได้รับรองผู้ดำรงตำแหน่งประธานประเทศ รองประธานประเทศ และคณะรัฐมนตรีชุดใหม่ รวมทั้งได้มีการปรับปรุง/จัดตั้งกระทรวงด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ ปรับกระทรวงอุตสาหกรรมและหัตถกรรมไปรวมกับกระทรวงการค้า เป็น “กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า” และจัดตั้ง “กระทรวงพลังงานและป่าไม้” ขึ้นใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจ และนำศักยภาพด้านพลังงาน (พลังงานน้ำและแร่ธาตุ) มาใช้ในการพัฒนาประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ปัญหาเสถียรภาพเป็นประเด็นที่รัฐบาล สปป.ลาวให้ความสำคัญในลำดับต้นและประสบความสำเร็จในการขจัดพื้นที่การปลูกฝิ่นในลาวให้หมดสิ้นไปภายในปี 2548 ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้รวมทั้งได้จัดทำแผนขอรับความช่วยเหลือจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้นเพื่อดำเนินโครงการพัฒนาชนบท ป้องกันไม่ให้ประชาชนหวนกลับไปปลูกฝิ่นอีก สำหรับปัญหาอื่น ๆ ได้แก่ ปัญหาภัยธรรมชาติ ปัญหา ความไม่รู้หนังสือของประชาชน ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคเอดส์และปัญหาการเก็บกู้กับระเบิดที่ตกค้าง ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่การเกษตรและเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตของประชากรลาว

2.4.3 ความร่วมมือทางการเมืองและความมั่นคงของประเทศไทยและ สปป.ลาว

ไทยและสปป.ลาว มีหลายกลไก เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคง กลไกที่ดูเลภาพรวมความสัมพันธ์ทั้งหมด ได้แก่ คณะกรรมาธิการร่วมว่าด้วยความร่วมมือไทย-ลาว (Joint Commission : JC) ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของทั้งสองฝ่ายเป็นประธานร่วม ประเด็นหารือในกรอบความร่วมมือนี้ครอบคลุมทุกมิติ เช่น การรักษาความสงบเรียบร้อยบริเวณชายแดน การเปิดจุดผ่านแดนการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม แรงงาน เป็นต้น

ความร่วมมือทางการเมืองและความมั่นคงยังมีกลไกในแต่ละสาขาดังนี้

1. การสำรวจและจัดทำหลักเขตแดน ประเทศไทยและสปป.ลาวมีชายแดน 1,810 กิโลเมตร มีพรมแดนทั้งทางบกและทางน้ำ (แม่น้ำโขงและแม่น้ำเหือง) มีคณะกรรมการการเขตแดนร่วม (Joint Boundary Commission: JBC) ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของทั้งสองฝ่ายเป็นประธานร่วม เป็นกลไกในการสำรวจและจัดทำหลักเขตแดน ปัจจุบันได้จัดทำหลักเขตแดนทางบกเสร็จแล้วมากกว่า ร้อยละ 95

2. การรักษาความสงบเรียบร้อยบริเวณชายแดน โดยที่ประเทศไทยและสปป.ลาว มีชายแดนถึง 1,810 กิโลเมตร การรักษาความสงบเรียบร้อยบริเวณชายแดน เพื่อให้ประชาชนของทั้งสองฝ่ายดำรงชีวิตได้อย่างปกติสุข จึงเป็นเรื่องสำคัญ หน่วยงานความมั่นคงที่มีบทบาทสำคัญในเรื่องนี้ คือ กระทรวงกลาโหมและกระทรวงมหาดไทย กลไกความร่วมมือระหว่างกระทรวงกลาโหมและกระทรวงป้องกันประเทศ สปป.ลาว ได้แก่ คณะกรรมการร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยตามชายแดนทั่วไปไทย-ลาว (General Border Committee : GBC) จัดตั้งเมื่อปี 2533 มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงป้องกันประเทศ สปป.ลาว เป็นประธานร่วม จัดประชุมครั้งแรกเมื่อปี 2534

ในปี 2536 คณะกรรมการร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยฯ (GBC) ได้ตั้งคณะอนุกรรมการร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยตามชายแดนทั่วไปไทย-ลาว (อนุ GBC) กำหนดประชุมปีละ 2 ครั้ง เพื่อติดตามการปฏิบัติงานภายในกรอบนโยบาย GBC และเสนอผลการดำเนินงาน และข้อพิจารณาในประเด็นที่เกี่ยวข้อง เช่น ปัญหาคนเข้าเมืองผิดกฎหมายความร่วมมือระหว่างกองทัพความร่วมมือในการรักษาเส้นเขตแดน เป็นต้น

ในส่วนของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงป้องกันความสงบ สปป.ลาว กลไกประสานงานระดับสูงสุด คือ การประชุมคณะผู้ว่าราชการจังหวัด-เจ้าแขวงชายแดนไทย-ลาว มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงป้องกันความสงบ สปป.ลาว เป็นประธานร่วม จังหวัดที่มีชายแดนติด สปป.ลาว มี 12 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี ฝั่งลาวมี 9 แขวงที่ติดชายแดนไทย ได้แก่ บ่อแก้ว ไชยะบูลี เวียงจันทน์ นครหลวงเวียงจันทน์ บอลิคำไซ คำม่วน สะหวันนะเขต สาละวัน และจำปาสัก (แขวงเวียงจันทน์เป็นเขตการปกครองต่างหากจากนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเมืองหลวง) ในระดับท้องถิ่น จังหวัดและแขวงชายแดนไทยลาวมีการประชุมประสานงานของคณะกรรมการร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยตามชายแดนทั่วไปไทย-ลาว ระดับจังหวัด-แขวง มีผู้ว่าราชการจังหวัดกับเจ้าแขวงเป็นประธานร่วม โดยมุ่งหวังให้สามารถแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นให้ยุติในระดับท้องถิ่น ประเด็นสำคัญที่หารือกัน ได้แก่ การเปิดจุดผ่านแดน การอำนวยความสะดวกในการข้ามแดน และการรักษาความสงบเรียบร้อยบริเวณชายแดน

3. การดำเนินกิจกรรมในแม่น้ำโขงและแม่น้ำเหือง แม่น้ำโขงและแม่น้ำเหืองเป็นแม่น้ำที่เป็นเขตแดนระหว่างประเทศ ในอดีตเคยมีปัญหาการลักลอบค้ายาและปัญหาตลิ่งถูกกัดเซาะ ทั้งสองฝ่ายจึงได้ตั้งคณะกรรมการร่วมไทย-ลาวเพื่อดูแลการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ตามแม่น้ำโขงและแม่น้ำเหือง (Joint Committee for Management on Mekong River and Heung River : JCMH) เป็นกลไกป้องกันและแก้ไขปัญหา มีปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานฝ่ายไทย

4. ยาเสพติด สำนักงาน ป.ป.ส. และสำนักงานคณะกรรมการแห่งชาติลาวเพื่อควบคุมและ
ตรวจตรายาเสพติดมีการประชุมหารืออย่างสม่ำเสมอเพื่อร่วมกันแก้ปัญหายาเสพติด ทั้งในด้านการปราบปราม
และด้านการบำบัดรักษาและฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด ความร่วมมือที่เป็นรูปธรรม เช่น

1) การตั้งสำนักงานประสานงานปราบปรามยาเสพติดชายแดน (Border
Liaison Office) 9 แห่ง

2) ไทยสนับสนุนการก่อสร้างและด้านวิชาการแก่ศูนย์บำบัดรักษาและฟื้นฟู
สมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดที่แขวงจำปาสัก

3) การให้ทุนฝึกอบรมแก่บุคลากรลาว

4) การแลกเปลี่ยนข่าวสารเพื่อจับกุมเครือข่ายค้ายาเสพติด

5) สถาบันวิจัยและพัฒนาพื้นที่สูง (องค์การมหาชน) และกระทรวงการ
ต่างประเทศมีโครงการนำองค์ความรู้ด้านการปลูกพืชทดแทนพืชเสพติดของมูลนิธิโครงการหลวง และการ
พัฒนาการเกษตรบนพื้นที่สูงอย่างยั่งยืน ไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาอาชีพและคุณภาพชีวิตของประชาชน
ภายหลังเลิกปลูกฝิ่นใน สปป.ลาว พื้นที่นำร่อง คือ บ้านนาห้วยฮ่อม และบ้านนาแสนคำ เมืองไซ แขวงอุดมไซ
โดยเกษตรกรสนใจปลูกมะม่วง พลัม พืช ฝรั่ง เสาวรส เลี้ยงสุกร และการผลิตปุ๋ยชีวภาพ

นอกจากความร่วมมือในระดับทวิภาคี ไทยและสปป.ลาว ต่างเป็นสมาชิกกรอบความ
ร่วมมือ 7 ฝ่ายว่าด้วยความร่วมมือในการควบคุมยาเสพติด ซึ่งประกอบด้วย ไทย สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม
พม่า จีน และสำนักงานยาเสพติดและอาชญากรรมแห่งสหประชาชาติ (UNODC)

5. ความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกด้านการสัญจรของประชาชน ไทยและลาวมี
พรมแดนติดต่อกันรวม 11 จังหวัด / 9 แขวง สองฝ่ายได้ลงนามความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตรา
สำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางธรรมดาเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2547 และได้
ร่วมกันเปิด/ยกระดับจุดผ่านแดนที่เห็นเหมาะสมร่วมกัน ในปี 2549 ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบ ในหลักการให้
ขยายเวลาทำการด่านช่องเม็ก-วังเต่า จากเดิมเวลา 06.00-18.00 น. เป็น 06.00-20.00 น. รวมทั้งได้เปิดจุด
ผ่านแดนถาวรเพิ่มอีก 1 จุด ที่สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549

2.5 ความสอดคล้องของโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน กับแผนงานและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 ประเทศไทย

ปัจจุบันรัฐบาลไทยมีการพัฒนาแผนโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนจะเชื่อมต่อเส้นทาง
จากกรุงเทพฯ ไปยังหนองคาย โดยใช้เทคโนโลยีที่นำเข้ามาจากจีน ผู้โดยสารสามารถข้ามชายแดนจากหนองคาย

ไปยังลาว และขึ้นรถไฟต่อจากนครหลวงเวียงจันทน์ผ่านลาวตอนเหนือไปยังเมืองคุนหมิง ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนใต้ของจีน ทั้งนี้ รถไฟความเร็วสูงไทย-จีนถือเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญภายใต้ความริเริ่มหนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) หรือที่รู้จักกันโดยทั่วไปในชื่อโครงการเส้นทางสายไหม ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลจีนกับประเทศอื่น ๆ อีกหลายประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และยกระดับการเดินทางข้ามพรมแดน โดยโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ จะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจไทย ช่วยลดต้นทุนทางการค้า และเพิ่มมูลค่าที่ดินตลอดเส้นทาง อีกทั้งยังช่วยส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวให้กับประเทศอีกด้วย เนื่องมาจากการเดินทางที่สะดวก และการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวได้อย่างง่าย ดังนั้นรัฐบาลจึงมีแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตในทุกๆ ด้าน เช่น การพัฒนาระบบขนส่งทางรางจากกรุงเทพฯ ไปยังหนองคาย มีอยู่ด้วยกันสองโครงการ โดยจะเป็นการวางระบบรางขนานกันไปตามเส้นทางเดียวกัน ได้แก่ การยกระดับรถไฟรางเดี่ยวให้เป็นรถไฟรางคู่ และการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ทั้งนี้ โครงการยกระดับรถไฟรางคู่ที่รัฐบาลกำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบันใช้งบประมาณทั้งสิ้น 80,000 ล้านบาท โดยจะรองรับทั้งการขนส่งสินค้า และการโดยสารของประชาชนทั่วไป ในขณะที่รถไฟความเร็วสูงจะจำกัดเพียงการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น

2.5.2 สปป.ลาว

จีนและสปป.ลาว มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่เหนียวแน่นมาอย่างยาวนานโดยต่างให้ความร่วมมือกันในหลายด้าน รวมถึงการช่วยเหลือกันในการค้าสินค้าและการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจีนได้ร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงระหว่างนครคุนหมิงของจีนและนครหลวงเวียงจันทน์ของสปป.ลาวในสัดส่วนสูงถึง 70% ของมูลค่าเงินลงทุนทั้งหมด เนื่องมาจากโครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟสายคุนหมิง-สิงคโปร์ภายใต้ยุทธศาสตร์ One Belt, One Road ของจีนที่ต้องการเชื่อมโยงการขนส่งภายในอาเซียน จะทำให้การขนส่งจากจีนไปยังประเทศต่างๆ มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้นสอดคล้องกับที่ทางการ สปป.ลาวคาดหวังว่าการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าด้วยรถไฟความเร็วสูงจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังชายแดนของจีนจะมีต้นทุนลดลงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งระหว่างกัน โดยมีแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจเฉพาะอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์-โนนทองนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งเป็นแหล่งอุตสาหกรรมการผลิตและแหล่งกระจายสินค้าที่สำคัญของสปป.ลาว นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม Vita Park ซึ่งปัจจุบันมีนักลงทุนต่างชาติรวมถึงนักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนแล้วหลายรายโดยนักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนในการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค อาทิ เครื่องปรุงรสเภสัชภัณฑ์และสิ่งทอ รวมถึงการผลิตอาหารสัตว์ขณะที่นักลงทุนจีนเข้าไปลงทุนในการผลิตสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์และเฟอร์นิเจอร์ และโครงการดังกล่าวจะนำมาซึ่งโอกาสทางการค้าการลงทุนในหลายมิติโดยเฉพาะธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจค้าปลีกที่คาดว่าจะขยายตัวอย่างมาก

2.6 ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

2.6.1 โครงการรถไฟลาว จีน

โครงการก่อสร้างทางรถไฟลาว - จีน เป็นโครงการที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐบาล สปป. ลาวและรัฐบาลจีน โดยรัฐบาล สปป. ลาว ได้ถือหุ้นในโครงการฯ ร้อยละ 30 และรัฐบาลจีนถือหุ้นร้อยละ 70 โครงการดังกล่าวจะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟในแขวงบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา แขวงอุดมไชย แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และนครหลวงเวียงจันทน์ รวมระยะทางทั้งสิ้น 414,332 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 33 สถานี / 72 กิโลเมตร (ความยาวรวม 183.9 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 43 ของเส้นทางทั้งหมด) / 170 สะพาน (ความยาว 69.2 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15.8 ของเส้นทางทั้งหมด) รถไฟขนส่งผู้โดยสารจะวิ่งด้วยความเร็ว 160 กม. ต่อชั่วโมง ในขณะที่รถไฟขนส่งสินค้าจะวิ่งด้วยความเร็ว 120 กม. ต่อชั่วโมง

ทั้งนี้เส้นทางรถไฟใน สปป.ลาว จะเชื่อมต่อไปยังประเทศไทย โดยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อตลอดภูมิภาคหรือที่เรียกว่า ทางรถไฟคุนหมิง - สิงคโปร์ ครอบคลุมระยะทางทั้งหมดประมาณ 3,000 กิโลเมตร มีพิธีวางศิลาฤกษ์การก่อสร้างอย่างเป็นทางการมีขึ้นที่เวียงจันทน์เมื่อเดือน ธันวาคม 2558 เพื่อเฉลิมฉลองครบรอบ 40 ปี การสถาปนา สปป.ลาว โครงการรถไฟลาว – จีน สอดคล้องกับข้อริเริ่ม One Belt, One Road ของนายสี จิ้นผิง ปธน.จีน โดยจะส่งผลให้ความสัมพันธ์และความร่วมมือระหว่างจีน และ สปป.ลาว รวมทั้งอาเซียนและจีนให้มีความแน่นแฟ้นมากขึ้น รัฐบาล สปป.ลาวได้เน้นความสำคัญของโครงการการก่อสร้างทางรถไฟ โดยเห็นว่าจะเปลี่ยน สปป.ลาวจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Land locked) ให้เป็นประเทศผู้เชื่อม (Land linked) และดึงดูดการลงทุนและนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศมายัง สปป.ลาวให้มากขึ้น นอกจากนี้รถไฟยังจะช่วยเพิ่มการผลิตทั้งเพื่อการส่งออกและเพื่อกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจด้วย

2.6.2 โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย

โครงการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย กับ รัฐบาลจีน ช่วงแรกเป็นสถานีบางซื่อ กรุงเทพฯ – นครราชสีมา ระยะทาง 252.3 กม. ความคืบหน้าในสัญญาที่ 1 เริ่มก่อสร้างแล้ว ในช่วงปากช่อง – บางโอศก คืบหน้าร้อยละ 50 เป็นการปรับปรุงเส้นทาง ส่วนสัญญาที่ 2 ระยะทาง 11 กม. ขณะนี้ได้ออกที่ไอราร์ไปแล้วจะมีการยื่นซองในวันที่ 18 ธ.ค.61 ในเดือน ม.ค.62 จะมีการออกที่ไอราร์ช่วง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา อีก 5 สัญญา ถัดไปเดือน ก.พ.62 จะมีการออกที่ไอราร์อีก 7 สัญญา ก็จะครบถ้วน สัญญา 252.3 กม. คาดว่าในไตรมาสที่ 2 จะได้ผู้รับจ้างแล้ว ประมาณเดือน พ.ค. มิ.ย. 62 ก็จะได้เริ่มต้นก่อสร้าง มูลค่าการลงทุนในส่วนแรก 179,413 ล้านบาท ความเร็วสูงสุดของรถไฟความเร็วสูงอยู่ที่ 250 กม./ชม. ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2564-2565 เมื่อก่อสร้างแล้วจะเร็วเพราะ 13 สัญญาจะสร้างพร้อมกัน

ในส่วนระยะที่สอง ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย ระยะทาง 355 กม. เชื่อมต่อไปถึงบางซื่อ โดยจะมีทั้งหมด 5 สถานี เริ่มจาก บัวใหญ่ – บ้านไผ่ – ขอนแก่น – อุดรธานี – หนองคาย ประมาณการก่อสร้าง 211,747 ล้านบาท วัตถุประสงค์หลักจะใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว โดยช่วงสถานีหนองคายมี 2 สถานี สถานีหนองคายเป็นสถานีผู้โดยสาร และสถานีนาทา จะเป็นสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าเพื่อเข้าสู่ระบบทางคู่ไปแหลมฉบัง และตั้งใจให้เป็นท่าเรือบก (Drive port) เพื่อให้บริการจุดเดียว อยู่ระหว่างการของบประมาณจากรัฐบาล และรัฐบาลไทยจะเป็นฝ่ายออกแบบเอง โดยได้ตกลงกับรัฐบาลจีนเรียบร้อยแล้ว เพราะไทยออกแบบได้เร็วกว่าและประหยัดค่าใช้จ่ายได้ด้วย หากรถไฟความเร็วสูงก่อสร้างเสร็จตลอดเส้นทางจะช่วยร่นระยะเวลาการเดินทางจากเดิมที่เดินทางรถไฟปกติ จาก กรุงเทพฯ-หนองคาย ใช้เวลา 11 ชม. รถไฟความเร็วสูง จากกรุงเทพฯ – นครราชสีมา จะใช้เวลา 1.30 ชม. และกรุงเทพฯ – หนองคาย เพียง 3 ชม.เท่านั้น

สำหรับส่วนที่สาม จะเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว เริ่มจากสถานีนาทา ไปยังสะพานเพื่อการรถไฟโดยเฉพาะ ซึ่งจะเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ของจังหวัดหนองคาย โดยจะสร้างคู่ขนานกับสะพานแห่งที่ 1 ซึ่งจะเป็นสะพานใหม่ที่สร้างไว้รองรับเส้นทางรถไฟปกติ รางรถไฟ 1 เมตร และรถไฟความเร็วสูงดับเบิลแทร็คเพื่อเชื่อมกับสถานีเวียงจันทน์ ส่วนสะพานเดิมจะใช้เฉพาะเดินรถยนต์เพียงอย่างเดียว รัฐบาลได้ตกลงกับทางรัฐบาลจีนและรัฐบาลลาวขอให้ทางฝ่ายจีนเป็นผู้ออกแบบและศึกษาความเหมาะสมเพื่อให้รองรับรถไฟปกติและรถไฟความเร็วสูง จะเร่งการออกแบบให้แล้วเสร็จภายในปี 2562 เริ่มต้นก่อสร้างปี 2563 ใช้เวลาก่อสร้าง 3 ปี หรือประมาณปี 2566 ก็จะใช้ได้เส้นทางใหม่นี้ ซึ่งจะสอดคล้องกับการก่อสร้างเส้นทางจากคุนหมิง – นครหลวงเวียงจันทน์ จะก่อสร้างแล้วเสร็จในเวลาไล่เลี่ยกัน

บทที่ 3

วิธีการดำเนินงานและกรอบแนวคิด

3.1 วิธีการดำเนินงานของการศึกษา

วิธีดำเนินการวิจัยของแผนการวิจัย “การศึกษาเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์รองรับโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์)” ซึ่งได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 โครงการย่อย คือ โครงการย่อยที่ 1 “การศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว – จีน (ช่วงบ่อเต็น – เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดเชียงรายและจังหวัดพะเยา” โครงการย่อยที่ 2 “การศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว – จีน (ช่วงบ่อเต็น – เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดน่าน จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดเลย” และโครงการย่อยที่ 3 “การศึกษาผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว – จีน (ช่วงบ่อเต็น – เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดเชียงรายและจังหวัดพะเยา” โดยการศึกษาของแต่ละโครงการย่อยมีวิธีการศึกษาในรูปแบบเดียวกันแต่แตกต่างกันของพื้นที่การศึกษา ซึ่งมีวัตถุประสงค์ 4 ข้อ คือ 1) เพื่อศึกษาผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ข้อได้เปรียบ – เสียเปรียบ ผลประโยชน์ร่วมระหว่างประเทศ รวมถึงมุมมองความคิดเห็น ของ สปป.ลาว ที่มีต่อโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) 2) เพื่อศึกษาผลกระทบใน ด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว ความมั่นคง สังคมและสิ่งแวดล้อม ที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) 3) เพื่อเสนอข้อเสนอนโยบาย บทบาทการดำเนินการ และแนวทางการดำเนินการ ในการรองรับโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) สำหรับจังหวัดชายแดนของ ไทยตามแนวพื้นที่การพัฒนา 4) จัดทำแผนยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว ความมั่นคง และด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อรองรับโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์)

ทั้งนี้ในส่วนของการวางแผนการศึกษาของแผนงานวิจัย และโครงการย่อยที่ 1 2 และ 3 มีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

1) แผนงานวิจัยทบทวนแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบทางด้าน โลจิสติกส์ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว ด้านความมั่นคง และด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ทฤษฎี แผนผังก้างปลา (Fish Bone Diagram) ทฤษฎี Cost/Time Distance Model ทฤษฎีการวิเคราะห์ตามขั้นตอนลำดับขั้น (Analytical Hierarchy Process หรือ AHP) และทฤษฎีแบบจำลองระบบเพชร (Diamond Model) เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของแผนงานวิจัย และโครงการย่อยที่ 1 2 และ 3 รวมถึง การศึกษาแผนยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา ภายรวมของพื้นที่ศึกษา สถานการณ์โครงการ

ก่อสร้างรถไฟลาว - จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ทางโครงการย่อยที่ 1 2 และ 3 ทบทวนข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิ ไม่ว่าจะเป็นบริบทของพื้นที่ศึกษา สถานการณ์ต่าง ๆ รวมถึง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากพื้นที่ศึกษาของแต่ละโครงการย่อยนั้นมีความแตกต่างกัน เพื่อนำมาวิเคราะห์ในเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ

2) แผนงานวิจัย และโครงการย่อยที่ 1 2 และ 3 ทำการลงพื้นที่สำรวจข้อมูล รวมถึงสัมภาษณ์เชิงลึก กับหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ ทั้งในฝั่งประเทศไทย และสปป.ลาว โดยแผนงานวิจัยจะเน้นการเก็บข้อมูล และเข้าสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานส่วนกลางของประเทศเป็นหลัก ส่วนทางโครงการย่อยจะลงพื้นที่สำรวจข้อมูล และเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ศึกษาหลักที่ได้รับผิดชอบของแต่ละโครงการย่อย และได้ประยุกต์ใช้วิธีการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (AHP) โดยนำเอาปัจจัยที่เป็นผลกระทบจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน เบื้องต้นมาวิเคราะห์ปัจจัยที่จะส่งผลกระทบในรายละเอียดของแต่ละผลกระทบหลัก และทำการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะค่าน้ำหนักผลกระทบในแต่ละปัจจัย เพื่อให้ได้มาซึ่งลำดับผลกระทบที่เกิดจากโครงการก่อสร้างโครงการรถไฟลาว - จีน เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลความคิดเห็นของหน่วยงานต่าง ๆ ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย เกี่ยวกับโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) เพื่อการนำไปประเมินผลกระทบในด้านต่าง ๆ แล้วนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้วิเคราะห์ในขั้นตอนถัดไป

3) ทำการศึกษาเชิงปริมาณ และคุณภาพประกอบกัน โดยทางโครงการย่อยที่ 1 2 และ 3 ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้ทฤษฎีแผนผังก้างปลา (Fish Bone Diagram) ในการวิเคราะห์ความคิดเห็นเพื่อประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา ทั้ง 4 มิติ ได้แก่ ด้านโลจิสติกส์ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว และด้านความมั่นคง ส่วนแผนงานวิจัยจะดำเนินการวิเคราะห์ในมิติของทางด้าน สังคมและสิ่งแวดล้อมในภาพรวมของพื้นที่ศึกษา จากนั้นทำการประเมินผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างประเทศไทยกับสปป.ลาว และศึกษาข้อมูลเชิงปริมาณ จากการศึกษาข้อมูลทางสถิติย้อนหลัง 10 ปี (2552-2561) เพื่อใช้ในพยากรณ์ในอนาคตในระยะเวลา 5 ปี (2562-2566) จากการใช้เทคนิค Simple regression โดยวิธีการคิดค่า Confidence Interval ประกอบกับผลการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ประกอบกับการใช้เทคนิคการกระจายแบบปกติมาตรฐาน Standard Normal Distribution และทำการกำหนดช่วงควบคุม ± 2 เท่าของ Standard Division เพื่อกำหนดช่วง Upper Limit และ Lower Limit ของข้อมูลพยากรณ์ ซึ่งจะได้ระดับความเชื่อมั่นที่ 95 % ของระดับความเชื่อมั่น ที่ข้อมูลจะตกอยู่ในช่วงควบคุมนั้น โดยรูปแบบการประเมินผลกระทบทั้ง 5 มิติ มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

การประเมินผลกระทบทางด้านโลจิสติกส์ ทำการศึกษาข้อมูลด้านโลจิสติกส์ภายในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปในพื้นที่ ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในปัจจุบัน และแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในอนาคต รวมไปถึงข้อมูลการขนส่งสินค้าบริเวณพื้นที่และการเดินทางเข้าออกในพื้นที่ ทำการวิเคราะห์ผลกระทบด้านโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างรถไฟที่เกิดขึ้นตามแนวทาง Route choice decision-making ซึ่งจะศึกษาในรูปแบบของค่าใช้จ่าย ระยะเวลา และ ระยะทาง (Cost Time Distance Analysis) และการวิเคราะห์เพื่อตัดสินใจเลือกรูปแบบ เส้นทางเดินทางที่เหมาะสม โดยนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ด้านโลจิสติกส์ทั้งหมดในพื้นที่การศึกษามาเป็นปัจจัยในการเลือกเส้นทางที่

เหมาะสมทั้งเส้นทางในการขนส่งสินค้า หรือเส้นทางการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยผลการวิเคราะห์ที่ได้สามารถแสดงให้เห็นถึงรูปแบบเส้นทางที่อาจเกิดการเปลี่ยนแปลง หรือเกิดเส้นทางใหม่ ที่มีที่มามีความเป็นไปได้ที่จะเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมในอนาคตในพื้นที่ศึกษาได้

การประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ทำการศึกษาในเชิงปริมาณ และคุณภาพประกอบกัน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อผลกระทบที่เกิดขึ้นในเชิงเศรษฐกิจ จากแนวคิดของการประเมินทางเศรษฐศาสตร์ และการวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐศาสตร์ของการลงทุนการขนส่ง โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิ ได้แก่ ข้อมูลสถานการณ์การค้าชายแดนในพื้นที่ การเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจในพื้นที่การศึกษา การเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน มีรายได้ของคนพื้นที่เพิ่มขึ้น หรือผลกระทบต้นทุนทางอ้อม เพื่อนำมาวิเคราะห์ตามกรอบแนวคิดของการศึกษาครั้งนี้ ประกอบไปด้วยมุมมองทางจุลภาคและมหัพภาคร่วมกัน ประกอบด้วย 2 ประเด็นได้แก่ 1) Regional Employment and Income Growth เนื่องจากโครงการอาจทำให้รายได้ของคนในพื้นที่โครงการเพิ่มขึ้น เพราะมีการจ้างงานจากธุรกิจใหม่ที่ถูกโครงการดึงดูดเข้ามา และ 2) External Benefit เป็นผลกระทบภายนอกโครงการ หรือเป็นประโยชน์หรือต้นทุนทางอ้อมของโครงการที่การประเมินทางเศรษฐศาสตร์จะนำมาพิจารณาด้วย หากเป็น Positive Externality จะถือว่าเป็นประโยชน์ของโครงการ แต่หากเป็น Negative Externality จะถือว่าเป็นต้นทุนของโครงการ ผลกระทบภายนอกโครงการ หมายถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และต้นทุนค่าเสียโอกาสแก่ชุมชน ซึ่งผลกระทบดังกล่าวมีทั้งที่ประเมินได้และประเมินไม่ได้

การประเมินผลกระทบด้านการท่องเที่ยว ทำการศึกษา และรวบรวมข้อมูลด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ข้อมูลสถานการณ์ภาพรวมของการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา เส้นทางท่องเที่ยว ข้อมูลสถิติเกี่ยวกับจำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำมาวิเคราะห์ศักยภาพ และโอกาสทางด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างรถไฟที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

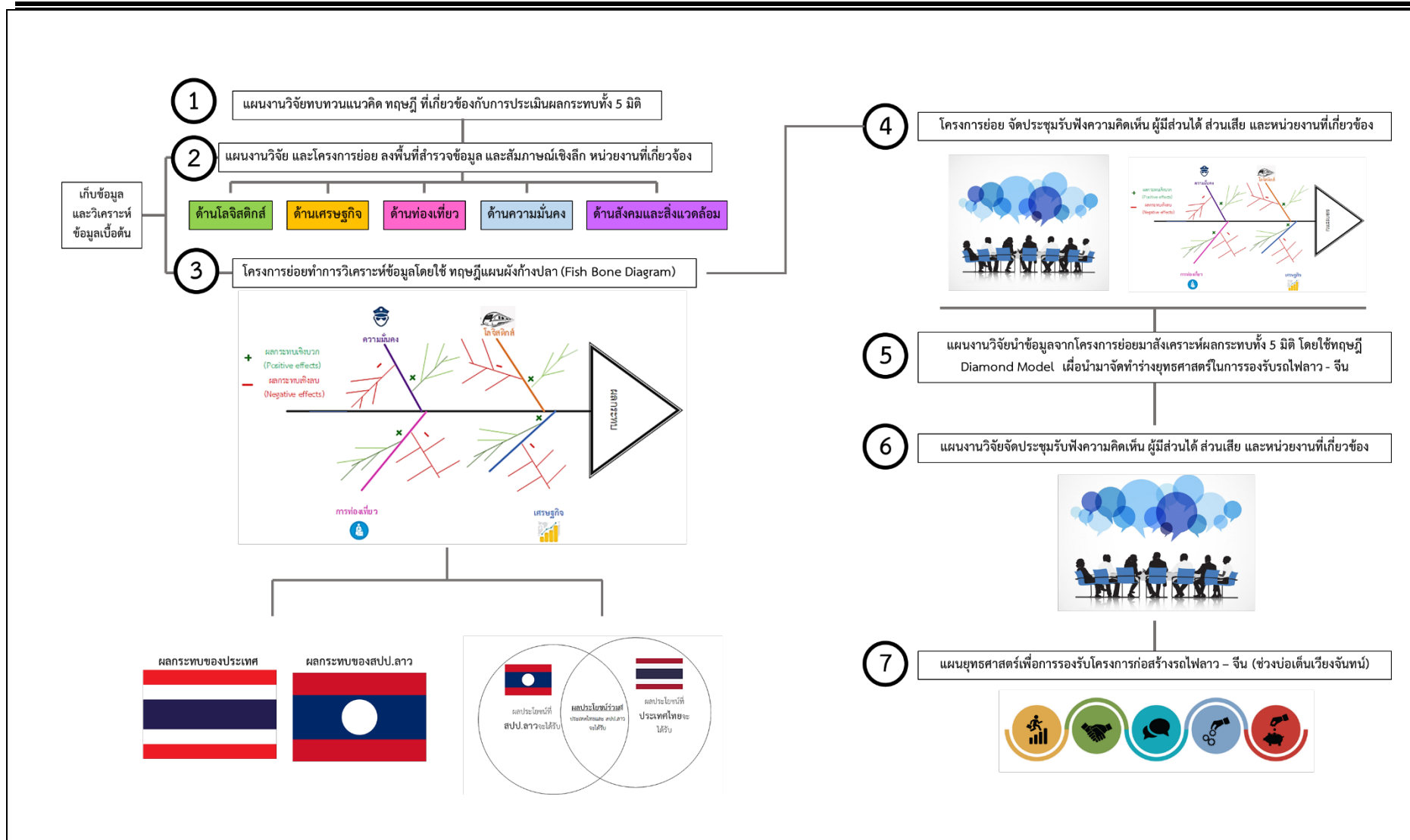
การประเมินผลกระทบด้านความมั่นคง รวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบด้านความมั่นคง ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ เช่น หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคมในพื้นที่ สัมภาษณ์ร่วมกับข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานความมั่นคง และข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากแหล่งอื่น ๆ เช่น รายงานการวิจัย หนังสือ และบทความทางวิชาการ เป็นต้น เพื่อสรุปผลกระทบด้านความมั่นคงที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างรถไฟ

4) โครงการย่อยที่ 1 2 และ 3 นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ไปขยายผลในส่วนของการ

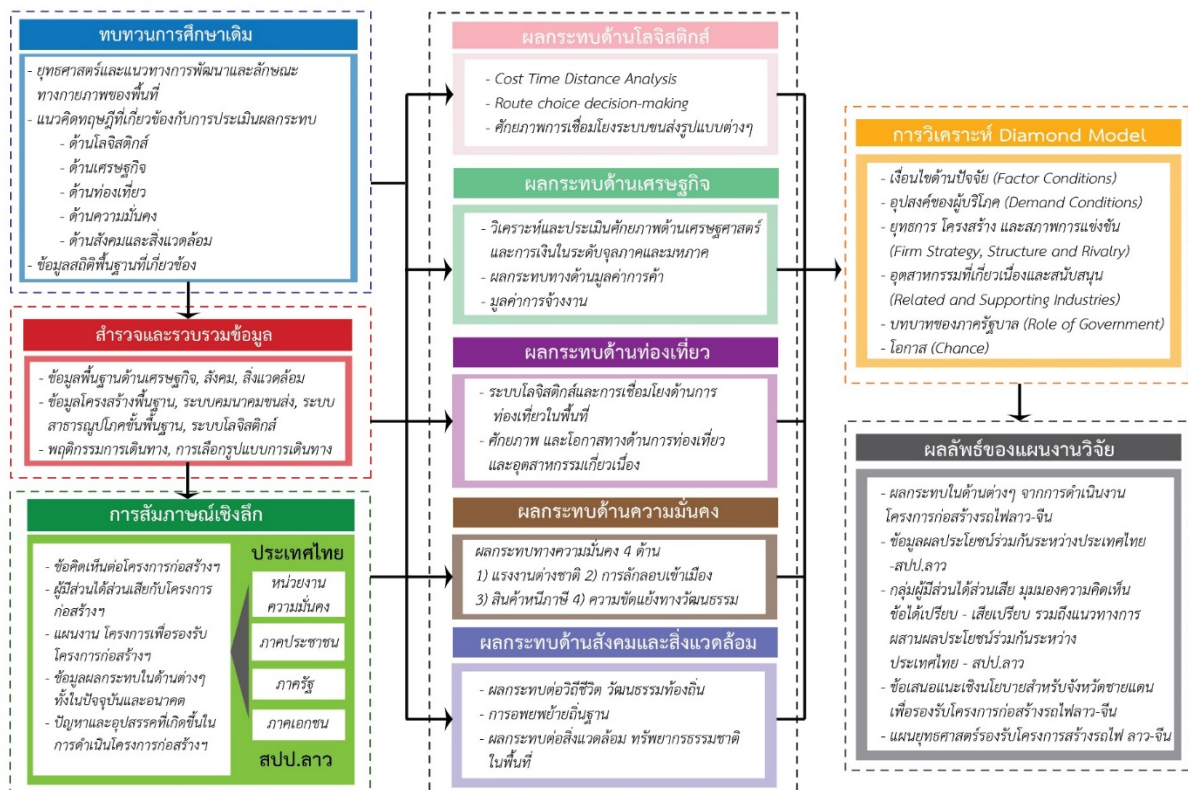
ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว – จีน โดยเป้าหมายของผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็น ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษา และประชาชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษานั้น ๆ เพื่อระดมความคิดเห็น แล้วนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการศึกษาต่อไป

5) แผนงานวิจัยนำข้อมูลผลกระทบของโครงการย่อยที่ 1 2 และ 3 จากการวิเคราะห์ร่วมกับการรับฟังความคิดเห็น มาสังเคราะห์เพื่อให้เห็นภาพรวมของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาหลังจากที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน ทั้ง 5 มิติ ได้แก่ ด้านโลจิสติกส์ ด้านเศรษฐกิจ ด้านท่องเที่ยว ด้านความมั่นคง และด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม และใช้ทฤษฎี Diamond Model ที่เป็นเครื่องมือในการศึกษาวิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่กำหนดความสามารถในการแข่งขัน และระดับความสามารถทางการแข่งขันในมุมมองระดับพื้นที่ โดยประเมินทั้งจุดอ่อนและจุดแข็งของพื้นที่ และพื้นที่คู่แข่ง เพื่อแสวงหาแนวทางปรับตัวหรือเพิ่มศักยภาพในแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และนำผลกระทบที่ได้มากำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์เพื่อให้ครอบคลุมทางด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว ความมั่นคง และสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อรองรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในอนาคต

6) แผนงานวิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ และสังเคราะห์ นำไปขยายผลจากการดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนได้ ส่วนเสีย ในการเกิดขึ้นของโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษา เพื่อรับฟังถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลังจากมีโครงการรถไฟลาว - จีน รวมทั้งข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการรับมือกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้น อีกทั้งรับฟังข้อคิดเห็นในการจัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์ที่ทางผู้วิจัยได้จัดทำขึ้น จากนั้นผู้วิจัยนำข้อเสนอแนะ รวมถึงความคิดเห็นที่ได้จากการประชุมรับฟังความคิดเห็นมาปรับปรุงเพิ่มเติม เพื่อให้ได้แผนยุทธศาสตร์ในการรองรับการก่อสร้างรถไฟลาวจีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น



รูปที่ 3.1-1 สรุปการดำเนินงานวิจัย



รูปที่ 3.1-2 วิธีการดำเนินการศึกษาโครงการแผน

3.2 แผนการพัฒนากรอบการวิจัย

เพื่อให้ผลสัมฤทธิ์จากการศึกษาแผนยุทธศาสตร์รองรับโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) อันได้แก่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อภาครัฐในการกำหนดบทบาท แนวทางและเตรียมความพร้อมรองรับโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน สามารถนำไปปฏิบัติใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรมมาก และมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการเตรียมพร้อมจากทุกภาคส่วนโดยเฉพาะ 4 ส่วนที่สำคัญ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชนและภาควิชาการ ในการที่จะผลักดันให้เกิดการดำเนินงานไปอย่างพร้อมเพรียงกัน โดยภาครัฐจะรับหน้าที่กำหนดทิศทาง บทบาท และวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม ของพื้นที่ โดยมีภาคเอกชนรับหน้าที่ในการช่วยขับเคลื่อนศักยภาพทางเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรม ตามแนวทางที่รัฐวางไว้ ภาควิชาการทำหน้าที่ในการสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องให้กับประชาชนและให้ความช่วยเหลือในด้านการบริหารจัดการ ผลิตุบคลากรเพื่อตอบสนองการพัฒนา และในส่วนภาคประชาชนก็มีหน้าที่ในการสนับสนุนการดำเนินงาน ปรับตัวพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น จึงจะทำให้ทุกภาคส่วนนั้นก้าวไปข้างหน้าพร้อมกันได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

บทที่ 4

ผลกระทบเชิงพื้นที่จากโครงการรถไฟลาว จีน

4.1 การวิเคราะห์ผลกระทบจากรถไฟลาว-จีน ด้านโลจิสติกส์

4.1.1 ลักษณะพื้นที่ และ รูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา

4.1.1.1 ลักษณะพื้นที่ และ รูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดนครพนม

ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดนครพนม ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดนครพนมมีเนื้อที่ประมาณ 5,512.7 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 3,445,414.32 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 3 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบสูง สูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 140 เมตร ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 740 กิโลเมตร การปกครองแบ่งออกเป็น 12 อำเภอ 97 ตำบล 1,123 หมู่บ้าน มีประชากรทั้งหมด 699,725 คน สัญลักษณ์ประจำจังหวัด คือ ดอกไม้กันเกรา ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ แบ่งเป็น 2 ตอน คือ 1) ตอนเหนือ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเนินสูงและที่ดอน มีป่าไม้สลับกับพื้นที่ราบ ทางตอนกลางและตะวันตกของพื้นที่จะเป็นที่ราบลุ่มมีลักษณะเป็นทุ่งกว้างซึ่งปีใดมีฝนตกชุกจะมีสภาพน้ำท่วมขังตอนใต้ พื้นที่บริเวณใกล้แม่น้ำโขงเป็นที่ราบลุ่มมีน้ำท่วมถึงส่วนทางทิศตะวันตกซึ่งอยู่ห่างออกไปพื้นที่มีลักษณะเป็นลูกคลื่น และที่ดอนสภาพป่าเป็นไม้เต็งรัง พื้นดินส่วนมากเป็นหินลูกรัง บางส่วนมีลักษณะเป็นเนินและที่ต่ำสลับกัน และ 2) ตอนใต้ สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่บริเวณใกล้แม่น้ำโขงเป็นที่ราบลุ่มมีน้ำท่วมถึงส่วนทางทิศตะวันตกซึ่งอยู่ห่างออกไปพื้นที่มีลักษณะเป็นลูกคลื่น และที่ดอนสภาพป่าเป็นไม้เต็งรัง พื้นดินส่วนมากเป็นหินลูกรัง บางส่วนมีลักษณะเป็นเนินและที่ต่ำสลับกัน มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

- ทิศเหนือ ติดอำเภอเซกา จังหวัดหนองคาย
- ทิศตะวันออก ติดแขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นแนวกันพรมแดน
- ทิศใต้ ติดอำเภอดงหลวง และอำเภอห้วยใหญ่ จังหวัดมุกดาหาร
- ทิศตะวันตก ติดอำเภอกุสุมาลย์ อำเภออากาศอำนวย และอำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดนครพนม

1. การคมนาคมทางบก ทางหลวงแผ่นดินเส้นทางหลักที่ผ่านจังหวัดนครพนม ได้แก่

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 สายหนองคาย-อุบลราชธานี หรือ ถนนชยางกูร เริ่มจาก
แยกถนนมิตรภาพสายเก่า ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 ใน อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ไปทางทิศ
ตะวันออกทอดยาวไปตามแม่น้ำโขง ผ่านเข้าจังหวัดบึงกาฬ จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดยโสธร
จังหวัดอำนาจเจริญ และไปสิ้นสุดที่ตัวเมืองจังหวัดอุบลราชธานี มีระยะทางประมาณ 583.575 กิโลเมตร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 สายสกลนคร-บ้านดง เป็นทางหลวงแนวตะวันตก-
ตะวันออกที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดสกลนครกับอำเภอทางตอนใต้ของจังหวัดนครพนม มีระยะทางตลอดทั้ง
สาย 65.052 กิโลเมตร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 หรือ ถนนนิตโย สายอุดรธานี - นครพนม เริ่มจากบริเวณ
วงเวียนห้าแยกหอนาฬิกา ซึ่งเป็นถนนทหาร และถนนอุดรสุข ในเขตเทศบาลนครอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี
(เส้นเดียวกับถนนโพศรี) ผ่านเทศบาลตำบลหนองบัวในเขตอำเภอเมืองอุดรธานี ผ่านอำเภอหนองหาน อูทยาน
ประวัติศาสตร์บ้านเชียง และเข้าสู่เขตจังหวัดสกลนครที่อำเภอสว่างแดนดิน ผ่านอำเภอสว่างแดนดิน อำเภอพัง
โคน อำเภอพรรณานิคม อำเภอเมืองสกลนคร เทศบาลตำบลท่าแร่ อำเภอกุสุมาลย์ และเข้าสู่เขตจังหวัด
นครพนมที่อำเภอเมืองนครพนมไปบรรจบเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (ถนนสุนทรวิจิตร) ในเขต
เทศบาลเมืองนครพนม รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 240.746 กิโลเมตร

2. การคมนาคมทางน้ำ มีเรือยนต์ข้ามฟากระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ด่านศุลกากรนครพนม และจุดผ่อนปรนทั้ง 4 แห่งที่มีเขตพื้นที่ติดกับแม่น้ำโขง
และสปป.ลาว ได้แก่

- บ้านดอนแพง อ.บ้านแพง - บ้านบุงกลาง เมืองปากกระดิ่ง แขวงบอริคำไซ
สปป.ลาว

- บ้านท่าอุเทน อ.ท่าอุเทน - บ้านหินบูน เมืองหินบูน แขวงคำม่วน สปป.
ลาว

- บ้านธาตุพนม อ.ธาตุพนม - บ้านปากเซบั้งไฟ เมืองหนองบก แขวงคำม่วน
สปป.ลาว

- บ้านหาดท่า อ.เมือง - บ้านปากเป้ง เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว

3. การคมนาคมทางอากาศ จังหวัดนครพนมมีท่าอากาศยานนครพนม อยู่ห่างจากตัว
จังหวัดนครพนม 15 กิโลเมตรตามเส้นทางนครพนม - สกลนคร โดยมีขนาดความยาวทางวิ่ง-ทางขับ 2,500
เมตร กว้าง 45 เมตร สามารถรองรับเครื่องบินขนาดกลางที่มีความจุไม่เกิน 250 คน ได้และมีลานจอด
เครื่องบินสามารถจอดเครื่องบินได้สามลำในเวลาเดียวกัน พร้อมทั้งมีพื้นที่ขยายเพิ่มเติมในอนาคตได้ รวมทั้งมี
ระบบเครื่องช่วยในการเดินอากาศที่ครบถ้วนและได้มาตรฐานสากล และได้รับการกำหนดให้เป็นสนามบิน
ศุลกากร เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2544 ซึ่งอากาศยานสามารถบินขึ้น-ไปต่างประเทศ และเครื่องบินจาก

ต่างประเทศสามารถลงที่ท่าอากาศยานนครพนมได้โดยตรง ไม่ต้องผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือท่าอากาศยานดอนเมืองแต่ประการใด ปัจจุบันมีสายการบินนกแอร์และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีผู้โดยสารจาก

จังหวัดใกล้เคียงเดินทางมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น เช่น มุกดาหาร สกลนคร เป็นต้น รวมไปถึงผู้โดยสารจากประเทศเพื่อนบ้านจาก แขวงสะหวันเขต แขวงคำม่วน สปป.ลาว รวมไปถึงผู้โดยสารชาวเวียดนามที่เดินทางมาจังหวัดนครพนมเพื่อต่อไปยังกรุงเทพมหานคร มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ควรได้รับการผลักดันให้สนามบินนครพนมเป็นสนามบินนานาชาติ

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดนครพนมไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

1. จากนครพนม ผ่านถนนหมายเลข 8 ถึงเมืองวินห์ 330 กม. นครพนม ถึง อาตังห์ 350 กม. จากวินห์ ถึง ฮานอย 290 กม. จากฮานอย ถึง ด่านผิงเสียง(จีน) 188 กม. จากผิงเสียง ถึง หนานหนิง 198 กม. รวมระยะทาง นครพนม ถึงด่านชายแดนจีน(ผิงเสียง) 808 กม. จากนครพนม ถึง หนานหนิง 1,006 กม.

2. จากนครพนม ผ่านถนนหมายเลข 12 ถึง จังหวัดฮาตังห์ 353 กิโลเมตร จากจังหวัดฮาตังห์ ถึง กรุงฮานอย 340 กิโลเมตร จากฮานอย ถึง ด่านชายแดนผิงเสียง(จีน) 188 กิโลเมตร และเดินทางจากด่านชายแดนผิงเสียง ถึง นครหนานหนิง 198 กิโลเมตร สรุประยะทางจากนครพนม - ด่านชายแดนผิงเสียง (จีน) จำนวน 831 กิโลเมตร และจากนครพนม ถึง นครหนานหนิง จำนวน 1,029 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางที่สะดวกและสั้นที่สุด และปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะจีนตอนใต้ได้ใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงเข้าสู่อาเซียน



รูปที่ 4.1-1 การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งของจังหวัดนครพนมสู่ประเทศเพื่อนบ้านและจีนใต้

ด้านจังหวัดนครพนม

ข้อมูลทั่วไป เขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรนครพนม เป็นด่านศุลกากรทางบก อยู่ติดเขตแดนไทยกับสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2481 ตามกฎกระทรวงการคลัง ปี 2481 ด่านศุลกากรในอดีตได้อาศัยอาคารของท่าเทียบเรือการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองนครพนม ตำบลใน เมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ปัจจุบันท่าเรือแห่งนี้ยังเปิดให้บริการ ให้ประชาชนทั้งฝั่งไทย และสปป. ลาว เดินทางไปมาและซื้อขายสินค้าเล็กน้อย โดยมีพื้นที่รับผิดชอบครอบคลุม 2 จังหวัดสกลนคร และนครพนม แนวชายแดนติด สปป.ลาว 174 กิโลเมตร

จุดผ่านแดนถาวร

1) จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) บริเวณบ้านห้อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม เป็นเขตติดต่อกับบ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เปิดตั้งแต่ 06.00 – 22.00 น. ทุกวัน

2) จุดผ่านแดนถาวร ท่าเทียบเรือเทศบาลเมืองนครพนม ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครพนม ติดต่อกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เปิดตั้งแต่ 08.00 – 18.00 น. ทุกวัน

3) จุดผ่อนปรนบ้านนาหว้า หมู่ 2 ตำบลบ้านกลาง อำเภอเมืองนครพนม เป็นเขตติดต่อกับบ้านปากเป้ง เมืองท่าแขก เปิดตั้งแต่ 07.30 – 15.00 น. ทุกวันอังคารและวันพฤหัสบดี

4) จุดผ่อนปรนบ้านโพธิ์ไทร ตำบลไผ่ล้อม อำเภอบ้านแพง เป็นเขตติดต่อกับบ้านท่าสะอาด เมืองปากกระดิ่ง แขวงบอลิคำไซ เปิดตั้งแต่ 08.00 – 16.00 น. ทุกวันจันทร์ถึงวันศุกร์

5) จุดผ่อนปรนบ้านธาตุพนมสามัคคี หมู่ที่ 2 อำเภอธาตุพนม เป็นเขตติดต่อกับบ้านด่านเมืองหนองบก แขวงคำม่วน เปิดตั้งแต่ 07.00 – 15.00 น. ทุกวันจันทร์และวันพฤหัสบดี

6) จุดผ่อนปรนบ้านท่าอุเทน ตำบลท่าอุเทน อำเภอท่าอุเทน เป็นเขตติดต่อกับบ้านหินบูน เมืองหินบูน แขวงคำม่วน เปิดตั้งแต่ 08.00 – 16.00 น. ทุกวันจันทร์และวันพฤหัสบดี

หน้าที่และความรับผิดชอบของด่านศุลกากรจังหวัดนครพนม คือ 1) จัดเก็บภาษีอากรจากการนำสินค้าเข้าและส่งออก 2) ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางศุลกากร 3) ส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตและการส่งออก 4) ปกป้องผลประโยชน์ของประเทศและประชาชน 5) ควบคุมและตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก 6) ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บนและเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และ 7) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

ลักษณะ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดนครพนม

โดยลักษณะพื้นที่และรูปแบบเส้นทางในพื้นที่จังหวัดนครพนมนั้นจะเห็นได้ว่าการคมนาคมส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางการคมนาคมขนส่งโดยทางรถเสียเป็นส่วนใหญ่โดยกิจกรรมด้านโลจิสติกส์นั้นจะเน้นไปในเรื่องการขนส่งโดยการขนส่งสินค้าและบริการต่างๆ ภายในตัวจังหวัดนครพนมเองไปยังจังหวัดใกล้เคียงและส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านรวมถึงการนำเข้าของสินค้าจากประเทศจีนโดยผ่านประเทศเวียดนาม สปป.ลาว มายังประเทศไทย โดยการผ่านจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) โดยผู้ศึกษาได้ลงเก็บข้อมูลพื้นที่ในเส้นทางที่กำหนดไว้คือจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) ดังรูปต่อไปนี้



รูปที่ 4.1-2 จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน)

จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) บริเวณบ้านห้อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม เป็นเขตติดต่อกับบ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เปิดตั้งแต่ 06.00 – 22.00 น. ทุกวัน จากการลงพื้นที่การสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นการขนส่งส่วนใหญ่จะเลือกใช้การขนส่งประเภทรถบรรทุกขนาดเล็ก กลาง และใหญ่ รถบรรทุกทุกเที่ยว รถพ่วงรวมไปถึง รถยนต์ส่วนบุคคลทั่วไปโดยสินค้าที่มาส่วนใหญ่หากเป็นสินค้านำเข้าแล้วนั้นจะมาจากทางประเทศจีน สินค้าส่วนมากจะเป็นสินค้าอุปโภค โดยสินค้าที่มีการขนส่งมากเป็นลำดับต้นของนครพนมที่ส่งออกไปยังประเทศจีนและเวียดนามคือผลไม้โดยมีการใช้รถขนส่งสินค้าแบบตู้เย็นเพื่อขนส่งสินค้าประเภทเน่าเสียง่ายที่ด่านจังหวัดนครพนมมากที่สุดซึ่งทำให้มีกิจกรรมโลจิสติกส์ในเรื่องของการใช้ตู้ห้องเย็นมากกว่าจังหวัดอื่นเนื่องจากเป็นด่านที่มีระยะทางสั้นเพื่อจะจัดส่งสินค้าไปจีนได้อย่างรวดเร็วที่สุดโดยใช้เส้นทางหมายเลข12เพื่อไปยังประเทศจีนโดยข้ามจากฝั่งไทยที่ด่านนครพนมไปยังสปป.ลาวและต่อไปที่ประเทศเวียดนามไปสิ้นสุดที่ด่านผิงเสียนประเทศจีนซึ่งใช้เวลาสั้นและระยะทางสั้นกว่าด่านอื่น ส่วนการนำเข้านั้นโดยเฉพาะสินค้าที่เป็นประเภททรัพยากรธรรมชาติได้แก่ ปูนซีเมนต์ ยิปซัม หินภูเขาไฟได้มีการนำเข้ามาจาก สปป.ลาวเป็นจำนวนมากเช่นกันเพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างในประเทศไทยและสินค้าอุปโภคบริโภคลงมาซึ่งการจราจรในช่วงเช้าและช่วงเย็นจะหนาแน่นอย่างมากเนื่องจากมีปริมาณรถใน

การตรวจปล่อยเป็นจำนวนมากโดยส่วนใหญ่การขนส่งสินค้าจากประเทศจีนมายังประเทศไทยในปัจจุบันนั้น
เลือกใช้การคมนาคมขนส่งโดยรถบรรทุกเสียเป็นส่วนใหญ่โดยการผ่านเข้ามาทางประเทศเวียดนามและใช้
เส้นทางหมายเลข 12 ลงมาที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว เพื่อจะข้ามฝั่งมายังประเทศไทยโดยผ่านจุดผ่าน
แดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) หลังจากนั้นจะผ่านขั้นตอนการดำเนินการพิธีศุลกากรต่าง ๆ
และนำส่งสินค้าต่างกระจายไปยังภูมิภาคต่างๆ ในประเทศไทยโดยส่วนใหญ่จะกระจายไปที่ กรุงเทพมหานคร
และพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนสินค้าที่ส่งออกจากประเทศไทยส่วนมากจะเป็นสินค้าทางการเกษตรเช่นกันโดยมี
เส้นทางข้ามผ่านไปยังจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 (คำม่วน-นครพนม) หลังจากนั้นผ่านขั้นตอนการ
ดำเนินการพิธีการศุลกากรต่างๆ และส่งต่อไปยังปลายทางไม่ว่าจะเป็น สปป.ลาวและพื้นที่ใกล้เคียง รวมไปถึง
ส่งต่อไปยัง ประเทศเวียดนาม และ ประเทศจีนจังหวัดนครพนม ถือเป็นอีก 1 จังหวัดชายแดนไทย-ลาว เป็น
ที่ตั้งของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-ท่าแขก) ถือเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพแฝงด้านการ
คมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ระหว่างไทย-จีน (เขตฯ กว่างซีจ้วง) ในอนาคตจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลทำให้
ทราบถึงการขยายตัวด้านการค้าและการขนส่งบริเวณด้าน ชายแดนจังหวัดนครพนมเป็นอย่างมาก และใน
อนาคตที่ด้านศุลกากรนครพนมจะมีการก่อสร้างคลังสินค้าเพื่อรองรับการเป็นจุดกระจายสินค้าให้
ผู้ประกอบการต่อไป ทั้งนี้ จังหวัดนครพนมเป็นพื้นที่ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 โดยมีเป้าหมาย
เพื่อ “ธุรกิจการค้าชายแดนและพื้นที่บริการโลจิสติกส์” รวมทั้งการเป็นประตูอาเซียน อินโดจีน โดยสามารถ
ขนส่งสินค้าไปยังลาว เวียดนาม จีนได้รวดเร็วยิ่งขึ้นโดยคาดการณ์ว่าหากเส้นทางรถไฟแล้วเสร็จนั้นทางจังหวัด
นครพนมเองได้มีการเตรียมรับมือความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟที่เกิดขึ้นนี้ไม่ว่าจะ
เป็นในการให้ความรู้และการตระหนักถึงประโยชน์ที่ผู้ประกอบการรัฐเอกชนเพื่อการเตรียมการในอนาคต
เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคที่จำเป็นเพื่อการต่อยอดการเชื่อมโยงเส้นทางการ
คมนาคมขนส่งให้สะดวกยิ่งขึ้นภายในพื้นที่ของตัวจังหวัดเองและการเชื่อมโยงกับภูมิภาคใกล้เคียง

4.1.1.2 ลักษณะพื้นที่ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร

ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดมุกดาหาร ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดชายแดน ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย
ทางทิศเหนือและทิศใต้เป็นที่ราบสูง ทางทิศตะวันตกมีเทือกเขาภูพานมีลักษณะเป็นป่าไม้ บางแห่งเป็นป่าทึบ
ส่วนทิศตะวันออกเป็นที่ราบสลับป่าไม้ มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มี
แม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน จังหวัดมุกดาหาร ตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 16-17 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 104-
105 องศาตะวันออก มีพื้นที่ทั้งหมด 4,339.83 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,712,394 ไร่ อยู่ห่างจาก
กรุงเทพมหานครโดยทางรถยนต์ประมาณ 642 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอนาแก อำเภอดงหลวง จังหวัดนครพนม และ
อำเภอเต่างอย จังหวัดสกลนคร

- ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอเลิงนกทา จังหวัดยโสธร อำเภอขามุนาม จังหวัด
อำนาจเจริญ อำเภอหนองพอก จังหวัดร้อยเอ็ด

- ทิศตะวันออก ติดต่อกับแขวงสะหวันนะเขต ประเทศสาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว

- ทิศตะวันตก ติดต่อกับแขวง อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ และ
อำเภอเมยวดี จังหวัดร้อยเอ็ด

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดมุกดาหาร

1. การคมนาคมทางบก ทางรถยนต์จากกรุงเทพฯ ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรี แยกขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) จนถึงจังหวัดนครราชสีมา เลี้ยวขวาเข้าสู่เส้นทางหลวงหมายเลข 207 ที่บ้านวัดไปจนถึงอำเภอประทาย ใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 202 ผ่านอำเภอพุทไธสง อำเภอพยุหะภูมิพิสัย อำเภอเกษตรวิสัย อำเภอสุวรรณภูมิ ไปจนถึงจังหวัดยโสธร แล้วแยกเข้าทางหลวงหมายเลข 2169 ผ่านอำเภอยายมุล อำเภอกุดชุม จากนั้นแยก ซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 212 ที่อำเภอเลิงนกทา ผ่านอำเภอนิคมน้ำอภัย เข้าสู่จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหารรวมระยะทางประมาณ 642 กิโลเมตร โดยเส้นทางคมนาคมในเขตจังหวัดมุกดาหาร แบ่งเป็นสายทางตามหน่วยงานรับผิดชอบ ดังต่อไปนี้ 1) เส้นทางที่อยู่ในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวง 17 เส้นทาง เช่น ทาง หลวงหมายเลข 12, 212, 2034, 2104, 2277, 2287, 2292, 2339 และ 2370 รวมระยะทางทั้งสิ้น 491.781 กิโลเมตร 2) เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดมุกดาหาร ถ่ายโอนภารกิจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในปี 2546 จำนวน 70 สาย ปี 2547 จำนวน 33 สาย รวมระยะทางทั้งสิ้น 401.76 กิโลเมตร และยังมีโครงข่ายทางหลวงชนบทที่อยู่ในความรับผิดชอบ จำนวน 13 สาย ระยะทางรวมทั้งสิ้น 254.032 กิโลเมตร ซึ่งในปีงบประมาณ 2555 มีการปรับปรุงเพิ่มเติมถนน โครงข่ายทางหลวงชนบท เพิ่มขึ้น 26 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 480.948 กิโลเมตร และ 3) เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดมุกดาหาร ได้แก่ ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก จำนวน 40 สาย ถนนลาดยาง จำนวน 48 สาย และถนนลูกรังจำนวน 83 สาย รวมระยะทางทั้งสิ้น 677.052 กิโลเมตร

2. การคมนาคมทางน้ำ มีท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร โดยเรือโดยสารข้ามฟาก ตั้งอยู่ที่ ถนนสองนางสถิตย์ ตำบลมุกดาหาร อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมีความสำคัญสำหรับคนโดยสารที่ผ่านเข้า-ออก ระหว่างจังหวัดมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขตของ สปป.ลาว

3. การคมนาคมทางอากาศ ยังไม่มีบริการเที่ยวบินไปจังหวัดมุกดาหารโดยตรง มีเฉพาะจังหวัดใกล้เคียง เช่นจังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดอุดรธานี จังหวัดนครพนม จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดสกลนคร

ด้านจังหวัดมุกดาหาร

ด้านศุลกากรมุกดาหารรับผิดชอบพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคอีสานตอนบน คือ จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมหาสารคาม ครอบคลุม 32 อำเภอ 6 กิ่งอำเภอ 3,879 หมู่บ้าน รวมพื้นที่ ประมาณ 16,578 ตารางกิโลเมตร จังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับต่างประเทศคือจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งตั้งอยู่ตรงข้ามกับเมืองโกสอนพมวิหาน แขวง สะหวันนะเขต ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเขตกั้นพรมแดน ช่วงที่แม่น้ำโขงกั้นพรมแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต มีความยาวประมาณ 72 กิโลเมตร อำเภอที่อยู่ติดแนวพรมแดนแม่น้ำโขง คือ อำเภอหว้านใหญ่ อำเภอเมืองมุกดาหาร และอำเภอดอนตาล

จุดผ่านแดน

จังหวัดมุกดาหารมีจุดผ่านแดนถาวร จำนวน 2 จุด คือ 1) ท่าข้ามท่าเทียบเรือเทศบาลเมืองมุกดาหารกับเมืองโกสอนพมวิหาน และ 2) สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต

ด้านประเพณี มีตลาดในหมู่บ้านชายแดน 8 แห่ง ได้แก่ 1) อำเภอหว้านใหญ่ 4 แห่ง ได้แก่ (1) บ้านสองคอน (2) บ้านหว้านใหญ่ (3) บ้านชะโนด และ (4) บ้านบางทรายน้อย 2) อำเภอเมืองมุกดาหาร 3 แห่ง ได้แก่ (1) บ้านส้มป่อย (2) บ้านบางทรายใหญ่ และ (3) บ้านนาสีนวน 3) อำเภอดอนตาล 1 แห่ง ได้แก่ บ้านดอนตาล

ช่องทางธรรมชาติ (ท่าเรือหมู่บ้าน) 24 แห่ง ได้แก่ 1) อำเภอหว้านใหญ่ 5 แห่ง ได้แก่ (1) ท่าแก่งกะเบา (2) ท่าบ้านสองคอน (3) ท่าบ้านหว้านใหญ่ (4) ท่าบ้านพาลูกา และ (5) ท่าบ้านดาวเรือง 2) อำเภอเมืองมุกดาหาร 11 แห่ง ได้แก่ (1) ท่าบ้านบางทรายใหญ่ (2) ท่าบ้านสงเปือย (3) ท่าบ้านนาโพธิ์ใหญ่ (4) ท่าบ้านโปน้อย (5) ท่าศรีมงคล (6) ท่าบ้านบึงอุทัย (7) ท่าบ้านส้มป่อย (8) ท่าบ้านเหล้าล้อม-โนนศรี (9) ท่าบ้านคอนสาย (10) ท่าบ้านนาแล และ (11) ท่าบ้านท่าไค้ 3) อำเภอดอนตาล จำนวน 8 แห่ง ได้แก่ (1) ท่าบ้านหนองหล่ม (2) ท่าบ้านโคก (3) ท่าบ้านโพธิ์ไทร (4) ท่าบ้านนาโพธิ์ (5) ท่าบ้านนาตาล (6) ท่าบ้านเวินชัย (7) ท่าวัดดอนตาล และ (8) ท่าบ้านนาห้วยกอ

หน้าที่และความรับผิดชอบ

ด้านศุลกากรมุกดาหาร เป็นด้านฯ ในพื้นที่ รับผิดชอบของสำนักงานศุลกากรภาคที่ 2 มีการดำเนินงานเพื่อสนองต่อนโยบายของกรมศุลกากร โดยมีภารกิจดังนี้คือ 1) ดำเนินงานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกโครงการ/แผนงานตามยุทธศาสตร์ของกรมศุลกากร และกำหนดโครงการ/แผนงานด้านการบริหารจัดการ เก็บภาษีอากร สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร การตรวจสอบและป้องกันปราบปรามการกระทำผิดตาม กฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล และติดตามผลการดำเนินงาน 2) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีอากร สำหรับสินค้านำเข้า-ส่งออก สินค้าถ่ายลำสินค้าผ่านแดนและดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บนเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และเขตอุตสาหกรรมส่งออก ตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 3) ดำเนินการเกี่ยวกับการทบทวนเอกสารต่างๆ หลังผ่านพิธีการทางศุลกากร เพื่อทักท้วงหรือรับรองการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และ

สืบสวนและปราบปรามการกระทำผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตพื้นที่
ความรับผิดชอบ รวมทั้งดำเนินการเกี่ยวกับคดีทางศุลกากรของกลาง และของตกค้างที่อยู่ในความรับผิดชอบ
4) วิเคราะห์ และประเมินความเสี่ยงในการนำเข้า-ส่งออก รวมทั้งจัดทำประเมินผล พัฒนา และปรับปรุง
Profile 5) ตรวจสอบและควบคุมการปฏิบัติงานของด่านพรมแดนที่อยู่ในความรับผิดชอบ 6) ปฏิบัติงาน
ร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ลักษณะ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหาร ถือเป็น “ประตูและศูนย์การส่งออกสินค้าสู่อินโดจีนและจีนตอนใต้
(เขตฯ กว่างซีจ้วง)” โดยใช้ประโยชน์จาก “ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก” โดยลักษณะพื้นที่และ
รูปแบบเส้นทางในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารนั้นจะเห็นได้ว่าการคมนาคมส่วนใหญ่นั้นจะใช้เส้นทางคมนาคม
ขนส่งโดยทางรถเสียเป็นส่วนใหญ่โดยกิจกรรมด้านโลจิสติกส์นั้นจะเน้นไปในเรื่องการขนส่งโดยการขนส่งสินค้า
และบริการต่าง ๆ ภายในตัวจังหวัดมุกดาหารเองไปยังจังหวัดใกล้เคียงและส่งออกไปยังสปป.ลาว โดยผู้ศึกษา
ได้โดยการผ่านจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ไปยังแขวงสะหวัน
นะเขต เนื่องจากแขวงสะหวันนะเขตนั้นเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นเป็นแขวงที่มีพื้นที่และมูลค่าการลงทุน
เป็นลำดับต้นๆ ของประเทศ ซึ่งสปป.ลาวได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจนี้เป็นอย่างมาก โดยผู้
ศึกษาได้ลงเก็บข้อมูลพื้นที่ในเส้นทางที่กำหนดไว้คือจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2
(มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ดังรูปต่อไปนี้



รูปที่ 4.1-3 จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกพบว่าสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของจังหวัด
มุกดาหารนั้นมีอยู่เป็นจำนวนมากเนื่องจากเป็นเขตที่มีด่านพรมแดนและพื้นที่ติดต่อกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ ของ
สปป.ลาว โดยจำแนกการขนส่งนำเข้าและส่งออกของสินค้าเป็น3จำพวกคือ1 สินค้าที่มาจากประเทศจีนโดย

ส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งโดยรถบรรทุก2สินค้าที่ผลิตออกจากเขตเศรษฐกิจพิเศษ สปป.ลาวผ่านแดนที่มุกดาหาร เพื่อไปยังประเทศที่3และการขนส่งของสินค้าจากไทยไปที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ สปป.ลาว โดยมีกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่คือการเปลี่ยนถ่ายสินค้า โดยการเปลี่ยนถ่ายสินค้า DRY PORT ที่จุดผ่านแดนรวมถึงโกดังสินค้า WHERE HOUSE (ผู้ประกอบการขนส่งจังหวัดมุกดาหาร 2562) เพื่อบริการตรวจสอบของศุลกากรและการขนส่ง TRANSPORTATION โดยรถบรรทุกเสียเป็นส่วนใหญ่เนื่องจากสะดวกและสามารถส่งถึงปลายทางได้รวดเร็วโดยรถบรรทุกที่มาจากประเทศจีนนั้นจะใช้เส้นทางผ่านประเทศเวียดนามและลงมายังสปป.ลาวมาที่แขวง สะหวันเขตเพื่อเปลี่ยนหัวลากให้เป็นของสปป.ลาวและข้ามมายังฝั่งไทยเพื่อเปลี่ยนถ่ายที่ด่านศุลกากรมุกดาหารหลังจากนั้นดำเนินพิธีการศุลกากรพร้อมทั้งเอาของลงจากตู้จากนั้นสามารถขึ้นรถและขนส่งไปยังปลายทางในประเทศไทยได้เลย จะเห็นได้ว่ากิจกรรมโลจิสติกส์ต่างในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารนั้นมีความหนาแน่นพอสมควรเนื่องจากติดต่อกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของ สปป.ลาว และเป็นทางเส้นทางผ่านที่สำคัญในการเชื่อมโยงของสินค้าและการกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ อีกด้วย โดยหากโครงการรถไฟแล้วเสร็จนั้นทางจังหวัดมุกดาหารเองได้เล็งเห็นความสำคัญในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเองและการเลือกใช้บริการขนส่งของผู้ใช้บริการการขนส่งจะมีหลายทางเลือกมากขึ้นและต้องการให้มีการวางแผนและกลยุทธ์ต่าง ๆ จากภาครัฐเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบและพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งนี้มุกดาหารยังขาดสนามบินยังต้องการการผลักดันเป็นอย่างมากหากมีโครงสร้างพื้นฐานที่ครบถ้วนสมบูรณ์แล้วสามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ได้อย่างแน่นอน

4.1.1.3 ลักษณะพื้นที่ และ รูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย

ข้อมูลพื้นฐานจังหวัดหนองคาย ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดหนองคาย มีเนื้อที่ประมาณ 3,026.534 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,891,583 ไร่ลักษณะเป็นรูปยาวเรียงทอดไปตามลาน้ำโขง ซึ่งเป็นเส้นกั้นเขตแดนกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) มีความยาวทั้งสิ้น 210.60 กิโลเมตร ความกว้างของพื้นที่ที่ทอดขนานไปตามลาน้ำโขงโดยเฉลี่ย 20 - 25 กิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพมหานครตามทางหลวงแผ่นดินสาย 2 (มิตรภาพ) ประมาณ 615 กิโลเมตร มีประชากร รวมทั้งสิ้น 509,395 คน แบ่งเป็นชาย 255,221 คน และหญิง 254,174 คน จังหวัดหนองคายมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงดังนี้

- ทิศเหนือ ติดแม่น้ำโขงอันเป็นเส้นกั้นพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

- ทิศใต้ ติดอำเภอบ้านม่วง จังหวัดสกลนคร อำเภอน้ำโสม อำเภอสว่างคอม และอำเภอบ้านผือ จังหวัดอุดรธานี

- ทิศตะวันออก ติดอำเภอบึงสามพัน และอำเภอโขงเจียม จังหวัดบึงกาฬ

- ทิศตะวันตก ติดอำเภอบึงสามพัน จังหวัดเลย

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของจังหวัดหนองคาย

1. การคมนาคมทางบก มีการเดินทางโดยใช้ทางหลวงแผ่นดิน จังหวัดหนองคายตั้งอยู่บนถนนมิตรภาพหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 เริ่มต้นจากเขตอำเภอสระใคร (เขตติดต่ออำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี) สิ้นสุด ณ สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย – เวียงจันทน์) ระยะทางประมาณ 23.921 กม. โดยเส้นทางนี้สามารถเดินทางผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 เชื่อมไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้) และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามได้ โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ.2556-2559 มีปริมาณการจราจรหนาแน่นขึ้นทุกปี สะท้อนให้เห็นว่า การค้า การลงทุนของจังหวัดหนองคายเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังมีทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่มีความสำคัญอีก 4 สายทาง ที่แยกออกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 และสามารถเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศได้ ประกอบด้วย

1) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 เริ่มต้นจากเทศบาลตำบลหนองสองห้องผ่านอำเภอบ่ออำเภอสรีเชียงใหม่ และอำเภอสังคม สิ้นสุดเขตแดนด้านทิศตะวันตก (ติดต่อเขตแดนอำเภอปากชม จังหวัดเลย) ระยะทางประมาณ 112 กิโลเมตร ปริมาณการจราจรระหว่าง ปี พ.ศ. 2556 - 2558 มีปริมาณการจราจรสูงขึ้นทุกปีโดยเฉพาะสัดส่วนรถโดยสารขนาดใหญ่ และรถบรรทุกขนาดเล็ก ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ามีนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมาท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะมายังแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในพื้นที่อำเภอบ่ออำเภอสรีเชียงใหม่ และอำเภอสังคม เพิ่มขึ้นทุกปี และเส้นทางนี้ยังสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไปยังจังหวัดอุดรธานีเลย ภาควกลางตอนบน ภาคเหนือตอนล่าง และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้อีกด้วย

2) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 หรือถนนชยางกุล เริ่มต้นจากสี่แยกพญานาคอำเภอเมืองหนองคายถึงสิ้นสุดเขตแดนจังหวัดหนองคายฝั่งทิศตะวันออก ณ อำเภอรัตนวาปี (ติดต่อเขตแดนอำเภอปากคาด) เชื่อมต่อกับจังหวัดบึงกาฬ ระยะทางประมาณ 87 กิโลเมตร (อยู่ระหว่างการปรับปรุงพัฒนาขยายเส้นทางเป็นถนนเชื่อมโยงระหว่างประเทศ) ปริมาณการจราจรระหว่าง ปีพ.ศ. 2556-2558 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยสูงขึ้นกับรถทุกประเภท โดยเฉพาะรถบรรทุกทุกกึ่งพ่วง ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากทางหลวงแผ่นดินสายนี้เป็นทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ (ไทย-ลาว-เวียดนาม-จีน) ผ่านจังหวัดบึงกาฬ นครพนม (ข้ามด่านพรมแดนนครพนม - แขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม-สาธารณรัฐประชาชนจีนฝั่งทิศตะวันออก) ไปจังหวัดมุกดาหาร (ข้ามด่านพรมแดนมุกดาหาร - แขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - ท่าเรือน้ำลึกดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (R9) สิ้นสุด ณ จังหวัดอุบลราชธานี จึงเป็นเส้นทางรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการขนส่งที่สำคัญของประเทศ

3) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 จากแยก By Pass มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย ถึงตัวเมืองหนองคาย (สี่แยกพญานาค) ระยะทาง 7.310 กิโลเมตร ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 จังหวัดหนองคายได้ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ ณ บริเวณหน้าศาลากลางจังหวัด โดยใช้

งบประมาณตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 ทำให้การจราจรบริเวณดังกล่าวมีความ
คล่องตัวมากยิ่งขึ้น

4) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 242 เริ่มต้นจากสามแยกรวมศิลป์ไปตามเส้นทาง
หนองคาย-หนองบัว-ท่าบ่อ ซึ่งเป็นเส้นทางเลียบริมน้ำโขงไปเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 ที่
อำเภอท่าบ่อ ระยะทางประมาณ 26.958 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางในการเดินทางจะมีเส้นทางเชื่อมโยงเข้ากับ
แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และทางธรรมชาติที่สวยงามของจังหวัดอาทิเช่น วัดเทพพลประดิษฐาราม
บ้านเวียงคุกใต้ หมู่ที่ 2 ตำบลเวียงคุก พระธาตุโพนจิกเวียงจัว ณ วัดพระธาตุบุ บ้านโคกป่าฝาง ตำบลปะโค
และวังบัวแดง บ้านไผ่สีทอง ตำบลเวียงคุก อำเภอเมืองหนองคาย นอกจากนี้ยังมีภูมิทัศน์ตามลำแม่น้ำโขงที่
สวยงาม สามารถมองเห็นริมฝั่งลำแม่น้ำโขงด้านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอย่างชัดเจน

5) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 243 เริ่มต้นที่แยกพญานาค (จุดเชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดิน
หมายเลข 212 และ 233) ไปทางทิศตะวันตกบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ณ บริเวณสามแยก ด้าน
สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ระยะ 2.5 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเดินรถที่มาจากตัวเมืองหนองคาย อุดรธานี และบึง
กาฬ เพื่อเชื่อมต่อไปยังด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ทางหลวงแผ่นดินทั้ง 5 สายทางหลัก ตามที่กล่าวมาถือเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญในการ
พัฒนาระบบการขนส่งโลจิสติกส์ พัฒนาระบบเศรษฐกิจของจังหวัดหนองคายเชื่อมโยงกับจังหวัดต่าง ๆ และ
ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงและสามารถเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาชนจีนได้อย่างสะดวก
โดยขณะนี้จังหวัดหนองคายอยู่ระหว่างการปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางหลักเหล่านี้ให้สามารถเดินทางสัญจร
ไป-มาได้อย่างสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคายและการเจริญเติบโต
ทางเศรษฐกิจของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ตามยุทธศาสตร์การพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ.2558-2565 ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อไป

2. การคมนาคมทางน้ำ จังหวัดหนองคายมีท่าเรือสำหรับการพาณิชย์ จำนวน 4 แห่ง ดังนี้
1) ท่าเรือจุดผ่อนปรนบ้านหม้อ ต.บ้านหม้อ อ.ศรีเชียงใหม่ 2) ท่าเรือหนองคาย (วัดหายโศก) ต.ในเมือง
อ.เมืองหนองคาย 3) ท่าเรือโพนพิสัย ต.จุมพล อ.โพนพิสัย และ 4) ท่าเรือจุดผ่อนปรนรัตนวาปี ต.โพนแพง
อ.รัตนวาปี

3. การคมนาคมทางอากาศ จังหวัดหนองคายยังไม่มีสนามบินต้องใช้บริการสนามบินที่
จังหวัดอุดรธานี ใช้เวลาประมาณ 45 นาที ต่อดัวยรถยนต์จากสนามบินนานาชาติอุดรธานี ถึงจังหวัด
หนองคาย ระยะทาง 53 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 40 นาที

ด้านหนองคาย

พื้นที่รับผิดชอบพื้นที่จังหวัดหนองคาย 9 อำเภอ โดยมี 6 อำเภอที่ติดชายแดนสปป.ลาว
คือ อำเภอเมืองหนองคาย อำเภอศรีเชียงใหม่ อำเภอสังคม อำเภอท่าบ่อ อำเภอโพนพิสัย อำเภอรัตนวาปี และ

อีก 3 อำเภอที่ไม่ติดชายแดนสปป.ลาว คือ อำเภอโพธิ์ตาก อำเภอเฝ้าไร่ และอำเภอศรีใคร นอกจากนี้ยัง
รับผิดชอบดูแลครอบคลุมไป ถึงพื้นที่จังหวัดอุดรธานีและจังหวัดขอนแก่น

จุดผ่านแดน

จังหวัดหนองคายมีอำเภอตั้งอยู่ตามแนวชายแดน รวม 6 อำเภอ คือ อำเภอเมือง
หนองคาย อำเภอท่าบ่อ อำเภอศรีเชียงใหม่ อำเภอสังคม อำเภอโพนพิสัย และอำเภอรัตนวาปี โดยมีจุดผ่าน
แดนและ จุดผ่อนปรนการค้า ดังต่อไปนี้

1) จุดผ่านแดนและจุดตรวจคนเข้าเมือง

- ด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 บ้านเหล่าจอมมณี
อำเภอเมืองหนองคายกับด้านสากลบ้านดงพูนี เมืองหาดทรายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ เปิดให้บริการทุกวัน
เวลา 06.00-22.00 น. การคมนาคมทางบกข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 โดยรถยนต์และรถไฟ

- ด้านพรมแดนท่าเรือหนองคาย ท่าบลในเมือง อำเภอเมืองหนองคายกับ
ด้านสากล

ท่าเรือ เมืองหาดทรายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ เปิดให้บริการทุกวัน เวลา 08.00-18.00
น. การคมนาคมทางน้ำ เรือหางยาว และเรือโดยสาร

- ด้านตรวจคนเข้าเมือง ณ สถานีรถไฟหนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย

2) จุดผ่อนปรนการค้า

- จุดผ่อนปรนบ้านม่วง หมู่ที่ 2 ตำบลบ้านม่วง อำเภอสังคมกับด้านประเพณี
บ้านโคกแอ้ง เมืองสังทอง นครหลวงเวียงจันทน์ เปิดทุกวันพุธและวันเสาร์ เวลา 06.00-18.00 น. การคมนาคม
ทางน้ำโดยเรือโดยสาร

- จุดผ่อนปรนบ้านหม้อ หมู่ที่ 8 ตำบลบ้านหม้อ อำเภอศรีเชียงใหม่ กับด้าน
ประเพณีบ้านด่านคำ (ด่านเก่าเลี้ยว) เมืองสีโคดตะบอง นครหลวงเวียงจันทน์ เปิดทุกวันอังคาร วันพฤหัสบดี
และวันเสาร์ เวลา 08.00-17.00 น. การคมนาคมทางน้ำ โดยเรือโดยสาร

- จุดผ่อนปรนบ้านจุมพล หมู่ที่ 1 ตำบลจุมพล อำเภอโพนพิสัยกับด้าน
ประเพณี บ้านโคก เมืองปากงึม นครหลวงเวียงจันทน์ เปิดทุกวันอังคารและวันเสาร์ เวลา 08.00-16.00 น.
การคมนาคม ทางน้ำโดยเรือโดยสาร

- จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน หมู่ที่ 8 ตำบลโพนแพง อำเภอรัตนวาปีกับด้าน
ประเพณี บ้านทวย เมืองท่าพะบาด แขวงบอลิคำไซ เปิดทุกวันพุธ วันศุกร์ และวันอาทิตย์ เวลา 08.00-16.00
น. การคมนาคมทางน้ำโดยเรือโดยสาร

หน้าที่และความรับผิดชอบ

1) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการงานด้านพิธี การศุลกากร เช่น ระบบ e-Customs เป็นระบบการผ่านพิธีการศุลกากรทาง electronic ที่ทันสมัย ภายใต้ มาตรฐานความปลอดภัยของข้อมูลในรูปแบบ EBXML ระบบ National Single Window (NSW) เป็นระบบที่ เชื่อมโยงใบอนุญาตในการนำเข้าส่งออกของหน่วยงานที่มีหน้าที่ออกใบอนุญาตกับกรมศุลกากรและผู้ประกอบการ

2) ระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเครื่อง X-ray เป็นระบบที่ช่วยให้การตรวจสอบสินค้านำเข้า หรือส่งออก โดยการบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ สามารถตรวจสอบได้ ถูกต้อง รวดเร็ว ประหยัดเวลา และไม่ก่อให้เกิด ความเสียหายต่อสินค้า โดยมีระบบ X-ray แบบ Relocatable และ mobile ระบบ E-log เป็นระบบติดตามทาง ศุลกากร Tracking System ภายใต้เทคโนโลยี Radio Frequency Identification หรือ RFID และ Global Positioning System หรือ GPS ซึ่งทำงานร่วมกันเป็นระบบ E-log เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบควบคุม สินค้าถ่ายลำ ผ่านแดนได้ตลอดเส้นทางการขนส่งสินค้า

3) ด้านการป้องกันและปราบปราม การลักลอบหลีกเลี่ยงทางศุลกากร โดยได้นำเทคโนโลยีการควบคุมทางศุลกากรมาใช้ เช่น ระบบ โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV), ระบบ X-ray สัมภาระ และของติดตัวผู้โดยสาร, ระบบ X-ray ตัวบุคคล, ระบบ X-ray คอนเทนเนอร์ เป็นต้น

ลักษณะ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย

จากลักษณะพื้นที่และการคมนาคมของจังหวัดหนองคายนั้นจะเห็นได้ว่าจังหวัดหนองคายนั้นมีการนำเข้าและส่งออกที่คับคั่งเนื่องจากมีเขตติดต่อกับเมืองหลวงของสปป.ลาวนั้นคือนครหลวงเวียงจันทน์ โดยจุดผ่านแดนที่ผู้ศึกษาได้ทำการลงพื้นที่ศึกษาคือด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์)



รูปที่ 4.1-4 ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1(หนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์)

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึกพบว่ากิจกรรมโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ กลาง และเล็ก ตามความเหมาะสมของสินค้า รถพ่วงขนาดใหญ่ รถบรรทุกสิบล้อ รถเทเลอร์ เป็นต้น สินค้านำเข้าที่สำคัญจากสปป.ลาว ที่ได้จากธรรมชาติได้แก่ แร่เหล็ก แร่ทองแดง โดยนำเข้ามาเพื่อถลุง นำไปเป็นส่วนผสมของลวดไฟฟ้า ส่วนปูนซีเมนต์ หินภูเขา เพื่อนำเข้ามาสร้างถนนและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในประเทศไทยโดยส่งไปยังภาคกลางของประเทศเป็นส่วนใหญ่แต่มีปริมาณน้อยกว่าด่านจังหวัดนครพนม ต่อมาคือสินค้านำเข้าทั่วไปจากประเทศเพื่อนบ้านและประเทศจีนนั้นจะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ ผลไม้ เสื้อผ้าเครื่องใช้ต่าง ๆ นำเข้าเพื่อกระจายให้พื้นที่ใกล้เคียงและส่งไปยังภูมิภาคต่างๆ ภายในประเทศไทยส่วนสินค้าส่งออกของประเทศไทยที่สำคัญนั้น หากนับตามมูลค่าของสินค้าแล้วได้แก่น้ำมัน ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล ต่อมาคือสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ เช่น นมสด ไอศกรีม เครื่องดื่ม ซึ่งแหล่งผลิตสินค้าต่าง ๆ ที่ส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านนั้นจะกระจายอยู่ตามภูมิภาคต่าง ๆ ภายในประเทศไทย ซึ่งจังหวัดหนองคายเองเป็นเพียงทางผ่านของสินค้าเท่านั้นเนื่องจาก การส่งออกที่สะดวกและได้รับการสนับสนุนและสิทธิพิเศษจากรัฐบาล ให้ใช้สิทธิประโยชน์ FOB ที่จังหวัดหนองคายเพื่อขนส่งสินค้าไปยังประเทศที่ 2 หรือ 3 ตามที่ต้องการโดยสินค้าจะผ่านจาก ด่านที่หนองคายผ่านไปยัง สปป.ลาวไปยังประเทศเวียดนาม และประเทศจีนเสียเป็นส่วนใหญ่

ในส่วนกิจกรรมโลจิสติกส์ด้านคลังสินค้าและการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจะใช้บริการของด่านศุลกากรเสียเป็นส่วนใหญ่แต่ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีความแออัดของการใช้บริการพื้นที่เป็นอย่างมากเนื่องพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการในปัจจุบันจังหวัดหนองคายยังเป็นจุดที่มีปริมาณรถบรรทุก สินค้าผ่านเข้าออกมากที่สุด ซึ่งย่อมก่อให้เกิดปัญหาด้านการติดขัดทางจราจร ปัญหาอุบัติเหตุ บนท้องถนน อีกทั้งยังมีปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อตรงต่อการค้าขายและการผ่านเข้าออก ได้แก่ ปัญหาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อการผ่านพิธีการศุลกากรไม่ได้อยู่ในบริเวณเดียวกัน ปัญหาการ ขาดแคลนจุดพักรถบรรทุกสินค้าที่รอเข้าด่านตรวจฯ และการขาดสิ่งอำนวยความสะดวกต่อ ผู้ใช้บริการ รวมไปถึงระยะเวลาเปิด - ปิดทำการของด่านตรวจฯ ไทยและสปป.ลาวไม่ตรงกัน จึงควรปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งปัจจุบันการขนส่งด้วยรถบรรทุกนั้นมีต้นทุนที่ค่อนข้างสูง หากการขนส่งสินค้าผ่านเข้าออกมีความล่าช้าก็ย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการในประเทศ เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าแรงงานคนขับรถและเด็กท้ายรถ รวมไปถึงการ สูญเสียโอกาสการใช้ประโยชน์จากรถบรรทุก เป็นต้น จากปัญหาดังกล่าวส่งผลให้ผลกระทบกับจำนวนรถบรรทุกสินค้าต้องจอดเรียงกันริมทางสัญจรเป็นจำนวนมาก เพื่อรอการตรวจปล่อยสินค้า เนื่องจากจุดพักรถบรรทุกสินค้าในบริเวณพื้นที่ด่านมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้งาน ทำให้เกิดปัญหาด้านอุบัติเหตุจากการจราจร และไม่มี การจัดแบ่งบริเวณ Safety ของพื้นที่จอดรถทำให้รถบรรทุกสินค้าจอดเรียงตามระยะเวลาการมาถึงด่านฯ เกิดแถวคอยสะสมเสียเวลาสูญเสียเปล่า ระยะเวลาเปิด - ปิดทำการของด่านตรวจฯ ไทยและสปป.ลาวไม่ตรงกัน และยังทำให้เกิดค่าใช้จ่ายอื่นๆ ตามมาโดยอยากให้ภาครัฐเร่งแก้ปัญหาเพื่อให้เกิดความสะดวกและการไหลของกิจกรรม โลจิสติกส์ในพื้นที่ให้ดีขึ้นตามลำดับเพื่อพัฒนาศักยภาพของจังหวัดหนองคายต่อไป

เนื่องจากจังหวัดหนองคายนั้นเป็นจังหวัดที่มีเขตติดต่อกับเส้นทางรถไฟที่เกิดขึ้นและอยู่ใกล้สถานีเวียงจันทน์มากที่สุดและจังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่มีกิจกรรมด้านโลจิสติกส์หลายกิจกรรมและมีความเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟที่เกิดขึ้นดังนั้นทำให้หนองคายได้เปรียบในเรื่องของการขนส่งมากกว่าจังหวัดอื่นๆ โดยหนองคายเองมีผู้ประกอบการด้านการขนส่งเป็นจำนวนมากอาจทำให้กระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านการให้บริการของลูกค้าเนื่องจากมีทางเลือกที่เปลี่ยนไปโดยมีตัวแปรที่เข้ามามีส่วนช่วยในการตัดสินใจในการใช้บริการจังหวัดหนองคายยังไม่มีจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่แน่นอนจึงควรผลักดันด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างเส้นทางเพื่อดึงดูดนักลงทุนให้มากขึ้น

4.1.1.4 ลักษณะพื้นที่ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว

ข้อมูลพื้นฐานนครหลวงเวียงจันทน์

ขนาดและที่ตั้งนครหลวงเวียงจันทน์ เป็นเมืองหลวงของประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประกอบไปด้วยเมือง (อำเภอ) ทั้งหมด 6 เมือง คือ เมืองจันทะบูลี, เมืองสีสัตตะนา, เมืองไซเสดถา, เมืองสีโคดตะบอง, เมือง เมืองหาดชายฟอง และตอนใต้ของเมืองไซธานี มีเนื้อที่ 3,920 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรประมาณ 692,900 คน (พ.ศ. 2547) ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขงทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือตรงข้ามกับอำเภอศรีเชียงใหม่ จังหวัดหนองคายของประเทศไทย มีประชากรทั้งแบบลงทะเบียนและไม่ลงทะเบียนแน่นอนราว 700,000 คน

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของนครหลวงเวียงจันทน์

การคมนาคมทางบก เส้นทางหลัก คือ ถนนหมายเลข 13 เหนือ และมีถนนเส้นอื่น ๆ ที่ไปแขวง เชียงขวาง แขวงไชยยะบูลี แขวงบอลิคำไซ และแขวงหลวงพระบาง

การคมนาคมทางน้ำ มีการสัญจรทางน้ำใช้แม่น้ำโขงและแม่น้ำจิมโดยแม่น้ำสายหลักที่ใช้เพื่อการขนส่ง ได้แก่ แม่น้ำโขง โดยจะใช้ได้ดีในฤดูน้ำหลากตั้งแต่ช่วงเดือนธันวาคมถึงเดือนพฤษภาคมเนื่องจากมีเกาะแก่งมาก จึงทำให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไม่เป็นที่นิยม แต่มีศักยภาพสูงในการใช้ผลิตกระแสไฟฟ้า

การคมนาคมทางอากาศ มีท่าอากาศยานอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ โดยมีสายการบิน Lao Aviation เป็นสายการบินแห่งชาติ และมีบริการบินประจำโดยเชื่อมเมืองหลักของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กรุงเทพฯ เชียงใหม่ กรุงเทพมหานคร นครโฮจิมินห์ กรุงพนมเปญ เสียมเรียบ และคุนหมิง

จุดผ่านแดน

จุดผ่านแดนไทย-ลาว มี 2 จุด คือ 1) จุดผ่านแดนถาวร อ.เชียงคาน จ.เลย ตรงข้ามด่านท้องถิ่นเมืองชะนะคาม แขวงเวียงจันทน์ และ 2) จุดผ่านแดนถาวร อ.ปากชม จ.เลย ตรงข้ามด่านท้องถิ่นบ้านวัง เมืองหมื่น แขวงเวียงจันทน์

ลักษณะ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์

นครหลวงเวียงจันทน์เป็นเมืองหลวงของ สปป.ลาวจะเห็นได้ว่าการคมนาคมที่ค่อนข้างครบทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นทางบกทางน้ำ หรือทางอากาศ รูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ของนครหลวงเวียงจันทน์นั้นโดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งโดยทางรถบรรทุกขนาดต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น รถพ่วง รถเทลเลอร์ รถสิบล้อและรถบรรทุกตามความเหมาะสมของสินค้าโดยสินค้าส่วนใหญ่มาจากประเทศไทยโดยนครเวียงจันทน์เป็นศูนย์การปกครอง การค้า การลงทุน อุตสาหกรรม โดยสำนักงานใหญ่และผู้บริหาร หลักของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์เกือบทั้งหมดอยู่ในเมืองนี้โดยมีระยะทางระหว่างกรุงเทพฯ ถึงนครเวียงจันทน์ รวม 642 กิโลเมตร ปัจจุบัน รัฐบาลลาวส่งเสริมให้เอกชนลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ในแขวงเวียงจันทน์ โดยเฉพาะบริเวณท่านาแล้ง ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้าม จ.หนองคาย โดยสปป.ลาวมีนโยบายพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาสนามบินและศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาสนามบินภายในประเทศที่มีอยู่เดิม และ การก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ในนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงหลวงพระบาง แขวงเชียงขวาง แขวงสะหวันนะเขต และแขวงจำปาสัก การก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างเมืองต่างๆ ในประเทศ และก่อสร้างถนนในประเทศ เชื่อมกับเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

การขนส่งของสปป.ลาวนั้นพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดย 98% ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด และ 86% ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดจะใช้บริการขนส่งทางถนน และเนื่องจากสปป.ลาวไม่มีทางออกทะเล การส่งออกและนำเข้าต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ได้แก่ ไทย เวียดนาม จีน และกัมพูชา เป็นทางผ่านไปยังประเทศอื่น ลาวมีธุรกิจให้บริการขนส่งรวม 146 บริษัท โดย 67 บริษัทเป็นธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร และ 62 บริษัท เป็นธุรกิจขนส่งสินค้า และ 17 บริษัทเป็นธุรกิจบริหารจัดการขนส่ง และตัวแทนออกของ ถนนในลาวมีระยะทางไม่น้อยกว่า 32,000 กิโลเมตร โดยประมาณ 23% เป็นทางหลวงแผ่นดิน 21% เป็นทางหลวงภายในแขวง และที่เหลือเป็นถนนชนบท โดยถนนสายหลักทั่วไปจะมี ปริมาณยานพาหนะใช้เส้นทางตั้งแต่ 250 – 540 คัน/วัน ในภาพรวมสปป. ลาวมีถนนที่สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาลไม่ถึงครึ่งหนึ่งของถนนทั้งหมด ส่วนใหญ่ อยู่ในสภาพที่ใช้การไม่สะดวก เป็นหลุมเป็นบ่อ เนื่องจากขาดการลงทุนเพิ่ม ขาดการซ่อมบำรุง ประกอบกับลักษณะทางกายภาพที่เป็นภูเขาทำให้ยากต่อการสร้างถนน อย่างไรก็ตาม สปป.ลาวให้ความสำคัญพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคีซึ่งช่วยให้ลาวมีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีขึ้นการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับลาวจะผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่สำคัญ ได้แก่ 1) สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ระหว่างจังหวัดหนองคายกับแขวงเวียงจันทน์ ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว 2) สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ระหว่างจังหวัดมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขต เปิดให้บริการแล้วเป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงขนาดความกว้าง 12 เมตร ตัวสะพานยาว 1,600 เมตร มีจุดกลับรถอยู่ฝั่งไทย และ 3) สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ระหว่างจังหวัด

นครพนมกับแขวงคำม่วน โดยกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่ที่จะเป็นการขนส่งโดยรถเพื่อส่งต่อไปยังประเทศที่ 3 หรือขนส่งสินค้าภายในตัวสปป.ลาวเอง โดยปัจจุบันได้ทำการศึกษาขึ้นได้มีการเกิดขึ้นของโครงการรถไฟลาว-จีนแล้วซึ่งมีสถานอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์อีกด้วยทั้งที่สามารถทำให้การขนส่งสะดวกยิ่งขึ้นไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าหรือส่งออกไปโดยมีการขนส่งทางรถไฟเข้ามาเพิ่มเติมทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งมีทางเลือกมากขึ้นในการเลือกใช้บริการการขนส่งที่เหมาะสมกับธุรกิจของตน

4.1.1.5 ลักษณะพื้นที่ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่แขวงบอลิคำไซ

ข้อมูลพื้นฐานแขวงบอลิคำไซ

ขนาดและที่ตั้งแขวงบอลิคำไซตั้งอยู่ระหว่างแขวงเวียงจันทน์และแขวงคำม่วนมีพื้นที่ประมาณ 15,900 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 448,000 คน ประกอบด้วย 6 เมือง ดังนี้ 1) เมืองท่าพะบาด 2) เมืองบอลิคำไซ 3) เมืองปากซัน 4) เมืองปากกะดิง 5) เมืองเวียงทอง และ 6) เมืองคำเกิด แขวงบอลิคำไซเป็นประตูสู่ลาวใต้ โดยทางด้านทิศตะวันตกริมฝั่งแม่น้ำโขงบริเวณเมืองปากซัน จะตรงข้ามกับอำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคายของไทย ส่วนทางด้านทิศตะวันออกบริเวณด้านแกวเหนือจะติดด่านก๋อเตี๋ยวของประเทศเวียดนาม การท่องเที่ยวแขวงบอลิคำไซสามารถนั่งรถจากแขวงเวียงจันทน์ลัดเลาะลงมาตามถนนทางหลวงหมายเลข 13 ได้ หรือจะใช้บริการเรือข้ามฝากไปเที่ยวก็ได้ ลักษณะภูมิประเทศ ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงชันทางทิศตะวันตกและพื้นที่ราบลุ่มบริเวณแม่น้ำโขง โดยมีสายน้ำใสสะอาดสีเขียวจากแม่น้ำในเมืองปากซัน ไหลออกมาบรรจบกับสายน้ำสีขุ่นของแม่น้ำโขง เกิดเป็นจุดชมวิวน้ำสองสี ที่สร้างชื่อเสียงให้นักท่องเที่ยวรู้จักแขวงบอลิคำไซและเมืองปากซัน เมืองสองน้ำแห่งนี้เป็นเมืองศูนย์กลางของการค้าขาย การเดินทาง และที่ตั้งของกองทัพ มีพรมแดนเป็นเมืองท่าด่านติดชายแดนของไทยและเวียดนาม โดยทางด้านทิศตะวันตกริมฝั่งแม่น้ำโขงบริเวณเมืองปากซันซึ่งอยู่ตรงข้ามกับจังหวัดบึงกาฬของไทย ส่วนทางด้านทิศตะวันออกบริเวณด้านแกวเหนือติดด่านก๋อเตี๋ยวของประเทศเวียดนาม

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของแขวงบอลิคำไซ

การคมนาคมทางบก ใช้เส้นทางหมายเลข 13 เชื่อมต่อกับนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงคำม่วน แขวงสุวรรณเขต แขวงสาละวัน และแขวงจำปาศักดิ์ และเส้นทางหมายเลข 8 จากตะวันตกสู่ตะวันออก ระหว่างแขวงบอลิคำไซไปยังกรุงฮานอย ประเทศเวียดนามเวียดนาม

การคมนาคมทางน้ำ มีการขนส่งโดยผ่านเรือข้ามฝาก

จุดผ่านแดน

แขวงบอลิคำไซ มีด่านพรมแดน จำนวน 2 ด่าน คือ 1) ด่านพรมแดนบึงกาฬ-ปากซัน เปิด 08.00 - 18.00 น. และ 2) ด่านพรมแดนน้ำพ้าว-ก่าวแจว เปิด 07.00 - 18.00 น.

ลักษณะ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่แขวงบอลิคำไซ

จากการลงพื้นที่ศึกษาเก็บข้อมูลนั้นจะเห็นได้ว่า แขวงบอลิคำไซนั้นมีความพร้อมในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานไม่ว่าจะเป็นถนนที่เชื่อมต่อถนนและสาธารณูปโภคไปยังแขวงต่าง ๆ กำลังได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับโครงการ สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) โดยที่แขวงบอลิคำไซเป็นเมืองท่าด่านติดชายแดนสองประเทศ โดยทางด้านทิศตะวันตกริมฝั่งแม่น้ำโขงบริเวณเมืองปากซัน จะตรงข้ามกับจังหวัดบึงกาฬ ของไทย ส่วนทางด้านทิศตะวันออกบริเวณด่านแก้วเหนือจะติดด่านกอเตี๋ยของประเทศไทย โดยทางด้านการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางรถเสียเป็นส่วนใหญ่ โดยการใช้รถนั้นจะเปลี่ยนไปตามลักษณะของสินค้า ซึ่งจะใช้เส้นทางถนนทางหลวงหมายเลข 13 ได้เป็นหลัก หรือ หรือจะใช้บริการเรือข้ามฝากในบางกรณี จากการลงเก็บข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึกทำให้ได้ทราบถึงโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคต่างไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมต่อเส้นทางเช่น การทำทางเลี้ยวเมือง และพัฒนาทางด่วนรวมถึง การอำนวยความสะดวกระหว่างเส้นทางต่าง ๆ ของแขวงบอลิคำไซ โดยแขวงบอลิคำไซได้มีการพัฒนาเส้นทางด้านเส้นทางการขนส่งซึ่งปัจจุบันคือ ลาว-ไทย หลังจากนั้นคือ ลาว-ไทย-จีน กำลังมีการศึกษาความเป็นไปได้อยู่ระหว่าง การวางแผนในเรื่องของการวางแผนเส้นทาง ทำทางเลี้ยวเมือง ทำทางด่วน จุดรองรับทางด่วนเพื่อพักรถลาดปากซัน จะมีเขตการค้าเขตอุตสาหกรรม กำลังมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการตั้งนิคมอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการผลิตสินค้าหรือวัตถุดิบ ทางด่วนเวียงจันทน์-ปากซัน ปากซัน-คำม่วน ซึ่งเป็นทางเชื่อมต่อทางเศรษฐกิจ เป็นการบริการทางผ่านไทย-ลาว-เวียดนาม มีการสร้าง ICD เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าตรงสะพานแห่งที่ 5 มีแผนการเตรียมการพัฒนาให้เป็นที่ขนถ่ายสินค้าเป็นรายพอร์ต

4.1.1.6 ลักษณะพื้นที่ และ รูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่แขวงคำม่วน

ข้อมูลพื้นฐานแขวงคำม่วน

ขนาดและที่ตั้งแขวงคำม่วน มีพื้นที่ประมาณ 16,315 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ทางตอนกลางของลาว ติดชายแดนไทยและเวียดนาม มีเมืองท่าแขก เป็นเมืองเอกของแขวง เป็นแขวงที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ ในอดีตราชวงศ์ศตวรรษที่ 5 แขวงนี้เคยเป็นที่ตั้งของอาณาจักรพูนันและเจนฬาโดยได้เรียกขานเมืองนี้ว่า "ศรีโคตรบูร" ต่อมาเมื่อประเทศฝรั่งเศสยกทัพมายังเมืองศรีโคตรบูรในปี พ.ศ. 1910 เมืองศรีโคตรบูรจึงได้เปลี่ยนชื่อเป็นเมืองท่าแขก ด้วยเหตุนี้ภายในเมืองท่าแขกจะพบตึกอาคารสถาปัตยกรรมแบบฝรั่งเศสหลายแห่ง ปัจจุบันชื่อท่าแขกเป็นเพียงชื่อของเมืองหลวงเท่านั้น เนื่องจากทางรัฐบาลลาวได้เปลี่ยนชื่อแขวงใหม่ให้เป็นคำม่วน เนื่องจากชื่อท่าแขกไม่สะท้อนถึงความเป็นชนชาติลาวได้ดีเพียงพอ แขวงคำม่วนตั้งอยู่ห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ลงมาทางทิศใต้ถึง 350 กิโลเมตร นับเป็นเมืองศูนย์กลางของการเดินทางและเป็นท่าด่านที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง และเป็นแขวงที่เป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญ อีกแห่งของลาว รัฐบาลลาวได้ประกาศจัดตั้งเขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขกและเขตเขตเศรษฐกิจจำเพาะภูเขียว ขึ้นเพื่อเป็นการส่งเสริมการลงทุน มีประชากร

ประมาณ 358,800 คน มีอาณาเขตติดต่อดังต่อไปนี้ ทิศตะวันออกติดกับ ประเทศเวียดนาม, ทิศตะวันตกติดกับ นครพนม ประเทศไทย, ทิศเหนือติดกับแขวงบอลิคำไซ และทิศใต้ติดกับแขวงสะหวันนะเขต

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของแขวงคำม่วน

การคมนาคมทางบก มีทางหลวงหมายเลข 13 เชื่อมต่อกับแขวงบอลิคำไซ นครหลวง เวียงจันทน์ แขวงสุวรรณเขต แขวงสาละวัน และแขวงจำปาศักดิ์ และทางหลวงหมายเลข 12 จากตะวันตกสู่ ตะวันออก ระหว่างแขวงคำม่วนไปยังกรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม

จุดผ่านแดน

แขวงคำม่วนมีจุดผ่านแดน 3 ด้าน คือ 1) ด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพ 3 ทุกวัน 06.00 - 22.00 น. 2) ด้านพรมแดนท่าแขก-นครพนม ทุกวัน 08.00 - 18.00 น. และ 3) ด้านพรมแดนน้ำพ้า-จาลอ ทุก วัน 08.00 - 17.00 น. และมีจุดผ่อนปรน จำนวน 3 จุด คือ 1) บ้านปากน้ำหินปูน-ท่าอุเทน จันทบุรี-พุกหัดดี 08.00 - 18.00 น. 2) บ้านเซบั้งไฟ-ธาตุพนม จันทบุรี-พุกหัดดี 08.00 - 18.00 น. และ 3) บ้านปากเป้ง-เมือง นครพนม อังคาร-พุธ 08.00 - 14.00 น.

ลักษณะ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่แขวงคำม่วน

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลนั้นจะเห็นได้ว่าสภาพเส้นทางใน สปป.ลาวเริ่มจากด่านนครพนม- คำม่วนนั้น การขนส่งจะอนุญาตให้รถขนส่งสัญชาติไทยเข้าได้จนถึงด่านชายแดนนาพาวที่ติดกับด่านชายแดน ของเวียดนาม โดยรวมสภาพเส้นทางค่อนข้างดี เป็น 2 เส้นทางจราจร ไม่มีไหล่ทาง ไม่สามารถจอดรถหรือ กลับรถได้ ทำให้มีความเสี่ยงในการขนส่งล่าช้าเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถคันก่อนหน้า บางช่วงมีสภาพพื้นผิว 2 จราจรที่ไม่พร้อมในการขนส่ง มีการซ่อมแซมถนนเป็นระยะๆ เนื่องจากรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าโดยส่วนใหญ่ จะ เป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่และไม่จำกัดน้ำหนัก ทำให้พื้นผิวถนนพังเร็วมาก บางแห่งก็เป็นหลุมเป็นบ่อ ซึ่ง การซ่อมแซมถนนในสปป.ลาวจะซ่อมแซมทั้ง 2 ช่องทางจราจรทำให้ต้องจอดรถรอจนกว่าจะซ่อมแซมถนน แล้วเสร็จ จึงเสียเวลาในการเดินทาง การขับขึ้นรถถึงแม้สปป.ลาว ไม่ได้จำกัดเรื่องความเร็ว แต่ผู้ขับรถต้องใช้ ความระมัดระวัง เนื่องจากเส้นทางบางช่วงค่อนข้างอันตรายตัดผ่านป่าภูเขาส่วนใหญ่จะเป็นภูเขาหินปูนโดยมี การให้สัมปทานไปแล้วบ้างเป็นบางส่วน และสองข้างทางเป็นเหว หุบเขา สลับกับพื้นที่การเกษตร และชุมชน ขนาดเล็ก ข้อสังเกตการเดินทางจากด่านท่าแขกของแขวงคำม่วน และสิ้นสุดที่ด่านนาพาวชายแดนสปป.ลาวที่ ติดกับด่านจาลอ ของเมืองวินห์ โดยการขนส่งสินค้านั้นจะมีการรับสินค้ามาจากฝั่งไทยและผ่านคำม่วนส่งต่อไป ยังประเทศที่ 3 ต่อไปโดยกิจกรรมโลจิสติกส์ยังมีให้เห็นไม่มากเท่าที่ควรแต่ทางคำม่วนเองก็ได้มีแผนการในการ ที่จะขยายตัวและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเช่น ถนน สาธารณูปโภคต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการ เดินทางของการขนส่งโดยการให้รถต่อไปเนื่องจากเป็นจุดศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังแขวงใกล้เคียง และประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าไทย จีน และเวียดนาม นำเข้าผ่านด่านนครพนม ด่านจอลอ และ จากนครหลวงเวียงจันทน์เป็นหลัก

4.1.1.7 ลักษณะพื้นที่ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่แขวงสะหวันนะเขต

ข้อมูลพื้นฐานแขวงสะหวันนะเขต

ขนาดและที่ตั้งแขวงสะหวันนะเขต ตั้งอยู่ภาคกลางของ สปป.ลาวห่างจากนครหลวง เวียงจันทน์ 480 ก.ม. มีพื้นที่ทั้งหมด 21,774 ตารางกิโลเมตร มีประชากรทั้งหมด 825,879 คน ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม สามารถเดินทางจากประเทศไทยโดยใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 ทางด่านพรมแดนมุกดาหาร จ.มุกดาหาร เข้าสู่ลาวที่ด่านสะหวันนะเขต เดินทางเชื่อมต่อไปด่านแดนสะหวัน ชายแดนของสปป.ลาว โดยใช้เส้นทางหมายเลข 9 แล้วเข้าสู่ประเทศเวียดนามที่ด่านลาวบาว และแขวงยังมีท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณเขต มีเขตแดนติดกับแขวง และประเทศที่ใกล้เคียงดังต่อไปนี้ ทิศเหนือติดกับแขวง คำม่วน, ทิศใต้ติดกับแขวงสาละวัน, ทิศตะวันออกติดกับประเทศเวียดนาม และทิศตะวันตกติดกับราชอาณาจักรไทย

ลักษณะการคมนาคมขนส่งของแขวงสะหวันนะเขต

การคมนาคมทางบก ทางบกเป็นจุดเชื่อมต่อของถนนสายหลัก 2 สาย คือ ถนนหมายเลข 13 ซึ่งเชื่อมภาคเหนือกับภาคใต้ของลาว และถนนหมายเลข 9 ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนหมายเลข 13 ออกไปทาง ชายแดนด้านตะวันออก เชื่อมต่อไปยังจังหวัดกว๋างจิ เวียดนามประเทศเวียดนาม

การคมนาคมทางอากาศ มีสนามบินภายในและระหว่างประเทศ 1 แห่ง คือ ในเมืองนคร ไกสอนพมวิหาน โดยมีเที่ยวบินไป-กลับระหว่างสะหวันนะเขต-กรุงเทพฯ ทุกวันจันทร์ พุธ ศุกร์และมีเที่ยวบิน ไป-กลับระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์-สะหวันนะเขต ทุกวัน (วันละ 1 ครั้ง)

จุดผ่านแดน

แขวงสะหวันนะเขต มีด่านพรมแดนที่สำคัญ 3 ด่าน คือ 1) ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพ 2 เปิด 06.00–22.00 น. 2) ด่านพรมแดนสุวรรณเขต-มุกดาหาร เปิด 08.00–18.00 น. และ 3) ด่านพรมแดนแดนสะหวัน-ลาวบาว เปิด 07.00–18.00 น.

ลักษณะ และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่แขวงสะหวันนะเขต

แขวงสะหวันนะเขต ตั้งอยู่บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นเมืองขนาดใหญ่อันดับ 2 ของประเทศลาว ถือเป็นพื้นที่อยู่อาศัย (ผลิตข้าว) ที่สำคัญของประเทศ มีทางหลวง หมายเลข 9 และหมายเลข 13 เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ สามารถเชื่อมต่อจังหวัด/เมืองสำคัญของ ประเทศไทยและประเทศเวียดนาม นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-Seno Special Economic Zone) โดยมีระยะห่างจากจังหวัดมุกดาหารและนครพนม ระยะทางประมาณ 102 กม. ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชม. สภาพโดยรวมเป็นถนนลาดยาง 4-8 ช่องจราจร สภาพเส้นทางเรียบมีความพร้อมสมบูรณ์สำหรับการจราจรขนส่งโดยใช้เส้นทางหมายเลข 9 จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่าเส้นทางจากด่านมุกดาหารมายังสะหวันนะเขตนั้นมีความพร้อมสมบูรณ์เพื่อรองรับการขนส่งเป็นอย่างมาก เนื่องจาก

ค่อนข้างมีความพร้อมในด้านสภาพพื้นผิวจราจร มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ปั๊มน้ำมัน อู่ซ่อมรถ เป็นต้น โดยถนนที่ใช้ขนส่งนั้นเป็นถนน 4 เลนและมีป้ายจราจรบอกทางที่ครบถ้วนโครงสร้างพื้นฐานทาง โลจิสติกส์เพียบพร้อมและจูงใจให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนเป็นอย่างมาก เนื่องจากแขวงสะหวันเขตมีเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน จึงทำให้สินค้าที่ผลิตจากแขวงนั้นส่งออกไปยังประเทศเวียดนามและประเทศจีนได้อย่างสะดวกและรวดเร็วโดยผ่านเส้นทางเส้นทาง R9 เป็นเส้นทางทอดตามแนวตะวันออกและตะวันตก (East West Economic Corridor) เชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย (ใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2) กับแขวงสะหวันเขต ถึงพรมแดนประเทศเวียดนาม ถนนหมายเลข 9 กับถนน หมายเลข 13 ที่แยกเซโน และเข้าสู่เวียดนามที่ด่านลาวบาว เมืองกวางตรี เข้าสู่เมืองเว้ ฮอยอัน และดานัง โดยกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เห็นได้ชัดในแขวงสะหวันเขตนั้นค่อนข้างครบวงจร เนื่องจากเป็นพื้นที่ ๆ สปป.ลาวนั้นให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานเป็นอย่างมากไม่ว่าจะเป็นถนนที่ทำให้รองรับรถบรรทุกในหลาย ๆ ประเภทและกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ ในตัวเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน เองจึงมั่นใจได้ว่าเป็นเขตเศรษฐกิจที่พร้อมที่จะรองรับการลงทุนจากต่างชาติ

4.1.2 เส้นทางขนส่งสินค้าปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

เส้นทางขนส่งสินค้าปัจจุบัน

เส้นทางขนส่งในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 3 จังหวัดในประเทศไทย คือ 1) จังหวัดหนองคาย 2) จังหวัดนครพนม และ 3) จังหวัดมุกดาหาร และ 4 แขวงในสปป.ลาว คือ 1) นครหลวงเวียงจันทน์ 2) แขวงบอลิคำไซ 3) แขวงคำม่วน และ 4) แขวงสะหวันเขต โดยการขนส่งในพื้นที่ศึกษานั้นได้จัดอยู่ในเขตระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ดังรูปต่อไปนี้



รูปที่ 4.1-5 เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญใน 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง

(Greater Mekong Sub-region: GMS)

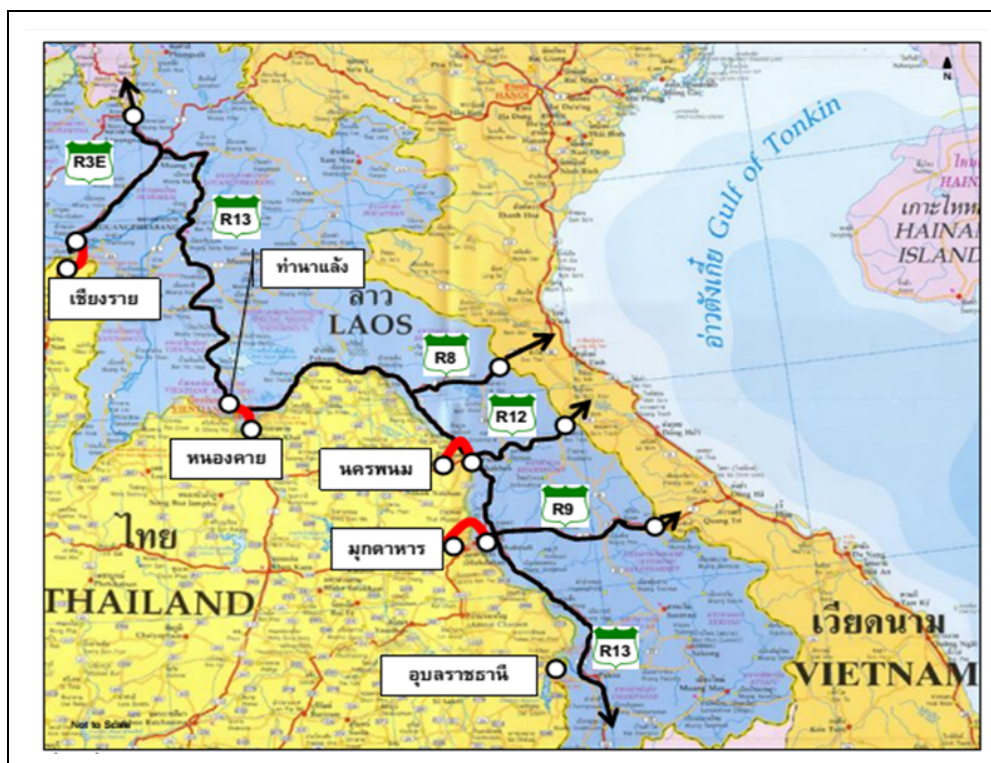
โดยเขตระเปียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) นั้นเป็นเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญใน 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งประกอบด้วยไทย จีน (มณฑลยูนนาน) เวียดนาม กัมพูชา ลาว และเมียนมา โดยมุ่งเน้นที่การพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายแขนง โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคม ระบบไฟฟ้า โทรคมนาคม สิ่งแวดล้อม และกฎหมาย สำหรับใช้เป็นเส้นทางกระจายสินค้า ลำเลียงวัตถุดิบ พร้อมทั้งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ ผลักดันให้เกิดการจ้างงาน สร้างโอกาส และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างเท่าเทียม โดยมี ADB และ NEDA เป็นผู้สนับสนุนหลักด้านการเงิน ทั้งแบบให้เปล่าและดอกเบี้ยต่ำโดยเส้นทางที่ได้ศึกษาทำการศึกษานั้นคือเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับการลงพื้นที่ศึกษาและเก็บข้อมูลดังต่อไปนี้

1. เส้นทาง R9 เป็นเส้นทางทอดตามแนวตะวันออกและตะวันตก (East West Economic Corridor) เชื่อมจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย (โดยใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2) กับแขวงสะหวันนะเขต ถึงพรมแดนประเทศเวียดนาม ถนนหมายเลข 9 กับถนน หมายเลข 13 ที่แยกเซโน และเข้าสู่เวียดนามที่ด่านลาวบาว เมืองกวางตรี เข้าสู่เมืองเว้ ฮอยอัน และดานัง ปัจจุบันการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าของไทยนิยมใช้ถนนหมายเลข 9 มาก เนื่องจากเป็นถนนเชื่อมตรงจากไทยไปยังเวียดนามได้ ระยะทางประมาณ 246 กิโลเมตร และมีสภาพดี ถนนสายผลไม้เพราะรถบรรทุกผลไม้จากไทยนิยมใช้เส้นทางนี้ มี

จุดเริ่มต้นที่เมือล้าโย ไปที่เมือวดี เข้าเขตไทยที่ อ. แม่สอด จ. ตาก เชื่อมไปยังพิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร และต่อไปยังสะพานนาเขต เข้าเขตเวียดนามที่เว้ และสิ้นสุดที่ดานัง

2. เส้นทาง R12 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงภาคอีสานของไทยกับมณฑลกว่างซี โดยมีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดนครพนม ที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) ผ่านเข้าเขตสปป.ลาวที่ทำแขก แขวงคำม่วน ผ่านเส้นทางจังหวัดฮาดิง วิงห์ และฮานอยของประเทศเวียดนาม ก่อนจะไปถึงสิ้นสุดที่กว่างซีจ้วง ประเทศจีนซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมถนนหมายเลข 13 บริเวณแขวงคำม่วน เมืองท่าแขก ไปสู่ชายแดนไทยที่ จังหวัด นครพนม และด่านนาเปา-จำโหละด้านตะวันออกของลาวและชายแดนเวียดนาม และเข้าสู่ท่าเรือ Vung Ang Port โดยรวมระยะทางจากเมืองท่าแขกมา Vung Ang Port รวม 313 กิโลเมตร

3. เส้นทาง R13 เป็นเส้นทางสายสำคัญที่สุด เชื่อมภาคเหนือกับภาคใต้ของลาวผ่านหัว เมืองสำคัญ ได้แก่ แขวงอุดมไซ หลวงพระบาง เวียงจันทน์ จำปาสักถึงชายแดนกัมพูชา (เมืองสะเต็ริงตริง) ระยะทาง 1,363 กิโลเมตร เส้นทางนี้จะเชื่อมกับถนนหมายเลข 7, 8 และ 9 ทำให้ลาวมีถนนที่เชื่อมโยงกับ กัมพูชาและเวียดนาม และผ่านเข้าถึงนครโฮจิมินห์โต (ที่มา : คู่มือการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ใน สปป.ลาว ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าส่งออก)



รูปที่ 4.1-6 เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว

จากรูปที่ 4.1-6 แสดงจุดเชื่อมต่อหลักระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว จากจุดเชื่อมต่อหลัก ดังกล่าวนี้ สามารถดำเนินการขนส่งสินค้าต่อไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ได้ เส้นทางหลักสู่ประเทศจีนตอนใต้ คือ เส้นทาง R3E และ R13 ส่วนเส้นทาง R8, R12 และ R9 สามารถขนส่งต่อไปยังเวียดนามตอนกลางและตอนเหนือได้ โดยดูได้จากลักษณะเส้นทางทางกายภาพในแต่ละเส้นทางที่ลงพื้นที่ศึกษาโดยเส้นทางหลักที่ศึกษา คือ เส้นทาง R9, R12 และ R13 ได้ดังตารางต่อไปนี้

ลักษณะทางกายภาพ	เส้นทางขนส่ง					
	R3E	R8	R12	R9	R10	R13
ระยะทางที่ใช้ขนส่ง (กิโลเมตร)	251	132	145	240	45	1,543
ช่องจราจร	2	2	2	2	2	2
ผิวถนน	ลาดยาง/ ทางลูกรัง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง	ลาดยาง/ ทางลูกรัง	ลาดยาง
ไหล่ทาง	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

รูปที่ 4.1-7 ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางขนส่งที่ทำการศึกษา

จากรูป 4.1-7 ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางขนส่งที่ทำการศึกษา เป็นการแสดงรูปแบบการขนส่งในเขตพื้นที่ศึกษานั้นจะเห็นได้จากบริบทด้านบนที่กล่าวมาแล้วเส้นทางสำคัญที่ใช้ในการขนส่งสายสำคัญและเป็นสายหลักของการเชื่อมต่อภายในภูมิภาคนั้นยังคงเป็น เส้นทาง R9, R12 และ R13 โดยจำแนกรายละเอียดจากพื้นที่ศึกษาและเก็บข้อมูลดังต่อไปนี้

1) เส้นทางขนส่งสินค้า จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (จังหวัดนครพนม-แขวงคำม่วน)

จังหวัดนครพนมนั้นมีจุดผ่านแดนที่สำคัญคือจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) บริเวณบ้านห้อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม เป็นเขตติดต่อกับบ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เปิดตั้งแต่ 06.00 – 22.00 น.ทุกวัน โดยมีท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เป็นพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) โดยเขตระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) จังหวัดนครพนมเชื่อมโยงเส้นทาง R12 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมโยงภาคอีสานของไทยกับมณฑลกว่างซี โดยมีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดนครพนมที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) ผ่านเข้าเขตสปป.ลาวที่ท่าแขก แขวงคำม่วน ผ่านเส้นทาง จังหวัดฮาดิง วิงห์ และฮานอยของประเทศเวียดนาม ก่อนจะไปถึงสิ้นสุดที่กว่างซีจ้วง ประเทศจีน ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมถนนหมายเลข 13 บริเวณแขวงคำม่วน เมืองท่าแขก ไปสู่ชายแดนไทยที่จังหวัดนครพนม และด่านนาเปา-จำโหละด่านตะวันออกของลาวและชายแดนเวียดนาม และเข้าสู่ท่าเรือ Vung Ang Port โดยรวมระยะทางจากเมืองท่าแขกมา Vung Ang Port รวม 313 กิโลเมตร

เส้นทางการขนส่งสินค้าในปัจจุบันของจังหวัดนครพนมนั้นมีความพร้อมและด้วยลักษณะภูมิศาสตร์และทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมและเป็นเส้นทางการค้า R12 ที่มีความได้เปรียบ เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นที่สุดในการขนส่งสินค้า จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยผ่านสปป.ลาว ไปยังภาคกลางตอนบนของประเทศเวียดนาม และขึ้นไปนครหนานหนิง มณฑลกว่างซี เมืองกวางโจว มณฑล กวางตุ้ง ภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งมีระยะทางรวมประมาณ 2,239 กิโลเมตรส่งผลให้สินค้าต่าง ๆ จากทุกภูมิภาคของประเทศเลือกใช้การขนส่งที่ด่านนครพนมโดยเฉพาะสินค้าประเภทผลไม้และสินค้าที่เน่าเสียง่ายมักจะใช้การขนส่งที่จังหวัดนครพนมเนื่องจากเป็นเส้นทางที่รวดเร็วที่สุดระยะทางสั้นที่สุดเพื่อส่งต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้รวดเร็วที่สุดแต่ ณ ปัจจุบันยังคงพบกัอุปสรรคที่สำคัญคือปัญหาสภาพถนน ความแตกต่างของกฎหมายขนส่งและความซับซ้อนของพิธีการศุลกากร ยังเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากไทยไปเวียดนาม ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนการขนส่งโดยส่วนใหญ่การขนส่งสินค้าผ่านแดนจากไทยไปเวียดนามโดยใช้เส้นทาง R12 (กรุงเทพฯ-นครพนม/ท่าแขก-นาพาว/จาลอ-วินห์-ฮานอย) เป็นหลักเนื่องจากระยะทางที่สั้นกว่าเส้นทางอื่นและเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังนครหนานหนิง มณฑลกว่างตุ้งทางตอนใต้ของจีนได้ โดยเส้นทางนี้ยังคงเป็นถนน 2 เลนโดยข้างทางเป็นหุบเขาสลับพื้นที่การเกษตร และบางช่วงเป็นหลุมเป็นบ่อทำให้มีการซ่อมแซมถนนเป็นระยะ ในด้านกฎหมายขนส่งของเวียดนามที่ไม่อนุญาตให้รถขนส่งสัญชาติไทยข้ามพรมแดนไปเวียดนามทำให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนไปเวียดนามต้องใช้วิธีถ่ายสินค้าลงรถขนส่งสัญชาติลาวที่พรมแดนลาว แล้วจึงส่งต่อไปยังเวียดนามนอกจากนี้ยังมี กฎหมายจราจรทางบกของลาวและเวียดนามเองยังมีความแตกต่างจากไทย เช่น การกำหนดน้ำหนักบรรทุก และการจำกัดความเร็ว ขณะที่พิธีปฏิบัติด้านศุลกากรและกฎระเบียบด้านการค้าระหว่างประเทศของแต่ละประเทศมีความซับซ้อนหลายขั้นตอนทำให้เกิดความแออัดของรถขนส่งสินค้าที่จอดรอบริเวณหน้าด่านศุลกากรซึ่งอุปสรรคเหล่านี้ส่งผลโดยตรงต่อระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงต้องการได้รับการประสานและร่วมมือจากส่วนที่เกี่ยวข้องเป็นการเร่งด่วนเพื่อการส่งเสริมการส่งออกสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลทำให้ทราบถึงการขยายตัวด้านการค้าและการขนส่งบริเวณด่านชายแดนจังหวัดนครพนมเป็นอย่างมาก และในอนาคตที่ด่านศุลกากรนครพนมจะมีการก่อสร้างคลังสินค้าเพื่อรองรับการเป็นจุดกระจายสินค้าให้ผู้ประกอบการต่อไป ทั้งนี้จังหวัดนครพนมเป็นพื้นที่ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 โดยมีเป้าหมาย เพื่อ “ธุรกิจการค้าชายแดนและพื้นที่บริการโลจิสติกส์” รวมทั้งการเป็นประตูอาเซียน อินโดจีน โดยสามารถ ขนส่งสินค้าไปยังลาว เวียดนาม จีนได้รวดเร็วยิ่งขึ้นหากได้มีการบูรณาการหาแนวทางเพื่อเชื่อมโยงและแก้ไขปัญหาและข้อจำกัดอย่างเป็นระบบ โดยจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) นั้นเป็นจุดที่มีการค้าขายและส่งออกผลไม้สดเป็นจำนวนมากดังนั้นการเชื่อมต่อของโครงข่ายคมนาคมต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญและเล็งเห็นความสำคัญของการเชื่อมต่อรถไฟเพื่อมายังจังหวัดนครพนมเพื่อพัฒนาศักยภาพของจังหวัดต่อไป

2) เส้นทางการขนส่งสินค้า จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 2 (จังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต)

จังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดที่มีจุดแข็งทางด้านยุทธศาสตร์ 4 ด้านที่สำคัญในกลุ่มอาเซียน ตะวันออก คือ 1) ด้านทำเลที่ตั้งเป็นจังหวัดชายแดน ติดกับแขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งเป็นเมืองที่มีประชากรมากถึง 1 ล้านคน เป็นอันดับ 2 รองจากเวียงจันทน์ 2) อยู่กึ่งกลางตามแนวเส้นทางเชื่อมโยงโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) โดยมีสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เชื่อมต่อกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี ประเทศเมียนมา, เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก, มุกดาหาร, เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และยังสามารถใช้เส้นทางหมายเลข 9 เข้าสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยเข้าสู่เส้นทางหมายเลข 1A หรือ AH16 เพื่อออกสู่ท่าเรือดานัง และยังสามารถใช้เส้นทางหมายเลข 9 เลี้ยวซ้ายที่เมืองอุทุมพร เข้าสู่เส้นทางหมายเลข 13 ไปถึงเมือง ท่าแขก แขวงคำม่วน เชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 12 ขึ้นไปยังเวียดนามตอนเหนือ เพื่อเข้าสู่ตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่เขตเศรษฐกิจพิเศษงั่ว, เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง มณฑลกว่างซี ซึ่งมีนครหนานหนิงเป็นเมืองหลวงและมีประชากรมากกว่า 100 ล้านคน และยังสามารถเชื่อมต่อกับอีก 2 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ของประเทศไทย ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และนครพนม ด้วยเส้นทางรถไฟโครงการทางหลวงเชื่อมอินเดียน-เมียนมา-ไทย ซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ในระยะทาง 1,600 กิโลเมตร ซึ่งจะทำให้การเดินทางจากจากเมืองโมเรห์ เมืองชายแดนของแคว้นมณีปุระประเทศอินเดีย ผ่านเข้ามาถึงเมืองมณฑลยี่ เมืองใหญ่อันดับ 3 ของประเทศเมียนมา ทะลุต่อมาจนถึง อ.แม่สอด จังหวัดตาก ของประเทศไทย ซึ่งสามารถมาเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟ ของจังหวัดตาก-มุกดาหาร และยังสามารถเชื่อมโยงต่อไปได้กับโครงการก่อสร้างทางรถไฟลาว-จีน หรือที่เรียกกันว่าทางรถไฟ คุณหมิง-สิงคโปร์ ตามนโยบาย One Belt, One Road ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งจะสามารถเชื่อมต่อยังมุกดาหาร-สะหวันเซโน ด้วยเส้นทางรถไฟบ้านไผ่-นครพนม และสามารถเชื่อมต่อไปยังเวียด นาม-จีนตอนใต้ ด้วยโครงการสร้างรถไฟสายสะหวันเขต-ลาวบาวที่เกิดขึ้นภายใต้ความร่วมมือของสาธารณ รัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กับประเทศเวียดนาม และ 3) เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก-ตะวันออก (EWEC) กับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (EEC) โดยในปัจจุบันด้านศุลกากร จ.มุกดาหาร เป็นด่านที่มีการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคจากทุกภูมิภาคของประเทศ และขึ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ จากผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกของไทย ซึ่งนำไปประกอบที่โรงงานอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจสะหวัน-เซโน แขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ยังเป็นด่านที่มีการนำเข้า และนำผ่านสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และอื่นๆ จากเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน เพื่อส่งออกไปสู่ตลาดโลก ที่ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี ดังนั้นจึงทำให้จังหวัดมุกดาหารนั้นเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่ได้รับความสนใจและผลักดันโครงการต่าง ๆ เพื่อรองรับและอำนวยความสะดวกในพื้นที่มากมาย

จากการลงพื้นที่ศึกษาพบว่าเส้นทางการขนส่งสินค้าในปัจจุบันของจังหวัดมุกดาหารนั้นมีการใช้เส้นทางถนนหมายเลข 9 เสียเป็นส่วนใหญ่โดยเส้นทางนั้นใช้เส้นทางภายในประเทศตามปกติโดยสินค้ามาจากหลากหลายภูมิภาคภายในประเทศผ่านที่จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันเขต) เพื่อขนส่งสินค้าไปยังสปป.ลาวและขนส่งไปยังประเทศที่3ต่อไปโดยสินค้าเมื่อข้ามผ่านจากไทยไปแล้วนั้นจะไปยังแขวงสะหวันนะเขต เนื่องจากแขวงสะหวันนะเขตนั้นเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นเป็นแขวงที่มีพื้นที่และ

มูลค่าการลงทุนเป็นลำดับต้นๆ ซึ่งสปป.ลาวได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจนี้เป็นอย่างมากโดยปัจจุบันด้านศุลกากรมุกดาหาร- สะหวันนะเขต มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคตด้านชายแดนมุกดาหารจะมีมูลค่าผ่านแดนเพิ่มขึ้น จากเส้นทางคมนาคมขนส่งและความเจริญทางด้านเศรษฐกิจจากการเป็นเมืองชายแดนเชื่อมกับแขวงสะหวันนะเขต เมืองเศรษฐกิจอันดับ 2 รองจากเวียงจันทน์ของลาว และเป็นเส้นทางไปสู่เมืองท่าดานัง ประเทศเวียดนาม และมณฑลกว่างซี ประเทศจีนตอนใต้

3) เส้นทางขนส่งสินค้า จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 1 (จังหวัดหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์)

จังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่มีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ซึ่งเชื่อมต่อประเทศไทยและสปป.ลาว ทั้งรถยนต์ รถบรรทุกสินค้า และรถไฟ สามารถข้ามผ่านไปได้โดยสะดวก โดยสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 นั้นเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญของจังหวัดหนองคาย เนื่องจากเป็นสะพานข้าม แม่น้ำโขงแห่งแรกที่มีการเชื่อมระหว่างไทยและ สปป.ลาว หรือ หนองคาย-ท่านาแล้งสามารถเชื่อมต่อสู่ เวียงจันทน์ เมืองหลวงของสปป.ลาว เพียง 22 กิโลเมตรทำให้การขนส่งของสินค้าจากประเทศไทยข้ามไปยังสปป.ลาวได้อย่างรวดเร็วโดยเส้นทางหลักที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย

การคมนาคมทางบก สามารถให้บริการได้ 2 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางคมนาคมทางรถไฟ เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย - กรุงเทพมหานคร ระยะทาง 642 กิโลเมตร และมีเส้นทางคมนาคมติดต่อเชื่อมไปยังบ้านท่านาแล้ง เมืองหาดทรายฟอง แขวงคำแพงนครเวียงจันทน์ สปป.ลาว

2. เส้นทางคมนาคมทางรถยนต์ เป็นเส้นทาง 4 ช่องจราจร เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย - กรุงเทพมหานคร ระยะทาง 615 กิโลเมตร และมีเส้นทางคมนาคมติดต่อเชื่อมไปยังบ้านท่านาแล้ง เมืองหาดทรายฟอง แขวง คำแพงนครเวียงจันทน์ สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว

มีทางหลวงแผ่นดิน 3 สาย คือ

1. ถนนหมายเลข 2 สายอุดรธานี-หนองคาย ระยะทางประมาณ 54 กิโลเมตร

2. ถนนหมายเลข 221 สายหนองคาย-ท่าบ่อ ระยะทาง 44.55 กิโลเมตร

3. ถนนหมายเลข 212 สายหนองคาย-โพนพิสัย-บึงกาฬ ระยะทาง 135.44 กิโลเมตร

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในพื้นที่ศึกษาทำให้ทราบถึงเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าของจังหวัดหนองคายโดยจะใช้เส้นทางขนส่งทางถนนเพื่อขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกไปยังสะพานมิตรภาพไทยลาวเพื่อขนส่งสินค้าข้ามด่านไปยัง

4) เส้นทางขนส่งสินค้าแขวงคำม่วน-จังหวัดนครพนม

แขวงคำม่วนเป็นแขวงที่มีที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก เป็นศูนย์กลางการลงทุนอีกแห่งหนึ่งในภาคกลางของ สปป.ลาว ตั้งอยู่บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) ห่างจากตัวเมืองท่าแขก 16 กิโลเมตร มีถนนหมายเลข 12 เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สำคัญเชื่อมโยงระหว่าง ไทย ลาว และเวียดนาม โดยมีทางออกสู่ทะเลที่ท่าเรือหุงอ่าง จังหวัดฮ่าติ่ง ของเวียดนาม และที่ท่าเรือใน กรุงเทพฯ

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่า เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งจะใช้ทางหลวงหมายเลข 13 เชื่อมต่อกับแขวงบอลิคำไซ นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงสะหวันนะเขต แขวงสาละวัน และแขวงจำปาศักดิ์และใช้เส้นทาง ทางหลวงหมายเลข 12 จากตะวันตกสู่ตะวันออก ระหว่างแขวงคำม่วนไปยังกรุงฮานอย เวียดนาม โดยเส้นทางขนส่งสินค้านั้นสินค้าจะเข้ามาจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 เข้าสู่ด่านท่าแขก แขวงคำม่วน ด่านนาเพ้า ของสปป.ลาว เข้าสู่ด่านจาลอ เมืองวินห์ ฮานอย ของเวียดนาม ซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ลาว เวียดนาม และภาคใต้ของจีน ณ จังหวัดนครพนม สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยรวมสภาพเส้นทางค่อนข้างดี เป็น 2 เส้นทางจราจร ไม่มีไหล่ทาง ไม่สามารถจอดรถหรือ กลับรถได้ ทำให้มีความเสี่ยงในการขนส่งล่าช้า เนื่องจากอุบัติเหตุจากการถดถันก่อนหน้า บางช่วงมีสภาพพื้นผิว 2 จราจรที่ไม่พร้อมในการขนส่ง มีการซ่อมแซม ถนนเป็นระยะๆ จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลนั้นทำให้ทราบถึงแนวทางและโครงการต่างๆ ที่หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบได้เร่งรัดและจัดการพร้อมทั้งมีโครงการพัฒนาเส้นทางรวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานที่จะอำนวยความสะดวกภายในเส้นทางพร้อมทั้งขยายถนนเพื่อรองรับการขนส่งต่อไป (แขวงคำม่วน 2562) โดยทางแขวงคำม่วนเองได้มีโครงการรองรับและเตรียมพร้อมในส่วนของการโครงการรถไฟลาว-จีน ไว้บ้างแล้วโดยอยู่ในขั้นตอนของการประเมินและศึกษาความเป็นไปได้เพื่อพัฒนาและส่งเสริมศักยภาพแขวงคำม่วนต่อไป

5) เส้นทางขนส่งสินค้าแขวงสะหวันนะเขต-จังหวัดมุกดาหาร

แขวงสะหวันนะเขตมีความสำคัญทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับสองรองจากนครหลวงเวียงจันทน์ เนื่องจากเป็นจุดศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังแขวงใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้านสินค้าที่นำไป จำหน่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าไทย จีน และเวียดนาม ซึ่งนำเข้าผ่านด่านนครพนม ด่านจอหอ และ จากนครหลวงเวียงจันทน์ โดยแขวงสะหวันนะเขตนั้นมีอาณาเขตชายแดนอยู่ติดกับ จ.มุกดาหาร ของไทย ที่กำลังจะเป็นคู่ค้าทางเศรษฐกิจด้านการค้า การลงทุน ที่สำคัญ โดยเฉพาะด้านโลจิสติกส์ ด้วยท่าอากาศยานตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางของ สปป.ลาว มีชายแดนอยู่ติดกับหลายจังหวัดของประเทศเพื่อนบ้าน ทิศตะวันออก ติดเมืองกวางจี เวียดนาม ทิศตะวันตกติดกับ จ.มุกดาหาร ประเทศไทย ทิศเหนืออยู่ติดจังหวัดคำม่วน และทิศใต้อยู่ติดจังหวัดสาละวัน มีพื้นที่ทั้งหมด 2,177,400 เฮกเตอร์ แบ่งเป็นพื้นที่ราบสูงภูเขา 42% และอีก 58% เป็นพื้นที่ราบและแขวงสะหวันนะเขตเองยังเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งมีแนวการพัฒนาผลประโยชน์ร่วมกัน โดยเฉพาะกลุ่มอุตสาหกรรมการจับคู่ธุรกิจด้านการเกษตรกรรมระหว่างลาวและไทย ที่มีจุดเด่นการเป็น ท่าบก หรือ ดราย พอร์ต (Dry Port) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อการกระจายสินค้า แขวงสะหวันนะเขต ถือเป็นศูนย์กลาง

สำคัญของเส้นทาง EWEC จากการเชื่อมต่อของสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 สะพานนะเขต-มุกดาหาร และเส้นทาง R9 ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญในการพัฒนา และส่งเสริมเส้นทางการค้าเพื่อขนส่งสินค้าไปยังประเทศที่ 3 และภายในภูมิภาคต่าง ๆ ของ สปป.ลาว โดยสภาพถนนเป็นถนนส่วนใหญ่เป็น 2 เลน โดยใช้เส้นทางหมายเลข 9 เป็นหลัก จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่าทางหน่วยงานภาครัฐและส่วนงานที่เกี่ยวข้องของสปป.ลาวนั้นได้มีแผนและโครงการระยะต่าง ๆ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาช่องทางการจราจรให้เป็น 4 เลน มีการพัฒนาและก่อสร้างจุดพักรถเพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์การเชื่อมต่อโครงข่ายการเชื่อมโยงเส้นทางกับประเทศไทยและแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่ส่งเสริมการขนส่ง

6) เส้นทางขนส่งสินค้านครหลวงเวียงจันทน์- จังหวัดหนองคาย

นครหลวงเวียงจันทน์เป็นเมืองหลวงของประเทศลาวและเป็นเขตการปกครองพิเศษนครหลวงเวียงจันทน์ ตั้งอยู่ทางตอนกลางของประเทศ มีอาณาเขตตรงข้ามอำเภอศรีเชียงใหม่ จังหวัดหนองคาย ของประเทศไทย เชื่อมต่อคมนาคมด้วยสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 1 นครหลวงเวียงจันทน์เป็นเขตปกครองที่มีความเจริญของเมืองมากที่สุดในบรรดาเขตการปกครองระดับบนสุด 18 แห่งของประเทศลาวโดยการคมนาคม เส้นทางหลัก คือ ถนนหมายเลข 13 เหนือ และมีถนนเส้นอื่นๆ ที่ไปแขวงเชียงขวาง แขวงไซยะบูลี แขวงบอลิคำไซ และแขวงหลวงพระบาง มีการสัญจรทางน้ำใช้แม่น้ำโขงและแม่น้ำจันทน์มีจุดผ่านแดนไทย-ลาว มี 2 จุด คือ 1) จุดผ่านแดนถาวร อ.เชียงคาน จ.เลย ตรงข้ามด่านท่องเที่ยวเมืองชะนะคาม แขวงเวียงจันทน์ และ 2) จุดผ่านแดนถาวร อ.ปากชม จ.เลย ตรงข้ามด่านท่องเที่ยวบ้านวัง เมืองหมื่น แขวงเวียงจันทน์ โดยเส้นทางขนส่งสินค้าส่วนใหญ่มาจากประเทศไทยโดยผ่านมาจากสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) โดยเส้นทางโดยทั่วไปจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวฝั่งไทย ข้ามไปจนถึงนครหลวงเวียงจันทน์ โดยลักษณะถนนเป็นถนน 4 เลน และ 2 เลน มีความสะดวกและมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันพร้อมรองรับการขนส่งเป็นอย่างมากเพื่อรองรับโครงการและการพัฒนาต่าง ๆ ที่กำลังเกิดขึ้นในแขวงนครหลวงเวียงจันทน์

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นทำให้ได้ทราบว่าภาคส่วนของนครหลวงเวียงจันทน์ได้เตรียมความพร้อมและมีนโยบายรองรับการเกิดขึ้นของโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นโครงการการสร้างทางด่วนเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคภายใน สปป.ลาว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาศักยภาพของนครหลวงเวียงจันทน์เอง (นครหลวงเวียงจันทน์ 2562) โดยปัจจุบันได้เกิดโครงการส่วนต่อขยายจากท่านาแล้งไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ ระยะทาง 9 กิโลเมตร อยู่ระหว่างดำเนินการซึ่งเส้นทางนี้จะเชื่อมต่อโดยใช้รางขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) ตลอดทั้งเส้นทางเริ่มจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยังท่านาแล้ง-นครหลวงเวียงจันทน์-หลวงพระบาง ผ่านไปยังเมืองบ่อเต็น ทางตะวันตกเฉียงเหนือของสปป.ลาว และเชื่อมต่อไปยังเมืองยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเส้นทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังเมืองบ่อเต็นมีระยะทาง 440 กิโลเมตร จากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังจังหวัดหนองคาย มีระยะทาง 12.5 กิโลเมตร และในอนาคตได้วางแผนเส้นทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังท่าเรือแหลมฉบังที่มีระยะทาง 742 กิโลเมตร

7) เส้นทางขนส่งสินค้าแขวงบอลิคำไซ-จังหวัดบึงกาฬ

แขวงบอลิคำไซเป็นเมืองท่าด่านติดชายแดนของไทยและเวียดนามเป็นแหล่งผลิตไฟฟ้าที่สำคัญ โดยทางด้านทิศตะวันตกริมฝั่งแม่น้ำโขงบริเวณเมืองปากซันซึ่งอยู่ตรงข้ามกับจังหวัดบึงกาฬของไทย ส่วนทางด้านทิศตะวันออกบริเวณด่านแก้วเหนือติดด่านก๋อเตี๋ยของประเทศเวียดนามมีขนาดใหญ่อันดับที่ 10 ของประเทศ มีพื้นที่ 15,977 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย 5 เมือง (อำเภอ) คือ เมืองปากซัน เมืองบอลิคัน เมืองท่าพระบาท ปากกระดี่ คำเกิด และเวียงทอง แขวงบอลิคำไซเป็นเสมือนประตูสู่ภาคกลางและภาคใต้ของ สปป.ลาว โดยมีระยะทางห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปเพียงแค่ 150 กิโลเมตร โดยเส้นทางสายหลักจาก ประเทศไทยเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ทางหลวงหมายเลข 2 ผ่านจังหวัดสระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี มาถึงจังหวัดหนองคายประมาณ 616 กิโลเมตร ไปที่ด่านศุลกากร จังหวัดหนองคาย เพื่อให้บริการเรือข้ามฟาก เปิดให้บริการตั้งแต่ 09.00–16.30 น. มีค่าโดยสารคนละ 50 บาท เพื่อมาถึงเมืองปากซัน ส่วนด่านท่าเรือ ปากซันจะเปิด-ปิดเวลาเดียวกับไทยโดยการขนส่งสินค้าก็จะเป็นการให้บริการเรือข้ามฟากเช่นกัน

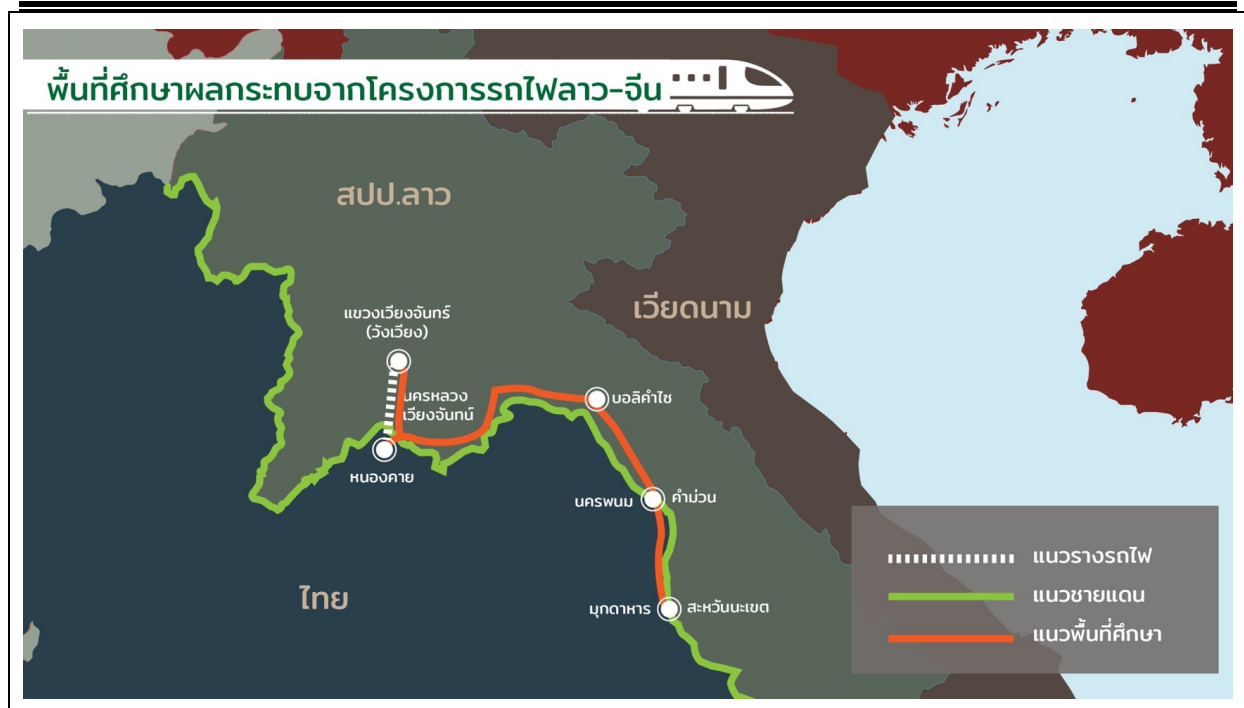
จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในพื้นที่ศึกษาที่ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกพบว่าแขวงบอลิคำไซ เส้นทางเดินทางส่วนใหญ่ยังคงเป็นการใช้ถนนเป็นเส้นทางหลักซึ่งถนนในแขวงบอลิคำไซนั้นค่อนข้างดีและไม่ดีในบางเส้นทางซึ่งทางแขวงบอลิคำไซนั้นได้มีการเตรียมพร้อมและพัฒนาเรื่องโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะ การขยายถนนทั้ง 2 และ 4 เลนเพื่อรองรับโครงการเชื่อมโยงต่าง ๆ เพื่อพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมไม่ว่าจะเป็น การวางแผนการทำเส้นทางเลียบเมือง การทำท่าด่าน จุดรองรับทางด่าน จุดพักรถเพื่อรองรับตลาดปากซันเพื่อให้เป็นเขตการค้าชายแดนและเขตอุตสาหกรรมตรงสะพานที่กำลังก่อสร้างเพื่อเชื่อมโยงการลงทุนในแขวง บอลิคำไซเองหากการสร้างสะพานมิตรภาพลาว-ไทย 5 หรือสะพาน 5 (บอลิคำไซ-บึงกาฬ) โดยเป็นโครงการ สะพานข้ามแม่น้ำโขงเพื่อเชื่อมมิตรภาพระหว่างไทยกับลาว เริ่มต้นเมื่อ พ.ศ. 2554 โครงการนี้จะข้ามทางหลวง แผ่นดินหมายเลข 212 บริเวณกิโลเมตรที่ 125+925 หมู่ 2 บ้านดอนยม ตำบลโคสี อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัด บึงกาฬ ข้ามแม่น้ำโขง และเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 13 ที่บ้านกล้วย เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ซึ่ง สอดคล้องกับแผนพัฒนาทางหลวงของลาวที่จะก่อสร้างถนนเลียบเมืองปากซันด้านตะวันออกหาก แล้วเสร็จนั้น คาดว่าจะอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากไทยไปสู่ตลาดจีนตอนใต้ เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากภาค กลางของ สปป.ลาว สู่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังของไทย เพื่อขนส่งทางทะเลต่อไปยังภูมิภาคอื่นๆ รวมถึงพัฒนา โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงประเทศที่อยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง หรือ GMS สนับสนุนยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง หรือกรอบ ACMECS ระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว กัมพูชา สหภาพเมียนมาและเวียดนาม นอกจากนี้ในอนาคตทั้งสองประเทศจะ ร่วมกันวางแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในระบบอื่น ๆ ต่อไป

4.1.3 ต้นทุนและเวลาในการขนส่งในพื้นที่ (วิเคราะห์ Time-Cost distance methodology)

ในการศึกษาครั้งนี้ได้ทำการกำหนดพื้นที่ที่พิจารณา 2 ประเทศคือ สปป.ลาว และประเทศ ไทย ซึ่งจะแสดงภาพรวมของพื้นที่ที่ศึกษาดังตารางที่ 4.1-1 และแสดงแผนภาพแผนที่ดังรูปที่ 4.1-8 ดังนี้

ตารางที่ 4.1-1 พื้นที่ที่ศึกษา

พื้นที่ประเทศที่ศึกษา	พื้นที่ที่ศึกษา	พื้นที่ติดต่อประเทศเพื่อนบ้าน	ด้านพรมแดนที่ติดต่อ
สปป.ลาว	นครหลวงเวียงจันทน์	ประเทศไทย	ด้านท้องถิ่นเมืองชะนะคาม แขวงเวียงจันทน์ และ ด้านท้องถิ่นบ้านวังเมืองหมื่น แขวงเวียงจันทน์
	แขวงบอลิคำไซ	ประเทศไทย	ด้านพรมแดนบึงกาฬ
		สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	ด้านพรมแดนน้ำพ้าว
	แขวงคำม่วน	ประเทศไทย	ด้านพรมแดนท่าแขก
		สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	ด้านพรมแดนนาฝ้าย-จาลอ
	แขวงสะหวันนะเขต	ประเทศไทยและ	ด้านพรมแดนสุวรรณเขต
		สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	ด้านพรมแดนแดนสะหวัน
ประเทศไทย	หนองคาย	สปป.ลาว	ด้านพรมแดนหนองคาย
	นครพนม	สปป.ลาว	ด้านพรมแดนนครพนม
	มุกดาหาร	สปป.ลาว	ด้านพรมแดนมุกดาหาร



รูปที่ 4.1-8 พื้นที่ที่ทำการศึกษาในงานวิจัย (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว-ราชอาณาจักรไทย)

จากรูปที่ 4.1-8 พื้นที่ที่ทำการศึกษาในงานวิจัย (สปป.ลาว-ประเทศไทย) แสดงพื้นที่และอาณาเขตของพื้นที่ศึกษาเส้นทางในการขนส่ง โดยวิเคราะห์ข้อมูลระยะทาง ต้นทุน และการขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์-โกสอนพมวิหาน ออกเป็น 3 เส้นทาง ดังนี้

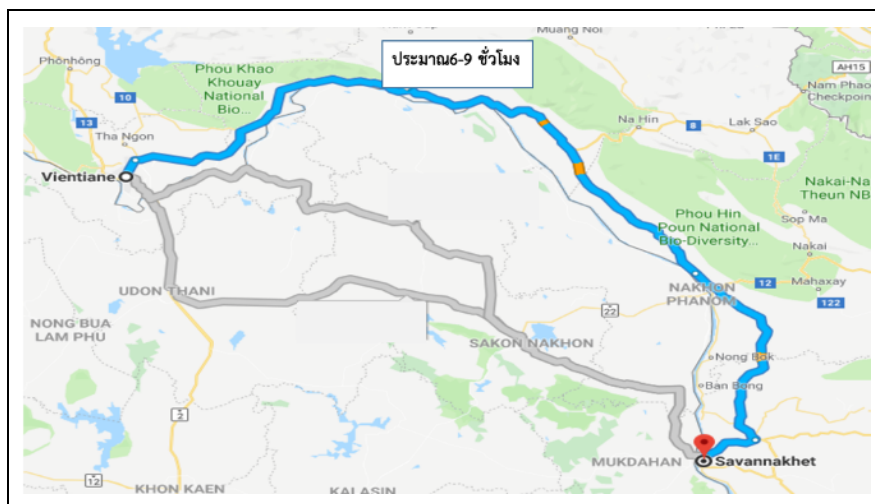
- 1) เส้นทางที่ 1 เริ่มต้นการเดินทางจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์แขวงเวียงจันทน์ เดินทางโดยใช้การขนส่งทางถนนในประเทศลาวตลอดเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่เมืองโกสอนพมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต

ตารางที่ 4.1-2 ข้อมูลระยะทาง ต้นทุน และการขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ – โกสอนพมวิหานในเส้นทางที่ 1 (พื้นที่สปป.ลาว-สปป.ลาว)

พื้นที่ประเทศ	รูปแบบการขนส่ง	จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ต้นทุน(บาท) / เทียว	เวลา (ชั่วโมง)
ลาว	ถนน	สถานีรถไฟเวียงจันทน์-โกสอนพมวิหาน	478	20,000-25,000	8-9

จากตารางที่ 4.1-2 แสดงข้อมูลระยะทาง ต้นทุน และการขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ได้-โกสอนพมวิหานในเส้นทางที่ 1 (พื้นที่สปป.ลาว-สปป.ลาว) พบว่ารูปแบบการขนส่งเป็นแบบถนน มี

ระยะทางในการเดินทางจากสถานีรถไฟเวียงจันทน์ได้ถึงสถานีโกสอนพนมวิหาน รวมระยะทาง 478 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 6-9 ชั่วโมง ทำให้มีต้นทุนการขนส่งหรือการเดินทาง จำนวน 20,000-25,000 บาท ซึ่งสามารถแสดงเส้นทางได้ดังรูปที่ 4.1-9



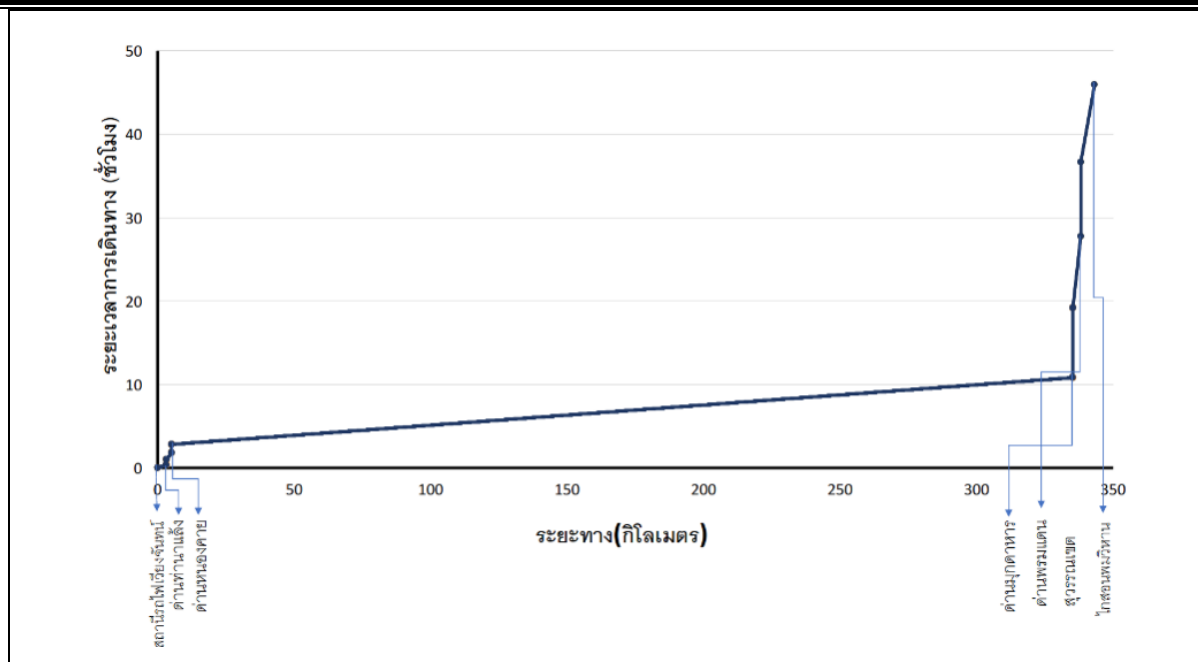
รูปที่ 4.1-9 เส้นทางขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ได้-โกสอนพนมวิหานในเส้นทางที่ 1

2) เส้นทางที่ 2 เริ่มต้นการเดินทางจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ได้ แขวงเวียงจันทน์ เดินทางโดยใช้การขนส่งทางถนนไปยังด่านนครหลวงเวียงจันทน์ข้ามสะพานมิตรภาพหนองคายไปยังด่านหนองคาย จากด่านหนองคายเดินทางโดยใช้การขนส่งทางถนนไปยังด่านนครพนม เพื่อตรวจสอบสินค้า จากนั้นข้ามไปยัง สปป.ลาว โดยสะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 3 เพื่อเข้าตรวจสอบสินค้าอีกครั้งที่ด่านคำม่วน สปป.ลาว จากนั้น เดินทางด้วยการขนส่งทางถนนไปตามเส้นทางหมายเลข R13 เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่เมืองโกสอนพนมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต

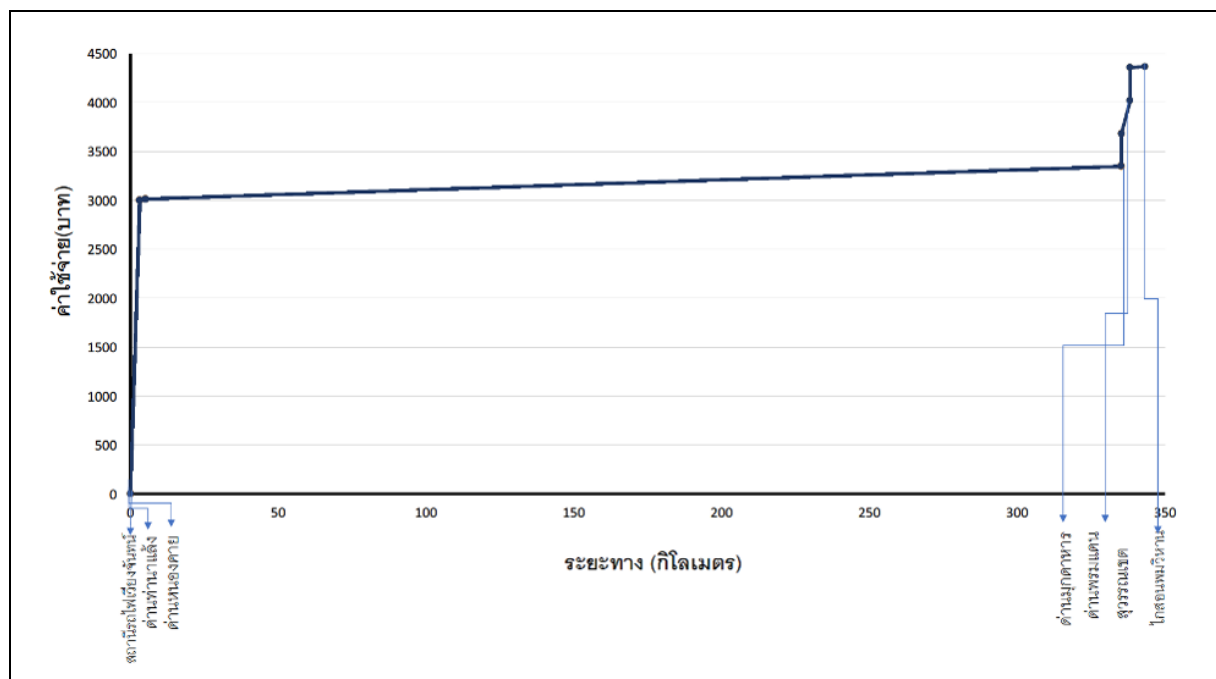
ตารางที่ 4.1-3 ข้อมูลระยะทาง ต้นทุน และการขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ได้-โกสอนพนมวิหาน
ในเส้นทางที่ 2 (พื้นที่สปป.ลาว-ไทย-สปป.ลาว)

พื้นที่ประเทศ	จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ต้นทุน (บาท)/1 เที่ยวเทรลเลอร์	เวลา (นาท)
ลาว	สถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้-ด่านท่านาแล้ง	7	~3,000- 5,000	35
ลาว	ด่านท่านาแล้ง	0	4,000	20
ลาว-ไทย	ด่านท่านาแล้ง – ด่านหนองคาย	2	0	10
ไทย	ด่านหนองคาย	0	3,500	10
ไทย	ด่านหนองคาย - ด่านนครพนม	300	18,000	360
ไทย	ด่านนครพนม	0	3,500	10
ไทย	ด่านนครพนม - ด่านพรมแดนท่าแขก	2.6	0	20
ไทย	ด่านท่าแขก	0	4,000	20
ไทย-ลาว	ด่านพรมแดนท่าแขก - โกสอนพมวิหาน	120	12,000	180

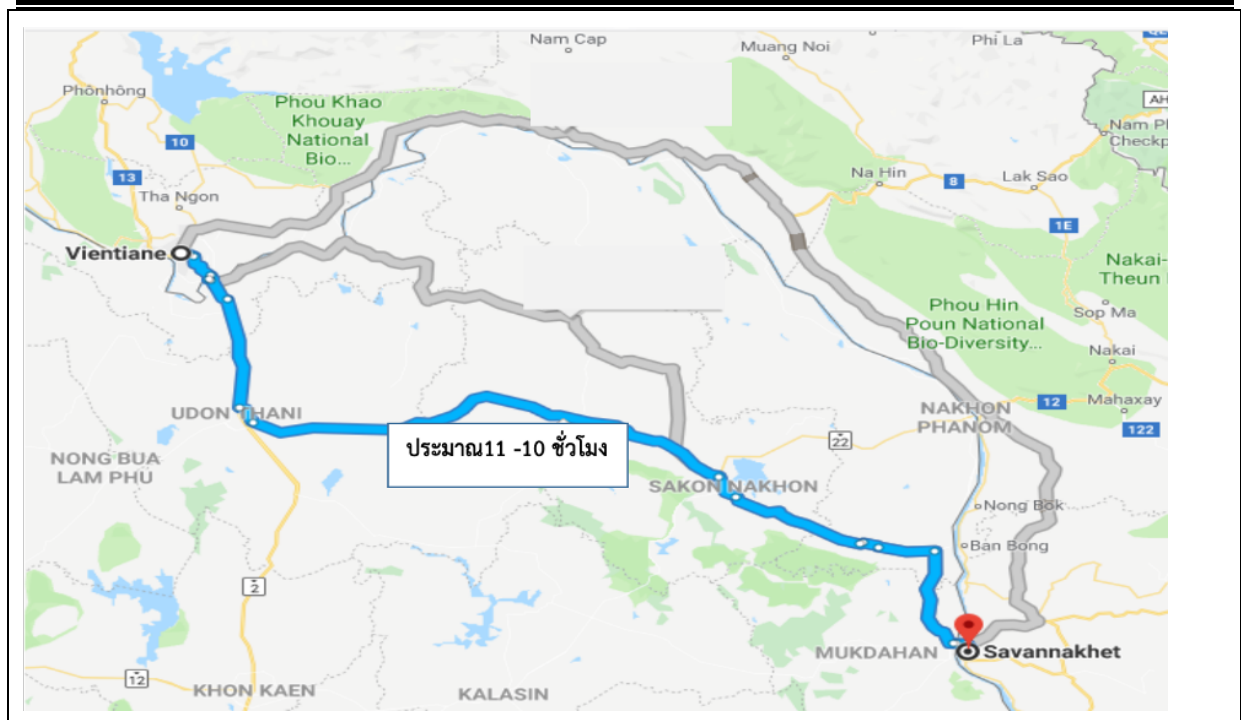
จากตารางที่ 4.1-3 แสดงข้อมูลระยะทาง ต้นทุน และการขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ ใต้-โกสอนพมวิหานในเส้นทางที่ 2 (พื้นที่สปป.ลาว-สปป.ลาว) พบว่ารูปแบบการขนส่งเป็นแบบถนน มี ระยะทางในการเดินทางจากสถานีรถไฟเวียงจันทน์ถึงสถานีโกสอนพมวิหาน โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางที่ ต่างกัน ซึ่งสามารถแสดงเส้นทางได้ดังรูปที่ 4.1-10



รูปที่ 4.1-10 กราฟแสดงความสัมพันธ์ของต้นทุนระยะทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างทาง



รูปที่ 4.1-11 กราฟแสดงความสัมพันธ์ของต้นทุนระยะทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างทาง



รูปที่ 4.1-12 เส้นทางขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ได้-โกสอนพมิวนในเส้นทางที่ 2

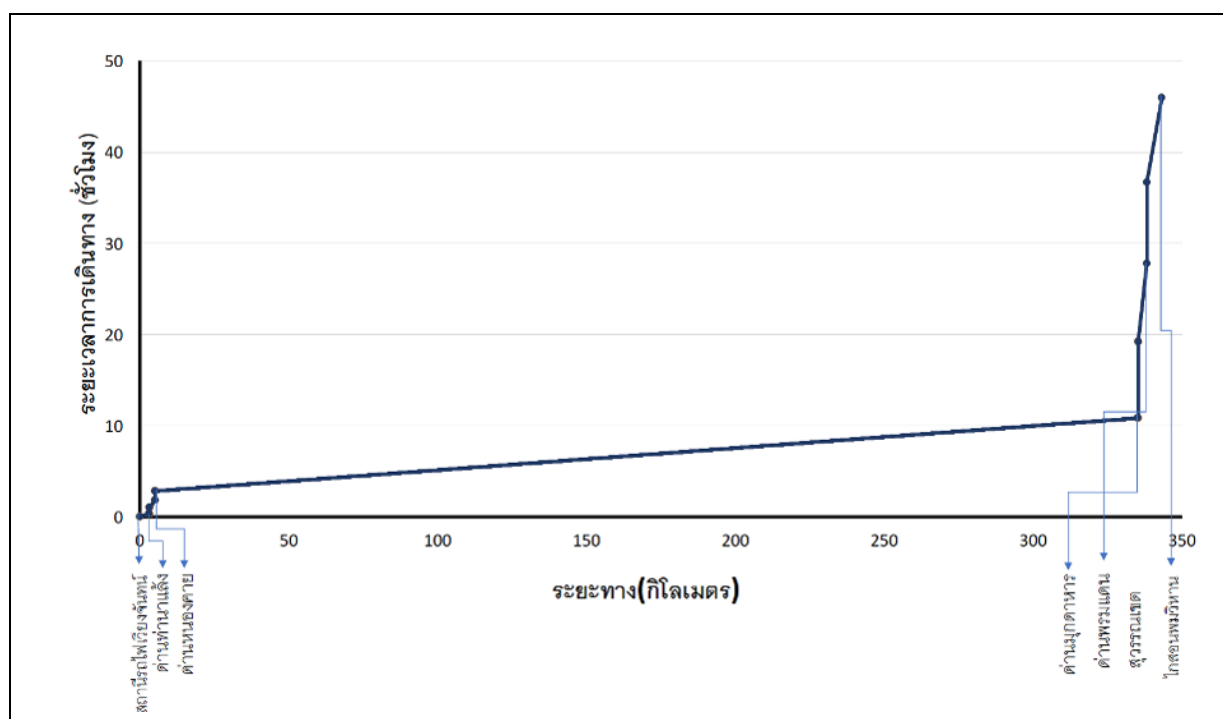
3) เส้นทางที่ 3 เริ่มต้นการเดินทางจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ได้ แขวงเวียงจันทน์ เดินทางโดยใช้การขนส่งทางถนนไปยังด่านนครหลวงเวียงจันทน์และข้ามสะพานมิตรภาพหนองคายไปยังด่านหนองคาย จากด่านหนองคายเดินทางโดยใช้การขนส่งทางถนนไปยังด่านมุกดาหาร เพื่อตรวจสอบสินค้า จากนั้นข้ามไปยัง สปป.ลาว โดยสะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 2 เพื่อเข้าตรวจสอบสินค้าอีกครั้งที่ด่านสะพานมิตรภาพจากนั้น เดินทางด้วยการขนส่งทางถนน เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่เมืองโกสอนพมิวน แขวงสะหวันนะเขต

ตารางที่ 4.1-4 ข้อมูลระยะทาง ต้นทุน และการขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ได้-โกสอนพมิวน
ในเส้นทางที่ 3 (พื้นที่สปป.ลาว-ไทย-สปป.ลาว)

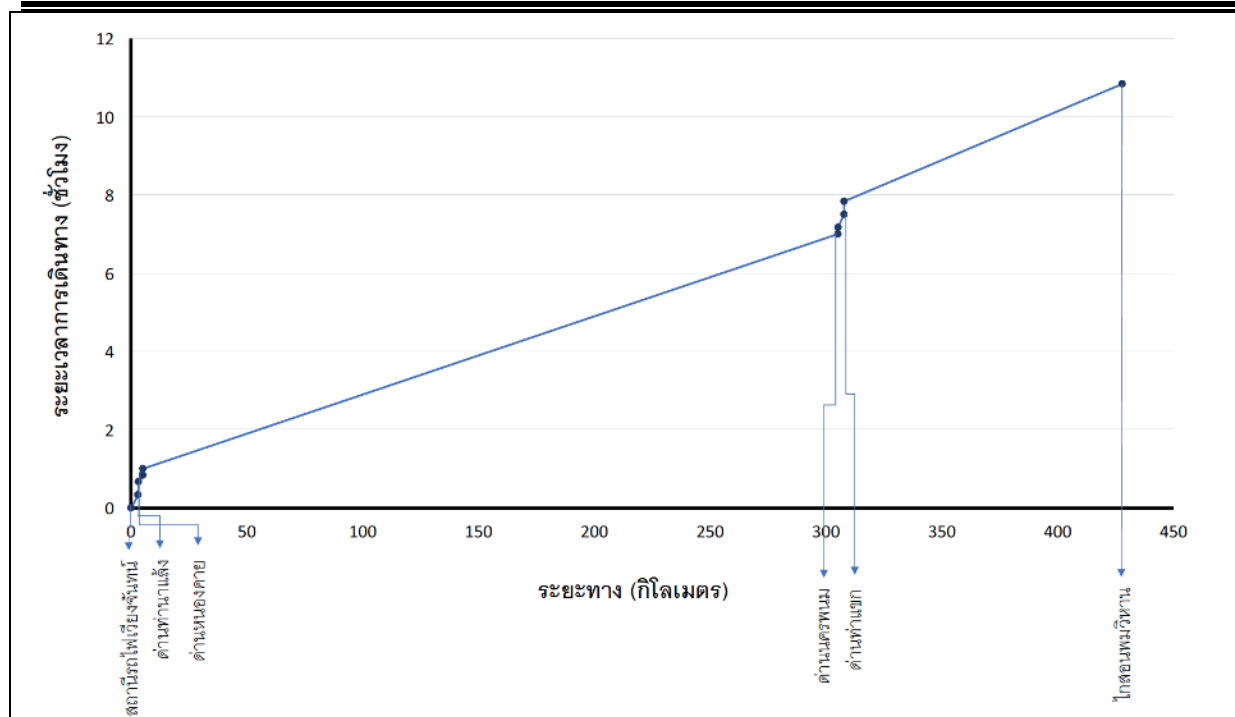
พื้นที่ประเทศ	จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ต้นทุน (บาท)/เที่ยว	เวลา (นาท)
ลาว	สถานีรถไฟเวียงจันทน์ได้-ด่านท่านาแล้ง	7	~3,000-5,000	35
ลาว	ด่านท่านาแล้ง	0	4,000	20

พื้นที่ ประเทศ	จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ต้นทุน (บาท)/ เที่ยว	เวลา (นาทึ)
ลาว-ไทย	ด่านท่านาแล้ง – ด่านหนองคาย	2	0	10
ไทย	ด่านหนองคาย	0	3,500	10
ไทย	ด่านหนองคาย - ด่านมุกดาหาร	330	20,000	420
ไทย	ด่านมุกดาหาร	0	3,500	20
ไทย-ลาว	ด่านมุกดาหาร - ด่านพรมแดนสุวรรณเขต	3	0	15

จากตารางที่ 4.1-4 แสดงข้อมูลระยะทาง ต้นทุน และการขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์
ใต้-โกสอนพมวิหานในเส้นทางที่ 3 (พื้นที่สปป.ลาว-สปป.ลาว) พบว่ารูปแบบการขนส่งเป็นแบบถนน มี
ระยะทางในการเดินทางจากสถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้ถึงสถานีโกสอนพมวิหาน โดยมีจุดเริ่มต้นและจุด
ปลายทางที่ต่างกัน ซึ่งสามารถแสดงเส้นทางได้ดังรูปที่ 4.1-15

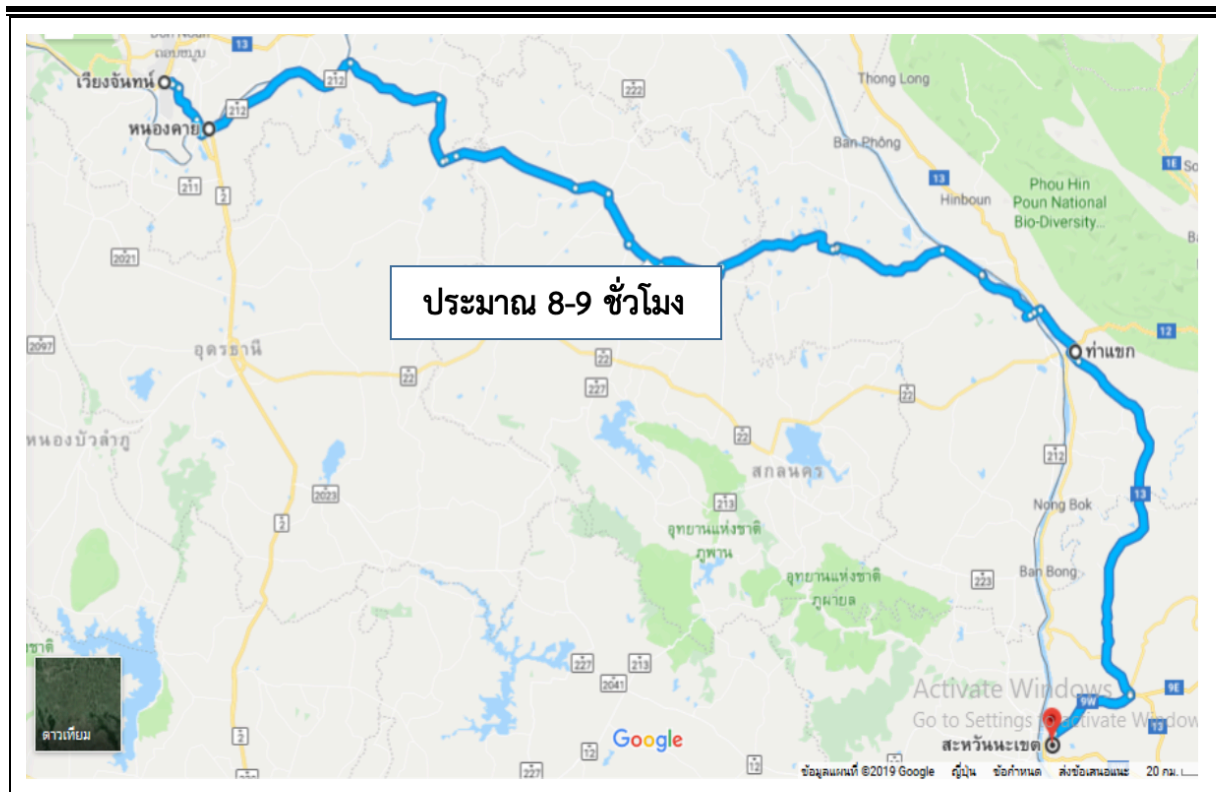


รูปที่ 4.1-13 กราฟแสดงความสัมพันธ์ของต้นทุนระยะทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างทาง



รูปที่ 4.1-14 กราฟแสดงความสัมพันธ์ของต้นทุนระยะทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างทาง

สรุปกราฟแสดงความสัมพันธ์ของต้นทุนระยะทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างทาง จากกราฟทั้ง 3 เส้นทางที่ศึกษานั้นจะเห็นได้ว่าระยะการเดินทางเพิ่มมากขึ้นจะมีการใช้ค่าใช้จ่ายที่มากขึ้นตามลำดับซึ่ง การคำนวณโดยใช้วิธีการหาต้นทุนและเวลาในการขนส่งในพื้นที่ศึกษานั้น (วิเคราะห์ Time-Cost distance methodology) ทำให้ทราบถึงต้นทุนและระยะเวลาที่เกิดขึ้นโดยจากการศึกษาพบว่าการเดินทางไม่ได้มากขึ้น แต่ใช้เวลานานขึ้นซึ่งช่วงเวลาดังกล่าวส่งผลต่อต้นทุนซึ่งถือเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ในการขนส่งเท่าที่ควรจากกราฟดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของระยะทางและเวลาจากการเดินทางจะเห็นได้ว่า กราฟจะมีความชันขึ้นซึ่งหมายความว่าต้นทุนแปรผันตามระยะเวลาที่เพิ่มขึ้นโดยระยะเวลารอคอยที่ไม่พึงประสงค์ก็ทำให้เกิดต้นทุนที่ไม่พึงประสงค์เช่นกันจึงทำให้ระยะทางในการขนส่งเท่าเดิมแต่มีต้นทุนที่สูงขึ้นตามลำดับ



รูปที่ 4.1-15 เส้นทางขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ได้-โกสอนพรมวิหานในเส้นทางที่ 3

4.1.3.1 สถานการณ์ปัจจุบันของต้นทุนและเวลาในการขนส่งในพื้นที่ศึกษา

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 3 เส้นทางดังรูปภาพด้านบนโดยเส้นทางที่ได้ทำการศึกษานั้นประกอบไปด้วย เส้นทางที่ 1 คือ เส้นทางขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์-โกสอนพรมวิหาน (พื้นที่สปป.ลาว-สปป.ลาว) เส้นทางที่ 2 คือ เส้นทางขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ได้-หนองคาย-นครพนม-โกสอนพรมวิหาน (พื้นที่สปป.ลาว-ไทย-สปป.ลาว) และเส้นทางที่ 3 คือ เส้นทางขนส่งจากสถานีรถไฟนครหลวงเวียงจันทน์ได้-หนองคาย-มุกดาหาร-โกสอนพรมวิหาน (พื้นที่สปป.ลาว-ไทย-สปป.ลาว) โดยศึกษาในกรณีขนส่งทางถนนเท่านั้น จึงทำให้ทราบถึงข้อดีข้อเสียของแต่ละเส้นทางเพื่อนำไปพิจารณาในการเลือกใช้เส้นทางดังตาราง 4.1-5 ต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1-5 แสดงข้อดี และข้อเสียของเส้นทาง

ลำดับ	เส้นทาง	ข้อดี	ข้อเสีย
1	เส้นทางที่ 1 เส้นทาง การขนส่งจากสถานี รถไฟนครหลวง เวียงจันทน์-โกสอน พรหมวิหาร	- เส้นทางนี้ระยะทางสั้นกว่าเส้นทางที่ 2 และ 3 เหมาะกับการขนส่งภายในภูมิภาค - ต้นทุนในการขนส่งถูกที่สุดของทั้ง 3 เส้นทาง - ไม่ต้องเสียเวลาข้ามด่าน - ไม่ต้องดำเนินการพิธีการศุลกากร	- เส้นทางถนนยังไม่พร้อมใช้งานเท่าที่ควร - การเดินทางโดยรถอาจจะไม่สามารถทำได้ตามกำหนด - เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย - หากเป็นสินค้าที่แตกหักและอ่อนไหวง่ายอาจได้รับความเสียหาย - ประเมินความสมบูรณ์ของสินค้าไม่ได้เต็มที่
2	เส้นทางที่ 2 เส้นทาง การขนส่งจากสถานี รถไฟนครหลวง เวียงจันทน์ใต้- หนองคาย-นครพนม- โกสอนพรหมวิหาร	- เส้นทางดีพร้อมใช้งาน - รถสามารถทำเวลาได้ - โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งดี - สินค้าเสียหายน้อยกว่าเส้นทางขนส่งเส้นที่ 1 - อุบัติเหตุน้อย	- เสียเวลาตรวจค้น และพิธีการศุลกากร - เสียเวลาข้ามด่าน - ใช้ระยะเวลานานกว่าเส้นทางขนส่งที่ 1 และเส้นทางขนส่งที่ 3 - หากเป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย อาจเกิดปัญหาเนื่องจากใช้ระยะเวลาในการเดินทางยาวนาน
3	เส้นทางที่ 3 เส้นทาง การขนส่งจากสถานี รถไฟนครหลวง เวียงจันทน์ใต้- หนองคาย-มุกดาหาร- โกสอนพรหมวิหาร	- เส้นทางดีพร้อมใช้งาน - สิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างเส้นทางเปรียบพร้อม - สินค้าเสียหายน้อยกว่าเส้นทางขนส่งที่ 1 - อุบัติเหตุน้อย - รถสามารถทำเวลาได้ - สินค้าเสียหายน้อย	- เสียเวลาข้ามด่าน - เสียเวลาตรวจค้น และพิธีการศุลกากร

4.1.3.2 สถานการณ์ของต้นทุนและเวลาในการขนส่งในพื้นที่ศึกษาเมื่อใช้รถไฟลาว-จีน

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาทำให้พบว่าสถานการณ์ปัจจุบันปี 2562 นั้นการคมนาคมขนส่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นการใช้การขนส่งโดยทางถนนเป็นหลัก ปัจจุบัน 2562 ได้มีโครงการก่อสร้างรถไฟส่วนต่อขยาย ท่านาแล้ง หนองคาย ประเทศไทย ไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาวซึ่งมีความเชื่อมโยงกันในเรื่องของเส้นทางขนส่งสินค้าและบริการที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาจาก

การสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกในพื้นที่ศึกษาได้มีประเด็นความเห็นของต้นทุนและเวลาในการขนส่งในพื้นที่ศึกษาเมื่อใช้รถไฟลาว-จีน โดยแบ่งตามพื้นที่ศึกษาทั้งประเทศไทยและสปป.ลาวดังต่อไปนี้

1) ความเห็นสถานการณ์ของต้นทุนและเวลาในการขนส่งในพื้นที่ศึกษาเมื่อใช้รถไฟลาว-จีน(ประเทศไทย) เนื่องจากโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้น ณ ปัจจุบัน 2562 นั้นไม่ได้ผ่านจังหวัดนครพนมและมุกดาหารจึงไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการขนส่งสินค้าจากเดิมไปมากนักการขนส่งในจังหวัดนครพนมและมุกดาหารยังคงใช้การขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุก รถพ่วง ตามลักษณะของสินค้าเป็นหลักโดยเส้นทางรถไฟที่เกิดขึ้นนั้นได้มีส่วนเชื่อมโยงที่จังหวัดหนองคายซึ่งเป็นจังหวัดที่จะได้รับผลจากการเกิดขึ้นของโครงการรถไฟลาว-จีนมากที่สุดโดยจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นมีความเป็นไปได้ว่านักธุรกิจจะหันมาให้ความสนใจจังหวัดหนองคายมากขึ้นเนื่องจากมีเส้นทางติดกับนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาวซึ่งหากมีการคมนาคมขนส่งทางรถไฟเกิดขึ้นจะสามารถลำเลียงสินค้าผ่านสปป.ลาวไปยังประเทศเวียดนามได้อย่างรวดเร็วกว่าเส้นทางถนนและสามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมากขึ้นโดยราคาค่าขนส่งจะถูกกว่าการใช้รถบรรทุก

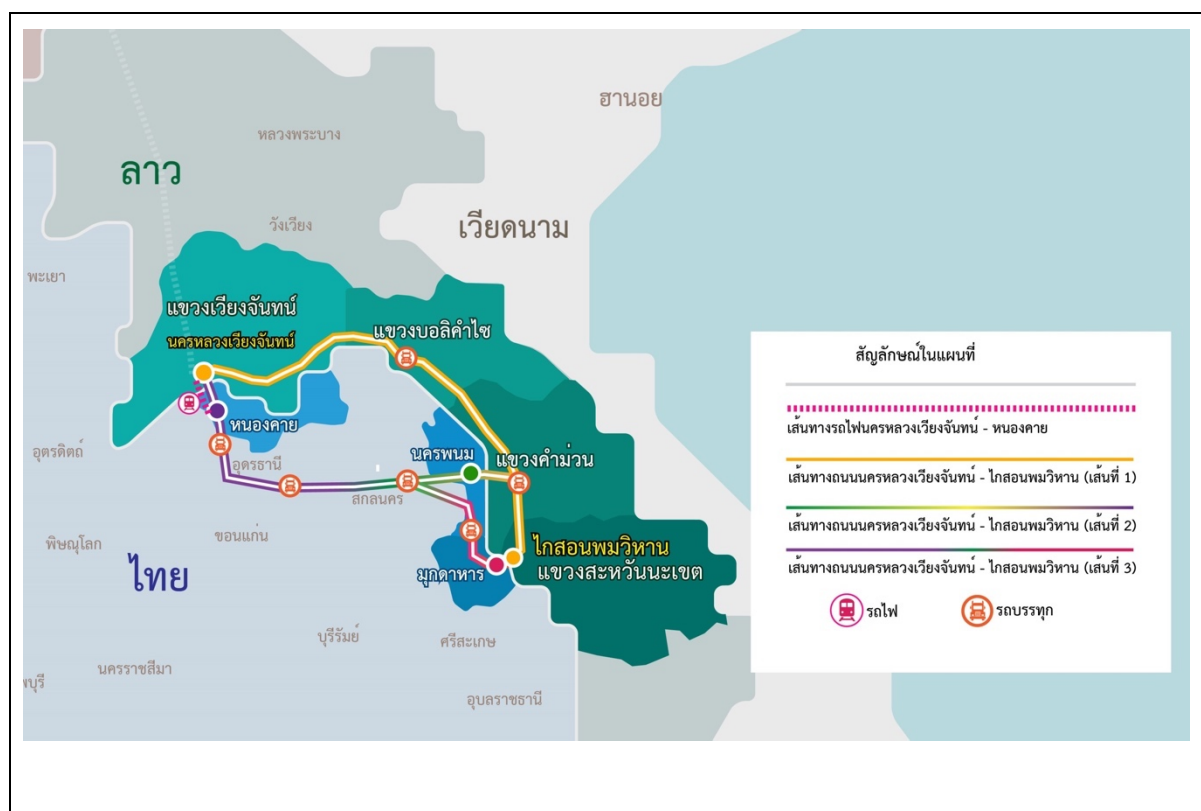
ดังนั้นอาจจะส่งผลให้มีผู้ประกอบการขนส่งและนักธุรกิจมีทางเลือกมากขึ้นในการเลือกใช้เส้นทางการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางถนนแบบเดิม หรือหันไปเลือกใช้เส้นทางรถไฟตามความเหมาะสมและลักษณะของสินค้าและบริการและคาดการณ์ว่าหากมีรถไฟจะส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งลดลงระยะเวลาในการขนส่งลดลงและสินค้าจากประเทศจีนที่ผ่านแดนมาจาก สปป.ลาว เพื่อมายังประเทศไทยจะมีจำนวนมากขึ้นรวมไปถึงสินค้าจากประเทศไทยก็มีโอกาสในการขนส่งไปยัง สปป.ลาวและประเทศอื่นๆ ต่อไปมีความเป็นไปได้ในการเคลื่อนย้ายสินค้าจะเริ่มต้นที่สถานีรถไฟหนองคายซึ่งจะทำให้การขนส่งรวดเร็วขึ้นเพราะไม่ต้องผ่านด่านเพื่อตรวจสินค้าทำให้การขนส่งรวดเร็วและประหยัดเวลาเป็นอย่างมาก

2) ความเห็นสถานการณ์ของต้นทุนและเวลาในการขนส่งในพื้นที่ศึกษาเมื่อใช้รถไฟลาว-จีน (สปป.ลาว) เนื่องจากโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้น ณ ปัจจุบัน 2562 นั้นไม่ได้ผ่านแขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต และ แขวงบอลิคำไซ จึงไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการขนส่งสินค้าจากเดิมไปมากนักการขนส่งในแขวงคำม่วนยังคงใช้ ถนนเป็นเส้นทางหลักในการขนส่ง ในส่วนของสะหวันนะเขต ซึ่งมีเขตเศรษฐกิจพิเศษก็ยังคงใช้เส้นทางถนน โดยรถบรรทุก รถพ่วง ตามความเหมาะสมของสินค้าเพื่อบรรทุกสินค้าข้ามไปยังปลายทาง ไม่ว่าจะเป็นฝั่งประเทศไทยเองหรือ เวียดนามก็ยังคงใช้การขนส่งโดยรถบรรทุก และใช้เส้นทางถนนเป็นปกติ ส่วนแขวงบอลิคำไซยังคงใช้การขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุก รถพ่วง ตามลักษณะของสินค้าโดยการข้ามแดนการส่งสินค้ามายังไทยนั้นยังคงใช้เรือในการขนส่งปกติเพราะยังรอการสร้างสะพานมิตรภาพเพื่อข้ามแดนโดยรถบรรทุก โดยเส้นทางรถไฟที่เกิดขึ้นนั้นได้มีส่วนเชื่อมโยงที่นครหลวงเวียงจันทน์โดยเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่ผ่านแขวงหลวงเวียงจันทน์นั้น มีความยาว 145.5 กิโลเมตร ผ่าน 4 เมือง คือ กาสี วังเวียง เทือก และนครหลวงเวียงจันทน์ มี 2 สถานีใหญ่ คือ สถานีนครหลวงเวียงจันทน์ และเวียงจันทน์ใต้ซึ่งเป็นสถานีรับส่งสินค้า สถานีหลักๆ โดยมี 4 สถานีหลัก คือ 1) สถานีอุดมชัย 2) สถานีวังเวียง 3) สถานีเวียงจันทน์ และ 4) สถานีหลวงพระบาง หากเส้นทางรถไฟนี้แล้วเสร็จคาดการณ์ว่าจะก่อให้เกิดจุดเชื่อมต่อการขนส่ง (Land link) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งซึ่ง ปัจจุบันแขวงเวียงจันทน์มีถนนที่ใช้ในการขนส่งทั้งหมด 3 เส้น

หลัก คือ เส้นทางที่ 1 เส้นทางหมายเลข 11 เป็นเส้นทางเศรษฐกิจ เส้นทางที่ 2 เส้นทางหมายเลข 13 เป็นทางหลวงแห่งชาติ และเส้นทางที่ 3 เส้นทางหมายเลข 3 เป็นเส้นทางทางด่วนคุนหมิง-เวียงจันทน์ เชื่อมต่อเวียงจันทน์ออกปากเซซึ่ง ปัจจุบันเริ่มสร้างเฟสที่ 1 ในแขวงเวียงจันทน์เพื่อรองรับการเชื่อมโยงการขนส่งให้สอดคล้องกับเส้นทางรถไฟโดยนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งเป็นพื้นที่ได้รับผลประโยชน์จากการเกิดขึ้นของโครงการรถไฟลาว-จีนมากที่สุดโดยจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นทาง สปป.ลาวได้คาดการณ์ว่า จะมีการเพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรมต่างในบริเวณพื้นที่รถไฟข้ามผ่าน โดยมาการจัดเตรียมแผนรองรับและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและส่วนอื่นๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและเชื่อมต่อภายในภูมิภาคโดยจะทำให้ระยะทางในการขนส่งสั้นลงและรวดเร็วมากยิ่งขึ้นในการขนส่งสินค้าภายในภูมิภาคและสามารถขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนซึ่งเป็นสถานีต้นทางอีกด้วย

ข้อเสนอแนะ

สถานการณ์ของต้นทุนและเวลาในการขนส่งในพื้นที่ศึกษาเมื่อใช้รถไฟลาว-จีน (ประเทศไทย) ในเส้นทางสายใหม่ทางรถไฟไทย-ลาวส่วนต่อขยายหนองคาย ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมโครงข่ายการคมนาคมขนส่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าและส่งเสริมการค้าการลงทุนให้กับทั้ง 2 ประเทศ จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูล ณ ปัจจุบันปี 2562 อ้างอิงจากการสัมภาษณ์เชิงลึกและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเส้นทางรถไฟอยู่ในช่วงระยะเวลาดำเนินการวางแผนและงบประมาณการลงทุน



รูปที่ 4.1-16 โครงการทางรถไฟไทย-สปป.ลาวส่วนต่อขยาย หนองคาย ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์

จากการลงพื้นที่สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลเชิงลึกทำให้คาดการณ์ได้ว่าเส้นทางรถไฟสายใหม่ คือทางรถไฟไทย-สปป.ลาวส่วนต่อขยาย หนองคาย ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ นั้นคาดการณ์ว่าจะเป็นเส้นทางที่ช่วยเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าจากไทยไปสปป.ลาวได้รวดเร็วยิ่งขึ้นโดยสามารถเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางรางจากท่าเรือแหลมฉบังขนส่งมาที่สถานีหนองคายและต่อขยายถึงศูนย์กองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่านาแล้ง สปป.ลาวได้โดยตรง ช่วยอำนวยความสะดวกต่อการพัฒนาระบบขนส่งโลจิสติกส์ของไทยเป็นอย่างมาก โดยสามารถเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟฟาลาว-จีนเพื่ออำนวยความสะดวกขนส่งที่ดีขึ้นไป ณ ปัจจุบันได้มีการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางรถไฟโดยใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่1(หนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์) โดยการเปิดให้บริการขบวนรถไฟขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างรัฐบาลของสองประเทศซึ่งเป็นการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งสินค้าระบบรางของทั้งสองประเทศเข้าด้วยกัน และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง และเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสำหรับการเปิดให้บริการขบวนรถไฟขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างไทย-ลาว จากสถานีหนองคายถึงสถานีท่านาแล้ง ระยะทาง 3.5 กิโลเมตรโดยสามารถเชื่อมโยงการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังมายังจังหวัดหนองคายข้ามไปที่ด่านท่านาแล้ง สปป.ลาวเชื่อมต่อไปยังประเทศที่3ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ซึ่งยังมีอุปสรรคปัญหาที่พบคือสะพานที่ใช้อยู่ในปัจจุบันรองรับน้ำหนักของของตู้คอนเทนเนอร์ไม่ได้จำนวนมากนัก และเสียเวลาในการรอคอยเป็นเวลานานเนื่องจากไม่สามารถข้ามได้คราวละหลายขบวน ทำให้ค่าใช้จ่ายยังคงสูงในปัจจุบัน

4.1.4 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย

4.1.4.1 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและด้านโลจิสติกส์ ในพื้นที่จังหวัดนครพนม

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดนครพนมนั้น ณ ปัจจุบัน 2562 ยังไม่มีการเกิดขึ้นของเส้นทางรถไฟแต่ทางภาคส่วนของจังหวัดนครพนมนั้นได้เตรียมแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและโลจิสติกส์ไว้แล้วโดยจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลได้จำแนกโครงการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟลาว-จีน ที่ศึกษาตั้งต่อไปนี้

1) โครงการศูนย์โลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าของจังหวัดนครพนมเพื่อส่งเสริมศักยภาพในการแข่งขันด้านการส่งออก และรองรับการขยายตัวทางการค้าของประเทศอย่างมั่นคง ยั่งยืนใกล้กับบริเวณสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) โดยความเชื่อมโยงกับรถไฟลาวจีนนั้นคาดว่าจะส่งผลในด้านการให้ข้อมูลแก่ผู้ประกอบการ และ ผู้ที่สนใจที่จะเข้ามาลงทุนในจังหวัดนครพนมเพื่อศึกษาความน่าจะเป็นในการตัดสินใจเพื่อเข้ามาลงทุนและใช้บริหารกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ ในพื้นที่และในส่วนของการเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ระยะแล้วเสร็จนั้นคาดว่าจะมีผู้ที่สนใจเข้ามาร่วมลงทุนในจังหวัดนครพนมมากยิ่งขึ้นในตัวจังหวัดนครพนมเองและบริเวณสะพานมิตรภาพ3 (นครพนม- คำม่วน)ส่วนในระยะหลังจาก

โครงการรถไฟแล้วเสร็จนั้นคาดว่าจะมีการค้าการลงทุนการใช้บริการกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ มากขึ้น โดยเฉพาะกิจกรรมการขนส่งเนื่องจากหากมีการเกิดขึ้นของโครงการแล้วนั้นจังหวัดนครพนมเป็นเส้นทางที่สำคัญในการเคลื่อนย้ายสินค้าและมีระยะทางในการขนส่งสั้นที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับ อีก 2 จังหวัดไม่ว่าจะเป็น จังหวัดมุกดาหารหรือจังหวัดหนองคาย

2) โครงการสำรวจแนวเส้นทางตัดถนนเลียบเมืองรอบสองและโครงการตัดถนนไปสู่ ภูกระแตเพื่อให้มีเส้นทางเชื่อมโยงกับสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) ได้อย่างสะดวก สามารถแยกเส้นทางของการขนส่งไปสู่ด้านการค้าชายแดนกับการเข้าออกพื้นที่โครงการโดยไม่รบกวนกันและโครงการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางบกและทางรางซึ่งก่อสร้างถนนเชื่อมต่อกับขานชาลาสถานีรถไฟจากอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครพนม ที่มีปลายทางสิ้นสุดที่บริเวณสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) ความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีนระยะก่อสร้างนั้นคาดว่าจะทำให้การเดินทางเกินเกิดความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้นเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนส่งมองเห็นช่องทางการขนส่งในการเดินทางที่สะดวกรวดเร็วขึ้น ความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีนระยะแล้วเสร็จนั้นคาดว่าจะทำให้การขนส่งที่เป็นระบบมากขึ้นโดยได้แยกเส้นทางของการขนส่งไปสู่ด้านการค้าชายแดนกับการเข้าออกพื้นที่โครงการโดยไม่รบกวนกันโดย-ความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน หลังแล้วเสร็จนั้นคาดว่าจะสินค้าจะส่งออกไปยังด้านชายแดนได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น และคาดว่าจะมีสินค้าจากหลายภูมิภาคของประเทศไทยมาใช้บริการที่ด่านจังหวัดนครพนมและยังเชื่อมต่อการขนส่งด้วยโครงการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางบกและทางรางซึ่งก่อสร้างถนนเชื่อมต่อกับขานชาลาสถานีรถไฟจากอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น-จังหวัดนครพนม ที่มีปลายทางสิ้นสุดที่บริเวณสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) จะทำให้การขนส่งรวดเร็วยิ่งขึ้นไปอีก

3) โครงการศึกษาการจัดตั้งและออกแบบรายละเอียดศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนมโครงการนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งให้กับผู้ประกอบการโดยเฉพาะการลดรถวิ่งเที่ยวเปล่า เป็นการจัดการขนส่งที่มีเป้าหมายให้เกิดการใช้ประโยชน์จากยานพาหนะ ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด อีกทั้งยังเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างประเทศ อันเนื่องมาจากการขนส่งและพิธีการทางการค้าที่ลดขั้นตอนและสร้างความสะดวกและประหยัดในการขนส่ง ซึ่งขณะนี้ผลการศึกษาเสร็จแล้วอยู่ระหว่างการนำเข้าพิจารณาของคณะรัฐมนตรีความโดยเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ระยะก่อสร้างนั้นได้มีคาดการณ์ว่าจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งในตัวจังหวัดนครพนมเองได้มีกลยุทธ์และคิดแนวทางในการมีส่วนร่วมในโครงการนี้ เนื่องจากสามารถลดต้นทุนในการขนส่งโดยระยะแล้วเสร็จของความเชื่อมโยงโครงการรถไฟลาว-จีนนั้นคาดว่าจะโครงการนี้จะช่วยลดต้นทุนของการขนส่งเป็นอย่างมากเนื่องจากมีศูนย์การขนส่งที่สามารถช่วยแก้ปัญหาการวิ่งเปล่าของผู้ประกอบการเองและทำให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็วและเป็นระบบมากขึ้นโดยความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน หลังแล้วเสร็จคาดว่าจะมีการใช้บริการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนมอย่างแน่นอนเนื่องจากสามารถตอบโจทย์ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการได้เป็นอย่างดีรวมถึงการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟหากแล้วเสร็จจะทำให้การไหลของสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4.1.4.2 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและด้าน โลจิสติกส์ ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดมุกดาหารนั้น ณ.ปัจจุบัน 2562 ยังไม่มีการเกิดขึ้นของเส้นทางรถไฟแต่ทางภาคส่วนของจังหวัดมุกดาหารนั้นได้มีการเตรียมแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและโลจิสติกส์ไว้แล้วโดยจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลได้จำแนกโครงการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟลาว-จีน ที่ศึกษาดังต่อไปนี้

1) โครงการสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร โดยจังหวัดมุกดาหารเองได้มีโครงการพัฒนาถนนเส้นทางหลักจาก 2 เลน เป็น 4 เลน ให้ครอบคลุมทั้งจังหวัด ซึ่งในเบื้องต้นจังหวัดมุกดาหารได้บูรณาการร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่จัดทำโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโดยความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ระยะก่อสร้างนั้นคาดว่าจะเกิดความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นในการขนส่งและเดินทางภายในตัวจังหวัดเองและการขนส่งสินค้าข้ามแดนก็จะสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นในส่วนของความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ระยะแล้วเสร็จนั้นคาดว่าจะผู้ประกอบการขนส่งน่าจะได้รับผลดีจากโครงการพัฒนาถนนเส้นทางหลักที่เกิดขึ้นทำให้การขนส่งสินค้ารวดเร็วและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเนื่องจากการขยายถนนของเส้นทางเดิมทำให้การจราจรไม่แออัดหากโครงการรถไฟลาว-จีนแล้วเสร็จนั้นคาดการณ์ว่าความเชื่อมโยงที่สำคัญน่าจะเป็นการขนส่งสินค้าไปยังด่านชายแดนเพื่อข้ามไปยัง แขวง สะหวันนะเขตสปป.ลาว จะสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นและผู้ประกอบการขนส่งรวมถึงผู้ใช้บริการขนส่งก็จะมีทางเลือกในการใช้เส้นทางมากขึ้นพร้อมทั้งสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นอีกด้วย

2) โครงการก่อสร้างสนามบินจังหวัดมุกดาหาร โดยโครงการดังกล่าวได้สนับสนุนเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและการคมนาคมขนส่งการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางเดินทางและกิจกรรม โลจิสติกส์ภายในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รองรับการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร ในเบื้องต้นจังหวัดมุกดาหารได้เตรียมการสำรวจพื้นที่ว่างเปล่า ที่ราชพัสดุ สำหรับเตรียมการจัดสร้างสนามบินเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมให้เป็นไปอย่างมีศักยภาพโดยมีการคาดการณ์ว่าหากโครงการก่อสร้างสนามบินของจังหวัดมุกดาหารแล้วเสร็จนั้นจะเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟลาว-จีนในระยะก่อสร้างคืออาจจะทำให้นักลงทุนจากต่างประเทศมองเห็นโอกาสในการค้าการลงทุนในจังหวัดมุกดาหารมากยิ่งขึ้นและรวมถึงผู้ประกอบการภายในจังหวัดสามารถมองเห็นโอกาสจากการเกิดขึ้นของทั้ง 2 โครงการนี้ในระยะแล้วเสร็จและหลังแล้วเสร็จของความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน นั้นคาดว่าจะการเกิดขึ้นของสนามบินนั้นจะทำให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งได้ดียิ่งขึ้น รวดเร็วยิ่งขึ้นมีความสะดวกและทันสมัยพร้อมทั้งสามารถเชื่อมต่อการขนส่งแบบหลายรูปแบบ (Multi model Transport) ไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมต่อการขนส่งทางรถ ทางอากาศรวมไปถึงทางราง ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและลูกค้าเองมีทางเลือกมากขึ้นในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางมากยิ่งขึ้น

4.1.4.3 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและด้าน โลจิสติกส์ ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในจังหวัดหนองคายนั้น ณ.ปัจจุบัน 2562 มีการเกิดขึ้นของเส้นทาง
รถไฟลาว-จีนแล้วซึ่งจังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่มีจุดเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟลาว-จีนมากที่สุดโดยทางภาค
ส่วนของจังหวัดหนองคายนั้นได้เตรียมแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการ
ขนส่งและโลจิสติกส์ไว้แล้วโดยจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลได้จำแนกโครงการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟ
ลาว-จีนที่ศึกษาตั้งต่อไปนี้

1) โครงการก่อสร้างทางเลียบเมืองหนองคายด้านตะวันออก จังหวัดหนองคายเป็นประตู
การค้าสำคัญระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวโดยมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว
แห่งที่ 1 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปสู่นครหลวงเวียงจันทน์เมืองหลวงของสปป.ลาว ปัจจุบันจังหวัดหนองคายมี
การขยายตัวด้านเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งการได้รับการประกาศเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจ
พิเศษหนองคาย โดยคาดการณ์ว่าจะมีความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ระยะก่อสร้าง คือ ทำให้ในอนาคตจะ
เป็นการส่งเสริม สนับสนุน การค้าและการลงทุนการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่ระหว่างประเทศไทย
กับสปป.ลาวเพิ่มมากขึ้นโดยความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีนระยะแล้วเสร็จและหลังแล้วเสร็จนั้นคาดการณ์ว่า
ด้วยการพัฒนากิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ โลจิสติกส์ เกษตรกรรม อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวจะมีการ
เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลต่อปริมาณจราจรในตัวเมืองหนองคายเพิ่มสูงขึ้น และนำมาซึ่งปัญหา การจราจร
ติดขัด โดยเฉพาะในตัวเมืองหนองคาย กรมทางหลวงได้เล็งเห็นปัญหาดังกล่าวจึงได้ดำเนินการศึกษาความ
เหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และสำรวจ ออกแบบ ทางเลียบเมือง
หนองคายด้านทิศตะวันออก ซึ่งจะสามารถเชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) บริเวณใกล้กับทาง
แยกทางหลวงหมายเลข 233 เข้าสู่เมืองหนองคายและจุดตัดกับทางรถไฟ ไปสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขง กับ
ทางหลวงหมายเลข 212 เพื่อเป็นเส้นทางที่สามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด
อุดรธานี หนองคาย และ บึงกาฬ โดยไม่ต้องผ่านตัวเมืองหนองคาย ทั้งนี้ เส้นทางดังกล่าวจะสามารถระบาย
ความคับคั่งของการจราจรในตัวเมืองหนองคาย พร้อมทั้งส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจและการ
ท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดหนองคายและจังหวัดใกล้เคียง เพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคายและ
ประชาคมอาเซียน และเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นอีกด้วย

2) โครงการก่อสร้างถนนเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย จำนวน 1
เส้นทาง โดยโครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.2 - ทล.2 อำเภอเมืองหนองคาย และอำเภอสระใคร
ครอบคลุมพื้นที่ 5 ตำบล ประกอบด้วย ตำบลสระใคร อำเภอสระใคร ตำบลพระธาตุบังพวน ตำบลหนอง
กอมเกาะ ตำบลปะโค และตำบลเมืองหมี่ อำเภอเมืองหนองคายโดยจุดเริ่มต้นโครงการเริ่มต้นจาก ทางหลวง
แผ่นดินหมายเลข 2 (หนองคาย-อุดรธานี) กม.ที่ 487+550 แนวถนนไปทางทิศตะวันตกตัดทางรถไฟ และเขต
พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ บ้านไชยา อำเภอสระใคร แล้วเลี้ยวขวาขึ้นไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านทางหลวง
หมายเลข 211 จนถึงบริเวณอ่างเก็บน้ำหนองกอมเกาะ จากนั้นแนวถนนเลี้ยวขวาไปทางทิศตะวันออกตัดผ่าน

ทางหลวงหมายเลข 2 ไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 กม.ที่ 5+900 เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 25.627 กิโลเมตร โดยคาดการณ์ว่าความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ระยะก่อสร้างนั้นจะสามารถช่วยเชื่อมโยงโครงสร้างการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่เดิมให้มีความสะดวกและเชื่อมโยงเส้นทางได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นโดยหากโครงการก่อสร้างถนนเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคายแล้วเสร็จจะส่งผลดีต่อความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ในระยะแล้วเสร็จและหลังแล้วเสร็จคือเป็นเส้นทางขนส่งที่รองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคายซึ่งในสามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้หลายรูปแบบ และสามารถพัฒนาเส้นทางขนส่งและสามารถขนส่งสินค้าไปยัง สปป.ลาวได้อย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นพร้อมทั้งมีทางเลือกของการขนส่งเพิ่มขึ้นเพื่อให้สามารถเลือกใช้เส้นทางได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

4.1.4.4 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและด้านโลจิสติกส์ ในพื้นที่แขวงคำม่วน

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในพื้นที่แขวงคำม่วน สปป.ลาว นั้น ณ.ปัจจุบัน 2562 ยังไม่มีการเกิดขึ้นของเส้นทางรถไฟแต่ทางภาคส่วนของพื้นที่แขวงคำม่วน สปป.ลาวนั้นได้เตรียมแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและโลจิสติกส์ไว้แล้วโดยจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่ามีโครงการและแผนการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟลาว-จีน ที่ศึกษาดังต่อไปนี้

1) โครงการการก่อสร้างจุดพักรถในช่วงเขตแขวงบอลิคำไซ-แขวงสะหวันนะเขตบริเวณด้านชายแดน โดยศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าของการก่อสร้างซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้ว โดย ณ ปัจจุบัน ปี 2562 ได้เสนอโครงการไปยังกระทรวงโยธาธิการเพื่อเข้าประชุมรอกการอนุมัติโดยโครงการนี้มีการศึกษาในส่วนของการสร้างจุดพักรถและการเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์และการขนส่งไปทั้งหมดเป็นจำนวน 9 แห่งโดย 1 ใน 9 แห่งนั้นมีแขวงคำม่วนรวมอยู่ในโครงการนี้ด้วยซึ่งคาดว่าหากแล้วเสร็จความคาดการณ์ว่าจะมีความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ระยะก่อสร้างคือส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งในแขวงและผู้ที่ใช้บริการเส้นทางถนนมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้นส่งผลให้ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนและปัญหาการจอดข้างทางบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะโดยหากโครงการแล้วเสร็จนั้นคาดว่าจะส่งผลเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ระยะแล้วเสร็จและหลังแล้วเสร็จโดยคาดการณ์ว่าจะส่งผลให้การเชื่อมโยงของโครงข่ายการคมนาคมภายใน สปป.ลาว สะดวกสบายยิ่งขึ้นและมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้นโดยสามารถพักรถเพื่อเปลี่ยนถ่ายแล้วเชื่อมต่อขนส่งได้ตามรูปแบบการขนส่งสินค้าที่ต้องการไม่ว่าจะเป็นทางรางหรือทางรถก็ตาม

4.1.4.5 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและด้านโลจิสติกส์ ในพื้นที่แขวงสะหวันนะเขต

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในพื้นที่แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ณ ปัจจุบัน 2562 ยังไม่มีการเกิดขึ้นของเส้นทางรถไฟแต่ทางภาคส่วนของพื้นที่แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาวนั้นได้เตรียมแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและโลจิสติกส์ไว้แล้วโดยจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่ามีโครงการและแผนการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟลาว-จีน ที่ศึกษาดังต่อไปนี้

1) โครงการการพัฒนาพื้นที่แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาวกับจังหวัดมุกดาหารและจังหวัดนครพนมประเทศไทยให้เกิดการเชื่อมโยงกัน โดยโครงการดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกันของทั้งสปป.ลาวและประเทศไทยโดยการเชื่อมโยงเส้นทางและกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ โดยคาดการณ์ว่าหากเกิดขึ้นแล้วนั้นจะส่งผลต่อการค้าการลงทุนให้มีความเพิ่มขึ้นทั้ง2ประเทศโดยโครงการดังกล่าวมีความเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟลาว-จีนระยะก่อสร้างคาดการณ์ว่าจะเป็นแรงจูงใจให้นักลงทุนสนใจเข้ามาลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาวมากยิ่งขึ้นอีกทั้ง แขวงสะหวันนะเขตเองก็เป็นพื้นที่ ๆ ทางรัฐบาลของ สปป.ลาวเองได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาในทุก ๆ มิติไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาเส้นทางการขนส่งการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมให้เชื่อมโยงภายในภูมิภาคและสะดวกรวดเร็วจากการสนับสนุนและเล็งเห็นความสำคัญของพื้นที่ดังกล่าวทำให้ส่งผลต่อการตัดสินใจของนักลงทุนที่จะเข้ามาลงทุนในแขวงสะหวันนะเขตเป็นอย่างมากหากโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จคาดการณ์ว่าส่งผลต่อความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ระยะแล้วเสร็จและหลังแล้วเสร็จโดยการเชื่อมโยงของโครงการการพัฒนาพื้นที่แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาวกับจังหวัดมุกดาหารและจังหวัดนครพนมประเทศไทยนั้นจะสามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งของทั้ง2ประเทศให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นส่งผลต่อจำนวนกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่ให้เพิ่มขึ้นจากเดิมและหากมีการเชื่อมโยงด้วยเส้นทางรถไฟด้วยนั้นแล้วจะทำให้การขนส่งสินค้าและบริการต่างๆ รวดเร็วยิ่งขึ้นไป

4.1.4.6 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและด้านโลจิสติกส์ ในพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์

จ ก

การลงพื้นที่เก็บข้อมูลในพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ณ ปัจจุบัน 2562 มีการเกิดขึ้นของเส้นทางรถไฟแล้วโดยนครหลวงเวียงจันทน์เป็นสถานีหลักในการขนส่งสินค้าข้ามมายังฝั่งประเทศไทยซึ่งมีส่วนติดต่อกับจังหวัดหนองคายโดยภาคส่วนของแขวงเวียงจันทน์ สปป.ลาวนั้นได้มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและโลจิสติกส์ไว้แล้วโดยจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่ามีโครงการและแผนการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟลาว-จีน ที่ศึกษาดังต่อไปนี้

1) โครงการต่อขยายเส้นทางรถไฟสายเอเชียใน สปป.ลาว 78 เส้นทาง (โครงการส่วนต่อขยายทางรถไฟช่วงท่านาแล้ง-หนองคาย) โดยโครงการดังกล่าวได้ดำเนินการก่อสร้างตามแผนโครงการเส้นทางรถไฟ สายเอเชียของคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกเป็นระยะทาง 3.5 กิโลเมตร โดยดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2552 จากนั้นในขั้นตอนต่อมาได้มีการศึกษาและออกแบบส่วนต่อขยายจากท่านาแล้งไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ ระยะทาง 9 กิโลเมตรซึ่งเส้นทางนี้จะเชื่อมต่อโดยใช้รางขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) ตลอดทั้งเส้นทางเริ่มจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยัง ท่านาแล้ง-นครหลวง เวียงจันทน์-หลวงพระบาง ผ่านไปยังเมืองบ่อเต็น ทางตะวันตกเฉียงเหนือของ สปป.ลาว และเชื่อม ต่อไปยังเมืองยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเส้นทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังเมืองบ่อเต็น มีระยะทาง 440 กิโลเมตร จากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังจังหวัดหนองคาย มีระยะทาง 12.5 กิโลเมตร และในอนาคตได้วางแผนเส้นทางจากนครหลวง

เวียงจันทน์ไปยังท่าเรือแหลมฉบังที่มีระยะทาง 742 กิโลเมตรโดยมีความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีนระยะก่อสร้างโดยคาดการณ์ว่าจะส่งผลให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและในประเทศเป็นสิ่งที่สะดวกมากยิ่งขึ้นโดยการเชื่อมต่อของโครงการดังกล่าวจะส่งผลให้กิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่เปลี่ยนไปโดยอาจเกิดการขนส่งในลักษณะการขนส่งหลายรูปแบบเกิดขึ้นและหากทั้ง 2 โครงการแล้วเสร็จนั้นคาดการณ์ว่าจะส่งผลต่อความเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟลาว-จีนในระยะแล้วเสร็จและหลังแล้วเสร็จคือจะมีการเชื่อมโยงของกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่และการผลักดันการพัฒนาพื้นที่ใกล้เคียงโครงการให้สามารถรองรับการเชื่อมโยงที่เกิดขึ้นและการขนส่งที่มีผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น

4.1.4.7 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและด้าน โลจิสติกส์ ในพื้นที่แขวงบอลิคำไซ

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลในพื้นที่แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว ณ ปัจจุบัน 2562 ยังไม่มีการเกิดขึ้นของเส้นทางรถไฟแต่ทางภาคส่วนของพื้นที่แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาวนั้นได้เตรียมแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและโลจิสติกส์ไว้แล้วโดยจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่ามีโครงการและแผนการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟลาว-จีน ที่ศึกษาดังต่อไปนี้

1) โครงการการพัฒนาวางแผนเส้นทางเลี่ยงเมือง เส้นทางด่วน และจุดรองรับทางด่วนจุดพักรถ โดยโครงการดังกล่าวอยู่ช่วงศึกษาความเป็นไปได้และศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุนโดยหากโครงการดังกล่าวที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นนั้นเกิดขึ้นและแล้วเสร็จจะส่งผลต่อความเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน ระยะก่อสร้างระยะแล้วเสร็จและหลังแล้วเสร็จโดยคาดการณ์ว่าจะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงกันภายในภูมิภาคอย่างมีศักยภาพมากยิ่งขึ้นรวมทั้งการเชื่อมโยงเส้นทางโดยรถและการเชื่อมโยงกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ จะมีการขยายตัวมากยิ่งขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้เป็นไปได้อย่างสมบูรณ์ หากในอนาคตมีการเกิดขึ้นของโครงการรถไฟลาว-จีนแล้วนั้นโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพและมีศักยภาพในการเชื่อมโยงที่สูงนั้นส่งผลต่อการเลือกใช้บริการของนักลงทุนเป็นอย่างยิ่งแขวงบอลิคำไซจึงเป็นอีกแขวงหนึ่งของ สปป.ลาวที่มีการเตรียมตัวรองรับโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นเช่นกัน

4.2 การวิเคราะห์ผลกระทบจากรถไฟลาว-จีนฯ ด้านเศรษฐกิจ

4.2.1 สถานการณ์การค้าชายแดน

4.2.1.1 สถิตินำเข้าส่งออก กับประเทศคู่ค้า

จังหวัดมุกดาหาร

การวิเคราะห์มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร คณะผู้วิจัยได้ทำการเปรียบเทียบมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรมุกดาหาร ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2-1 แสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกของศุลกากรมุกดาหาร

ปีงบประมาณ	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก มูลค่ารวม
ปี 2552	8,108.91	6,757.74	14,866.65 ล้านบาท
ปี 2553	10,393.77	9,276.54	19,670.31 ล้านบาท
ปี 2554	15,836.36	9,665.35	25,501.71 ล้านบาท
ปี 2555	16,670.24	12,006.95	28,677.19 ล้านบาท
ปี 2556	25,430.160	41,874.588	67,304.748 ล้านบาท
ปี 2557	29,328.140	36,426.975	65,755.115 ล้านบาท
ปี 2558	40,486.514	30,717.600	71,204.114 ล้านบาท
ปี 2559	55,298.244	56,445.941	111,744.185 ล้านบาท
ปี 2560	83,656.071	113,061.114	196,717.185 ล้านบาท
ปี 2561	92,345.532	124,743.307	198,776.794 ล้านบาท

ที่มา : ด้านศุลกากรมุกดาหาร

จากการเปรียบเทียบมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกจากปีฐาน 2552 ถึงปีงบประมาณ 2561 อัตราการค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหารมีการเจริญเติบโตแบบก้าวกระโดด โดยปี 2561 มียอดมูลค่าสูงสุดคือ ต่างจากปีฐาน 198,776.794 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 จะมียอดเพิ่มขึ้นจากปี 2561 เนื่องจาก ภาวะการขยายตัวของเศรษฐกิจ สงครามการค้าจีน-สหรัฐ และคำสั่งซื้อจากจีนที่เพิ่มขึ้น แต่เมื่อเปรียบเทียบกับ ปีฐาน 2552 ยอดการนำเข้าและส่งออกก็ยังมีอัตราเพิ่มขึ้น 183,910.144 ล้านบาท สินค้าที่มีความจำเป็นทั้ง สินค้าอุปโภคบริโภค น้ำมันเชื้อเพลิง สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และวัตถุดิบอื่นๆ เนื่องจากทางฝั่งสะพานนะเขมมี เขตเศรษฐกิจพิเศษและโรงงานต่างๆ เป็นจำนวนมากจึงมีความต้องการสั่งซื้อสินค้าต่างๆ เข้าไปประกอบการผลิต และแปรรูปเป็นจำนวนมาก

จังหวัดนครพนม

การวิเคราะห์มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ผ่านด้านศุลกากรนครพนม คณะผู้วิจัยได้ทำการ เปรียบเทียบมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด้านศุลกากรนครพนม ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2-2 แสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกของศุลกากรนครพนม

ปีงบประมาณ	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก มูลค่ารวม
ปี 2552	358.06	2,921.41	3,279.47
ปี 2553	484.16	2,776.36	3,260.52

ปี 2554	529.42	2,592.86	3,122.28
ปี 2555	510.31	3,111.18	3,621.49
ปี 2556	3,847,367.00	27,400,852.00	31,248,219.00
ปี 2557	33,900,104,138.55	43,980,972,852.95	77,881,076,991.50
ปี 2558	50,061,102,086.52	56,000,652,143.01	106,061,754,229.53
ปี 2559	44,213,972,578.83	60,360,421,917.91	104,574,394,496.74
ปี 2560	25,923,219,480.360	55,814,829,619.030	81,738,049,099.39
ปี 2561	32,696,462,899.77	52,595,162,097.76	85,291,624,997.53

ที่มา : ด้านศุลกากรนครพนม

การนำเข้าและส่งออกของจังหวัดนครพนมจากปีฐาน 2552 มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง
จากปี 2552 ถึงปีงบประมาณ 2561 มีมูลค่าการนำเข้า และส่งออกเพิ่มขึ้น 85,291,624,997.53 ล้านบาท แต่
เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2560 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้น 3,553,575,898.14 ล้านบาท
เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจขยายตัว สงครามการค้าจีน-สหรัฐ และยอดการสั่งซื้อจากจีนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง
ตลอดจนการแข็งค่าขึ้นของเงินบาทและการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

จังหวัดหนองคาย

การวิเคราะห์มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ผ่านด้านศุลกากรหนองคาย สถิติข้อมูลจังหวัด
หนองคาย ย้อนหลัง 5 ปี ดังนี้ตาราง ปี 2552-2561

ตารางที่ 4.2-3 แสดงมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกของศุลกากรหนองคาย

ปีงบประมาณ	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก มูลค่ารวม
ปี 2552	2,032.385	29,282.551	31,314.936 ล้านบาท
ปี 2553	2,849.899	35,270.136	38,120.035 ล้านบาท
ปี 2554	2,582.021	41,470.071	44,052.092 ล้านบาท
ปี 2555	3,428.287	59,547.037	62,975.324 ล้านบาท
ปี 2556	3,432.836	55,661.313	59,094.149 ล้านบาท
ปี 2557	3,328.163	58,266.157	61,594.320 ล้านบาท
ปี 2558	4,272.719	54,589.970	58,862.689 ล้านบาท
ปี 2559	8,812.308	57,789.810	66,602.118 ล้านบาท
ปี 2560	8,892.256	54,272.909	63,165.165 ล้านบาท
ปี 2561	8,818.024	51,656.046	60,474.070 ล้านบาท

ที่มา: ด้าน ศุลกากรหนองคาย

จากการเปรียบเทียบจากปีฐาน 2552 จนถึงปัจจุบันถึงสิ้นสุดงบประมาณปี 2561 พบว่า ตัวเลขการค้าชายแดนมีมูลค่าเพิ่มขึ้น 29,159.134 ล้านบาท ยังไม่รวมตัวเลขการค้าผ่านแดนจึงทำให้มีการคาดการณ์ได้ว่า เมื่อรถไฟลาว-จีน เสร็จสิ้น ตัวเลขการค้าชายแดนทั้งนำเข้าและส่งออกจะมีปริมาณสูงขึ้นแบบก้าวกระโดดเพราะหนองคายมีความได้เปรียบในทำเลที่ตั้งเป็นประตูเข้าและออก เป็นศูนย์กลางรถไฟในอนาคต จะมีคนจีนเข้ามาอาศัยในเวียงจันทน์มากขึ้นจะทำให้มีการแลกเปลี่ยนค้าขายสินค้ากันมากขึ้นทั้งสินค้าอุปโภคบริโภค น้ำมันเชื้อเพลิง การท่องเที่ยว การบริการ การลงทุนของภาครัฐและเอกชน รวมทั้งการใช้จ่ายของภาครัฐจะเพิ่มขึ้น

4.2.1.2 มูลค่าการค้าชายแดน

จังหวัดมุกดาหาร

การค้าชายแดนของจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งถือเป็นประตูการค้าสำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศไทยในปี 2557 ที่ผ่านมา มูลค่าการค้าชายแดนผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร ทั้งการส่งออกและการนำเข้า มีมูลค่ารวม 65,755,132,263.26 ล้านบาท ในปี 2558 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 71,204,120,049.65 ล้านบาท ในปี 2559 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 111,744,185,285.33 ล้านบาท ในปี 2560 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 196,717,185,263.87 ล้านบาท ในปี 2561 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 217,088,838,826.69 ล้านบาท และในปี 2562 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 144,033,301,202.86 ล้านบาท

ในปี 2562 มูลค่าการค้าขายแดนของจังหวัดมุกดาหาร มีมูลค่ารวม 144,033,301,202.86 ล้านบาท ปี 2562 มูลค่าการค้าดุลการค้าลดลง 73,055,537,623.83 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33.65 เมื่อเทียบกับปี 2561 โดยแยกเป็นมูลค่านำเข้า 67,747,614,960.61 ล้านบาท สินค้านำเข้า 10 อันดับแรก ได้แก่ 1) เครื่องประมวลผลหรือหน่วยเก็บข้อมูล 2) สื่อบันทึกหรืออุปกรณ์หน่วยความจำต่างๆ 3) ทองแดงบริสุทธิ์ 4) พลังงานไฟฟ้า 5) เครื่องโทรศัพท์ 6) ส่วนประกอบของกล้อง 7) ส่วนประกอบเครื่องประมวลผล 8) เครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ 9) สารประกอบเคมีที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์ และ 10) แผ่นวงจรพิมพ์ และมูลค่าส่งออก 76,285,686,242.25 ล้านบาท สินค้าส่งออก 10 อันดับแรก ได้แก่ 1) เครื่องประมวลผลหรือหน่วยเก็บข้อมูล 2) อุปกรณ์สำรองไฟ 3) แผ่นวงจรพิมพ์ 4) น้ำมันเชื้อเพลิง 5) ทรานซิสเตอร์และกลอุปกรณ์กึ่งตัวนำที่คล้ายกัน 6) เครื่องดื่ม 7) วงจรรวมที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์ 8) ชิ้นงานทำด้วยพลาสติก 9) ทรานซิสเตอร์และอุปกรณ์กึ่งตัวนำที่คล้ายกัน และ 10) ของอื่น ๆ ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า

จังหวัดนครพนม

การค้าขายแดนของจังหวัดนครพนม ซึ่งถือเป็นประตูการค้าสำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศไทยในปี 2557 ที่ผ่านมา มูลค่าการค้าขายแดนผ่านด่านศุลกากรนครพนม ทั้งการส่งออกและการนำเข้า มีมูลค่ารวม 77,881,076,991.50 ล้านบาท ในปี 2558 มีมูลค่าการค้าขายแดนรวม 106,061,754,229.53 ล้านบาท ในปี 2559 มีมูลค่าการค้าขายแดนรวม 104,574,394,496.74 ล้านบาท ในปี 2560 มีมูลค่าการค้าขายแดนรวม 81,738,049,099.39 ล้านบาท ในปี 2561 มีมูลค่าการค้าขายแดนรวม 85,291,624,997.53 ล้านบาท และในปี 2562 มีมูลค่าการค้าขายแดนรวม 29,671,477,004.63 ล้านบาท ในปี 2562 มูลค่าการค้าขายแดนของจังหวัดนครพนม มีมูลค่ารวม 29,671,477,004.63 ล้านบาท ปี 2562 มูลค่าการค้าดุลการค้าลดลง 55,620,147,992.90 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 65.21 เมื่อเทียบกับปี 2561 โดยแยกเป็นมูลค่านำเข้า 11,295,623,112.37 ล้านบาท สินค้านำเข้า 10 อันดับแรก ได้แก่ 1) อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ 2) พลังงานไฟฟ้า 3) ปูนผง 4) เวเฟอร์ที่ธาตุเคมีได้ปแล้วใช้ในอุตสาหกรรมผลิตโซล่าเซลล์ 5) ปุ๋ยเคมี 6) สายไฟพร้อมขั้ว 7) ฐานรองฮาร์ดดิสไดรฟ์ทำด้วยอลูมิเนียม 8) เครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ 9) สารประกอบเคมีที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์ และ 10) แผ่นโซล่าเซลล์ และมีมูลค่าส่งออก 18,375,853,892.26 ล้านบาท สินค้าส่งออก 10 อันดับแรก ได้แก่ 1) ขนุน ชมพู่ ทุเรียน มะขาม ลำไย 2) เครื่องดื่มบำรุงกำลัง 3) ลำไยอบแห้ง 4) โค, กระบือมีชีวิต 5) โซล่าเซลล์ 6) เนื้อลำไยอบแห้ง 7) ขนมะขบเคี้ยว 8) แผ่นวงจรพิมพ์ 9) ผงซักฟอก น้ำยาซักผ้า น้ำยาล้างจาน และสบู่ และ 10) ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสิ่งปรุงแต่ง

จังหวัดหนองคาย

ในด้านการค้าขายแดนของจังหวัดหนองคาย ซึ่งถือเป็นประตูการค้าสำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศไทยในปี 2557 ที่ผ่านมา มูลค่าการค้าขายแดนผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ทั้งการส่งออกและการนำเข้า มีมูลค่ารวม 61,594,320,058.24 ล้านบาท ในปี 2558 มีมูลค่าการค้าขายแดนรวม 58,862,692,340.11 ล้านบาท ในปี 2559 มีมูลค่าการค้าขายแดนรวม 66,602,118,995.65 ล้านบาท ในปี 2560 มีมูลค่าการค้าขายแดนรวม 63,165,165,979.58 ล้านบาท ในปี 2561 มีมูลค่าการค้าขายแดนรวม

58,628,101,569.23 ล้านบาท และในปี 2562 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 64,910,748,334.16 ล้านบาท ในปี 2562 มูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดหนองคาย มีมูลค่ารวม 64,910,748,334.16 ล้านบาท ปี 2562 มูลค่าการค้าได้ดุลการค้า 6,282,646,764.93 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.72 เมื่อเทียบกับปี 2561 โดยแยกเป็นมูลค่านำเข้า 9,584,060,390.74 ล้านบาท สินค้านำเข้า 10 อันดับแรก ได้แก่ 1) น้ำมันปิโตรเลียม และน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมิเนส นอกจากนี้ที่เป็นน้ำมันดิบรวมทั้งสิ่งปรุงแต่ง (น้ำมันเบนซิน, น้ำมันดีเซล, น้ำมันเครื่องบิน, น้ำมันหล่อลื่น, น้ำมันเกียร์, น้ำมันเครื่อง, น้ำมันเบรก, น้ำมันก๊าด ฯลฯ) 2) รถยนต์นั่งพร้อมเครื่องปรับอากาศขับเคลื่อนสี่ล้อ 3) เครื่องดื่มรวมถึงน้ำอัดลมที่มีน้ำตาลหรือสารทำให้หวานอื่น ๆ (ไม่มีแอลกอฮอล์) 4) รถบรรทุก 5) เครื่องโทรศัพท์สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์ หรือสำหรับเครือข่ายไร้สายอื่น ๆ โมเด็ม เครื่องส่งวิทยุและเครื่องรับวิทยุ 6) ของใช้ที่ลำเลียงสินค้าหรือบรรจุสินค้า 7) ของปรุงแต่งชนิดที่ใช้แล้วสำหรับเลี้ยงสัตว์ 8) ท่อนและเส้นอื่น ๆ ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าไม่เจือ 9) ของอื่น ๆ ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า และ 10) ของที่จัดทำแล้วอื่น ๆ รวมถึงแบบสำหรับตัดเสื้อผ้า และมีมูลค่าส่งออก 55,326,687,943.42 ล้านบาท สินค้าส่งออก 10 อันดับแรก ได้แก่ 1) พลังงานไฟฟ้า 2) ชุดสายไฟสำเร็จรูป, สายเคเบิล 3) รถบรรทุก 4) พื้นรองเท้าด้านนอกและส้นรองเท้า 5) เครื่องดื่มสำเร็จรูป 6) เครื่องวัดอุณหภูมิ 7) เครื่องอุปกรณ์สำหรับบังคับหรือควบคุมโดยอัตโนมัติ 8) ตัวควบคุมแรงดันไฟฟ้าแบบขั้น 9) เชื้อของบุรุษหรือเด็กชาย ถักแบบนิทหรือแบบโครเชต์ และ 10) กรอบและโครงสำหรับแว่นตาและแว่นตากันลมกันฝุ่น

4.2.1.3 แนวโน้มการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน

สถานการณ์เศรษฐกิจและแนวโน้มการขยายตัวของการค้าชายแดนระยะเวลา 6 ปี (2557-2562)

จังหวัดหนองคาย ในรอบ 6 ปี ที่ผ่านมามีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากปี 2557-2562 ตัวเลขการค้าชายแดนทั้งการนำเข้า และส่งออกขยายตัวจาก 61,594,320,058.24 ล้านบาท เป็น 64,910,748,334.16 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.38 เนื่องจากจังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่อยู่ติดกับนครหลวงเวียงจันทน์จึงมีความได้เปรียบในทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับเส้นทางรถไฟลาว-จีนมากที่สุด ในช่วงที่ผ่านม้อัตราการค้าชายแดนของหนองคายกับ สปป.ลาว ที่อัตราการเจริญเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เพราะประชากรของฝั่ง สปป.ลาว ต้องข้ามมาและสั่งซื้อสินค้าจากไทยผ่านทางจังหวัดหนองคายและจังหวัดอื่นๆหรือสินค้าของ สปป.ลาว ภาคกลางแต่ก็ต้องส่งออกและนำเข้าที่ด่านหนองคายเป็นหลัก ดังนั้นจึงทำให้สินค้าที่เกี่ยวข้องกับการบริโภคและบริการมีอัตราการขยายตัวสูง จะสังเกตเห็นว่าในขณะนี้มีการค้าที่ จะให้มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเพิ่มขึ้นอีกโดยทำคู่กับสะพานเดิม เนื่องจากมีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นและคับคั่งขึ้นอีกเป็นหลายเท่า ส่วนจังหวัดใกล้เคียงเช่น อุดรธานี หรือขอนแก่น ก็ได้านิสงค์จากประชาชนสปป.ลาว ข้ามมาจับจ่ายใช้สอยและบริการทำให้จังหวัดเหล่านี้มีเศรษฐกิจดีตามไปด้วย ในขณะเดียวกันภายในนครหลวงเวียงจันทน์ก็มีการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษและการเข้ามาอยู่อาศัยของคนจีนเป็นจำนวนมากทำให้เศรษฐกิจเกิดการขยายตัวและเจริญเติบโตและมีการสั่งซื้อสินค้าไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในขณะที่สินค้าจีนก็เข้ามาเป็นตัวสอดแทรกและกลายเป็นทางเลือกอีกทางของผู้บริโภค

จังหวัดนครพนม ในรอบ 6 ปี ที่ผ่านมามีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี 2557-2561 และลดลงในปี 2562 ตัวเลขการค้าชายแดนทั้งการนำเข้า และส่งออกขยายตัวจาก ปี 2557-2562 มูลค่าการค้า ปี 2557 มูลค่า 77,881,076,991.50 ล้านบาท และปี 2562 มูลค่าการค้า 29,671,477,004.63 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 61.90 การค้าชายแดนในปีงบประมาณ 2562 มีสาเหตุที่ลดลงคล้ายกันกับจังหวัดมุกดาหารคือ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน การเพิ่มค่าของเงินบาทและผลพวงจากสงครามการค้าระหว่างจีน-สหรัฐอเมริกา ทำให้ยอดปริมาณการสั่งซื้อจากจีนลดลง เนื่องจากจังหวัดนครพนมเป็นด่านชายแดนที่สินค้าผลไม้ของไทยเดินทางออกไปจีนมากที่สุดและมีระยะทางใกล้ที่สุด ดังนั้นจึงได้รับผลกระทบมากที่สุด เพราะผลจากสงครามการค้าทำให้คนจีนหันไปบริโภคผลไม้ที่ผลิตภายในประเทศและผลไม้จากเวียดนามเป็นการทดแทนแม้ว่าคุณภาพของผลไม้จากเวียดนามจะสู้ไทยไม่ได้แต่ในภาวะการณ์ที่ต้องประหยัดมากขึ้นก็ต้องใช้สิ่งที่สามารถทดแทนกันได้มาสนองต่อความต้องการโดยลดอรรถประโยชน์ลงบ้างเล็กน้อย จึงทำให้ยอดการส่งออกผลไม้ของไทยด้านจังหวัดนครพนมลดลงอย่างเห็นได้ชัดและมีนัยความสำคัญว่าหากสถานการณ์ยังไม่คลี่คลายย่อมจะส่งผลกระทบเป็นห่วงโซ่ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำตลอดห่วงโซ่อุปทาน ส่วนสินค้าอื่น ๆ ด้านการส่งออกก็เป็นสินค้าส่วนประกอบทำให้ตัวเลขเพิ่มขึ้นแต่ไม่ใช่สินค้าหลัก ด้านการนำเข้าแขวงคำม่วนเป็นแขวงที่มีทรัพยากรธรรมชาติ ดังนั้นอุตสาหกรรมต่าง ๆ จึงเกี่ยวข้องกับการเกษตรเหมืองแร่ เช่น หิน หรือปูนซีเมนต์ และหลายๆผลิตจากเหมืองที่ผลิตแล้วไม่ได้ส่งออกที่ด่านนครพนมแต่นำไปส่งออกที่ด่านเวียดนาม เพราะอยู่ใกล้ท่าเรือวู่อ่าง จังหวัดฮาดิงห์

จังหวัดมุกดาหาร ในรอบ 6 ปี ที่ผ่านมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี 2557-2561 ตัวเลขการค้าชายแดนทั้งการนำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้นและขยายตัวจากปี 2557 มูลค่า 65,755,132,263.26 ล้านบาท ปี 2561 มูลค่า 217,088,838,826.69 ล้านบาท หรือเติบโตร้อยละ 230.15 และปีงบประมาณ 2562 มีอัตราลดลงเหลือ 144,033,301,202.86 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 33.65 การค้าชายแดนมีตัวเลขที่ลดลง เนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทที่เพิ่มค่าอย่างต่อเนื่องและผลพวงจากสงครามการค้าระหว่างจีน-สหรัฐอเมริกาที่ส่งผลกระทบทำให้ปริมาณคำสั่งซื้อจากจีนลดลง แต่ด้านการบริโภคของประชาชน สปป.ลาว และเวียดนาม ยังมีอำนาจการบริโภคเช่นเดิมเพียงแต่ได้รับผลกระทบจากการที่ต้องซื้อสินค้าของไทยแพงขึ้น ตัวเลขที่ปรากฏอยู่ที่เป็นทางการนั้นจะไม่รวมตัวเลขที่ประชาชนลาวเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าและบริการที่ไม่ได้สำแดงตัวเลขที่เป็นทางการซึ่งมีจำนวนมาก นอกจานี้มุกดาหารยังได้อานิสงค์ที่แขวงสะหวันนะเขตเป็นแขวงใหญ่มีพลเมืองล้านกว่าคน มีการลงทุนในโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีการลงทุนจากต่างชาติเป็นจำนวนมากทำให้มียอดการสั่งซื้อวัตถุดิบเข้าไปผลิต ประกอบและแปรรูป ดังนั้นการค้าชายแดนด้านจังหวัดมุกดาหารไม่ใช่เป็นเพียงแค่การค้าชายแดนเท่านั้นแต่จะเป็นรูปแบบการค้าระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีนตอนใต้ ซึ่งจะมีรูปแบบของการลงทุนโดยตรงหรือ Foreign Direct Investment (FDI) ซึ่งผู้ประกอบการจะมีสิทธิ์มีเสียงมีอำนาจในการบริหาร ซึ่งทางการ สปป.ลาว เปิดโอกาสให้เป็นการลงทุนจากประเทศได้ ร้อยละร้อยละ 99 ปี เพียงแต่ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน นอกจากนี้ทุนต่างชาติยังสามารถลงทุนโดยทางอ้อมโดยผ่านการถือหุ้นหรือพันธบัตรในตลาดหลักทรัพย์ของลาวได้ด้วย อีกประการด้านพรมแดนมุกดาหารและสะหวันนะเขตเป็นด่านนำ

ร่องและเป็นจุดศูนย์กลางของระเบียบเศรษฐกิจตะวันออกตะวันตกสินค้าต่าง ๆ ที่จะไปเวียดนามตอนกลางจะต้องผ่านด่านที่นี่เป็นหลัก

4.2.2 สถานการณ์เศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษา

สถานการณ์เศรษฐกิจและแนวโน้มการขยายตัวค้าชายแดนของจังหวัดมุกดาหาร

ในรอบ 6 ปี ที่ผ่านมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี 2557-2561 ตัวเลขการค้าชายแดนทั้งการนำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้นและขยายตัวจากปี 2557 จำนวน 65,755,132,263.26 ล้านบาท ปี 2561 217,088,838,826.69 ล้านบาท หรือเติบโตร้อยละ 230.15 และปีงบประมาณ 2562 มีอัตราการลดลงเหลือ 144,033,301,202.86 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 33.65 การค้าชายแดนมีตัวเลขที่ลดลง เนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทที่เพิ่มค่าอย่างต่อเนื่องและผลพวงจากสงครามการค้าระหว่างจีน-สหรัฐอเมริกาที่ส่งผลกระทบทำให้ปริมาณคำสั่งซื้อจากจีนลดลง แต่ด้านการบริโภคของประชาชน สปป.ลาว และเวียดนาม ยังมีอำนาจการบริโภคเช่นเดิมเพียงแต่ได้รับผลกระทบจากการที่ต้องซื้อสินค้าของไทยแพงขึ้น ตัวเลขที่ปรากฏอยู่ที่เป็นทางการนั้นจะไม่รวมตัวเลขที่ประชาชนลาวเดินทางเข้ามาซื้อสินค้าและบริการที่ไม่ได้สำแดงตัวเลขที่เป็นทางการซึ่งมีจำนวนมาก นอกจากนี้จังหวัดมุกดาหารยังได้อานิสงค์ที่แขวงสะหวันนะเขตเป็นแขวงใหญ่มีพลเมืองล้านกว่าคน มีการลงทุนในโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีการลงทุนจากต่างชาติเป็นจำนวนมากทำให้มียอดการสั่งซื้อวัตถุดิบเข้าไปผลิต ประกอบ และแปรรูป ดังนั้นการค้าชายแดนด้านจังหวัดมุกดาหารไม่ใช่เป็นเพียงแค่การค้าชายแดนเท่านั้นแต่จะเป็นรูปแบบการค้าระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีนตอนใต้ ซึ่งจะมีรูปแบบของการลงทุนโดยตรงหรือ Foreign Direct Investment (FDI) ซึ่งผู้ประกอบการจะมีสิทธิ์มีเสียงมีอำนาจในการบริหาร ซึ่งทางการ สปป.ลาว เปิดโอกาสให้เป็นการลงทุนจากประเทศได้ ร้อยละร้อย แต่สามารถสัมปทานที่ดินได้ถึง 99 ปี เพียงแต่ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน นอกจากนี้ทุนต่างชาติยังสามารถลงทุนโดยทางอ้อมโดยผ่านการซื้อหุ้นหรือพันธบัตรในตลาดหลักทรัพย์ของลาวได้ด้วย อีกประการด้านพรมแดนมุกดาหารและสะหวันนะเขตเป็นด่านนำร่องและเป็นจุดศูนย์กลางของระเบียบเศรษฐกิจตะวันออกตะวันตกสินค้าต่าง ๆ ที่จะไปเวียดนามตอนกลางจะต้องผ่านด่านที่นี่เป็นหลัก

สถานการณ์เศรษฐกิจและแนวโน้มการขยายตัวค้าชายแดนของจังหวัดนครพนม

ในรอบ 6 ปี ที่ผ่านมามีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปี 2557 – 2561 และลดลงในปี 2562 ตัวเลขการค้าชายแดนทั้งการนำเข้า และส่งออกขยายตัวจาก ปี 2557-2562 มูลค่าการค้า ปี 2557 77,881,076,991.50 ล้านบาท และปี 2562 มูลค่าการค้า 29,671,477,004.63 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 61.90 การค้าชายแดนในปีงบประมาณ 2562 มีสาเหตุที่ลดลงคล้ายกันกับจังหวัดมุกดาหารคือ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน การเพิ่มค่าของเงินบาทและผลพวงจากสงครามการค้าระหว่างจีน-สหรัฐอเมริกา ทำให้ยอดปริมาณการสั่งซื้อจากจีนลดลง เนื่องจากจังหวัดนครพนมเป็นด่านชายแดนที่สินค้าผลไม้ของไทยเดินทางออกไปจีนมากที่สุดและมีระยะทางใกล้ที่สุด ดังนั้นจึงได้รับผลกระทบมากที่สุด เพราะผลจากสงครามการค้าทำให้คนจีนหันไปบริโภคผลไม้ที่ผลิตภายในประเทศและผลไม้จากเวียดนามเป็นการทดแทนแม้ว่าคุณภาพของ

ผลไม้จากเวียดนามจะสู้ไทยไม่ได้แต่ในภาวะการณ์ที่ต้องประหยั่มมากขึ้นก็ต้องใช้สิ่งที่สามารถทดแทนกันได้มาสนองต่อความต้องการโดยลดอรรถประโยชน์ลงบ้างเล็กน้อย จึงทำให้ยอดการส่งออกผลไม้ของไทยจังหวัดนครพนมลดลงอย่างเห็นได้ชัดและมีนัยความสำคัญว่าหากสถานการณ์ยังไม่คลี่คลายย่อมจะส่งผลกระทบเป็นห่วงโซ่ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำตลอดห่วงโซ่อุปทาน ส่วนสินค้าอื่น ๆ การส่งออกก็เป็นสินค้าส่วนประกอบทำให้ตัวเลขเพิ่มขึ้นแต่ไม่ใช่สินค้าหลัก การนำเข้าแขวงคำม่วนเป็นแขวงที่มีทรัพยากรธรรมชาติ ดังนั้นอุตสาหกรรมต่างๆ จึงเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเหมืองแร่ เช่น หิน หรือปูนซีเมนต์ และสินค้าหลายๆ ชนิดผลิตจากเหมืองแล้วไม่ได้ส่งออกที่ด่านนครพนมแต่นำไปส่งออกที่ด่านเวียดนาม เพราะอยู่ใกล้ท่าเรือรุ่งอ่าง จังหวัดฮาดิงห์

สถานการณ์เศรษฐกิจและแนวโน้มการขยายตัวค้าชายแดนของจังหวัดหนองคาย

ในรอบ 6 ปี ที่ผ่านมามีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากปี 2557-2562 ตัวเลขการค้าชายแดนทั้งการนำเข้า และส่งออกขยายตัวจาก 61,594,320,058.24 ล้านบาท เป็น 64,910,748,334.16 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.38 เนื่องจากจังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่อยู่ติดกับนครหลวงเวียงจันทน์จึงมีความได้เปรียบในทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับเส้นทางรถไฟลาว-จีนมากที่สุด ในช่วงที่ผ่านมาอัตราการการค้าชายแดนของหนองคายกับ สปป.ลาว ที่อัตราการเจริญเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่องเพราะประชากรของฝั่ง สปป.ลาว ต้องข้ามมาและสั่งซื้อสินค้าจากไทยผ่านทางจังหวัดหนองคายและจังหวัดอื่นๆ หรือสินค้าของ สปป.ลาว ภาคกลางแต่ก็ต้องส่งออกและนำเข้าที่ด่านหนองคายเป็นหลัก ดังนั้นจึงทำให้สินค้าที่เกี่ยวข้องกับการบริโภคและบริการมีอัตราการขยายตัวสูง จะสังเกตเห็นว่าในขณะนี้มีการดำริที่จะให้มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเพิ่มขึ้นอีกโดยทำคู่กับสะพานเดิม เนื่องจากมีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นและคับคั่งขึ้นอีกเป็นหลายเท่า ส่วนจังหวัดใกล้เคียงเช่น อุตรดิตถ์ หรือขอนแก่น ก็ได้านิสงค์จากประชาชน สปป.ลาว ข้ามมาจับจ่ายใช้สอยและบริการทำให้จังหวัดเหล่านี้มีเศรษฐกิจดีตามไปด้วย ในขณะเดียวกันภายในนครหลวงเวียงจันทน์ก็มีการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษและการเข้ามาอยู่อาศัยของคนจีนเป็นจำนวนมากทำให้เศรษฐกิจเกิดการขยายตัวและเจริญเติบโตและมีการสั่งซื้อสินค้าไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในขณะที่สินค้าจีนก็เข้ามาเป็นตัวสอดแทรกและกลายเป็นทางเลือกอีกทางของผู้บริโภค

4.2.2.1 รายได้ประชากรในพื้นที่ศึกษา

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดในพื้นที่ศึกษา

จังหวัดมุกดาหาร

เมื่อมีการเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) จังหวัดมุกดาหาร ย้อนหลัง 5 ปี โดยใช้ปี 2556 เป็นปีฐานจนถึงปีปัจจุบัน (ข้อมูลล่าสุด) คือปี 2560 พบว่า 5 ปี มีความแตกต่างกัน โดยจากปี 2556-2560 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเปลี่ยนแปลงไป 3,427 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.31 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดลดลง 474 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.12 เปรียบเทียบกับปี 2558 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเพิ่มขึ้นแต่ก็ยังน้อยกว่าปีฐาน 290 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 1.30 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปีฐาน 1,125 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.03 และเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดในปี

2560 คือเพิ่มขึ้นจากปี 2559 ถึงร้อยละ 10.28 ดังนั้นการคาดการณ์ในภาวะเศรษฐกิจใน 5 หรือ 10 ปีข้างหน้าจะมีปัจจัยหลายปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ภาวะจ้างงาน อัตราเงินเฟ้อ การเพิ่มค่าและการเสื่อมค่าของเงิน ภาวะส่งออก อัตราการว่างงาน อัตราการบริโภค การออม ภาวะหนี้ครัวเรือน รายได้ขั้นต่ำต่อหัว สิ่งสำคัญคือสถานการณ์ทางการเมืองที่จะเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดและค่อนข้างอ่อนไหวต่อสถานะทางเศรษฐกิจของประเทศจึงเป็นเพียงใช้การคาดการณ์ว่าหากโครงการรถไฟลาว-จีน เสร็จเรียบร้อยแล้วจะทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดด เนื่องจากจะมีการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม จะมีคุณสมบัติขั้นต่อผู้ประกอบการทั้งรายเล็กรายใหญ่ เจ้าของโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ จะมีต้นทุนค่าขนส่งที่ถูกลง รวมถึงภาคการท่องเที่ยวที่จะมีผู้คนเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว มาค้าขายทำให้มีการจับจ่ายใช้สอย เศรษฐกิจหมุนเวียนภายในจังหวัด ตลอดจนผู้เข้ามาใช้บริการในภาคบริการต่างๆ จะเพิ่มมากขึ้น เช่น ร้านอาหาร โรงแรม สถานบันเทิง สถานพยาบาล โรงพยาบาล สถานส่งเสริมความงาม จะทำให้รายได้ต่อหัวของประชากรสูงขึ้นก่อให้เกิดผลดีในภาพรวมและสิ่งที่คาดหวังคือการมีเสถียรภาพของรัฐหมายถึง การมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจด้วยมาตรการต่างๆ ของรัฐบาลที่ออกมาใช้เป็นนโยบายในการกระตุ้นเศรษฐกิจและความเชื่อมั่นของนักลงทุน

จังหวัดนครพนม

เมื่อมีการเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) จังหวัดนครพนม ย้อนหลัง 5 ปี โดยใช้ปี 2556 เป็นปีฐาน จนถึงปีปัจจุบัน (ข้อมูลล่าสุด) คือปี 2560 มีความแตกต่างกัน โดยจากปี 2556-2560 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเปลี่ยนแปลงไป 2,087 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.11 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 พบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดลดลง 3,169 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.77 เปรียบเทียบกับปี 2558 พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเพิ่มขึ้นมากกว่าปี 2557 แต่ก็ยังต่ำกว่าปีฐาน 1,671 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.095 เมื่อเปรียบเทียบกับ ปี 2559 พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเพิ่มสูงขึ้นจากปีฐาน 1,549 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.80

จังหวัดหนองคาย

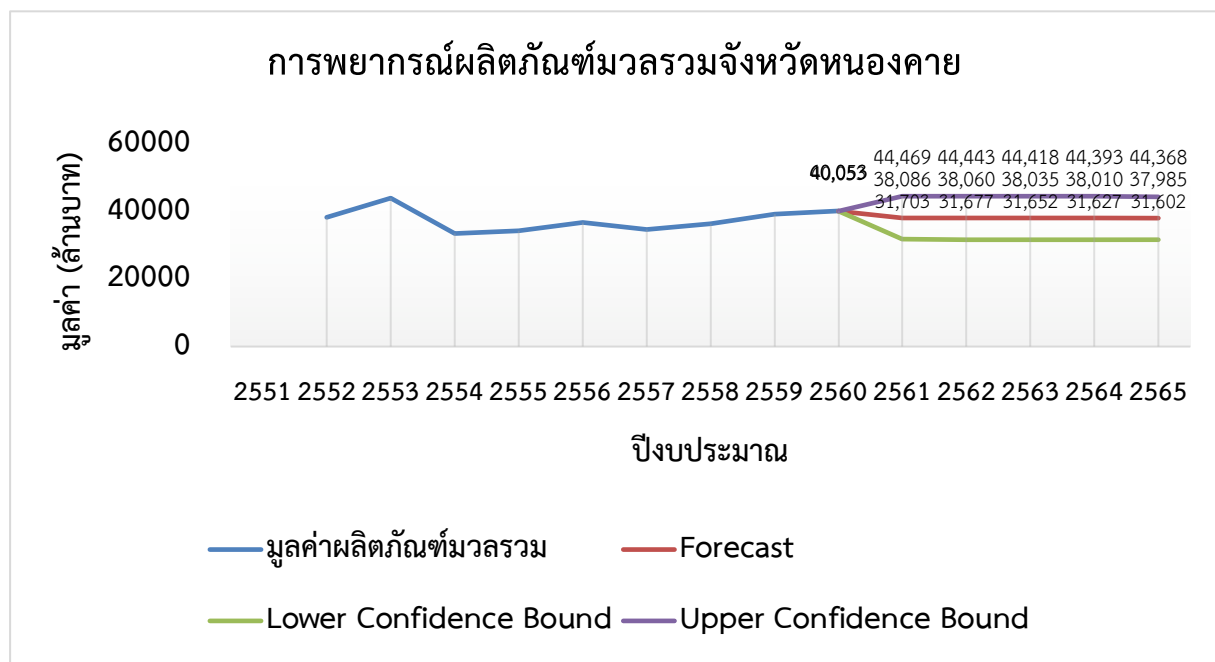
เมื่อมีการเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) จังหวัดหนองคาย ย้อนหลัง 5 ปี โดยใช้ปี 2556 เป็นปีฐาน จนถึงปีปัจจุบัน (ข้อมูลล่าสุด) คือปี 2560 พบว่า 5 ปี มีความแตกต่างกัน โดยจากปี 2556-2560 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเปลี่ยนแปลงไป 3,364 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.17 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดลดลง 2,122 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.78 เปรียบเทียบกับปี 2558 พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเพิ่มขึ้นมากกว่าปี 2557 แต่ก็ยังน้อยกว่าปีฐานคือลดลง 307 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.837 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเพิ่มสูงขึ้นจากปีฐานมากกว่าปี 2557 และปี 2558 โดยเพิ่มขึ้นจากปีฐานถึง 2,422 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.60 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 พบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมีอัตราการเติบโตแบบก้าวกระโดด โดยเพิ่มขึ้นจากปีฐานถึง 3,364 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.17 เมื่อมีการคาดการณ์ในกรณีรถไฟลาว-จีน เสร็จเรียบร้อยแล้วจังหวัดหนองคายจะมีอัตราการเจริญเติบโตแบบก้าวกระโดด เพราะเป็นจุดศูนย์กลางของสถานีรถไฟ ทั้งรถไฟความเร็วสูงของไทย

รถไฟธรรมดา รถไฟลาว-จีน จะเป็น Hub และ Dry Port ของระบบโลจิสติกส์ อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จะพุ่งสูงขึ้นอย่างแน่นอน อัตราการว่างงานจะลดลง ภาวะการจ้างงานจะเพิ่มสูงขึ้น สิ่งที่น่าคาดหวังคือ สถานการณ์ทางการเมืองและความมีเสถียรภาพของรัฐบาลตลอดจนความเชื่อมั่นของนักลงทุนเช่นเดียวกัน

- แนวโน้มการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวม

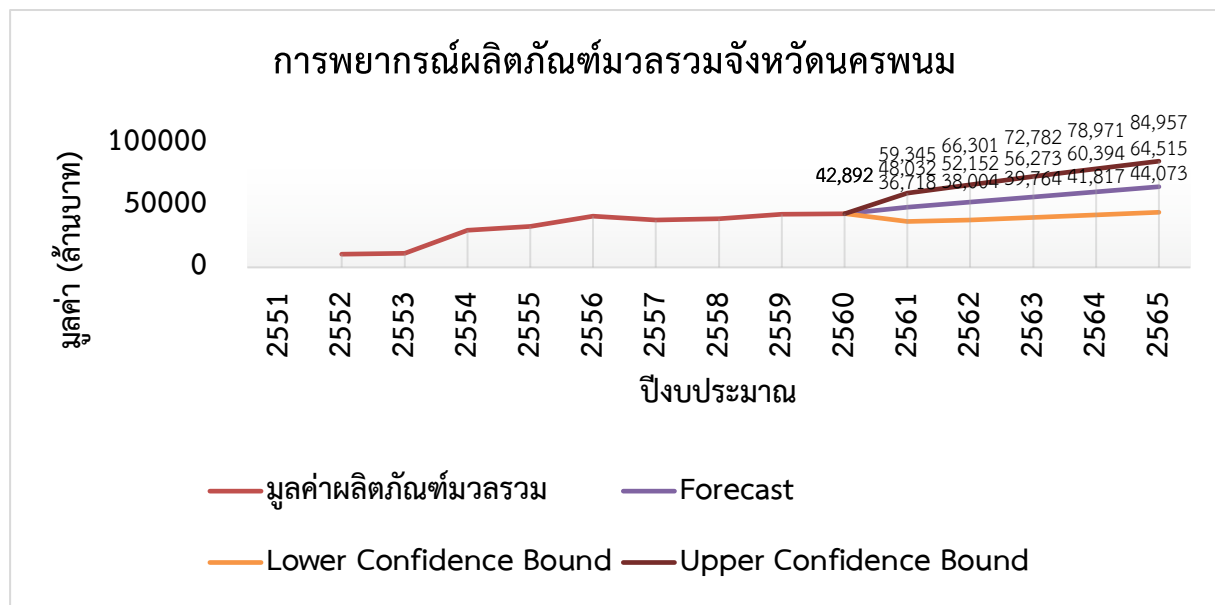
คณะผู้วิจัยได้นำข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมของรายจังหวัดในพื้นที่ศึกษา มาสรุปเป็นกราฟ เพื่อ พยากรณ์แนวโน้มการขยายตัวในอนาคต ซึ่งสามารถแสดงได้ดังกราฟต่อไปนี้

จังหวัดหนองคาย



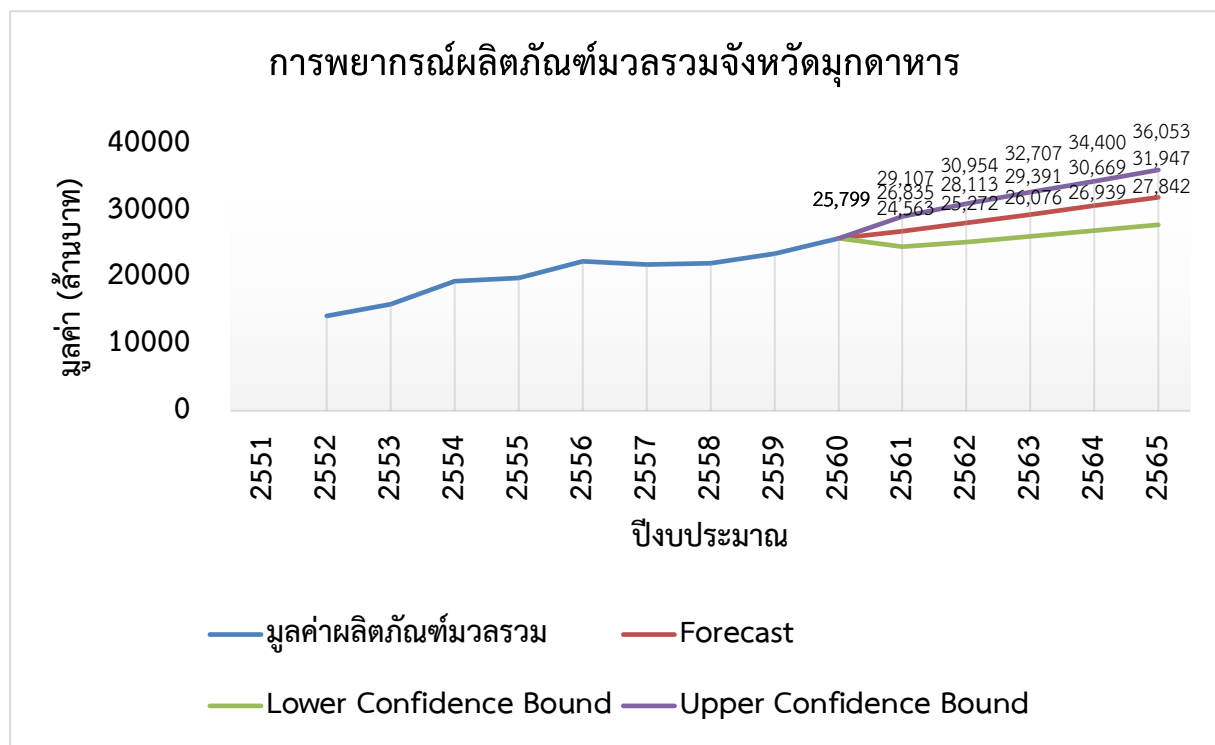
รูปที่ 4.2-1 กราฟแสดงแนวโน้มการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดหนองคาย

จังหวัดนครพนม



รูปที่ 4.2-2 กราฟแสดงแนวโน้มการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดนครพนม

จังหวัดมุกดาหาร



รูปที่ 4.2-3 กราฟแสดงแนวโน้มการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดมุกดาหาร

เมื่อดูในภาพรวมแล้วจะพบว่าทั้ง 3 จังหวัด จะมีจังหวัดมุกดาหารและจังหวัดหนองคาย
เติบโตแบบก้าวกระโดด โดยจังหวัดมุกดาหารเติบโตเป็นอันดับ 1 ตามด้วยจังหวัดหนองคายและจังหวัด
นครพนมตามลำดับ จึงเป็นการสอดคล้องกับข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึกที่ทำให้ทราบว่านครพนมยังไม่ค่อยตื่นตัวกับ
โครงการรถไฟลาว-จีน เท่าใดนัก เนื่องจากนครพนมมีสนามบินที่ใช้ในการขนส่งคมนาคมอยู่แล้ว ส่วนรถไฟสาย
บ้านไผ่-นครพนม ทางนครพนมเป็นผลพลอยได้และได้รับผลประโยชน์จากโครงการนี้เพราะเป็นการผลักดัน
จากจังหวัดมุกดาหารเท่านั้น หากโครงการรถไฟลาว-จีน เสร็จเรียบร้อยก็จะเกิดประโยชน์แก่ชาวนครพนมไม่
น้อยเพียงแต่ปัจจุบันคิดว่าเป็นเรื่องไกลตัวและอาจจะตั้งรับไม่ทัน หากเกิดการรุกเข้ามาของคนจีนเพราะคนจีน
มีทั้งเงินทุน เทคโนโลยี ตลอดจนได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีนในการประกอบธุรกิจ

4.2.2.2 แรงงานและการจ้างงานในพื้นที่ศึกษา

- ภาพรวมการจ้างงานในพื้นที่ศึกษา

ภาพรวมการจ้างงานของแรงงานจังหวัดหนองคาย ในปี 2560 ไตรมาสที่ 1 จำนวน
ประชากรที่มีอายุ 15 ปี ขึ้นไป มีจำนวน 352,746 คน ผู้กำลังแรงงานปัจจุบัน จำนวน 218,787 คน คิดเป็น
ร้อยละ 62.0 ผู้มีงานทำจำนวน 213,820 คน คิดเป็นร้อยละ 60.6 ผู้ว่างงานจำนวน 2,272 คน คิดเป็นร้อยละ
0.6 ผู้ที่รอฤดูกาลจำนวน 2,695 คน คิดเป็นร้อยละ 0.8 ผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงานจำนวน 133,959 คน คิดเป็น
ร้อยละ 38.0 ทำงานบ้านจำนวน 46,125 คน คิดเป็นร้อยละ 13.1 เรียนหนังสือจำนวน 29,609 คน คิดเป็น
ร้อยละ 8.4 และอื่นๆ จำนวน 58,225 คน คิดเป็นร้อยละ 16.5

ภาพรวมการจ้างงานของแรงงานจังหวัดนครพนม ในปี 2560 จำนวนประชากรที่มีอายุ
15 ปี ขึ้นไป มียอดรวมจำนวน 441,402 คน ผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงานจำนวน 297,492 คน คิดเป็นร้อยละ 67.4
กำลังแรงงานปัจจุบัน จำนวน 290,775 คน คิดเป็นร้อยละ 65.9 ผู้มีงานทำจำนวน 282,758 คน คิดเป็นร้อย
ละ 64.1 ผู้ว่างงานจำนวน 8,018 คน คิดเป็นร้อยละ 1.8 ผู้ที่รอฤดูกาลจำนวน 6,716 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5
ผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงานจำนวน 143,910 คน คิดเป็นร้อยละ 32.6 ทำงานบ้านจำนวน 20,887 คน คิดเป็น
ร้อยละ 4.7 เรียนหนังสือจำนวน 39,428 คน คิดเป็นร้อยละ 8.9 และอื่นๆ จำนวน 83,596 คน คิดเป็นร้อยละ
18.9

ภาพรวมการจ้างงานของแรงงานจังหวัดมุกดาหาร ในปี 2560 ไตรมาสที่ 1 จำนวน
ประชากรที่มีอายุ 15 ปี ขึ้นไป มีจำนวนทั้งสิ้น 275,194 คน กำลังแรงงานปัจจุบัน จำนวน 190,789 คน คิด
เป็นร้อยละ 69.33 ผู้มีงานทำจำนวน 188,376 คน คิดเป็นร้อยละ 68.45 ผู้ว่างงานจำนวน 1,827 คน คิดเป็น
ร้อยละ 0.96 กำลังแรงงานที่รอฤดูกาลจำนวน 586 คน คิดเป็นร้อยละ 0.21 ผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงานจำนวน
84,405 คน คิดเป็นร้อยละ 30.67 ทำงานบ้านจำนวน 23,479 คน คิดเป็นร้อยละ 8.53 เรียนหนังสือจำนวน
22,972 คน คิดเป็นร้อยละ 8.35 และอื่นๆ จำนวน 37,955 คน คิดเป็นร้อยละ 13.79

ผลกระทบจากนโยบายอุตสาหกรรม 4.0 ของประเทศไทย เพื่อมุ่งสู่ Thailand 4.0 ส่งผลต่อ ตลาดแรงงาน และรูปแบบการจ้างงาน รูปแบบการทำงาน และการเกิดอาชีพใหม่ๆ ทั้งนี้ต้องปรับบทบาทโดยการเร่งพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ที่มีผลิตภาพสูง เพื่อพัฒนาแรงงานให้มีทักษะการเป็นแรงงาน ในยุค Thailand 4.0 และยุค Disruption ของเทคโนโลยี โดยการสร้างแรงงานที่เป็น Productive Manpower และเพิ่มผลิตภาพแรงงานรองรับอุตสาหกรรม เป้าหมายแห่งอนาคต ตลอดจนการเตรียมพร้อมของการเป็น Smart City และการเป็น Smart Worker อีกด้วย

การติดตามการบังคับใช้อัตราค่าจ้างตามมาตรฐานฝีมือแรงงานอย่างเข้มงวด เพื่อประโยชน์ และความเป็นธรรมของลูกจ้างสอดคล้องกับทักษะฝีมือและความสามารถของแรงงาน ตลอดจนเป็นการจูงใจให้ แรงงานได้มีการพัฒนาศักยภาพของตนเองอย่างต่อเนื่อง ส่งผลดีต่อการขับเคลื่อนความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ของประเทศต่อไป

การมีรถไฟลาว-จีน และรถไฟสายบ้านไผ่-นครพนม จะเกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเข้ามาอยู่ของผู้ประกอบการชาวจีน ตลอดจนชาติอื่นๆ และจะมีนักท่องเที่ยวเข้ามามากขึ้น ทำให้เกิดสถานประกอบการเพิ่มขึ้น ประชาชนจะอพยพโยกย้ายเข้ามาใน 3 จังหวัด เนื่องจากการมีงานรับรองที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

- แนวโน้มการขยายตัวของการจ้างงาน

แนวโน้มการจ้างแรงงานต่างด้าวในอนาคต ทั้ง 3 จังหวัดเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ มีแนวโน้มที่นักลงทุนจะเข้ามาลงทุน ในจังหวัดเพิ่มขึ้น ส่งผลให้การเคลื่อนย้ายเข้ามาทำงานของแรงงานต่างด้าว ไม่ว่าจะเป็นแรงงานระดับฝีมือ หรือ แรงงานไร้ฝีมือในจังหวัดเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้รัฐบาล ยังเห็นชอบให้จ้างแรงงานต่างด้าวในลักษณะเข้ามา-เย็นกลับหรือตามฤดูกาล ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่จังหวัดชายแดน เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ซึ่งจะสามารถสนองความต้องการ ด้านแรงงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษได้เป็นอย่างดี ปัญหาแรงงานต่างด้าว 1) สืบเนื่องจาก สปป.ลาว ยังมีขีดความสามารถในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการศึกษา เพื่รองรับการขยายตัวของประชากรภายในประเทศค่อนข้างจำกัด ทำให้ประชากรบางส่วนมุ่งที่จะหาโอกาส ที่ดีกว่า โดยเคลื่อนย้ายเข้ามาขายแรงงาน หรือใช้เป็นเส้นทางผ่านไป จังหวัดใกล้เคียง ปริมณฑลและกรุงเทพมหานคร ซึ่งแรงงานต่างด้าวเหล่านี้ส่วนมากจะเป็นแรงงานไร้ฝีมือและจะมีการเข้ามาทั้งอย่างถูกต้องตามกฎหมายและผิดกฎหมาย 2) การนำเข้าตามระบบ MOU มีค่าใช้จ่ายสูงใช้ระยะเวลาและขั้นตอนที่ยุ่งยากจึงไม่เป็นที่นิยมของนายจ้างสถานประกอบการ

4.2.2.3 การลักลอบนำสินค้าหนีภาษีเข้าเมือง

จังหวัดหนองคาย

จากข้อมูลย้อนหลังสถิติการลักลอบหนีภาษีศุลกากร ปี 2557-2561 พบว่าด่านศุลกากรจับกุม ปีงบประมาณปี 2561 ด่านศุลกากรหนองคาย ได้ทำการจับกุมกรณีความผิดตามกฎหมายศุลกากร 213

คดี มูลค่าของกลางรวมเป็นเงิน 153,611,723 บาท ซึ่งสถิติการลักลอบหนีศุลกากร ไม่สามารถคาดการณ์
แนวโน้มในอนาคตได้อย่างเป็นเหตุเป็นผล เนื่องจากหลายปัจจัยที่อาจจะมีการลักลอบที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงก็อาจ
เป็นไปได้

ตารางที่ 4.2-3 สถิติการจับกุมการลักลอบหนีศุลกากรด้านศุลกากรหนองคาย ปีงบประมาณ 2557-2562

ปีงบประมาณ	จำนวนแพ้มคดี (ราย)	มูลค่าของกลาง (บาท)
2557	173	5,827,072
2558	148	2,879,325
2559	175	808,885
2560	284	13,822,225
2561	213	153,611,723
2562	169	55,641,204

ที่มา : ด้านศุลกากรหนองคาย

จังหวัดมุกดาหาร

จากข้อมูลสถิติการลักลอบหนีภาษีศุลกากร ปี 2557–2561 มีสถิติจำนวนคดีลดลงอย่างต่อเนื่อง
เนื่อง ด้านศุลกากรมุกดาหารมีจำนวนแพ้มคดีจับกุม ปีงบประมาณปี 2558 มีจำนวนคดีมากที่สุด จำนวนคดี
160 คดี มูลค่าของกลางรวมเป็นเงิน 41,639,874 บาท ด้านศุลกากรมุกดาหารได้ร่วมกับฝ่ายสืบสวนและ
ปราบปราม ด้านศุลกากรภาคที่ 2 ได้ทำการจับกุมกรณีความผิดตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่
เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวด

ตารางที่ 4.2-4 สถิติการจับกุมการลักลอบหนีศุลกากรด้านศุลกากรมุกดาหาร ปีงบประมาณ 2557-2562

ปีงบประมาณ	จำนวนแพ้มคดี (ราย)	มูลค่าของกลาง (บาท)
2557	95	35,196,477
2558	160	41,639,874
2559	125	13,269,667
2560	87	28,120,142
2561	34	920,998
2562	18	295,122

ที่มา: ด้านศุลกากรมุกดาหาร

4.2.3 สถานการณ์แรงงานในพื้นที่ศึกษา

4.2.3.1 สถานการณ์แรงงานในประเทศไทย

สถานการณ์แรงงานจังหวัดหนองคาย

ภาวะด้านแรงงานมีการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาสืบเนื่องจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง ซึ่งจะส่งผลถึงความเชื่อมั่นของนักลงทุน นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศเกิดการชะลอการลงทุน รวมถึงการชะลอการจ้างงาน ในขณะที่การผลิตคนเพื่อเข้าสู่ตลาดแรงงานของภาคการศึกษายังคงมีอย่างต่อเนื่อง มีอาจชะลอตามภาวะด้านเศรษฐกิจจึงส่งผลต่อการว่างงาน การทำงาน นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี การผลิตต้นทุนการผลิต ฤดูกาล ทักษะคติของฝ่ายนายจ้าง/ลูกจ้างหรือผู้ใช้แรงงานล้วนเป็นปัจจัยที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงภาวะด้านแรงงานไม่ว่าจะเป็นรูปแบบการจ้างงาน การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือ ดังนั้น การจะทราบความเคลื่อนไหวหรือการเปลี่ยนแปลงของภาวะแรงงาน จึงต้องมีการศึกษาเพื่อกำหนดตัวชี้วัด พร้อมทั้งติดตาม การเปลี่ยนแปลงเพื่อศึกษาวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหา รวมถึงการทำนายหรือคาดการณ์อนาคต การกำหนด แผนงานที่จะทำทำสนองต่อความต้องการของนายจ้าง/ลูกจ้างและผู้ใช้แรงงาน รวมทั้งองค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน สถานการณ์ด้านแรงงานจังหวัดหนองคายมีสภาพกำลังแรงงานในตลาดแรงงานของจังหวัดหนองคาย เมื่อเทียบกับประชากรวัยแรงงานทั้งหมด โดยคำนวณจากกำลังแรงงานในจังหวัดหนองคาย เทียบกับประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป ซึ่งพบว่าในไตรมาส 3 ปี 2562 อัตราการมีส่วนร่วมในกำลังแรงงานจังหวัดหนองคาย มีอัตราร้อยละ 61.29 ขยับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2562 ที่มีอัตราการมีส่วนร่วม ในกำลังแรงงานร้อยละ 59.91 และเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีที่ผ่านมาพบว่ามียอัตราร้อยละที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากไตรมาส 3 ปี 2561 ที่มีอัตรา 60.58 เนื่องมาจากปัจจัยฤดูกาลที่ส่งผลต่อการมีงานทำของกำลังแรงงาน โดยในไตรมาส 2 และไตรมาส 3 จะเป็นช่วงของฤดูกาลเพาะปลูก และเป็นช่วงที่กำลังแรงงานใหม่ เพิ่งสำเร็จการศึกษาเข้าสู่ตลาดแรงงาน จึงทำให้อัตราการมีส่วนร่วมในกำลังแรงงานปรับตัวสูงขึ้น

อัตราการมีงานทำต่อกำลังแรงงานเป็นตัวชี้วัดที่แสดงให้เห็นงานทำในภาคเกษตร ซึ่งคำนวณ จากผู้มีงานทำในภาคเกษตรต่อผู้มีงานทำในจังหวัดหนองคาย มีอัตราร้อยละ 43.25 โดยเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส ที่ผ่านมา จะพบว่า อัตราการมีงานทำในภาคเกษตรของจังหวัดหนองคาย มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2 ปี 2562 ร้อยละ 0.34 ส่วนอัตราการมีงานทำ นอกภาคเกษตรมีสัดส่วนที่ลดลง กล่าวคือ ในไตรมาส 2 ปี 2562 มีอัตรา 57.09 และ ลดลงเป็น 56.75 ในไตรมาส 3 ปี 2562

สถานการณ์แรงงานจังหวัดนครพนม

ภาวะด้านแรงงานมีการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาสืบเนื่องจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองที่ยังไม่มีความชัดเจน ส่งผลถึงความไม่เชื่อมั่นของนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศทำให้เกิดการชะลอการลงทุน ชะลอการขยายกิจการในขณะที่การผลิตคนเพื่อเข้าสู่ ตลาดแรงงานของภาคการศึกษายังคงมีอย่างต่อเนื่อง ภาวการณ์ด้านเศรษฐกิจ จึงส่งผลต่อการว่างงาน การทำงานต่ำกว่าระดับการศึกษาจึงต้องศึกษาถึงตัวดัชนีที่แสดงถึงสถานการณ์ ด้านแรงงานในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง การติดตามการเปลี่ยนแปลงของตัวชี้วัดแรงงานจะทา ให้ทราบ ถึงความเคลื่อนไหวของสถานการณ์ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษาวิเคราะห์ถึงสาเหตุและปัญหา รวมถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลให้ดัชนีแต่ละตัวเปลี่ยนแปลงไป สถานการณ์แรงงาน มีสภาพกำลังแรงงานในตลาดแรงงานของจังหวัดนครพนมเมื่อเทียบกับประชากรวัย

แรงงานทั้งหมด โดยคำนวณจากกำลังแรงงานในจังหวัดนครพนมเทียบกับประชากรที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปใน
จังหวัดนครพนมจะพบว่า ในไตรมาสที่ 2 ปี 2562 อัตราการมีส่วนร่วมในกำลังแรงงานจังหวัดนครพนมอยู่ที่
ร้อยละ 64.32 อัตราการจ้างงานต่อกำลังแรงงานเป็นตัวชี้วัดแสดงให้เห็นภาวะการจ้างงานในตลาดแรงงาน
ของจังหวัดนครพนมว่ามีสัดส่วนมากน้อยเพียงใด สำหรับอัตราการจ้างงานในภาคเกษตรของจังหวัดนครพนม
ซึ่งคำนวณจากผู้มีงานทำในภาคเกษตรของจังหวัดนครพนมต่อกำลังแรงงานที่มีงานทำของจังหวัดนครพนมใน
ไตรมาสที่ 2 ปี 2562 พบว่าอัตราการจ้างงานในภาคเกษตรของจังหวัดนครพนม มีอัตราร้อยละ 55.49

สถานการณ์แรงงานจังหวัดมุกดาหาร

ภาวะด้านแรงงานมีการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา สืบเนื่องจากปัจจัยทาง
เศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ซึ่งส่งผลถึงความเชื่อมั่นของนักลงทุน นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ เกิดการ
ชะลอการลงทุนรวมถึง การชะลอการจ้างงาน ในขณะที่การผลิตคนเพื่อเข้าสู่ตลาดแรงงานของภาคการศึกษา
ยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อการว่างงาน นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีการผลิต ต้นทุนการผลิต
ฤดูกาล ทักษะของฝ่ายนายจ้างและผู้ใช้แรงงานล้วนเป็นปัจจัยที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงภาวะด้านแรงงาน ไม่
ว่าจะเป็นรูปแบบการจ้างงานการเคลื่อนย้าย แรงงาน การพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน มาตรฐานฝีมือแรงงาน
ดังนั้น การจะทราบความเคลื่อนไหวหรือการ เปลี่ยนแปลงของภาวะแรงงานจึงต้องมีการศึกษาเพื่อกำหนด
ตัวชี้วัด พร้อมทั้งติดตามการเปลี่ยนแปลงเพื่อศึกษา วิเคราะห์ ถึงสาเหตุของปัญหารวมถึงการทำนาย หรือ
คาดการณ์อนาคตการกำหนดแผนงานที่จะทำให้สนองต่อความ ต้องการของนายจ้างผู้ใช้แรงงาน รวมทั้งองค์กร
ต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน สถานการณ์ด้านแรงงานจังหวัดมุกดาหาร ไตรมาส 2 ปี 2562 ฉบับนี้จะขอเสนอ
ตัวชี้วัดภาวะแรงงาน อัตราการมีส่วนร่วมในกำลังแรงงานเป็นตัวชี้วัดที่แสดงให้เห็นถึงสภาพกำลังแรงงานใน
ตลาดแรงงานของ จังหวัดมุกดาหาร เมื่อเทียบกับประชากรวัยแรงงานของจังหวัดมุกดาหาร เทียบกับประชากร
ที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป ในจังหวัดมุกดาหาร จะพบว่าอัตราการมีส่วนร่วมในกำลังแรงงานจังหวัดมุกดาหาร มีอัตรา
การมีส่วนร่วมกำลัง แรงงานเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ผ่านมา

อัตราการมีงานทำต่อกำลังแรงงานเป็นตัวชี้วัดที่แสดงให้เห็นภาวะการมีงานทำใน
ตลาดแรงงานจังหวัด มุกดาหาร คำนวณจากผู้มีงานทำในภาคเกษตรของจังหวัดมุกดาหารต่อกำลังแรงงานที่มี
งานทำในจังหวัดมุกดาหาร พบว่าอัตราการมีงานทำในภาคเกษตรของจังหวัดมุกดาหาร ไตรมาส 3 ปี 2562 มี
อัตราร้อยละ 71.55 มีอัตราเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันปีที่แล้ว และอัตราการมีงานทำนอกภาค
เกษตรของจังหวัดมุกดาหาร ไตรมาส 3 ปี 2562 มีอัตราร้อยละ 28.45 มีอัตราลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส
เดียวกันของปีที่ผ่านมา

4.2.3.1 สถานการณ์แรงงานใน สปป.ลาว

แรงงานของสปป.ลาว ที่เข้ามาทำงานในประเทศไทยทั้งหมดในปี 2019 มีจำนวน 280,900
คน แรงงานส่วนใหญ่เป็นแรงงานดิบหรือแรงงานไร้ทักษะและทำงานอยู่ในภาคบริการของประเทศไทยและทั้ง
3 จังหวัด ส่วนในประเทศสปป.ลาว แรงงานส่วนใหญ่อยู่ในภาคเกษตรกรรมและการรับจ้างและยังมีการขาด

แคลนแรงงานอยู่เป็นจำนวนมากเนื่องจากมีค่าแรงต่ำและแรงงานส่วนใหญ่มักจะออกเดินทางไปหางานทำตามเมืองใหญ่และเข้ามาทำงานในประเทศไทย สาเหตุสำคัญ 2 ประการ ได้แก่ 1) ทักษะและความเชี่ยวชาญของแรงงานลาวไม่ตรงกับความต้องการของตลาด ขณะที่กฎระเบียบให้ต้องถ่ายทอดองค์ความรู้จากบริษัทต่างชาติยังไม่ครอบคลุม และ 2) แรงงานหนุ่มสาวลาวอพยพออกนอกประเทศมากขึ้น โดยในปี 2018 มีชาวลาวเดินทางไปทำงานต่างแดนมากกว่า 120,000 คน ซึ่งประเทศไทยเป็นเป้าหมายอันดับหนึ่งที่ต้องการเข้ามาทำงาน

ดังนั้นบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนส่วนใหญ่จึงมีการนำเข้าแรงงาน มากกว่าการจ้างแรงงานในประเทศ โดยกลุ่มนักลงทุนต่างชาติในสปป.ลาว ส่วนใหญ่มาจากจีนตามด้วยเวียดนาม และไทยปัญหาความไม่สมดุลของแรงงานที่เกิดขึ้นในสปป.ลาว ที่ด้านหนึ่งเกิดปัญหาขาดแคลนแรงงานจนต้องนำเข้าแรงงานต่างประเทศ แต่ขณะเดียวกัน แรงงานในประเทศมีจำนวนว่างงานสูงขึ้น จึงเป็นความท้าทายของสปป.ลาว ในการยกระดับทักษะแรงงานให้ตอบโจทย์เพื่อลดอัตราการว่างงาน โดยใน 2018 มีคนว่างงานอยู่ที่ 182,000 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2016 ที่มีคนว่างงานราว 100,000 คน และประเมินว่าปัญหาการว่างงานจะรุนแรงขึ้น และอาจอยู่ที่ระดับ 250,000 คน ในปี 2020 แม้ช่วงหลายปีที่ผ่านมารัฐบาลได้เปิดกว้างต่อการลงทุนจากต่างประเทศ โดยหนึ่งในกฎระเบียบที่ผ่อนปรนให้ต่างชาติ คือการเพิ่มโควตาการนำเข้าแรงงานต่างชาติจาก 20,000 คน/ปี เป็น 70,000 คน/ปี และสปป.ลาวยังเผชิญปัญหาขาดแคลนแรงงานต่อเนื่อง ทั้งนี้ ผลการศึกษาดังกล่าวระบุว่าภาคก่อสร้างเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยความต้องการแรงงานเฉลี่ยอยู่ที่ 4,400 คน/ไซต์ แต่พบว่ามีแรงงานเพียง 1,350 คน/ไซต์เท่านั้น ส่งผลให้โครงการก่อสร้างหลายโปรเจกต์ของภาครัฐ เช่น ถนน สะพาน และทางรถไฟ ต้องเลื่อนกำหนดวันเปิดใช้งาน นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อื่นๆ เช่น โรงไฟฟ้าพลังน้ำ และทางรถไฟที่เชื่อมโยงกับจีน ที่ประเมินว่าอาจต้องใช้แรงงานมากถึง 5,000 คน/ไซต์ ซึ่งปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นแรงงานต่างชาติ

4.3 การวิเคราะห์ผลกระทบจากรถไฟลาว-จีน ด้านการท่องเที่ยว

4.3.1 สถานการณ์ภาพรวมของการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

โครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ การคมนาคม และการท่องเที่ยวของ สปป.ลาว ซึ่งจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงกับประเทศที่มีชายแดนติดกับทะเล เช่น การเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟในประเทศไทย มาเลเซีย และประเทศอื่นๆ คาดว่าโครงการดังกล่าวจะช่วยยกระดับ GDP ของ สปป.ลาว ให้เติบโตและสร้างความเข้มแข็งให้ภาคเศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยวของสปป.ลาว โดยการท่องเที่ยวของทางประเทศลาวนั้นได้มีการเตรียมแผนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะมาจากทางรถไฟเพิ่มขึ้นการท่องเที่ยวหลักๆของทางสปป.ลาวจะเป็นเชิงวัฒนธรรมและเชิงธรรมชาติ สามารถให้ชาวต่างชาติมาลงทุนและเป็นผู้ประกอบการเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของประเทศ เช่น การลงทุนสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว เป็นต้น รัฐบาลลาวได้ให้ความสำคัญต่อการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยกำหนดการท่องเที่ยวเป็นหนึ่งใน 11 แผนพัฒนาแห่งชาติของรัฐบาล และประกาศการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวทางด้านธรรมชาติ วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ที่หลากหลายให้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวสีเขียวที่มี

ลักษณะยั่งยืน โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนเพื่อรองรับต่อการท่องเที่ยว และการบริการอื่น ๆ ที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และรัฐบาลลาวได้มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน คือ การสร้างเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เชื่อมต่อกันทั่วประเทศ และเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ และเร่งพัฒนาปรับปรุงสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งหลาย เพื่อส่งเสริมให้ผู้คนเดินทางมาท่องเที่ยว ซึ่งผลจากความเอาใจใส่ของรัฐบาลลาวที่มีต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว ทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของลาวเติบโตมากขึ้น และมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวในรูปแบบที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการปรับปรุงการบริการ และปรับปรุงผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว

ทั้งนี้ยังส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวในประเทศไทยด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ใกล้กับทางรถไฟลาว-จีน จะทำให้การเดินทางมาท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย รวดเร็วมากยิ่งขึ้น และยังช่วยให้ธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยว และธุรกิจด้านการบริการมีอัตราในการขยายตัว เดียวโต ได้มากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้เศรษฐกิจของจังหวัดดีขึ้นอีกด้วย ดังนั้นรัฐบาลไทยควรส่งเสริมให้มีการพัฒนาด้านท่องเที่ยวให้มากยิ่งขึ้น เช่น การพัฒนาศักยภาพบุคลากรทางด้านการบริการ ทางด้านภาษา เป็นต้น เพื่อรองรับการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่หลากหลายเชื้อชาติ และรัฐบาลไทยควรผลักดันให้มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ทั้งภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง เมื่อมีการเข้ามาของนักท่องเที่ยวจำนวนมากประเทศไทยควรมีกฎหมาย หรือกฎระเบียบ เพื่อป้องกันการลักลอบเข้าเมืองของคน และสิ่งของผิดกฎหมายด้วย รวมไปถึงการป้องกันโรคที่จะเข้ามาแก่นักท่องเที่ยวอีกด้วย

การท่องเที่ยวถือเป็นปัจจัยสำคัญของการเติบโตทางเศรษฐกิจของ สปป.ลาว โดยสปป.ลาวมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ จึงจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทำการรณรงค์ด้านการท่องเที่ยว และจัดระเบียบค่าธรรมเนียมเข้าชมสถานที่ท่องเที่ยว อาทิ การสร้างถนนไปยังแหล่งท่องเที่ยว เพื่อความสะดวกในการเดินทาง การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ขึ้นพื้นฐาน และการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าชมสถานที่ควรเก็บครั้งเดียว และสิ่งสำคัญที่สุด คือ รัฐบาลจำเป็นต้องจัดทำกรรณรงค์ด้านการท่องเที่ยวผ่านสื่อโทรทัศน์ที่เป็นที่นิยมในระดับสากล เช่น BBC หรือสื่ออื่นๆ ที่มีผู้ชมหลายล้านคน รัฐบาล สปป.ลาวได้ทำงานร่วมกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเมื่อ ปี 2561 ได้จัดกิจกรรม Visit Laos Year 2018 ซึ่งถือว่าประสบความสำเร็จอย่างมาก และในปี 2562 ได้เปิดตัวกิจกรรม Visit Laos – China Year 2019 โดยมีเป้าหมายเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจีน 1 ล้านคน และนักท่องเที่ยวชาติอื่นๆ รวมประมาณ 4.5 ล้านคน เมื่อปี 2561 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ เดินทางมาสปป.ลาว 4.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.2 จากปี 2560 และในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2562 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาสปป.ลาวมากกว่า 2.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากช่วงเดียวกันของปี 2561 โดยนักท่องเที่ยวชาวจีนเดินทางเข้ามาสปป.ลาวมากที่สุด รองลงมา คือ ไทย เวียดนาม และเกาหลีใต้

4.3.2 เส้นทางทางท่องเที่ยว

4.3.2.1 เส้นทางทางท่องเที่ยวเดิม ไทย-สปป.ลาว

ปัจจุบันเส้นทางในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทย และสปป.ลาว จะเป็นการผ่านด่านชายแดน โดยผ่านด่านสากล ด่านประเพณี และจุดผ่อนปรน ซึ่งจะมีรูปแบบในการเดินทางที่หลากหลาย เช่น การใช้รถยนต์ส่วนตัว การใช้รถประจำทาง และการใช้เรือข้ามแม่น้ำโขง เป็นต้น ซึ่งการเดินทางดังกล่าวต้องใช้เวลานานในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว

จังหวัดหนองคาย

การเดินทางมาท่องเที่ยวยังจังหวัดหนองคาย และสามารถเดินทางท่องเที่ยวยังสปป.ลาว ได้ดังนี้ 1) รถยนต์ จากกรุงเทพฯ ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 ผ่านสระบุรี แล้วเข้าทางหลวงหมายเลข 2 ผ่านนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย รวมระยะทาง 615 กิโลเมตร 2) รถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีขบวนรถไฟจากกรุงเทพฯ-หนองคาย ทุกวัน 3) เครื่องบิน นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางโดยเครื่องบิน สามารถไปได้โดยลงที่สนามบินจังหวัดอุดรธานี จากนั้นต่อรถเข้าจังหวัดหนองคายอีก 51 กิโลเมตร และ 4) รถโดยสารประจำทาง ของบริษัท ขนส่ง จำกัด มีรถโดยสารประจำทางทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถปรับอากาศไปหนองคายทุกวัน ยังมีบริษัทเอกชนหลายแห่งที่บริการเดินรถไปจังหวัดหนองคาย เช่น 407 พัฒนา, ชาญทัวร์ จำกัด, บารมีทัวร์, เชิดชัยทัวร์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการเดินทางระหว่างจังหวัดรถโดยสารสายหนองคาย-กรุงเทพฯแล้ว จากสถานีขนส่งหนองคายยังมีบริการรถโดยสารสายหนองคาย-ระยอง (มีทั้งรถปรับอากาศและธรรมดา) รถธรรมดาสายหนองคาย-เลย และหนองคาย-อุดรธานี นักท่องเที่ยวยังสามารถเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัด โดยใช้บริการรถเช่าของบริษัทนำเที่ยวซึ่งมีมากมายในตัวเมือง หรืออาจใช้บริการรถสามล้อเครื่องที่เรียกกันว่า สกายแล็ป ไปยังจุดท่องเที่ยวต่าง ๆ ในตัวเมืองและใกล้เคียง เช่น ตลาดท่าเสาดี วัดโพธิ์ชัย ศาลาแก้วกู่ และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เป็นต้น

นอกจากนี้นักท่องเที่ยวยังสามารถเดินทางไปท่องเที่ยวยังสปป.ลาว โดยการใช้เส้นทางผ่านสะพานมิตรภาพไทยลาว เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงจากอำเภอเมืองหนองคายไปเมืองท่าเดื่อ ของสปป.ลาว ซึ่งอยู่ห่างจากตัวเมือง เวียงจันทน์ ประมาณ 20 กิโลเมตร นักท่องเที่ยวทั่วไปที่ต้องการเดินทางจากหนองคายไปเวียงจันทน์จำเป็นต้องใช้สะพานแห่งนี้ ตัวสะพานมีความยาว 1,174 เมตร กว้าง 12.7 เมตร มีช่องสำหรับเดินรถ 2 ช่องทาง ซึ่งตรงช่วงกลางสะพานออกแบบไว้สำหรับสร้างทางรถไฟ เชิงสะพานมีด่านตรวจ คนเข้าเมือง และศูนย์ให้บริการข่าวสารท่องเที่ยวของ ททท. ตั้งอยู่ นักท่องเที่ยวสามารถเดินชมความสวยงามของสะพานมิตรภาพไทย ลาว ได้ถึงกลางสะพาน แต่ถ้าหากต้องการข้ามแดนไปท่องเที่ยวยังฝั่งลาว นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางด้วยตัวเอง หรือติดต่อบริษัทนำเที่ยวที่ถูกต้องตามกฎหมายได้

จังหวัดนครพนม

การเดินทางมาท่องเที่ยวยังจังหวัดนครพนม และสามารถเดินทางท่องเที่ยวยังสปป.ลาว ได้ดังนี้ 1) รถยนต์ จากกรุงเทพฯ ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน ถึงสระบุรีบริเวณกิโลเมตรที่ 107 แยก

เข้าทางหลวงหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพ ผ่านจังหวัดนครราชสีมาถึงอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น แยกเข้า
ทางหลวงหมายเลข 23 ผ่านจังหวัดมหาสารคาม ทางหลวงหมายเลข 213 แล้วแยกขวาเข้าสู่จังหวัดกาฬสินธุ์
และผ่านจังหวัดสกลนคร ตรงเข้าสู่จังหวัดนครพนมตามทางหลวงหมายเลข 22 รวมระยะทางประมาณ 740
กิโลเมตร 2) รถโดยสาร ของบริษัท ขนส่ง จำกัด เปิดบริการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-นครพนม มีรถโดยสาร
ปรับอากาศ ออกจากสถานีขนส่งหมอชิต 2 ทุกวัน รถโดยสารของบริษัทเอกชนมี บริษัท แสงประทีปเดินรถ
จำกัด, บริษัท ชัยสิทธิ์ จำกัด และบริษัท เชิดชัย ทวีร์ จำกัด และ 3) เครื่องบิน มีสายการบินของ 2 บริษัท คือ
สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยแอร์เอเชีย

นอกจากนี้นักท่องเที่ยวยังสามารถเดินทางไปท่องเที่ยวยังสปป.ลาว โดยใช้เส้นทางการ
เดินทางออกเป็น 2 วิธี คือ 1) การนั่งเรือข้ามฟากจากท่าเทียบเรือการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นด่านตรวจคนเข้าเมือง
เปิดให้บริการทุกวัน ตั้งแต่ 08.00 – 18.00 น. สำหรับนักท่องเที่ยวที่มีพาสปอร์ตเขียนใบตม.แล้วข้ามได้เลย
ส่วนนักท่องเที่ยวที่ไม่มีพาสปอร์ตสามารถทำบัตรผ่านแดนชั่วคราวได้ที่จุดบริการออกหนังสือผ่านแดนชั่วคราว
ซึ่งอยู่ทางด้านข้างของด่านท่าเทียบเรือใช้เพียงแค่บัตรประชาชนและจ่ายค่าธรรมเนียมประมาณ 36 บาท
สำหรับวันธรรมดา และ 47 บาท สำหรับวันเสาร์อาทิตย์ สามารถอยู่ได้ 3 วัน 2 คืน เฉพาะแขวงคำม่วน และ
ด่านนี้สามารถข้ามได้เฉพาะคนไทยและคนลาวเท่านั้น 2) การข้ามที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 เปิด
บริการตั้งแต่ 06.00 น. ถึง 22.00 น. โดยสามารถขั้รถยนต์ส่วนบุคคลข้ามไปเองหรือจะขึ้นรถโดยสาร
นครพนม-ท่าแขกจากสถานีขนส่งในตัวเมืองนครพนมก็ได้เช่นกัน ค่าโดยสารคนละ 70 บาท ช่วงวันหยุดเพิ่ม 5
บาท เที่ยวแรก 08.00 น. เที่ยวสุดท้าย 17.30 น. ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชม. (ไม่รวมเวลาที่ด่าน ซึ่งจะช้า
หรือเร็วขึ้นอยู่กับจำนวนผู้ใช้บริการ) และสามารถทำบัตรผ่านแดนชั่วคราวได้ที่ด่าน ค่าธรรมเนียมเท่ากันกับที่
ท่าเรือ สามารถอยู่ได้ 3 วัน 2 คืน เฉพาะแขวงคำม่วนเท่านั้น

จังหวัดมุกดาหาร

การเดินทางมาท่องเที่ยวยังจังหวัดมุกดาหาร และสามารถเดินทางท่องเที่ยวยังสปป.ลาว ได้
ดังนี้ 1) รถยนต์ จังหวัดมุกดาหารอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 642 กิโลเมตร ใช้เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-บ้าน
ไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-โพนทอง-คำชะอี-มุกดาหาร หรือเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ทางหลวงหมายเลข
2) เลี้ยวขวาเข้าเส้นทางหมายเลข 207 ที่บ้านวัดผ่านพระทาย-พุทไธสง-พยัคฆภูมิพิสัย (ทางหลวงหมายเลข
202) เกษตรวิสัย-สุวรรณภูมิ-ยโสธร แยกเข้ามาทางหลวงหมายเลข 2169 ผ่านทรายมูล-กุดชม-เลิงนกทา แยก
ซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 212 ผ่านอำเภอนิคมน้ำอ้อยสู่มุกดาหาร 2) รถโดยสารประจำทางของบริษัทขนส่ง
จำกัด มีบริการเดินรถจากสถานีขนส่งสายตะวันออกเฉิยเหนือ ถนนกำแพงเพชร 2 นอกจากนี้ยังมีรถโดยสาร
ประจำทาง เชื่อมระหว่างจังหวัดมุกดาหารและอื่น ๆ ในภาคอีสาน อาทิ จังหวัดขอนแก่น อุบลราชธานี
นครพนม สกลนคร อุดรธานี และมหาสารคาม 3) รถไฟ มีรถด่วน รถเร็ว และรถด่วนพิเศษ สปริงเตอร์
กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ทุกวัน จากนั้นต่อรถโดยสารไปยังจังหวัดมุกดาหาร ระยะทางประมาณ 167 กิโลเมตร
วันละ 3 เที่ยว และ 4) เครื่องบิน ยังไม่มีบริการเที่ยวบินไปจังหวัดมุกดาหารโดยตรง มีเฉพาะจังหวัดใกล้เคียง
เช่น จังหวัดอุบลราชธานี, จังหวัดอุดรธานี, จังหวัดนครพนม, จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดสกลนคร นอกจากนี้

นักท่องเที่ยวยังสามารถเดินทางภายในตัวเมืองจังหวัดมุกดาหารมีรถชนิดต่าง ๆ ให้บริการ โดยนักท่องเที่ยวสามารถเลือกใช้บริการยานพาหนะต่าง ๆ ได้หลายรูปแบบตามความเหมาะสม เช่น รถสองแถว มีวิ่งบริการจากสถานีขนส่งไปยังที่ต่าง ๆ ในตัวเมือง นักท่องเที่ยวอาจเหมารถสองแถวไปเที่ยวได้ทั้งในเมืองและต่างอำเภอ คิดราคาวันละ 1,000-2,000 บาท ขึ้นอยู่กับระยะทาง การต่อรถสามล้อเครื่อง หรือสกายแล็บ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง จอดอยู่ตามจุดต่าง ๆ ในจังหวัด เช่น หน้าตลาดเทศบาล หน้าสถานีขนส่ง หน้าด่านตรวจคนเข้าเมืองและท่าเรือข้ามฟาก ค่าบริการมีทั้งแบบ ตกลง กันตามแต่ระยะทางและแบบเหมาจ่าย และมีเรือข้ามฟากไปยังเมืองสะหวันนะเขต สปป.ลาว บริการทุกวัน ขึ้นเรือ ได้ที่ท่าเทียบเรือโดยสารบริเวณด่านตรวจคนเข้าเมือง

นอกจากนี้นักท่องเที่ยวยังสามารถเดินทางไปท่องเที่ยวยังสปป.ลาว โดยใช้เส้นทางเดินทางผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ซึ่งตั้งอยู่ที่บ้านสงเปือย ตำบลบางไทรใหญ่ ห่างจากตัวจังหวัดไปทางทิศเหนือ 7 กิโลเมตร โดยข้ามไปลงที่บ้านนาแก เมืองคันทรบูลี อยู่ห่างจากตัวแขวงสะหวันนะเขตไปทางทิศเหนือประมาณ 5 กิโลเมตร สะพานมิตรภาพฯ แห่งที่ 2 ถือเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงจากตะวันออกคือเมืองดานัง (เวียดนาม) ข้ามแม่น้ำโขงที่แขวงสะหวันนะเขต ต่อมายังมุกดาหาร และผ่านไปยังตะวันตกที่ชายแดนไทย-พม่า ที่อำเภอแม่สอด และเมืองเมียวดี และไปสิ้นสุดที่เมืองมะละแหม่งของพม่า ในการเดินทางข้ามสะพานฯ จะมีบริการรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ ค่าโดยสารท่านละ 45 บาท โดยฝั่งไทยจะไม่มีรถเก็บค่าธรรมเนียมเหยียบแผ่นดิน ส่วนสปป.ลาว มีการจัดเก็บดังนี้ หนังสือเดินทางวันธรรมดา 20 บาท วันหยุด 40 บาท หนังสือผ่านแดน วันธรรมดา 50 บาท วันหยุด 100 บาท โดยมีจุดจอดรถโดยสารบริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 สามารถซื้อตั๋วและขึ้นรถได้ที่สถานีรับ-ส่งผู้โดยสารของบริษัท ขนส่ง จำกัด จังหวัดมุกดาหาร หรือจุดจำหน่ายตั๋วบริเวณด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพฯ โดยที่ผู้โดยสารทุกคนต้องลงรถที่ด่านจุดตรวจพรมแดนสะพานฯ พร้อมนำสัมภาระติดตัวลงรถ เพื่อตรวจเอกสารการเดินทางตามพิธีการตรวจคนเข้าเมืองด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพฯ ผู้ตรวจที่ 1,2,3 และผ่านพิธีการศุลกากร เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสิ่งของสัมภาระ แล้วจึงขึ้นรถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทาง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารแขวงสะหวันนะเขต ระยะทางประมาณ 17 กิโลเมตร ซึ่งนักท่องเที่ยว หรือผู้โดยสารสามารถขึ้นรถต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงสาละวัน แขวงคำม่วน แขวงจำปาสัก ของสปป.ลาว และเมืองดานัง ประเทศเวียดนามได้

แขวงเวียงจันทน์

การเดินทางท่องเที่ยวของแขวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว มีดังนี้ 1) สถานีรถโดยสารเวียงจันทน์ เป็นชุมทางการคมนาคมที่สำคัญของประเทศ มีสถานีรถโดยสาร 2 แห่ง คือ แห่งที่ 1 สายเหนือ ตลาดคว่หลวงหรือตลาดแลง (เย็น) มีรถออกเดินทางไปยังหลวงพระบาง อุดมไซ โพนสะพัน และคำเหนือ และแห่งที่ 2 สายใต้ ตลาดเข้าถนนคูเวียง ตัดกับถนนมโหสถ มีรถออกเดินทางหลายสาย ดังนี้ สาย 45 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว , สาย 18 ปากซัน, สาย 35 ปากเซ, สาย 36 สะหวันนะเขต, สาย 14 ท่าเตือ และสาย 1 วังเวียง 2) ท่าเรือท่าเรือเรืออยู่ที่แก้งเลี้ยว ห่างจากตัวเมืองประมาณ 3 กิโลเมตร มีเรือออกไปยังหลวงพระบางทุกวัน เวลา

08.00-09.00 น. ใช้เวลาประมาณ 8-10 ชั่วโมง 3) เครื่องบิน นอกจากสายการบินลาวจะมีเที่ยวบินระหว่างประเทศลาวและไทย คือ เวียงจันทน์ – กรุงเทพฯ และเชียงใหม่ แล้วยังมีเวียงจันทน์กับฮานอย พนมเปญ เสียมเรียบ คุณหมิงของจีน และเที่ยวบินภายในประเทศระหว่างเวียงจันทน์กับเมืองใหญ่ๆ โดยแบ่งเส้นทางสายเหนือ คือ หลวงพระบาง หลวงน้ำทา เชียงขวาง ปากเซ อุดมไซ ไชยะบูลี ห้วยทราย พงสาลี และคำเหินือ สายใต้ คือ ปากเซ นอกจากนี้นักท่องเที่ยวที่ไปท่องเที่ยวยังเวียง มีการเดินทางท่องเที่ยว โดยภายในตัวเมืองวังเวียงมีรถสองแถว สามารถเดินทางไป-กลับเวียงจันทน์-วังเวียง มีรถสองแถวออกจากตลาดคว้งแลงถึงตลาดวังเวียง เริ่มบริการตั้งแต่เช้าถึงประมาณ 6 โมงเย็น รถโดยสารออกจากสถานีรถโดยสารตลาดเช้าเวียงจันทน์ วันละ 5 เที่ยวใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง เที่ยวกลับวังเวียง – เวียงจันทน์ ตามตารางเวลาเดียวกัน และจากเวียงวังเวียงมีรถเข้าหลวงพระบาง ใช้เวลาประมาณ 6 ชั่วโมง

แขวงบอลิคำไซ

การเดินทางท่องเที่ยวของแขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว มีการเดินทางท่องเที่ยวที่ไม่มากนัก เนื่องจากแขวงบอลิคำไซตั้งอยู่บริเวณตอนกลางประเทศส่วนที่มองเห็นเป็นตะวันตกเฉียงใต้สู่บริเวณชายฝั่งแม่น้ำโขง การเดินทางโดยส่วนใหญ่จึงเป็นการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน เช่น การท่องเที่ยวที่เมืองปากซันมีรถโดยสารประจำทางวิ่งออกจากท่ารถตลาดเช้าเวียงจันทน์มาปากซันวันละ 3 เที่ยวหรือโดยสารรถประจำทางไปยังสะพานนาคราชและจำปาสักลงที่ปากซัน และหลักขาว การเดินทางไปหลักขาวถ้าไม่มีรถไปเองต้องไปขึ้นรถโดยสารที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน รถออกวันละ 2 เที่ยวหรือโดยสารเครื่องบินจากเวียงจันทน์ต้องมีผู้โดยสารอย่างน้อย 6 คน สอบถามรายละเอียดและสำรองเที่ยวบินได้ที่การบินลาว สำนักงานใหญ่ นครเวียงจันทน์ เป็นต้น

แขวงคำม่วน

การเดินทางท่องเที่ยวของแขวงคำม่วน สปป.ลาว มีดังนี้ 1) การเดินทางรถโดยสารประจำทางสายเวียงจันทน์-ท่าแขก ออกเดินทางจากเวียงจันทน์วันละ 2 เที่ยว เที่ยวกลับจากท่าแขก-เวียงจันทน์มีวันละ 1 เที่ยว คือเวลา 06.00 น. รถออกจากสถานีใกล้กับสุสานเวียดนาม บนทางหลวงหมายเลข 13 การเดินทางไปยังเมืองอื่น ทั้งสายเหนือและสายใต้ขึ้นรถที่สถานีตลาดหลักสาม การเดินทางภายในแขวงมีรถวิ่งบริการไป-กลับท่าแขก-เมืองมหาไซ/มหาชัยเขตป่าสงวนนาทราย-น้ำเหินและยมราช/ยมราช เขตพูหินป็น วันละ 1 เที่ยว รถออกจากสถานีตลาดหลักสามเวลา 07.00 น. และ 2) ท่าเรือเฟอร์รี่ ผู้โดยสารและยานยนต์ ท่าแขก-นครพนม อยู่เหนือโรงแรมคำม่วนประมาณ 300 เมตร เปิดบริการวันจันทร์-ศุกร์ เวลา 08.00-16.00 น. วันเสาร์ 08.00-12.00 น. นอกเวลานี้ต้องเสียค่าบริการพิเศษ

แขวงสะหวันนะเขต

การเดินทางท่องเที่ยวของแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว มีดังนี้ 1) รถโดยสารจากท่ารถตลาดเช้าเวียงจันทน์ ไป-กลับเวียงจันทน์-สะหวันนะเขต วันละ 6 เที่ยว ออกเดินทางระหว่าง 06.00-12.00 น. รถโดยสารไป-กลับสะหวัน-ปากเซ ออกเดินทางระหว่าง 05.00-06.00 น. มีรถประจำทางวิ่งบริการสะหวันนะ

เขต-ปากเซ ระหว่าง 07.30-06.00 น. ท้ารถโดยสารเมืองสะหวันนะเขตจะมีคิวรถอยู่ใกล้ตลาดสะหวันไซ 2) เครื่องบิน เที่ยวบินไป-กลับเวียงจันทน์-สะหวันนะเขต มีบริการวันละ 1 เที่ยวบิน, ไป-กลับสะหวันนะเขต-ปากเซ สัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน 3) ด่านลาวบาว (Lao Bao) ประเทศเวียดนาม การเดินทางยังด่านแห่งนี้มีรถโดยสารออกจากคิวรถ เวลา 05.30 น. ถึงลาวบาวประมาณ 12.00 น. ออกจากลาวบาว 13.00 น. ถึงสะหวันนะเขต ประมาณ 19.00 น. นักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางต่อไปยังประเทศเวียดนามต้องมีวีซ่าหากไม่ได้ขอมาล่วงหน้า สามารถยื่นเรื่องได้ที่สถานกงสุลเวียดนาม ประจำเมืองสะหวันนะเขต ถนนสี่เหลี่ยมวงค์ ใช้เวลา 4 วันทำการ (ที่คิวรถเมืองสะหวัน มีโต๊ะรับจองรถโดยสารไปยังเมืองดานัง 508 กิโลเมตร เว้ 409 กิโลเมตร ดองฮา 329 กิโลเมตร วินห์ 629 กิโลเมตรและฮานอย 916 กิโลเมตร) และ 4) เรือเฟอร์รี่ข้ามแม่น้ำโขง ด่านมุกดาหาร ประเทศไทย เปิดบริการวันจันทร์-ศุกร์ เวลา 08.30-17.00 น. และวันเสาร์ 08.30-12.30 น.

4.3.2.2 เส้นทางทางท่องเที่ยวที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใหม่ ไทย-สปป.ลาว

จากการศึกษาโครงการรถไฟลาว-จีน พบว่าเมื่อโครงการดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว เส้นทางในการท่องเที่ยวจะเปลี่ยนไป เนื่องจากเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวแบบปัจจุบันใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างมาก แต่ถ้าโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วจะทำให้การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวสะดวก รวดเร็วขึ้น เนื่องจากเส้นทางรถไฟจะช่วยให้นักท่องเที่ยวไปถึงจุดหมายในการท่องเที่ยวได้เร็วขึ้นกว่าการใช้เส้นทางในการท่องเที่ยวแบบเดิม อาทิเช่น การท่องเที่ยวในประเทศบางสถานที่ท่องเที่ยวจะอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟทำให้เดินทางได้สะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น, การท่องเที่ยวในประเทศไทยชาวต่างชาติที่จะเข้ามาทางประเทศจีน หรือลาว จะเข้ามาได้สะดวก และรวดเร็วขึ้น เพราะสถานีสุดท้ายของโครงการรถไฟจะติดกับจังหวัดหนองคาย ซึ่งเป็นจังหวัดชายแดนระหว่างประเทศไทยกับสปป.ลาว

นครหลวงเวียงจันทน์

นครหลวงเวียงจันทน์เป็นเมืองหลวงของสปป.ลาว เส้นทางในการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อไปยังแขวงต่างๆ ในประเทศจึงเกิดขึ้นที่เมืองหลวงนี้เป็นหลัก ซึ่งการเดินทางจะมีทั้งเส้นทางทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ จึงทำให้นครหลวงเวียงจันทน์ได้วางแผนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของนครหลวงเวียงจันทน์ โดยจะมีโครงการในการพัฒนาเส้นทางทางถนน เนื่องจากเมื่อโครงการรถไฟลาว-จีนดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวมากขึ้น และสะดวกสบายมากขึ้น ทางรัฐบาลของสปป.ลาวได้วางแผนในการสร้างสถานบันเทิงแบบครบวงจรในเมืองหลวงแห่งนี้ และเพื่อการเดินทางภายในเมืองหลวงให้สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น จึงวางแผนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และยังมีโครงการพัฒนาเส้นทางทางถนนที่เชื่อมต่อของสถานีรถไฟลาว-จีน เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้ามายังประเทศไทยอีกด้วย

แขวงบอลิคำไซ

บอลิคำไซเป็นพื้นที่ที่มีความโดดเด่นด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นแขวงที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกับแขวงต่างๆ ภายในประเทศ รวมทั้งประเทศใกล้เคียง นอกจากนี้ ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวสวยงาม

หลายแห่ง ปัจจุบันการท่องเที่ยวในบอлиц่าไซมีพัฒนาการดีขึ้น มีนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวประมาณ 137,700 คนต่อปี โดยทางการลาววางแผนจะพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ธรรมชาติ และประวัติศาสตร์ในบอлиц่าไซ ยกกระตือรือร้นการบริการโรงแรม เกสต์เฮาส์ ร้านอาหาร และโฆษณาการท่องเที่ยวทางสื่อเว็บไซต์อินเทอร์เน็ต เช่น การปรับปรุงโฮมสเตย์ให้ได้ มาตรฐาน เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาท่องเที่ยวมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชน ภายในแขวงมีรายได้เพิ่มขึ้น และกลายเป็นแขวงแห่งการท่องเที่ยวในประเทศลาว และโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 5 (เมืองปากซัน – จังหวัดบึงกาฬ) มีที่ตั้งห่างจากเทศบาลแขวงบอлиц่าไซ 10 กิโลเมตร ห่างจากถนนหมายเลข 13 ได้ 2.5 กิโลเมตร รวมความยาวของสะพานทั้งหมด 1.35 กิโลเมตร (1,350 เมตร) ถนนเข้าสะพานฝั่งไทยมีความยาว 12 กิโลเมตร ถนนทางเข้าสะพานฝั่งลาวมีความยาว 2.5 กิโลเมตร รวมมูลค่าการก่อสร้างทั้งหมดประมาณ 3,900 ล้านบาท หรือประมาณ 9.75 แสนล้านบาท ปัจจุบัน รัฐบาลทั้ง 2 ฝ่าย กำลังอยู่ระหว่างการหารือการปฏิบัติงานเพื่อผลักดันโครงการดังกล่าวให้เป็นรูปธรรมโดยล่าสุดได้มีมติให้ปรับปรุงสัญลักษณ์เสากลางน้ำจากรูปแคนมาเป็นรูปดอกจันทน์

แขวงคำม่วน

แขวงคำม่วนเป็นแขวงที่มีความอุดมสมบูรณ์ทางด้านทรัพยากรธรรมชาติ จึงมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติจำนวนมาก ซึ่งทางแขวงมีแผนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเส้นทางในการท่องเที่ยวทั้งภายในแขวง และการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ทางสปป.ลาวยังมีโครงการในการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานทางถนนระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์ กับแขวงคำม่วน และรัฐบาลลาวได้มอบหมายให้บริษัท Petro Trade ศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟระหว่างอำเภอท่าแขก แขวงคำม่วน ประเทศลาวกับเขตชายแดนของเวียดนาม ซึ่งโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟดังกล่าวมีระยะทาง 240 -270 กิโลเมตร โดยจะเริ่มปฏิบัติโครงการในช่วงนับตั้งแต่ปลายปี 2021 และจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2024 เส้นทางรถไฟดังกล่าวได้รับการก่อสร้างตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะช่วยเชื่อมโยงระหว่างลาวกับประเทศสมาชิกอาเซียน ช่วยลาวพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการเกษตรเพื่อพัฒนาเป็นประเทศอุตสาหกรรมที่ทันสมัยและปฏิบัติแผนการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของรัฐบาลลาว

แขวงสะหวันนะเขต

แขวงสะหวันนะเขตได้นำเสนอข้อมูลด้านการท่องเที่ยวของแขวงสะหวันนะเขต อาทิ แหล่งท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขต จำนวนโรงแรมและเรือนพัก พร้อมทั้งอธิบายประเภทธุรกิจท่องเที่ยวที่นักลงทุนต่างประเทศสามารถลงทุนได้ 100% ซึ่งได้แก่ ธุรกิจพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ธุรกิจโรงแรม รีสอร์ท ทิวทัศน์ ธรรมชาติ ร้านอาหาร และธุรกิจของที่ระลึก ส่วนธุรกิจที่นักลงทุนต่างประเทศไม่สามารถลงทุนได้ 100% แต่สามารถลงทุนร่วมกับนักธุรกิจลาว ได้แก่ ธุรกิจนำเที่ยวระหว่างประเทศและธุรกิจขนส่งนักท่องเที่ยว มีแผนพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ โครงการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่อยู่ตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 และ 13, โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนไปสู่แหล่งท่องเที่ยวของแขวง (ดงลิง เมืองจำปอน แหล่งขุดค้นกระดูกไดโนเสาร์ เมืองชนนะบุลี-เมืองพะลานไซ-เมืองพิน ดงพู

เวียง), การพัฒนาการท่องเที่ยวเขตบึงจะ เมืองโกสอน พมวิหาน และเขตห้วยบก ห้วยสุย ห้วยทวดเมืองจำ
พอน, โครงการก่อสร้างโรงแรม 4 ดาวและปรับปรุงโรงแรม บ้านพักและร้านอาหารในแขวงสะหวันนะเขต
รวมทั้งก่อสร้างบ้านพักริมทะเลที่แขวงกวางจิ ประเทศเวียดนาม ซึ่งแขวงกวางจิจัดสรรที่ดินให้แขวง สะหวันนะ
เขต, โครงการร่วมมือท่องเที่ยวเชื่อมโยงภายในและต่างประเทศ ตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-
ตะวันตก (East-West Economic Corridor-EWEC) และโครงการฝึกอบรมการบริการนำเที่ยว อาหารและ
เครื่องดื่ม การต้อนรับ ปลุกจิตสำนึกและการส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยว

4.3.3 สถานการณ์นักท่องเที่ยวในปัจจุบัน

4.3.3.1 จำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

การท่องเที่ยวภายในประเทศ ปีพ.ศ. 2560 เติบโตต่อเนื่อง จากปีที่ผ่านมาตามการขยายตัว
ของทั้งนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ที่เดินทางมาท่องเที่ยวประเทศไทย และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทาง
ท่องเที่ยวภายในประเทศ ซึ่งเป็นผลจากหลายปัจจัยทั้งจากบทบาทภาครัฐ โดยเฉพาะกระทรวงการท่องเที่ยว
และกีฬา ได้มีนโยบายส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวและสินค้าทางการท่องเที่ยว ของ
ประเทศ จึงทำให้มีจำนวนผู้เยี่ยมชมรวม 289 ล้านคน และขยายตัวร้อยละ 8.30 จากปีที่ผ่านมา นอกจากนี้
หากแบ่งเขตการท่องเที่ยวของประเทศ ออกเป็น 7 ภูมิภาค ซึ่งประกอบด้วย กรุงเทพฯ ภาคกลาง ภาคเหนือ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคใต้ โดยได้ทำการศึกษานักท่องเที่ยวใน
เขตพื้นที่ศึกษา ดังนี้

ตารางที่ 4.3-1 จำนวนนักท่องเที่ยวของ 3 จังหวัดในพื้นที่ศึกษา ระหว่างปี 2552-2561

จังหวัด	จำนวน (คน)									
	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
1. จังหวัด หนองคาย	1,035,142	1,874,230	2,151,028	2,103,000	2,349,340	2,368,563	2,517,345	2,608,500	2,664,292	2,761,191
2. จังหวัด นครพนม	579,637	599,246	647,363	793,036	873,925	913,138	982,620	1,020,768	1,072,172	1,136,554
3. จังหวัด มุกดาหาร	868,088	891,499	1,088,321	1,240,108	1,428,660	1,475,139	1,850,495	1,901,912	2,005,230	2,085,615

ที่มา : สถิติการท่องเที่ยวและกีฬา ปี 2562, สำนักงานสถิติแห่งชาติ

จากตารางที่ 4.3-1จะเห็นได้ว่าการท่องเที่ยวของทั้ง 3 จังหวัดในพื้นที่ศึกษามีจำนวนคนที่
เข้ามาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นในทุกๆ ปี 1) จังหวัดหนองคาย ปี 2561 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 2,761,191 คน ซึ่งมี
จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมาจาก ปี 2560 จำนวน 96,899 คน จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมาจาก ปี 2559

จำนวน 152,691 คน จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มจากปี 2558 จำนวน 243,846 คน และจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มจากปี 2557 จำนวน 392,628 คน 2) จังหวัดนครพนม ปี 2561 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 1,136,554 คน ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมาจาก ปี 2560 จำนวน 64,382 คน จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมาจาก ปี 2559 จำนวน 115,786 คน จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มจากปี 2558 จำนวน 153,934 คน และจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มจากปี 2557 จำนวน 223,416 คน และ 3) จังหวัดมุกดาหาร ปี 2561 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 2,085,615 คน ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมาจาก ปี 2560 จำนวน 80,385 คน จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมาจาก ปี 2559 จำนวน 183,703 คน จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มจากปี 2558 จำนวน 235,120 คน และจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มจากปี 2557 จำนวน 610,476 คน

ตารางที่ 4.3-2 จำนวนนักท่องเที่ยวของ 5 แขวงในพื้นที่ศึกษา ระหว่างปี 2552-2561

แขวง	จำนวน (คน)									
	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
1. นครหลวงเวียงจันทน์	290,015	353,874	469,978	494,370	445,636	504,049	561,855	589,948	592,650	295,583
2. แขวงเวียงจันทน์	807,445	995,150	1,154,501	1,290,031	1,445,345	1,630,516	1,737,979	1,643,692	1,347,866	2,018,174
3. แขวงบอลิคำไซ	140,736	138,513	140,517	140,517	139,031	184,658	279,605	231,920	181,710	215,513
4. แขวงคำม่วน	170,579	174,705	251,324	282,266	427,918	472,906	519,451	538,027	464,584	283,494
5. แขวงสะหวันนะเขต	791,924	918,683	1,124,905	1,151,122	1,167,154	1,078,334	1,120,021	866,630	724,243	603,623

ที่มา: Statistical Report on Tourism in Laos 2014 and 2018, Ministry of Information, Culture and Tourism.

จากตารางที่ 4.3-2 จะเห็นได้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวของแขวงทั้ง 5 แขวง ในพื้นที่ศึกษาของ สปป.ลาว จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวที่ผันแปรไปมาทั้งเพิ่มขึ้น และลดลง เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวของ สปป.ลาว ส่วนใหญ่จะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ และมีปัจจัยในการเดินทางเข้าไปถึงสถานที่ท่องเที่ยว รวมทั้งรูปแบบของเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางไม่ค่อยเอื้ออำนวยให้กับนักท่องเที่ยว จึงทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวผันแปรไปในแต่ละช่วงเวลา โดยที่ 1) นครหลวงเวียงจันทน์ มีจำนวนนักท่องเที่ยว ในปี 2561 จำนวน 295,583 คน ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2560 จำนวน 297,067 คน จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2559 จำนวน 294,365 คน จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2558 จำนวน 266,272 คน และจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2557 จำนวน 208,466 คน 2) แขวงเวียงจันทน์ มีจำนวนนักท่องเที่ยว ในปี 2561 จำนวน 2,018,174 คน ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 670,308 คน จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปี 2559 จำนวน 374,482 คน จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปี 2558 จำนวน 280,195 คน และจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปี 2557 จำนวน 387,658 คน 3) แขวงบอลิคำไซ มีจำนวนนักท่องเที่ยว ในปี 2561 จำนวน 215,513 คน ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 33,803

คน จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2559 จำนวน 16,407 คน จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2558 จำนวน 64,092 คน และจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปี 2557 จำนวน 30,855 คน 4) แขวงคำม่วน มีจำนวนนักท่องเที่ยว ในปี 2561 จำนวน 283,494 คน ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2560 จำนวน 181,090 คน จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2559 จำนวน 254,599 คน จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2558 จำนวน 235,957 คน และจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2557 จำนวน 189,412 คน และ 5) แขวงสะหวันนะเขต มีจำนวนนักท่องเที่ยว ในปี 2561 จำนวน 603,623 คน ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2560 จำนวน 120,620 คน จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2559 จำนวน 263,007 คน จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2558 จำนวน 516,398 คน และจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงจากปี 2557 จำนวน 474,711 คน

4.3.3.2 จำนวนนักท่องเที่ยวข้ามแดน ไทย-สปป.ลาว

คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาข้อมูล เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวข้ามแดน ไทย-ลาว โดยคณะผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลผ่าน 3 ด้านชายแดนไทย-ลาว คือ 1) ด้านศุลกากรหนองคาย 2) ด้านศุลกากรนครพนม และ 3) ด้านศุลกากรมุกดาหาร ซึ่งสามารถสรุปข้อมูลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

จังหวัดหนองคาย

คณะผู้วิจัยได้ทำการสรุปข้อมูลจำนวนการผ่านแดนของด้านศุลกากรหนองคาย ดังตารางต่อไป

ตารางที่ 4.3-3 แสดงการข้ามผ่านแดนของด้านศุลกากรหนองคาย

ปีงบประมาณ	รถยนต์โดยสาร		รถยนต์ส่วนบุคคล		ผู้โดยสาร	
	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	เข้า (ราย)	ออก (ราย)
2557	3,900	3,900	440,518	439,329	2,641,453	2,514,520
2558	3,900	3,900	493,200	492,688	2,836,462	2,661,070
2559	3,975	3,975	548,760	547,496	2,993,286	2,824,208
2560	3,600	3,600	530,939	529,214	2,650,705	2,448,961
2561	3,900	3,900	530,939	576,007	2,846,319	2,737,892

ที่มา : ด้านศุลกากรมุกดาหาร

จากตารางที่ 4.3-5 แสดงการข้ามผ่านแดนของด่านศุลกากรหนองคาย สามารถสรุปการเดินทางผ่านแดนของด่านศุลกากรหนองคาย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557-2561 โดยจำนวนผู้โดยสารที่ทำการผ่านแดนทั้งเข้าและออก จะเห็นได้ว่ามีทั้งการเพิ่ม และลดลง ของจำนวนผู้ผ่านด่านศุลกากรแห่งนี้ ในปี พ.ศ. 2557 มีผู้ผ่านแดนขาเข้าจำนวน 2,641,453 ราย และผ่านแดนขาออกจำนวน 2,514,520 ราย พ.ศ. 2558 มีผู้ผ่านแดนขาเข้าจำนวน 2,836,462 ราย และผ่านแดนขาออกจำนวน 2,661,070 ราย พ.ศ. 2559 มีผู้ผ่านแดนขาเข้าจำนวน 2,993,286 ราย และผ่านแดนขาออกจำนวน 2,824,208 ราย พ.ศ. 2560 มีผู้ผ่านแดนขาเข้าจำนวน 2,650,705 ราย และผ่านแดนขาออกจำนวน 2,448,961 ราย และ พ.ศ. 2561 มีผู้ผ่านแดนขาเข้าจำนวน 2,846,319 ราย และผ่านแดนขาออกจำนวน 2,737,892 ราย

จังหวัดมุกดาหาร

คณะผู้วิจัยได้ทำการสรุปข้อมูลจำนวนการผ่านแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.3-4 แสดงการข้ามผ่านแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร

ปีงบประมาณ	บุคคลเดินทางเข้า-ออก ด่านพรมแดนมุกดาหาร (คน)		
	เข้า (คน)	ออก (คน)	เข้า-ออก (คน)
2557	833,103	832,908	1,666,011
2558	870,277	852,354	1,722,631
2559	861,150	842,601	1,703,751
2560	1,046,127	1,010,475	2,056,602
2561	1,003,230	962,668	1,965,898

ที่มา : ด่านศุลกากรมุกดาหาร

จากตารางที่ 4.3-6 แสดงการข้ามผ่านแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร สามารถสรุปการเดินทางผ่านแดนของด่านศุลกากรมุกดาหาร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557-2561 โดยจำนวนบุคคลเดินทางเข้า-ออกที่ทำการผ่านแดนทั้งเข้าและออก จะเห็นได้ว่ามีทั้งการเพิ่ม และลดลง ของจำนวนผู้ผ่านด่านศุลกากรแห่งนี้ ในปี พ.ศ. 2557 มีผู้ผ่านแดนขาเข้าจำนวน 833,103 ราย และผ่านแดนขาออกจำนวน 832,908 ราย พ.ศ. 2558 มีผู้ผ่านแดนขาเข้าจำนวน 870,277 ราย และผ่านแดนขาออกจำนวน 852,354 ราย พ.ศ. 2559 มีผู้ผ่านแดนขาเข้าจำนวน 861,150 ราย และผ่านแดนขาออกจำนวน 842,601 ราย พ.ศ. 2560 มีผู้ผ่านแดนขาเข้าจำนวน 1,046,127 ราย และผ่านแดนขาออกจำนวน 1,010,475 ราย และ พ.ศ. 2561 มีผู้ผ่านแดนขาเข้าจำนวน 1,003,230 ราย และผ่านแดนขาออกจำนวน 962,668 ราย

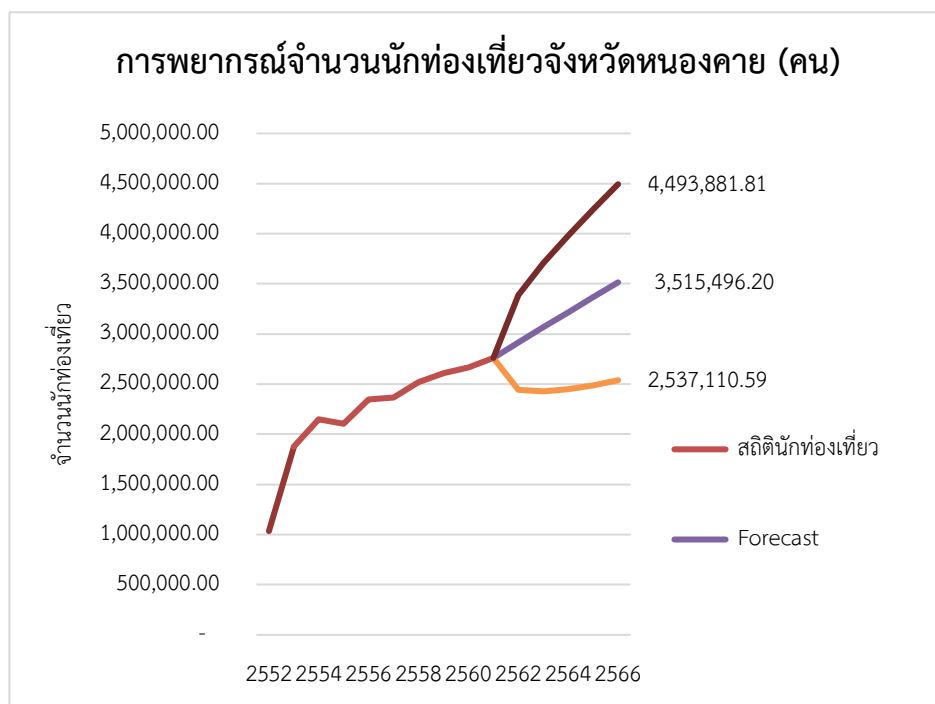
4.3.3.3 การพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว

จากการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน จะส่งผลดีต่อการท่องเที่ยว คือ จำนวนนักท่องเที่ยวจะสามารถเข้ามาท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงได้ทำการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในอีก 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2562-2566 เพื่อเป็นข้อมูลในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของทั้งประเทศไทย และสปป.ลาว โดยคณะผู้วิจัยได้ใช้ทฤษฎีการพยากรณ์แบบอนุกรมเวลา เป็นวิธีการที่ใช้พยากรณ์ยอดขายในอนาคต โดยคาดว่าจะมีลักษณะเช่นเดียวกับยอดขายในปัจจุบันหรืออนาคต ยอดขายหรืออุปสงค์ในความเป็นจริงได้รับอิทธิพลจากแนวโน้ม ฤดูกาล วัฏจักร และเหตุการณ์ผิดปกติ จะเป็นการหาค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ เป็นการคำนวณที่ต้องใช้จำนวนข้อมูล 3 ช่วงเวลาขึ้นไปในการคำนวณ โดยคณะผู้วิจัยจะนำข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวมากใช้ในการคำนวณแทนยอดขาย และจะทำการใช้ข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยว 5 ช่วงเวลา คือ ปีย้อนหลัง ตั้งแต่ พ.ศ. 2561-2552 ดังนี้

ตารางที่ 4.3-5 จำนวนนักท่องเที่ยวจากการพยากรณ์ 5 ปี ระหว่างปี 2562-2566

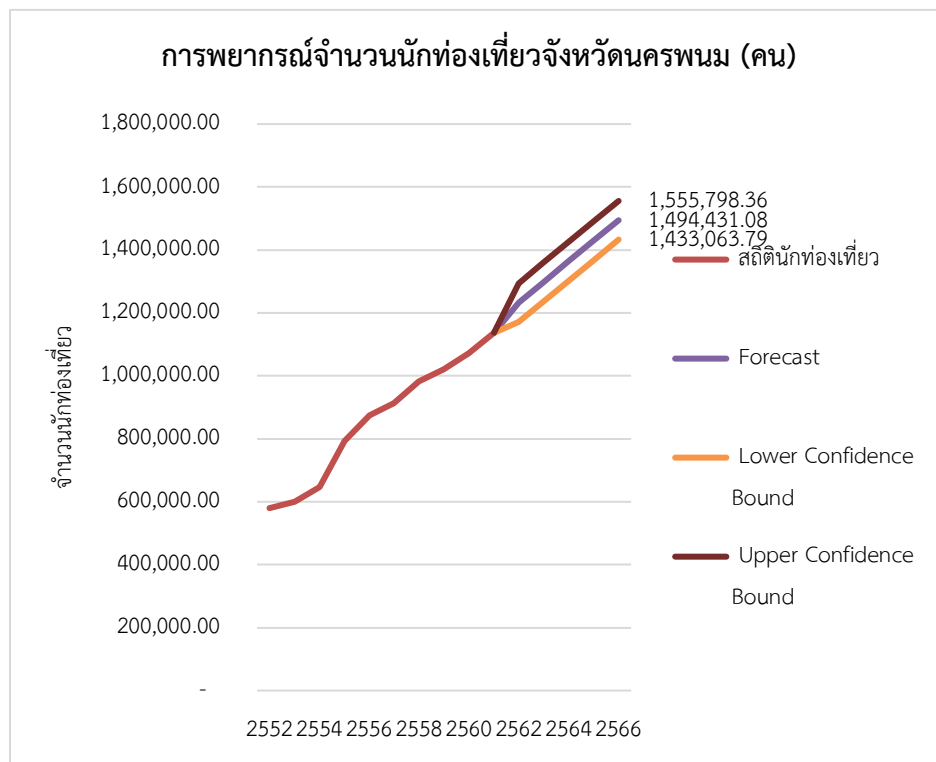
จังหวัด	จำนวน (คน)				
	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
1. จังหวัดหนองคาย	2,917,073.42	3,066,679.11	3,216,284.81	3,365,890.50	3,515,496.20
2. จังหวัดนครพนม	1,233,144.68	1,298,466.28	1,363,787.88	1,429,109.48	1,494,431.08
3. จังหวัดมุกดาหาร	2,319,851.90	2,469,204.44	2,618,556.98	2,767,909.53	2,917,262.07

จากตารางที่ 4.3-3 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวจากการพยากรณ์ 5 ปี ระหว่างปี 2562-2566 ซึ่งมีการนำข้อมูลจากสถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดของพื้นที่ศึกษาของประเทศไทยมาทำการคำนวณพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว จะเห็นได้จากสถิติของจำนวนนักท่องเที่ยวจะมีการเพิ่มขึ้นตามลำดับ จากปี 2562 ไปถึง 2566 ซึ่งผลจากการพยากรณ์ของจังหวัดหนองคายมีผลการพยากรณ์ที่เพิ่มขึ้นในทุกๆ ปี จังหวัดนครพนมมีผลการพยากรณ์ที่เพิ่มขึ้นในทุกๆ ปี และจังหวัดมุกดาหารมีผลการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในทุกๆ ปี ซึ่งคณะผู้วิจัยสามารถสรุปเป็นกราฟตามเทรนของการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว ดังรูป 4.3-1-4.3-3 ดังนั้นเมื่อโครงการรถไฟลาว-จีน ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ประเทศไทยควรมีการพัฒนาด้าน

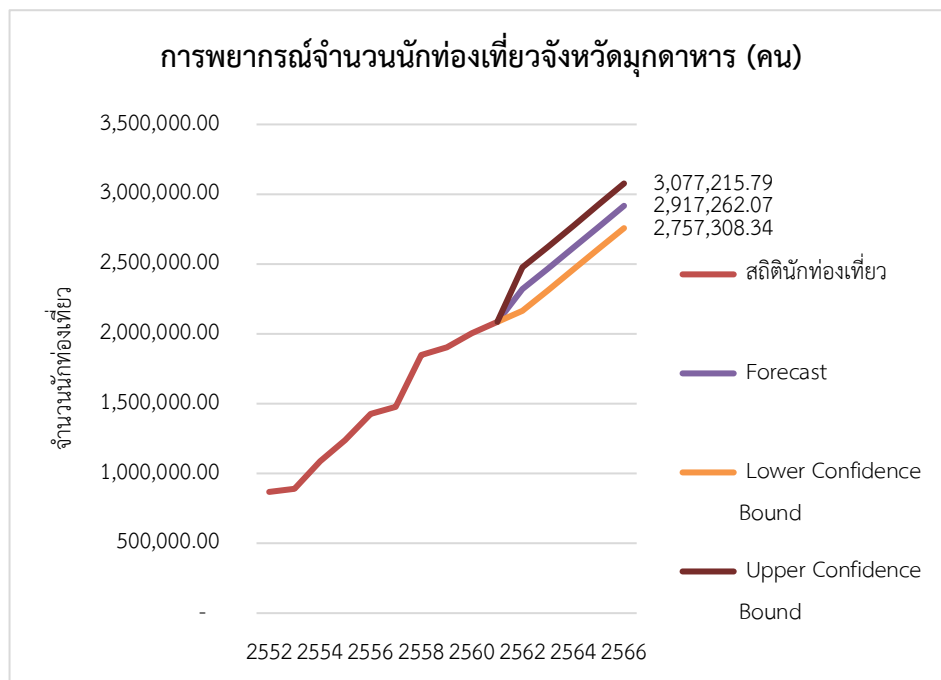


การท่องเที่ยวเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มมากขึ้น มีการพัฒนาด้านการประชาสัมพันธ์ถึงวัฒนธรรม ประเพณีของแต่ละจังหวัดในพื้นที่ศึกษา และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาท่องเที่ยวยังจังหวัดในพื้นที่การศึกษาทั้ง 3 จังหวัด ของประเทศไทย

รูปที่ 4.3-1 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของจังหวัดหนองคาย



รูปที่ 4.3-2 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของจังหวัดนครพนม

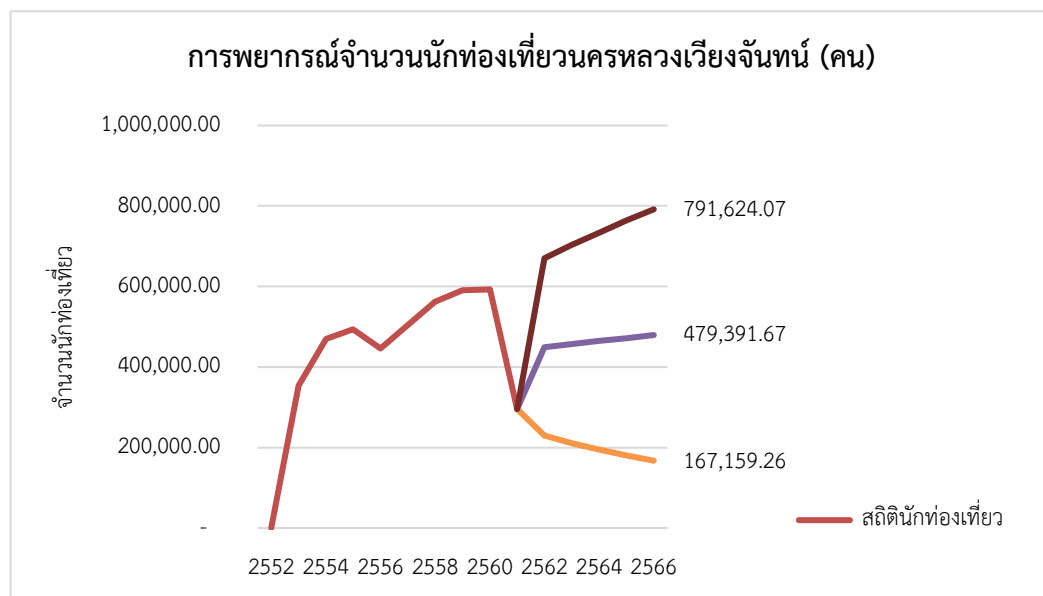


รูปที่ 4.3-3 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของจังหวัดมุกดาหาร

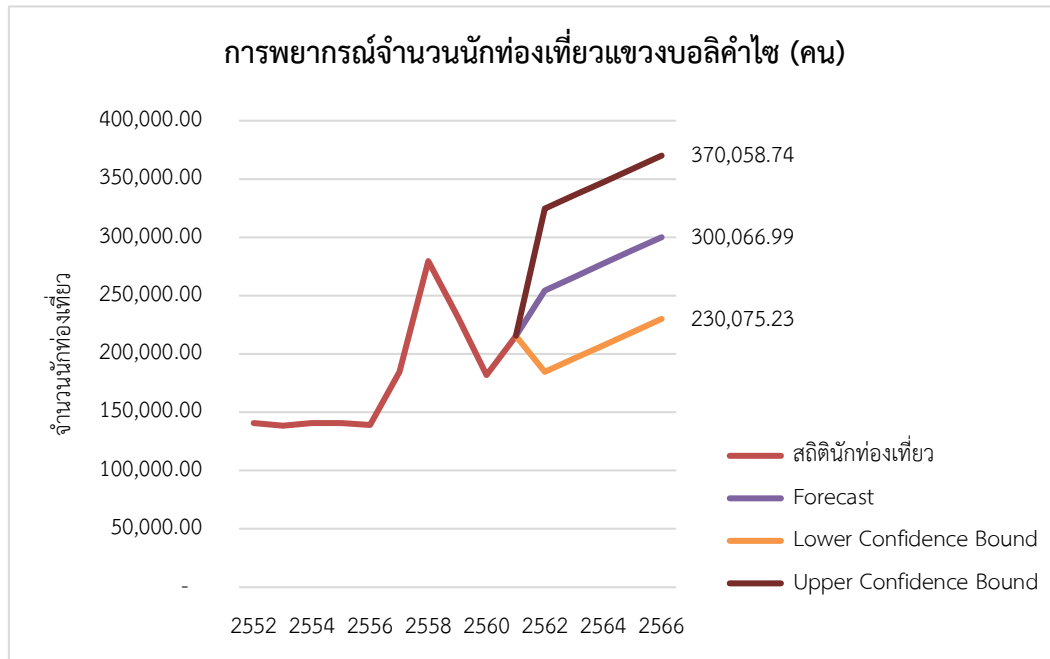
ตารางที่ 4.3-6 จำนวนนักท่องเที่ยวจากการพยากรณ์ 5 ปี ระหว่างปี 2562-2566

แขวง	จำนวน (คน)				
	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
1. นครหลวงเวียงจันทน์	449,687.23	457,113.34	464,539.45	471,965.56	479,391.67
2. แขวงเวียงจันทน์	1,966,283.80	2,071,794.52	2,177,305.23	2,282,815.95	2,388,326.67
3. แขวงบอลิคำไซ	254,633.11	265,991.58	277,350.05	288,708.52	300,066.99
4. แขวงคำม่วน	315,223.98	346,953.95	378,683.93	410,413.90	442,143.88
5. แขวงสะหวันนะเขต	576,172.78	548,722.55	521,272.33	493,822.10	466,371.88

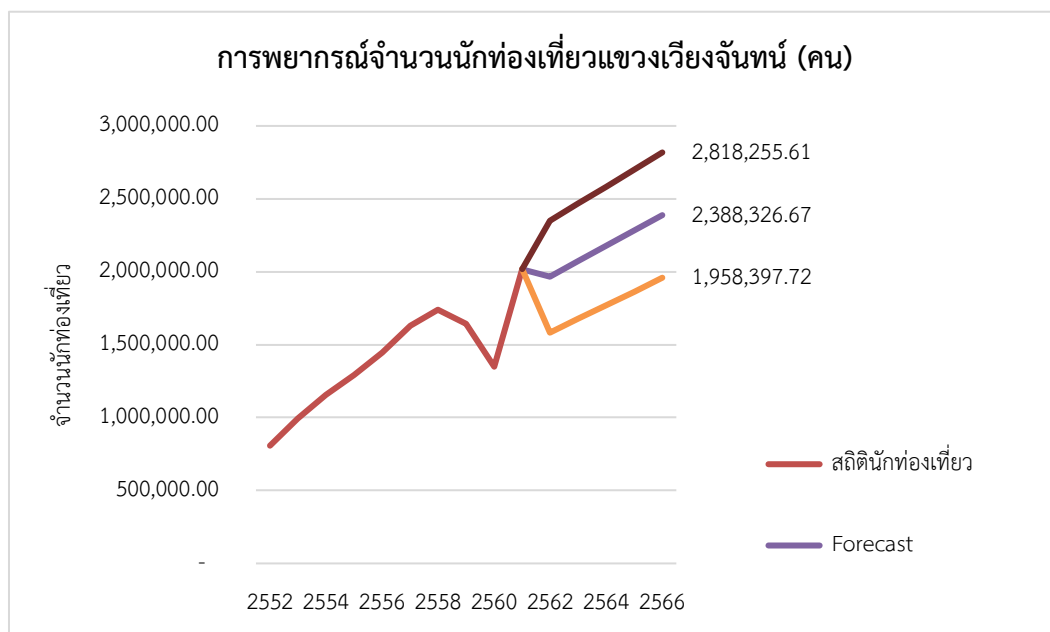
จากตารางที่ 4.3-4 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวจากการพยากรณ์ 5 ปี ระหว่างปี 2562-2566 ซึ่งมีการนำข้อมูลจากสถิตินักท่องเที่ยวในแขวงของพื้นที่ศึกษาของสปป.ลาวมาทำการคำนวณพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว จะเห็นได้จากสถิติของจำนวนนักท่องเที่ยวจะมีการเพิ่มขึ้น และลดลงตามลำดับ จากปี 2562 ไปถึง 2566 ซึ่งคณะผู้วิจัยสามารถสรุปเป็นกราฟตามเทรนของการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยว ดังรูป 4.3-4-4.3-8 ดังนั้นเมื่อโครงการรถไฟลาว-จีน ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว สปป.ลาวควรมีการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มมากขึ้น และมีการประชาสัมพันธ์ถึงแหล่งการท่องเที่ยว เพื่อชักจูงให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวภายในแขวงของสปป.ลาว เนื่องจากจากบางแขวงในพื้นที่ที่ศึกษาจะห่างไกลจากสถานี่ปลายทางและมีการเดินทางในการท่องเที่ยวค่อนข้างยาก จึงทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลง



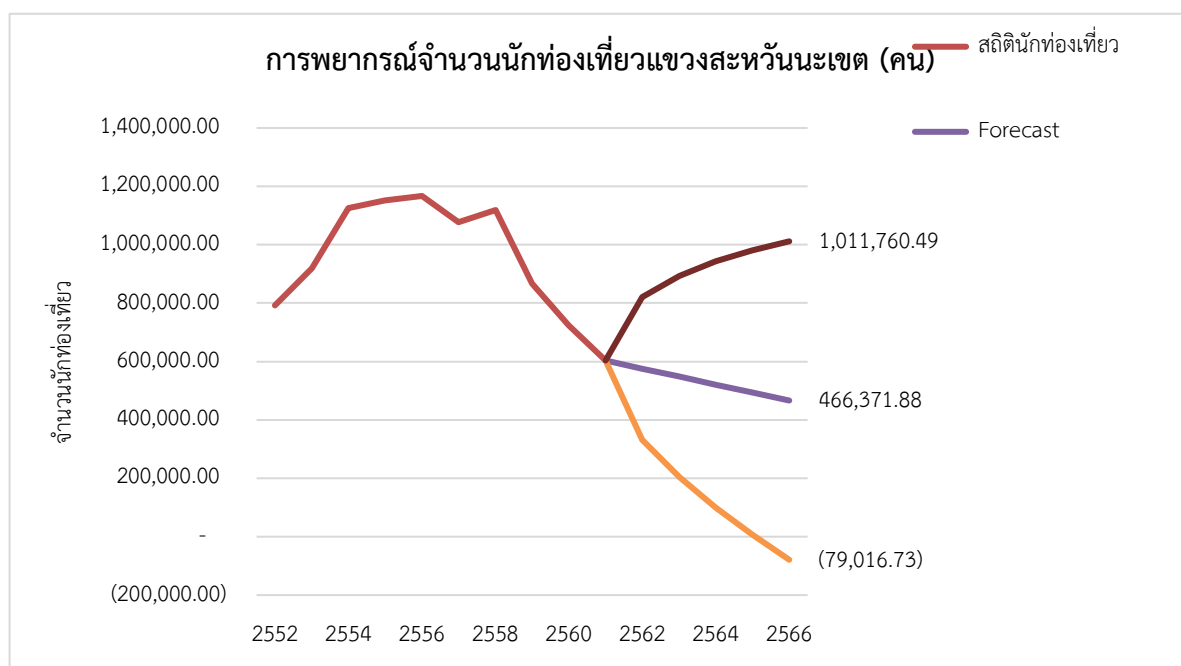
รูปที่ 4.3-4 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของนครหลวงเวียงจันทน์



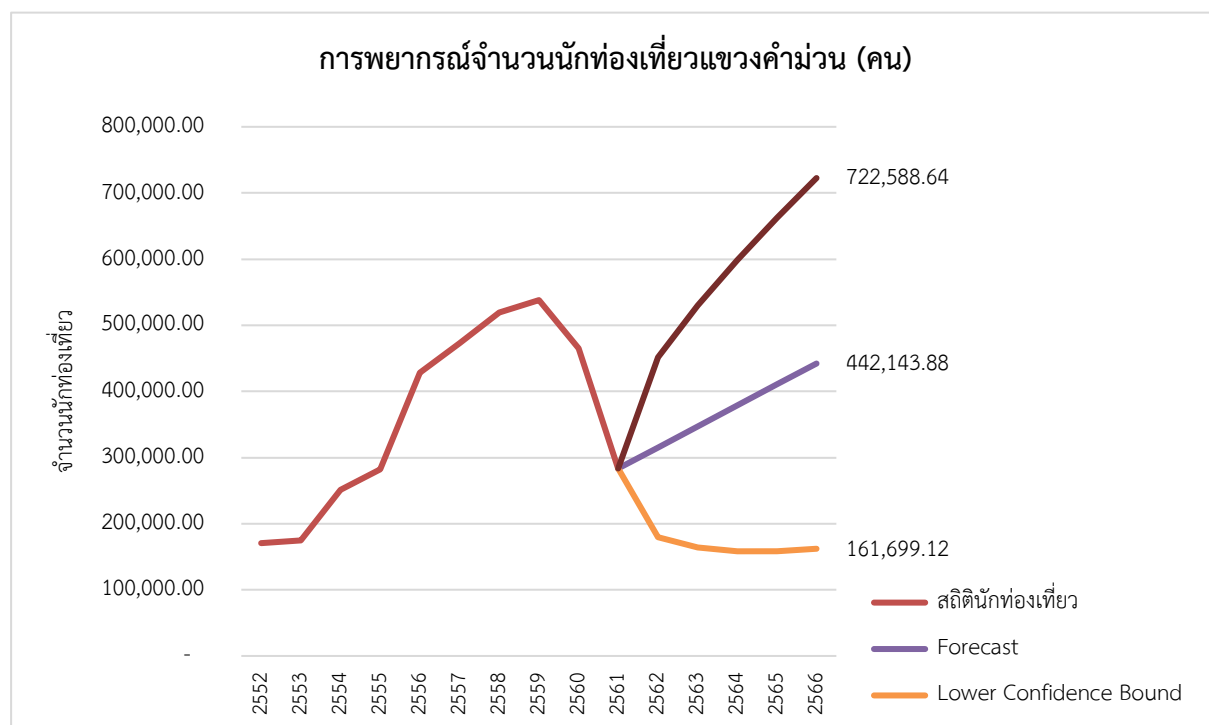
รูปที่ 4.3-5 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของแขวงบอลิคำไซ



รูปที่ 4.3-6 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของแขวงเวียงจันทน์



รูปที่ 4.3-7 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของแขวงสะหวันนะเขต



รูปที่ 4.3-8 แสดงกราฟแนวโน้มการพยากรณ์จำนวนนักท่องเที่ยวของแขวงคำม่วน

4.3.3.4 รายได้จากการท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

รายได้จากการท่องเที่ยวใน 3 จังหวัดของพื้นที่ศึกษา คือ 1) จังหวัดหนองคาย 2) จังหวัดนครพนม และ 3) จังหวัดมุกดาหาร

ตารางที่ 4.3-7 จำนวนรายได้จากการท่องเที่ยวของ 3 จังหวัดในพื้นที่ศึกษา ระหว่างปี 2552-2561

จังหวัด	จำนวนเงิน (ล้านบาท)									
	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
1. จังหวัดหนองคาย	1,503	3,060	3,579	3,505	4,127	4,177	4,508	4,825	5,152	5,638
2. จังหวัดนครพนม	734	807	839	1,113	1,300	1,407	1,556	1,690	1,908	2,136
3. จังหวัดมุกดาหาร	1,022	1,184	1,424	1,499	1,878	1,995	2,648	2,835	3,172	3,498

ที่มา : สถิติการท่องเที่ยวและกีฬา ปี 2562, สำนักงานสถิติแห่งชาติ

รายได้จากการท่องเที่ยวใน 5 แขวงของพื้นที่ศึกษา คือ 1) นครหลวงเวียงจันทน์ 2) แขวงเวียงจันทน์ 3) แขวงบอลิคำไซ 4) แขวงคำม่วน และ 5) แขวงสะหวันนะเขต

ตารางที่ 4.3-8 จำนวนรายได้จากการท่องเที่ยวของ 5 แขวงในพื้นที่ศึกษา ระหว่างปี 2552-2561

แขวง	จำนวน (คน)									
	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
1. นครหลวงเวียงจันทน์	290,015	353,874	469,978	494,370	445,636	504,049	561,855	589,948	592,650	295,583
2. แขวงเวียงจันทน์	807,445	995,150	1,154,501	1,290,031	1,445,345	1,630,516	1,737,979	1,643,692	1,347,866	2,018,174
3. แขวงบอลิคำไซ	140,736	138,513	140,517	140,517	139,031	184,658	279,605	231,920	181,710	215,513
4. แขวงคำม่วน	170,579	174,705	251,324	282,266	427,918	472,906	519,451	538,027	464,584	283,494
5. แขวงสะหวันนะเขต	791,924	918,683	1,124,905	1,151,122	1,167,154	1,078,334	1,120,021	866,630	724,243	603,623

ที่มา: Statistical Report on Tourism in Laos 2014 and 2018, Ministry of Information, Culture and Tourism.

4.4 การวิเคราะห์ผลกระทบจากรถไฟลาว-จีนฯ ด้านความมั่นคง

4.4.1 จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา

4.4.1.1 จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา

- จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร์ ของพื้นที่ศึกษาในประเทศไทย

การประมาณการแนวโน้มประชากรตามทะเบียนราษฎร์ในพื้นที่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร โดยใช้ข้อมูลจำนวนประชากรตามสำมะโนประชากรช่วง 5 ปี (พ.ศ. 2557–2561) พบว่า ทั้ง 3 จังหวัดมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร์จังหวัดหนองคายเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 0.23 ต่อปี จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร์จังหวัดนครพนมเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 0.19 ต่อปี และจำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร์จังหวัดมุกดาหาร มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นมากที่สุดเฉลี่ยร้อยละ 0.45 ต่อปี แสดงดังตาราง 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1 แสดงจำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร์ ปีพ.ศ. 2557 – 2561

ปี พ.ศ.	พื้นที่ศึกษา / จำนวนประชากร (คน)		
	หนองคาย	นครพนม	มุกดาหาร
2557	517,260	713,341	346,016
2558	519,580	715,399	348,101
2559	520,363	716,873	349,474
2560	521,886	718,028	350,782
2561	522,103	718,786	352,282

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

- แนวโน้มการขยายตัวของจำนวนประชากร ของพื้นที่ศึกษาในประเทศไทย

การประมาณการแนวโน้มจำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร์จำนวนประชากร ช่วง 5 ปี พ.ศ. 2557-2561 มาพยากรณ์แนวโน้มจำนวนประชากร ปี (พ.ศ. 2562–2565) จากการใช้ข้อมูลตามสำมะโนประชากรตามทะเบียนราษฎร์ ของจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้ง 3 จังหวัด แสดงดังตาราง 4.4-2

ตารางที่ 4.4-2 การพยากรณ์จำนวนประชากร ปีพ.ศ. 2562–2565

ปี พ.ศ.	พื้นที่ศึกษา / จำนวนประชากร (คน)		
	หนองคาย	นครพนม	มุกดาหาร
2562	523,321	720,154	353,866
2563	524,542	721,524	355,458
2564	525,766	722,897	357,056
2565	526,992	724,273	358,662

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

- จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร์ ของพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว

จำนวนประชากรของสปป.ลาว โดยแขวงสะหวันนะเขตมีจำนวนประชากรมากที่สุดในประเทศ จากการใช้ข้อมูลจำนวนประชากรตามสำมะโนประชากรช่วง 5 ปี (พ.ศ. 2557–2561) พบว่าจำนวนประชากรของ แขวงนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงสะหวันนะเขต แขวงบ่อลิคำไซ และแขวงคำม่วน ของ สปป.ลาว มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง แต่ในปี พ.ศ. 2558 จำนวนประชากรลดลง ประชากรร้อยละ 90 ประกอบอาชีพเกษตรกรรมเพื่อบริโภคในครัวเรือน โดยมีผลผลิตเหลือส่งออกต่างประเทศ แสดงดังตาราง 4.4-3

ตารางที่ 4.4-3 จำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎร์ ปีพ.ศ. 2557-2561

ปี พ.ศ.	พื้นที่ศึกษา / จำนวนประชากร : หน่วยเป็นพัน (คน)			
	นครหลวงเวียงจันทน์	แขวงบ่อลิคำไซ	แขวงคำม่วน	แขวงสะหวันนะเขต
2557	828	300	408	974
2558	821	274	392	970
2559	865	392	407	1,005
2560	886	398	414	1,021
2561	907	304	421	1,038

ที่มา : Source Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment.

- แนวโน้มการขยายตัวของจำนวนประชากร ของพื้นที่ศึกษาในประเทศไทย

การคาดการณ์แนวโน้มจำนวนประชากรของแขวงนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงสะหวันนะเขต แขวงบ่อลิคำไซ และแขวงคำม่วน มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นและจะมีอัตราการเพิ่มที่มากขึ้นอีกในอนาคต ซึ่งแขวงสะหวันนะเขต มีจำนวนประชากรมากที่สุดในสปป.ลาว และคาดการณ์แนวโน้มจะมีอัตราการขยายตัวพลเมืองเพิ่มขึ้น เนื่องจากแขวงสะหวันนะเขตมีนิคมอุตสาหกรรม มีการค้าการลงทุนจากต่างประเทศเข้าลงทุนทำให้นิคมอุตสาหกรรมที่สะหวันนะเขต มีการจ้างงานเกิดขึ้น เกิดการค้าและบริการต่าง ๆ ตามมา เช่น ร้านขายของ ร้านอาหาร โรงแรม และประชากรจากหลายแห่ง รวมทั้งประชากรของสปป.ลาวจากที่อื่นก็เข้ามาทำงานที่สะหวันนะเขต แขวงบ่อลิคำไซมีแนวโน้มอัตราการขยายตัวของพลเมืองเพิ่มขึ้นทุกปี จากสถิติจำนวนประชากร และคาดการณ์จะมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอีก ถ้ามีการเปิดใช้รถไฟลาว-จีน เนื่องจากจะมีการเชื่อมโยง ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน การเดินทางท่องเที่ยว การจ้างแรงงาน เป็นต้น อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้ และแขวงคำม่วน มีแนวโน้มอัตราการขยายตัวของพลเมืองเพิ่มขึ้นทุกปี จากสถิติจำนวนประชากร เช่นเดียวกันกับทุกแขวงในสปป.ลาว และจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีกจากการมีรถไฟลาว-จีน ซึ่งจากการคาดการณ์จะมากจากการท่องเที่ยว และการดำเนินธุรกิจด้านการท่องเที่ยวและบริการ

ตารางที่ 4.4-4 การพยากรณ์จำนวนประชากร ปีพ.ศ. 2562–2565

ปี พ.ศ.	พื้นที่ศึกษา / จำนวนประชากร : หน่วยเป็นพัน (คน)			
	นครหลวงเวียงจันทน์	แขวงบอลิคำไซ	แขวงคำม่วน	แขวงสะหวันนะเขต
2562	928	305	424	1,054
2563	949	307	428	1,071
2564	971	308	431	1,089
2565	994	310	435	1,106

ที่มา : Source Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment.

4.4.1.2 ประชากรแฝงในพื้นที่ศึกษา

- แนวโน้มการขยายตัวของจำนวนประชากรแฝง

จากการสำรวจข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึก ประชากรแฝงของจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร คาดการณ์ว่าช่วงปี พ.ศ. 2563–2567 จะมีจำนวนประชากรแฝงเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะจังหวัดหนองคาย ที่มีเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางรางรถไฟจากสาธารณรัฐประชาชนจีนมายังสปป.ลาว มีสถานีปลายทางที่ติดกับจังหวัดหนองคายประเทศไทย จะได้รับผลกระทบที่ชัดเจน มากกว่าจังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร เนื่องจากจังหวัดหนองคายมีรูปแบบการคมนาคมขนส่งที่หลากหลายเพิ่มขึ้น เกิดการค้าและการลงทุนเพิ่มขึ้น ทำให้ประชากร สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา เข้ามาทำงานอยู่อาศัยในจังหวัดหนองคายเพิ่มขึ้น

4.4.2 การลักลอบเข้าเมือง

4.4.2.1 แรงงานผิดกฎหมายและแนวโน้มการขยายตัว

เนื่องจากประเทศไทยมีอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำสูงกว่าค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จังหวัดหนองคาย นครพนม และจังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทำให้มีแรงงานต่างด้าวและบุคคลไม่มีสัญชาติลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายเข้ามาทำงานในประเทศไทย เคลื่อนย้ายเข้ามาขายแรงงานในจังหวัดหนองคาย นครพนม มุกดาหาร หรือใช้ทั้ง 3 จังหวัดทั้งกล่าวเป็นต้นทางผ่านไปยังจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งแรงงานดังกล่าวส่วนมากจะเป็นแรงงานไร้ฝีมือและจะมีการเข้ามาทั้งแบบถูกต้องตามกฎหมายและผิดกฎหมาย ถึงแม้ว่าจะมีเจ้าหน้าที่ของรัฐตรวจคนเข้าเมือง คอยตรวจแต่ก็ยังมีลักลอบเข้ามาทำงานแบบผิดกฎหมาย โดยเข้ามาในรูปแบบเป็นนักท่องเที่ยวถูกต้องตามกฎหมายสามารถเข้ามาได้ ไม่เกิน 3 ครั้ง ครั้งละไม่เกิน 1

เดือน และถ้าอายุต่ำกว่า 18 ปี จะต้องเป็นผู้ปกครองรับรอง หรือมีคนไทยรับรองว่ามีถิ่นพำนัก แรงงานจังหวัดได้
เร่งเสริมสร้างศักยภาพภาคีเครือข่าย มุ่งป้องกันและแก้ไขปัญหาการค้ามนุษย์อย่างต่อเนื่องต่อไป

แนวโน้มแรงงานผิดกฎหมายจังหวัดหนองคาย เป็นจังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับ สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว ทำให้มีแรงงานต่างด้าวและบุคคลไม่มีสัญชาติ ลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมายเป็น
จำนวนมาก เนื่องจากประเทศไทยมีอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำสูงกว่าค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำของสาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว ประกอบกับจังหวัดหนองคาย เป็นจังหวัดชายแดนก่อให้เกิดปัญหาที่มีผลกระทบ
ต่อความมั่นคงในพื้นที่ ชายแดนไทย-สปป.ลาว อาทิ เช่น ปัญหาการลักลอบค้ายาเสพติด ปัญหาการลักลอบค้า
สิ่งผิดกฎหมายปรากฏอยู่เนื่อง แรงงานจังหวัดได้เร่งเสริมสร้างศักยภาพภาคีเครือข่าย มุ่งป้องกันและแก้ไข
ปัญหาการค้ามนุษย์

แรงงานต่างด้าวที่เข้าเมืองโดยถูกต้องตามกฎหมายและได้รับอนุญาตให้ทำงาน จำนวน
201 คน แบ่งเป็นคนต่างด้าวตามมาตรา 59 จำนวน 25 คน, ประเภทชั่วคราว (MOU) (เมียนมา, ลาว, กัมพูชา)
จำนวน 109 คน และประเภทรายการต่างด้าวที่ขออนุญาตทำงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จำนวน 67 คน (ลาว 65
คน, กัมพูชา 2 คน) การรับขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวสัญชาติเวียดนาม ประจำไตรมาสที่ 3 ปี 2562 พบว่าไม่
มีแรงงานต่างด้าว สัญชาติเวียดนามได้รับอนุญาตให้ทำงานในจังหวัดหนองคาย (ตารางที่ 4.4-5)

ตารางที่ 4.4-5 จำนวนแรงงานต่างด้าวที่ได้รับอนุญาตทำงานคงเหลือ จำแนกตามลักษณะการเข้าเมือง

ประเภทรายการต่างด้าว	ข้อมูล ณ 30 กันยายน 2562
1. กลุ่มแรงงานต่างด้าวที่เข้าเมืองถูกต้องตามกฎหมายที่ได้รับอนุญาตให้ทำงาน	
1) คนต่างด้าวตามมาตรา 59	25
2) คนต่างด้าวมาตรา 13 (พื้นที่สูง)	
3) ประเภทพิเศษสัญชาติและได้รับอนุญาตให้ทำงาน	
4) ประเภทชั่วคราว (MOU)	109
5) คนต่างด้าวที่ขออนุญาตทำงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษ	
- เมียนมา	
- ลาว	65
- กัมพูชา	2
2. การรับขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวสัญชาติเวียดนาม	-
รวม	201

ที่มา : แรงงานจังหวัดหนองคาย

แนวโน้มการขยายตัวแรงงานผิดกฎหมายจังหวัดนครพนม คาดการณ์ว่าจะมีเพิ่มขึ้นแต่
อาจจะไม่มาก เนื่องจากจังหวัดนครพนมไม่ได้อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงสถานีปลายทางรถไฟจาก จีน มาสปป.ลาว

แนวโน้มการขยายตัวแรงงานผิดกฎหมายจังหวัดมุกดาหาร คาดการณ์ว่าไม่มีแนวโน้มการ
ขยายตัวแรงงานผิดกฎหมายที่เพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับจังหวัดนครพนม เนื่องจากไม่ได้อยู่ในพื้นที่ติดกับสปป.
ลาว ที่มีสถานีรถไฟจากจีน มายังสปป.ลาว

4.4.2.2 คดียาเสพติดและแนวโน้มการขยายตัว

จังหวัดหนองคาย

จากข้อมูลสถิติจำนวนคดียาเสพติดจำแนกตามชนิดยาเสพติด จังหวัดหนองคาย พ.ศ.
2557–2561 พบว่ามีจำนวนคดียาเสพติดเพิ่มขึ้น และที่เพิ่มขึ้นมากที่สุดชนิดยาเสพติด ก็คือเมทแอมเฟตามีน
สถานการณ์ซื้อขายยาเสพติดปัจจุบันเปลี่ยนรูปแบบการซื้อขาย และจากการสำรวจข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึก
คาดการณ์จะมีจำนวนคดียาเสพติดแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น แสดงดังตารางที่ 4.4-6

ตารางที่ 4.4-6 จำนวนคดียาเสพติด จำแนกตามชนิดยาเสพติด จังหวัดหนองคาย พ.ศ. 2557-2561

หน่วย : คดี

ชนิดยาเสพติด	2557	2558	2559	2560	2561
เฮโรอีน	0	0	0	2	0
เอ็กซ์ตาซี	0	0	1	2	0
กัญชาแห้ง	317	207	182	273	287
พืชกระท่อม	6	8	5	12	4
เมทแอมเฟตามีน	2,245	1,586	1,825	2,588	2,985
ไอซ์	32	32	74	79	99
โคคาอีน (โคเคน)	1	1	0	1	0
คีตามีน	0	0	0	0	0
โคเดอีน	0	0	0	0	0
รวม	2,601	1,834	2,087	2,957	3,375

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม

จังหวัดนครพนม

จากข้อมูลสถิติจำนวนคดียาเสพติดจำแนกตามชนิดยาเสพติดจังหวัดนครพนม พ.ศ. 2557–2561 พบว่ามีจำนวนคดียาเสพติดลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในช่วงปี พ.ศ. 2557–2561 ชนิดยาเสพติดที่มีจำนวนคดีมากที่สุดทุกปีก็คือ เมทแอมเฟตามีน การคาดการณ์มีแนวโน้มคดียาเสพติดไม่สามารถคาดการณ์ได้เนื่องจากปัจจุบัน สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ป.ป.ส.) มาตรการปราบปรามและจับกุมเกิดขึ้นอย่างเข้มงวด

ตารางที่ 4.4-7 จำนวนคดียาเสพติด จำแนกตามชนิดยาเสพติด จังหวัดนครพนม พ.ศ. 2557 - 2561

หน่วย: คดี

ชนิดยาเสพติด	2557	2558	2559	2560	2561
เฮโรอีน	0	0	1	1	0
เฮ็คซ์ตาซี	0	0	0	0	0
กัญชาแห้ง	187	110	81	161	93
พืชกระท่อม	6	1	4	6	1
เมทแอมเฟตามีน	5,081	1,714	1,474	2,762	2,132
ไอซ์	26	2	12	22	15
โคคาอิน (โคเคน)	0	0	0	0	0
คีตามีน	0	0	0	0	0
โคเดอีน	0	0	0	0	0
รวม	5,300	1,827	1,572	2,952	2,241

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม

จังหวัดมุกดาหาร

จากข้อมูลสถิติจำนวนคดียาเสพติดจำแนกตามชนิดยาเสพติดจังหวัดมุกดาหาร พ.ศ. 2557–2561 พบว่ามีจำนวนคดียาเสพติดเพิ่มขึ้น ระหว่างปี 2557 เทียบกับปี 2561 ชนิดยาเสพติดเมทแอมเฟตามีนมีจำนวนคดีมากที่สุด

ตารางที่ 4.4-8 จำนวนคดียาเสพติด จำแนกตามชนิดยาเสพติด จังหวัดมุกดาหาร พ.ศ. 2557 - 2561

หน่วย: คดี

ชนิดยาเสพติด	2557	2558	2559	2560	2561
เฮโรอีน	0	0	0	0	0
เอร์คี่ตาสี	0	0	0	0	0
กัญชาแห้ง	114	151	138	107	90
พืชกระท่อม	5	5	3	3	5
เมทแอมเฟตามีน	2,803	2,515	2,329	2,672	3,045
ไอซ์	22	12	24	2	17
โคคาอีน (โคเคน)	0	0	0	0	0
คีตามีน	0	0	0	0	0
โคเดอีน	0	0	0	0	0
รวม	2,944	2,683	2,494	2,784	3,157

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม

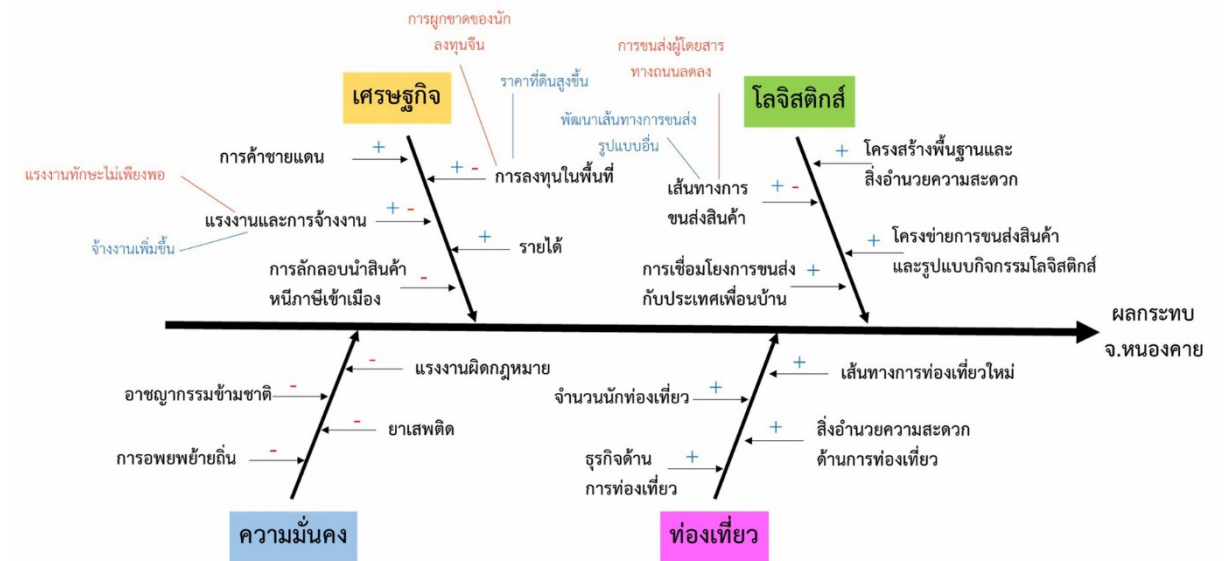
4.4.2.3 การค้ามนุษย์และแนวโน้มการขยายตัว

การค้ามนุษย์และแนวโน้มการขยายตัว จังหวัดหนองคาย คาดการณ์จากการสัมภาษณ์เชิงลึก นั้น จังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่มีการค้าชายแดนติดกับสปป.ลาว และจากการที่สปป.ลาว มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางราง รถไฟ มาจาก จีน ทำให้เกิดการขนส่งคน สินค้า เข้ามาได้สะดวกมากขึ้น จังหวัดหนองคายเกิดการค้าและการลงทุนเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดการจ้างงานแบบผิดกฎหมาย เกิดการค้ามนุษย์เพิ่มขึ้นได้ ในส่วนของจังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร ยังเป็นพื้นที่ห่างจากสถานีรถไฟ ซึ่งจะไม่มีผลกระทบการค้ามนุษย์ที่เพิ่มขึ้น

4.5 สรุปข้อมูลการศึกษาผลกระทบทั้ง 5 ด้าน

จากการศึกษาข้อมูล แบบสัมภาษณ์ การลงพื้นที่ และการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงาน ภาครัฐบาล เอกชน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง คณะผู้วิจัยจึงได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบทั้ง 5 ด้าน คือ 1) ด้านโลจิสติกส์ 2) ด้านเศรษฐกิจ 3) ด้านการท่องเที่ยว 4) ด้านความมั่นคง และ 5) ด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปผลกระทบทั้ง 5 ด้าน ตามรายจังหวัดในพื้นที่ศึกษาของประเทศไทย ได้ดังนี้

จังหวัดหนองคาย



1) ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจังหวัดหนองคาย อาทิ ถนน รางรถไฟ และระบบสาธารณูปโภค รูปแบบในการขนส่งสินค้าจะมีหลายรูปแบบ มีการแข่งขันที่สูง ซึ่งระบบรางรถไฟจะต้องมีการเปลี่ยนราง ถ้าเป็นระบบรางจีน ไทยจะได้เปรียบเพราะจะต้องเปลี่ยนรถไฟ ซึ่งจะทำให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าควรใช้หนองคายเป็นฐานในการกระจายสินค้าทุกรูปแบบเหมือนเวียงจันทน์

- ผลกระทบด้านการขนส่งควรเตรียมการรองรับสินค้าจำนวนมากจากประเทศจีน ถ้าหากรถไฟเชื่อมมาถึงไทยในอนาคต ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าไปเวียงจันทน์จะได้รับผลกระทบเพราะสามารถขนส่งทางรถไฟได้โดยตรง โดยพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดคือ ท่านาแร่เข้าเวียงจันทน์

- การสร้างหน่วยงานพัฒนาหน่วยงานให้เป็น One stop Service และมีการจัดตั้งคณะทำงานระหว่างรัฐบาลและเอกชน โดยศุลกากรเป็นเจ้าภาพในการร่วมกันและคอยแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศกับภาคเอกชน ในการดำเนินกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์

- ควรพัฒนาเขตปลอดภาษีของจังหวัดหนองคายให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อการลดต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการส่งออกสินค้าให้กับผู้ประกอบการชาวไทย เพื่อเป็นการชักชวนให้เกิดการลงทุน การสร้างธุรกิจในจังหวัดหนองคายให้เพิ่มมากขึ้น

เส้นทางและกิจกรรมที่ใช้ในการขนส่ง

- ปัจจุบันการขนส่งจะใช้เส้นทางทางถนนในการขนส่งสินค้า และกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์จะมีรูปแบบในการขนส่งไม่มากนัก แต่ถ้าโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วจะทำให้เกิดเส้นทางในการขนส่งสินค้าที่หลากหลายมากขึ้น และรูปแบบในการขนส่งสินค้าจะมีหลายรูปแบบ กิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์จะมีหลากหลายรูปแบบมากขึ้นกว่าปัจจุบัน

การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

- ปัจจุบันการจราจรทางหลวงหมายเลข 2 ตั้งแต่ปี 2556 – ปี 2559 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยสูงขึ้นกับรถทุกประเภททุกปี ทำให้สะท้อนได้ว่าการค้า การลงทุนของจังหวัดเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเส้นทางนี้มีศักยภาพในเชื่อมโยงโครงข่ายระบบการขนส่งทางรางและทางบกตลอดจนเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งระหว่างประเทศไทย – สปป.ลาว และมีความสำคัญในการเชื่อมโยงภาคการผลิตด้านต่างๆ เข้าด้วยกัน เช่น ภาคการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการ ภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม เป็นต้น

- จุดผ่านแดนและจุดตรวจคนเข้าเมือง การคมนาคมทางบกข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 โดยรถยนต์และรถไฟ คือ ด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 บ้านเหล่าจอมมณี อำเภอเมืองหนองคายกับด้านสากลบ้านดงพูนี เมืองหาดทรายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ เปิดให้บริการทุกวัน เวลา 06.00-22.00 น. และด่านตรวจคนเข้าเมือง ณ สถานีรถไฟหนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย การคมนาคมทางน้ำ เรือหางยาว และเรือโดยสาร คือ ด้านพรมแดนท่าเรือหนองคาย ตำบลในเมือง อำเภอเมืองหนองคายกับด้านสากล ท่าเตือ เมืองหาดทรายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ เปิดให้บริการทุกวัน เวลา 08.00-18.00น.

2) ด้านเศรษฐกิจ

ในส่วนของผลกระทบในจังหวัดหนองคายนั้นมีทั้งบวกและลบด้วยกัน ประเทศไทยเองยังไม่ได้มีการเตรียมความพร้อมเท่าที่ควร ในส่วนของค่าแรงงานนั้นเป็นส่วนหนึ่งสำคัญในการลงทุนหากจีนจะมาพร้อมเทคโนโลยี ประเทศไทยเองค่อนข้างเสียเปรียบหากทางประเทศจีนเข้ามาอย่างแท้จริง ผลกระทบหลักที่จะเกิดขึ้นคือ สินค้าจีนทะลักเข้าสู่ประเทศไทยโดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ในส่วนของเรื่องการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์นั้น กระทบแน่นอนเนื่องจากรถไฟจากประเทศจีนนำเข้ามาของสินค้านั้นเป็นจำนวนมาก สินค้ามีราคาถูกและมาทีละเยอะๆ หากถาวรรถไฟจอดที่สิงคโปร์ จะได้รับผลกระทบทั้งระบบ แต่ถาวรรถไฟจอดที่เวียงจันทน์ เราจะไม่กระทบมาก เนื่องจากเราต้องไปรับสินค้าเองที่ลาว ซึ่งการส่งออกสินค้าทางภาคอีสานพวกแป้งมัน แป้งมันสำปะหลัง แป้งข้าวเหนียว ก็จะหันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟดีที่สุดในที่สุด สะดวกและรวดเร็ว ผู้ประกอบการขนส่งทางลาวจะได้รับผลกระทบสูงมาก ทั้งนี้ สินค้าจีนทางเรือที่เข้าแหลมฉบัง อาจจะไม่มีความเพิ่มมากขึ้นอันเนื่องมาจากการใช้เส้นทางรถไฟลาว-จีนแทน รัฐบาลเตรียมการด้านการลงทุนแต่ยังไม่มีผู้ลงทุนเนื่องจากสถานที่ (Location) เนื่องจากไกลเกินไป ซึ่งเมืองหนองคาย เหมาะสมที่สุด ดีที่สุดเหมาะสมในการพัฒนา ทั้งท่องเที่ยวและสินค้า สามารถจัดทำยุทธศาสตร์มา เป็นศูนย์กลางได้เลย แต่อาจมีข้อจำกัดทาง

กฎหมายที่ยุ่ยากมากเกินไปทำให้ธุรกิจไม่ยอมทำ สร้างเงื่อนไขที่ไม่เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจสำหรับการส่งออกสินค้า รถไฟ ถ้าจีนเป็นของบริษัทเอกชน เมื่อเอาสินค้าลงมา ไม่มีทางที่จะตีรถกลับแน่นอนจะต้องนำสินค้ากลับไปด้วย นอกจากนี้ การลงทุนจะมีค่าแรง ในเมืองไทยยังมีค่าแรงที่เพิ่มขึ้นต้นทุนก็จะสูงมากขึ้นตามไปด้วย หากโครงการรถไฟลาว-จีนเกิดขึ้น สินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่ได้รับจากโครงการรถไฟ เช่น หอมมะลิ ข้าวเจ้าหอมสวรรค์ คนเดินทางไปมาสะดวกมากขึ้น วัฒนธรรมที่จะหลั่งไหลเข้ามาได้ง่ายมากขึ้น การกำหนดราคาขนส่งสินค้า ควรไปศึกษาวิเคราะห์ให้มีความเหมาะสมไม่ถูกจนเกินไป เพราะระยะเวลามันสั้นลงในการเดินทาง ซึ่งควรจะคำนวณให้เหมาะสมกับระยะทาง การแข่งขันในด้านสินค้าและผลิตภัณฑ์ ก็จะมีมากขึ้นทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ ราคา GDP ของคนลาวทั้งอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมก็จะมีเพิ่มขึ้น แต่ต้องทำอย่างไรให้มันสมดุลกันทั้งประเทศ ซึ่งยังเป็นตัววัดไม่ได้เพราะมีหลายตัวที่ต้องคำนึงถึง แต่ถ้าหากเป็นเรื่องการท่องเที่ยว นั้นมีศักยภาพ เอกลักษณะสำคัญและที่ดีกว่า หนองคายมีแม่น้ำโขง และกำลังจะมีเส้นทางรถ 4 เลนส์ (Romantic Road) เชียงคาน-โขงเจียม คาดว่า อีกไม่นานจะแล้วเสร็จ แต่เส้นทางทางน้ำยังไม่เคยเกิดขึ้น ก็เลยใช้ช่องทางนี้เพื่อการท่องเที่ยวและขนส่ง ถ้าเส้นทางทางน้ำเกิดขึ้นมา ก็จะทำให้มีความหลากหลายในการเดินทาง เราเป็นที่ประเทศที่ 2 ที่ใช้ลุ่มแม่น้ำโขง ใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างไทย-ลาว ทางลาวก็ยินดีที่จะร่วมมือกับเรา ส่วนนครพนมเค้าก็มีการเดินทางทางเรือเพื่อการท่องเที่ยวและพักผ่อน ผลกระทบทางด้านการท่องเที่ยวที่จะเกิดคือ ระบบนิเวศน์ (สิ่งแวดล้อม) จากการสร้างเส้นทาง ผลกระทบนี้ก็จะได้รับการเยียวยาช่วยเหลือจากภาครัฐ และจากผลกระทบนี้ก็จะทำให้มีคนเข้ามาเที่ยว

3) ด้านการท่องเที่ยว

จำนวนนักท่องเที่ยว

- หลังจากโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดการณ์ว่า จำนวนนักท่องเที่ยวจะสูงขึ้น เนื่องจากรูปแบบในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวจะมีความสะดวกมากขึ้น และใช้เวลาในการเดินทางที่น้อยลง เมื่อเทียบจากสถิตินักท่องเที่ยวของจังหวัดหนองคาย ปี 2559 นักท่องเที่ยวชาวไทย 2,117,723 คน เพิ่มจากปี 2558 จำนวน 1,971,995 คน หรือเพิ่มขึ้นจำนวน 145,728 คน นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 560,347 คน เพิ่มจากปี 2558 จำนวน 545,350 คน เพิ่มขึ้นจำนวน 14,997 คน จะเห็นได้ว่า จังหวัดหนองคายได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยวจากสถิติของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้น

เส้นทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

- จังหวัดหนองคายต้องเร่งพัฒนาเส้นทางทางในการท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ แต่มีศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยวรวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวยังคงจำกัด ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่มีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด ผู้ว่าราชการจังหวัดหนองคายได้ให้ความสำคัญในการศึกษาถึงศักยภาพการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อให้การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยว สามารถสร้างผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมให้แก่จังหวัดหนองคาย และเป็นการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวจังหวัดหนองคายในการรองรับแนวโน้มการพัฒนาและความเปลี่ยนแปลงที่จะ

เกิดขึ้น เป็นการปรับตัวและมีแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวที่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้เป็นอย่างดี และเพื่อเป็นการรักษาลมประโยชน์จากความเป็นเมืองชายแดนนี้ให้สามารถส่งผลดีต่อการท่องเที่ยวโดยรวมของจังหวัด ถ้าเส้นทางรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลกระทบทางด้านบวกเนื่องจากนักท่องเที่ยวจะไหลเข้ามายังจังหวัดหนองคายมากขึ้น และทำให้เกิดธุรกิจด้านการท่องเที่ยว และการบริการ เพิ่มมากขึ้น

รายได้จากการท่องเที่ยว

- ถ้าเส้นทางรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลกระทบทางรายได้ให้กับประชาชนภายในจังหวัด เนื่องจากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มากขึ้นธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยว และการบริการจะต้องเติบโตขึ้น และมีมากขึ้น เพื่อรองรับจำนวนที่เพิ่มมากขึ้นด้วย

บุคลากรทางด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

- จากจำนวนของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นจะทำให้เกิดผลกระทบทางด้านภาษาที่ใช้ในการสื่อสารกับนักท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถสื่อสารและทำกิจกรรมกับนักท่องเที่ยวได้ บุคลากรด้านการท่องเที่ยวควรได้รับการพัฒนาทางด้านภาษาให้สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวได้

4) ด้านความมั่นคง

ปัญหาการลักลอบหลบหนีเข้าเมือง และปัญหาแรงงานต่างด้าว จากชนบธรมนิยม ประเพณีที่คล้ายคลึงกันของประชาชนทั้งสองฝั่งโขง ทำให้มีการไปมาหาสู่กันมาตั้งแต่ครั้งอดีตจนถึงปัจจุบัน ประชาชนของทั้งสองประเทศส่วนหนึ่งเป็นเครือญาติกัน ทำให้มีการลักลอบเดินทางไปมาหาสู่กัน และจากสถานะเศรษฐกิจที่ต่างกัน ทำให้ประชาชนชาวลาวนิยมเดินทางมาทำงานในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก จากสาเหตุดังกล่าวทำให้ประชาชนชาวลาวลักลอบเข้ามาทำงานและพักอาศัยในประเทศไทยโดยกระจายกันอยู่ทั่วประเทศ ซึ่งอาชีพที่ชาวลาวนิยมเข้ามาทำงานมากที่สุด คือ อาชีพรับใช้ในบ้าน รองลงมาคือ งานกรรมกร ส่วนในจังหวัดหนองคาย คนต่างด้าวชาวลาวส่วนใหญ่อยู่ในภาคครัวเรือน โดยอยู่กินฉันท์สามีภรรยากับคนไทย อยู่ในภาคบริการและอุตสาหกรรมประมาณ 2,000 คน จากการขอรับใบอนุญาตทำงานและการสำรวจความต้องการจ้างแรงงานของภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ จะมีความต้องการจ้างแรงงานในช่วงฤดูกาลผลิตเท่านั้น แรงงานกรรมกรยังคงเป็นแรงงานที่มีความต้องการจ้างเป็นจำนวนมาก มีการขาดแคลนในระดับที่ค่อนข้างรุนแรง การนำเข้าแรงงานต่างด้าวตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจ้างแรงงาน (MOU) ยังดำเนินการได้ไม่เต็มที่ เนื่องจากมีปัญหาหลายประการ เช่น ค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง โดยแรงงานต่างด้าวพลัการะค่าใช้จ่ายต่างๆ ให้กับนายจ้างเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายให้ก่อน และบริษัทหรือรัฐวิสาหกิจจัดหางานลาวที่ตั้งขึ้นตามบันทึกข้อตกลงฯ ไม่สามารถหาแรงงานต่างด้าวมาป้อนให้กับนายจ้างได้ โดยเฉพาะแรงงานต่างด้าวสัญชาติลาว มีความต้องการจ้างแรงงานลาวประมาณ 70,000 คน แต่นำเข้ามาได้เพียงประมาณ 7,000-8,000 คน เท่านั้น

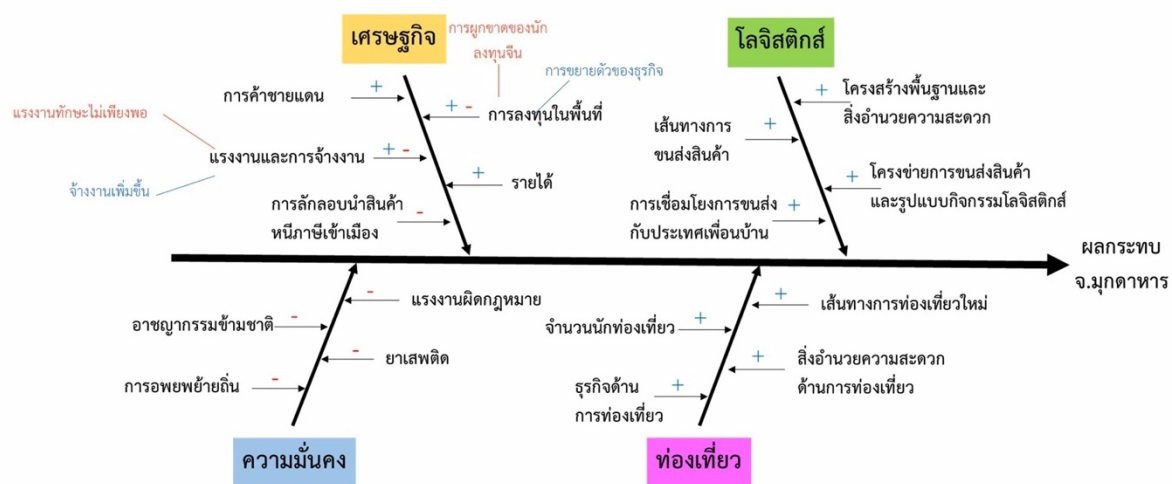
ปัญหาการลักลอบการค้าสินค้าหนีภาษีตามแนวชายแดนตลอดแนวชายแดน ยังคงมีการลักลอบสินค้าหนีภาษีศุลกากรหลายประเภท ทั้งการส่งออกและนำเข้า เช่น สินค้า อุปโภคบริโภค สัตว์สงวน

สุราเถื่อน สินค้าที่จับกุมได้ ได้แก่ รถยนต์ โทรศัพท์มือถือ กระเป๋าแฟชั่น สตรี เสื้อผ้า สุรา บุหรี่ ผ้าไหม อุปกรณ์โทรศัพท์มือถือ ไฟป๊อปปิ้ง หอมหัวใหญ่ เป็นต้น

ปัญหาเส้นเขตแดน จังหวัดหนองคายมีพื้นที่ที่ยังไม่มีความชัดเจนของเส้นเขตแดน เช่น ดอนชิงชัย อำเภอสรี เชียงใหม่ และดอนสังคี อำเภอนิคมพัฒนา

ปัญหาชายแดนติด สถานการณ์นาเข้ายาเสพติดตามแนวชายแดน ได้แก่ อำเภอเมืองหนองคาย อำเภอสังขม อำเภอศรีเชียงใหม่ อำเภอโพนพิสัย และอำเภอรัตนวาปี ยาเสพติดที่ลักลอบนำเข้า ได้แก่ ยาบ้า กัญชา และมีแนวโน้มนำเข้าเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากฝ่ายตรงข้ามหันมาใช้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นจุดนำเข้า เนื่องจากภูมิประเทศเอื้ออำนวย โดย ลักลอบนำเข้าตามช่องทางธรรมชาติ หมู่บ้านตามแนวชายแดน จุดผ่านแดนถาวร และจุดผ่อนปรน โดยจุดผ่านแดนถาวรเป็นจุดนำเข้าที่สำคัญ พื้นที่เป้าหมาย คือ ตลอดแนว 6 อำเภอชายแดน 23 ตำบล 123 หมู่บ้าน พื้นที่เฟื่องฟุ้งพิเศษ คือ อำเภอเมืองหนองคาย และอำเภอศรีเชียงใหม่ การสกัดกั้นยาเสพติดในพื้นที่จังหวัดหนองคาย มีการสนธิกำลังจากส่วนราชการ จำนวน 13 หน่วยงาน มีชุดปฏิบัติการ จำนวน 32 ชุด เพื่อสกัดกั้นการนำเข้ายาเสพติดตลอดแนวชายแดนโดยเน้นหนักที่จุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรน การลาดตระเวนทางน้ำ การลาดตระเวนทางบก และจุดตรวจจุดสกัดรถไฟ และการสนธิกำลังป้องกันและแก้ไขปัญหากลักลอบนำเข้ายาเสพติด ขบวนการไฟสายจังหวัดหนองคาย – ทำนาแล้ง

จังหวัดมุกดาหาร



1) ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนน เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า และการเคลื่อนย้ายคน รวมถึงการเดินทางด้านการท่องเที่ยวภายในจังหวัดมุกดาหาร

- การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์ สำหรับการขนส่งสินค้า เช่น การสร้างสนามบิน เป็นต้น เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับสปป.ลาวที่แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งเป็นแขวงที่มีความสำคัญทางด้านอุตสาหกรรมของสปป.ลาว จึงทำให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนที่จังหวัดมุกดาหารเป็นจำนวนมาก

เส้นทางและกิจกรรมที่ใช้ในการขนส่ง

- การใช้เส้นทางในการขนส่งสินค้าของจังหวัดมุกดาหารยังคงใช้การขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกผ่านแดนทั้งทางประเทศไทย และสปป.ลาว กิจกรรมด้านโลจิสติกส์นั้นจะเน้นไปในเรื่องการขนส่งโดยการขนส่งสินค้าและบริการต่างๆ ภายในตัวจังหวัดมุกดาหารเองไปยังจังหวัดใกล้เคียงและส่งออกไปยัง สปป.ลาว โดยการผ่านจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ไปยังแขวงสะหวันนะเขต เนื่องจากแขวงสะหวันนะเขตนั้นเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นเป็นแขวงที่มีพื้นที่และมูลค่าการลงทุนเป็นลำดับต้นๆ ของสปป.ลาว

- เมื่อโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งกระทบค่อนข้างน้อยกับจังหวัดมุกดาหาร เนื่องจากอยู่ไกลจากสถานีปลายทางของโครงการรถไฟ

- เส้นทางคมนาคมในเขตจังหวัดมุกดาหาร ส่วนใหญ่เป็นการคมนาคมทางบก คือ 1) เส้นทางที่อยู่ในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวง 2) เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดมุกดาหาร ถ่ายโอนภารกิจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 3) เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดมุกดาหาร

การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

- เขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศเพื่อนบ้านของลาว ถือเป็นกุญแจสำคัญในการฟื้นฟูความสนใจในทางเดินเศรษฐกิจของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) มุกดาหารเป็นจังหวัดชายแดนติดกับสปป.ลาว และตั้งอยู่บนจุดกึ่งกลางตามแนวเส้นทางเชื่อมโยงตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต เป็นจุดเชื่อมต่อ ทำให้เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าและวัฒนธรรมกับประเทศในอนุภูมิภาค ที่มีอุปสงค์ทางการค้าสูงหลายประเทศ เช่น ลาว เวียดนาม และจีน

2) ด้านเศรษฐกิจ

โครงสร้างเศรษฐกิจจังหวัดมุกดาหาร ปี 2557 ขึ้นอยู่กับกิจกรรมการผลิต 4 สาขาที่สำคัญ คือ สาขาเกษตรกรรมมีมูลค่า 6,535 ล้านบาท สาขาการผลิตอุตสาหกรรมมีมูลค่า 3,350 ล้านบาท สาขา

การศึกษามีมูลค่า 3,029 ล้านบาท และสาขาขายส่ง ขายปลีก มีมูลค่า 2,630 ล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.3, 15.0, 13.6, และ 11.8 ตามลำดับ ทั้งนี้ปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัด คือ ภาคเกษตรกรรม โดยมีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย และยางพารา รองลงมาเป็นกิจกรรมด้านการค้า (การขายส่ง และขายปลีก)

ข้อมูลนิติบุคคลตั้งใหม่ ปี พ.ศ. 2558 จดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัด จำนวน 95 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2557 จำนวน 22 รายทุนจดทะเบียน 140.25 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว ร้อยละ 35.44 (ปี พ.ศ. 2557 ทุนจดทะเบียน 103.55 ล้านบาท) จดทะเบียนบริษัทจำกัด 38 ราย ทุนจดทะเบียน 189.20 ล้านบาท เพิ่มจากปีที่แล้ว ร้อยละ 96.06 (ปี พ.ศ. 2557 ทุนจดทะเบียน 96.50 ล้านบาท) การประกอบธุรกิจที่มีทุนจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัดมากที่สุดได้แก่ ประเภทการก่อสร้าง 73.26 ล้านบาท ประเภทการขายส่งและการขายปลีกการซ่อมยานยนต์และจักรยายนต์ 27.5 ล้านบาท และประเภทกิจกรรมการบริการด้านอื่นๆ 17.49 ล้านบาทตามลำดับ การประกอบธุรกิจที่มีทุนจดทะเบียนบริษัทจำกัดมากที่สุดได้แก่ ประเภทการก่อสร้าง 102 ล้านบาท ประเภทการขายส่งและการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และจักรยายนต์ 34 ล้านบาท และกิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ 23 ล้านบาท

มูลค่าการค้าชายแดนไทย ด้านจังหวัดมุกดาหาร ปี 2558 มีมูลค่าการค้ารวม 80,882 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปี 2557 รวมทั้งสิ้น 14,392 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.65 และเพิ่มขึ้นจากปี 2556รวมทั้งสิ้น 20,957 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.97

- สินค้าส่งออกได้แก่ สินค้าประเภท หน่วยประมวลผล อิเล็กทรอนิกส์ แท็งก์ แผงวงจรพิมพ์ น้ำมันเชื้อเพลิง สินค้านำเข้าได้แก่ สินค้าประเภท ทองแดงบริสุทธิ์ แผ่นทองแดง เครื่องประมวลผล พลังงานไฟฟ้า มูลค่าการส่งออกปี 2558 มีมูลค่าการส่งออก 34,923 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2557 รวมทั้งสิ้น 196 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.56 และเพิ่มขึ้นจากปี 2556 รวมทั้งสิ้น 58 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.17

- มูลค่าการนำเข้าปี 2558 มีมูลค่าการส่งออก 45,959 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2557 รวมทั้งสิ้น 14,195 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 44.69 และเพิ่มขึ้นจากปี 2556 รวมทั้งสิ้น 20,899 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 83.39

- ดุลการค้าปี 2558 ขาดดุลการค้า 11,036 ล้านบาท ขาดดุลเพิ่มขึ้นจากปี 2557 รวม 13,999 ล้านบาท หรือขาดดุลร้อยละ 472.46 ขาดดุลเพิ่มขึ้นจากปี 2556 รวม 20,840 ล้านบาท หรือขาดดุลร้อยละ 212.56

การค้าผ่านแดน มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย ด้านจังหวัดมุกดาหาร ในปี 2558 มีมูลค่าการค้าผ่านแดนรวมทั้งสิ้น 13,177 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2557 รวมทั้งสิ้น 3,316 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.63และเพิ่มขึ้นจากปี 2556 รวมทั้งสิ้น 5,311 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 67.52

- สินค้าผ่านแดนขาออกมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยจากประเทศที่สามไป
สปป.ลาว จำนวน 5,033 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2557 รวมทั้งสิ้น 462 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.41
และเพิ่มขึ้นจากปี 2556 รวมทั้งสิ้น 1,291 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.50

- สินค้าผ่านแดนขาเข้ามูลค่าการค้าผ่านแดนไทยจาก สปป.ลาว ไปประเทศ
ที่สาม จำนวน 8,144 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2557 รวมทั้งสิ้น 3,779 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 86.53
และเพิ่มขึ้นจากปี 2556 รวมทั้งสิ้น 4,020 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 97.48

จังหวัดมุกดาหารมีผู้อยู่ในกำลังแรงงานจำนวน 214,456 คน คิดเป็นร้อยละ 78.62 และ
เป็นผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน จำนวน 58,290 คน คิดเป็นร้อยละ 21.37 ของผู้ที่มียุ 15 ขึ้นไป ผู้ที่อยู่ในกำลัง
แรงงานทั้งหมด จำนวน 214,456 คน พบว่าเป็นผู้มีงานทำ จำนวน 213,812 คนคิดเป็นร้อยละ 99.69 ผู้
ว่างงาน จำนวน 609 คน คิดเป็นร้อยละ 0.28 ส่วนผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงานทั้งหมด จำนวน 58,290 คน แบ่ง
ได้เป็นทำงานบ้าน จำนวน 16,470 คน คิดเป็นร้อยละ 28.25 เรียนหนังสือ จำนวน 18,707 คน คิดเป็นร้อย
ละ 32.09 และอื่นๆ จำนวน 23,114 คน คิดเป็นร้อยละ 39.65 ของผู้ไม่อยู่ในกำลังแรงงานทั้งหมด เมื่อ
พิจารณาจากผู้มีงานทำ ซึ่งมีจำนวน 213,812 คน จำแนกตามอาชีพ พบว่ากลุ่มอาชีพ ผู้มีงานทำมากที่สุด คือ
กลุ่มอาชีพผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือในด้านการเกษตรและการประมง จำนวน 125,501 คน คิดเป็นร้อยละ 58.69
รองลงมาได้แก่ พนักงานบริการและพนักงานในร้านค้าและตลาด จำนวน 31,892 คน คิดเป็นร้อยละ 14.91
และผู้ปฏิบัติงานด้านความสามารถทางฝีมือธุรกิจการค้าที่เกี่ยวข้อง จำนวน 16,372 คน คิดเป็นร้อยละ 7.65
ของผู้มีงานทำ

แรงงานต่างด้าวทำงานในจังหวัดมุกดาหารปี 2559 จำนวนทั้งสิ้น 833 คน แยกเป็นคน
ต่างด้าวมาตรา 9 ทั่วไป จำนวน 113 คน พิสูจน์สัญชาติ 333 คน นำเข้า MOU 34 คน มาตรา 13 ชนกลุ่ม
น้อย 3 คน คนต่างด้าวเข้าเมืองผิดกฎหมาย (บัตรสีชมพู) 350 คน ประเภทกิจการที่จ้างแรงงานต่างด้าวผิด
กฎหมาย 5 อันดับแรก คือ 1) จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม 2) เกษตรและปศุสัตว์ 3) ค้าส่ง ค้าปลีก แผงลอย
4) ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล และ 5) กิจการก่อสร้าง แนวโน้มการจ้างแรงงานต่างด้าวในอนาคตจังหวัด
มุกดาหารเป็นจังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ มีแนวโน้มที่นักลงทุนจะเข้ามาลงทุน ในจังหวัดเพิ่มขึ้น ส่งผลให้
การเคลื่อนย้ายเข้ามาทำงานของแรงงานต่างด้าวไม่ว่าจะเป็นแรงงานระดับฝีมือ หรือแรงงานไร้ฝีมือในจังหวัด
เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้รัฐบาล ยังเห็นชอบให้จ้างแรงงานต่างด้าวใน
ลักษณะเข้ามา-เย็นกลับ หรือตามฤดูกาล ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่จังหวัดชายแดน เพื่อแก้ไข
ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ซึ่งจะสามารถสนองความต้องการด้านแรงงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษได้

3) ด้านการท่องเที่ยว

จำนวนนักท่องเที่ยว

- หลังจากโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดการณ์ว่า จำนวน
นักท่องเที่ยวจะสูงขึ้น เนื่องจากรูปแบบในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวจะมีความสะดวกมากขึ้น และใช้เวลาใน

การเดินทางที่น้อยลง เมื่อเทียบจากสถิตินักท่องเที่ยวของจังหวัดมุกดาหาร ปี 2559 นักท่องเที่ยวชาวไทย 613,943 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2558 จำนวน 597,873 คน หรือเพิ่มขึ้นจำนวน 16,070 คน นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 43,834 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2558 จำนวน 43,326 คน เพิ่มขึ้นจำนวน 508 คน

เส้นทางการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

- จังหวัดมุกดาหารต้องเร่งพัฒนาเส้นทางทางการท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอยู่ในอันดับต้นของ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยนักท่องเที่ยวสนใจเที่ยวในจังหวัด อาทิ ตลาดอินโดจีน หอแก้ว ภูผาเทิบ แก่งกะเบา ฯลฯ และท่องเที่ยวงานประเพณีตามเทศกาลต่างๆ รวมทั้งการไปท่องเที่ยวต่อยังประเทศเพื่อนบ้าน ลาว เวียดนาม จีน เป็นต้น ในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนนักท่องเที่ยวมาเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหารประมาณ 1,850,495 คน รายได้จากการท่องเที่ยว 2,648.29 ล้านบาท จังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดที่มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามอยู่เป็นจำนวนมาก โดยสามารถแบ่งสถานที่ท่องเที่ยวได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เช่น โบราณวัตถุ 2) แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรม เช่น ขนบธรรมเนียมประเพณีการแข่งขันเรือออกพรรษา การละเล่นพื้นบ้าน และ 3) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น น้ำตก ภูเขา แก่งแก่ง อุทยานแห่งชาติ เป็นต้น

รายได้จากการท่องเที่ยว

- ถ้าเส้นทางรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลกระทบทางรายได้ให้กับประชาชนภายในจังหวัด เนื่องจากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มากขึ้นธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยวและการบริการจะต้องเติบโตขึ้น และมีมากขึ้น เพื่อรองรับจำนวนที่เพิ่มมากขึ้นด้วย

บุคลากรทางด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

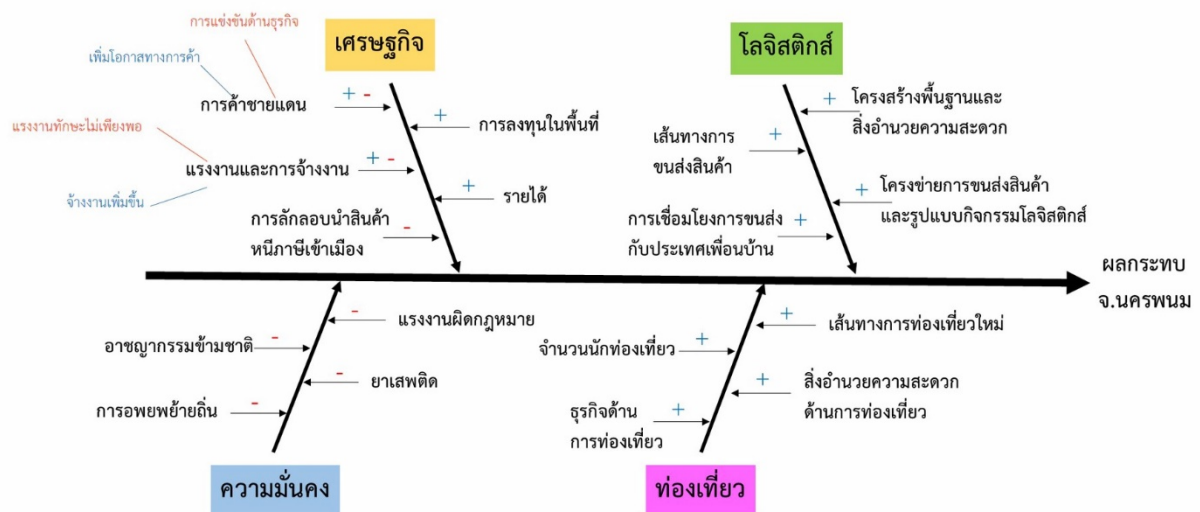
- จากจำนวนของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นจะทำให้เกิดผลกระทบทางด้านภาษาที่ใช้ในการสื่อสารกับนักท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถสื่อสารและทำกิจกรรมกับนักท่องเที่ยวได้ บุคลากรด้านการท่องเที่ยวควรได้รับการพัฒนาทางด้านภาษาให้สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวได้

4) ด้านความมั่นคง

จังหวัดมุกดาหารระดมหน่วยงานความมั่นคงเพิ่มมาตรการกวดขัน จับกุม ปราบปรามการลักลอบขนสินค้าหนีภาษีตามแนวชายแดน ซึ่งเป็นการดำเนินมาตรการกวดขัน จับกุม ปราบปรามการลักลอบขนสินค้าหนีภาษีตามแนวชายแดนที่กำลังระบาด และสร้างความมั่นใจให้ผู้ประกอบการที่เสียภาษีโดยสุจริต และเพื่อการดูแลสุขภาพของผู้บริโภคในการบริโภคสินค้าหนีภาษีที่ไม่ได้มาตรฐาน

จังหวัดมุกดาหารมีพัฒนาร่วมมือปราบปรามยาเสพติดของไทย – ลาว โดยเปิดโครงการเสริมสร้างและพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อหาแนวทางการพัฒนาความร่วมมือในการสกัดกั้นยาเสพติดตามแนวชายแดน ตลอดจนสร้างความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่ประสานงานปราบปรามยาเสพติดชายแดนทั้งสองฝ่าย และลดปัญหาเกี่ยวกับยาเสพติดในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จังหวัดนครพนม



1) ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- ผลกระทบจากการดำเนินโครงการรถไฟจะทำให้เกิดการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคที่จำเป็นเพื่อการต่อยอดการเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมขนส่งให้สะดวกยิ่งขึ้นภายในพื้นที่ของตัวจังหวัดเองและการเชื่อมโยงกับภูมิภาคใกล้เคียง โดยการพัฒนาทางด้านถนนเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และการพัฒนาเส้นทางรถไฟ รางรถไฟ ภายในจังหวัดนครพนม

- จากการขยายตัวด้านการค้าและการขนส่งบริเวณด้านชายแดนจังหวัดนครพนมเป็นอย่างมาก ทำให้ในอนาคตที่ด่านศุลกากรนครพนมจะมีการก่อสร้างคลังสินค้า เพื่อรองรับการเป็นจุดกระจายสินค้าให้ผู้ประกอบการ

เส้นทางและกิจกรรมที่ใช้ในการขนส่ง

- การใช้เส้นทางในการขนส่งสินค้าของจังหวัดนครพนม การขนส่งส่วนใหญ่จะเลือกใช้การขนส่งประเภทรถบรรทุกขนาดเล็ก กลาง และใหญ่ รถบรรทุกพ่วงท้าย รถพ่วงรวมไปถึง รถยนต์ส่วนบุคคลทั่วไปโดยสินค้าที่มามีส่วนใหญ่มักเป็นสินค้านำเข้าแล้วนั้นจะมาจากทางประเทศจีน

- กิจกรรมด้านโลจิสติกส์นั้นจะเน้นไปในเรื่องการขนส่งโดยการขนส่งสินค้าและบริการต่างๆ ภายในตัวจังหวัดนครพนมเองไปยังจังหวัดใกล้เคียงและส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านรวมถึงการนำเข้าของสินค้าจากประเทศจีนโดยผ่านประเทศเวียดนาม สปป.ลาว มายังประเทศไทย โดยการผ่านจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน)

- เมื่อโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อข้างน้อยกับจังหวัดนครพนม เนื่องจากอยู่ไกลจากสถานีปลายทางของโครงการรถไฟ

- เส้นทางคมนาคมในเขตจังหวัดนครพนม มีเส้นทางคมนาคมขนส่ง 3 ทาง ได้แก่ ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนี้

1. การคมนาคมทางบก ทางหลวงแผ่นดินเส้นทางหลักที่ผ่านจังหวัดนครพนม, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 ในอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 223 สายสกลนคร-บ้านดุ้ง, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 หรือ ถนนนิตโย สายอุดรธานี – นครพนม

2. การคมนาคมทางน้ำ มีเรือยนต์ข้ามฟากระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ด่านศุลกากรนครพนม และจุดผ่อนปรนทั้ง 4 แห่งที่มีเขตพื้นที่ติดกับแม่น้ำโขงและสปป.ลาว

3. การคมนาคมทางอากาศ จังหวัดนครพนมมีท่าอากาศยานนครพนม อยู่ห่างจากตัวจังหวัดนครพนม 15 กิโลเมตรตามเส้นทางนครพนม - สกลนคร โดยมีขนาดความยาวทางวิ่ง-ทางขับ 2,500 เมตร กว้าง 45 เมตร สามารถรองรับเครื่องบินขนาดกลางที่มีความจุไม่เกิน 250 คน ได้และมีลานจอดเครื่องบินสามารถจอดเครื่องบินได้สามลำในเวลาเดียวกัน

การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

- การเชื่อมโยงของจังหวัดนครพนมกับสปป.ลาว โดยมีสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) เชื่อมโยงเส้นทางหมายเลข R13 ของสปป.ลาว กับพื้นที่แขวงคำม่วน นอกจากนี้พื้นที่ดังกล่าวยังมีศักยภาพด้านการเพาะปลูก การเกษตร การขนส่งโลจิสติกส์ เนื่องจากเป็นพื้นที่ตั้งอยู่ในแนวเส้นทางการเชื่อมโยงไปยังประเทศเวียดนามและประเทศจีนตอนใต้ได้โดยมีอาณาเขตติดต่อ คือ ทิศเหนือติดต่อกับ แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว ทิศใต้ ติดต่อกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ทิศตะวันออก ติดต่อกับ เมืองฮาดิงห์ ประเทศเวียดนาม และทิศตะวันตก ติดต่อกับแม่น้ำโขง จังหวัดนครพนม ประเทศไทย

2) ด้านเศรษฐกิจ

โครงสร้างการผลิตของจังหวัดนครพนม ปี 2558 ขึ้นอยู่กับภาคการเกษตร ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 71.2 ภาคเกษตร มีสัดส่วนร้อยละ 28.8 แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายสาขาโครงสร้างการผลิตของจังหวัดนครพนมจะขึ้นอยู่กั อันดับ 1 สาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้ มีสัดส่วนร้อยละ 28.4 อันดับ 2 สาขาการศึกษา มีสัดส่วนร้อยละ 18.8 อันดับ 3 สาขาการขนส่ง ขยายบริการซ่อมแซมยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคลและของใช้ในครัวเรือนมีสัดส่วนร้อยละ 10.5 อันดับ 4 สาขาอุตสาหกรรม มีสัดส่วนร้อยละ 8.0 อันดับ 5 สาขาการบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกัน สังคมภาคบังคับ มีสัดส่วนร้อยละ 6.2 และสาขาอื่นๆ มีสัดส่วนร้อยละ 28.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครพนม ปี 2558 มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาประจำปี มีค่าเท่ากับ 38,073 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 38,027 ล้านบาท ในปีที่ผ่านมา เท่ากับ 46 ล้านบาท อัตราการขยายตัวของมูลค่าเพิ่ม ณ ราคาคงที่ ขยายตัวร้อยละ 1.7 จากที่หดตัวร้อยละ 0.6 ในปีที่ผ่านมา

3) ด้านการท่องเที่ยว

จำนวนนักท่องเที่ยว

- หลังจากโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดการณ์ว่า จำนวนนักท่องเที่ยวจะสูงขึ้น เนื่องจากรูปแบบในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวจะมีความสะดวกมากขึ้น และใช้เวลาในการเดินทางที่น้อยลง เมื่อเทียบกับในปี 2559 จังหวัดนครพนมมีรายได้จากการท่องเที่ยว จำนวน 1,690.86 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 คิดเป็นร้อยละที่เพิ่มขึ้น 8.69 และในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนผู้มาเยือนรวม 1,020,768 คน เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.88 แบ่งเป็นนักท่องเที่ยว 463,519 คน และนักท่องเที่ยว 557,249 คน โดยระยะเวลาพำนักรถไฟที่จังหวัดนครพนมของผู้มาเยือนคือ 2.35 วัน

เส้นทางการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

- จังหวัดนครพนมต้องเร่งพัฒนาเส้นทางทางในการท่องเที่ยว จังหวัดนครพนมมีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวที่โดดเด่นและหลากหลาย โดยเฉพาะการท่องเที่ยวเชิงศาสนาและวัฒนธรรม ที่มีสิ่งศักดิ์สิทธิ์คู่บ้านคู่เมืองเช่น พระธาตุพนม พระธาตุประจำวันเกิดทั้ง 7 วัน ประดิษฐานอยู่ โดยให้มีการเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวของ สปป.ลาว เพื่อสร้างความต้องการด้านการท่องเที่ยวร่วมกันระหว่าง 3 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม) และเชื่อมโยงสู่จีนตอนใต้ และจีนตะวันออก ถ้าเส้นทางรถไฟดำเนินการเสร็จ

เรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลกระทบทางด้านบวก เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะไหลเข้ามายังจังหวัดหนองคายมากขึ้น และทำให้เกิดธุรกิจด้านการท่องเที่ยว และการบริการ เพิ่มมากขึ้น

รายได้จากการท่องเที่ยว

- ถ้าเส้นทางรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลกระทบทางรายได้ให้กับประชาชนภายในจังหวัด เนื่องจากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มากขึ้นธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยว และการบริการจะต้องเติบโตขึ้น และมีมากขึ้น เพื่อรองรับจำนวนที่เพิ่มมากขึ้นด้วย

บุคลากรทางด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

- จากจำนวนของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นจะทำให้เกิดผลกระทบทางด้านภาษาที่ใช้ในการสื่อสารกับนักท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถสื่อสารและทำกิจกรรมกับนักท่องเที่ยวได้ บุคลากรด้านการท่องเที่ยวควรได้รับการพัฒนาทางด้านภาษาให้สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวได้

4) ด้านความมั่นคง

จังหวัดนครพนมติดกับแขวงคำม่วน สปป.ลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดนมีความยาวถึง 174 กิโลเมตร มีอำเภอชายแดน 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอบ้านแพง อำเภอท่าอุเทน อำเภอเมือง และอำเภอธาตุพนม จากสภาพทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว ถือได้ว่าเอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน เนื่องจากเป็นช่องทางในการ เชื่อมโยงทางการค้าระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศอินโดจีน แต่ในขณะเดียวกันการมีชายแดนติดกับ สปป.ลาว ที่มี ระดับการพัฒนาและความเจริญน้อยกว่า กลับเป็นปัจจัยเสริม ให้เกิดการกระทำผิดกฎหมาย ซึ่งส่งผลกระทบต่อ ความสงบเรียบร้อยของประเทศ อาทิ ปัญหายาเสพติด ปัญหาแรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย ปัญหาการลักลอบหนีศุลกากร ปัญหาการแพร่ระบาดของโรค

จังหวัดนครพนม ได้จัดตั้ง ศูนย์อำนวยการพลังแผ่นดินเอาชนะยาเสพติดจังหวัดนครพนม เรียกโดย ย่อว่า ศพส.จ.นครพนม โดยยึดหลักการดำเนินงานตามนโยบายยุทธศาสตร์พลังแผ่นดินเอาชนะยาเสพติด ตามกลยุทธ์ 7 แผน 4 ปรับ 3 หลัก 6 เร่ง ซึ่งการดำเนินงานตามแผนงานทั้ง 7 แผนดังกล่าว ประกอบด้วย แผนที่ 1 การสร้างพลังสังคมและพลังชุมชนเอาชนะยาเสพติด แผนที่ 2 การแก้ไขปัญหายาเสพติด/ผู้ติดยาเสพติด (Demand) แผนที่ 3 การสร้างภูมิคุ้มกันและป้องกันยาเสพติด (Potential Demand) แผนที่ 4 การปราบปรามยาเสพติดและบังคับใช้กฎหมาย (Supply) แผนที่ 5 ความร่วมมือระหว่างประเทศ แผนที่ 6 การสกัดกั้นยาเสพติด แผนที่ 7 การบริหารจัดการแบบบูรณาการ

นครหลวงเวียงจันทน์



1) ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนน เพื่อรองรับการขนส่งวัตถุดิบ สินค้า และการเคลื่อนย้ายคน

- มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ภายในพื้นที่เกี่ยวข้อง สำหรับการขนส่งสินค้า เช่น การสร้างทางด่วน เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้น เป็นต้น เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เนื่องมาจากนครหลวงเวียงจันทน์เป็นสถานีหลักในการขนส่งภายในภูมิภาคและเป็นเขตพื้นที่ๆ ติดต่อกับประเทศไทยซึ่งมีการขนส่งสินค้าเข้าและออกเป็นจำนวนมาก

เส้นทางและกิจกรรมที่ใช้ในการขนส่ง

เส้นทางขนส่งของสปป.ลาวนั้นพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดย 98% ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด และ 86% ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดจะใช้บริการขนส่งทางถนน และเนื่องจากสปป.ลาวไม่มีทางออกทะเล และการส่งออกและนำเข้าต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ได้แก่ ไทย เวียดนาม จีน และกัมพูชา เป็นทางผ่านไปยังประเทศอื่น

- เมื่อโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลดีต่อนครหลวงเวียงจันทน์เนื่องจากจะเป็นพื้นที่ๆ มีการเกิดขึ้นของกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ภายในพื้นที่ใกล้เคียงสถานีรถไฟก่อให้เกิดการลงทุนและรายได้จากการใช้บริการกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการพักของคลังสินค้า การเปลี่ยนถ่ายสินค้า เป็นต้น

การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

สปป.ลาวให้ ความสนใจพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคีซึ่งช่วยให้ลาวมีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีขึ้น โดยการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับลาวจะผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่สำคัญ ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำโขง

แห่งที่ 1 ระหว่าง จ.หนองคาย กับแขวงเวียงจันทน์ ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ระหว่าง จ.มุกดาหาร กับแขวงสะหวันนะเขต เปิดให้บริการแล้ว เป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงขนาดความกว้าง 12 เมตร ตัวสะพานยาว 1,600 เมตร มีจุดกัลปรถอยู่ฝั่งไทย สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ระหว่าง จ.นครพนม กับแขวงคำม่วน โดยกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่ที่จะเป็นการขนส่งโดยรถเพื่อส่งต่อไปยังประเทศที่ 3 หรือขนส่งสินค้าภายในตัว สปบ.ลาวเอง โดย ณ ปัจจุบันที่ได้ทำการศึกษาขึ้นได้มีการเกิดขึ้นของโครงการรถไฟลาว-จีนแล้วซึ่งมีสถานอยู่ที่ นครหลวงเวียงจันทน์อีกด้วยทั้งที่สามารถทำให้การขนส่งสะดวกยิ่งขึ้นไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าหรือส่งออกโดยมีการขนส่งทางรถไฟเข้ามาเพิ่มเติมทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งมีทางเลือกมากขึ้นในการเลือกใช้บริการการขนส่งที่เหมาะสมกับธุรกิจของตน

2) ด้านเศรษฐกิจ

คาดการณ์ว่าเมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟลาว-จีนอย่างเป็นทางการแล้วนั้นจะส่งผลให้เศรษฐกิจภายในสปบ.ลาวเองรวมทั้งนครหลวงเวียงจันทน์มีการขยายตัวมากขึ้นจากเดิมเนื่องจากส่งผลต่อการค้าการลงทุนและกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ในพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมการขนส่ง ร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรมที่พักรวมถึงมูลค่าการขนส่งและสินค้าส่งออกจะเพิ่มปริมาณมากขึ้นเนื่องจากเส้นทางการขนส่งที่สะดวกรวดเร็วขึ้นส่งผลให้ส่งเสริมต่อการค้าการลงทุนภายในนครหลวงเวียงจันทน์

3) ด้านการท่องเที่ยว

เมื่อแล้วเสร็จโครงการรถไฟลาว-จีน เมื่อเปิดให้บริการแล้วคาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นจำนวนมากโดยจากปกตินักท่องเที่ยวจะเข้ามาท่องเที่ยวในนครหลวงเวียงจันทน์โดยเส้นทางรถเสียเป็นส่วนใหญ่รองลงมาคือเครื่องบินและการเดินทางโดยวิธีอื่นๆ ตามลำดับ หากมีการเปิดให้บริการโครงการรถไฟลาว-จีนอย่างเป็นทางการแล้วนั้นคาดว่าจะมีทางเลือกในการเดินทางมายังนครหลวงเวียงจันทน์เพิ่มโดยการใช้บริการโดยสารรถไฟซึ่งจะสามารถทำให้นักท่องเที่ยวได้ประสบการณ์ใหม่ในการเดินทางและสะดวกรวดเร็วขึ้น

4) ด้านความมั่นคง

ในด้านความมั่นคงนั้นหากมีการเปิดให้บริการแล้วนั้นคาดการณ์ว่าจะมีแรงงานและผู้คนหลั่งไหลเข้ามาเป็นจำนวนมากไม่ใช่เพียงแต่การขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าเท่านั้นแต่มองไปถึงการเคลื่อนย้ายของแรงงานต่างด้าวรวมถึงสิ่งเสพติดและสินค้าลักลอบต่างๆ และสินค้าผิดกฎหมายซึ่งอาจปะปนมากับการขนส่งโดยเส้นทางโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นโดยทางสปบ.ลาวเองได้เตรียมนโยบายรองรับและมาตรการรองรับปัญหาที่คาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นไว้แล้ว

แขวงบอลิคำไซ



1) ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนน เพื่อรองรับการขนส่งวัตถุดิบ สินค้า และการเคลื่อนของย้ายคน

- มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ภายในพื้นที่เกี่ยวข้อง สำหรับการขนส่งสินค้า เช่น การสร้างทางด่วน เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้น เป็นต้น เพื่อเป็นพื้นที่ในการขนส่งภายในภูมิภาค และเป็นพื้นที่เชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญในด้านโรงงานอุตสาหกรรมของสปป.ลาว

เส้นทางและกิจกรรมที่ใช้ในการขนส่ง

เส้นทางขนส่งของสปป.ลาวนั้นพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดย 98% ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด และ 86% ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดจะใช้บริการขนส่งทางถนน และเนื่องจากสปป.ลาวไม่มีทางออกทะเล และการส่งออกและนำเข้าต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ได้แก่ ไทย เวียดนาม จีน และกัมพูชา เป็นทางผ่านไปยังประเทศอื่น

- เมื่อโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลดีต่อแขวงบอลิคำไซ เนื่องจากการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะมีเพิ่มมากขึ้น มาจากการพัฒนาเส้นทางที่สะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้นในการเดินทาง

2) ด้านเศรษฐกิจ

คาดการณ์ว่าเมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟลาว-จีนอย่างเป็นทางการแล้วนั้นจะส่งผลให้เศรษฐกิจภายในสปป.ลาวโดยรวมทั้งแขวงบอลิคำไซ มีการขยายตัวมากขึ้นจากเดิมเนื่องจากส่งผลดีต่อการค้าการลงทุนในกิจการ หรือธุรกิจด้านการท่องเที่ยวและบริการ ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมการขนส่ง ร้านอาหาร โรงแรมที่พัก รวมถึงมูลค่าการขนส่งและสินค้าส่งออกจะเพิ่มปริมาณมากขึ้นเนื่องจากการขนส่งที่สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นส่งผลให้ส่งเสริมต่อการค้าการลงทุนภายในแขวงบอลิคำไซ

3) ด้านการท่องเที่ยว

เมื่อแล้วเสร็จโครงการรถไฟลาว-จีน และทำการเปิดให้บริการแล้วคาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นจำนวนมากโดยจากปกตินักท่องเที่ยวจะเข้ามาท่องเที่ยวในแขวงบอลิคำไซ โดยเส้นทางถนนโดยรถเสียเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากแขวงบอลิคำไซเป็นแขวงที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติจำนวนมาก จึงทำให้เกิดการดึงดูดในการมาท่องเที่ยว และอีกทั้งแขวงบอลิคำไซมีพื้นที่ติดกับนครหลวงเวียงจันทน์จึงทำให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง

4) ด้านความมั่นคง

ในด้านความมั่นคงนั้นหากมีการเปิดให้บริการแล้วนั้นคาดการณ์ว่าจะมีแรงงานและผู้คนหลั่งไหลเข้ามาเป็นจำนวนมากไม่ใช่เพียงแต่การขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าเท่านั้นแต่มองไปถึงการเคลื่อนย้ายของแรงงานต่างด้าวรวมถึงสิ่งเสพติดและสินค้าลักลอบต่างๆ และสินค้าผิดกฎหมายซึ่งอาจปะปนมากับการขนส่งโดยเส้นทางโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นโดยทางสปป.ลาวเองได้เตรียมนโยบายรองรับและมาตรการรองรับปัญหาที่คาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นไว้แล้ว

แขวงคำม่วน



1) ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

เกิดการพัฒนาคู่มือสร้างพื้นฐานทางด้านถนน เพื่อรองรับการขนส่งวัตถุดิบ สินค้า และการเคลื่อนย้ายคน

- มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ภายในพื้นที่เกี่ยวข้อง สำหรับการขนส่งสินค้า เช่น การสร้างทางด่วน เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้น เป็นต้น เพื่อเป็นพื้นที่ในการขนส่งภายในภูมิภาค และเป็นพื้นที่เชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญในด้านโรงงานอุตสาหกรรมของสปป.ลาว

เส้นทางและกิจกรรมที่ใช้ในการขนส่ง

เส้นการขนส่งของสปป.ลาวนั้นพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดย 98% ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด และ 86% ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดจะใช้บริการขนส่งทางถนน และเนื่องจากสปป.ลาวไม่มีทางออกทะเล และการส่งออกและนำเข้าต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ได้แก่ ไทย เวียดนาม จีน และกัมพูชา เป็นทางผ่านไปยังประเทศอื่น

- เมื่อโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลดีต่อแขวงบอลิคำไซ เนื่องจากการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะมีเพิ่มมากขึ้น มาจากการพัฒนาเส้นทางที่สะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้นในการเดินทาง

2) ด้านเศรษฐกิจ

คาดการณ์ว่าเมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟลาว-จีนอย่างเป็นทางการแล้วนั้นจะส่งผลให้เศรษฐกิจภายในสปป.ลาวเองรวมทั้งแขวงคำม่วน มีการขยายตัวมากขึ้นจากเดิมเนื่องจากส่งผลดีต่อการค้าการลงทุนในกิจการ หรือธุรกิจด้านการท่องเที่ยวและบริการ ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมการขนส่ง ร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรมที่พัก รวมถึงมูลค่าการขนส่งและสินค้าส่งออกจะเพิ่มปริมาณมากขึ้นเนื่องจากเส้นทางการขนส่งที่สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้นส่งผลให้ส่งเสริมต่อการค้าการลงทุนภายในแขวงคำม่วน

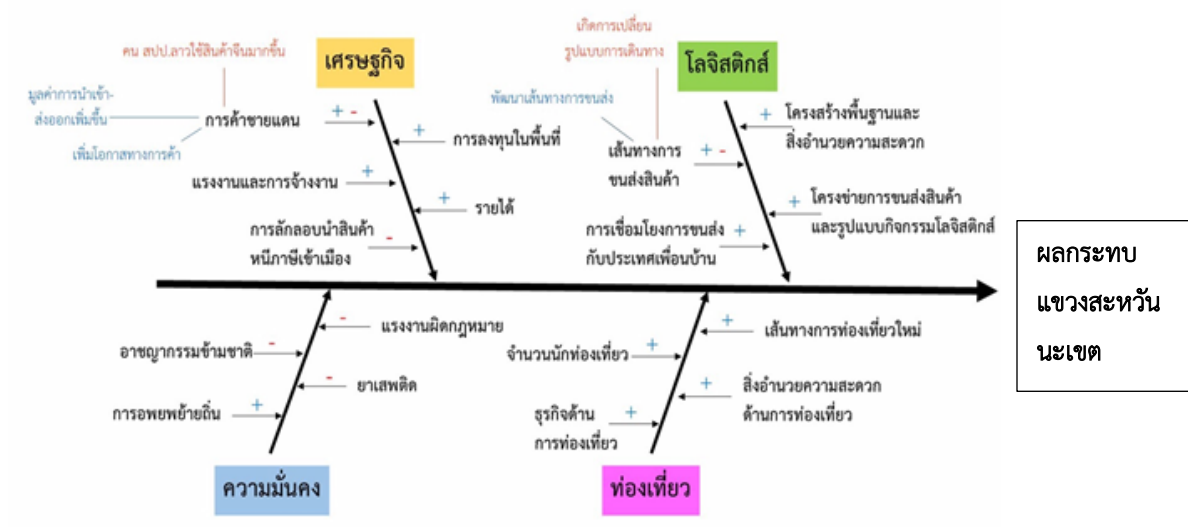
3) ด้านการท่องเที่ยว

เมื่อแล้วเสร็จโครงการรถไฟลาว-จีน และทำการเปิดให้บริการแล้วคาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นจำนวนมากโดยจากปกตินักท่องเที่ยวจะเข้ามาท่องเที่ยวในแขวงคำม่วน โดยเส้นทางถนนโดยรถเสียเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากแขวงคำม่วนเป็นแขวงที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติจำนวนมาก จึงทำให้เกิดการดึงดูดในการมาท่องเที่ยว และอีกทั้งแขวงคำม่วนมีพื้นที่ติดกับประเทศไทย จากจังหวัดนครพนม จึงทำให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง

4) ด้านความมั่นคง

ในด้านความมั่นคงนั้นหากมีการเปิดให้บริการแล้วนั้นคาดการณ์ว่าจะมีแรงงานและผู้คนหลั่งไหลเข้ามาเป็นจำนวนมากไม่ใช่เพียงแต่การขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าเท่านั้นแต่มองไปถึงการเคลื่อนย้ายของแรงงานต่างด้าวรวมไปถึงสิ่งเสพติดและสินค้าลักลอบต่าง ๆ และสินค้าผิดกฎหมายซึ่งอาจจะปนมากับการขนส่งโดยเส้นทางโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นโดยทางสปป.ลาวเองได้เตรียมนโยบายรองรับและมาตรการรองรับปัญหาที่คาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นไว้แล้ว

แขวงสะหวันนะเขต



1) ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

เกิดการพัฒนาคอนกรีตพื้นฐานทางด้านถนน เพื่อรองรับการขนส่งวัตถุอันตราย สินค้า และการเคลื่อนย้ายคน

- มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ภายในพื้นที่เกี่ยวข้อง สำหรับการขนส่งสินค้า เช่น การสร้างทางด่วน เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้น เป็นต้น เพื่อเป็นพื้นที่ในการขนส่งภายในภูมิภาค และเป็นพื้นที่เชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญในด้านโรงงานอุตสาหกรรมของสปป.ลาว

เส้นทางและกิจกรรมที่ใช้ในการขนส่ง

เส้นทางขนส่งของสปป.ลาวนั้นพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดย 98% ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด และ 86% ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดจะใช้บริการขนส่งทางถนน และ

เนื่องจากสปป.ลาวไม่มีทางออกทะเล และการส่งออกและนำเข้าต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ได้แก่ ไทย เวียดนาม จีน และกัมพูชา เป็นทางผ่านไปยังประเทศอื่น

- เมื่อโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลดีต่อแขวงบอลิคำไซ เนื่องจากการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะมีเพิ่มมากขึ้น มาจากการพัฒนาเส้นทางที่สะดวก รวดเร็ว มากยิ่งขึ้นในการเดินทาง

2) ด้านเศรษฐกิจ

แขวงสะหวันเขตเป็นแขวงที่ตั้งอยู่ภาคกลางตอนล่างติดกับแขวงสาละวันภาคใต้ของ สปป.ลาว มีประชากรประมาณ 1,040,000 คน เป็นแขวงใหญ่อันดับ 2 รองจากเวียงจันทน์ แต่มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 1 ของประเทศ คือ 21,774 ตารางกิโลเมตร มีเขตเศรษฐกิจสะหวัน-เซโน เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกของประเทศ มีพื้นที่ 6,000 ไร่ (1,000 เฮกตาร์) มีทุนดำเนินการ 74 ล้านดอลลาร์ เริ่มก่อสร้างปี 2003 จัดตั้งขึ้นเพื่อให้เป็นศูนย์กลางค้า การลงทุน และการบริการแห่งหนึ่งในภูมิภาคที่ประสบผลสำเร็จมากที่สุด โดยอาศัยจุดเด่นในด้านที่ตั้ง ซึ่งอยู่บนเส้นทางหมายเลข 9 อันเป็นส่วนหนึ่งของแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor-EWEC) ในการดึงดูดนักลงทุน และได้สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเอื้อให้เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโนเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่ทันสมัย ช่วยสร้างอาชีพและยกระดับความรู้ความสามารถด้านฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรมของประเทศ ประกอบกับสปป.ลาวมีเสถียรภาพทางการเมือง และความปลอดภัยในสังคมสูง การลงทุนของนักลงทุนต่างชาติจึงมักเป็นการย้ายฐานการผลิตมายังแหล่งที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าในด้านวัตถุดิบและแรงงาน นอกจากนี้ นักลงทุนต่างชาติยังสามารถใช้ประโยชน์จากสิทธิพิเศษ (GSP) ที่ สปป.ลาวได้รับในการส่งออกไปยังประเทศที่พัฒนาแล้ว อาทิ เช่น สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และประเทศอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีการลงทุนสร้างโรงงานอุตสาหกรรมจากชาติต่าง ๆ ในแขวงสะหวันเขตถึง 12 ชาติ เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานกระดาษ โรงงานแป้งมันสำปะหลัง โรงงานยางพารา เป็นต้น โดยเฉพาะนักลงทุนชาวจีนมีสัดส่วนในการลงทุนที่สูงที่สุด

การค้าระหว่างประเทศ

การค้าชายแดน แขวงสะหวันเขตมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดมุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี และนครพนม ของประเทศไทย แขวงกวางจี และกวางบินของเวียดนาม มีด่านศุลกากรเปิดให้ประชาชนได้ติดต่อค้าขายชายแดนและการค้าต่างประเทศ 2 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านสากลสะพานมิตรภาพ 2 (สะหวันเขต-มุกดาหาร) บ้านนาแก เมืองโกสอนพมวิหาน แขวงสะหวันเขตเปิดตั้งแต่ 6.00-22.00 น. และ 2) ด้านแดนสะหวัน-ลาวบาว ชายแดนลาว-เวียดนาม โดยมีถนนหมายเลข 9 เชื่อมระหว่าง 2 ด้านดังกล่าว

สถิติการนำเข้า ส่งออก แขวงสะหวันเขตมีความสำคัญทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับสอง รองจากนครเวียงจันทน์ เนื่องจากเป็นจุดศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังแขวงใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน สินค้าที่วางจำหน่ายส่วนใหญ่เป็นสินค้าไทย จีน และเวียดนาม ซึ่งนำเข้าผ่านด่านมุกดาหาร ด่านลาวบาว และจากนครเวียงจันทน์ สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย ได้แก่ หน่วยประมวลผลข้อมูลใน Hard Disc

น้ำมันเชื้อเพลิงแท็งก์เปล่า รถยนต์นั่งใหม่สำเร็จรูป ผลไม้สด สินค้าอุปโภคบริโภค มอเตอร์ ส่วนประกอบหัวอ่านคอมพิวเตอร์ และชิ้นงานทำด้วยพลาสติกและอื่นๆ สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้า ได้แก่ ทองแดงบริสุทธิ์ ยังมิได้จัดทำสำเร็จ ชนิดแคโทด แท็งก์เปล่า ส่วนประกอบกล่องดิจิตอล เสื้อผ้าสำเร็จรูปพร้อมอุปกรณ์ตกแต่งหน่วยบันทึกข้อมูลเลขทะเบียนสิทธิประโยชน์ ส่วนประกอบของกล้องถ่ายรูปดิจิตอล ชิ้นงานทำด้วยพลาสติก ชิ้นส่วนประกอบรถจักรยานยนต์ ปู่ และอุปกรณ์ตัดต่อวงจรไฟฟ้าและสินค้าผ่านแดนที่ผลิตจากเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน

ในแขวงสะหวันเขตภาพรวมโครงการรถไฟลาว-จีน นั้นจะมีผลประโยชน์มากหรือน้อยนั้นจะขึ้นอยู่กับความเป็นจริง ซึ่งปัจจุบันในโครงการนี้ ยังอยู่ไกลตัวมาก แต่มีโครงการการสำรวจรถไฟสายสะหวันเขต-ลาวบาว เพื่อเชื่อมต่อรถไฟเวียดนาม จากลาวบาว – กวางจิ แต่ขณะนี้ยังไม่มีผู้ให้ความสนใจในการลงทุน เนื่องจากยังไม่มีมูลค่าในการลงทุน ผลกระทบจะเกิดขึ้นอย่างแน่นอนกับเทือกสวนไร่นาของคนในพื้นที่ซึ่งคาดว่าโครงการรถไฟลาว-จีน เมื่อเกิดขึ้นก็จะนำคนมาที่เวียงจันทน์แล้วก็เที่ยวต่อหรือเดินทางมาสะหวันเขตแล้วลงไปถึงเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ช่วงนี้ผลกระทบยังน้อยซึ่งสะหวันเขตเป็นเมืองใหญ่ที่มีการค้า การลงทุน การค้าขายแดนในปริมาณที่สูง ดังนั้นในช่วงนี้ก็เตรียมแรงงานเตรียมบุคลากร มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เอาไว้รองรับ และมีแผนในการก่อสร้างสนามบินใหม่ที่เมืองอุทุมพรหรือเมืองเซโนเพื่อรองรับผู้ประกอบการและการท่องเที่ยว ปัญหาที่พบในสะหวันเขตช่วงนี้คือฝุ่นและหมอกควันจำนวนมาก และต้องการความเชื่อมโยงทุกๆ มิติกับไทยทั้งนครพนม มุกดาหาร ต้องการให้มีการค้าการลงทุนเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับโครงการรถไฟลาว-จีน ในอนาคตอันใกล้ความกังวลที่ต้องการอยากให้ป้องกันคือการกลัวจีนที่เป็นผู้ให้ทุนจะเอาไรด์เอาเปรียบลาวมากเกินไปจะร่วมมือพัฒนาด้วยกันอย่างไรให้ยั่งยืน และป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตซึ่งโครงการรถไฟจะให้ผลกระทบทั้งด้านบวกและจะให้ด้านลบด้วยเช่นกัน จะต้องมีการกฎหมายปกป้องผู้บริโภคคนลาว การประหยัดเวลาเป็นสิ่งที่สำคัญของนักธุรกิจและการลงทุน จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างกัน ส่วนด้านแรงงานนั้นสะหวันเขตไม่มีปัญหาเพราะมีการส่งเสริมและพัฒนา แต่แรงงานส่วนใหญ่จะเป็นแรงงานดิบที่ไม่มีทักษะความสามารถเท่าที่ควร ธุรกิจที่เป็นดาวรุ่งในสะหวันเขตเช่น การขนส่งโลจิสติกส์ ด้านพรมแดนมีความพร้อมด้านการทำ One Stop Service และมีระบบ Single Window เตรียมพร้อมอยู่แล้ว อีกประการคือตามความตกลงใน Cross Border Transportation (CBTA) ได้กำหนดให้ด้านทั้งมุกดาหารและสะหวันเขตมีความร่วมมือการตรวจปล่อยสินค้านร่วมกันหรือ Common Control Area (CCA) โดยทั้ง 2 ด้านมีการเตรียมพื้นที่ในด่านขาเข้าของแต่ละประเทศเพื่อตรวจปล่อยร่วมกันโดยมีการรวมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมาอยู่ร่วมกันทั้ง 2 ประเทศ เพื่อให้สินค้ามีความสิ้นไหลและเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจของทั้ง 2 ประเทศ ส่งเสริมให้มีการค้าขาย ส่งออก ตลอดจนการอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าเพื่อเป็นการยกระดับของด่านพรมแดนที่เป็นด่านนำร่อง (Palot Project) การคาดการณ์ คือ การมีคมนาคมที่ดีขึ้น และต้องพัฒนาเส้นทางหมายเลข 9 เชื่อมต่อหมายเลข 13 เพื่อให้สินค้าจากจีนและสินค้าจะไปจีนมีการสิ้นไหลและสะดวกในการเดินทาง จะทำให้เศรษฐกิจมีความเจริญเติบโต สะหวันเขตจะได้รับผลกระทบในทางอ้อมแต่ทางตรงยังไม่มีผลกระทบทางตรงน่าจะเกิดขึ้นทางด้านการค้าการลงทุน ด้านเทคโนโลยีที่จะสู้จีนไม่ได้และการเสียเปรียบด้าน

การเงินที่จีนมีเงินทุนมหาศาล แม้วันนี้จะยังไม่ตื่นตัวแต่ในอนาคตจะมีการตื่นตัวเพราะทั้งศักยภาพและแรงงานของจีนมีความเหนือกว่าลาวมาก หากไม่ตื่นตัวและสร้างศักยภาพ

3) ด้านการท่องเที่ยว

มีความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีเมืองคู่แฝด ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร ประเทศไทย จังหวัดกว๋างจิ ประเทศเวียดนาม มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในแขวงโดยการพัฒนา บัณฑิตยธรณ์ การสร้างสาธารณูปโภค ถนนหนทาง สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของแขวงเช่น พระธาตุอิงฮัง พระธาตุบังพวน เขื่อนหิน แหล่งท่องเที่ยวพิพิธภัณฑสถานไดโนเสาร์ และแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติอื่นๆ ให้ทั่วถึง ส่งเสริมสนับสนุนบริษัทท่องเที่ยว ไก่คนำเที่ยว โดยมีกฎหมายคุ้มครอง ตลอดจนการสนับสนุนให้มีการเข้ามาพักค้างคืนเพื่อให้เกิดการใช้จ่าย เช่น การขอวีซ่าของคนต่างชาติจะต้องพักค้าง 1 คืนก่อนได้รับวีซ่าจากสถานกงสุล เป็นต้น และช่วยส่งเสริม สนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม ประเพณีของพุทธศาสนาที่สืบทอดกันมาแต่โบราณ เช่น บุญปีใหม่ลาว บุญออกพรรษา เป็นต้น และให้ความร่วมมือกับเมืองคู่แฝดในการจัดงานบุญประเพณีต่าง ๆ ร่วมกัน

มีการอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในแขวงสะหวันนะเขต เช่น ประเทศเพื่อนบ้านสามารถใช้รถยนต์ผ่านแดนท่องเที่ยวภายในแขวงสะหวันนะเขตได้ 3 วัน 2 คืนเข้มงวดกวดขันความปลอดภัยในแขวงให้ผู้เดินทางเข้ามาได้รับความสะดวกและมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การเก็บค่าธรรมเนียมของคนต่างชาติในการเดินทางเข้ามาในแขวงสะหวันนะเขตทุกด่านจะต้องติดป้ายบอกในค่าใช้จ่ายเพื่อให้เกิดความโปร่งใสและออกใบเสร็จรับเงินทุกครั้ง

4) ด้านความมั่นคง

การมีความมั่นคงปลอดภัยจากภัยและการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศทุกระดับ ทั้งระดับประเทศ สังคม ชุมชน ครัวเรือน และปัจเจกบุคคล และมีความมั่นคงในทุกมิติทั้งมิติทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง ประเทศมีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย มีระบบการเมืองและพรรคปฏิวัติประชาชนลาวที่มีความมั่นคงเป็นกลไกที่นำไปสู่การบริหารประเทศที่ต่อเนื่องวัฒนาถาวร สังคมแขวงสะหวันนะเขตมีความปรองดอง สามัคคี มีความเชื่อฟังผู้นำพรรครัฐในการนำพาประเทศไปสู่ความเจริญยั่งยืน มุ่งมั่นให้ประชาชนแขวงสะหวันนะเขตมีความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สินและการหลุดพ้นจากความยากจนในปี 2024 ให้สำเร็จตามนโยบายของรัฐบาล

มีความร่วมมือในด้านชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน การกำจัดยาเสพติด การค้ามนุษย์ และภัยคุกคามจากภายนอกประเทศทุกรูปแบบ มีการป้องกันชายแดนทั้งที่ติดกับจังหวัดมุกดาหาร จังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย และจังหวัดกว๋างจิ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ให้มีความสำคัญกับวันสำคัญของชาติให้เป็นวันหยุด เช่น วันชาติ วันสร้างตั้งพรรค วันกรรมกร วันแม่หญิงสากล เป็นต้น นำคำริของนายกรัฐมนตรีมาปฏิบัติเป็นนโยบายในการพัฒนา สร้างสรรค์ในการพัฒนาแขวงให้เจริญทัดเทียมกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเร็วที่สุด

สรุปผลการพัฒนาด้านชายแดนในพื้นที่ศึกษา

จากการวิเคราะห์ข้อมูลของคณะผู้วิจัยทำให้สามารถสรุปผลการพัฒนาด้านชายแดนของพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 ชายแดนของประเทศ คือ 1) ด่านหนองคาย 2) ด่านนครพนม และ 3) ด่านมุกดาหาร พบว่าด่านหนองคายเป็นด่านควรมีการพัฒนาศักยภาพให้เป็นสากล เนื่องจากด่านหนองคายเป็นด่านที่ติดต่อกับโครงการรถไฟลาว-จีน และเป็นด่านที่มีศักยภาพในการส่งออกที่สูง และเมื่อโครงการดังกล่าวสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วจะมีนักเดินทางไม่ว่าจะเป็นนักธุรกิจ หรือนักท่องเที่ยว เดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมาก เนื่องมาจากความสะดวกสบายในการเดินทาง ดังนั้นควรเลือกด่านหนองคาย เป็นด่านแรกในการพัฒนาเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ที่สูงที่สุดสำหรับประเทศไทย

4.6 ข้อมูลการศึกษาผลประโยชน์ร่วมระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ในพื้นที่ศึกษา

ผลประโยชน์ที่ลาวจะได้รับ	ผลประโยชน์ร่วมระหว่าง ลาว-ไทย ที่ได้รับร่วมกัน	ผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับ
ผลกระทบด้านบวก		
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	- การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	- มีการพัฒนาทางด้านโครงสร้าง
- ความเติบโตของเมืองให้เป็น	- จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมี	พื้นฐานทั้งทางรถไฟ และถนน
แหล่งบันเทิงครบวงจร	จำนวนสูงขึ้น	- แรงงานจะมีงานทำเพิ่มขึ้น
- จำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น	- การรับส่งสินค้าและคนจะมีความ	- จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามา
- มีการลงทุนทางด้านธุรกิจจาก	สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น	เพิ่มขึ้น
ต่างชาติ		- นักลงทุนในไทยสามารถไป
- การขนส่งสินค้าและคนมีความ		ลงทุนในลาวได้ง่ายขึ้น
รวดเร็ว		- ธุรกิจการให้บริการด้านการ
- การนำเข้า-ส่งออกสินค้าง่าย		ท่องเที่ยวจะมีการเติบโตที่ดี
		- การรับส่งสินค้าและคนจะ
		สะดวกสบายมากขึ้น

ผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์

- สิ่งแวดล้อมถูกทำลายจากการ	- การลักลอบเข้าเมืองแบบผิด	- การลักลอบเข้าเมืองแบบผิด
สร้างทางรถไฟ	กฎหมายและการลักลอบขนของ	กฎหมาย
- การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ต้องการ	หนีภาษี	- การลักลอบขนของหนีภาษีมี
จะมีมากขึ้น	- โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้นจาก	มากขึ้น

- การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมาย การเพิ่ม ขึ้น ของ จ ำน วน - โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้น
- การลักลอบขนของหนีภาษีมีมากขึ้น นักท่องเที่ยวและสินค้า - การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ต้องการจะมีมากขึ้น
- แรงงานถูกแย่งงานมากขึ้น
- โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้น

จากการวิเคราะห์ผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างประเทศไทย กับ สปป.ลาว สามารถสรุปเป็นผลกระทบด้านบวก และผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ ได้ดังนี้

ด้านโลจิสติกส์

- การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน คือ การพัฒนาเส้นทางในการเดินทางภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางถนน หรือทางรถไฟ ให้สามารถเชื่อมต่อกับทางของโครงการรถไฟ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการเดินทาง
- การรับส่งสินค้าและคนจะมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น เนื่องจากทางรถไฟสามารถขนส่งคน และสามารถขนส่งสินค้าได้จะทำให้เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งคนและสินค้า

ด้านเศรษฐกิจ

- การเติบโตของธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยว และการบริการ

ด้านการท่องเที่ยว

- จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมีจำนวนสูงขึ้น จากการก่อสร้างโครงการดังกล่าว เมื่อเสร็จสิ้นโครงการจะทำให้สามารถเดินทางประเทศเข้ามาได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น จึงทำให้การเดินทางมาท่องเที่ยวยัง สปป.ลาวและประเทศได้ง่ายขึ้น

การความมั่นคง

- การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายและการลักลอบขนของหนีภาษี เมื่อการขนส่งคนและสินค้ามีความสะดวก และรวดเร็ว ดังนั้นการลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายและขนของหนีภาษีหรือสินค้าผิดกฎหมายจะมีมากขึ้นด้วย
- โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและสินค้า จากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมาก และสินค้าที่เข้ามาอย่างรวดเร็ว ดังนั้นโรคระบาดอาจจะติดมากับนักท่องเที่ยว หรือสินค้าที่ส่งมายังปลายทางได้อีกด้วย

4.6.1 ผลประโยชน์ร่วมระหว่างจังหวัดหนองคาย-แขวงนครหลวงเวียงจันทน์

ผลประโยชน์ที่แขวงนคร หลวงเวียงจันทน์จะได้รับ	ผลประโยชน์ร่วม ที่ได้รับร่วมกัน	ผลประโยชน์ที่จังหวัดหนองคาย จะได้รับ
ผลกระทบด้านบวก		
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน - ความเติบโตของเมืองให้เป็นแหล่งบันเทิงครบวงจร - จำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น - มีการลงทุนทางด้านธุรกิจจากต่างชาติ - การขนส่งสินค้าและคนมีความรวดเร็ว - การนำเข้า-ส่งออกสินค้าง่าย	- การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน - จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมีจำนวนสูงขึ้น - การรับส่งสินค้าและคนจะมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น	- มีการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางรถไฟ และถนน - แรงงานจะมีงานทำเพิ่มขึ้น - จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามาเพิ่มขึ้น - นักลงทุนในไทยสามารถไปลงทุนในลาวได้ง่ายขึ้น - ธุรกิจการให้บริการด้านการท่องเที่ยวจะมีการเติบโตที่ดี - การรับส่งสินค้าและคนจะสะดวกสบายมากขึ้น

ผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์

- สิ่งแวดล้อมถูกทำลายจากการสร้างทางรถไฟ - การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ต้องการจะมีมากขึ้น - การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมาย - การลักลอบขนของหนีภาษีมีมากขึ้น	- การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายและการลักลอบขนของหนีภาษี - โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้นจากนักท่องเที่ยวและสินค้า	- การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมาย - การลักลอบขนของหนีภาษีมีมากขึ้น - โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้น - การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ต้องการจะมีมากขึ้น
---	---	--

- แรงงานถูกแย่งงานมากขึ้น
- โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้น

จากการวิเคราะห์ผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างจังหวัดหนองคาย กับแขวงนครหลวงเวียงจันทน์ สามารถสรุปเป็นผลกระทบด้านบวก และผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ ได้ดังนี้

ด้านโลจิสติกส์

- การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน คือ การพัฒนาเส้นทางในการเดินทางภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางถนน หรือทางรถไฟ ให้สามารถเชื่อมต่อกับทางของโครงการรถไฟ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการเดินทาง

- การรับส่งสินค้าและคนจะมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น เนื่องจากทางรถไฟสามารถขนส่งคน และสามารถขนส่งสินค้าได้จะทำให้เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งคนและสินค้า

ด้านเศรษฐกิจ

- การเติบโตของธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยว และการบริการ

ด้านการท่องเที่ยว

- จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมีจำนวนสูงขึ้น จากการก่อสร้างโครงการดังกล่าว เมื่อเสร็จสิ้นโครงการจะทำให้สามารถเดินทางประเทศเข้ามาได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น จึงทำให้การเดินทางมาท่องเที่ยวยังสปป.ลาวและประเทศได้ง่ายขึ้น

การความมั่นคง

- การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายและการลักลอบขนของหนีภาษี เมื่อการขนส่งคนและสินค้ามีความสะดวก และรวดเร็ว ดังนั้นการลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายและขนของหนีภาษีหรือสินค้าผิดกฎหมายจะมีมากขึ้นด้วย

- โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและสินค้า จากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมาก และสินค้าที่เข้ามาอย่างรวดเร็ว ดังนั้นโรคระบาดอาจจะติดมากับนักท่องเที่ยว หรือสินค้าที่ส่งมายังปลายทางได้อีกด้วย

4.6.2 ผลประโยชน์ร่วมระหว่างจังหวัดนครพนม-แขวงคำม่วน

ผลประโยชน์ที่แขวงคำม่วน จะได้รับ	ผลประโยชน์ร่วม ที่ได้รับร่วมกัน	ผลประโยชน์ที่จังหวัดนครพนม จะได้รับ
-------------------------------------	------------------------------------	--

ผลกระทบด้านบวก

- | | | |
|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน | - การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน | - มีการพัฒนาทางด้านโครงสร้าง |
| - จำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น | - จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมี | พื้นฐานทั้งทางรถไฟ และถนน |
| - มีการลงทุนทางด้านธุรกิจจาก | จำนวนสูงขึ้น | - แรงงานจะมีงานทำเพิ่มขึ้น |
| ต่างชาติ ด้านการท่องเที่ยวและ | - มีการพัฒนาด้านการบริการและ | - จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามา |
| บริการ | ท่องเที่ยว | เพิ่มขึ้น |
| | | - ธุรกิจการให้บริการด้านการ |
| | | ท่องเที่ยวจะมีการเติบโตที่ดี |

ผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์

- | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| - การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ต้องการ | - โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้นจาก | - โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้น |
| จะมีมากขึ้น | การเพิ่มขึ้นของจำนวน | - การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ |
| - โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้น | นักท่องเที่ยวและสินค้า | ต้องการจะมีมากขึ้น |
| | - การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ | |
| | ต้องการ | |

จากการวิเคราะห์ผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างจังหวัดนครพนม กับแขวงคำม่วน สามารถสรุปเป็นผลกระทบด้านบวก และผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ ได้ดังนี้

ด้านโลจิสติกส์

- การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน คือ การพัฒนาเส้นทางในการเดินทางภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางถนน หรือทางรถไฟ ให้สามารถเชื่อมต่อกับทางของโครงการรถไฟ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการเดินทาง

- การรับส่งสินค้าและคนจะมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น เนื่องจากทางรถไฟสามารถขนส่งคน และสามารถขนส่งสินค้าได้จะทำให้เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งคนและสินค้า

ด้านเศรษฐกิจ

- การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและการบริการ จากจำนวนนักท่องเที่ยวที่มากขึ้นจะทำให้ธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยวและการบริการเกิดใหม่และเติบโตขึ้น

- จากการเดินทางที่สะดวก และรวดเร็ว อาจจะส่งผลให้สินค้าที่ไม่ต้องการเข้ามาเป็นจำนวนมาก

ด้านการท่องเที่ยว

- จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมีจำนวนสูงขึ้น จากการก่อสร้างโครงการดังกล่าว เมื่อเสร็จสิ้นโครงการจะทำให้สามารถเดินทางประเทศเข้ามาได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น จึงทำให้การเดินทางมาท่องเที่ยวยังสปป.ลาวและประเทศได้ง่ายขึ้น

การความมั่นคง

- โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและสินค้า จากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมาก และสินค้าที่เข้ามาอย่างรวดเร็ว ดังนั้นโรคระบาดอาจจะติดมากับนักท่องเที่ยว หรือสินค้าที่ส่งมายังปลายทางได้อีกด้วย

4.6.3 ผลประโยชน์ร่วมระหว่างจังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต

ผลประโยชน์ที่แขวง สะหวันนะเขตจะได้รับ	ผลประโยชน์ร่วม ที่ได้รับร่วมกัน	ผลประโยชน์ที่จังหวัดมุกดาหาร จะได้รับ
ผลกระทบด้านบวก		
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	- การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	- มีการพัฒนาทางด้านโครงสร้าง
- จำนวนนักท่องเที่ยวมากขึ้น	- จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมี	พื้นฐานทั้งทางรถไฟ และถนน
- มีการลงทุนทางด้านธุรกิจจาก	จำนวนสูงขึ้น	- แรงงานจะมีงานทำเพิ่มขึ้น
ต่างชาติ		- จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามาเพิ่มขึ้น
		- นักลงทุนในไทยสามารถไปลงทุนในลาวได้ง่ายขึ้น
		- ธุรกิจการให้บริการด้านการท่องเที่ยวจะมีการเติบโตที่ดี

ผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์

- การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ต้องการจะมีมากขึ้น	- โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและสินค้า	- โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้น
- แรงงานถูกแย่งงานมากขึ้น		- การเข้ามาของสินค้าที่ไม่ต้องการจะมีมากขึ้น
- โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้น		

จากการวิเคราะห์ผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างจังหวัดมุกดาหาร กับแขวงสะหวันนะเขต สามารถสรุปเป็นผลกระทบด้านบวก และผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ ได้ดังนี้

ด้านโลจิสติกส์

- การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน คือ การพัฒนาเส้นทางในการเดินทางภายในประเทศไม่ว่าจะเป็นทางถนน หรือทางรถไฟ ให้สามารถเชื่อมต่อกับทางของโครงการรถไฟ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการเดินทาง
- การรับส่งสินค้าและคนจะมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น เนื่องจากทางรถไฟสามารถขนส่งคน และ สามารถขนส่งสินค้าได้จะทำให้เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งคนและสินค้า

ด้านเศรษฐกิจ

- การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและการบริการ จากจำนวนนักท่องเที่ยวที่มากขึ้นจะทำให้ธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยวและการบริการเกิดใหม่และเติบโตขึ้น
- จากการเดินทางที่สะดวก และรวดเร็ว อาจส่งผลให้สินค้าที่ไม่ต้องการเข้ามาเป็นจำนวนมาก

ด้านการท่องเที่ยว

- จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมีจำนวนสูงขึ้น จากการก่อสร้างโครงการดังกล่าว เมื่อเสร็จสิ้นโครงการจะทำให้สามารถเดินทางประเทศเข้ามาได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น จึงทำให้การเดินทางมาท่องเที่ยวยังสปป.ลาวและประเทศได้ง่ายขึ้น

การความมั่นคง

- โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและสินค้า จากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมาก และสินค้าที่เข้ามาอย่างรวดเร็ว ดังนั้นโรคระบาดอาจจะติดมากับนักท่องเที่ยวหรือสินค้าที่ส่งมายังปลายทางได้อีกด้วย

บทที่ 5

สรุปผลการดำเนินการวิจัย

5.1 สรุปมุมมองความคิดเห็นของสปป.ลาว ที่มีต่อโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน ในพื้นที่ศึกษา นคร หลวงเวียงจันทน์ แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน และแขวงสะหวันนะเขต

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกพบว่ามุมมองความคิดเห็นต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาใน สปป.ลาวนั้นได้ให้ความสำคัญในหลายส่วนโดยได้สรุปความคิดเห็นออกเป็น 5 ด้าน คือ 1) ด้านโลจิสติกส์ 2) ด้านการท่องเที่ยว 3) ด้านเศรษฐกิจ 4) ด้านความมั่นคง และ 5) ด้านสิ่งแวดล้อม

1) ด้านโลจิสติกส์

ด้านโลจิสติกส์จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่าแขวงคำม่วนและสะหวันนะเขตรวมถึงแขวงบอลิคำไซนั้นยังมีความห่างไกลจากเส้นทางรถไฟไฟฟ้าที่เกิดขึ้นโดยทางภาครัฐและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องของสปป.ลาวได้มีการเตรียมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละแขวงเพื่อรองรับการพัฒนาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตไม่เพียงแต่โครงการรถไฟลาว-จีนเพียงอย่างเดียวทั้ง 3 แขวงไม่ว่าจะเป็น แขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต และแขวงบอลิคำไซได้มีการปรับปรุงและพัฒนาพร้อมศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ภายในภูมิภาคไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการก่อสร้างจัดพักรถในแขวงคำม่วนเพื่ออำนวยความสะดวกในเส้นทางเดินทาง การโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากนครหลวงเวียงจันทน์มายังแขวงคำม่วนเองเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางภายในภูมิภาคของสปป.ลาวให้มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นและเพื่อรองรับเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นแล้วอีกด้วย ในส่วนของแขวงสะหวันนะเขตนั้นจากการสัมภาษณ์เชิงลึกพบว่าแขวงสะหวันนะเขตเองนั้นมีศักยภาพจากการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ทางรัฐบาลของสปป.ลาวเองให้การสนับสนุนในทุกส่วนไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น การปรับปรุงถนนจาก 2 เลนเป็น 4 เลนและการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตลอดเส้นทางขนส่งที่ใช้เป็นหลักเพื่อดึงดูดและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการขนส่งและนักลงทุนที่เข้ามาทำการค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโนโดยได้ให้ความเห็นว่าหากมีการเชื่อมต่อโครงการรถไฟลาว-จีนแล้วนั้นคาดการณ์ว่าระบบการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ ภายในแขวงสะหวันนะเขตนี้น่าจะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค เนื่องจากมีความรวดเร็วในการขนส่งมากขึ้นและลดระยะเวลาการเน่าเสียของสินค้า และส่วนสินค้าอิเล็กทรอนิกส์นั้นคาดการณ์ว่าจะเป็นการขนส่งทางเรือหรือทางรถตามปกติ โดยแขวงสะหวันนะเขตเองได้มีการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการเจริญเติบโตและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งรวมทั้งกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ยกตัวอย่างเช่น โครงการพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายพื้นที่แขวงสะหวันนะเขต นครพนม มุกดาหารให้เกิดขึ้นจริง โดย ณ ปัจจุบัน ปี 2562 อยู่ในระหว่างดำเนินการเพื่อศึกษาข้อมูลต่อมา

ในส่วนนครหลวงเวียงจันทน์นั้นเป็นเขตพื้นที่ที่มีการเกิดขึ้นของรถไฟฟาลาว-จีนโดยนครหลวงเวียงจันทน์นั้นเป็นสถานที่หลักในการขนส่งสินค้าจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่าความคิดเห็นส่วนใหญ่ของนครหลวงเวียงจันทน์นั้นได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นนั้นว่าเป็นโครงการที่เสริมสร้างศักยภาพ

ภาพให้สปป.ลาวเองในการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งและการพัฒนาโครงข่ายและการเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งภายในภูมิภาคของสปป.ลาวให้เห็นเป็นรูปธรรมมากขึ้นโดยโครงการดังกล่าวจะช่วยให้การขนส่งสินค้าและกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในพื้นที่ขยายตัวมากขึ้นเป็นลำดับและส่งเสริมให้สามารถส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนและอื่น ๆ ได้รวดเร็วยิ่งขึ้นโดยทางรัฐบาลเองและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับนครหลวงเวียงจันทน์เองได้มีนโยบายและโครงการที่เชื่อมโยงทางด่วนคู่ขนานกับเส้นทางรถไฟฟาลาว-จีนที่เกิดขึ้นเพื่อสร้างความสะดวกให้กับ การขนส่งสินค้าและบริการต่าง ๆ พร้อมทั้งเป็นการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นหลังจากการเปิดให้บริการรถไฟลาว-จีนอย่างเป็นทางการในเร็ว ๆ นี้

ในส่วนความคิดเห็นของแขวงบอลิคำไซนั้นได้ให้ความเห็นว่ายังห่างไกลเส้นทางรถไฟฟาลาว-จีนที่เกิดขึ้นอยู่มากแต่ทางภาคส่วนของแขวงเองนั้นก็ได้มีการเตรียมความพร้อมและมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่แขวงเองเพื่อรองรับการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) และมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกในเส้นทางยกตัวอย่างเช่นโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมือง และทางด่วน การทำจุดพักรถเป็นต้นซึ่งหากในอนาคตมีการก่อสร้างเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟหรือโครงการที่เกี่ยวข้องแขวงบอลิคำไซเองมีความพร้อมในการเชื่อมต่อการคมนาคมอย่างสมบูรณ์

2) ด้านการท่องเที่ยว

ด้านการท่องเที่ยวเนื่องจากแขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต และแขวงบอลิคำไซนั้นยังห่างไกลจากเส้นทางรถไฟโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นดังนั้นจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลเชิงลึกโดยการสัมภาษณ์พบว่ามุมมองความคิดเห็นการท่องเที่ยวในแขวงคำม่วนและแขวงสะหวันนะเขตนั้นได้ให้ความเห็นว่าแขวงคำม่วนนั้นยังห่างไกลโครงการรถไฟที่เกิดขึ้นโดยส่วนใหญ่แล้วนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาในแขวงคำม่วนนั้นมักใช้การคมนาคมขนส่งโดยสาร ไม่ว่าจะเป็นรถโดยสาร หรือรถตู้เสียเป็นส่วนใหญ่จึงคาดว่าไม่ได้ส่งผลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวในแขวงจากเดิมมากนักเนื่องจากโครงการที่เกิดขึ้นเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางรางโดยน่าจะเน้นและให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้ามากกว่าแต่ภาคส่วนของแขวงคำม่วนและสะหวันนะเขตเองก็ไม่ละเลยที่จะให้ความสำคัญกับการพัฒนาและศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเพื่อนำไปต่อยอดและพัฒนาเป็นโครงการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในแขวงเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวของแขวงต่อไป

ในส่วนของนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งเป็นเมืองหลวงของ สปป.ลาวนั้นจากการลงพื้นที่สัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกได้ให้ความเห็นว่าโดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในนครหลวงเวียงจันทน์โดยการเดินทางโดยรถมีเป็นจำนวนมากอยู่แล้วหากมีการเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งโดยมีเส้นทางรถไฟนั้นจะส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นตามลำดับโดยทางรัฐบาล สปป.ลาวและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในนครหลวงเวียงจันทน์ได้เตรียมพร้อมรับมือกับเหตุการณ์ดังกล่าวโดยการผลักดันให้เกิดการกระจายตัวของธุรกิจในพื้นที่ๆ เกี่ยวข้องโดยการแบ่งพื้นที่สร้างเป็นอุตสาหกรรมเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมาด้วยรถไฟ จากโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นโดยผลักดันให้เกิดโครงการการสร้างที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและมีโครงการพัฒนาเกาะ

(สันดอนกลางน้ำ) เพื่อพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวอีกด้วยพร้อมการพัฒนาโรงแรมร้านค้าให้มีคุณภาพและมาตรฐานมากขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาในนครหลวงเวียงจันทน์

ในส่วนของแขวงบอลิคำไซนั้นจากการลงพื้นที่ศึกษาและสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกพบว่าแขวงบอลิคำไซนั้นยังห่างไกลจากโครงการรถไฟฟาลาว-จีนที่เกิดขึ้นโดยปัจจุบันแขวงบอลิคำไซเองมีนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวโดยปกติอยู่แล้วหากมีโครงการรถไฟเกิดขึ้นคาดการณ์ว่าจะส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวในอนาคตและแขวงบอลิคำไซเองโดยภาครัฐและผู้ประกอบการท่องเที่ยวก็ได้มีการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการให้ความรู้กับประชาชนในพื้นที่เพื่อการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวให้กับชาวต่างชาติและผู้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในแขวงบอลิคำไซเป็นต้น

3) ด้านเศรษฐกิจ

ด้านเศรษฐกิจในส่วนของแขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต และ แขวงบอลิคำไซนั้นยังห่างไกลจากเส้นทางรถไฟโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นมากจากการลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึกในแขวงคำม่วนได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับความเชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการเกิดขึ้นของโครงการรถไฟลาว-จีนโดยคาดการณ์ว่าจะส่งผลให้เศรษฐกิจเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องมีการค้าการลงทุนมากขึ้นโดยในปัจจุบันแขวงคำม่วนเองได้มีนโยบายและแนวทางในการรองรับและพัฒนาเศรษฐกิจในส่วนต่างๆ ของแขวงเองไม่ว่าจะเป็นด้านการค้าการลงทุนและการส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติในส่วนของแขวงสะหวันนะเขตเองก็มีการเตรียมความพร้อมและรับมือในการพัฒนาเศรษฐกิจของตัวเองเนื่องจากแขวงสะหวันนะเขตนั่นเป็นแขวงที่มีการค้าการลงทุนเป็นลำดับต้นๆ ของสปป.ลาว โดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับแขวงเป็นอย่างมากโดยได้ให้ความเห็นว่าโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นนั้นส่งผลดีต่อภาพรวมของเศรษฐกิจภายในสปป.ลาวเองและยังส่งผลดีต่อแขวงสะหวันนะเขตด้วยหากมีการเชื่อมต่อมาที่แขวงสะหวันนะเขตจะส่งผลให้เศรษฐกิจและการค้าการลงทุนในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษในแขวงสะหวันนะเขตนั่นมีความคึกคักเป็นอย่างมากเนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าออกไปยังปลายทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วมากขึ้นทั้งที่ทางแขวงสะหวันนะเขตเองก็ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้และการศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุนเพื่อนำเสนอโครงการพัฒนาต่าง ๆ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงในอนาคตแก่ภาคีรัฐบาลเพื่อรอการพิจารณาต่อไป

ความคิดเห็นในส่วนของนครหลวงเวียงจันทน์ที่มีต่อโครงการรถไฟลาว-จีนนั้นจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลสัมภาษณ์เก็บข้อมูลเชิงลึกพบว่าภาคส่วนในนครหลวงเวียงจันทน์เองมีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่โครงการนี้เกิดขึ้นจริงพร้อมแล้วเสร็จและเริ่มใช้งานได้จริงแล้วนั้น จากการสัมภาษณ์พบว่า ทางสปป.ลาวได้มีการผลักดันให้เกิดการค้าการลงทุนในสปป.ลาวเพื่อเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์กับโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นโดยการมีนโยบายผลักดันและส่งเสริมการลงทุนให้กับนักลงทุนภายในสปป.ลาวเองเพื่อเป็นการส่งเสริมและสร้างรายได้ให้ผู้ประกอบการในพื้นที่อีกด้วย

ในส่วนของแขวงบอลิคำไซนั้นก็ยังถือว่ามีความห่างไกลจากเส้นทางรถไฟที่เกิดขึ้นโดยในด้านเศรษฐกิจนั้นทางแขวงบอลิคำไซได้ให้ความเห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบอะไรจากโครงการที่เกิดขึ้นเนื่องจากยัง

ห่างไกลแต่ทางแขวงบอลิคำไซเองก็มีการศึกษาและพัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของตัวแขวงอยู่แล้วไม่ว่าจะเป็นแผนโครงการ การเชื่อมโยงภูมิภาค แผนการรองรับการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าการลงทุนภายในแขวง

4) ด้านความมั่นคง

ความเห็นในด้านความมั่นคงนั้นจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นพบว่า ประเด็นความคิดเห็นในส่วนของความมั่นคงนั้นในพื้นที่ศึกษาคือแขวงคำม่วน สะหวันนะเขต นครหลวงเวียงจันทน์และ แขวงบอลิคำไซ ได้ให้ความเห็นในประเด็นความมั่นคงโดยแขวงคำม่วน สะหวันนะเขต และบอลิคำไซนั้นยังห่างไกลจากเส้นทางการเกิดขึ้นของโครงการรถไฟลาวจีนจะมีเพียงนครหลวงเวียงจันทน์เท่านั้นที่จะสามารถคาดการณ์ได้ถึงประเด็นในเรื่องของความมั่นคง โดยคาดการณ์ว่าประเด็นความมั่นคงนั้นมีส่วนเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟลาว-จีนที่เกิดขึ้นน่าจะเป็นในเรื่องของการลักลอบเข้ามาของแรงงานต่างด้าวที่อาจแฝงตัวเข้ามาทำงานใน สปป.ลาว อันเนื่องมาจากโครงการรถไฟที่เกิดขึ้นอาจส่งผลทำให้เกิดอาชญากรรมและความไม่ปลอดภัยของคนในพื้นที่รวมถึงปัญหาเสียดินได้แต่อย่างไรก็ตามทางนครหลวงเวียงจันทน์เองก็ได้มีแนวทางในการป้องกันและรับมือกับปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตแล้วโดยได้ประสานกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องให้ร่วมกันวางแผนรับมือในสถานการณ์ดังกล่าว

5) ด้านสิ่งแวดล้อม

ด้านสิ่งแวดล้อมนั้นจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ศึกษาพบว่าความคิดเห็นในส่วนของสังคมและสิ่งแวดล้อมนั้นมีประเด็นที่สำคัญคือมลพิษและฝุ่นควันภายในพื้นที่โดยส่วนใหญ่แล้วผลกระทบที่ได้รับจะอยู่ในพื้นที่ ๆ มีการก่อสร้างโครงการรถไฟลาว-จีน อันได้แก่นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งแขวงคำม่วน สะหวันนะเขต และบอลิคำไซ นั้นไม่ได้รับผลกระทบแต่อย่างใดอันเนื่องมาจากยังห่างไกลเส้นทางโครงการที่เกิดขึ้นแต่หากมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือการเชื่อมโยงทางถนน การคมนาคมขนส่งในพื้นที่ต่าง ๆ นั้นทางแขวงเองก็มีนโยบายรองรับและบริหารจัดการในด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อรองรับโครงการต่าง ๆ อยู่แล้วเช่นกันซึ่งอยู่ในแผนพัฒนาของแต่ละแขวงเองอยู่แล้ว

5.2 สรุปผลประโยชน์ร่วมระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ในพื้นที่ศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร และพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน และแขวงสะหวันนะเขต

จากการวิเคราะห์ผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างประเทศไทย กับ สปป.ลาว สามารถสรุปเป็นผลกระทบด้านบวก และผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ ได้ดังนี้

ผลกระทบด้านบวก

1. การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน คือ การพัฒนาเส้นทางในการเดินทางภายในประเทศไม่ว่าจะเป็นทางถนน หรือทางรถไฟ ให้สามารถเชื่อมต่อกับทางของโครงการรถไฟ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการเดินทาง

2. จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมีจำนวนสูงขึ้น จากการก่อสร้างโครงการดังกล่าว เมื่อเสร็จสิ้นโครงการจะทำให้สามารถเดินทางประเทศเข้ามาได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น จึงทำให้การเดินทางมาท่องเที่ยวยังสปป.ลาวและประเทศได้ง่ายขึ้น

3. การรับส่งสินค้าและคนจะมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น เนื่องจากทางรถไฟสามารถขนส่งคน และสามารถขนส่งสินค้าได้จะทำให้เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งคนและสินค้า

ผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์

1. การลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายและการลักลอบขนของหนีภาษี เมื่อการขนส่งคนและสินค้านี้มีความสะดวก และรวดเร็ว ดังนั้นการลักลอบเข้าเมืองแบบผิดกฎหมายและขนของหนีภาษีหรือสินค้าผิดกฎหมายจะมีมากขึ้นด้วย

2. โรคระบาดจะเข้ามาง่ายขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและสินค้า จากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมาก และสินค้าที่เข้ามาอย่างรวดเร็ว ดังนั้นโรคระบาดอาจจะติดมากับนักท่องเที่ยว หรือสินค้าที่ส่งมายังปลายทางได้อีกด้วย

5.3 สรุปผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) ในพื้นที่ศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร

คณะผู้วิจัยสามารถสรุปผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว และความมั่นคง จากการศึกษาข้อมูล แบบสัมภาษณ์ การลงพื้นที่ และการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐบาล เอกชน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้ดังนี้

1) ด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิเช่น ถนน รางรถไฟ และระบบสาธารณูปโภค รูปแบบในการขนส่งสินค้าจะมีหลายรูปแบบ มีการแข่งขันที่สูง ซึ่งระบบรางรถไฟจะต้องมีการเปลี่ยนราง ถ้าเป็นระบบรางจีน ไทยจะได้เปรียบเพราะจะต้องเปลี่ยนรถไฟ ซึ่งจะทำให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าควรรใช้หนองคายเป็นฐานในการกระจายสินค้าทุกรูปแบบเหมือนเวียงจันทน์

- ผลกระทบด้านการขนส่งควรเตรียมการรองรับสินค้าจำนวนมากจากประเทศจีน ถ้าหารถไฟเชื่อมมาถึงไทยในอนาคต ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าไปเวียงจันทน์จะได้รับผลกระทบเพราะสามารถขนส่งทางรถไฟได้โดยตรง โดยพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดคือ ท่านาแร่เข้าเวียงจันทน์

- การสร้างหน่วยงานพัฒนาหน่วยงานให้เป็น One stop Service และมีการจัดตั้งคณะทำงานระหว่างรัฐบาลและเอกชน โดยศุลกากรเป็นเจ้าภาพในการร่วมกันและคอยแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศกับภาคเอกชน ในการดำเนินกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์

เส้นทางและกิจกรรมที่ใช้ในการขนส่ง

- ปัจจุบันการขนส่งจะใช้เส้นทางทางถนนในการขนส่งสินค้า และกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์จะมีรูปแบบในการขนส่งไม่มากนัก แต่ถ้าโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วจะทำให้เกิดเส้นทางในการขนส่งสินค้าที่หลากหลายมากขึ้น และรูปแบบในการขนส่งสินค้าจะมีหลายรูปแบบ กิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์จะมีหลากหลายรูปแบบมากขึ้นกว่าปัจจุบัน

การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

- ปัจจุบันการจราจรทางหลวงหมายเลข 2 ตั้งแต่ปี 2556 – ปี 2559 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยสูงขึ้นกับรถทุกประเภททุกปี ทำให้สะท้อนได้ว่าการค้า การลงทุนของจังหวัดเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเส้นทางนี้มีศักยภาพในเชื่อมโยงโครงข่ายระบบการขนส่งทางรางและทางบก ตลอดจนเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว และมีความสำคัญในการเชื่อมโยงภาคการผลิตด้านต่างๆ เข้าด้วยกัน เช่น ภาคการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการ ภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม เป็นต้น

- จุดผ่านแดนและจุดตรวจคนเข้าเมือง การคมนาคมทางบกข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1, 2 และ 3 โดยรถยนต์และรถไฟ คือ ด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 จังหวัดหนองคายกับด้านสากลนครหลวงเวียงจันทน์, ด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหารกับด้านสากลแขวงสะหวันนะเขต และด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 จังหวัดนครพนมกับด้านสากลแขวงคำม่วน

2) ด้านเศรษฐกิจ

ในส่วนของผลกระทบนั้นมีทั้งบวกและลบด้วยกัน ประเทศไทยเองยังไม่ได้มีการเตรียมความพร้อมเท่าที่ควร ในส่วนของค่าแรงงานนั้นเป็นส่วนหนึ่งสำคัญในการลงทุนหากจีนจะมาพร้อมเทคโนโลยี ประเทศไทยเองค่อนข้างเสียเปรียบหากทางประเทศจีนเข้ามาอย่างแท้จริง ผลกระทบหลักที่จะเกิดขึ้นคือ สินค้าจีนทะลักเข้าสู่ประเทศไทยโดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ในส่วนของเรื่องการขนส่งและกิจกรรม โลจิสติกส์นั้น กระทบแน่นอนเนื่องจากรถไฟจากประเทศจีนนำเข้ามาของสินค้านั้นเป็นจำนวนมาก สินค้ามีราคาถูกและมาทีละเยอะๆ หากถาวรรถไฟจอดที่สิงคโปร์ จะได้รับผลกระทบทั้งระบบ แต่ถ้ารถไฟจอดที่เวียงจันทน์ เราจะไม่กระทบมาก เนื่องจากเราต้องไปรับสินค้าเองที่ลาว ซึ่งการส่งออกสินค้าทางภาคอีสาน พวกแป้งมัน แป้งมัน

สำหรับหลัง แบ่งข้าวเหนียว ก็จะหันมาใช้ในการขนส่งทางรถไฟที่ดีที่สุด สะดวกและรวดเร็ว ผู้ประกอบการขนส่งทาง
ลาวจะได้รับผลกระทบสูงมาก ทั้งนี้ สินค้าจีนทางเรือที่เข้าแหลมฉบัง อาจจะไม่มีความเพิ่มมากขึ้นอัน
เนื่องมาจากการใช้เส้นทางรถไฟลาว-จีนแทน รัฐบาลเตรียมการด้านการลงทุนแต่ยังไม่มีผู้ลงทุนเนื่องจาก
สถานที่ (Location) เนื่องจากไกลเกินไป ซึ่งเมืองหนองคาย เหมาะสมที่สุด ดีที่สุดเหมาะสมในการพัฒนา ทั้ง
ท่องเที่ยวและสินค้า สามารถจัดทำยุทธศาสตร์มา เป็นศูนย์กลางได้เลย แต่อาจมีข้อจำกัดทางกฎหมายที่ยุ้งยาก
มากเกินไปทำให้ธุรกิจไม่ยากทำ สร้างเงื่อนไขที่ไม่เอื้ออำนวยในการทำธุรกิจสำหรับการส่งออกสินค้า รถไฟ
ถ้าจีนเป็นของบริษัทเอกชน เมื่อเอาสินค้าลงมา ไม่มีทางที่จะตีรถกลับแน่นอนจะต้องนำสินค้ากลับไปด้วย
นอกจากนี้ การลงทุนจะมีค่าแรง ในเมืองไทยยังมีค่าแรงที่เพิ่มขึ้นต้นทุนก็จะสูงมากขึ้นตามไปด้วย หาก
โครงการรถไฟลาว-จีนเกิดขึ้น สินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่ได้รับจากโครงการรถไฟ เช่น หอมมะลิ ข้าวเจ้าหอม
สวรรค์ คนเดินทางไปมาสะดวกมากขึ้น วัฒนธรรมที่จะหล่อหลอมเข้ามาได้ง่ายมากขึ้น การกำหนดราคาขนส่ง
สินค้า ควรไปศึกษาวิเคราะห์ให้มีความเหมาะสมไม่ถูกจนเกินไป เพราะระยะเวลามันสั้นลงในการเดินทาง ซึ่ง
ควรจะคำนวณให้เหมาะสมกับระยะทาง การแข่งขันในด้านสินค้าและผลิตภัณฑ์ ก็จะมีมากขึ้นทั้งด้านปริมาณ
และคุณภาพ ราคา GDP ของคนลาวทั้งอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมก็จะมีเพิ่มขึ้น แต่ต้องทำอย่างไรให้มันสมดุล
กันทั้งประเทศ ซึ่งยังเป็นตัววัดไม่ได้เพราะมีหลายตัวที่ต้องคำนึงถึง แต่ถ้าหากเป็นเรื่องการท่องเที่ยวนั้นมี
ศักยภาพ เอกลักษณะสำคัญและที่ดีกว่า หนองคายมีแม่น้ำโขง และกำลังจะมีเส้นทางรถ 4 เลนส์ (Romantic
Road) เชียงคาน-โขงเจียม คาดว่าอีกไม่นานจะแล้วเสร็จ แต่เส้นทางทางน้ำยังไม่เคยเกิดขึ้น ก็เลยใช้ช่องทางนี้
เพื่อการท่องเที่ยวและขนส่ง ถ้าเส้นทางทางน้ำเกิดขึ้นมา ก็จะทำให้มีความหลากหลายในการเดินทาง เราเป็นที่
ประเทศที่ 2 ที่ใช้ลุ่มแม่น้ำโขง ใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างไทย-ลาว ทางลาวก็ยินดีที่จะร่วมมือกับเรา ส่วน
นครพนมเค้าก็มีการเดินทางทางเรือเพื่อการท่องเที่ยวและพักผ่อน ผลกระทบทางด้านการท่องเที่ยวที่จะเกิดคือ
ระบบนิเวศน์ (สิ่งแวดล้อม) จากการสร้างเส้นทาง ผลกระทบนี้ก็จะได้รับการเยียวยาช่วยเหลือจากภาครัฐ และ
จากผลกระทบนี้ก็จะทำให้มีคนเข้ามาเที่ยว

3) ด้านการท่องเที่ยว

จำนวนนักท่องเที่ยว

- หลังจากโครงการรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดการณ์ว่า จำนวนนักท่องเที่ยวจะสูงขึ้น
เนื่องจากรูปแบบในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวจะมีความสะดวกมากขึ้น และใช้เวลาในการเดินทางที่น้อยลง
เมื่อเทียบกับสถิตินักท่องเที่ยวของพื้นที่ศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร ซึ่ง
หน่วยงานทางด้านการท่องเที่ยวได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยวจากสถิติของนักท่องเที่ยว
ที่เพิ่มสูงขึ้น

เส้นทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

- พื้นที่ศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหารต้องเร่งพัฒนาเส้นทางทาง
ในการท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ แต่มีศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยวรวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวยังคงจำกัด

ขาดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่มีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด
ผู้ว่าราชการจังหวัดหนองคายได้ให้ความสำคัญในการศึกษาถึงศักยภาพการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อให้การ
พัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยว สามารถสร้างผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมให้แก่จังหวัด
หนองคาย และเป็นการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวจังหวัดหนองคายในการรองรับแนวโน้มการพัฒนาและ
ความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น เป็นการปรับตัวและมีแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวที่สามารถรองรับการ
เปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้เป็นอย่างดี และเพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์จากความเป็นเมืองชายแดนนี้ให้สามารถ
ส่งผลดีต่อการท่องเที่ยวโดยรวมของจังหวัด ถ้าเส้นทางรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผล
กระทบทางด้านบวก เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะไหลเข้ามายังจังหวัดหนองคายมากขึ้น และทำให้เกิดธุรกิจด้าน
การท่องเที่ยว และการบริการเพิ่มมากขึ้น

รายได้จากการท่องเที่ยว

- ถ้าเส้นทางรถไฟดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วคาดว่าจะส่งผลกระทบทางรายได้ให้กับประชาชน
ภายในจังหวัด เนื่องจากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มากขึ้นธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยว และการบริการ
จะต้องเติบโตขึ้น และมีมากขึ้น เพื่อรองรับจำนวนที่เพิ่มมากขึ้นด้วย

บุคลากรทางด้านการท่องเที่ยวและการบริการ

- จากจำนวนของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นจะทำให้เกิดผลกระทบทางด้านภาษาที่ใช้ในการ
สื่อสารกับนักท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถสื่อสารและทำกิจกรรมกับนักท่องเที่ยวได้ บุคลากรด้านการท่องเที่ยว
ควรได้รับการพัฒนาทางด้านภาษาให้สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวได้

4) ด้านความมั่นคง

ปัญหาการลักลอบหลบหนีเข้าเมือง และปัญหาแรงงานต่างด้าว จากชนบธรรมเนียมประเพณีที่
คล้ายคลึงกันของประชาชนทั้งสองฝั่งโขง ทำให้มีการไปมาหาสู่กันมาตั้งแต่ครั้งอดีตจนถึงปัจจุบัน ประชาชน
ของทั้งสองประเทศส่วนหนึ่งเป็นเครือญาติกัน ทำให้มีการลักลอบเดินทางไปมาหาสู่กัน และจากสถานะ
เศรษฐกิจที่ต่างกัน ทำให้ประชาชนชาวลาวนิยมเดินทางมาทำงานในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก จากสาเหตุ
ดังกล่าวทำให้ประชาชนชาวลาวลักลอบเข้ามาทำงานและพักอาศัยในประเทศไทยโดยกระจายกันอยู่ทั่ว
ประเทศ ซึ่งอาชีพที่ชาวลาวนิยมเข้ามาทำงานมากที่สุด คือ อาชีพรับใช้ในบ้าน รองลงมาคือ งานกรรมกร ส่วน
ในจังหวัดหนองคาย คนต่างด้าวชาวลาวส่วนใหญ่อยู่ในภาคครัวเรือน โดยอยู่กินฉันท์สามีภริยากับคนไทย อยู่
ในภาคบริการและอุตสาหกรรมประมาณ 2,000 คน จากการขอรับใบอนุญาตทำงานและการสำรวจความ
ต้องการจ้างแรงงานของภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการ จะมีความต้องการจ้างแรงงานในช่วงฤดูกาลผลิต
เท่านั้น แรงงานกรรมกรยังคงเป็นแรงงานที่มีความต้องการจ้างเป็นจำนวนมาก มีการขาดแคลนในระดับที่
ค่อนข้างรุนแรง การนำเข้าแรงงานต่างด้าวตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจ้างแรงงาน (MOU) ยังดำเนินการได้
ไม่เต็มที่ เนื่องจากมีปัญหาหลายประการ เช่น ค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง โดยแรงงานต่างด้าวพลัการะค่าใช้จ่าย
ต่างๆ ให้กับนายจ้างเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายให้ก่อน และบริษัทหรือรัฐวิสาหกิจจัดหางานลาวที่ตั้งขึ้นตามบันทึก

ข้อตกลงฯ ไม่สามารถหาแรงงานต่างด้าวมาป้อนให้กับนายจ้างได้ โดยเฉพาะแรงงานต่างด้าวสัญชาติลาว มีความต้องการจ้างแรงงานลาวประมาณ 70,000 คน แต่นำเข้ามาได้เพียงประมาณ 7,000-8,000 คน เท่านั้น

ปัญหาการลักลอบการค้าสินค้าหนีภาษีตามแนวชายแดนตลอดแนวชายแดน ยังคงมีการลักลอบ
สินค้าหนีภาษีศุลกากรหลายประเภท ทั้งการส่งออกและนำเข้า เช่น สินค้า อุปโภคบริโภค สัตว์สงวน สุราเถื่อน
สินค้าที่จับกุมได้ ได้แก่ รถยนต์ โทรศัพท์มือถือ กระเป๋าแฟชั่น สตรี เสื้อผ้า สุรา บุหรี่ ผ้าไหม อุปกรณ์
โทรศัพท์มือถือ ไพ่ป็อก หอมหัวใหญ่ เป็นต้น

ปัญหายาเสพติด สถานการณ์นำเข้ายาเสพติดตามแนวชายแดน ได้แก่ อำเภอเมืองหนองคาย
อำเภอสังคม อำเภอศรีเชียงใหม่ อำเภอโพนพิสัย และอำเภอรัตนวาปี ยาเสพติดที่ลักลอบนำเข้า ได้แก่ ยาบ้า
กัญชา และมีแนวโน้มนำเข้าเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากฝ่ายตรงข้ามหันมาใช้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นจุดนำเข้า
เนื่องจากภูมิประเทศเอื้ออำนวย โดย ลักลอบนำเข้าตามช่องทางธรรมชาติ หมู่บ้านตามแนวชายแดน จุดผ่าน
แดนถาวร และจุดผ่อนปรน โดยจุดผ่านแดนถาวรเป็นจุดนำเข้าที่สำคัญ พื้นที่เป้าหมาย คือ ตลอดแนว 6
อำเภอชายแดน 23 ตำบล 123 หมู่บ้าน พื้นที่พ่วงเชิงพิเศษ คือ อำเภอเมืองหนองคาย และอำเภอศรีเชียงใหม่
การสกัดกั้นยาเสพติดในพื้นที่จังหวัดหนองคาย มีการสนธิกำลังจากส่วนราชการ จำนวน 13 หน่วยงาน มีชุด
ปฏิบัติการ จำนวน 32 ชุด เพื่อสกัดกั้นการนำเข้ายาเสพติดตลอดแนวชายแดนโดยเน้นหนักที่จุดผ่านแดนถาวร
และจุดผ่อนปรน การลาดตระเวนทางน้ำ การลาดตระเวนทางบก และจุดตรวจจุดสกัดรถไฟ และการสนธิกำลัง
ป้องกันและแก้ไขปัญหาการลักลอบนำเข้ายาเสพติด ขบวนการไฟสายจังหวัดหนองคาย – ทำนาแล้ง

5.4 ข้อเสนอแนะ และแนวทางในการรองรับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน ในพื้นที่ศึกษา จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร

ร่างแผนยุทธศาสตร์รองรับโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว - จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) จากยุทธศาสตร์
Belt and Road Initiative ของจีนที่ต้องการขยายเส้นทางการเชื่อมโยงทางด้านการขนส่ง การค้า และการ
เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยได้เข้าร่วมลงทุนในการพัฒนาเส้นทางการขนส่งระบบรางใน
สปป.ลาว โดยจุดประสงค์ของจีนคือต้องการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งจากเมืองคุนหมิงไปยังเขตปกครอง
ตนเองสิบสองปันนา ของประเทศจีน เพื่อเชื่อมไปยังประเทศสิงคโปร์ โดยใช้ สปป.ลาวเป็นตัวกลางในการ
เชื่อมโยงดังกล่าว จึงได้ดำเนินการเข้าไปร่วมลงทุนในการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน ใน สปป.ลาว โดยเส้นทางการ
ก่อสร้างเริ่มตั้งแต่ด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ไปสิ้นสุดที่นครหลวงเวียงจันทน์ มีระยะทางรวม 414.32
กิโลเมตร ซึ่งโครงการดังกล่าวได้ดำเนินการก่อสร้างมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2559 และจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ.2564
เนื่องด้วยประเทศไทย และ สปป.ลาว มีพรมแดนที่ติดต่อกัน ถึงแม้ว่าโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อ
เต็น-เวียงจันทน์) ไม่ได้ลากผ่านประเทศไทยโดยตรง แต่ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นย่อมส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่าง
แน่นอน ถึงแม้ว่าจะได้รับผลกระทบน้อยกว่าเมื่อเทียบกับ สปป.ลาว โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย
ที่จะต้องคำนึงถึงเป็นอันดับแรก ได้แก่ จังหวัดเชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ เลย หนองคาย นครพนมและ

มุกดาหาร ซึ่งเป็นจังหวัดของประเทศไทยที่มีพรมแดนติดต่อกับ สปป.ลาว ดังนั้นในการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับของพื้นที่จึงเป็นเรื่องที่ไม่ควรมองข้ามเป็นอย่างยิ่ง จากการประเมินและวิเคราะห์ผลกระทบใน 5 มิติ ได้แก่ ด้านโลจิสติกส์ ด้านเศรษฐกิจ ด้านท่องเที่ยว ด้านความมั่นคง ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม ของแต่ละพื้นที่ ศึกษาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตหลังจากเกิดโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) จึงได้นำผลการวิเคราะห์ดังกล่าวมาจัดทำเป็นแผนยุทธศาสตร์ เพื่อเป็นแนวทางในการรองรับผลกระทบดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งยังเป็นประตูเพื่อเชื่อมโยงทางด้านการค้า การขนส่ง ของประเทศเพื่อเชื่อมโยงไปในระดับภูมิภาค ดังนั้นในการเตรียมความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานถือว่าเป็นข้อได้เปรียบอย่างหนึ่ง ในการรองรับกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ นอกจากนี้การเตรียมความพร้อมทางด้านระบบ และรูปแบบกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ถือว่าเป็นส่วนสำคัญเช่นกัน โดยเฉพาะเมืองชายแดนที่เป็นศูนย์กลางทางด้านการค้าชายแดน อีกทั้งพัฒนาขีดความสามารถของการขนส่งทุกรูปแบบ รวมถึงกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพ โดยมีแนวทางในการดำเนินงานดังนี้

- ส่งเสริมด้านการลงทุนในพื้นที่จากภาครัฐบาลและภาคเอกชน ในการยกระดับ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเกิดขึ้นของโครงการรถไฟ ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาปรับปรุงสิ่งปลูกสร้างเช่น ตัวอาคาร ด่าน อุปกรณ์ต่างๆ รวมไปถึงบุคลากรโดยเฉพาะในงานด้านศุลกากร เพื่อรองรับการเดินทางของคนและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

- ยกระดับการขนส่งทุกรูปแบบให้มีความครอบคลุมในทุกพื้นที่ เพื่อความสะดวกต่อการขนส่งสินค้า และเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้านและประเทศต่อเนื่องได้

- พัฒนาการสร้างระบบเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟที่เกิดขึ้น ทั้งเชื่อมต่อกันด้วยระบบรางหรือการสร้างจุดเชื่อมการเดินทางแบบหลายรูปแบบ (Multimodal Transportations) เพื่อรองรับการพัฒนาและแสวงหาผลประโยชน์จากโครงการที่เกิดขึ้นให้มากที่สุด

- พัฒนา และยกระดับการเตรียมความพร้อมสำหรับสนับสนุนให้เกิดการขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า โครงข่ายระบบรางเพื่อรองรับโครงการที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากสินค้าบางประเภทอาจเปลี่ยนไปใช้การขนส่งด้วยระบบราง แต่บางประเภทยังขนส่งด้วยรถบรรทุกอยู่

- ผลักดัน และพัฒนาองค์ความรู้ในด้านระบบราง โดยการสนับสนุนให้ทางหน่วยงานภาคการศึกษามีสาขาวิชาที่สามารถให้ความรู้ทางด้านระบบราง เพื่อการพัฒนาองค์ความรู้ การผลิตบุคลากรทางด้านระบบรางเพิ่มมากขึ้น

- ส่งเสริม และสนับสนุนการพัฒนากระบวนกรที่ถือว่ายังมีความไม่สมบูรณ์ในบางพื้นที่ ได้แก่ จังหวัดเชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ เลย เป็นต้น ควรมีการพัฒนาโครงข่ายระบบรางให้มีความครอบคลุม และสามารถเชื่อมโยงพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์กับพื้นที่อื่นได้

- พัฒนาและยกระดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค ในพื้นที่บริเวณด้าน ชายแดนและพื้นที่โดยรอบ ที่จำเป็นต้องรองรับกิจกรรมทางการค้าและการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ทั้งในรูปแบบของการก่อสร้าง ปรับปรุง รวมถึง การเตรียมแผนงานเพื่อต่อยอดการพัฒนาในอนาคต

- กระตุ้นการปรับตัวของผู้ประกอบการด้านการขนส่งผู้โดยสารในพื้นที่ เนื่องจากผู้ใช้บริการกลุ่ม รถโดยสารน่าจะลดจำนวนลง เนื่องจากการเดินทางด้วยระบบรางมีความปลอดภัยและสะดวกรวดเร็วกว่า รวมถึงมีความตรงต่อเวลามากกว่าการเดินทางโดยรถโดยสาร

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาและเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าชายแดน สร้างความเข้มแข็งทางด้าน เศรษฐกิจ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพของมนุษย์

การพัฒนา และส่งเสริมให้เกิดความเข้มแข็งในพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจชายแดนที่จะ เกิดขึ้นพร้อมกับโครงการก่อสร้างโครงการรถไฟลาว-จีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายตัวเกี่ยวกับอุตสาหกรรม บริการ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การศึกษาและการให้บริการทางสุขภาพ โดยการเตรียมความพร้อมทางด้าน ของแรงงาน และบุคลากรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจ การดำเนินงานในภาคส่วนต่าง ๆ โดยมีแนวทางในการ ดำเนินงานดังนี้

- เสริมสร้างศักยภาพทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และวางแผนการพัฒนาเมืองชายแดนให้มีความ สอดคล้องของพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยการส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจการค้าชายแดน รวมถึงการบูรณาการทางด้านองค์ความรู้การพัฒนาเมือง ชายแดนเพื่อให้สอดคล้องกับพื้นที่

- ส่งเสริม และพัฒนาศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ และการท่องเที่ยว ทั้ง ทางบกทางน้ำ และทางอากาศ ของพื้นที่ชายแดนที่ตั้งอยู่ใน (North-South Economic Corridor: NSEC) และแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ให้เป็นศูนย์กลางใน การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

- ส่งเสริมให้หน่วยงานภาคการศึกษาพัฒนาแรงงานให้มีองค์ความรู้ในด้านโลจิสติกส์ การค้า การ ลงทุน การท่องเที่ยว เพื่อการผลิตแรงงานในระดับต่างๆ

- เพิ่มการขยายการลงทุนของภาครัฐในส่วนของงานด้านศุลกากร เพื่อเพิ่มความพร้อมในการ รองรับการเดินทาง และกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านชายแดน ขนาดเล็กหรือเพียงยกระดับเป็นด่านชายแดนถาวร

- ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ และการประกอบกิจการของนักลงทุนจากแหล่งต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันจากผู้ผลิตในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งด้านราคาและเทคโนโลยีการผลิต ก่อให้เกิดการผลิตที่มีประสิทธิภาพ อันจะเป็นแรงผลักดันให้เกิดการพัฒนาสินค้าและบริการให้มีคุณภาพ ตรงตามความต้องการผู้บริโภคมากขึ้น เพื่อให้ยังสามารถแข่งขันอยู่ในตลาดได้ หากต้องเผชิญกับสภาพการแข่งขันทางด้านการนำเข้า - ส่งออก ที่เกิดขึ้นในอนาคต หลังจากโครงการรถไฟลาว - จีน เปิดให้บริการ

- ส่งเสริม และสร้างศักยภาพ เพิ่มความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในพื้นที่ ให้สามารถอยู่ในตลาดแข่งขันได้อย่างยั่งยืน รวมถึงมีมาตรการในการรองรับการเข้ามาลงทุนของต่างชาติเพื่อป้องกันการลงทุนแบบผูกขาดในพื้นที่

- เตรียมความพร้อมในการพัฒนาบุคลากร ผู้ประกอบการ แรงงาน ของพื้นที่ให้มีทักษะฝีมือในการดำเนินการระดับสากล โดยการส่งเสริมองค์ความรู้ และพัฒนาเพื่อเพิ่มทักษะความสามารถของแรงงานจากสถาบันการศึกษาเพื่อผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพ เพื่อตอบสนองต่อการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่ต้องใช้ความรู้ความสามารถเฉพาะทาง นอกจากนี้ควรมีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษาทางด้านการค้าชายแดน เพื่อส่งเสริม และสนับสนุนให้ผู้ประกอบการในพื้นที่ได้มีความพร้อมเพื่อเตรียมการรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจชายแดนที่จะเกิดขึ้นหลังจากเกิดโครงการรถไฟลาว-จีน

- สร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่างๆ โดยมีภาคการศึกษาเป็นตัวกลางในการประสานความร่วมมือกับภาครัฐและภาคเอกชน

- มุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตสินค้าทางการเกษตร และอุตสาหกรรมการเกษตรของพื้นที่ให้ได้มาตรฐาน เพื่อสามารถขยายฐานการตลาดไปยังประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศต่อเนื่องได้ โดยส่งเสริมการผลิต อุตสาหกรรมการเกษตรในพื้นที่ นานวัตกรรม เทคโนโลยีสมัยใหม่ เข้ามามีส่วนช่วยในการผลิตสินค้า อีกทั้งส่งเสริมทางด้านการตลาดให้กับสินค้าเกษตร โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ชายแดนซึ่งมีข้อได้เปรียบของการเป็นพื้นที่ด่านแรกในการเปิดตลาดสินค้าเกษตรไปยังประเทศเพื่อนบ้าน หรือประเทศต่อเนื่องได้

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยว เชิงอัตลักษณ์ วัฒนธรรม ของพื้นที่ รวมทั้งยกระดับธุรกิจบริการให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง

- เสริมสร้างศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว ทั้งในด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม วิถีชีวิตท้องถิ่น เนื่องด้วยการเกิดขึ้นของโครงการก่อสร้างรถไฟจะช่วยให้เกิดเส้นทางการท่องเที่ยวใหม่ ๆ ที่มีความน่าสนใจและดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ โดยเฉพาะการเชื่อมระหว่างเมืองท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจของ สปป.ลาว มายังประเทศไทย หรือเชื่อมต่อไปยังจีนตอนใต้ ซึ่งมีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งจากฝั่งจีน

- ส่งเสริม และกระตุ้นการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว ทั้งในด้านอุตสาหกรรมบริการ โรงแรม ที่พัก ธุรกิจนำเที่ยว ร้านอาหาร เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

- ส่งเสริม และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจการท่องเที่ยวในพื้นที่โดยใช้ แหล่งท่องเที่ยว วัฒนธรรม ภูมิปัญญา ของพื้นที่ ในการดึงดูดและสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้

- ยกระดับการบริหารจัดการและควบคุมดูแล เพื่อรองรับการเติบโตด้านการท่องเที่ยวปัญหาด้านเพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้น เช่น ปัญหาขยะมูลฝอยในสถานที่ท่องเที่ยว หรือความเสื่อมโทรมของธรรมชาติ ในสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความเปราะบางทางธรรมชาติ เป็นต้น

- ส่งเสริม และพัฒนาทักษะความสามารถของ บุคลากร แรงงาน ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจทางด้านการท่องเที่ยว เช่น ทักษะทางการสื่อสาร ทักษะด้านการบริการ เป็นต้น เพื่อตอบสนองต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเสริมสร้างศักยภาพความมั่นคง เพื่อป้องกันและเตรียมความพร้อมในการรับมือจากภัยคุกคามในรูปแบบต่างๆ

- เพิ่มมาตรการในการเฝ้าระวังปัญหาด้านอาชญากรรม ชุมชนแออัด ปัญหาการจราจร หรือด้านการเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยว ซึ่งมีความแตกต่างกันทั้งในด้านวัฒนธรรม สังคมและวิถีชีวิตต่าง ๆ ที่อาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาสังคมตามมา เช่น ปัญหาอาชญากรรม ยาเสพติด มารยาทและพฤติกรรมที่ผิดด้านศีลธรรมอื่นๆ เป็นต้น

- เพิ่มความเข้มงวดของการตรวจคนเข้าเมือง เนื่องจากการไหลเข้ามาของคนที่จะเกิดขึ้นหลังจากรถไฟลาว-จีน เปิดให้บริการ อาจส่งผลให้เกิดปัญหาในการลักลอบเข้าเมือง ปัญหาทางด้านโรคระบาดที่จะมาพร้อมกับนักท่องเที่ยว หรือนักท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมชุมชน อย่างเหมาะสมและยั่งยืน

- วางแผนด้านการบริหารจัดการเชิงพื้นที่เพื่อให้เกิดความสมดุลของสิ่งแวดล้อมและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ มีมาตรการในการควบคุมดูแลด้านการบริหารจัดการทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาของเสีย ขยะมูลฝอย และมลภาวะต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากชุมชน กลุ่มอุตสาหกรรม และกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในพื้นที่

- ยกระดับคุณภาพมาตรฐานในเรื่องการศึกษา ซึ่งจะช่วยสนับสนุนและดึงดูดให้มีคนเดินทางจากฝั่ง สปป.ลาวรวมถึงจากทางจีนตอนใต้ เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ของไทยเพิ่มมากขึ้น

- ให้ทางภาครัฐ และภาคเอกชนสนับสนุน และส่งเสริมวัฒนธรรมในพื้นที่ที่มีความเข้มแข็ง โดยสามารถใช้ด้านวัฒนธรรม ด้านภูมิปัญญา ในพื้นที่ เพื่อป้องกันการเปลี่ยนแปลงประเพณีวัฒนธรรมดั้งเดิมของชุมชนจากการเข้ามาของนักท่องเที่ยว

- พัฒนา และยกระดับการบริการทางด้านสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อส่งเสริมให้คนในพื้นที่ที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น รวมถึงการรองรับการใช้บริการจากนักเดินทาง นักท่องเที่ยว ที่เข้ามาในพื้นที่

5.5 การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ปัจจุบันการดำเนินการของโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน จะยังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง แต่การวิจัยในชุดนี้ได้ดำเนินการภายใต้สมมติฐานว่า ถ้ามีการใช้รถไฟที่มาจากจีน ถึงเวียงจันทน์ สปป.ลาว เกิดขึ้นแล้ว จะมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างไรต่อไปบ้าง ดังนั้นการที่จะรองรับต่อผลกระทบของประเทศไทยที่อาจจะเกิดขึ้นได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต การเตรียมการแผนรองรับจำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะต้องพัฒนาด้านต่างๆ ตามข้อเสนอเชิงนโยบายของภาครัฐ และเพื่อให้เป็นไปตามแผนการรองรับในแต่ละด้านต่างๆ สิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่ต้องคำนึงถึง คือการเชื่อมโยงแผนพัฒนาของจังหวัดระหว่างกันด้วย โดยการสร้างสมดุลทั้งอุปสงค์ กับอุปทาน ในเชิงการค้า การลงทุน การผลิต การขนส่ง รวมถึงผลประโยชน์ภาคอุตสาหกรรมจะได้ใช้ประโยชน์ทั้ง การนำเข้าวัตถุดิบและการส่งออกด้วยต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลงเหมาะสม ทั้งนี้หากโครงการก่อสร้างรถไฟเปิดใช้งานพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและใกล้เคียง จะต้องเกิดปรับเปลี่ยนทั้งชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ผู้ประกอบการต่างๆ ภาคอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดย่อม โดยต้องมุ่งเน้นการรักษาความสงบสุขของประชาชน เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันเพื่อหลีกเลี่ยงและรองรับผลกระทบต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งเมื่อดำเนินการตามนี้แล้ว ก็จะทำให้เกิดผลประโยชน์เชิงเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว สังคมและความมั่นคง ส่งผลให้นำไปสู่การรักษาสถานะการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศรวมถึงเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคนี้ด้วยเช่นกัน

การศึกษานี้ได้ทำการประมวลผลเชิงกลยุทธ์ เพื่อนำเสนอข้อเสนอเชิงนโยบายต่อภาครัฐ ในการรองรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้ครอบคลุมมากที่สุด ตามช่วงระยะเวลาการก่อสร้างโครงการรถไฟลาว - จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์) พื้นที่ศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร โดยแยกเป็น 5 ด้าน ประกอบด้วย 1) ด้านโลจิสติกส์ 2) ด้านเศรษฐกิจ 3) ด้านการท่องเที่ยว 4) ด้านความมั่นคง และ 5) ด้านสิ่งแวดล้อม รายละเอียดของข้อเสนอแต่ละด้านดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายของภาครัฐด้านเศรษฐกิจ

- 1) ควรเร่งส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรหลักของจังหวัด
- 2) ส่งเสริมแนวทางการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในพื้นที่ เพื่อเป็นปัจจัยในการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมจังหวัด

- 3) ควรส่งเสริมพัฒนากระบวนการผลิตสำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเป็นหลัก
 - 4) ควรส่งเสริมและพัฒนากระบวนการผลิตของกลุ่ม SMEs เพื่อให้สามารถแข่งขันด้านต้นทุนได้
 - 5) ควรส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวระหว่างทั้งสามประเทศพัฒนาความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวของเมืองและส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวของประเทศไทยในการดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวเส้นทางพัฒนาเชื่อมต่อประเทศไทย สปป.ลาว ถึงประเทศจีน
 - 6) เตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการไทย ในการให้ความรู้ข้อมูลข่าวสารและโอกาสการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นของจังหวัด
 - 7) พัฒนาความร่วมมือให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน ในการพัฒนาระบบการขนส่งการค้าข้ามแดน
 - 8) กำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนแต่ละด่านศุลกากรระหว่างประเทศไทย และ สปป.ลาว เพิ่มศักยภาพการค้าแต่ละด่านส่งเสริมความเข้มแข็งของด่านศุลกากร
 - 9) พัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศในการสร้างความเชื่อมต่อ (Connectivity) ที่เพิ่มเติมขึ้นโดยเป็นการเชื่อมต่อจากโครงการรถไฟจากจีน-สปป.ลาว การขนส่งทางรางสู่ประเทศจีนทางตอนใต้ พัฒนาการเชื่อมโยงการค้าไปยังประเทศอาเซียน
 - 10) วางแนวทางการพัฒนาด้านการค้าที่มุ่งใจให้มีการเชื่อมโยงไปยังประเทศจีนตอนใต้
- ข้อเสนอเชิงนโยบายของภาครัฐด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน
- 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงกันอย่างบูรณาการ
 - 2) การพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางราง
 - 3) สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมการกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers)
 - 4) ภาครัฐควรมีแผนการรองรับ การกระจายสินค้า และจุดพักสินค้า โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับเป็นหลัก
 - 5) มาตรการจูงใจในการเลือกใช้เส้นทางขนส่ง เช่น การลดต้นทุนการขนส่ง ลดระยะเวลาการขนส่ง ให้กับผู้ประกอบการ
 - 6) ควรเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารจัดการของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์
- ข้อเสนอเชิงนโยบายของภาครัฐด้านการท่องเที่ยว

- 1) ควรพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการท่องเที่ยวให้มีทักษะด้านภาษา
- 2) ควรอบรมเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวให้กับประชาชนในพื้นที่ให้สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว
- 3) ส่งเสริมพัฒนาการลงทุนเพื่อยกระดับธุรกิจการท่องเที่ยวพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวเชื่อมโยง
- 4) ควรเตรียมความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยวด้านสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานให้มีความสะดวกและปลอดภัย
- 5) ควรมีการบริหารจัดการเส้นทางรถโดยสารเพื่อให้ผ่านแหล่งท่องเที่ยว
- 6) การประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยว
- 7) การเพิ่มสถานที่ท่องเที่ยวใกล้ชุมชนที่มีสินค้า พื้นที่เกษตรและพื้นที่มีกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว
- 8) ควรส่งเสริมพัฒนาการมีส่วนร่วมการท่องเที่ยวของชุมชนท้องถิ่น ใช้ความเป็นเอกลักษณ์ทางภูมิศาสตร์และภูมิประเทศดึงดูดความสนใจ

ข้อเสนอเชิงนโยบายของภาครัฐด้านความมั่นคง

- 1) ภาครัฐควรมีการเผยแพร่ข้อมูล ความคืบหน้าของโครงการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน ตลอดจนความเสี่ยงผลกระทบด้านสังคม สุขภาพ และสิ่งแวดล้อมให้ประชาชนได้รับทราบสร้างความเข้าใจ
- 2) ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการเฝ้าระวังเกี่ยวกับมลพิษ อุบัติภัยและโรคระบาดที่อาจมาจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน ที่เวียงจันทน์ สปป.ลาว
- 3) ภาครัฐควรมีแผนรับมือต่อการเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรีที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคง
- 4) ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการร่วมมือกันเพื่อป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากร
- 5) ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเรื่องการลักลอบสารตั้งต้นยาเสพติด
- 6) ควรส่งเสริมให้มีการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคประชาชน องค์กรทางธุรกิจ สภาอุตสาหกรรม หอการค้า ผู้ประกอบการต่างๆ ในการติดตามเฝ้าระวังผลกระทบในด้านต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน
- 7) ควรมีการวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากโครงการรถไฟลาว-จีน ที่มีต่อประเทศไทยในแต่ละช่วงเวลาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเตรียมความพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรมการท่องเที่ยว, 2561, **การท่องเที่ยวในประเทศไทย**. ค้นคว้าเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2562
- กรมพัฒนาการท่องเที่ยว กระทรวงแถลงข่าววัฒนธรรมและท่องเที่ยว สป.ลาว, **การท่องเที่ยวในสป.ลาว**.
กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2562, **ระบบคมนาคมขนส่ง
และโลจิสติกส์ในสป.ลาว**. http://aec.dpim.go.th/mining/laos_menu/laos_logistic/
- กระทรวงกลาโหมและกระทรวงป้องกันประเทศ สป.ลาว, **ความร่วมมือด้านความมั่นคงของชายแดนไทย-
สป.ลาว**.
- กระทรวงด้านเศรษฐกิจ. **สภาพเศรษฐกิจของสป.ลาว**.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา, 2559, **คู่มือการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ในสป.ลาว**. สำนักโลจิสติกส์การค้า
กรมส่งเสริมการส่งออก
- ด้านศุลกากรนครพนม, 2651, **มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ด้านศุลกากรนครพนม**. ค้นคว้าเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม
2562
- ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2651, **มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ด้านศุลกากรมุกดาหาร**. ค้นคว้าเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม
2562
- ด้านศุลกากรหนองคาย, 2561, **ข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกของจังหวัดหนองคาย**. ค้นคว้าเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม
2562
- นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. 2558 – 2562, **ขอบเขตการเมืองและความมั่นคงในประเทศไทย**.
- แผนพัฒนาจังหวัดนครพนม ปี พ.ศ. 2561-2564, **ข้อมูลการค้าชายแดนของจังหวัดนครพนม**.
- แผนพัฒนาจังหวัดมุกดาหาร ปี พ.ศ. 2561-2564, **ข้อมูลการค้าชายแดนของจังหวัดมุกดาหาร**.
- แผนพัฒนาจังหวัดหนองคาย ปี พ.ศ. 2562. **ข้อมูลการค้าชายแดนของจังหวัดหนองคาย**.
- ยุพาพร รูปงาม, 2545, **การมีส่วนร่วมของข้าราชการสำนักงบประมาณในการปฏิรูประบบราชการ**. ภาคนิพนธ์
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์)
- ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในลาว, **สภาพเศรษฐกิจของสป.ลาว**. ค้นคว้าเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2562 จาก
www.thaibiz.net/th.
- ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในลาว, **ขั้นตอนการจดทะเบียนทำธุรกิจในสป.ลาว**. ค้นคว้าเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2562
จาก [http://www.thaibizlao.com/lao/knownledges/detail.php?cate=business-
tips&id=19736](http://www.thaibizlao.com/lao/knownledges/detail.php?cate=business-tips&id=19736)
- สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต, 2562, **ข้อมูลพื้นฐานแขวงคำม่วน และแขวงสะหวันนะเขต**. ค้นคว้า
เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2562 จาก <http://www.thaiembassy.org/savannakhet/th/>

- สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์, 2562, **ข้อมูลพื้นฐานนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงเวียงจันทน์ และแขวงบอลิคำไซ**. ค้นคว้าเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2562 จาก <http://vientiane.thaiembassy.org/th/about/provinces.php>
- สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดนครพนม, 2562, **จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว**. ค้นคว้าวันที่ 15 สิงหาคม 2562 จาก https://nakhonphanom.mots.go.th/more_graph.php
- สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ป.ป.ส) กระทรวงยุติธรรม, **ความร่วมมือด้านการป้องกันยาเสพติดระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว**. ค้นคว้าวันที่ 15 ธันวาคม 2562 จาก https://www.oncb.go.th/SitePages/narcotics_effect.aspx
- สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด- สำนักงาน ปปส. ภาค 4, **การป้องกันและปราบปรามยาเสพติด**. ค้นคว้าวันที่ 15 ธันวาคม 2562 จาก <https://www.oncb.go.th/ONCBOR4/Page/default.aspx>
- สำนักงานเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561, **สภาพเศรษฐกิจของประเทศไทย**.
- สำนักงานสถิติแรงงานประเทศไทย, **สถิติทางการ (รายสาขา) สาขาแรงงาน**. <http://osthailand.nic.go.th/>
- สำนักงานสถิติจังหวัดหนองคาย, 2562, **จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว**. ค้นคว้าวันที่ 15 สิงหาคม 2562 จาก http://mukdahan.nso.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=275:1&catid=114:mis
- สำนักงานสถิติจังหวัดหนองคาย, 2562, **จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว**. ค้นคว้าวันที่ 15 สิงหาคม 2562 จาก http://nongkhai.nso.go.th/index.php?option=com_content&view=article&catid=80&id=226
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562, **สถิติการท่องเที่ยวและกีฬา ปี 2562**. ค้นคว้าวันที่ 15 ตุลาคม 2562 จาก <http://www.nso.go.th>.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2562, **สำมะโนประชากร**. ค้นคว้าวันที่ 15 ตุลาคม 2562 จาก <http://www.nso.go.th/sites/2014/Pages/pop/สำมะโนประชากร.aspx>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ, **ตารางข้อมูลสถิติจากการสำมะโน / สำนวน / รายงานสถิติจังหวัด / สำนวนพิเศษ / จังหวัด หนองคาย ประเภทรายงานสถิติจังหวัด / Provincial Statistic Report : สถิติประชากรศาสตร์ ประชากร และเคหะ** http://nongkhai.old.nso.go.th/nso/project/search/result_by_department.jsp
- สำนักงานสภาพัฒนาการของชาติ นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ, **ความเปลี่ยนแปลงของบริบทความมั่นคงข้ามพรมแดน**. ค้นคว้าวันที่ 15 ธันวาคม 2562 จาก <http://www.nsc.go.th/Download1/policy58.pdf> หน้า 7
- สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, **แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)**
- สำนักโลจิสติกส์การค้า, กรมส่งเสริมการค้าส่งออก, **โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว**.

Ministry of Information, Culture and Tourism Tourism Development Department,
Statistical Report on Tourism in Laos 2018.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์ ในการเก็บข้อมูล

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบด้านโลจิสติกส์ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และความมั่นคง จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว – จีน (ช่วงบ่อเต็น – เวียงจันทน์) ในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนมและจังหวัดมุกดาหาร

1.ด้านโลจิสติกส์

- มีผลกระทบต่อเส้นทางการขนส่ง ทางบก/ ทางน้ำ / ทางอากาศ อย่างไร
- มีผลกระทบต่อประเภทการขนส่ง ทางบก/ ทางน้ำ / ทางอากาศ อย่างไร
- มีผลกระทบต่อมาตรการการขนส่ง ทางบก/ ทางน้ำ / ทางอากาศ อย่างไร
- มีผลกระทบต่อประเภทของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางบก/ ทางน้ำ / ทางอากาศ อย่างไร
- มีผลกระทบต่อความสามารถในการบรรทุกของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางบกทางบก/ ทางน้ำ / ทางอากาศ อย่างไร
- มีผลกระทบต่อความเร็วของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางบกทางบก/ ทางน้ำ / ทางอากาศ อย่างไร
- มีผลกระทบต่อสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) อย่างไร
- มีผลกระทบต่อย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard, CY) อย่างไร
- มีผลกระทบต่อสถานที่เก็บพัสดุสินค้าอย่างไร
- มีผลกระทบต่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างไร
- ผลกระทบต่อการบินที่กระจายละเอียดการขนส่งทางบก ทางบก/ ทางน้ำ / ทางอากาศ อย่างไร
- ผลกระทบต่อการบินที่ติดตามการขนส่งทางบกทางบก/ ทางน้ำ / ทางอากาศ อย่างไร
- หลังจากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว จีน แล้วเสร็จ รูปแบบเส้นทางการขนส่งจะเปลี่ยนแปลงไปมากน้อยเพียงใด อย่างไร

2.ด้านเศรษฐกิจ

- ทางด้านหน่วยงานมีการรับรู้ถึงโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน อย่างไร
- โครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน หากเกิดขึ้นแล้วจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้า ส่งออก หรือไม่ อย่างไร

-ส่งผลให้มีโอกาสทางเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน โอกาสการลงทุนในอุตสาหกรรม และการเปลี่ยนแปลงผังเมือง อย่างไร

-โครงการดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการในพื้นที่ อย่างไร

-มีผลกระทบต่อการทำงาน และความต้องการแรงงานในพื้นที่ อย่างไร

-มีการเตรียมตัวรับสถานการณ์ทางด้านเศรษฐกิจ ในเรื่องของ การจ้างงาน รายได้ แรงงานในประเทศ และแรงงานข้ามชาติในพื้นที่ อย่างไร

3.ด้านการท่องเที่ยว

-มีการเตรียมตัวรับสถานการณ์ ท่องเที่ยว อย่างไร

-วิธีการรับมือกับโรคที่มากพร้อมกับการเดินทางของ แรงงานข้ามชาติ ท่องเที่ยว ที่เดินทางเข้าออกประเทศ อย่างไร

-ทิศทางการท่องเที่ยวที่จะเปลี่ยนไปหลังจากการที่มีโครงการรถไฟลาว จีน

-มีแนวทางการบริหารจัดการด้านการอำนวยความสะดวกในพื้นที่ท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานระบบรักษาความปลอดภัย มาตรฐานการบริการอย่างไร

-ผลกระทบจากการก่อสร้างรถไฟลาว จีน ส่งผลต่อการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยว การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวและพื้นที่ใกล้เคียงหรือไม่ อย่างไร

-ควรมีนโยบายการส่งเสริม/โปรโมทเส้นทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ อย่างไร

-รายได้จากการขายสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวในปัจจุบัน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหรือลดลง มากน้อยเพียงใด

-จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาใช้บริการในธุรกิจท่องเที่ยวในพื้นที่ มีจำนวนเพิ่มขึ้นหรือลดลง มากน้อยเพียงใด

4.ด้านความมั่นคง

-ท่านคิดว่าแรงงานต่างชาติจะเกิดขึ้นหรือเข้ามาในพื้นที่ของท่านหรือไม่?

-ท่านคิดว่าแรงงานต่างชาติที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ มีข้อดี ข้อเสียอย่างไร?

-ท่านคิดว่าจะเกิดปัญหาอะไรขึ้นบ้าง เมื่อมีแรงงานต่างชาติเข้ามาทำงานในพื้นที่ของท่าน

-ท่านคิดว่าจะมีการลักลอบเข้าเมืองหรือเข้ามาในพื้นที่ของท่านหรือไม่?

-ท่านคิดว่าการลักลอบเข้าเมืองมีข้อดี ข้อเสีย อย่างไรบ้าง?

-ท่านคิดว่าจะเกิดปัญหาอะไรขึ้นบ้าง หากมีการลักลอบเข้าเมือง มาทำงานในพื้นที่ของท่าน

-ท่านคิดว่ามีแนวทางการแก้ปัญหาการลักลอบเข้าเมืองอย่างไรบ้าง?

- ท่านคิดว่าจะมีสินค้าหนีภาษีเข้ามาในพื้นที่ของท่านหรือไม่?
- ท่านคิดว่ามีข้อดี ข้อเสีย ของสินค้าหนีภาษีอย่างไรบ้าง?
- ท่านคิดว่าจะเกิดปัญหาอะไรขึ้นบ้าง หากมีสินค้าหนีภาษีในพื้นที่ของท่าน?
- ท่านคิดว่ามีแนวทางการแก้ไขปัญหาสินค้าหนีภาษีอย่างไรบ้าง?
- ท่านคิดว่าจะเกิดความขัดแย้งทางวัฒนธรรมในพื้นที่ของท่านหรือไม่?
- ท่านคิดว่าความขัดแย้งทางวัฒนธรรมมีข้อเสียอย่างไรบ้าง?
- ท่านคิดว่าจะเกิดปัญหาอะไรขึ้นบ้าง หากเกิดความขัดแย้งทางวัฒนธรรมในพื้นที่ของท่าน?
- ท่านคิดว่ามีแนวทางการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งทางวัฒนธรรมอย่างไรบ้าง?

5.ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

-มีผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (อากาศ น้ำ ดิน) ในพื้นที่หรือไม่ อย่างไร
มีผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (นิเวศวิทยา สัตว์ป่า ป่าไม้) หรือไม่ อย่างไรเกิดการ
เปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่หรือไม่ อย่างไร

- เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการคมนาคมขนส่ง ในพื้นที่มากนักน้อยเพียงใด
- ความต้องการทางด้านพลังงาน และไฟฟ้า มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้น หรือลดลง อย่างไร
- คุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ อย่างไร
- เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมของคนในพื้นที่หรือไม่ อย่างไร
- หากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน แล้วเสร็จควรมีแนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นอย่างไร

-ปัจจุบันมีองค์กรอะไรบ้างที่เกี่ยวข้องกับด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่ศึกษา / และมี
องค์กรใดบ้างที่ได้รับประโยชน์ และ เสียประโยชน์จากโครงการรถไฟลาว - จีน อย่างไร

-ปัจจุบันมีองค์กรอะไรบ้างที่เกี่ยวข้องกับด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่ศึกษา / และมี
องค์กรใดบ้างที่ได้รับประโยชน์ และ เสียประโยชน์จากโครงการรถไฟลาว - จีน อย่างไรบ้าง

ภาคผนวก ข

ภาคผนวก ข การลงพื้นที่ ณ ประเทศไทย

1. การลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจังหวัดหนองคาย

ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกนายด่านและประธานอุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย



ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกขนส่งจังหวัดหนองคาย



ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งชาวทอง คุณ วิโรจน์ ชญาทอง



ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกประธานอุตสาหกรรมท่องเที่ยวหนองคาย



ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกหอการค้าจังหวัดหนองคาย



2. การลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจังหวัดนครพนม

ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก ณ สำนักงานจังหวัดนครพนม



ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกหอการค้าจังหวัดนครพนม



3. การลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจังหวัดมุกดาหาร

ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก ณ สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร และสภาอุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหาร



ภาคผนวก ค

ภาคผนวก ค การลงพื้นที่ ณ สปป.ลาว

1. การลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกแขวงสะหวันนะเขต

ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกสำนักงานการค้าและการลงทุนแขวงสะหวันนะเขต



ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกสภาพการค้าและอุตสาหกรรมแขวงสะหวันนะเขต



2. การลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกแขวงคำม่วน

ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกสำนักงานแขวงคำม่วน



3. การลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกแขวงบอริคำไซ

ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกสำนักงานแขวงบอริคำไซ



4. การลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกนครหลวงเวียงจันทน์

ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกอัครราชทูตและทูตพาณิชย์ไทย ณ นครหลวงเวียงจันทน์



ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกกระทรวงพลังงานและป่อแร่ ณ นครหลวงเวียงจันทน์



ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ณ นครหลวงเวียงจันทน์



ลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกผู้ประกอบการขนส่ง ริฟา ณ นครหลวงเวียงจันทน์



ภาคผนวก ง

ภาคผนวก ง การประชุมรับฟังความคิดเห็น

การประชุมรับฟังความคิดเห็น ณ จังหวัดหนองคาย โดยมีหน่วยงานราชการและเอกชน ของจังหวัดหนองคาย
จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็น



