

Trade & Investment Corridor Connectivity  
ศักยภาพการเชื่อมโยงการค้า-การลงทุนของประเทศ สปป.ลาว  
ภายใต้เส้นทางเศรษฐกิจหมายเลข 13  
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์  
รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย  
และประธานกลุ่มบริษัท V-Serve Group  
9 กรกฎาคม 2555

ศักยภาพการค้า-การลงทุน ภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก  
(East – West Economic Corridor : EWEC)

การพัฒนาและส่งเสริมการค้า ซึ่งหมายถึงการนำเข้าและส่งออก รวมทั้งการลงทุนของผู้ประกอบการไทยในประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นประเทศพม่า สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ปัจจุบันสำคัญจะเกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยง หรือ Connectivity ในมิติต่างๆ โดยเฉพาะระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงข้ามพรมแดน กับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งทั้งกรอบของ ASEAN และกรอบ GMS ได้พัฒนาศักยภาพเชิงพื้นที่ไปตามระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่

(1) **ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกและตะวันตก หรือ EWEC** คือระเบียงเส้นทางขนส่งหลักของแต่ละประเทศที่อยู่ซีกตะวันออก ได้แก่ เวียดนาม และ สปป.ลาว ผ่านประเทศไทยไปเชื่อมโยงสู่ประเทศทางตะวันตก คือประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งถนน ท่าเรือ และสะพานข้ามไปสู่จุดที่เป็น Missing Link ที่จะเชื่อมโยงไปในแต่ละประเทศ

(2) **ระเบียงเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor หรือ NSEC** เป็นการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ – ใต้ โดยนำจีนตอนใต้ ทั้งมณฑลยูนนานและมณฑลกวางซี เข้ามาอยู่ในระเบียงเศรษฐกิจเหนือ ผ่านลงมาจนถึงประเทศไทย ซึ่งจากการประชุมครั้งล่าสุด GMS ได้กำหนดแนวพื้นที่ในการพัฒนาระเบียงเหนือสู่ใต้ ประกอบด้วยเส้นทาง 3 เส้นทาง คือ 1) **แนวพื้นที่ย่อยภาคตะวันตก (Western Sub-Corridor)** 2) **แนวพื้นที่ย่อยภาคกลาง (Central Sub-Corridor)** 3) **แนวพื้นที่ย่อยภาคตะวันออก (Eastern Sub-Corridor)** ซึ่งระเบียงเศรษฐกิจทั้ง EWEC และ NSEC จะมีจุดตัดอยู่ที่ประเทศไทย ทั้งจังหวัดตาก พิชณุโลก และขอนแก่น จึงมีส่วนให้กลายเป็น สีแยกอินโดจีน

สำหรับประเทศ สปป.ลาว เป็นประเทศซึ่งอยู่ในแนวพัฒนาภายใต้ระเบียงตะวันออก-ตะวันตก หรือ EWEC ประกอบไปด้วยเส้นทางหลัก 3 เส้นทาง คือ **เส้นทางหมายเลข 8** เป็นเส้นทางจากนครเวียงจันทน์ ของ สปป.ลาว ผ่านเมืองหลักซาว จนไปถึงด่านเกาแจวของเวียดนาม ระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร สำหรับเส้นทางอีก 2 เส้นทาง คือ **เส้นทางหมายเลข 9** จากจังหวัดมุกดาหาร (ไทย)-สะหวันนะเขต (ลาว)-ด่งฮา (เวียดนาม) และ**เส้นทางหมายเลข 12** จากจังหวัดนครพนม (ไทย)-ท่าแขก แขวงคำม่วน (สปป.ลาว) และเมืองวิงห์ จังหวัดเหงฮาน (เวียดนาม) เส้นทางทั้ง 3 ล้วนเริ่มต้นจากไทยไป สปป.ลาว ตัดขนานจากทางตะวันตกไปทางตะวันออก **ไปเชื่อมกับถนนเอเชียหมายเลข A1 ของเวียดนามที่เรียกว่า “ฮุกโหล่ง” หรือทางหลวงแผ่นดิน** โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงทั้ง 3 สะพานเป็นจุดเชื่อมกับประเทศไทย เป็นเส้นทางภายใต้ East-West Economic Corridor ของภูมิภาค **ขณะที่เส้นทางหมายเลข 13 เป็นเส้นทางแกนหลักใน สปป.ลาว** ซึ่งถนนจากประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางหมายเลข 9 หมายเลข 12 จะมาเชื่อมเกิดเป็นโครงข่ายของภูมิภาค (Regional Corridor Connectivity)

## ศักยภาพประเทศ สปป.ลาว

ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว หรือ สปป.ลาว ปกครองในระบบสังคมนิยม โดยมีคณะกรรมการปฏิรูปโร เป็นผู้บริหารสูงสุด ประกอบด้วย แขวงต่างๆ จำนวน 16 แขวง และ 1 เขตปกครองพิเศษ โดยเจ้าแขวงมีอำนาจในการปกครองแบบบูรณาการ ทั้งด้านการอนุมัติโครงการลงทุน (ยกเว้นโครงการเกี่ยวกับสัมปทาน หรือโครงการขนาดใหญ่ ต้องได้รับอนุมัติจากเวียงจันทน์)

สปป.ลาว เป็นประเทศเพื่อนบ้านมีประวัติศาสตร์เกี่ยวข้องย้อนหลังไปกว่า 700 ปี เป็นประเทศเดียวในโลกซึ่งมีวัฒนธรรม ประเพณี และภาษา เกือบจะเหมือนกับของไทย มีพื้นที่ประมาณ 236,800 ตารางกิโลเมตร และมีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทย ตั้งแต่จังหวัดเชียงราย ในภาคเหนือ จนถึงจังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง โดยมีแม่น้ำโขงไหลมาจากประเทศจีน เป็นเส้นแบ่งพรมแดนประเทศไทย-ลาว เป็นระยะทาง 955 กิโลเมตร เห็นได้ว่าประเทศ สปป.ลาว มีเนื้อที่น้อยกว่าประเทศไทย 2 เท่า ขณะที่มีประชากรเพียง 6.99 ล้านคน (2553)<sup>1</sup> ทำให้ศักยภาพในการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ค่อนข้างต่ำ ยังสามารถใช้ประโยชน์จากพื้นที่ได้อีกมาก โดยเฉพาะในเชิงการเกษตร เนื่องจากประเทศลาวมีพื้นที่เป็นป่าไม้กว่าร้อยละ 47 (ข้อมูลปี 2010)

<sup>1</sup> CIA World Fact book, 2010

## ด้านพลังงานจากเขื่อนและลงทุนภาคเกษตร

พื้นที่ส่วนใหญ่โดยเฉพาะลาวตอนเหนือมีสภาพภูมิประเทศเป็นเทือกเขาสูง ต่อเนื่องไปจนถึงมณฑล ยูนนานของประเทศจีน ทำให้เป็นแหล่งต้นน้ำที่สำคัญของแม่น้ำหลายสาย เช่น แม่น้ำโขง แม่น้ำเทิน แม่น้ำแบ่ง แม่น้ำจึม เป็นต้น ทำให้ประเทศ สปป.ลาว เปิดรับการลงทุนด้านพลังงานไฟฟ้าจากน้ำ (Hydropower) โดยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้เข้าไปลงทุนเป็นรายแรก มีโครงการอ่างเก็บน้ำจึม และโครงการไฟฟ้าน้ำเทิน ในแขวงคำม่วน ปัจจุบัน สปป.ลาว กระจายความเสี่ยงโดยการขยายไฟฟ้าให้กับประเทศจีนตอนใต้ และประเทศเวียดนามมากขึ้น ตามแผนของ สปป.ลาว ในปี 2563 จะมีเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้าถึง 24 เขื่อน

การที่ สปป.ลาว มีแม่น้ำขนาดใหญ่หลายสาย ทำให้มีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การลงทุนด้านการเกษตรและเกษตรแปรรูป โดยเฉพาะในประเทศลาวตอนกลาง ตั้งแต่ วังเวียง แขวงเวียงจันทน์ แขวงสะหวันนะเขต แขวงสาละวัน แขวงจำปาสัก และแขวงอื่นๆ เป็นพื้นที่ที่มีที่ราบ เหมาะสำหรับการลงทุนด้านการเกษตร โดยเฉพาะข้าว ทั้งข้าวเจ้า ข้าวเหนียว และข้าวหอมมะลิ ซึ่งปลูกได้ดีในประเทศลาว สำหรับในพื้นที่แขวงสะหวันนะเขตและอีกหลายพื้นที่ เหมาะสำหรับการลงทุนด้านการปลูกอ้อย มันสำปะหลัง นอกจากนี้ พื้นที่แขวงเวียงจันทน์ขึ้นไปถึงแขวงไชยะบุรี มีความเหมาะสมในการปลูกมะเขือเทศ และธัญพืชต่างๆ ขณะที่ในพื้นที่ภาคเหนือ ตั้งแต่ แขวงหลวงน้ำทา บ่อแก้ว พงสาลี จนถึงไชยะบุรี แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน รวมไปถึงแขวงสะหวันนะเขต เหมาะสมในการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับสวนยางพารา ปัจจุบันนักลงทุนลาว เวียดนาม จีน รวมทั้งไทย ได้เข้าไปลงทุนอยู่ก่อนหน้านี้แล้ว นอกจากนี้ ในหลายพื้นที่ของ สปป.ลาว ยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ เช่น แขวงสะหวันนะเขต มีทั้งแร่ทองคำและทองคำ

## การลงทุนภาคอุตสาหกรรม

ในด้านการลงทุนอุตสาหกรรม หากจะลงทุนคงต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมกับพื้นที่และประเภทของสินค้าที่จะผลิต เพราะไม่สามารถพึ่งพาดตลาดภายในได้ เนื่องจากประเทศลาวมีประชากรไม่มาก และยากจนต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานของสหประชาชาติ อีกทั้ง ประชากรส่วนใหญ่กระจุกกระจายอยู่ตามแขวงต่างๆ และป่าเขา โดยมีชนเผ่าต่างๆ กว่า 68 ชนเผ่า เช่น ไทลาว ไทเหนือ ไทแดง ไทขาว ผู้ไท ลาวพวน ไทลื้อ สี่ดา บ่าแวะ ละแन्द มูเซอ ก่อ กุย เป็นต้น โดยเมืองที่มีความน่าสนใจในการไปลงทุน คือ กำแพงนครเวียงจันทน์ เมืองท่าแขก แขวงบอลิคำไซ เมืองไกรสรพรหมวิหาร ซึ่งอยู่ในแขวงสะหวันนะเขต เป็นพื้นที่แปลงใหญ่ อยู่ภายใต้โครงข่ายถนนหมายเลข 9 ผ่านไปจนถึงบริเวณชายแดนลาว-เวียดนาม ในจังหวัดกว๋างตรี เป็นที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษแดนสะหวัน ซึ่งสปป.ลาว ต้องการพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรม แต่การลงทุนกลับไปอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมที่เมืองลาวบ่าวของเวียดนาม ส่วนพื้นที่ฝั่งตรงข้าม เป็นจังหวัดมุกดาหาร ทาง สปป.ลาว มีเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ซึ่ง สปป.ลาว อยากให้ไทยไปลงทุนด้านอุตสาหกรรม แต่ปัจจุบันพื้นที่ยังคงว่างเปล่า และนักลงทุนมาเลเซียได้มีโครงการที่จะไปพัฒนานิคมอุตสาหกรรมในบริเวณใกล้เคียงนี้ พร้อมทั้งลงทุนด้านโรงแรมและคาสิโน ซึ่ง สปป.ลาว ค่อนข้างให้ความสำคัญกับประเทศมาเลเซีย

พื้นที่ซึ่งได้กล่าวถึงข้างต้นนั้น ตั้งแต่เวียงจันทน์ คำม่วน และสะหวันนะเขต เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมกับการลงทุนด้านอุตสาหกรรม เนื่องจากมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เชื่อมกับประเทศไทย ทั้งที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร อย่างไรก็ตาม ปัญหาของประเทศลาวที่สำคัญคือ ความเจริญกระจุกตัวอยู่ที่กำแพงนครเวียงจันทน์ และแขวงสะหวันนะเขต ซึ่งยังมีปัญหาในเชิงโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะด้านไฟฟ้า ขณะเดียวกัน ประเทศลาวเป็น Landlocked ไม่มีทางออกทะเล สิ่ง

ที่ต้องคำนึงคือ เส้นทางขนส่งและต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งท่าเรือในประเทศเวียดนามที่ใช้ได้ มี 2 ท่าเรือ ซึ่งท่าเรือใกล้ที่สุดคือ ท่าเรือหวุงอ่าง ซึ่งต้องผ่านเส้นทางหมายเลข 12 ที่ค่อนข้างคดเคี้ยวอยู่บนภูเขาสูง และท่าเรือแห่งนี้ สินค้าส่วนใหญ่ยังเป็นแบบเทกอง

**สำหรับท่าเรือดานัง** จากพรมแดนประเทศเวียดนาม ระยะทาง 280 กิโลเมตร เป็นท่าเรือที่ไม่ใหญ่ เรือที่เข้ามามีไม่บ่อยนัก ค่าระวางเรือสูง นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึงปัญหากระแสไฟฟ้าที่ไม่พอเพียง แรงงานที่มีจำนวนไม่มาก ส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ทักษะ ซึ่งเคยชินกับการทำงานในภาคเกษตร และยังคงมีวิถีชีวิตแบบชนบทมากกว่าการที่จะปรับตัวเข้าไปเป็นแรงงานในภาคอุตสาหกรรม ทั้งหมดนี้เป็นสิ่งที่นักลงทุนไทยจะต้องใช้วิจารณญาณและศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุน อย่างไรก็ตามประเทศไทยจะได้รับ GSP สิทธิประโยชน์ภาษีในการนำเข้าจากประเทศที่พัฒนาแล้ว และเป็นสมาชิกของ ASEAN ยังคงได้รับสิทธิทางภาษี หรือ AISP: ASEAN Integration System of Preference ในการยกเว้นภาษีขาเข้าทางเดียว (จนถึง 1 มกราคม 2538) ซึ่งเป็นแต้มต่อที่สำคัญ นอกจากนี้ ด้วยลักษณะที่ตั้งของประเทศลาวอยู่ท่ามกลางประเทศสมาชิกอาเซียน และจีนตอนใต้ ทำให้ลาวกลายเป็นประเทศที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ และการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ โดยลาวจะเป็น Land Link ของประเทศอาเซียน ทั้งประเทศจีน ไทย เวียดนาม และมาเลเซีย ล้วนแต่ต้องการใช้ลาวเป็น Logistics Gateway หรือประตูการขนส่งของภูมิภาค ซึ่งสินค้าของไทย มีการขนส่งผ่านแดนเข้าไปในลาว เพื่อไปประเทศที่สามคิดเป็นร้อยละ 70 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งเข้าไปในลาว

## ข้อมูลทางเศรษฐกิจของ สปป.ลาว<sup>2</sup>

- **ขนาดพื้นที่** : 236,800 ตารางกิโลเมตร
- **การปกครอง** : ระบอบสาธารณรัฐ  
 ประธานาธิบดี คนปัจจุบัน (พ.ศ.2555) คือ พลโทจุมมะลี ไชยะสอน  
 นายกรัฐมนตรี คนปัจจุบัน คือ ทองสิง ทำมะวง
- **แขวง** : ประกอบด้วย 16 แขวง และ 1 เขตปกครองพิเศษ

## ขนาดของเศรษฐกิจ

- **GDP ปี 2010** : 7.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ<sup>3</sup>
- **ประชากร ปี 2010** : 6.99 ล้านคน<sup>4</sup>
- **สัดส่วน GDP** : เกษตรร้อยละ 30  
 อุตสาหกรรมร้อยละ 31.4  
 บริการร้อยละ 38.6
- **การขยายตัวของ GDP ปี 2010** : ร้อยละ 8.4
- **สกุลเงิน** : ใช้เงินกีบ (Kips)  
 ปัจจุบันค่อนข้างมีเสถียรภาพ 1 บาท แลกได้ 240.38 กีบ หรือ 7,400 – 7,570 กีบต่อ 1 เหรียญสหรัฐ เพราะมีการลอยตัวแบบกึ่งจัดการ (Floating Management Exchange Rate) และสามารถเปิดบัญชีเงินกีบในบางธนาคารพาณิชย์ของไทย
- **อัตราเงินเฟ้อ ปี 2010** : ร้อยละ 6.0
- **ตัวเลขการส่งออก** : 2,091.0 ดอลลาร์สหรัฐ
- **ตัวเลขนำเข้า** : 2,693.0 ดอลลาร์สหรัฐ

<sup>2</sup> ธนาคารแห่งประเทศไทย, รายงานภาวะเศรษฐกิจการเงินสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวปี 2553และแนวโน้มปี 2554

<sup>3</sup> World Bank

<sup>4</sup> CIA World Fact book, 2010

- การส่งออก (Major Export)

สินแร่

ไฟฟ้า

ไม้แปรรูป

เสื้อผ้าสำเร็จรูป

สินค้าเกษตร



## การลงทุนระหว่างประเทศไทย – สปป.ลาว

**การลงทุน** การลงทุนรัฐบาลลาวได้ปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อเสริมสร้างบรรยากาศให้เอื้ออำนวยต่อการลงทุนมากยิ่งขึ้น อาทิ มาตรการด้านภาษี อนุญาตให้นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงจำปาสัก และแขวงหลวงพระบาง มีอำนาจอนุมัติโครงการลงทุนที่มีมูลค่าไม่เกิน 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนแขวงอื่น ๆ สามารถอนุมัติโครงการลงทุนที่มีมูลค่าลงทุนไม่เกิน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทำให้การลงทุนจากต่างประเทศในลาวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2546 มีมูลค่า 465 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปี 2547 มีมูลค่า 533 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และปี 2548 มีมูลค่า 1.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ นักลงทุนที่สำคัญ ได้แก่ ไทย เวียดนาม ฝรั่งเศส ออสเตรเลีย จีน

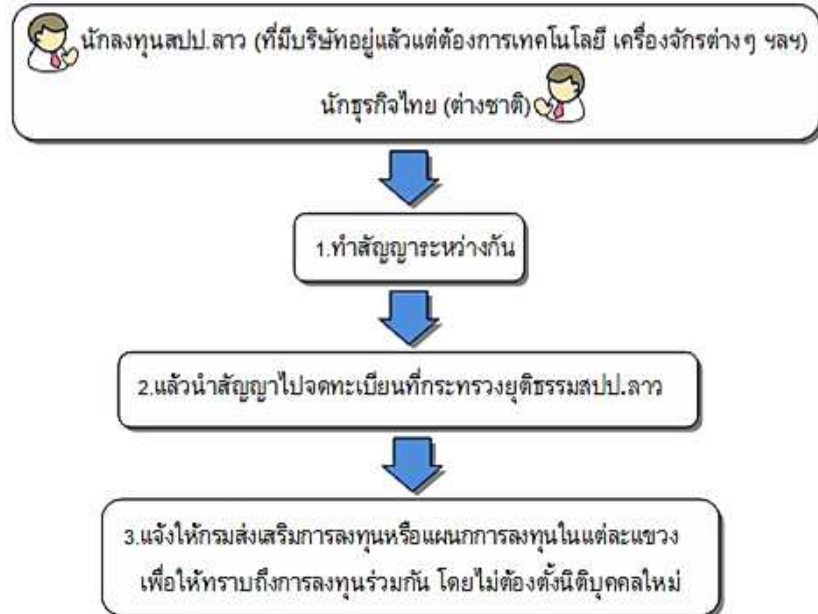
### 1. นโยบายการลงทุน ระบบการเงิน ธนาकारของสปป.ลาว

- นโยบายเปิดรับการลงทุนจากต่างประเทศของสปป.ลาว ตั้งแต่ปี 2529 และได้จัดทำกฎหมายส่งเสริมการลงทุนฉบับแรกขึ้นเมื่อปี 2531
- **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม** ฉบับที่ 7 ปี 2554 – 2558 สปป.ลาวได้ตั้งเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างน้อย ร้อยละ 8 ต่อปี เพื่อบรรลุ MDG ภายในปี 58 โดยในอีก 5 ปีข้างหน้า สปป.ลาว มีโครงการพัฒนาขนาดใหญ่กว่า 200 โครงการ เช่น ทางรถไฟจากเวียงจันทน์ไปยังจีน การติดตั้งไฟฟ้าแรงสูงทั่วประเทศ การสร้างเขื่อนไฟฟ้า การสร้างทางด่วน และการสำรวจเหมืองแร่บ็อกไซต์ (รวมมูลค่าประมาณ 4 หมื่นล้าน USD) รวมถึง การให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมให้ทันสมัย
- **มิตักยภาพการเป็นฐานการลงทุนของต่างประเทศ** โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักลงทุนไทย เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและมีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ เช่น โครงการเขื่อนน้ำงึม 2 และน้ำเทิน 2

- **รัฐบาลไทย – สปป.ลาว** ตั้งเป้าเพิ่มมูลค่าการค้าและการลงทุนร่วมกันขยายตัวเพิ่มเป็น 8 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (2 เท่า) ในปี 2558 พร้อมวางแผนความร่วมมือกัน 3 ด้าน ทั้งอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน แก้ปัญหาการเข้าสู่ตลาดและร่วมมือด้านวิชาการ ซึ่งการประชุมวางแผนลงทุนไทย-ลาว ล่าสุดได้มีการประชุมแผนความร่วมมือระหว่างกระทรวงพาณิชย์ไทยกับกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าของลาว) เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2555
- **การลงทุนสะสม 10 ปี** (ปี 2544-2553) ไทยเป็นนักลงทุนอันดับ 3 รองจากประเทศเวียดนามและจีน
- **การลงทุนรายปี ในปี 2553** ประเทศไทยเป็นนักลงทุนอันดับ 4 รองจากประเทศเวียดนาม จีนและเกาหลีใต้
- **มาตรการบริหารเงินตราของสปป.ลาวมีความเข้มงวด** ส่งผลให้การเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างมีเสถียรภาพ

## รูปแบบการลงทุนในสปป.ลาว

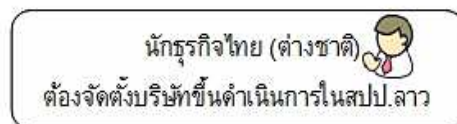
### 1. ธุรกิจตามสัญญา (Business by contract)



### 2. ธุรกิจร่วมทุน (Joint venture)



### 3. การลงทุนของต่างประเทศร้อยละ 100



## ศักยภาพเส้นทางเศรษฐกิจทางหลวงหมายเลข 13

### เริ่มต้นเส้นทางหมายเลข 13

#### บ่อเต็น – หลวงน้ำทา – หลวงพระบาง – เวียงจันทน์

เส้นทางหมายเลข 13 เป็นทางหลวงสายอาเซียน และถือเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ด้านตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor เป็นเส้นทางสันหลังของประเทศ สปป.ลาว (Back Bone Road) พาดผ่านตั้งแต่ภาคเหนือจรดภาคใต้ ซึ่งเส้นทางหมายเลข 13 เริ่มต้นที่เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา เป็นเมืองชายแดนติดต่อกับประเทศจีน ซึ่งมีเส้นทางเชื่อมเข้าไปในมณฑลยูนนาน ผ่านเมืองหม้อฮ้วน เชื่อมกับถนนอาเซียนหมายเลข 3 หรือ A3 ผ่านเมืองซือเหมา เมืองมั่วเจียง จนถึงนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน

สำหรับเส้นทางหมายเลข 13 จากเมืองบ่อเต็น ซึ่งอยู่ในแขวงหลวงน้ำทา จะผ่านบ้านนาเตย ห่างชายแดนลาว-จีน ประมาณ 20 กิโลเมตร จะมีทางแยกสู่เส้นทางหมายเลข R3 ระยะทางประมาณ 228 กิโลเมตร ไปสู่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว และข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (อยู่ระหว่างก่อสร้าง) ไปสู่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย (อ่านรายละเอียดเส้นทาง R3) จากทางแยกบ้านนาเตย **เส้นทางหมายเลข 13 จะมุ่งลงใต้ผ่านเมืองไชย แขวงอุดมมีไชย** ซึ่งเป็นสี่แยกที่สำคัญ หากแยกไปทางตะวันตก เป็นเส้นทางหมายเลข 2 **เข้าสู่ประเทศไทย** ผ่านเมืองปากแบ่ง เมืองเงิน เข้าสู่ด่านห้วยโก๋น ซึ่งมีเส้นทางสู่จังหวัดน่านของไทย ระยะทาง 50 กิโลเมตร เป็นถนนที่ไทยช่วยเหลือในการก่อสร้างตั้งแต่ปี 2549 **สำหรับแยกทางตะวันออก มีเส้นทางหมายเลข 4 ไปออกเมืองเดียนเบียนฟูของเวียดนามทางภาคเหนือ และมีถนนเชื่อมต่อไปจนถึงนครฮานอย**

ซึ่งเวียดนามให้งบประมาณในการสร้างถนน เป็นทางเลือกอีกเส้นทางที่เวียดนามจะเชื่อมกับภาคเหนือของประเทศไทย

**เส้นทางหมายเลข 13 จากแยกเมืองไชย เส้นทางจะลงใต้ เข้าสู่เมืองหลวงพระบาง** แขวงหลวงพระบาง เป็นเมืองมรดกโลกขององค์การยูเนสโก เส้นทางจะบรรจบกับแม่น้ำโขงที่วกเข้าไปในประเทศลาว หลังจากนั้น เส้นทางผ่านเมืองเชียงเงิน ผ่านเมืองวังเวียง เข้าสู่ “**กำแพงนครเวียงจันทน์**” นครหลวงของ สปป.ลาว นครเวียงจันทน์ หรือทาง สปป.ลาว เรียกว่า กำแพงนครเวียงจันทน์ เป็นเมืองที่มีพัฒนาการที่เร็ว เป็นแหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจากชาติตะวันตก มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ราคาเช่าอาคารสำนักงานแพงกว่าของประเทศไทย หากเดินทางต่อไป เส้นทางหมายเลข 13 สามารถแยกไปเมืองท่านาแล้ง ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 ไปจังหวัดหนองคายของไทย ซึ่งรัฐบาลไทยได้สร้างทางรถไฟเชื่อมกับไทย ระยะทาง 3.8 กิโลเมตร สะพานข้ามแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางหลักของการท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าไทย-ลาว

### ลาวตอนกลาง

#### เวียงจันทน์ – บอลิคำไซ – คำม่วน – สะหวันนะเขต

เส้นทางหมายเลข 13 จากกำแพงนครเวียงจันทน์จะมุ่งลงใต้ เลียบแม่น้ำโขงพรมแดนไทย-ลาว จนถึงเมืองปากซัน ระยะทางประมาณ 153 กิโลเมตร ซึ่งฝั่งตรงข้ามคือจังหวัดบึงกาฬของประเทศไทย ซึ่งมีโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 โดยเส้นทางไปถึงเมืองปากกะดิง แขวงบอลิคำไซ จากหลักกิโลเมตรที่ 338 จะมีทางสามแยก หากแยกไปทางตะวันออก จะไปเชื่อมกับเส้นทางหมายเลข 8 ตัดไปสู่เมืองหลักซาว ไปสู่ด่านน้ำพาว เข้าสู่ด่านโกวโถ ของ

เวียดนาม ไปตัดกับเส้นทาง A1 ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร เข้าสู่เมืองวิงห์ ของประเทศเวียดนาม

### **เส้นทางสู่เมืองท่าแขก – นครพนม**

**เส้นทางหมายเลข 13 มุ่งสู่ทางใต้ ผ่านเมืองหินปูน เข้าสู่เมืองสำคัญ** ตอนกลางของประเทศคือ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เป็นเมืองที่กำลังจะเริ่มพัฒนา มีโรงแรมของนักธุรกิจอียู เข้ามาลงทุน จากเมืองท่าแขก ซึ่งเป็นสี่แยก หากไปทางตะวันตก มีเส้นทางเข้าสู่ประเทศไทย ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 เข้าสู่จังหวัดนครพนมของประเทศไทย ขณะเดียวกัน จากเมืองท่าแขก หากไปทางตะวันออก มีเส้นทางแยกสู่เส้นทางหมายเลข 12 ซึ่งรัฐบาลไทยได้ช่วยเหลือในการก่อสร้างทาง โดยเส้นทางจะลัดเลาะผ่านภูเข่า ผ่านเมืองมหาไชย เข้าสู่ด่านน้ำพ้าว และด่านจอลของเวียดนาม เข้าสู่เมืองฮาดิงห์ เมืองสำคัญของเวียดนามภาคกลาง ซึ่งมีท่าเรือหูงอ่าง เป็นท่าเรือสำคัญ ที่สินค้าเข้า-ออกของลาว จะใช้ท่าเรือแห่งนี้ เพราะรัฐบาล สปป.ลาวมีหุ้นอยู่ 25%

จากเมืองท่าแขก เส้นทางหมายเลข 13 จะมุ่งลงใต้ ผ่านเมืองไชยบุรี เข้าสู่เมืองไกรสรพรหมวิหาร หรือเมืองคันธะบูลี เมืองเอกของแขวงสะหวันนะเขต ซึ่งมีเส้นทางหมายเลข 9 เชื่อมกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 สู่จังหวัดมุกดาหารของไทย และหากตัดออกไปทางตะวันออก จะไปสู่เมืองแดนสะหวัน ข้ามชายแดนเวียดนามไปสู่เมืองลาวบ่าว จังหวัดกว้างตรี ไปบรรจบกับเส้นทางหมายเลข A1 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักเชื่อมภาคเหนือและภาคใต้ของเวียดนาม ซึ่งเส้นทางหมายเลข 9 เป็นเส้นทางภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตกของภูมิภาค (East-West Economic Corridor) ทั้งนี้ แขวงสะหวันนะเขต เป็นเมืองเศรษฐกิจอันดับ 2 ของประเทศ สปป.ลาว มีจำนวนประชากรรองจากนครเวียงจันทน์ เป็นเมืองต้นแบบการพัฒนาของ สปป.

ลาว เป็นแขวงที่เหมาะสมในด้านการลงทุน ทั้งอุตสาหกรรม และเกษตรกรรม ซึ่งประเทศไทย บริษัท มิตรลาว เป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ ด้านปลูกอ้อยและผลิตน้ำตาล

### จุดสิ้นสุดเส้นทางหมายเลข 13

ปากเซ – จำปาสัก (สปป.ลาว) – สติงเตริง (กัมพูชา) – ไฮจิมีนห์ (เวียดนาม)

เส้นทางหมายเลข 13 จากสะพานนะเขต มุ่งสู่ทางใต้ผ่านเมืองละคอนเพ็ง ซึ่งเชื่อมติดกับแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามเป็นจังหวัดอำนาจเจริญ ผ่านเมืองโขงเซดอน แขวงสาละวัน ผ่านเมืองชนะสมบุรณ์ ฝั่งตรงข้ามคืออำเภอโขงเจียม เส้นทางเข้ามาสู่เมืองปากเซ เมืองเอกของแขวงจำปาสัก เป็นจุดสุดท้ายที่แม่น้ำโขงไหลผ่านเป็น **พรมแดนไทย – ลาว** หลังจากนั้น แม่น้ำโขงจะไม่ไหลผ่านประเทศไทย โดยจะไหลตัดเข้ามาใน สปป.ลาว ที่เมืองปากเซ หรือ ปากน้ำ **มีเส้นทางเข้าสู่ประเทศไทยผ่านช่องเม็ก สู่จังหวัดอุบลราชธานี** เป็นด่านสำคัญทางภาคอีสานตอนใต้ เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้า และการค้าชายแดนไทย-ลาว

จากปากเซ เส้นทางหมายเลข 13 จากปากเซ จะมุ่งเข้าสู่ประเทศกัมพูชา โดยเลียบแม่น้ำโขงส่วนที่อยู่ใน สปป.ลาว ผ่านเมืองจำปาสัก เมืองโบราณสถานเก่าแก่ ผ่านเมืองสุขุมา จนถึงน้ำตกคอนพะเพ็ง เป็นน้ำตกที่สวยงาม ซึ่งได้ชื่อว่าเป็นน้ำตกใน **แองการ่าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้** ซึ่งแม่น้ำโขงจะย่อยออกเป็นหลายสาย ก่อนที่จะไหลมารวมกันไปสู่ประเทศกัมพูชา ซึ่งเส้นทางหมายเลข 13 ในประเทศกัมพูชาจะผ่าน **เมืองสติงเตริง** ผ่านเมืองกราเซ ซึ่งเป็นจุดที่แม่น้ำโขงจะไหลวกกลับไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ สู่เมืองกำปงจาม ไหลผ่านนครพนมเปญ และมีสาขาแม่น้ำโขงไหลย้อนขึ้นไปเมืองกำปงชะนัง ก่อนที่จะไหลไปสู่ทะเลสาบสำคัญของกัมพูชา คือ โตนเลสาบ

เส้นทางหมายเลข 13 ในกัมพูชา จากเมืองกราเซ จะมุ่งลงใต้ผ่านเมืองภูมิ  
สำโรง เข้าสู่พรมแดนประเทศเวียดนามที่เมืองจ๊อกนิงห์ ซึ่งเป็นถนนที่ยังไม่ได้รับการ  
บูรณะ โดยประเทศจีนและญี่ปุ่นมีโครงการให้งบประมาณในการก่อสร้างถนน โดย  
เส้นทางหมายเลข 13 จะไปสิ้นสุดที่เมืองตูโดโม ซึ่งเป็นจุดตัดเชื่อมต่อกับเส้นทาง  
หลวงเอเชียหมายเลข A1 ระยะทางสั้น ๆ ไปสู่เมืองโฮจิมินห์ เมืองสำคัญ เป็นแหล่ง  
การค้าการลงทุนและท่าเรือหลักของเวียดนามทางใต้

### เส้นทางเชื่อมโยงหมายเลข 13 กับประเทศไทย

เส้นทางจาก สปป.ลาว ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับประเทศไทย มีหลายเส้นทาง ทั้ง  
อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย เส้นทางปากแบ่ง – น่าน เส้นทางภูคู้ (อำเภอภูคู้ (จังหวัด  
อุดรดิตถ์) กับเมืองปากลาย (แขวงไซยะบุรี)) ทานาแล้ง – จังหวัดหนองคาย แต่เส้นทาง  
สายเอเชียที่เชื่อมจากเส้นทางหมายเลข 13 ไปสู่ประเทศไทย มี 2 เส้นทาง ดัง  
รายละเอียดต่อไปนี้

#### 1. เส้นทางหมายเลข 9 (มุกดาหาร-สะพานนะเขต-ด่งฮา)

##### เส้นทางหมายเลข 9 ในประเทศ สปป.ลาว

จากจังหวัดมุกดาหาร ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ซึ่งมีการเปิดใช้มาตั้งแต่ปี 2547  
เข้าสู่แขวงสะพานนะเขต ของ สปป.ลาว ผ่านเมืองไกรสรพรมวิหาร หรือเดิมเรียกว่าเมือง  
คันระบุลี เป็นอำเภอเมืองของแขวงสะพานนะเขต ซึ่งเป็นแขวงใหญ่อันดับ 2 ของประเทศ  
สปป.ลาว เป็นเมืองที่ GMS ได้ยกขึ้นมาเป็นต้นแบบของการพัฒนา ภายใต้โครงการ  
Corridor Town Competitiveness ปัจจุบันมีการผลักดันเขตเศรษฐกิจพิเศษ “แคว  
ทาง” ซึ่งมาเลเซียเป็นผู้พัฒนา และส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการจีน เข้ามาในการทำ  
โรงงาน ทั้งนี้ สปป.ลาวไม่สนใจที่จะพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพานเซโน ซึ่งเดิม ไทย-



ลาว ตกลงที่จะมีการพัฒนาร่วมกัน แต่เนื่องจากอยู่ในทำเลที่ไม่เหมาะสม ทำให้การพัฒนาไม่ก้าวหน้า

**เส้นทางหมายเลข 9 มีระยะทางทั้งสิ้น 240 กิโลเมตร** จากเมืองไกรสรพรมวิหาร จนถึงเหมืองแดนสะหวัน ซึ่งเป็นเมืองชายแดนก่อนที่จะข้ามไปลาวบ่าว โดยถนนหมายเลข 9 เป็นเส้นทาง 2 ช่องจราจร สภาพถนนโดยทั่วไป อยู่ในสภาพที่ใช้ได้ โดยผ่านเมืองสำคัญๆ เช่น เมืองไกรสรพรมวิหาร เมืองอุดมพร (เซโน) เมืองสะพังทอง เมืองพะลานทอง เมืองพิณ เมืองเซโปน เมืองแดนสะหวัน เฉพาะที่เมืองเซโปนมีการทำเหมืองแร่ทองคำ และทองแดง เดิมเป็นของออสเตรเลีย ปัจจุบันประเทศจีน เป็นผู้รับสัมปทาน โดยจะมีการประมูลใหม่ ทุกๆ 3 ปี

### **ข้อสังเกตภายใต้เส้นทาง R9 ในประเทศ สปป.ลาว**

(1) **การดำเนินธุรกิจในลาว ยังค่อนข้างมีข้อจำกัด** การขออนุญาตจัดตั้ง ต้องมีการทำแผนธุรกิจ ใช้เวลา 3-4 เดือนเป็นอย่างน้อย ซึ่งประเทศลาวยังให้ความสำคัญ เศรษฐกิจเป็นรองด้านความมั่นคง และด้านวัฒนธรรมต้องมาก่อนเศรษฐกิจ จีนเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ ตามด้วยเกาหลี มาเลเซีย ญี่ปุ่น

(2) **ปัจจุบันประเทศไทยเป็นนักท่องเที่ยวอันดับ 1** โดยมีนักท่องเที่ยวปีละกว่า 2 ล้านคน ขณะที่นักท่องเที่ยวในภาพรวม มีปีละประมาณ 2.5 ล้านคน

(3) **รัฐบาลลาว มีการคุ้มครองร้านค้าปลีก** ไม่มีการอนุญาตให้สร้างห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ เช่น ห้างเทสโก้ หรือ เซเว่นอีเลฟเว่น ห้ามก่อสร้างอาคารสูงเกิน พระธาตุจอมทอง การทำธุรกิจในลาวต้องเข้าใจนโยบายของ สปป.ลาว ว่าความมั่นคงต้องมาก่อนความมั่งคั่งและวัฒนธรรมต้องเหนือกว่าเศรษฐกิจ

(4) **คนลาวเริ่มมีฐานะดีขึ้น และมีช่องว่างของรายได้** คนที่มีฐานะนิยมส่งบุตรหลานไปเรียนที่ประเทศเวียดนามมากกว่าไทย เพราะมีความเป็นสังคมนิยมเหมือนกัน เมื่อกลับมาสามารถรับราชการได้ง่ายมากกว่าที่จบในเมืองไทย

(5) **ค่าแรงในประเทศลาว ยังถือว่าต่ำมาก** เงินเดือนข้าราชการต่ำสุด ประมาณ 1 พันบาท สูงสุดไม่เกิน หมื่นบาท ขณะที่ค่าครองชีพอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูง ค่าเช่าที่ดินและอาคารแพงใกล้เคียงกับประเทศไทย

(6) **ระบบธนาคาร ยังไม่เป็นที่นิยมของชาวบ้าน** ซึ่งมักเก็บเงินไว้ที่บ้าน ทำให้ระบบเงินไม่หมุนเวียน ไม่มีระบบการผ่อนรถ ผ่อนบ้าน ดอกเบี้ยนอกระบบจะสูงมาก ถึงร้อยละ 20-30 ต่อเดือน คนลาวชื่นชมและชอบสินค้าไทยมากกว่าสินค้าจีน รวมถึงดาราทไทยก็เป็นที่ชื่นชอบของคนลาว แต่ในภาพรวมคนลาวที่มีการศึกษาค่อนข้างจะกังวลเวียดนามมากกว่าไทย แต่ความสัมพันธ์ระดับประเทศลาว มีความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศเวียดนาม

(7) หลังจากที่มีการเปิด คาสีโน ที่แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งเป็นคาสีโนขนาดใหญ่ ลูกค้าจะเป็นคนไทย 80 เปอร์เซ็นต์ ที่เหลือเป็นคนในพื้นที่ ทำให้มีการลักขโมย และรถหาย แต่การลงทะเบียนของลาวรุนแรงมาก

### **เส้นทางหมายเลข 9 ในประเทศเวียดนาม**

จากชายแดนประเทศลาวข้ามไปสู่เวียดนาม ที่เมืองลาวบ่าว (ลาว หมายถึง คุก และบ่าว หมายถึง บ่าวหวาง หมายถึง คักดินา เป็นเมืองเก่าที่ใช้กักขังนักโทษมาแต่อดีต) **ลาวบ่าว เป็นเมืองชายแดน โดยมีพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษลาวบ่าว เป็นพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ มีพื้นที่ถึง 15,000 เฮกเตอร์** รวมหลายหมู่บ้านตลอดเส้นทางจากชายแดนขนานไปตามถนนหมายเลข 9 เป็นระยะทางถึง 25 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันเวียดนามมี

โรงงาน กว่า 130 โรงงานอยู่ในพื้นที่ ซึ่งเวียดนามให้สิทธิประโยชน์ เช่น ค่าเช่า 11 ปีแรกไม่เก็บ หลังจากนั้นจะเก็บในอัตรา 0.001 เหรียญสหรัฐต่อตารางเมตร ต่อปี สัญญาเช่า 70 ปี แต่สามารถต่อได้ ซึ่งจะต้องใช้สัดส่วนแรงงานในพื้นที่ 90 เปอร์เซ็นต์ ด้านภาษีนิติบุคคล 4 ปีแรกไม่เก็บ และ 9 ปี หลังเก็บในอัตราร้อยละ 50 สำหรับภาษีรายได้ส่วนบุคคล จะเก็บเพียงร้อยละ 50 ของอัตราทั่วไป **ในด้านค่าจ้าง อัตราค่าจ้างขั้นต่ำอยู่ที่ 60 เหรียญสหรัฐต่อเดือน** บวกค่าสวัสดิการต่างๆ อีก ร้อยละ 21 หรือประมาณรวมกัน 2200 บาทต่อเดือน สำหรับแรงงานที่จบด้านอาชีวะ และเป็นแรงงานมีทักษะ ก็จะได้รับค่าจ้าง 100 เหรียญสหรัฐ และหากเป็นปริญญาตรี หรือคนที่ทำงานในออฟฟิศ ค่าจ้างตกที่ประมาณ 120-150 เหรียญสหรัฐ จะเห็นได้ว่า ค่าแรงในประเทศไทยโดยเฉลี่ยสูงกว่าค่าจ้างของเวียดนาม 3 เท่าเศษ

**เส้นทางหมายเลข 9 ในประเทศเวียดนาม มีระยะทางประมาณ 80 กิโลเมตร** จนไปถึงเมืองด่งฮา จังหวัดกว๋างตรี ซึ่งอยู่ตอนปลายสุดของเส้นทางหมายเลข 9 หากจะไปเมืองดานัง ต้องวกกลางทางใต้ เป็นระยะทาง 200 กิโลเมตร ผ่านเมืองเว้ ที่เป็นเมืองหลวงเก่า หากจะขึ้นไปเมืองฮาทิงห์ ก็ต้องวกขึ้นไปทางเหนือ ระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร โดยผ่านเมืองด่งเหย จังหวัดกว๋างบินห์ เข้าสู่จังหวัดฮาทิงห์ หากจะขึ้นไปถึงนครฮานอย ก็ต้องผ่านเมืองวืงห์ (ระยะทาง 15 กิโลเมตร) ซึ่งอยู่ในจังหวัดเงฮาน ระยะทาง ประมาณ 300-320 กิโลเมตร จะถึงนครฮานอย จากนั้นนครฮานอยถ้าประสงค์จะข้ามมณฑลกว๋างซีของจีน สามารถใช้เส้นทางหลักจากเมืองล้งซอน ไปถึงชายแดนที่ด่านโยยีกว่าน จนถึงเมืองผิงเสียง ระยะทาง 198 กิโลเมตร **รวมเบ็ดเสร็จจากมุกดาหาร หากใช้เส้นทางหมายเลข 9 จนถึงชายแดนจีน ระยะทางประมาณ 1,098 กิโลเมตร** หากจะไปถึงนครหนานหนิง มณฑลกว๋างซี ระยะทางอีก 198 กิโลเมตร **ทำให้เส้นทางหมายเลข 9 จากชายแดนไทยไปสู่นครหนานหนิง มณฑลกว๋างซี มีระยะทางรวมกัน 1296 กิโลเมตร**

## ข้อสังเกตในการลงพื้นที่เวียดนาม

ประเทศเวียดนามมีประชากร 90 ล้านคน มีพื้นที่เล็กกว่าประเทศไทย พื้นที่ 2 ใน 3 เป็นป่าและเขา โดยได้มีการปฏิรูปเศรษฐกิจและสังคมจากระบบสังคมนิยมเป็นตลาดเสรี ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2529 ที่ผ่านมามีการเติบโตทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 6-8 โดยมีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศร้อยละ 60 ของ GDP ซึ่ง GDP ของเวียดนามในปี 2553 อยู่ที่ 1.46 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือ 3.13 ล้านล้านบาท เทียบกับประเทศไทย ซึ่ง GDP เท่ากับ 10.852 ล้านล้านบาท ปัจจุบัน (ปี 2555) มี GDP 11.572 ล้านล้านบาท เห็นได้ว่า GDP ของไทยจะสูงกว่าเวียดนามถึง 3.5 เท่า รายได้ต่อหัวของคนเวียดนามอยู่ที่ประมาณ 35,000 บาท (ปัจจุบันประเทศไทยมีรายได้ต่อหัวของประชากรต่อปี ประมาณ 3,900 เหรียญสหรัฐฯ หรือ 124,000 บาท) ปัญหาของเวียดนามคือเงินเฟ้อ ซึ่งมีอัตราที่สูงมาก ประมาณร้อยละ 15-16 ทำให้การกำหนดต้นทุนของเวียดนามมีความยุ่งยาก ราคาระวางเรือมีการปรับทุกเดือน

ลักษณะคนเวียดนามจะมีความขยันขันแข็ง ให้ค่านิยมกับการศึกษาเล่าเรียน ประชาชนสนใจที่จะเรียนรู้ และให้ความสนใจทางด้านวิทยาศาสตร์ และคณิตศาสตร์ รวมทั้งด้านคอมพิวเตอร์

จากการศึกษาดูงานในเวียดนามภาคกลาง มีข้อสังเกตดังต่อไปนี้

1) เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบ่าว และเมืองดงฮา ในช่วง 3-4 ปี ค่อนข้างไม่เติบโต เพราะประชาชนส่วนใหญ่จะไปทำงานในเมืองใหญ่ โดยเฉพาะที่ฮานอย และโฮจิมินห์ซิตี ซึ่งค่าแรงในเมืองใหญ่ก็จะแพงกว่าค่าแรงในเมืองชนบท

2) เวียดนามมีปัญหาเงินเฟ้อ ในปี 2552 และปี 2553 เงินเฟ้อ ขึ้นไปถึงร้อยละ 24 ปัจจุบันเงินเฟ้ออยู่ที่ร้อยละ 12-14 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมาก

3) ดอกเบี้ยของเวียดนาม อยู่ในอัตราที่สูงมาก คือดอกเบี้ยเงินฝากอยู่ที่ระดับร้อยละ 14-17.5 ถึงแม้ว่าดอกเบี้ยเงินฝากอยู่ในระดับสูง แต่ก็ไม่ใช่ที่จูงใจให้คนเวียดนามฝากเงินมากนัก เนื่องจากไม่มั่นใจในปัญหาเงินเฟ้อ ปัจจุบันรัฐบาลเวียดนามต้องการให้ประชาชนมาออมเงิน จึงไม่รับฝากทองคำ ขณะที่เงินฝากสกุลเหรียญสหรัฐ และ อียู ดอลลาร์ หากจะผ่านธนาคาร จะได้ดอกเบี้ยเพียงร้อยละ 2.5 เพื่อที่จะกดดันให้ค่าเงินต้องแข็งค่า

4) ในช่วงเดือนมิถุนายน 2554 รัฐบาลเวียดนามยกเลิกการปล่อยกู้ ในการซื้ออสังหาริมทรัพย์ เพราะมีการเก็งกำไรในอสังหาริมทรัพย์อย่างรุนแรง ซึ่งคนเวียดนามต้องซื้อบ้านด้วยเงินสด แต่ก็ยังมีการเก็งกำไรกันอย่างต่อเนื่อง

5) ภาวะเงินตราต่างประเทศมีความตึงตัว และการขาดดุลการค้าอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลได้ยกเลิกโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึง โครงการร่วมทุน High Speed Train จากฮานอย-โฮจิมินห์

6) รัฐบาลเวียดนามมีการรณรงค์ให้มีการใช้สินค้าเวียดนามแทนสินค้าจีน โดยอ้างในเรื่องของคุณภาพ สินค้าไทยในเวียดนามยังเป็นที่นิยมค่อนข้างมาก โดยเฉพาะเครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องสำอาง ยาสระผม เป็นต้น

7) คนเวียดนามมีความเป็นชาตินิยมสูง โดยการให้ความสำคัญต่อชาติ และธงชาติ ซึ่งคนไทยจะต้องเข้าใจในเรื่องนี้ ธงชาติของเวียดนามเป็นพื้นสีแดง มีเครื่องหมายดาว 5 แฉก สีน้ำเงิน หมายถึงปัญญาชน เกษตรกร นักธุรกิจ ทหาร ตำรวจ ข้าราชการ และกรรมกร ทั้งหมดรวมกันเป็นหนึ่ง ไม่มีการแบ่งแยก

8) รายได้ต่อหัวของประชากรเวียดนาม 1,100 – 1,200 เหรียญสหรัฐ โดยมีความพยายามกระจายรายได้ ปัจจุบันมีการส่งเสริมการทำสวนยาง และราคาพืชเกษตรมี

ราคาสูง ทำให้แรงงานอุตสาหกรรมกลับไปสู่ภาคเกษตร เป็นปัญหาทำให้แรงงานในเมืองใหญ่ๆ ของเวียดนามเริ่มขาดแคลน

9) **เวียดนามมีปัญหาค่าแรง** เนื่องจากเงินเฟ้อของเวียดนามมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่สูงขึ้น กระทบกับความเป็นอยู่ของคนงาน ทำให้มีการประท้วงบ่อย แต่การประท้วงในเวียดนามทำได้เพียงนั่งหน้าโรงงาน ห้ามถือป้าย หรือเดินขบวนเด็ดขาด ถือว่าเป็นการผิดกฎหมาย

10) **เวียดนามมีการรวมชาติ** อย่างเป็นทางการ ไม่มีปัญหาการแบ่งเหนือ-ใต้ หรือแม้แต่อดีตประธานาธิบดี เหงียน วัน กี ซึ่งเป็นอดีตผู้นำเวียดนามใต้ ปัจจุบันยังได้รับการยกย่องเป็นพลเมืองดีเด่น

## 2. เส้นทางหมายเลข 12 (นครพนม-คำม่วน-วังหี)

### เส้นทางหมายเลข 12 ในประเทศเวียดนาม

เป็นเส้นทางเดิมที่มีอยู่แล้วแต่ในอดีต ซึ่งทั้งประเทศเวียดนาม ลาว และไทย ใช้ในการเดินทางค้าขายมาช้านาน ตลอดจนเป็นเส้นทางเดินทัพมาตั้งแต่สมัยอดีตเป็นเวลายาวนาน ในสมัยสงครามเวียดนามถือเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ซึ่งเวียดนามใช้ในการแทรกซึมเข้าไปในประเทศลาว ทั้งเป็นเส้นทางซึ่งมีการตัดผ่านเทือกเขาสูงและป่าธรรมชาติ ซึ่งยังสมบูรณ์ และบางส่วนของเส้นทางหมายเลข 12 เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง “โฮจิมินห์” หรือเรียกว่าถนน “เตียงโฮจิมินห์” ซึ่งเป็นถนนลาดยางตั้งแต่ภาคเหนือจรดภาคใต้ ถนนค่อนข้างแคบ เป็นเส้นทางขนานลงมาตั้งแต่เวียดนามเหนือ ผ่านเส้นขนานที่ 38 จนลงไปสู่ทางเวียดนามใต้ ในสงครามเวียดนาม-สหรัฐอเมริกา ยุคปี 70

เป็นเส้นทางลำเลียงยุทธปัจจัยจากเวียดนามเหนือแทรกซึมเข้ามาในประเทศลาว ก็มีพูซา ในช่วงสงคราม สหรัฐอเมริกาได้ทำการทิ้งระเบิดเส้นทางเหล่านี้อย่างรุนแรง โดยเฉพาะที่ เมืองดงเห้ย ซึ่งอยู่ในจังหวัดกว๋างบินห์ ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของเมืองวิงห์ ซึ่งเป็นสุดปลายทาง ของเส้นทางหมายเลข 12 ได้ถูกทำลายจนกลายเป็นเมืองร้าง เนื่องจากจังหวัดกว๋างบินห์ เป็นจุดเชื่อมต่อของเส้นทางหมายเลข 12 ซึ่งอยู่ห่างจุดพรมแดน สปป.ลาว เพียง 58 กิโลเมตร **ปัจจุบันเส้นทางโฮจิมินห์ รัฐบาลเวียดนามได้มีการบูรณะ มีการลาดยาง ตั้งแต่ภาคเหนือจนถึงทางใต้เป็นเส้นทางที่ขนานกับทางเอเชีย หมายเลข 1** ลักษณะ ถนนลาดยางเสร็จเรียบร้อย เป็นถนนค่อนข้างแคบ โดยแนวตีเส้นแบ่งถนนจะใช้สีเหลือง เป็นเอกลักษณ์เฉพาะของเส้นทางโฮจิมินห์ ปัจจุบันเป็นเส้นทางเลือกในการขนส่งสินค้าเพื่อ เลียงเส้นทางที่แออัดในเส้นทาง A1 ซึ่งเส้นทางนี้สามารถเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 8 ซึ่ง เชื่อมต่อไปออกถึงเวียงจันทน์และหนองคาย ขณะเดียวกัน ก็ยังมีทางแยกที่จะไปออกถนน หมายเลข 12 ไปจนถึงแขวงคำม่วน และจังหวัดนครพนมของประเทศไทย

**เส้นทางหมายเลข 12 ในปัจจุบันได้มีการลาดยางเสร็จเรียบร้อยไปแล้วเกือบ 90 เปอร์เซ็นต์** เป็นถนน 2 ช่องจราจร ผ่านลดเลี้ยวไปตามไหล่เขา โดยเริ่มตั้งแต่ เวียดนามที่เมืองดงเห้ย จังหวัดกว๋างบินห์ ซึ่งเป็นเมืองที่อยู่ทางใต้ของจังหวัดฮา ดิงห์ ผ่านเข้ามา เส้นทางหมายเลข 12 ในส่วนที่ผ่านประเทศเวียดนาม เรียกว่า เส้นทาง หมายเลข 12 C ลักษณะเป็นเส้นทางลาดยางกว้าง 6 เมตร ไม่มีไหล่ทาง เป็นเส้นทางหลัก ในอนาคตที่สินค้าที่มาจากประเทศจีน ซึ่งผ่านมาจากนครหนานหนิง มณฑลกว่างสี ผ่าน มายังนครฮานอย จนมาถึงเมืองวิงห์ จังหวัดเงฮาน ซึ่งหากดูในแผนที่ ก็จะอยู่ในระนาบ เดียวกับจังหวัดบึงกาฬของไทย เมืองวิงห์ปัจจุบันเป็นเมืองใหญ่ มีท่าเรือเก้อหล่อ ซึ่งเป็น ท่าเรือที่มีการพัฒนาเพื่อรองรับเส้นทางหมายเลข 12 แต่มีสันทรายเป็นอุปสรรคต่อการ

เดินเรือ ทางเวียดนามจึงได้มีการพัฒนาท่าเรือ ห่วงอ่าง เพื่อให้เป็นท่าเรือหลักในการที่จะใช้เป็นทางออกทะเลของ สปป.ลาว และถือเป็นท่าเรือปลายทางของเส้นทางหมายเลข 12

### ท่าเรือห่วงอ่าง ท่าเรือของเส้นทางหมายเลข 12

เป็นท่าเรือที่อยู่ในจังหวัดห่วงอ่าง ห่างจากทางแยกที่จะเข้าเส้นทางหมายเลข 12 ลงมาทางใต้ ระยะทางประมาณ 36 กิโลเมตร เริ่มมีการก่อสร้างในปี 2001 เป็นท่าเรือที่ทั้งเวียดนามและสปป.ลาว มีข้อตกลงในการให้เป็นท่าเรือภายใต้เส้นทาง R12 และให้เป็นท่าเรือหลักของ สปป.ลาว ในการออกสู่ทะเล ซึ่งรัฐบาลลาวถือหุ้นร้อยละ 20 ซึ่งจะพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ ระดับน้ำลึก หน้าท่ากว้าง 11-13 เมตร แบ่งออกเป็น 2 ท่า ท่าแรกยาว 185 เมตร และท่าที่ 2 ยาว 270 เมตร โดยระยะทางจากนครพนมของไทยจนถึงท่าเรือห่วงอ่าง มีระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร ซึ่งทางเวียดนามมีโครงการในปี 2015 จะก่อสร้างท่าเรือแห่งที่ 3 มีการพัฒนาโรงกลั่นน้ำมัน โรงแยกแก๊ส ตลอดจนมีการสร้างโรงไฟฟ้าลิกไนต์ 2 โรง ขนาดโรงละ 1,200 เมกะวัตต์ ซึ่งส่วนหนึ่งการปิโตรเลียมของเวียดนามถือหุ้นอยู่ จึงเป็นท่าเรือที่น่าจะมีโอกาสที่จะพัฒนาเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ และมีศักยภาพมากกว่าท่าเรือดานังซึ่งอยู่ตอนกลางของประเทศ ที่น่าสนใจปัจจุบันคือมีทั้งประเทศไต้หวัน และอินเดีย เริ่มจะเข้ามาจับจองพื้นที่ทำนิคมอุตสาหกรรม เนื่องจากประเทศเวียดนามเป็นแหล่งผลิตลิกไนต์ใหญ่ของภูมิภาค รวมถึงในทะเลเป็นแหล่งแก๊สธรรมชาติที่สมบูรณ์

เส้นทางหมายเลข 12 ในแง่ของการขนส่งจะเป็นเส้นทางรองรับสินค้าที่มาจากทางเหนือของเวียดนาม และมาจากนครหนานหนิง ประเทศจีนตอนใต้ ระยะทางประมาณ 1,029 กิโลเมตร หากจะใช้เส้นทางหมายเลข 9 จากเมืองวิงห์จะต้องลงมาถึงเมืองด่งฮา ระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร และยังต้องผ่านเมืองลาวบ่าว อีก 80



กิโลเมตร และจากลาวบ่าวไปจนถึงแขวงสะหวันนะเขตอีก 240 กิโลเมตร ระยะทางรวมกันประมาณ 1296 กิโลเมตร เห็นได้ว่าการใช้เส้นทางหมายเลข 9 หากสินค้าที่มาจากทางเหนือจะเป็นการอ้อมกว่า 261 กิโลเมตร และใช้เวลามากกว่าประมาณ 4-5 ชั่วโมง ซึ่งประเทศไทยจะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเกี่ยวกับการใช้เส้นทางหมายเลข 12 และหมายเลข 9

### เส้นทางหมายเลข 12 ในประเทศ สปป.ลาว

การขนส่งสินค้าจากเวียดนาม หากจะใช้เส้นทางหมายเลข 12 จะต้องแยกออกจากทางหลัก เอเชียหมายเลข 1 (ฮุกโฮ่ง) โดยรถจะผ่านเมืองวิงห์ อยู่ในจังหวัดเหงฮาน ผ่านจังหวัดฮาดิงห์ ระยะทางประมาณ 15 กิโลเมตร เข้าสู่เมืองฮาหลิน ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 8 หลังจากนั้นจะไปบรรจบกับเส้นทางไฮจิมีนห์ และใช้เส้นทางไฮจิมีนห์ระยะสั้นๆ 15-20 กิโลเมตร จะมีทางแยกไปสู่เส้นทางหมายเลข 12 ซึ่งเป็นเส้นทางที่มุ่งไปทางตะวันตก ถนนจะผ่านไหล่เขาคดเคี้ยวและผ่านพื้นที่ป่าอุดมสมบูรณ์ ผ่านอุทยานต่างๆ ซึ่งในอนาคตจะพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เส้นทางจะไปจนถึงด่านจอลอ ซึ่งเป็นด่านพรมแดนของเวียดนามก่อนที่จะเข้าไป สปป.ลาว ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ซึ่งด่านจอลอเป็นด่านขนาดใหญ่ อยู่บนภูเขาสูง เวียดนามสร้างเป็นอาคารถาวร มีร้านค้าและมีลู่วางว่ากำลังจะพัฒนาเป็นด่านขนาดใหญ่ โดยด่านตรงข้ามจะเป็น “ด่านนาพ้าว” ของ สปป.ลาว ซึ่งปัจจุบันมีการสับเปลี่ยนหัวลาก และขนถ่ายสินค้าที่พรมแดนรอยต่อระหว่างด่านจอลอ และด่านนาพ้าว มีศูนย์พักรถแบบชาวบ้าน ซึ่งจะต้องมีการพัฒนาไปอีกมาก รถที่วิ่งจะมีทั้งรถตู้ รถบรรทุก รถพ่วง รวมถึงรถหัวลาก ส่วนใหญ่จะเป็นรถจากจีน และเวียดนาม เนื่องจากเส้นทางอยู่บนเขา ทั้งรถหัวลากและรถสิบล้อ จะเป็นรถขนาด 350 แรง และสามารถเลี้ยวได้ทั้ง 4 ล้อ ซึ่งรถจาก

จีนจะมีทักษะในเรื่องนี้ค่อนข้างสูง เนื่องจากเส้นทางขนส่งสินค้าเข้าไปทางคุนหมิง จะเป็นทางขึ้นเขา

**เส้นทางหมายเลข 12 ในส่วนที่อยู่ใน สปป.ลาว จะวิ่งตามไหล่เขา ผ่านป่าไม้ธรรมชาติที่ยังมีความอุดมสมบูรณ์** เหมาะจะเป็นแหล่งท่องเที่ยว มีทั้งถ้ำลอด ซึ่งมีลำธารอยู่ภายใน ยาวถึง 7 กิโลเมตร อากาศเย็นสบายตลอดปี ซึ่งเส้นทางจะวิ่งอยู่บนเขาประมาณ 20-30 กิโลเมตร หลังจากเลย กม.90 จะผ่านเมืองยมราช ซึ่งมีทางแยกถนนหมายเลข 8 B ไปเชื่อมเวียงจันทน์ ผ่านเมืองนากาย เมืองหลักซาว และเมืองปากซัน ซึ่งอยู่ตรงข้ามจังหวัดบึงกาฬของไทย จนไปออกเส้นทางหมายเลข 13 จนถึงนครเวียงจันทน์ สำหรับเส้นทางหมายเลข 12 ที่จะไปนครพนม หลังจากผ่านเมืองยมราช จะไปสู่เมืองมหาไชย และไปสู่ “เมืองท่าแขก หรือรอแขก” ซึ่งฝั่งตรงข้ามคือจังหวัดนครพนม ซึ่งสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ซึ่งได้เปิดไปแล้ว ตั้งแต่วันที่ 11 พฤศจิกายน 2554 **ถือว่าเป็นจุดสิ้นสุดของถนนหมายเลข 12 ก็จะมาบรรจบที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ระยะทางจากด่านจาลอ-นาพ้าว จนถึงเมืองท่าแขกระยะทางทั้งสิ้น 146 กิโลเมตร** ข้อสังเกตเส้นทางในประเทศลาวจะไม่ค่อยเข้มงวดความเร็วเหมือนกับในประเทศเวียดนาม ทำให้รถสามารถเร่งความเร็วได้ โดยภูมิประเทศตลอดเส้นทางหมายเลข 12 ทั้งในประเทศ ลาว และเวียดนาม ในส่วนที่ผ่านภูเขาภูมิประเทศที่สวยงามมาก

### **เส้นทาง R 12 เส้นทางหลักในอนาคต**

GMS หรือ Greater Mekong Sub-Region ได้กำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง East-West Economic Corridor โดยเป็น**เส้นทางสั้นที่สุดในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปสู่เวียดนาม** ซึ่งมีระยะทางเพียง 146 กิโลเมตรเท่านั้น หากนับระยะทางจากจังหวัดนครพนม จนถึงนครหนานหนิง รวมทั้งสิ้น 1,029 กิโลเมตร โดยเป็นระยะทางจากเมืองท่าแขก แขวงคำม่วนของ สปป.ลาว ถึงเมืองวิงห์ 353 กิโลเมตร

จากเมืองวิงห์ไปจนถึงนครฮานอย 290 กิโลเมตร และจากฮานอยไปจนถึงหลังซอน 188 กิโลเมตร และจากเมืองหลังซอนผ่านด่าน โยยีกว่าน ซึ่งเป็นด่านชายแดนเวียดนามถึงจีน จะเข้าสู่เมืองผิงเสียง จนถึงนครหนานหนิง ระยะทางอีก 198 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางที่มาจาก จีน หรือฮานอย หากจะมาใช้เส้นทางหมายเลข 9 ระยะทางประมาณ 1,296 กิโลเมตร ซึ่ง ทางหมายเลข 12 จะสั้นกว่าประมาณ 267 กิโลเมตร ถนนในเวียดนามขับได้เฉลี่ย 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะย่นระยะเวลาได้ประมาณ 4-5 ชั่วโมง จึงทำให้เป็น ทางเลือกของผู้ประกอบการ อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องกำหนด Positioning รวมถึงการ แก้ปัญหาการอำนวยความสะดวกทางการค้า และส่งเสริมให้มีการทำข้อตกลงการขนส่ง ข้ามแดน หรือ CBTA : Cross Border Transport Agreement

### **สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) จุดเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 12 สู่ไทย**

เส้นทางหมายเลข 12 ซึ่งมาสิ้นสุดที่เมืองคำม่วน จะเชื่อมสู่ประเทศไทยผ่าน สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) เป็นจุดเชื่อม Missing Link ของ เส้นทาง R12 เข้าสู่ประเทศไทย มีกำหนดเปิดอย่างเป็นทางการในวันที่ 11 พฤศจิกายน 2554 เป็นสะพานที่มีความสวยงามทางด้านสถาปัตยกรรม ประกอบไปด้วยโครงการหลัง สะพานฝั่งไทย 80 ไร่ มีศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถ, ศูนย์ Repacking, ศูนย์พักรถ, ปลั๊กสำหรับ เสียบตู้เย็น (Refrigerator Container) และศูนย์ซ่อมรถ โดยมีพื้นที่กันเอาไว้สำหรับทำเป็น ศูนย์โลจิสติกส์ สะพานที่อยู่ในเขตไทย มีทางหลวงหมายเลข 212 เป็นถนน 4 ช่องจราจร บนสะพานประกอบด้วย 2 ช่องจราจร และมีทางไขว้สลับช่องจราจร ตัวสะพานยาว 780 เมตร กว้าง 13 เมตร ใช้งบประมาณ 1,723,234 ล้านบาท สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 สร้างภายใต้งบประมาณของไทย ซึ่งประเทศไทยจำเป็นต้องยกระดับจากการ เชื่อมโยงชายแดนที่เป็น Transport Corridor ไปสู่ Economic Corridor โดยใช้แนว

โครงสร้างพื้นฐานเป็นแกนหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจ และใช้การขนส่งเป็นแกนไปสู่ การขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศ (Transshipment Connectivity) ไม่ใช่ย่ำอยู่ที่ เป็นเพียงการค้าชายแดน (Border Trade) โดยต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของการ พัฒนา และให้เชื่อมโยงกับตลาด แหล่งวัตถุดิบ และแหล่งการผลิต และต้องให้ครอบคลุม ทั้งมิติการเชื่อมโยงภายในประเทศ และมิติการเชื่อมโยงระดับภูมิภาค

### EWEC Corridor Connectivity

การพัฒนาการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของไทยสู่อนุภูมิภาคอินโดจีน ภายใต้ระเบียบง ตะวันออก – ตะวันตก

แนวการพัฒนาพื้นที่ระเบียบงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) จะต้องมีการทำ Master Plan โดยนำกรอบการเชื่อมโยงของ AEC Connectivity และกรอบของ GMS มาเป็นแกนของการพัฒนา โดยจะต้องลด ช่องว่างการพัฒนาระหว่างไทยกับ สปป.ลาว โดยการกำหนดพื้นที่ และแบ่งโซน (Zoning) ให้ชัดเจนว่า พื้นที่ใดควรจะเป็นพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน และพื้นที่ใดจะกำหนดไว้ เป็นเชิงท่องเที่ยว โดยสร้างเมืองต้นแบบหรือ Model City รวมถึงการพัฒนา Border Town หรือเมืองชายแดน ซึ่งการพัฒนาจะต้องได้รับการสนับสนุนจากภาคการเมืองของ ประเทศไทยและ สปป.ลาว ซึ่งนักธุรกิจไทยจะต้องไม่เห็นกับผลประโยชน์ระยะสั้น ซึ่งในอีก 10 ปีข้างหน้า มูลค่าการค้าในประเทศ GMS จะเพิ่มเป็น 10.0 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ

## แนวทางการพัฒนาพื้นที่ EWEC

1) การพัฒนาเส้นทางขนส่งภายใต้ R12 และเส้นทางอื่นๆ ที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จะต้องทำเป็นยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนา มี Road Map

2) ตั้งคณะกรรมการร่วมทั้งภาครัฐ-เอกชน และท้องถิ่น จะต้องให้ความสำคัญต่อการลดต้นทุนขนส่ง

3) ขจัดอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ลดค่าใช้จ่ายนอกระบบ ซึ่งในแต่ละด้านชายแดนทั้งของไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีค่อนข้างสูง รวมทั้งลดต้นทุนขนส่งเที่ยวเปล่า

4) ให้มีการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบันการขนส่งทางถนนไปสู่ประเทศจีนและเวียดนามยังไม่เป็นที่นิยมมาก เนื่องจากค่าขนส่งยังสูงอยู่ ตัวอย่างเช่น ค่าขนส่งทางถนนด้วยรถคอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต จากกรุงเทพฯ ไปฮานอย ค่าขนส่งประมาณ 120,000 บาท ใช้เวลา 5 วัน ขณะที่การขนส่งด้วยเรือผ่านแหลมฉบัง ประมาณ 12,000-14,000 บาท ระยะเวลา 10-15 วัน ซึ่งจะเห็นว่าการขนส่งทางถนน ค่าขนส่งสูงกว่าถึง 10 เท่า แต่ก็ร่นระยะเวลาได้ถึง 10 วัน หากมีการปรับปรุงให้เกิดความสะดวกและเพิ่มการแข่งขันของผู้ประกอบการที่น่าเชื่อถือ การประกันภัยลดค่าใช้จ่าย ก็จะก่อให้เกิดทางเลือกมากขึ้นที่ใช้ประโยชน์จากทางถนนและสะพานที่ได้มีการลงทุน

## อุปสรรคและข้อจำกัดของการพัฒนาตามระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC)

ภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ล้วนเป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) – กลุ่มประเทศเหล่านี้ล้วนอุดมด้วยทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม เป็นประเทศที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงที่สุดในโลก โดยเฉพาะประเทศจีน ไทย เวียดนาม การบูรณาการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของประเทศ GMS จะทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่และทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจมีคุณภาพยิ่งขึ้น แต่ก่อนที่จะทำเช่นนั้นได้ จำต้องขจัดอุปสรรคและข้อจำกัดต่างๆ ที่มีให้หมดไปเสียก่อน

### อุปสรรคและข้อจำกัดของการพัฒนาพื้นที่ชายแดน

(1) ประเด็นเกี่ยวกับการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน (Missing Link) การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ยังขาดประสิทธิภาพ ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูง หรือการขาดเครือข่ายเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ในบางพื้นที่ รวมถึงนโยบาย กฎระเบียบราชการ ระเบียบการปฏิบัติ และมาตรฐานสำหรับการขนส่งสินค้าและยานพาหนะข้ามพรมแดนที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ และการขาดการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานของภาครัฐในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่นซึ่งมีบทบาทในการขนส่ง การค้า และการอำนวยความสะดวกแก่การลงทุน

(2) ข้อจำกัดด้านทักษะและองค์ความรู้ของทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะในบริเวณจังหวัดหรือแขวง ซึ่งอยู่รอบนอกของการพัฒนาเศรษฐกิจ (Peripheral Economic Development) มีความเข้าใจน้อยมาก ต้องการนำหรือใช้ประโยชน์ของข้อตกลง EWEC

มาใช้เพื่อยกระดับเศรษฐกิจของตนเอง และชุมชน ทำให้ผลประโยชน์ไปตกอยู่กับกลุ่มคนในเมืองใหญ่ หรือนายทุนท้องถิ่นไม่กี่คน

(3) **ข้อจำกัดด้านการเมือง (Political Limitation)** ที่เกี่ยวข้องกับ “กิจการภายใน” ของบางประเทศ โดยเฉพาะด้านการเมืองและการปกครอง ซึ่งไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาบางประเทศของ GMS ยังมีปัญหาความมีเอกภาพของประเทศ เช่น กรณีของพม่า ยังมีการต่อสู้กับชนกลุ่มน้อย ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งผ่านเข้าไปในพื้นที่ ไม่สามารถกระทำได้อีกทั้งภาครัฐก็เลือกเฉพาะการพัฒนาที่ไม่เสี่ยงต่อความมั่นคงทางการเมืองของรัฐบาล

(4) **ประเทศต่างๆ ของ GMS ส่วนใหญ่มีปัญหาการปักปันแนวพื้นที่ชายแดน** โดยเฉพาะประเทศไทย ซึ่งมีปัญหาการสู้รบบริเวณชายแดนกับประเทศกัมพูชา อีกทั้งปัญหากับประเทศพม่า จนเป็นเหตุให้ต้องมีการปิดพรมแดนบางจุด ส่งผลทำให้ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านด้วยกันปราศจากความราบรื่น ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ

(5) **ปัญหาการพัฒนาจุดพรมแดนของแต่ละประเทศมีข้อจำกัด** ทั้งด้านพิธีการศุลกากร ที่มีระบบและระเบียบแตกต่างกัน ไม่เป็น Harmonized Customs ในทางปฏิบัติ ล้วนมีปัญหาการผ่านพรมแดนค่อนข้างยาก ค่าใช้จ่ายสูง โดยเฉพาะประเทศพม่าและลาว การติดต่อระบบราชการมีความยุ่งยาก ต้องใช้เอกสารมาก แต่ละด่านใช้เวลาค่อนข้างมาก มีค่าใช้จ่ายนอกกรอบสูง และไม่สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายนอกกรอบได้

(6) **การขนส่งข้ามแดน Transshipment ไม่มีมาตรฐานในการทำงาน** และไม่มีมาตรฐานในการเก็บค่าธรรมเนียม เวลาปิด-เปิดด่านและพักกลางวันไม่แน่นอน และทำให้มีเวลาทำงานน้อย รถบรรทุกต้องจอดรอกำหนดเวลาขนส่งไม่ได้แน่นอน

(7) **ปัญหาเสถียรภาพของค่าเงิน และความปลอดภัย** พม่ากับประเทศลาว มีปัญหาในด้านอัตราแลกเปลี่ยน เป็นความยุ่งยากในการดำเนินธุรกิจด้านการค้า และการลงทุน และเส้นทาง Western R3W ในประเทศพม่า ค่อนข้างเล็กและแคบๆ ไม่มีความปลอดภัย รถขนส่งขนาดใหญ่ไม่สามารถวิ่งได้ อีกทั้ง ยังมีปัญหาการปราบปรามชนกลุ่มน้อย ทำให้ไม่มีความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง ซึ่งรัฐบาลพม่าใช้เป็นข้ออ้างในการปิดด่านชายแดน เช่น ด่านแม่สอด-เมียวดี ฯลฯ

(8) **มาตรฐานด้านระบบการจราจรและป้ายสัญญาณจราจร** ในแต่ละประเทศ ไม่มีมาตรฐานเดียวกัน ขาดจุดพักรถ และการตรวจรถก็ไม่มีความมาตรฐาน เวลาการทำงานปิดเปิดด่านไม่แน่นอน โดยเฉพาะในประเทศพม่าและลาว ทำให้รถขนส่งต้องจอดรอคิว

(9) **การพัฒนาระบบขนส่งทางรางยังไม่ก้าวหน้า** มีเพียงแนวการพัฒนาเส้นทางพื้นที่ย่อยภาคตะวันออก (Eastern Sub-Corridor) จากจีนเข้าเวียดนาม มีการพัฒนาเส้นทางถนนและทางรถไฟ Hi-Speed Train จากนครหนานหนิง ไปสู่ฮานอย ค่อนข้างสมบูรณ์แล้ว แต่เส้นทาง A1 จากนครฮานอยสู่ทางภาคใต้ ยังไม่มีความชัดเจนในการพัฒนา และเส้นทางจากจีนลงมายังลาว และไทย มีการ MOU แล้ว ส่วนของไทยอาจติดปัญหาต้องรอนโยบายไทยจากรัฐบาลหลังการเลือกตั้ง และต้องเร่งเจรจาปัญหาด้านการลงทุน คงต้องใช้เวลาอีกมากในการเจรจา

(10) **การผลักดันข้อตกลงขนส่งข้ามแดน CBTA (Cross Border Transport Agreement)** ซึ่งที่ผ่านมามีข้อตกลง CBTA แต่ในทางปฏิบัติ สินค้าที่มีการผ่านแดน (Transit) หรือข้ามแดน (Transshipment) ยังมีปัญหาในทางปฏิบัติ เช่น การขนส่งข้ามแดน ไทย ลาว เวียดนาม จีน จะต้องมีการวางประกันเป็นเงินจำนวนมาก อีกทั้ง มาตรฐานและความไม่น่าเชื่อถือ (Reliability) ของผู้ให้บริการขนส่งทางถนน รวมถึงความไม่เชื่อมั่นต่อ



ความรับผิดชอบ (Responsibility) กับความเสียหาย หรือสูญเสียของสินค้า (Liability) และความล่าช้าของการส่งมอบ อีกทั้งอัตราขนส่งในปัจจุบันยังมีอัตราที่สูง เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้การขนส่งข้ามแดนยังไม่ก้าวหน้า ที่ผ่านมาได้เคยมีความพยายามที่จะให้มีองค์กรกลางทำหน้าที่ออกใบรับรอง (Certificate) และประกันเกี่ยวกับภาวะภาษีสินค้า ซึ่งจะต้องมีการออกใบอนุญาตที่เรียกว่า “Transit License” แต่เนื่องจากหน่วยงานที่รับไปดำเนินการไม่ได้อยู่ในอาชีพของการขนส่งทางถนน ทำให้ขาดประสบการณ์และมีกลไกที่จะขับเคลื่อน

### **ข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาระดับการเชื่อมโยงด้านการขนส่งไปสู่การเชื่อมโยงเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค**

(1) การยกระดับการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ให้สามารถสนองตอบต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า ลดช่องว่างคอขวด ลดค่าใช้จ่ายนอกระบบ สนับสนุนให้มีการแข่งขันของผู้ประกอบการ

(2) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจในมิติต่างๆ ทั้งด้านการค้าชายแดน โลจิสติกส์ การลงทุน การท่องเที่ยว และบริการอื่นๆ จะต้องมีการ Road Map และการพัฒนาไม่สามารถแยกส่วนจากกัน แต่ละด้านจะต้องมีส่วนร่วมและประสานงานกันให้ครอบคลุม โดยเฉพาะจัดทำแผนเชื่อมโยงเศรษฐกิจขนานไปตามสะพานข้ามแม่น้ำโขงทั้ง 3 แห่ง

(3) ความจริงใจต่อการประสานประโยชน์ ต้องจัดทำมติร่วมกันในประเทศไทย-ลาว-กัมพูชา ต่อการใช้ประโยชน์ของเส้นทางหมายเลข 12 เพื่อให้เกิดมีการประสานประโยชน์ และกำหนดกรอบการพัฒนาาร่วมกัน จำเป็นที่จะต้องมีการทำ “City Connectivity” ในระดับจังหวัดกับแขวง หรือเมืองเล็กกับเมืองใหญ่ขึ้นใน

(4) จัดทำกลไกการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ โดยกระทรวงมหาดไทย จะต้องเป็นเจ้าภาพ ในการประสานงานแบบบูรณาการทั้งในระดับจังหวัด แขวง ซึ่งประเทศ

ไทย ในกรณีของจังหวัดนครพนม จะต้องมีการจัดตั้งศูนย์วิเทศกิจสัมพันธ์ ให้เป็นหน่วยงานระดับติดต่อกับแขวง และจังหวัดของเวียดนาม จะต้องมีการฝึกอบรม อุปกรณ์ บุคลากรที่มีความเข้าใจภาษา ในการที่จะเอื้อประโยชน์ และเป็นศูนย์ประสานงานให้กับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนของไทย

(5) **การดำรงรักษาวัฒนธรรมท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อม** โดยให้มหาวิทยาลัยในพื้นที่เป็นเจ้าของเรื่องในการศึกษาความเหมาะสม และความเป็นไปได้ในการพัฒนาในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านอุตสาหกรรม หรือการท่องเที่ยว ต้องมีการอาศัยในเรื่องของนวัตกรรม และเศรษฐกิจสร้างสรรค์ที่เหมาะสมกับการพัฒนา เทคโนโลยีจะต้องเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อม และดำรงคุณค่าต่อวัฒนธรรมเพื่อนบ้าน

(6) **การสร้างเครือข่ายแห่งการพัฒนา ด้วยการแบ่งปันข้อมูล** เพื่อให้สนองตอบต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จะต้องมาเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา โดยเฉพาะเพิ่มบทบาทของท้องถิ่นในการมีส่วนร่วมและการตรวจสอบ

(7) **การกระจายอำนาจไปสู่ภาคส่วนของแนวแต่ละพื้นที่** ควรให้มีคณะกรรมการร่วม ทั้งจังหวัด ระดับแขวง มณฑล ให้มีโครงการนำร่อง ภาครัฐของแต่ละฝ่ายจะต้องมีการสนับสนุนพันธกิจและการกำหนดอำนาจหน้าที่ รวมถึงความต่อเนื่อง โดยเฉพาะหน่วยความมั่นคง เช่น กระทรวงมหาดไทย จะต้องเข้ามามีส่วนร่วม โดยการให้ความรู้ความเข้าใจ แต่ผู้ว่าราชการจังหวัดที่อยู่ในจังหวัดชายแดน จะต้องเข้ามาเป็นแกนหลักของเครือข่าย

(8) **การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเชื่อมโยงเศรษฐกิจเชิงพื้นที่และท้องถิ่น** โดยการจัดทำยุทธศาสตร์บูรณาการของจังหวัดชายแดน ซึ่งชายแดนไม่สามารถยุทธศาสตร์

ออกมา และยุทธศาสตร์จังหวัดไม่สามารถแยกเป็นส่วน ๆ จะต้องบูรณาการสนองต่อภาพใหญ่ เพื่อให้ Connectivity หรือเชื่อมโยงกับ AEC และ GMS ขณะเดียวกันก็ต้องสอดคล้องกับแผนระดับประเทศ ขณะเดียวกัน ท้องถิ่นก็ต้องทำแผนวิถียุทธศาสตร์ ซึ่งเห็นว่าเป็นจุดแข็ง และทำให้ได้ประโยชน์จากการพัฒนาไม่ให้เกิดช่องโหว่ของการพัฒนา

### สรุป

#### (1) ปัจจัยเสี่ยงของการพัฒนาภายใต้เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

ได้แก่ ปัญหาการปราบปรามชนกลุ่มน้อยของประเทศพม่า ปัญหาความหวาดระแวงของ สปป.ลาว ที่มีต่อประเทศเพื่อนบ้าน หรือกรณีการปะทะกันของกองกำลังไทยและกัมพูชา ทั้งหมดเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการพัฒนา และส่งผลกระทบต่อในด้านลบแก่ชีวิตความเป็นอยู่ของประชากรตามแนวพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง ปัจจัยดังกล่าวมีทั้งปัญหาทางสังคมต่างๆ เช่น การที่ชุมชนในท้องถิ่นและชนกลุ่มน้อยอาจต้องอพยพโยกย้ายออกจากพื้นที่โดยไม่สมัครใจ การแพร่กระจายของโรคติดต่อ ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย การค้ามนุษย์โดยเฉพาะสตรีและเด็ก การค้าต่างๆ ที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ราคาที่ดินทำกินที่สูงขึ้น และการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุ รวมทั้งปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ เช่น การตัดไม้ทำลายป่า การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ และการเสื่อมสภาพของทรัพยากรธรรมชาติ ฯลฯ

ดังนั้น แผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนา EWEC จึงจำเป็นที่จะต้องนำประเด็นเหล่านี้เข้าไปประกอบการพิจารณา และหามาตรการที่จะช่วยรับมือกับปัจจัยคุกคามและความเสี่ยงเหล่านี้อย่างเข้มข้น ทั้งนี้ เป้าหมายของการพัฒนา EWEC คือ การลดความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ เพิ่มโอกาสในการจ้างงาน เพิ่มพูนรายได้ของประชากร และพัฒนาสภาพความเป็นอยู่ของผู้คนตามแนวพื้นที่และในบริเวณใกล้เคียงให้ดีขึ้น จะต้องเร่งจัดทำยุทธศาสตร์เร่งด่วนที่จะช่วยให้เป้าหมายเหล่านี้สัมฤทธิ์ผล

## (2) แนวทางการขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายใต้พื้นที่ EWEC

- 1) การทำให้มาตรการที่จะช่วยรับมือกับปัญหาด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมเข้าไปอยู่ในกระแสหลักของแผนพัฒนา EWEC
- 2) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็นต่อบูรณาภาพของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในแนวพื้นที่
- 3) การอำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่งและการค้าข้ามพรมแดนมีประสิทธิภาพ ซึ่งประเทศไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนในปี 2554 ประมาณ 850,000 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนอยู่ใน GDP ถึงร้อยละ 8.5
- 4) การส่งเสริมการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมหรือภาคส่วนต่างๆ ประเทศไทยมีศักยภาพสูงต่อการเข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติและด้านแรงงาน การเชื่อมโยงพื้นฐาน จึงเป็นองค์ประกอบที่ไทยจะได้ประโยชน์จาก EWEC โดยตรง
- 5) การจัดตั้งหรือส่งเสริมประสิทธิภาพของกลไกทางโครงสร้างที่จะช่วยสนับสนุนการวางแผน การประสานงาน และการนำข้อริเริ่มและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ

EWEC ไปปฏิบัติให้เกิดผล รวมทั้งการขยายความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน

- 6) การเร่งพัฒนาแนวพื้นที่รอบนอก (Peripheral Economic) ที่ห่างไกลจากพื้นที่เศรษฐกิจส่วนกลาง มีความจำเป็นต่อการกระจายรายได้ ซึ่ง EWEC จะต้องไม่หลุดจากไฟกัสของวัตถุประสงค์หลักของประเทศไทย

### (3) แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเชื่อมโยงขนส่ง

หากจะพัฒนาต่อยอดไปสู่การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ แผนปฏิบัติการนี้จึงประกอบไปด้วยมาตรการซึ่งมีความยืดหยุ่น สามารถนำไปใช้ได้กับเส้นทางทุกสาย รวมทั้งมาตรการเฉพาะเจาะจงสำหรับบางประเทศ ซึ่งมีความเปราะบางทางการเมือง องค์ประกอบของแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก หรือ EWEC ภายใต้โครงการความร่วมมือแห่งอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีความสัมพันธ์กับแผนปฏิบัติการนี้ได้รับการบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการด้วย กรอบการดำเนินงาน การนำยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการสำหรับการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจนี้ไปปฏิบัติให้เกิดผลจะต้องอาศัยมาตรการภายใต้โครงสร้างการจัดการซึ่งมีอยู่แล้ว และกลไกใหม่ๆ ที่ต้องจัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมโครงสร้างการจัดการในปัจจุบันด้วย กลไกใหม่ๆดังกล่าวรวมถึงการประชุมเวทีขับเคลื่อนการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridors Forum : ECF) ซึ่งเป็นการประชุมระหว่างผู้ว่าราชการจังหวัด (Governors Forum) ซึ่งจะเป็นองค์ประกอบหนึ่งของเวทีขับเคลื่อนการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ และกลไกอื่นๆ ที่ทุกภาคส่วนทั้งภาคการเมือง ภาครัฐ จังหวัด เอกชน ท้องถิ่น และภาคการศึกษาจะนำมาใช้เพื่อสนับสนุนการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ

#### (4) การยกระดับการพัฒนา EWEC ไปสู่การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ

การพัฒนาพื้นที่ของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก หรือ EWEC โดยมีถนนหมายเลข 9 และหมายเลข 12 รวมถึงหมายเลข 8 จะต้องมีการยกระดับจากการเชื่อมโยงด้านขนส่งไปสู่การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ หรือ Economic Corridor โดยการนำโลจิสติกส์ ,การค้าระหว่างประเทศ (Road Transshipment) การลงทุน ,เศรษฐกิจพิเศษชายแดน ,การท่องเที่ยว ,และการบริการประเภทต่างๆ เข้าไปในพื้นที่ และผสมผสานเข้าเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนท้องถิ่น-จังหวัด ด้วยการบูรณาการเป้าหมายและพันธกิจกับแขวง และจังหวัดของประเทศเพื่อนบ้านอย่างลงตัวภายใต้ผลประโยชน์ร่วมกัน ดึงดูดการลงทุนทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ทำหน้าที่เป็นประตูการค้าที่สำคัญระหว่างจีนกับอาเซียน (AEC Connectivity) และมีส่วนสนับสนุนให้เกิดการจ้างงาน การสร้างรายได้ และการบรรเทาปัญหาความยากจน

**หัวใจของ EWEC อยู่ที่การขนส่งหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ซึ่งมีประสิทธิภาพสูง อันจะช่วยให้เกิดประสิทธิภาพการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และประชาชนตามแนวพื้นที่** เน้นการพัฒนาที่มีคุณภาพและยั่งยืน โดยพื้นที่ซึ่งมีความเจริญก้าวหน้าน้อยกว่าสามารถตักตวงผลประโยชน์จากการพัฒนาได้ในสัดส่วนที่เหมาะสม ผลประโยชน์และความเป็นอยู่ของประชากรกลุ่มต่างๆ ที่อยู่ในชายเปราะบางได้รับการคุ้มครอง และข้อกังวลด้านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมได้รับความสนใจ

#### ปัญหาของการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงเศรษฐกิจในภูมิภาค

กล่าวโดยสรุป การพัฒนาเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและขนส่งภายในอนุภูมิภาค แนวพื้นที่ตะวันออก-ตะวันตก มีความก้าวหน้าไปได้พอสมควร โดยประเทศไทยมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงถึง 4 สะพาน เชื่อมโยงทางถนนไปสู่ประเทศจีนตอนใต้ ประเทศ

สปป.ลาว และประเทศเวียดนาม ประเด็นก็คือด้านซอฟต์แวร์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับ  
 ข้อตกลงข้ามแดน กฎระเบียบ และข้ออำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งของ  
 ประเทศต่างๆ ซึ่งมีข้อตกลงอยู่บ้างแล้ว แต่ไม่สามารถประยุกต์ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ  
 จำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องยกระดับจากการเชื่อมโยงขนส่งและระดับการค้า  
 ชายแดน (Transport & Border Trade Corridor Link) ไปสู่ระดับการเชื่อมโยงทาง  
 เศรษฐกิจ หรือ Economic Corridor Link ครอบคลุมการเชื่อมโยง (Connectivity) กับ  
 กรอบข้อตกลงระหว่างประเทศทั้ง AEC และ GMS ในทุกมิติ ทั้งด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านโล  
 จิสติกส์ระหว่างประเทศ ด้านการลงทุนทั้งระดับชายแดน และการลงทุนทางตรง (FDI)  
 รวมถึงด้านทรัพยากรมนุษย์ และการศึกษา การท่องเที่ยว การใช้ทรัพยากรร่วมกัน และ  
 การธำรงและหรือการสร้างคุณค่าแห่งการนำวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นไปสร้าง  
 นวัตกรรมให้ท้องถิ่นของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อที่จะยกระดับคุณภาพชีวิต ลด  
 ช่องว่างของการพัฒนา และช่องว่างของรายได้ ซึ่งทั้งหมดจะเป็นหัวใจของการ  
 พัฒนาอย่างยั่งยืนภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออกและตะวันตก โดยมีประเทศ  
 ไทยเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา

\*\*\*\*\*

ข้อมูลประกอบการเดินทาง Trade & Investment Connectivity  
 ศักยภาพการเชื่อมโยงการค้า-การลงทุนของประเทศ สปป.ลาว ภายใต้เส้นทางเศรษฐกิจหมายเลข 13  
 เป็นรายงานวิชาการส่วนบุคคลของ ดร.ธนิต โสรัตน์  
 รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สายงานเศรษฐกิจโลจิสติกส์  
 สามารถค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ [www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com)