

ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและชุมชนของการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ต่อประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนม

The Third Thai-Lao Friendship Bridge : Economic, Social and Community Impact on The People in NaKhon Phanom Municipality.

วรวิทย์ จำลองนาค¹ ทวีศักดิ์ ตั้งปฐมวงศ์²

Worrawoot Jumlongnark¹, Taweesak Tangpathomwong²

บทคัดย่อ

การเปิดประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ในปี พ.ศ. 2558 จะเป็นเปิดเสรีทางเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศอาเซียน อันจะก่อให้เกิดการแข่งขัน โอกาส และ ความท้าทาย จากความเปลี่ยนแปลง และพลวัตทางเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะในพื้นที่ซึ่งเป็นประตูเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจที่สำคัญ

จังหวัดนครพนมนับเป็นประตูเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ผ่านการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 งานวิจัยนี้ต้องการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจสังคมและชุมชนจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ต่อประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนม และรูปแบบการค้าไทย - ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งนี้ ซึ่งส่งผลต่อความเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ สังคม และชุมชน

คำสำคัญ : ผลกระทบ, ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ, ระเบียงเศรษฐกิจ

Abstract

Opening the ASEAN Community in 2015 will be the economic liberalization in ASEAN. This will cause the opportunities and challenges of the change and dynamic economic and social particularly in the area which is the major economic link.

Nakhon Phanom is a major gateway linking the economy. Through Opening Thailand Friendship Bridge - Lao 3rd, Research was to study the impact of economic, social, and community activation Thailand Friendship Bridge – Lao 3rd to Nakhon Phanom People's in the municipality and patterns of trade Thailand - Laos Friendship bridge this. Changes which affect the economic, social and community

Keyword: Economic Cooperation, Economic Corridor

¹ อาจารย์ประจำสาขารัฐศาสตร์ วิทยาลัยการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

² นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานจังหวัดมหาสารคาม สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

¹ Lecturer of Political Science Department, College of Politics and Governance, Mahasarakham University.

² Plan and Policy Analyst, Practitioner Level, Mahasarakham Governor's Office, Office of The Permanent Secretary for Interior

บทนำ

นับตั้งแต่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้รับเอกราช ในปี พ.ศ. 2497 เป็นต้นมา สปป.ลาวเปิดประตูทางการค้าระหว่างไทย – ลาว มากขึ้น ภายหลังจากที่มีการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ใน พ.ศ. 2518 รัฐบาลลาวดำเนินนโยบายเสรีนิยมทางการค้าภายใต้ต้นนโยบายจินตนาการใหม่ สภาวะการค้าไทย - ลาว จึงเติบโตขึ้นมาได้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงหลังปี พ.ศ. 2531 ภายหลังกรณีพิพาทชายแดนระหว่างไทยกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวคลี่คลายลง การเปิดเสรีทางการค้าระหว่างทั้ง 2 ประเทศ จึงเริ่มต้นเข้าสู่เศรษฐกิจแบบทุนนิยมอย่างเป็นรูปธรรม ผ่านการเชื่อมโยงดินแดนสองฝั่งโขง ภายใต้บริบทของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่ไม่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเล อาจกล่าวได้ว่าการเชื่อมโยงผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงและเส้นทางคมนาคมทางบกเป็นช่องทางการค้าต่างประเทศที่มีความสำคัญยิ่งของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเริ่มต้นจาก ในปี พ.ศ. 2537 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์) ภายใต้อาณัติความร่วมมือและความช่วยเหลือจากรัฐบาลออสเตรเลีย ในปี พ.ศ.2549 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ภายใต้อาณัติความร่วมมือและความช่วยเหลือของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) และโครงการล่าสุดที่เปิดใช้งานในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2554 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) ซึ่งนับเป็นโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งแรกที่รัฐบาลไทยลงทุนเองเต็มจำนวน

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) นับเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) จะ

เป็นจุดเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่แขวงคำม่วน จากจุดดังกล่าว สามารถเชื่อมต่อไปถึงภาคกลางของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามตอนกลางตามเส้นทางหมายเลข 12 สู่มืองฮาติงห์ หรือเชื่อมกับเส้นทางหมายเลข 8 ที่แขวงบอลิคำไซสู่มืองวินห์ ซึ่งจะเป็นเส้นทางสู่ทางออกทะเลที่เวียดนามที่สั้นที่สุดคือ ประมาณ 300 กิโลเมตร

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) มีลักษณะขนาด 2 ช่องทางจราจร ความยาวทั้งสิ้น 1,423.1 เมตร เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2554 นับเป็นการเชื่อมโยงจุดยุทธศาสตร์ทางการค้าที่มีความสำคัญอย่างมาก กล่าวคือเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่าง ไทย – ลาว – เวียดนาม ได้อย่างแท้จริง ถึงแม้ว่ารัฐบาลไทยจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการก่อสร้างสะพานแห่งนี้ แต่ในระยะยาวจะเป็นประโยชน์และคุ้มค่าต่อการลงทุน ทั้งนี้เป็นเพราะเหตุผล 2 ประการ คือ

(1) จุดดังกล่าวมีความกว้างที่สั้นที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับจุดอื่นๆ ในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม

(2) จุดดังกล่าวจะเปิดประตูออกสู่วียดนามตอนกลาง และสามารถส่งสินค้าขึ้นเวียดนามทางเหนือผ่านเส้นทางหมายเลข 1 ของเวียดนามเพื่อเข้าสู่กรุงฮานอย เมืองหลวงของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งสามารถเดินทางต่อไปยัง นครหนานหนิง เมืองหลวงของเขตปกครองตนเองชนชาติจ้วงกวางสี สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ต่อไป ตามแผนการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมขนส่งทางบกให้เข้าถึงประเทศในกลุ่มอาเซียน แนวคิดการสร้าง “ระเบียงเศรษฐกิจหนานหนิง-กรุงเทพฯ” (Nanning-Bangkok Economic

Corridor) (Qin. 2004:55-60) หรือขนส่งทางเวียดนามตอนใต้เพื่อไปยังนครโฮจิมินห์ซิตี้ เมืองสำคัญทางเศรษฐกิจอันดับ 1 ของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้อีกด้วย

ในปี พ.ศ. 2558 การเปิดประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) จะเป็นเปิดเสรีทางเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศอาเซียน อันจะก่อให้เกิดการแข่งขันโอกาส (Opportunity) และ ความท้าทาย (Challenge) จากความเปลี่ยนแปลง (Change) และพลวัต (Dynamic) ทางเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะในพื้นที่ซึ่งเป็นประตูเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจที่สำคัญสถานะของเมืองนครพนมในวันนี้จึงไม่ได้เป็นเพียงเมืองหน้าด่านหรือประตูชายแดนการค้าระหว่างไทย - ลาว เช่นที่ผ่านมามีอีกต่อไป หากแต่จะเป็นประตูการค้าระหว่างไทย - กลุ่มประเทศอาเซียน และเชื่อมโยงสู่ประเทศนอกกลุ่มอาเซียน เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ในอนาคต การวิจัยในหัวข้อผลกระทบทางเศรษฐกิจสังคมและชุมชนจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ต่อประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนม จึงต้องการศึกษาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการค้าไทย - ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งนี้ ซึ่งส่งผลต่อความเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ สังคม และชุมชนในประเด็นต่างๆ งานวิจัยนี้จึงมีความสำคัญยิ่งต่อการนำผลการศึกษาไปปรับใช้ประกอบการจัดทำนโยบายของหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน องค์กร เครือข่าย และแนวร่วมชุมชนท้องถิ่น ทั้งนี้เพื่อเตรียมความพร้อมและรองรับความเปลี่ยนแปลงจากการพัฒนาที่กำลังจะเกิดขึ้นต่อชุมชน สังคม และท้องถิ่นของเมืองนครพนมร่วมกันต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และชุมชนจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 ต่อประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนม
2. เพื่อศึกษารูปแบบการค้าชายแดนในพื้นที่จังหวัดนครพนมและเมืองท่าแขก

วิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้การพรรณนาวิเคราะห์ (Content Analysis) โดยจะใช้งานจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และใช้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informant Interview) จำนวน 10 ได้แก่ หัวหน้าส่วนราชการ 3 คน ภาคเอกชน 5 คน ภาควิชาการ 2 คน อาทิเช่น ตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการ นักธุรกิจการค้าชายแดน นักธุรกิจท้องถิ่น โดยพิจารณาจาก ความรู้ความเข้าใจในประเด็นที่เกี่ยวข้อง การประกอบอาชีพการทำธุรกิจและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่มาซึ่งได้รับผลกระทบในลักษณะต่างๆ

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาพบว่าความต้องการที่จะมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ในจังหวัดนครพนม เป็นความต้องการของ (1) นักธุรกิจและผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าไทยที่มีความต้องการขยายกิจการออกไปในประเทศเวียดนาม ตลอดจนกลุ่มที่ต้องการผลักดันสินค้าไทยส่วนเกินล้มความต้องการในประเทศออกสู่เวียดนาม ในขณะที่ระบบเศรษฐกิจของประเทศเวียดนามกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว (2) ความต้องการที่จะไปมาหาสู่ระหว่างกันดูญาติมิตรของชาวเวียดนามที่ตั้งรกรากในจังหวัดนครพนมนับจากสงครามเวียดนาม กับ ชาวเวียดนาม ที่สืบเชื้อสายกันมา (3) ความต้องการของชาวลาว (4) ความต้องการของผู้ประกอบการลาว

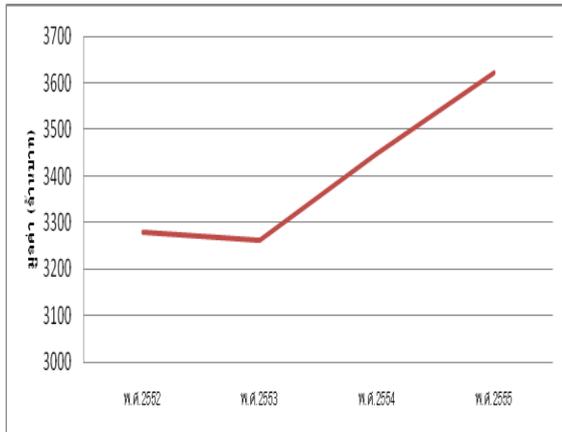
จากผลการศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถสรุปผลกระทบได้ใน 2 ระดับ ดังนี้

1. ระดับพื้นที่

1.1 ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

หลังจากที่มีการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2554 เป็นที่คาดการณ์ว่าโครงการดังกล่าวจะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะดึงดูดการลงทุนเข้ามาในพื้นที่ แต่ปรากฏว่ายังไม่มียักลงทุนจาก ต่างถิ่นสนใจเข้ามาลงทุนในโครงการขนาดใหญ่มากนัก เนื่องจากจังหวัดนครพนมยังมีปัญหาด้านการจัดสรรที่ดินที่อยู่รอบๆ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 เพราะพื้นที่ดังกล่าวยังเป็นเขตป่าสงวนแห่งชาติซึ่งนักลงทุนที่สนใจมีความกังวลในการมาซื้อที่ดินบริเวณนั้นจึงชะลอการลงทุน ทำให้การลงทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลังการเปิดใช้สะพานยังไม่มีความเคลื่อนไหวหรือส่งผลต่อการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ของจังหวัด

นอกจากนี้การที่นครพนมเป็นจังหวัดขนาดเล็กจึงมีแต่นักลงทุนท้องถิ่น ที่ทำการค้ากับกับนักธุรกิจ แขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ปริมาณการค้าผ่านแดนของจังหวัดนครพนมในขณะนี้จึงยังเป็นรูปแบบการค้าชายแดนท้องถิ่น



ภาพที่ 1 แสดงปริมาณการค้าชายแดนโดยรวมของจังหวัดนครพนม ปี พ.ศ.2552-2555 : ที่มา กรมการค้าต่างประเทศ. (2556). รายงานสถิติการค้าชายแดนจำแนกตามจังหวัด.

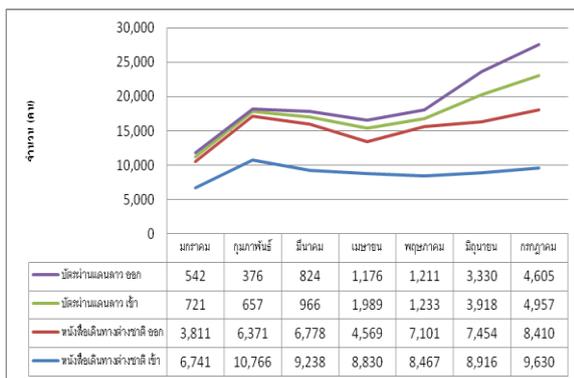
จากภาพที่ 1 พบว่า เมื่อพิจารณาปริมาณการค้าชายแดนระหว่างปี พ.ศ.2552 -2555 แม้ว่าปริมาณการค้าจะเพิ่มขึ้นทุกปี แต่เมื่อคำนวณแล้ว

เฉลี่ยเพิ่ม 3 % ต่อปีเท่านั้น เมื่อเทียบกับการเปิดใช้งานสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร พบว่าปริมาณการค้าชายแดนระหว่างปี พ.ศ.2552-2554 เพิ่มขึ้น 29.63 % และเพิ่มขึ้น 19.17% ตามลำดับ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จึงส่งผลต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนอย่างจำกัด มงคล ดันสุวรรณ ประธานหอการค้าจังหวัดนครพนม (2556) ให้ข้อมูลว่า “นครพนมมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 แต่กลับไม่มีความชัดเจนในการส่งเสริมการลงทุนทั้งๆ สะพานแห่งนี้สามารถเชื่อมโยงภาคอีสานของไทยไปออกสู่ทะเลด้วยระยะทางที่ใกล้ที่สุดเพียง 270 กิโลเมตร โดยระยะทางช่วงแรกประมาณ 150 กิโลเมตร จะอยู่ในแขวงคำม่วนของลาวตามเส้นทาง R12 จนถึงด่านจาลอนในจังหวัดกว๋างบินห์ของเวียดนาม ต่อไปอีก 120 กิโลเมตรจนถึงท่าเรือน้ำลึก ในเขตของจังหวัด ฮาติन्हใต้แล้ว ขณะที่จังหวัดมุกดาหารมีความชัดเจนว่าจะส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว และการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าจากประเทศจีน”ด้านการส่งเสริมการลงทุนในอนาคตทางจังหวัดได้มีการจัดกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย จังหวัดสกลนคร นครพนม มุกดาหาร โดยมีความมุ่งหวังที่จะให้ทั้ง 3 จังหวัดเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้านานาชาติ (Distribution Center: DC) ซึ่งจะทำให้จังหวัดนครพนมกลายเป็นศูนย์ที่จะกระจายสินค้าไปทางตอนเหนือของ ประเทศ สปป.ลาว และจังหวัดมุกดาหาร ก็จะเป็นศูนย์กระจายสินค้าและขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลทางด้านประเทศเวียดนาม แต่เนื่องจากไม่มีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนทำให้นักลงทุนที่คาดว่าจะเข้ามาลงทุน นั้นยังไม่มียักจะมีเฉพาะนักธุรกิจท้องถิ่นที่ทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมานาน จึงคุ้นกับสภาพพื้นที่และกล้าจะตัดสินใจลงทุนซึ่งก็เป็นการลงทุนขนาดเล็กเท่านั้น

1.2 การขยายตัวของการท่องเที่ยว นครพนมเป็นจังหวัดริมแม่น้ำโขงที่มีศักยภาพ มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน สามารถขยายเครือข่ายการเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้าน มีความร่วมมือทางการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น แหล่งท่องเที่ยวในแขวงคำม่วนมีอาคารประวัติศาสตร์

บ้านเรือนเก่าสมัยฝรั่งเศส พระธาตุศรีโคตรบอง เป็น พระธาตุคู่แฝดพระธาตุพนม กำแพงยักษ์ ถ้ำนางแอ่น ถ้ำพระ ทำฝั้ง เชื่อน้ำเทิน 2 เมืองนากาย ลึกเข้าไป ยังมีถ้ำกองลอ-นาตาล มีแม่น้ำลอดถ้ำ ยาว 7.5 กิโลเมตร ตั้งอยู่ที่เมืองคูนคำ เป็นเมืองใหม่ของลาว ได้ ถ้ำมีแก่งหิน หาดทราย น้ำหยดคล้ายฝน น้ำย่อยหาชม ยาก มีกิจกรรมล่องเรือในฤดูแล้ง และภูผาม่าน บน ถนนหมายเลข 8 ทางไปชายแดนลาว-เวียตนาม เป็น แห่งหินปูนยาวสลับซับซ้อน นอกจากนี้ยังมีเส้นทาง การบินของแอร์เอเชียสาย กรุงเทพฯ – นครพนม เป็น อีกทางเลือกหนึ่ง

หลังจากที่มีการเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 3 เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2554 จำนวน นักท่องเที่ยวและจำนวนผู้คนที่เดินทางข้ามแดน เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน



ภาพที่ 2 แสดงจำนวน ประเภทการเดินทางผ่านแดน ของจังหวัดนครพนมระหว่างเดือน มค.-กค.พ.ศ.2555: ที่มา กรมการค้าต่างประเทศ. (2556). รายงานสถิติ การค้าชายแดน จำแนกตามจังหวัด.

จากภาพที่ 2 พบว่าจำนวนการเดินทางข้ามแดนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ และชาวลาวที่ใช้บัตรผ่านแดน มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องหลังเปิดใช้งาน สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 เนื่องจากการเดินทางในเส้นทางนี้เป็นการเชื่อมต่อกับเมืองฮาลอง เบย์ที่ขึ้นชื่อว่าเป็นเมืองมรดกโลกที่กำลังได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว ซึ่งขณะนี้ก็มีกลุ่มนักท่องเที่ยวเริ่มเดินทางในเส้นทางดังกล่าว เพื่อไปเที่ยวยังอ่าวฮาลอง เบย์และยังเดินทางต่อไปยังจีนได้ อย่างไรก็ตาม หากจะผลักดันอย่างจริงจังจึงการท่องเที่ยวทั้งประเทศไทย และเวียตนามจะต้อง ประสานความร่วมมือเพื่อ

สนับสนุนกันต่อไป และปัจจุบันหากการดำเนินโครงการเส้นทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งได้ผลการศึกษาย่างชัดเจนแล้วว่าผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) ของเส้นทางสาย บัวใหญ่ – ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร –นครพนม มีความคุ้มค่ามากที่สุด โครงการดังกล่าวนี้เมื่อผนวกเข้ากับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีอยู่ย่อมเป็นสิ่งสนับสนุนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่ง

1.3 การขนส่งยาเสพติดมีหลายรูปแบบมากขึ้น พบว่าจากการที่แหล่งผลิตยาเสพติดได้ย้ายฐานการผลิต และการนำเข้ามาอยู่ใน สปป.ลาว โดยใช้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนเป็นเส้นทางลำเลียงเข้ามาประเทศไทย ซึ่งจังหวัดนครพนม เป็นจังหวัดหนึ่งที่กลุ่มผู้ค้ายาเสพติด ใช้เป็นเส้นทางผ่านในการลำเลียง จึงทำให้มีกลุ่มผู้ค้ายาเสพติดกลุ่มใหม่ๆ เข้ามาในพื้นที่มากขึ้นโดยการนำเข้ามามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ทั้งยาบ้า และกัญชา เนื่องจากเป็นจุดนำเข้า และลำเลียงผ่านไป ยังจังหวัดต่าง ๆในพื้นที่ตอนใน

1.4 ปัญหาสังคมและอื่นๆ จากการพัฒนา และการเคลื่อนย้ายทรัพยากร ทั้งทุนและแรงงานที่ เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในพื้นที่ และการเดินทางคมนาคมขนส่งสะดวก ได้ส่งผลกระทบต่อ การควบคุม การลักลอบซื้อขายสัตว์ป่าได้ลำบาก การลักลอบตัดไม้ โดยเฉพาะไม้พยูงซึ่งเป็นไม้มงคลที่ชาวจีนนิยม และมีตลาดซื้อขายขนาดใหญ่ที่นครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกวางสีจ้วง ซึ่งเป็นจุดหมายสำคัญของ ขบวนการค้าของป่า นอกจากนี้พบว่า ปัญหาการเข้าเมืองของหญิงสาวชาวลาวเพื่อค้าประเวณีเพิ่มขึ้น แรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานโดยเฉพาะในลักษณะไปกลับมากขึ้น สินค้าด้อยคุณภาพ เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ การนำเข้าอาหารที่ขาดคุณภาพ การรับวัคซีน

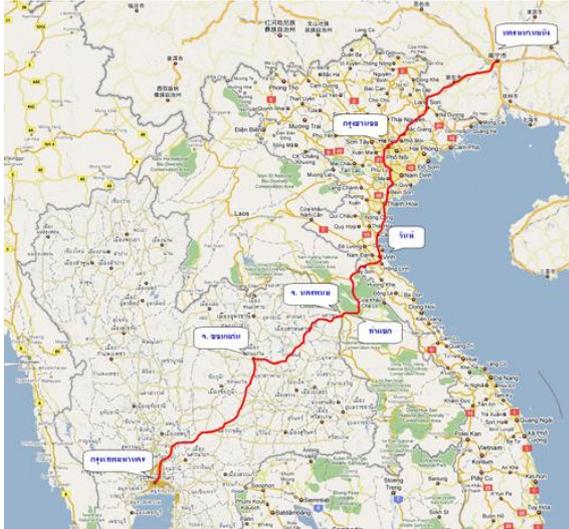
ของชาวต่างด้าวไม่ครบทำให้เกิดโรคภัยได้ และปัญหาอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้น

2.ระดับประเทศ

2.1 การทำให้ทันสมัย (Modernization) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ทำให้ปริมาณสินค้าไทยในพื้นที่รอบๆ จังหวัดนครพนมหลังไหลสู่จุดที่สร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 มากยิ่งขึ้น เขตเทศบาลเมืองนครพนมจะขยายตัวออกไปด้วย นอกจากนี้ ปริมาณการลงทุนในอุตสาหกรรมและภาคบริการ เช่น โรงแรมและร้านอาหาร รวมทั้งการท่องเที่ยวระหว่างไทย (จังหวัดนครพนม และจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง) – ลาว (แขวงคำม่วน) และระหว่างไทย (จังหวัดนครพนม และจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง) – เวียดนาม (เมืองเว้ – เมือง Vinh – จังหวัดกว๋างบิ่ง) เพิ่มขึ้นอย่างมากผ่านการจัดโปรแกรมทัวร์ท่องเที่ยว การค้าการลงทุน การเดินทางปมาระหว่างผู้คน สิ่งที่เกิดขึ้นและเห็นชัดเจน คือ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม ความทันสมัย (Modern Culture) จากไทยเข้าสู่ทั้ง 2 ประเทศนี้อย่างต่อเนื่องและมีความรวดเร็วจากการบริโภคสินค้า และจากการใช้เครื่องนุ่งห่มแฟชั่น ผ่านเข้าไปใน 2 ประเทศด้วยกระบวนการโลจิสติกส์ และซัพพลายเชน (Logistics and Supply Chain Process) ซึ่งมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 เป็นจุดเชื่อมโยงนอกจากนี้ ความหมายในเชิงสัญลักษณ์ในตราयीหื้อและบรรจุภัณฑ์ตลอดจนรูปแบบสินค้าไทยที่เสนอผ่านรายการโทรทัศน์ไทยทำให้สินค้าไทยได้รับความนิยมอย่างสูง

2.2 เศรษฐกิจในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ความเปลี่ยนแปลงที่สำคัญจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 คือ การดึงมูลค่าส่วนเกินทางเศรษฐกิจ (Surplus Value) กลับมาหาไทย เพราะสินค้าไทยเป็นที่ต้องการสูงในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพราะมีความเชื่อมั่นในคุณภาพและมาตรฐานของสินค้า นอกจากนี้ โครงสร้าง

การลงทุนทางตรงของไทยจะไปประเทศเวียดนามจะมีมากขึ้น โดยการนำของชาวนครพนม เพราะมีการติดต่อซื้อขายชาวเวียดนามในจังหวัดนครพนมด้านการค้ากับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เศรษฐกิจของแขวงสะหวันนะเขตเชื่อมโยงกับนครหลวงเวียงจันทน์ โดยไม่ผ่านตรงมายังแขวงคำม่วน การค้ากับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผ่านแขวงคำม่วนจึงมีปริมาณน้อย เพราะโครงการลงทุนขนาดใหญ่จะอยู่ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor :EWEC) เป็นสำคัญมากกว่า การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 จึงเป็นเครือข่ายสนับสนุนเส้นทาง EWEC มากกว่า นอกจากในระยะยาวการพัฒนาเส้นทางจากนครหนานหนิง – ฮานอย – นครพนม – กรุงเทพฯ ฯ หรือ ระเบียงเศรษฐกิจหนานหนิง -กรุงเทพฯ ฯ (Nanning-Bangkok Economic Corridor: NBEC) จะสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบในการเดินทางข้ามแดนได้ โดยเฉพาะความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement : CBTA) ซึ่งเป็นความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้านักท่องเที่ยว และการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ (กรมการขนส่งทางบก. 2551 : 23-30) ซึ่งปัจจุบันบังคับใช้เฉพาะเส้นทาง และยังไม่ีผลครอบคลุมไปถึงเส้นทางสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ทำให้การขนส่งสินค้าเกิดความล่าช้าและมีต้นทุนสูงขึ้น ทั้งที่เป็นเส้นทางที่มีระยะทางสั้นที่สุด



ภาพที่ 3 แสดง เส้นทางระเบียบงเศรษฐกิจหนานหนิง-กรุงเทพฯ ผ่านเส้นทางหมายเลข 12

สำหรับรูปแบบการค้าชายแดนนั้น สำนักงานจังหวัดนครพนม(2552) รายงานว่า รูปแบบการค้าชายแดนไทย-ลาว ระหว่างจังหวัดนครพนม - แขวงคำม่วน ก่อนการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 มี 2 วิธีการ คือ

(1) การข้ามฟากของผู้โดยสารและประชาชนไทย - ลาว รวมทั้งกลุ่มกองทัพมด ซึ่งต้องใช้เรือโดยสารสัญชาติไทย - ลาว มีอัตราการข้ามฟากในอัตรา 15 นาที / ลำ สลับกันออกไป - มา ซึ่งพบว่ามีจำนวนเที่ยวเรือฝ่ายละ 15 เที่ยว / วัน จากการศึกษาพฤติกรรมการค้า พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าขากลับ สปป.ลาว หนาแน่นในช่วงบ่ายของทุกๆ วัน ส่วนชาวไทยที่เข้าไปประกอบธุรกิจและติดต่อการค้าจะออกไปฝั่งลาวตั้งแต่ตอนเช้าของทุกวัน

(2) การขนส่งสินค้าระหว่างไทย - ลาว ซึ่งมีปริมาณมากๆ จะนิยมใช้รถบัสปรับอากาศ รถบรรทุกสิบล้อ รถพ่วงเทรลเลอร์ จากฝั่งไทย ขึ้นแพขนานยนต์ข้ามฟากที่ทำด้าน โดยมีค่าใช้จ่ายในอัตรา 250 บาท ต่อเที่ยว

สำนักงานจังหวัดนครพนม (2552) รายงานว่า การค้าไทย - ลาว ที่จังหวัดนครพนมเป็นการค้ากับเมืองต่างๆ ในแขวงคำม่วน โดยผ่านด่านศุลกากรนครพนม ตรงข้ามกับเมืองท่าแขก มีจุดผ่านแดน

ชั่วคราว 1 แห่ง ที่ ตำบลท่าอุเทน อำเภอท่าอุเทน อยู่ตรงข้ามกับเมืองหินบูน แขวงคำม่วน มีจุดผ่อนปรน 4 แห่ง ได้แก่ (1) บ้านดอนแพง อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม - บ้านบึงกว้าง เมืองปากกระดิ่ง แขวงบอลิคำไซ (2) อำเภอท่าอุเทน จังหวัดนครพนม - บ้านหินบูน แขวงคำม่วน (3) อำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม - เมืองหนองบก แขวงคำม่วน (4) จังหวัดนครพนม และบ้านหนาด จังหวัดนครพนม - บ้านปากเป้ง แขวงคำม่วน

สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยนี้พบว่า ผลกระทบทางเศรษฐกิจสังคม และชุมชนจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ในระดับพื้นที่ เดิมที่มีความคาดหวังสูงจะทำให้เกิดการขยายตัวของการค้าการลงทุนในพื้นที่อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะจากโครงการลงทุนขนาดใหญ่ แต่ข้อเท็จจริงกลับพบว่า มีปัญหาและอุปสรรคสำคัญคือ กฎระเบียบ การจัดสรรที่ดิน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ของการใช้งานสะพานยังไม่มีชัดเจนและสมบูรณ์เพียงพอ จึงทำให้การลงทุนในพื้นที่ในปัจจุบันเป็นการลงทุนของกลุ่มทุนท้องถิ่นเป็นหลัก ด้านสังคมการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 เกิดผลกระทบต่อปัญหาการเคลื่อนย้ายแรงงานเข้าสู่ภาคการผลิตและภาคบริการในเมืองมากขึ้น ส่งผลต่อเนื่องไปยังปัญหาด้านสังคม อาทิเช่น ปัญหาสาธารณูปโภค ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาสิ่งแวดล้อม และการจัดการผังเมือง นอกจากนี้ด้วยภูมิศาสตร์ที่ตั้งของพื้นที่ย่อมเป็นจุดเสี่ยงต่อปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ปัญหายาเสพติด การค้ามนุษย์ และความเสี่ยงต่อความมั่นคงภายในประเทศ ความเสี่ยงของปัญหาต่างๆ เหล่านี้มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้นไปพร้อมกับการคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็วในระดับประเทศ การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ส่งผลต่อการขนส่งสินค้าและการข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ

รวดเร็วขึ้น ในระดับประเทศความสำคัญของประเทศไทยในสายตาของประชาชนและภาคเอกชนของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามมีมากขึ้นภายหลังจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 เมื่อวิเคราะห์จาก ทฤษฎีระบบโลก (World System Theory) และ ทฤษฎีโลกาภิวัตน์ (Globalization Theory) พบประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1. อำนาจที่เหนือกว่าในทางการเมือง (Political Hegemonic Power) ที่รัฐบาลไทยตัดสินใจก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ขึ้นมาย่อมเป็นการสร้างพลังอำนาจทางการเมืองในทางอ้อม

2. อำนาจที่เหนือกว่าในทางเศรษฐกิจ (Economic Hegemonic Power) ตามทฤษฎีระบบโลก (World System Theory) ที่เสนอผ่านการค้าสินค้าไทยและโครงการลงทุนไทยของภาคเอกชนไทยในทั้งสองประเทศนี้ นอกจากนี้แล้ว ยังทำให้ไทยมีความสำคัญในฐานะเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือและเป็นผู้นำความทันสมัย การแพร่กระจายสินค้าที่มีคุณภาพสูงกว่าออกไปยังประเทศที่ล่าหลังเช่นนี้เกิดขึ้นกับประเทศต่าง ๆ ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจโลกที่ขายสินค้ามีเยื่อให้กับประเทศที่กำลังพัฒนาซึ่งกำลังเกิดขึ้นอยู่ทั่วโลก รวมไปถึงการผลิต การค้า การลงทุน และการตลาด ปัญหาดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในปัญหาด้านการถ่ายทอดทุนและส่วนเกินอุปสงค์ - อุปทาน (Wallerstein, 1974)

3. อำนาจที่เหนือกว่าในทางวัฒนธรรม (Cultural Hegemonic Power) ตามทฤษฎีโลกาภิวัตน์ (Globalization Theory) สรุปว่า โลกาภิวัตน์เศรษฐกิจส่งผลกระทบต่อโลกาภิวัตน์ทางวัฒนธรรม ผ่านสินค้าที่มีตราห้อย ที่ได้รับการประชาสัมพันธ์ โฆษณาผ่านสื่อสารสนเทศออกไปกลายเป็นสินค้าซึ่งเป็นที่นิยม (Roland Robertson, 1992) การที่สื่อของไทยมี

พัฒนาการ รูปแบบการนำเสนอที่ทันสมัยทำให้ในโลกทัศน์ของชาวลาวและชาวเวียดนามมองว่าสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพสูงและมีมาตรฐานใกล้เคียงกับมาตรฐานโลก

ข้อเสนอแนะ

การพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศ ในปัจจุบันมีการรวมความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการคมนาคมขนส่งตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ที่สำคัญโดยเฉพาะความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement : CBTA) ซึ่งเป็นข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยมีผลครอบคลุมตามแนวเส้นทางระหว่าง ไทย, ลาว และเวียดนาม แต่พบว่าปัญหาสำคัญในทางปฏิบัติ คือ ความตกลงฉบับดังกล่าวนี้มีผลเฉพาะในเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งสิ้นสุดในเขตเวียดนามกลางเท่านั้น (กรมการขนส่งทางบก. 2551: 8-12) ไม่มีผลครอบคลุมเป้าหมายหรือตลาดสำคัญที่แท้จริงคือ กรุงเทพมหานคร หนองคาย นครโฮจิมินห์ ซิดี และเส้นทางหมายเลข 12 ซึ่งผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ทั้งมีปัญหาระบบค้ำประกันศุลกากร (customs transit system : CTS) ระหว่างไทยและเวียดนาม ทำให้การคมนาคมขนส่งข้ามพรม ติดปัญหาความล่าช้า และมีจำนวนผู้ใช้บริการน้อยกว่าที่ควรจะเป็น รัฐบาลไทยจึงควรร่วมหารือกับ รัฐบาลลาวและเวียดนาม โดยตั้งคณะกรรมการร่วมในระดับพื้นที่ และระดับปฏิบัติการ เพื่อร่วมกันผลักดันการใช้ข้อตกลงให้มีประสิทธิภาพและลดอุปสรรคในระดับปฏิบัติ อันจะส่งผลให้มีการใช้ประโยชน์จากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 มากขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจาก เงินงบประมาณรายได้ วิทยาลัยการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ประจำปี พ.ศ.2556

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. (2551). ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง. กรุงเทพฯ ฯ :

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม.

กรมการค้าต่างประเทศ. (2556). รายงานสถิติการค้าชายแดน จำแนกตามจังหวัด. ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร, กรุงเทพฯ ฯ :

กรมการค้าต่างประเทศ.

มงคล ตันสุวรรณ. (2556). ประธานหอการค้าจังหวัดนครพนม วันที่ 8 เมษายน, *สัมภาษณ์*

สำนักงานจังหวัดนครพนม. (2552), *แผนพัฒนาจังหวัดนครพนม 4 ปี พ.ศ.2553-2556*. นครพนม : สำนักงาน

ปลัดกระทรวงมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย

Qin, Wang. (2004). Progress and Prospect of China-ASEAN Free Trade Area, Xiamen: *Journal of Xiamen University*.

Wallerstein, Immanuel. (1974). *The Modern World System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World Economy in the Sixteenth Century*, New York: Academic Press.

Roland Robertson. (1992). *Globalization: Social Theory and Global Culture*, University of Aberdeen, Aberdeen: SAGE Publications Ltd