

# เส้นทางการค้าใหม่ระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียน : กรณีศึกษาสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)

## The New Trade Route between Thailand and Lao PDR to Support the ASEAN Economic Community: A Case Study of the 5<sup>th</sup> Friendship Bridge (Buengkan - Bolikhamxai)

สุจิตตรา ฤทธิสกุลชัย,<sup>1</sup>

Suchittra Ritsakulchai,<sup>1</sup>

### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้ศึกษาถึงการขยายตัวเส้นทางการค้าใหม่ระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) เพื่อที่จะให้ภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ตามพรมแดนของทั้งประเทศไทยและสปป.ลาว ซึ่งจะได้รับประโยชน์จากการสร้างสะพานดังกล่าว ทั้งในด้านค้าชายแดน การลงทุน และการคมนาคม ซึ่งในปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬยังประสบปัญหาเรื่องการขนส่งสินค้าทางแพขนานยนต์ ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัด และความไม่พร้อมของประชาชนในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เป็นต้น การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ ซึ่งมีประชากรที่ศึกษาแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ ภาครัฐ อันได้แก่ เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง กลุ่มที่สอง ได้แก่ ภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัด รวมถึงผู้ประกอบการและประชาชนบริเวณตลาดชายแดนพื้นที่วิจัย ผลการศึกษาพบว่า แม้ว่าจังหวัดบึงกาฬจะเป็นจังหวัดที่เพิ่งก่อตั้ง แต่หากมองศักยภาพโดยรวมแล้วจังหวัดบึงกาฬมีศักยภาพต่อการค้าและการลงทุนมาก เนื่องจาก มีที่ตั้งอยู่ตรงข้ามกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ จะเป็นการเชื่อมถนนสายหลักหมายเลข 8 ของ สปป.ลาว ต่อไปยังประเทศเวียดนาม ซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด จึงถือได้ว่าจังหวัดบึงกาฬมีความสำคัญอย่างมากและยังเป็นปัจจัยสนับสนุนการส่งออกของไทยในการขยายโอกาสทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ในอนาคตการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งใหม่จะทำให้การขนส่งสินค้าจากสปป.ลาวและเวียดนาม ตลอดจนประเทศอื่นๆได้สะดวกยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการส่งออกวัตถุดิบยางพารา หรือผลิตภัณฑ์แปรรูป

**คำสำคัญ :** ศักยภาพทางเศรษฐกิจ, สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5, ประชาคมอาเซียน

---

<sup>1</sup> อาจารย์ประจำ, วิทยาลัยการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยมหาสารคาม,เบอร์โทรศัพท์ 043-754-317,

E-mail: suchittra.rit@hotmail.com

<sup>1</sup> Lecture, College of Politics and Governance, Mahasarakham University, Telephone 043-754-317 ,

E-mail : suchittra.rit@hotmail.com

## Abstract

This research aims to study the expansion of a new trade route between Thailand and Lao PDR: the 5<sup>th</sup> Friendship Bridge (Buengkan - Bolikhamxai) to prepare public and private sectors towards ASEAN Community 2015. Besides, people live along the border of Thailand and Lao PDR who benefit from this bridge such as border trade, investment and transportation. Currently, Buengkan has some problems; such as, the transportation with the cargo ferry, the infrastructure that supports the economic development of the province and the ignorance's people about the ASEAN community. The research is a qualitative study which population is divided into 2 groups: government officials, including custom officers, immigration officers. Moreover, there are the other interviewed- groups such as chamber of commerce, buyers-seller and entrepreneurs at the area of study. The results showed that Buengkan is a province of the newly founded. However, this province is very important trade and investment potentials because this area, opposite Bolikhamxai in Lao PDR is the shortest route where connects to the 8<sup>th</sup> High-way from Lao PDR to Vietnam. In Conclusion, Buengkan is also an essential factor for the exports of Thailand to expand trade opportunities with neighboring countries. In the future, the 5<sup>th</sup> Friendship Bridge will transport easily to Laos, Vietnam and neighboring countries, especially, the export of raw rubber and rubber products, etc.

**Keywords:** Economic Potential, the 5<sup>th</sup> Thai-Laos Friendship Bridge, ASEAN Community

## บทนำ

การค้าชายแดนมีความสำคัญและยังเป็นปัจจัยสนับสนุนการส่งออกที่จะขยายโอกาสทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน การใช้ประโยชน์จากถิ่นกำเนิด (Rule of Origin) ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มกำลังการต่อรองทางการค้า เพื่อเป็นการลดต้นทุนของผู้ค้า และการที่จะมีศักยภาพทางการค้าสูงได้นั้นต้องประกอบไปด้วยปัจจัยสำคัญหลายด้าน ทั้งด้านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวและเส้นทางการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว ซึ่งเป็นช่องทางการค้าที่สำคัญในการขนส่งสินค้า และจากการที่ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพทั้งทางด้านแหล่งวัตถุดิบ ทรัพยากรธรรมชาติและแรงงาน รวมทั้งสภาพภูมิประเทศที่มีชายแดนติดต่อกับไทย อีกทั้งยังมีถนนหมายเลข 8 เป็นเส้นทางการเชื่อมต่อทางถนนและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ตลอดจนจนเป็นการเชื่อมภาค

ตะวันออกของลาวกับภาคตะวันตกของเวียดนามเข้าด้วยกันกลายเป็นเส้นทางสายเศรษฐกิจเชื่อมต่อไทย-ลาว-เวียดนาม (ศรธัน วิณิชมงคลสิน.2554)

จังหวัดบึงกาฬ เป็นจังหวัดที่ 77 ของประเทศไทย มีเขตแดนติดกับสปป.ลาว เป็นระยะทาง 330 กิโลเมตร โดยมีแม่น้ำโขงเป็นแนวพรมแดนและมีจุดผ่านแดนถาวร 1 จุด คือ ด่านศุลกากรบึงกาฬ ตรงข้ามกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว มีมูลค่าการค้าด่านจังหวัดบึงกาฬ พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดบึงกาฬจะทำการเกษตร ประมาณร้อยละ 90 มีการปลูกผักต่างๆตามพื้นที่แนวชายโขง และทำนา ทำไร่ รวมถึงพืชเศรษฐกิจที่สร้างชื่อให้กับจังหวัดบึงกาฬ คือ ยางพารา โดยเป็นพื้นที่ปลูกยางพาราประมาณ 5 แสนไร่ และมีแนวโน้มนำสูงขึ้น ซึ่งในแต่ละปีจังหวัดบึงกาฬมีผลผลิตยางพาราออกสู่ตลาดเป็น สัต ส่วน 1 ใน 3 ของ ทั้ง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และจากการที่จังหวัดบึง

ภาพเป็นแหล่งผลิตยางพาราจึงเอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจทางด้านการค้าหรือการลงทุนในอนาคต ซึ่งในพ.ศ. 2554 จังหวัดบึงกาฬมีผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP: Gross Province Product) อยู่ที่ 19,302 ล้านบาท โดยทางจังหวัดมีเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางยางพาราและเป็นประตูสู่การท่องเที่ยว ซึ่งจะครอบคลุมไปถึงการค้าชายแดน โดยจะมีการผลักดันด้านการติดต่อค้าขายกันตามแนวชายแดนไทย-ลาว-เวียดนาม เพิ่มมากขึ้น (สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน, กรมการค้าต่างประเทศ. 2557)

ในพ.ศ. 2555 การค้าชายแดน ณ ด้านศุลกากรจังหวัดบึงกาฬ มีมูลค่าการค้ารวม 3,264.70 ล้านบาท แบ่งเป็นการส่งออก 2,734 ล้านบาท การนำเข้า 530.7 ล้านบาท โดยไทยได้เปรียบดุลการค้า 2,203.3 ล้านบาท และในพ.ศ.2556 (ม.ค.-มี.ค.) มีมูลค่าการค้ารวม 513.8 ล้านบาท แบ่งเป็นการส่งออก 370.9 ล้านบาท การนำเข้า 142.9 ล้านบาท โดยไทยได้เปรียบดุลการค้า 228 ล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ น้ำมันดีเซล และเครื่องสำอาง เครื่องหอมและสินค้าอุปโภคบริโภค เป็นต้น และสินค้านำเข้าที่สำคัญคือ ไม้แปรรูป ร้อยละ 80 ของการนำเข้าทั้งหมด ผ่านด่านศุลกากรบึงกาฬ นอกจากนี้ยังมีการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปเวียดนามและจีนตอนใต้ ผ่านด่านศุลกากรฯ ซึ่งสินค้าส่งออกสำคัญคือ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ตู้เย็น ตู้แช่แข็งและส่วนประกอบ และยางรถยนต์ เป็นต้น

ในปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬยังประสบปัญหาที่สำคัญ อันได้แก่

1. การขนส่งสินค้าผ่านด่านศุลกากรบึงกาฬข้ามแม่น้ำโขงโดยใช้แพขนานยนต์และยังประสบปัญหาในการขนส่งสินค้า

1.1 ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูง

เพราะที่ผ่านมามีการใช้แพขนานยนต์ในการขนส่งสินค้า ซึ่งไม่สะดวกและใช้เวลาในการข้ามฟากไป

มาแต่ละเที่ยวค่อนข้างนาน โดยรถบรรทุกที่ต้องขึ้นแพขนานยนต์มีค่าใช้จ่ายประมาณ 2,000 บาท ต่อคัน ส่วนรถยนต์ทั่วไปคันละประมาณ 500-800 บาท

1.2 ศักยภาพของแพขนานยนต์ที่ใช้

ขนส่งประจำด้านศุลกากรบึงกาฬสามารถรองรับได้เพียงรถบรรทุกทั่วไป ส่วนรถคอนเทนเนอร์นั้นยังไม่สามารถรองรับได้เพราะโอกาสที่จะพลิกคว่ำลงแม่น้ำโขงนั้นมีสูง

1.3 ปัญหาการกีดขวางขบวนรถบรรทุกขนานยนต์ ส่งผลให้การเดินทางคมนาคมขนส่งเกิดจุดคอขวดในการข้ามแม่น้ำโขง และยังมีความเสี่ยงที่แพขนานยนต์จะพลิกคว่ำทั้งสาเหตุจากรถบรรทุกเกินน้ำหนักและกระแสน้ำในฤดูน้ำหลาก

2. ค่าขนส่ง และบริการในการนำเข้า-ส่งออกค่อนข้างสูง ประกอบกับข้อตกลงขนส่งสินค้าผ่านแดนไทย-ลาวยังมีปัญหา เนื่องจากสินค้าจากลาวผ่านไทยไปประเทศที่สาม ไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียม แต่ในทางกลับกัน สินค้าจากไทยผ่านลาวไปยังประเทศที่สามยังมีการเก็บค่าธรรมเนียม

3. สภาพถนนหมายเลข 212 เป็นเส้นทางเลียบแนวแม่น้ำโขง และอยู่ไกลจากจุดรับซื้อของผลิตภัณฑ์ การใช้เส้นทางนี้อาจเสี่ยงต่อการถูกจับกุมได้ง่าย

4. ปัจจุบันท่าเทียบแพขนานยนต์ เป็นของเอกชนดำเนินการขาดความชัดเจน ในเรื่องของกรรมสิทธิ์ที่ดิน การดำเนินการยังเป็นลักษณะทางอนุมติเฉพาะคราว ก่อให้เกิดปัญหา เป็นภาระในการชำระค่าธรรมเนียมของผู้นำเข้า-ส่งออก และจะต้องขออนุมัตินำเข้า-ส่งออกนอกทางอนุมติทุกครั้ง ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่สะดวกสบาย รวมทั้งเพิ่มต้นทุนสินค้าแก่ผู้ประกอบการ

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น จังหวัดบึงกาฬได้เสนอแนวความคิดในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นต่อรัฐบาล ซึ่งโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 ส่งผลให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬมีด่านสากลไทย - ลาว (บึงกาฬ - ปากซัน) ที่เปิดให้ประชาชนเดินทางและขนส่งสินค้าเข้า - ออกระหว่างประเทศ ผ่านเรือและแพขนานยนต์เป็นหลักโดยที่ผ่านมาการขนส่งสินค้าทางแพขนานยนต์ นอกจากนี้โครงการดังกล่าวฯ ยังเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทางการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเวียดนามและจีนตอนใต้โดยผ่านเส้นทางหมายเลข 13 ไปยังจุดเชื่อมเส้นทางหมายเลข 8 เข้าเมืองวินห์ประเทศเวียดนามและจีนตอนใต้ ซึ่งผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนในการขนส่งและภาษีอากรผ่านแดนได้ร้อยละ 3 โดยมีระยะทางรวมจากปากซันไปยังเมืองวินห์ประเทศเวียดนามประมาณ 313 กิโลเมตร และจากเมืองวินห์ไปยังเมืองหนานหนิง (เมืองเอกเขตปกครองตนเองของจ้วงกวางสี) ประมาณ 795 กิโลเมตร ถือเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางบกที่มีระยะทางที่ใกล้ที่สุด (กรมทางหลวง, กระทรวงคมนาคม.2557)

การวิจัยเรื่อง เส้นทางการค้าแห่งใหม่ระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียน : กรณีศึกษาสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) โดยวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ตามพรมแดนของทั้งประเทศไทยและสปป.ลาวว่าจะได้รับประโยชน์จากการก่อสร้างสะพานดังกล่าว ทั้งในด้านค้าชายแดน การลงทุน และการคมนาคม เพื่อการดำรงชีวิตที่ดีขึ้น ตลอดจนการสร้างมูลค่า

ให้กับทรัพยากรที่มีอยู่ในท้องถิ่น อันจะส่งผลสะท้อนกลับมาสู่ประชาชนที่อาศัยอยู่ตามบริเวณชายแดนซึ่งเป็นการพัฒนาแบบยั่งยืน

### วัตถุประสงค์การวิจัย

(1) ศึกษาศักยภาพเส้นทางการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว บริเวณด่านศุลกากรจังหวัดบึงกาฬ

(2) เปรียบเทียบมูลค่าการค้า ตลอดจนสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระหว่าง พ.ศ. 2550 – พ.ศ. 2557

(3) วิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง อุปสรรคและวิกฤต ในการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 ให้แก่หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ.2558

### วิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) โดยทำการศึกษาวิจัยในพื้นที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 จังหวัดบึงกาฬ และแขวงปากซัน รวมทั้งบริเวณตลาดชายแดน ประชากรที่ศึกษาแยกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้ ภาครัฐ อันได้แก่ นายด่านศุลกากร จังหวัดมุกดาหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย และนายด่านศุลกากร, เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ได้แก่ ภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัด รวมถึงประชาชนบริเวณตลาดชายแดน

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 วิธี คือ การวิจัยเอกสาร (documentary Research) โดยการสำรวจวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน และการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำ

โขง ทั้งหนังสือ งานวิจัย บทความทางวิชาการ เอกสารทางราชการ เอกสารสัมมนา ตัวเลขสถิติ และสิ่งตีพิมพ์ที่เกี่ยวข้องกับสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออก รวมทั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ

การวิจัยภาคสนาม (Field Study) เพื่อเป็นการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลในระดับพื้นที่ โดยใช้วิธีการ คือ วิธีการสังเกต (Observation) เป็นการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participant observation) เพื่อสังเกตพฤติกรรม วิถีชีวิต ความเป็นอยู่ และสภาพต่างๆ ไปทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดบึงกาฬ รวมถึงการใช้วิธีการสัมภาษณ์ (Interview) ใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured interview) สำหรับเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพต่างๆ ของพื้นที่ศึกษาด้านเศรษฐกิจตามแนวชายแดน และใช้วิธีสัมภาษณ์ (Interview) โดยแบบสัมภาษณ์มีโครงสร้าง (Structured Interview) สำหรับผู้ประกอบการบริเวณชายแดน ประเด็นที่สัมภาษณ์ที่สำคัญ ได้แก่ ข้อมูลและทัศนคติต่างๆ เกี่ยวกับโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียน พ.ศ.2558 โดยมีการแบ่งทีมวิจัยเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 สัมภาษณ์ด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และหอการค้าจังหวัดบึงกาฬ กลุ่มที่ 2 สัมภาษณ์กลุ่มผู้ซื้อ-ผู้ขาย บริเวณตลาดริมโขง ตลาดสดเทศบาลเมืองตลาดนัดริมโขง ห้างสรรพสินค้าโลตัส และห้างขายส่งแมคโคร โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 1 สัปดาห์ ระหว่างวันที่ 15-21 พฤษภาคม 2557 โดยใช้กลุ่มตัวอย่าง ภาครัฐ จำนวน 4 คน และผู้ซื้อ-ผู้ขาย จำนวน 60 คน โดยสุ่มตัวอย่างโดยบังเอิญ

จังหวัดบึงกาฬเป็นจังหวัดที่ 77 ของประเทศไทย ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตอนบนมีพื้นที่ติดกับแม่น้ำโขง ตรงข้ามกับ เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) พื้นที่ส่วนมากของจังหวัดจะทำการเกษตรประมาณร้อยละ 90 มีการปลูกผักต่างๆตามพื้นที่ตามแนวชายโขง และทำนา ทำไร่ รวมถึงพืชเศรษฐกิจที่มีชื่อเสียง ได้แก่ ยางพารา โดยมีพื้นที่ปลูกยางพาราประมาณ 5 แสนไร่ ดังนั้นจังหวัดบึงกาฬจึงกลายเป็นแหล่งปลูกยางพาราที่เป็นปัจจัยเอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจทางการค้าและการลงทุนในอนาคต ซึ่งในพ.ศ. 2554 จังหวัดบึงกาฬมีผลิตภัณฑ์มวลรวม (Gross Province Product: GPP) อยู่ที่ 19,302 ล้านบาท (กรมการค้าต่างประเทศ.2557)

มูลค่าการค้าชายแดนจังหวัดบึงกาฬ พ.ศ. 2555 มีมูลค่าการค้ารวม 5,381.13 ล้านบาท แบ่งเป็นการส่งออก 2,734.0 ล้านบาท การนำเข้า 530.7 ล้านบาท โดยไทยได้เปรียบดุลการค้า 2,203.3 ล้านบาท ในพ.ศ. 2556 มีมูลค่าการค้ารวม 3,718.98 ล้านบาท แบ่งเป็นการส่งออก 3,196.04 ล้านบาท การนำเข้า 522.93 ล้านบาท โดยไทยได้เปรียบดุลการค้า 2,673.11 ล้านบาท และในพ.ศ.2557 (ม.ค.-เม.ย.) มีมูลค่าการค้ารวม 1,697.9 ล้านบาท แบ่งเป็นการส่งออก 1,451.6 ล้านบาท และนำเข้า 246.3 ล้านบาท โดยไทยได้เปรียบดุลการค้า 1,205.27 ล้านบาท (ด้านศุลกากรจังหวัดบึงกาฬ.2557)

สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ สิ่งก่อสร้างสำหรับโครงการน้ำเจียบ 2, สุรา, รถยนต์, แผ่นบันทึกข้อมูล และอะไหล่สคอมพิวเตอร์ และเครื่องอัดไม้

สินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ไม้แปรรูป, มันสำปะหลัง, ชาผง, วงกบประตูทำด้วยไม้ และไม้คิ้วบัว

ตารางที่ 1 มูลค่าการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว ด้านจังหวัดบึงกาฬ-แขวงปากซัน

| รายการ            | มูลค่าการค้าชายแดน(ล้านบาท)  |          |          |          |                         |
|-------------------|--|----------|----------|----------|-------------------------|
|                   | พ.ศ.2553   | พ.ศ.2554 | พ.ศ.2555 | พ.ศ.2556 | พ.ศ.2557<br>(ม.ค.-เม.ย) |
| มูลค่ารวม         | 3,410.00   | 3,423.60 | 5,381.13 | 3,718.98 | 1,697.96                |
| ส่งออก            | 3,267.30   | 3,146.20 | 2,734.0  | 3,196.04 | 1,451.61                |
| นำเข้า            | 133.70   | 277.40   | 530.7    | 522.93   | 246.3                   |
| ดุลการค้า         | 3,133.60   | 2,868.80 | 2,203.3  | 2,673.11 | 1,205.27                |
| สินค้าส่งออกสำคัญ | สิ่งก่อสร้างสำหรับโครงการน้ำเียบ2 สุรา รถยนต์ แผ่นบันทึกข้อมูลและอะไหล่คอมพิวเตอร์ เครื่องอัดไม้ |          |          |          |                         |
| สินค้านำเข้าสำคัญ | ไม้แปรรูป มันสำปะหลัง ชาผง วงกบประตู ไม้คิ้วบัวหน้าต่าง  |          |          |          |                         |

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-ปากซัน) พร้อมโครงข่าย เป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ลุ่ม แม่น้ำ โขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน กัมพูชา-สปป.ลาว-สหภาพเมียนมาร์-ไทย-เวียดนาม เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในกลุ่มอนุภาคตอนบน และยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดบึงกาฬและจังหวัดใกล้เคียงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ ในการเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมและขนส่งระหว่างประเทศไทยกับสปป.ลาว สำหรับรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น โดยแนวเส้นทางประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงทั้งฝั่งประเทศไทยและสปป.ลาว ผ่านทางสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-ปากซัน) (กรมทางหลวง,กระทรวงคมนาคม.2557)

การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-ปากซัน) คาดว่าจะมีการก่อสร้างสะพานตรงบริเวณทางแยกออกจากทางหลวงหมายเลข 212 หนองคาย-บึงกาฬ ด้านซ้ายทางบ้านเชื่อมเหนือ ต.โคสิ จ.บึงกาฬ ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นทุ่งนา ห่างจากตัวจังหวัดประมาณ 13 กิโลเมตร และการข้ามแม่น้ำโขงสามารถเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 13ที่บ้านกล้วย เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว จะทำให้การขนส่งสินค้าผ่านด่านศุลกากรบึงกาฬมีความสะดวก รวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย อีกทั้งยังจะช่วยส่งผลให้เศรษฐกิจการค้าในบริเวณดังกล่าวมีการขยายตัวไปถึงประเทศเวียดนามเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 เป็นความร่วมมือระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม เป็นเส้นทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ รูปแบบของสะพานจะประยุกต์จากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 มีความยาวของสะพานประมาณ 1.5 กิโลเมตร ขนาด 4 ช่องทางจราจร คาดว่าจะใช้เงินลงทุนประมาณ 1,500 ล้านบาท (สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน,กรมการค้าต่างประเทศ. 2557)



รูปที่ 1 พื้นที่โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5



รูปที่ 2 ที่ตั้งด่านศุลกากรจังหวัดบึงกาฬ

จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน สามารถสรุปผล โดยวิเคราะห์แบบ SWOT Analysis ดังนี้

#### **จุดแข็ง(Strength) ของจังหวัดบึงกาฬ**

1. สภาพภูมิศาสตร์ มีพื้นที่ติดชายแดน มีความได้เปรียบด้านการท่องเที่ยว การลงทุน และการค้าชายแดน

2. จังหวัดบึงกาฬมีทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและเชิงนิเวศที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว

3. สำหรับภาคธุรกิจของไทยการพัฒนาโครงการคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงทั้งภายในและภายนอกประเทศในกลุ่มอาเซียนและกลุ่มลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

4. จังหวัดบึงกาฬมีด่านพรมแดน 1 แห่ง ได้แก่ ด่านศุลกากรบึงกาฬ และจุดผ่อนปรน 4 แห่ง คือ จุดผ่อนปรนโพธิ์ชัย จุดผ่อนปรนเปงจาม จุดผ่อนปรนห้วยคต และจุดผ่อนปรนบุงคล้า

5. จังหวัดบึงกาฬเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา เนื่องจากเป็นพื้นที่ปลูกยางพารามากเป็นอันดับที่ 1 ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

6. สำหรับภาคการลงทุนของไทยมีโรงงานอุตสาหกรรมรองรับปัจจัยการผลิตทางการเกษตรที่สำคัญของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน

7. สำหรับภาคอุตสาหกรรม การลงทุน และภาคธุรกิจอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจังหวัดบึงกาฬ โดยเฉพาะการค้าชายแดนมีอัตราที่สูงขึ้นในทุกปี

#### **จุดอ่อน(Weakness) ของจังหวัดบึงกาฬ**

1. ภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC) มีน้อย และขาดทักษะทางภาษา

2. คุณภาพของแรงงานยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร

3. อุตสาหกรรมต่อเนื่องยังมีน้อย และขาดการรวมกลุ่มเพื่อเชื่อมโยงในด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาด

4. โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางรถไฟขาดการพัฒนาและปรับปรุงให้ทันสมัยและครอบคลุม

5. แหล่งน้ำไม่ครอบคลุมพื้นที่การเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจของจังหวัด สินค้าเกษตรยังมีคุณภาพไม่ได้มาตรฐาน ขาดการนำเทคโนโลยีที่เพิ่มผลผลิตทางการเกษตร

6. ขาดการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวแบบมีส่วนร่วม

7. การขยายตัวทางเศรษฐกิจส่งผลกระทบต่อความแออัดของการจราจรแบบมีส่วนร่วม

#### **โอกาส(Opportunities)**

1. การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 ย่อมส่งผลดีในการเป็นเส้นทางการขนส่งทางด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ จังหวัดบึงกาฬอาจ

กลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ในฐานะเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคก็อาจเป็นไปได้ เนื่องจากการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-ปากซัน) แขวงบอลิคำไซเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับนครหลวงเวียงจันทน์ของสปป.ลาว ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางการบริหารและศูนย์กลางการเชื่อมโยง ซึ่งสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกของกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดบึงกาฬได้มีการจัดทำนโยบายการพัฒนาการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนด้านการผลิตเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone) เอื้อต่อการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนไทย-สปป.ลาว

3. จังหวัดบึงกาฬ สามารถที่จะกลายเป็นจังหวัดที่มีจุดเด่นทางด้านเศรษฐกิจแห่งใหม่ หากมีการพัฒนาและวางโครงสร้างพื้นฐานให้เหมาะสม มีนโยบายและแผนการพัฒนาเศรษฐกิจที่ดี รวมถึงการรู้ว่าจังหวัดบึงกาฬได้ประโยชน์อะไรจากการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)

4. การให้ความสำคัญในการผลักดันให้เกิดความสนใจและพัฒนาในเรื่อง เส้นทางการคมนาคม ของจังหวัดบึงกาฬเป็นสำคัญแล้ว ยังมีส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดการพัฒนาในเรื่องของ “การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์จังหวัดบึงกาฬให้เป็นที่รู้จัก

### ภัยคุกคาม(Threats)

1. นโยบายการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อการเคลื่อนย้ายทรัพยากรการผลิตอย่างเสรี รวมทั้งลดช่องว่างการกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นเรื่องจำกัดในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุน เช่น ค่าแรงขั้นต่ำ ผลผลิตของแรงงาน และแรงงานผิดกฎหมาย เป็นต้น

2. การผันผวนของภาวะเศรษฐกิจโลกส่งผลกระทบต่อสถานการณ์การค้าการลงทุนของกลุ่มประเทศ

3. ระเบียบ กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ

4. การลักลอบนำเข้าสินค้าผิดกฎหมาย การค้ามนุษย์ การค้าแรงงานเด็ก ยาเสพติด โดยเฉพาะตามจุดผ่อนปรน

5. นโยบายที่เปลี่ยนแปลงบ่อย และสถานการณ์การเมืองที่ไม่มีเสถียรภาพ

6. การแข่งขันด้านการตลาดของสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สินค้าเกษตรและสิ่งทอ

### สรุปผลการศึกษา

จากการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์และสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม ทั้งภาครัฐภาคเอกชน และภาคประชาชนในจังหวัดบึงกาฬสามารถสรุปได้ดังนี้

สถานการณ์การค้าชายแดนในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 เป็นช่วงที่สถิติการค้าชายแดนทั้งในด้านมูลค่าการค้า การค้า-การลงทุน รวมถึงเศรษฐกิจโดยรวมที่มีอยู่ในระดับเกณฑ์ดี แต่มาในช่วงปี พ.ศ. 2556 มูลค่าทางการค้า รวมถึงเศรษฐกิจโดยรวมมีการชะลอตัวและเริ่มลดลงเนื่องจาก “ปัญหาทางการเมือง” การไร้ซึ่งเสถียรภาพทางการเมืองในปัจจุบันของประเทศไทย ทำให้นักลงทุนและภาคเอกชนขาดความเชื่อมั่น จึงส่งผลกระทบต่ออย่างมากทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งปัญหาที่ได้รับผลกระทบทาง

เศรษฐกิจของจังหวัดบึงกาฬ ส่วนใหญ่จะส่งผลกระทบต่อในด้าน “การท่องเที่ยว” ทำให้สูญเม็ดเงินไปมากกว่า 100,000 ล้านบาท อีกทั้งยังมีคู่แข่งทางการท่องเที่ยวของไทย อย่างเช่น พม่า เวียดนาม ลาว ฯลฯ เป็นต้น ประเทศดังกล่าวเหล่านี้มีลักษณะภูมิประเทศ ลักษณะภูมิอากาศ สถานที่ท่องเที่ยว ค่าครองชีพ ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว การบริการ ที่มีคล้ายคลึงกับประเทศไทยเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังมีเส้นทางการคมนาคมที่สามารถเชื่อมต่อเข้ากับประเทศเหล่านี้ได้ ด้วยเหตุนี้จังหวัดบึงกาฬจึงให้ความสำคัญและเน้นในเรื่องของ “การคมนาคม” เป็นหลัก เช่น การผลักดันให้มีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) , การสร้างและพัฒนาเส้นทางสายหลักเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดต่อจังหวัด และให้ความสำคัญในการศึกษาและใช้เส้นทางหมายเลข 212 ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักของจังหวัดบึงกาฬ และเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับเส้น R8 ที่เป็นเส้นทางระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นเส้นหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญเส้นหนึ่ง โดยทางหอการค้าจังหวัดบึงกาฬ เล็งเห็นว่า เส้นทางคมนาคม ดังกล่าวน่าจะเป็นโอกาสที่สำคัญ ที่ทางจังหวัดบึงกาฬจะสามารถใช้เส้นทางสายนี้มาใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดบึงกาฬให้เติบโตอย่างก้าวกระโดดได้

หากมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-ปากซัน) จะส่งผลดีต่อประเทศไทยและสปป.ลาวเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการขนส่งสินค้าจะสามารถส่งไปยังเมืองชายแดน สปป.ลาวตอนบนที่มีระยะทางใกล้เมืองฮานอย ประเทศเวียดนาม และต่อเนื่องไปยังเมืองหนานหนิง เมืองเอกของเขตปกครองตนเองชนชาติกวางสีจ้วง ทางภาคใต้ของจีน ถือเป็น การเชื่อมต่อเส้นทางเศรษฐกิจตามแนว East West Corridor อีกเส้นทางหนึ่ง ทำให้เกิดเส้นทางใหม่ในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศ

เวียดนาม โดยผ่านเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว เข้าถนนหมายเลข 13 และหมายเลข 8 ไปถึงชายแดนประเทศเวียดนามและไปยังภาคกลางของเวียดนามเข้าสู่เมืองวินห์ (Vinh) และเมืองฮาติง (Ha Tinh) ซึ่งเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ มีระยะทางประมาณ 340 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์ประมาณ 2 ชั่วโมง และสามารถใช้เส้นทางนี้ในการส่งออกสินค้าผ่านทะเลจีนใต้ไปยังประเทศจีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น โดยใช้ท่าเรือน้ำลึกของเวียดนาม เช่น ท่าเรือน้ำลึกหุงอาน (Vung Ang) นอกจากนี้เส้นทางยังเชื่อมต่อไปยังกรุงฮานอย เวียดนาม โดยจากเมืองปากซัน-กรุงฮานอย ระยะทางประมาณ 640 กิโลเมตร และจากกรุงฮานอย-นครหนานหนิง จีนตอนใต้ ระยะทางประมาณ 400 กิโลเมตร

### อภิปรายผล

แม้ว่าจังหวัดบึงกาฬจะเป็นจังหวัดที่เพิ่มก่อตั้ง แต่หากมองศักยภาพโดยรวมแล้ว จังหวัดบึงกาฬมีศักยภาพต่อการค้าและการลงทุนอย่างมาก เนื่องจากมีที่ตั้งอยู่ตรงข้ามกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ จะเป็นการเชื่อมถนนสายหลัก หมายเลข 8 ของสปป.ลาว ไปยังประเทศเวียดนาม ซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด จึงถือว่าจังหวัดบึงกาฬมีความสำคัญและยังเป็นปัจจัยสนับสนุนการส่งออกของไทยในการขยายโอกาสทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างมาก

การวิจัยครั้งนี้มีแนวคิดสอดคล้องกับงานวิจัยของผกายมาศ พรหมประสิทธิ์(2552) ศึกษาถึงสถานภาพ ผลกระทบและความคาดหวังต่อการค้าชายแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว: กรณีศึกษาตลาดนัดไทย-ลาวและด่านศุลกากรบึงกาฬ อำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยมุ่งเน้นศึกษาด้านความต้องการของธุรกิจในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค ด้านการจัดการและเพื่อทราบความต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้

กลุ่มธุรกิจอยู่รอดในยุคนี้อย่างน่าทึ่งที่มีการแข่งขันกันสูง ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการรายย่อยและรายใหญ่มีสถานภาพทางธุรกิจที่มั่นคง เนื่องจากมีระยะเวลาการประกอบธุรกิจตั้งแต่ 6-10 ขึ้นไป และมีรายได้ที่พึงพอใจ คือ ผู้ประกอบการรายย่อยอยู่ที่ 20,000-30,000 บาทต่อเดือน และรายใหญ่อยู่ที่ 100,000-200,000 บาทต่อเดือน โดยผลกระทบที่ทำให้ผู้ค้ารายย่อย และรายใหญ่มีรายได้ลดลง มีสาเหตุมาจากความผันผวนของราคาน้ำมัน และการขยายตัวของร้านค้าประเภทแผงลอยตามตลาดนัด รวมถึงพฤติกรรมผู้บริโภคสินค้าราคาถูกและด้อยคุณภาพที่ทะลักเข้ามาจากจีนและเวียดนาม นอกจากนี้ผู้ประกอบการต้องการให้ภาครัฐระดับท้องถิ่นมีนโยบายและแนวปฏิบัติที่ชัดเจนและสามารถปฏิบัติได้จริงให้ทันกับการขยายตัวของท้องถิ่น เพื่อเป็นโอกาสในการสร้างรายได้จากทรัพยากรที่มีในท้องถิ่น และเพิ่มช่องทางในการค้าขาย รวมทั้งเพื่อการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านและเตรียมความพร้อมกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการค้าชายแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว

### ข้อเสนอแนะ

1. ปรับปรุงโครงสร้างการผลิตให้มีความหลากหลายและมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และขยายฐานการผลิตโดยการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน
2. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ทั้งด้านข้อมูลและโครงสร้างพื้นฐาน
3. เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและเพิ่มประสิทธิภาพของแรงงานทั้งภาคการเกษตร อุตสาหกรรมและการบริการ และส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่นให้ได้รับการต่อยอดในเชิงพาณิชย์ และใช้ประโยชน์ร่วมกัน

4. การจัดตั้งสำนักงานตัวแทนของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า (EXIM BANK) ในจังหวัดบึงกาฬ

5. การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เนื่องจากราคาน้ำมันมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงควรลดค่าธรรมเนียมรถประเภทต่างๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

6. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

7. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการลงทุน การค้า อุตสาหกรรม และการบริการ

8. เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอาเซียนและประชาคมอาเซียน ให้แก่ประชาชนตามแนวชายแดน เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีแก่ประชาชนทั้งสองประเทศให้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษให้แก่ประชาชน

9. สร้างทัศนคติที่ดีให้แก่นักธุรกิจและประชาชน เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือและความไว้วางใจซึ่งกันและกัน

### กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณ วิทยาลัยการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ที่สนับสนุนงบประมาณในการทำวิจัยในครั้งนี้ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรจังหวัดบึงกาฬ , เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดบึงกาฬ และหอการค้าจังหวัดบึงกาฬ รวมทั้งผู้ประกอบการรายย่อยและผู้ซื้อสินค้า บริเวณตลาดชายแดนของทั้งสองจังหวัดที่เอื้อเฟื้อข้อมูลในการสัมภาษณ์เพื่อการทำวิจัยในครั้งนี้

### เอกสารอ้างอิง

- กรมทางหลวง,กระทรวงคมนาคม.(2557). เอกสารประกอบการประชุมสัมมนาปรับปรุงความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการคัดเลือกแนวทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ). ค้นเมื่อ 13 มิถุนายน 2557, จาก [www.5thkhongriversbridge.com](http://www.5thkhongriversbridge.com)
- กรมประชาสัมพันธ์.(2557).โครงการในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สำหรับการลงพื้นที่ของคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2555 (จังหวัดบึงกาฬ). ค้นเมื่อ 9 มิถุนายน 2557, จาก [http://202.47.224.92/small\\_head/prime\\_tour2/buenggam\\_1.php](http://202.47.224.92/small_head/prime_tour2/buenggam_1.php)
- จังหวัดบึงกาฬ,ด่านศุลกากร.(2557).ข้อมูลทั่วไปด่านศุลกากรจังหวัดบึงกาฬ. ค้นเมื่อ 17 มิถุนายน 2557, จาก <http://www.buengkancustoms.go.th/index.php?lay=show&ac=article&id=288977>
- ผกายมาศ พรหมประสิทธิ์.(2552). *สถานภาพ ผลกระทบ และความคาดหวังต่อการค้าชายแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว: กรณีศึกษา ตลาดนัดไทย-ลาวและด่านศุลกากรบึงกาฬ อำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย*. รายงานการศึกษาระดับปริญญาตรี ภาควิชาการปกครองท้องถิ่น สาขาวิชาการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ศรัณ วิจิตรมงคลสิน. (2555). *โลจิสติกส์บึงกาฬกับเส้นทางการค้าแห่งใหม่*. ค้นเมื่อ 6 มิถุนายน 2557, จาก <http://www.freightmaxad.com/magazine/?p=2280>
- สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน, กรมการค้าต่างประเทศ.(2557). บึงกาฬกับโอกาสทางการค้าและเส้นทางโลจิสติกส์ใหม่. ค้นเมื่อ 17 มิถุนายน 2557, จาก [http://bts.dft.go.th/btsc/files/Border%20Trade%20Service%20Center/4.Documentanalysis/3.Laos/2556/10\\_Economic\\_opportunities\\_of\\_the\\_bridge\\_over\\_the\\_Mekong\\_River\\_at\\_5\\_Kan.pdf](http://bts.dft.go.th/btsc/files/Border%20Trade%20Service%20Center/4.Documentanalysis/3.Laos/2556/10_Economic_opportunities_of_the_bridge_over_the_Mekong_River_at_5_Kan.pdf)