บทที่ 4
ผลการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ สำหรับพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก

โครงการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกที่เชื่อมโยงประเทศ พม่า ไทย ลาว และเวียดนาม มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ตลอดเส้นทาง เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงประเทศเหล่านั้นให้สะดวกยิ่งขึ้น โดยมีโครงการต่าง ๆ ในแผนพัฒนาของแต่ละประเทศซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก

การสร้างระบบคมนาคมเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง จากสหภาพพม่าสู่ประเทศเวียดนาม มีการสนับสนุนจากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank For International Cooperation:JBIC) องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency :JICA) ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย(Asian Development Bank : ADB) รัฐบาลของสภาพพม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งล้วนให้ความสำคัญในการสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เป็นหลักโดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคม โดยเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกนี้ มีโครงข่ายคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงจากสหภาพพม่าถึงประเทศเวียดนาม โดยมีจุดเริ่มต้นทางทิศตะวันตกของเส้นทางที่เมืองมะละแหม่งของสหภาพพม่า ข้ามพรมแดนไทย-พม่าที่ด่านเมียวดี-แม่สอด(จังหวัดตากของประเทศไทย) โดยมีแม่น้ำเมยกั้นระหว่างประเทศซึ่งมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-พม่า เพื่อให้สามารถสัญจรระหว่างประเทศไทยและสหภาพพม่าได้สะดวกยิ่งขึ้น เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกนี้พาดผ่านประเทศไทยในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จนกระทั่งจะข้ามไปสู่ สปป.ลาว โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สองเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดมุกดาหารของไทยกับแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว ต่อจากนั้นสามารถเดินทางตามเส้นทางหมายเลข 9 ในสปป. ลาว จนถึงชายแดนลาว-เวียดนาม ระหว่างสปป.ลาวและประเทศเวียดนามสามารถข้ามแดนที่เมืองลาวบาวเข้าสู่ประเทศเวียดนามแล้วเดินทางตามเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1 จนถึงท่าเรือดานังซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของเส้นทางทางทิศตะวันออก การศึกษาครั้งนี้ครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ได้แก่ โครงข่ายถนน สะพาน อุโมงค์ และท่าเรือ ที่สำคัญตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยมีรายละเอียดแต่ละส่วนดังต่อไปนี้

1.1 ถนน (Road)

1.1.1 ถนนในสหภาพพม่า [19,20,21]

จุดปลายด้านทิศตะวันตกของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกหรือที่เรียกว่า เส้นทาง EWEC ในสหภาพพม่ามีท่าเรือมะละแหม่งที่เป็นทางออกสู่ทะเล โดยการเดินทางไปยังท่าเรือมะละแหม่งมี 2 เส้นทางหลัก แต่เส้นทางที่สั้นที่สุดที่ไปเมืองมะละแหม่งผ่านเมืองสำคัญต่าง ๆ คือ แม่สอด – เมียวดี –กอกาเร็ก- โจ่งโด - เอ่งตุ๊ - ส่าตบิน - มะละแหม่ง รวมระยะทาง 165 กิโลเมตร และสามารถเดินทางไปยังท่าเรือมะละแหม่งโดยใช้เส้นทางนี้จะมีระยะทางรวม ประมาณ 170 กิโลเมตร ซึ่งสภาพเส้นทางนี้ในปัจจุบันบางส่วนเป็นทางลูกรัง และบางส่วนก็มีการพัฒนาโดยทำเป็นถนนลาดยาง โดยการเดินทางในช่วงระหว่างเมืองเมียวดี-กอกาเร็ก จะต้องเลียบไหล่เขาตะนาวศรีซึ่งเป็นเพียงถนน 1 ช่องจราจรเท่านั้นรถยนต์ไม่สามารถที่จะวิ่งสวนทางกันได้ ดังนั้นรัฐบาลพม่าจึงใช้การแก้ปัญหาโดยกำหนดให้เป็นการเดินทางเป็น

วันไป-วันกลับ(ใช้หลักเกณฑ์เหมือนการกำหนดจอดรถยนต์ วันคู่-วันคี่ ของถนนที่แคบในประเทศไทย) ซึ่งการพัฒนาเส้นทางดังกล่าวทางรัฐบาลพม่ายังขาดความพร้อมในการปรับปรุงเส้นทาง ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยเหลือและเป็นแนวทางในการพัฒนาเส้นทางของสหภาพพม่าในอนาคต รัฐบาลไทยจึงได้เสนอความช่วยเหลือแบบให้เปล่าเพื่อก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางช่วง แม่สอด -เมียวดี –เชิงเขาตะนาวศรี รวมระยะทาง 17.35 กิโลเมตร และมีแผนพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อจากเส้นทางนี้ไปอีก 40 กิโลเมตร โดยเป็นการช่วยเหลือแบบให้เปล่าและเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาทางหลวงเอเชีย AH1 เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางเลียบไหล่เขาตะนาวศรี อีกทั้งยังเป็นการแก้ปัญหาคอขวดในการเดินทางได้อีกด้วย ซึ่งปัจจุบันได้มีการสำรวจและศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการเรียบร้อยแล้ว โดยในเส้นทางที่ไทยได้ให้ความช่วยเหลือช่วงแรกมีรายละเอียดของการก่อสร้างเส้นทางดังนี้

1.1.1.1 ตำแหน่งการก่อสร้าง

ถนนสาย อ.แม่สอด-เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี เริ่มต้นก่อสร้างจากเชิงสะพานมิตรภาพไทย - พม่า ฝั่งเมืองเมียวดีไปสิ้นสุดที่เชิงเขาตะนาวศรีของสหภาพพม่า

1.1.1.2 รูปแบบการก่อสร้าง

ก่อสร้างจาก กม.0+000 – กม.17+350 รวมระยะทางทั้งโครงการ 17.350 กม. ซึ่งมีรูปแบบการก่อสร้างแบ่งออกเป็น 3 ช่วงคือ

ก. กม.0+000 – กม.1+700 เป็นการปรับปรุงถนนเดิมในย่านชุมชนเมืองเมียวดีเป็นทางมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 6 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้าง 21.00 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 3.00 เมตร

ข. กม.1+700 – กม.6+000 เป็นการก่อสร้างทางแนวใหม่ให้เป็นทางมาตรฐานทางหลวงอาเซียนชั้น 3 2 ช่องจราจร

ค. กม.6+000 – กม.17+350 เป็นการปรับปรุงถนนเดิมให้เป็นทางมาตรฐานทางหลวงอาเซียนชั้น 3 2 ช่องจราจร

1.1.1.3 แหล่งทุน/งบประมาณ

รัฐบาลไทยได้เสนอความช่วยเหลือแบบให้เปล่าผ่านกองทุนให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สชพ.) แก่รัฐบาลพม่าเพื่อใช้ในการปรับปรุงเส้นทางช่วงนี้ มูลค่าประมาณ 119 ล้านบาท

1.1.1.4 ระยะเวลาดำเนินการ

เส้นทางนี้เริ่มก่อสร้างในปี 2547 รับผิดชอบโครงการโดยกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม โดยมีวันเริ่มสัญญา วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2548 วันสิ้นสุดสัญญา 20 กุมภาพันธ์ 2549 รวมระยะเวลาดำเนินการ 360 วัน ก่อสร้างโดย บริษัท ส.เชียงรายคอนสตรัคชั่น จำกัด แต่เนื่องจากมีปัญหาและอุปสรรคในการทำงานบริษัทจึงขอขยายอายุสัญญาว่าจ้าง และก่อสร้างแล้วเสร็จในวันที่ 21 พฤษภาคม 2549

1.1.1.5 ปัญหาและอุปสรรค

ในการก่อสร้างมีปัญหาและอุปสรรคเกิดขึ้น โดยปัญหาหลักได้แก่ ขั้นตอนการอนุญาตนำเครื่องจักรเข้าสหภาพพม่าล่าช้ามาก ประกอบกับบริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้างในฤดูฝนตั้งแต่เดือนมิถุนายน – กันยายน 2548 มีฝนตกหนักและเป็นระยะเวลานาน ทำให้ดำเนินการก่อสร้างล่าช้ากว่ากำหนด

1.1.1.6 สภาพปัจจุบัน

ก่อสร้างแล้วเสร็จเป็นทางขนาด 6 ช่องจราจรผิวแอสฟัลต์คอนกรีตพร้อมติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างระยะทาง 1.6 กิโลเมตร ระยะทางส่วนที่เหลือ 15.7 กิโลเมตรก่อสร้างเป็นทางขนาด 2 ช่องจราจร ผิวลาดยาง [22]

และมีเส้นทางอื่นที่รัฐบาลไทยได้เสนอการช่วยเหลือด้านเงินกู้ในการปรับปรุงเส้นทางในสหภาพพม่า โดยเบื้องต้นได้มอบหมายให้กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม สำรวจเส้นทาง ออกแบบ พร้อมทั้งประมาณการค่าก่อสร้าง ซึ่งแบ่งเส้นทางออกเป็น 3 ช่วงหรือ 3 ทางเลือก(ภาพที่ 4) เพื่อให้รัฐบาลพม่าพิจารณาในการปรับปรุงเส้นทาง ดังต่อไปนี้

เส้นทางที่ 1 : เชิงเขาตะนาวศรี-กอกาเร็ก-ผาอัน-ตะโถ่ง

เส้นทางนี้ คือ ทางเลือกที่ไทยเสนอแก่รัฐบาลพม่าเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางจากช่วง กม.ที่ 17+350 ที่ไทยได้ให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างเสร็จไปแล้ว สู่เมืองกอกาเร็ก-ผาอัน-เอ่งตุ๊-ตะโถ่ง รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 172 กิโลเมตร ประมาณการค่าก่อสร้าง 1,350 ล้านบาท ซึ่งเป็นแนวทางตามทางหลวงอาเซียนที่ประเทศไทยต้องการผลักดันให้มีการก่อสร้าง

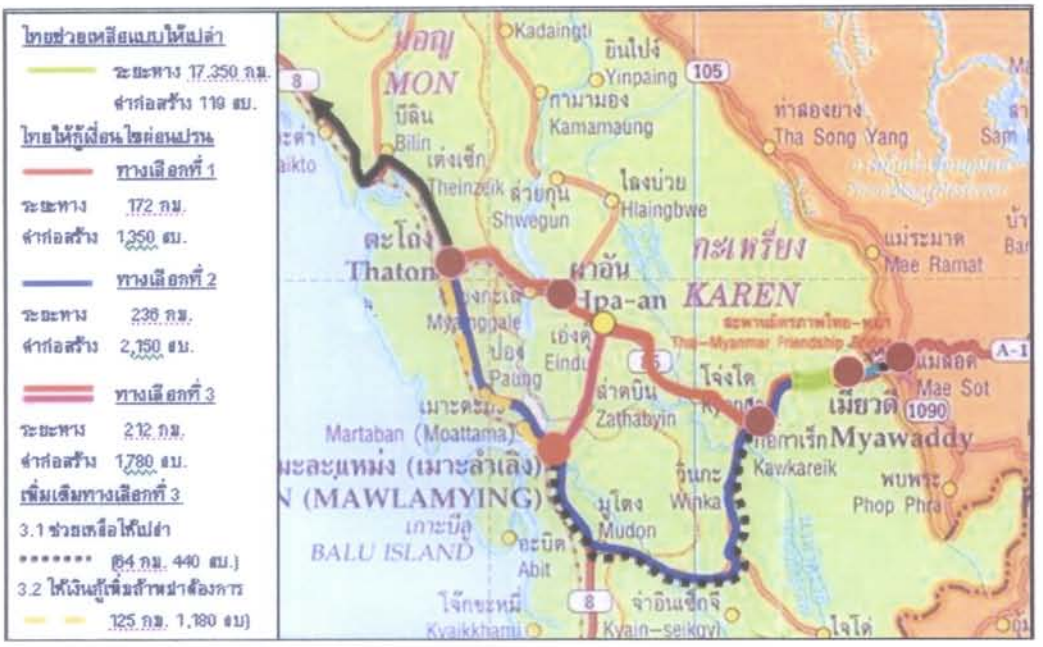
เส้นทางที่ 2 : เชิงเขาตะนาวศรี-กอกาเร็ก-มุโตง-มะละแหม่ง-ตะโถ่ง

เส้นทางนี้ คือ ทางเลือกที่สองโดยมีจุดเริ่มต้นทางทิศตะวันออกที่เชิงเขาตะนาวศรีจาก กม. ที่ 17+350 สู่ เมืองกอกาเร็ก-วินกะ- มุโตง-มะละแหม่ง-เมาะตะมะ-ตะโถ่ง รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 236 กิโลเมตร ประมาณการค่าก่อสร้าง 2,150 ล้านบาท เป็นแนวทางที่พม่ามีความต้องการเนื่องจากมีจุดประสงค์เพื่อพัฒนาเมืองมะละแหม่งและพื้นที่ชนบท (พื้นที่ชนกลุ่มน้อย) ให้เป็นเมืองท่องเที่ยวและเมืองเศรษฐกิจ

เส้นทางที่ 3 : เชิงเขาตะนาวศรี -กอกาเร็ก-ผาอัน- ตะโถ่ง / เอ่งตุ๊-มะละแหม่ง / มะละแหม่ง-ป่อง-ตะโถ่ง

เส้นทางนี้ คือ ทางเลือกที่สามโดยฝ่ายไทยกำลังพิจารณาว่าควรจะช่วยเหลือพม่าพัฒนาเส้นทางจากเชิงเขาตะนาวศรี -กอกาเร็ก-ผาอัน- ตะโถ่ง ระยะทาง 172 กม. แล้วรวมทางแยกจาก บ.เอ่งตุ๊ - มะละแหม่ง อีกระยะทาง 40 กม. รวมค่าก่อสร้าง 1,780 ล้านบาท โดยประเทศไทยพิจารณาให้เป็นเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ และเพื่อเป็นการโน้มน้าวให้พม่าเห็นชอบตามข้อเสนอฝ่ายไทยควรให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าในการก่อสร้างทางช่วง มะละแหม่ง -ตะโถ่ง ระยะทาง 64 กม. ค่าก่อสร้าง 440 ล้านบาท เนื่องจากเป็นช่วงที่มีชุมชนหนาแน่นโดยตลอดเส้นทาง และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามทางเลือกที่ 2 (เส้นทางที่ 2) ที่พม่าต้องการอีกด้วย ดังนั้นถ้าพม่าพิจารณาข้อเสนอดังกล่าวและยังยืนยันจะก่อสร้างทางช่วงกอกาเร็ก- มุโตง - มะละแหม่ง ระยะทาง 125 กม. ค่าก่อสร้าง 1,180 ล้านบาท ประเทศไทยก็อาจจะให้เงินกู้เพิ่มเติมภายหลัง

ซึ่งเส้นทางทั้ง 3 ช่วงดังกล่าวที่เหลือจากเชิงเขาตะนาวศรี -กอกาเร็ก- ตะโถ่ง เป็นส่วนที่ประเทศไทยได้ยื่นข้อเสนอเป็นการช่วยเป็นเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ เพื่อให้สหภาพพม่าได้เลือกปรับปรุงเส้นทาง โดยในปัจจุบันรัฐบาลพม่ายังไม่มีการตอบรับเงื่อนไขใด ๆ จึงยังไม่มีการก่อสร้าง โดยสามารถสรุปเส้นทางทั้ง 3 ทางเลือกได้ดังตารางที่ 2



ภาพที่ 4 แผนภาพเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ในสหภาพพม่า

ตารางที่ 2 เส้นทางต่าง ๆ ที่รัฐบาลไทยได้ยื่นข้อเสนอเป็นทางเลือกเพื่อปรับปรุงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ในสหภาพพม่า

ทางเลือก	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)
1	เชิงเขาตะนาวศรี -กอกาเร็ก-ผาอัน- ตะโถ่ง	172	1,350
2	เชิงเขาตะนาวศรี -กอกาเร็ก- มุโตง -มะละแหม่ง - ตะโถ่ง	236	2,150
3	เชิงเขาตะนาวศรี -กอกาเร็ก-ผาอัน- ตะโถ่ง	172	1,780
	บ.เอ่งดู่ - มะละแหม่ง (ทางเลือกเพิ่ม)	40	
	มะละแหม่ง - ตะโถ่ง (ทางเลือกเพิ่ม)	64	440
	กอกาเร็ก - มุโตง - มะละแหม่ง (ทางเลือกเพิ่ม)	125	1,180

ที่มา: แขวงการทางตากที่ 2, 2550 [23]

1.1.2 ถนนในประเทศไทย

เส้นทาง EWEC ผ่านจังหวัดสำคัญในประเทศไทยทั้งภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีระยะทางของเส้นทางนี้มากกว่าประเทศอื่น ๆ โดยมีจุดเริ่มต้นทางทิศตะวันตกของเส้นทางจากสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ผ่านอำเภอแม่สอด(จังหวัดตาก) อำเภอเมืองตาก อำเภอเมืองสุโขทัย อำเภอเมืองพิษณุโลก อำเภอหล่มสัก(จังหวัดเพชรบูรณ์) อำเภอชุมแพ(จังหวัดขอนแก่น) อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ และสิ้นสุดเส้นทางทางทิศตะวันออกที่อำเภอเมืองมุกดาหาร สามารถข้ามไปสู่สปป.ลาว โดยใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สองที่จังหวัดมุกดาหารซึ่งมีตำแหน่งตรงกันข้ามกับแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว รวมระยะทางในประเทศไทยจากสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ถึงสะพานข้ามแม่น้ำโขง

แห่งที่สองประมาณ 807 กิโลเมตร ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบสภาพเส้นทางทั้งหมดจาก 4 ประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ ประเทศไทยมีความพร้อมด้านโครงข่ายคมนาคมสูงที่สุดและมีความพร้อมที่จะสามารถใช้เส้นทางนี้ในการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศได้ โดยสภาพถนนในประเทศไทยมีทั้ง 2 ช่องจราจร และ 4 ช่องจราจร(ภาพที่ 5) และบางช่วงกำลังขยายเป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งกระทรวงคมนาคมมีนโยบายส่งเสริมให้มีการขยายเส้นทางเป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง

หมายเหตุ : —— คือ ถนน 4 ช่องจราจร —— คือ ถนน 2 ช่องจราจร

ภาพที่ 5 เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ในประเทศไทย

1.1.3 ถนนในสปป.ลาว

เส้นทาง EWEC ในสปป.ลาว หรือเส้นทางหมายเลข 9 นั้น มีจุดเริ่มต้นทางทิศตะวันตกของเส้นทางจากด่านชายแดนไทย-ลาว (จุดปลายของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง) ที่เมืองไกรสอนพมวิหาร (คันทะบุลี) อุทุมพอน(หรือเมืองเซโน) พะลานไช พิน เซโปน และสิ้นสุดชายแดนทางด้านทิศตะวันตกที่ด่านแดนสะหวัน-ลาวบาว รวมระยะทางจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สองถึงด่านแดนสะหวัน-ลาวบาว ทั้งสิ้นประมาณ 239 กิโลเมตร ซึ่งถนนเส้นทางนี้มีการปรับปรุงเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ได้รับการช่วยเหลือทางการเงินในการปรับปรุงถนนจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น(JICA) และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย(ADB) และเปิดใช้อย่างเป็นทางการในเดือนเมษายน 2547 ปัจจุบันมีปริมาณรถยนต์ที่สัญจรน้อย ใช้เวลาในการเดินทางผ่านเส้นทางนี้ในสปป.ลาว ประมาณ 3 ชั่วโมง โดยรัฐบาลสปป.ลาวมีกฎหมายบังคับใช้อัตราความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

1.1.4 ถนนในประเทศเวียดนาม

เส้นทาง EWEC ในประเทศเวียดนามมีจุดเริ่มต้นทางทิศตะวันตกของเส้นทางที่ด่านลาวบาว ผ่านเมืองลาวบาว ดงฮา เว้ และสิ้นสุดเส้นทางด้านทิศตะวันออกที่เมืองดานัง มีระยะทางรวมจากด่านลาวบาว-เมืองดานัง ทั้งสิ้นประมาณ 264 กิโลเมตรปัจจุบันมีสภาพถนนเป็นลาดยาง 2 ช่องจราจรผิวเรียบตลอดเส้นทาง การก่อสร้างถนนช่วงเมือง ลาวบาว-ดงฮา(เส้นทางหมายเลข 9) ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียร่วมกับงบประมาณของรัฐบาลเวียดนาม 36 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สร้างแล้วในปี 2547 สภาพการจราจรในประเทศเวียดนามเริ่มหนาแน่นโดยส่วนใหญ่จะมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทาง และรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากดังนั้นการขับขี่จึงต้องใช้ความระมัดระวังสูง รัฐบาลเวียดนามจึงมีกฎหมายบังคับใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนอกเขตชุมชน และ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตชุมชน

โดยสามารถสรุประยะทางและสภาพของถนนที่ผ่านเมืองสำคัญต่าง ๆ ของประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกได้ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ระยะทางและสภาพถนนที่ผ่านเมืองสำคัญต่าง ๆ ของประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก -ตะวันตก(มะละแหม่ง ถึง ดานัง)

ประเทศ	จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	หมายเลขเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะทางสะสม (กม.)	สภาพเส้นทาง
พม่า (Myanmar)	มะละแหม่ง (Mawlamyine)	เอ่งดู๊ (Ein-du)	- (R2)	165	165	ถนน 2 ช่องจราจร บางส่วนเป็นถนนลูกรัง และบางส่วนเป็นถนนลาดยาง ผิวไม่เรียบ
	เอ่งดู๊ (Ein-du)	โจ่งโด(Kyondo)	85 , (R2)			
	โจ่งโด(Kyondo)	กอกาเร็ก (Kawkareik)	85 , (R2)			บางส่วนได้รับการปรับปรุงโดยประเทศไทยให้เป็นถนนมาตรฐานทางหลวงอาเซียนชั้น 3 ลาดยาง 2 ช่องจราจร และบางช่วงเป็นถนนเลียบไหล่เขาลาดยาง 1 ช่องจราจร ผิวไม่เรียบ
	กอกาเร็ก(Kawkareik)	เมียวดี(Myawaddy)	85 , (R2)			
ชายแดนพม่า-ไทย : เมียวดี -แม่สอด (Myawaddy-Mae Sot Border Gate)						
ไทย (Thailand)	สะพานมิตรภาพไทย-พม่า	แม่สอด(Mae Sot)	105 , (A-1,R2)	6	171	ถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
	แม่สอด(Mae Sot)	ตาก (Tak)	105 , (A-1,R2)	80	251	ถนนมาตรฐานชั้นทาง 4 2-3 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ ถนนคดเคี้ยว
			1 , (A-1,R2)	6	257	ถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
	ตาก (Tak)	อำเภอบ้านด่านลานหอย (Ban Dan Lan Hoi)	12 , (A-14,R2)	52	309	กำลังปรับปรุงเป็นถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร

ตารางที่ 3 ระยะทางและสภาพถนนที่ผ่านเมืองสำคัญต่าง ๆ ของประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก -ตะวันตก (มะละแหม่ง ถึง ดานัง) (ต่อ)

ประเทศ	จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	หมายเลขเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะทาง สะสม (กม.)	สภาพเส้นทาง
ไทย (Thailand)	อำเภอบ้านด่านลานหอย (Ban Dan Lan Hoi)	อำเภอกงไกรลาศ (Kong Krai Lad)	12 , (A-14,R2)	51	360	ถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
	อำเภอกงไกรลาศ (Kong Krai Lad)	พิษณุโลก (Phitsanulok)	12 , (A-14,R2)	37	397	ถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
	พิษณุโลก(Phitsanulok)	หล่มสัก (Lom Sak)	12 , (A-14,R2)	126	523	ถนน 2 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
	หล่มสัก (Lom Sak)	อำเภอชุมแพ(Chum Phae)	12 , (A-14,R2)	115	638	ถนน 2 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ ถนนคดเคี้ยว
	อำเภอชุมแพ(Chum Phae)	ขอนแก่น (Khon Kaen)	12 , (A-14,R2)	82	720	บางส่วนกำลังปรับปรุงเป็นถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจรและบางส่วนเป็นถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจรแล้ว สภาพผิวจราจรเรียบ
	ขอนแก่น(Khon Kaen)	กาฬสินธุ์ (Kalasin)	209 , (A-14,R2)	80	800	ถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
	กาฬสินธุ์(Kalasin)	อำเภอสมเด็จ (Somdet)	213 , (A-14,R2)	40	840	ถนนมาตรฐานชั้นทาง 2 2 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
	อำเภอสมเด็จ(Somdet)	อำเภอคำชะอี(Kamcha-E)	2042 ,(A-14,R2)	89	929	ถนนมาตรฐานชั้นทาง 2 2 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ

ตารางที่ 3 ระยะทางและสภาพถนนที่ผ่านเมืองสำคัญต่าง ๆ ของประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก –ตะวันตก (มะละแหม่ง ถึง ดานัง) (ต่อ)

ประเทศ	จุดเริ่มต้น	จุดสิ้นสุด	หมายเลขเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะทางสะสม (กม.)	สภาพเส้นทาง
ไทย (Thailand)	อำเภอคำชะอี(Kamcha-E)	มุกดาหาร (Mukdahan)	2042 ,(A-14,R2)	35	964	ถนนมาตรฐานชั้นทางพิเศษ 4 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
	มุกดาหาร (Mukdahan)	สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2	212 ,(A-14,R2)	8	972	ถนนมาตรฐานชั้นทาง 2 2 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
ชายแดนไทย-ลาว : มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (Mukdahan-Sawannakat Border Gate)						
ลาว (Lao PDR)	สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2	คันทะบุลี(Khanthabouli)	-	2	974	ถนนมาตรฐานทางหลวงอาเซียน ชั้น 3 ลาดยาง 2 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
	คันทะบุลี(Khanthabouli)	เซโน (Seno)	9 , (AH-8,R2)	24	998	
	เซโน (Seno)	เมืองพะลานไช(Phalanxai)	9 , (AH-8,R2)	73	1,071	
	เมืองพะลานไช(Phalanxai)	เมืองพิน(Muang Phine)	9 , (AH-8,R2)	60	1,131	
	เมืองพิน(Muang Phine)	เมืองเซโปน (Sepon)	9 , (AH-8,R2)	34	1,165	
	เมืองเซโปน(Sepon)	บ้านแดนสะหวัน(Davsavane)	9 , (AH-8,R2)	44	1,209	
	บ้านแดนสะหวัน(Davsavane)	ด่านลาวบาว (Lao Bao)	9 , (AH-8,R2)	2	1,211	
ชายแดนลาว-เวียดนาม: ลาวบาว-แดนสะหวัน (Lao Bao - Densavan Border Gate)						
เวียดนาม (Viet Nam)	ลาวบาว (Lao Bao)	ดองฮา (Dong Ha)	9 , (R2)	84	1,295	ถนนมาตรฐานทางหลวงอาเซียน ชั้น 3 ลาดยาง 2 ช่องจราจร สภาพผิวจราจรเรียบ
	ดองฮา (Dong Ha)	เว้ (Hue)	1A , (R2)	72	1,367	ถนนมาตรฐานชั้นทาง 3 ลาดยาง 2 ช่องจราจรสภาพผิวจราจรเรียบ
	เว้ (Hue)	ดานัง (Da Nang)	1A , (R2)	108	1,475	

หมายเหตุ :

1. หมายเลขเส้นทาง

   A-xxx คือ ทางหลวงเอเชีย (Asian Highway)

   AH-xxx คือ ทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway)

   Rxx คือ ทางหลวงที่ถูกกำหนดขึ้นภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงมีทั้งหมด 10 สายทาง

   ตัวเลขหรือสัญลักษณ์อื่น ๆ คือ หมายเลขเส้นทางที่ถูกกำหนดขึ้นภายในประเทศนั้น ๆ

2. รายละเอียดมาตรฐานถนนแต่ละประเภทแสดงในภาคผนวก ข

1.2 สะพาน (Bridge)

เมื่อพิจารณาตามลักษณะภูมิประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก พบว่ามีแม่น้ำที่สำคัญที่เป็นพรมแดนธรรมชาติที่กั้นระหว่างประเทศ 2 สาย คือ แม่น้ำเมยเป็นพรมแดนกั้นระหว่างสหภาพพม่าและประเทศไทย แม่น้ำโขงเป็นพรมแดนกั้นระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งและการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจึงมีการก่อสร้างสะพานขึ้น โดยมีสะพานที่มีความสำคัญตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ 2 แห่ง ได้แก่ 1) สะพานมิตรภาพไทย-พม่า และ 2) สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง ซึ่งมีรายละเอียดของสะพานดังต่อไปนี้

1.2.1 สะพานมิตรภาพไทย-พม่า (Thai-Myanmar Friendship Bridge)

สะพานมิตรภาพไทย-พม่า เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างสองประเทศที่สำคัญมากจุดหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยโครงการก่อสร้างสะพานนี้เกิดขึ้นจากนโยบายขององค์การสหประชาชาติที่ต้องการสร้างทางหลวงเอเชีย (Asian Highway) เชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ ในทวีปเอเชีย ซึ่งถ้ามีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-พม่า เกิดขึ้นก็จะเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชีย A-1 ซึ่งมีจุดเริ่มต้นที่เมืองไฮฟอง ฮานอย โฮจิมินห์ซิตตี้ ของเวียดนาม ตัดผ่านเข้ากรุงพนมเปญของกัมพูชา ผ่านเข้าประเทศไทยที่อำเภออรัญประเทศ(จังหวัดสระแก้ว) ผ่านจังหวัดสระบุรี แล้วใช้ทางหลวงหมายเลข 1 จนถึงอำเภอเมือง (จังหวัดตาก) ต่อจากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 105 ไปจนถึงริมฝั่งแม่น้ำเมย ผ่านเข้าสู่สหภาพพม่าโดยใช้สะพานมิตรภาพไทย-พม่า ไปยังประเทศบังกลาเทศ อินเดีย ปากีสถาน อัฟกานิสถาน และสิ้นสุดที่เมืองบาซากาน ของอิหร่าน รวมความยาวประมาณ 12,185 กิโลเมตร ดังนั้นเพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายการเชื่อมโยงประเทศในเอเชียดังกล่าวให้ประสบผลสำเร็จ อีกทั้งยังส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รัฐบาลไทยและรัฐบาลสหภาพพม่าต่างเห็นชอบให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยขึ้น เพื่อเป็นโครงข่ายทางหลวงเอเชีย ซึ่งมีการลงนามข้อตกลงเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2537 ณ กรุงย่างกุ้ง [24]

1.2.1.1 ตำแหน่งที่ตั้ง

จุดก่อสร้างสะพานในส่วนของประเทศไทย อยู่บริเวณปลายทางหลวงหมายเลข 105 (ตาก-แม่สอด) หมู่ 2 บ้านริมเมย ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

จุดก่อสร้างสะพานในส่วนของสหภาพพม่า อยู่บริเวณจุดเริ่มต้นของทางหลวงหมายเลข 85 (เมียวดี-ผาอัน) ของสหภาพพม่า ณ จังหวัดเมียวดี รัฐคะยิน

1.2.1.2 รูปแบบสะพาน

โครงการการก่อสร้างสะพานรับผิดชอบโดยกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมของไทย ซึ่งได้ออกแบบตามที่คณะผู้แทนของทั้งสองประเทศเห็นชอบ เป็นสะพานที่มีผิวจราจรจำนวน 2 ช่องจราจร โดยลักษณะของตัวสะพานเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก สำหรับยานพาหนะกว้าง 8 เมตร ทางเดินเท้าทั้งสองข้างของผิวจราจรกว้างข้างละ 2.50 เมตร รวมเป็นความกว้างของสะพานทั้งสิ้น 13 เมตร ความยาวของสะพานแบ่งออกเป็น 14 ช่วง ยาวช่วงละ 30 เมตร รวมความยาวทั้งสิ้น 420 เมตร โดยรถยนต์สามารถเลี้ยวกลับที่บริเวณใต้สะพานทั้งสองฝั่งของแม่น้ำได้ สำหรับการควบคุมการเปลี่ยนเส้นทาง ใช้ระบบไฟฟ้าควบคุมการเปลี่ยนเส้นทางการขับรถจากซ้ายไปขวาและจากขวาไปซ้าย ก่อสร้างโดยศูนย์สร้างและบูรณะสะพานที่ 1 ซึ่งเป็นหน่วยงานก่อสร้างสะพานดำเนินการเองของกรมทางหลวง

1.2.1.3 แหล่งทุน/งบประมาณ

ค่าก่อสร้างสะพาน 65.2 ล้านบาท[25] บริเวณคอสะพานทั้งฝั่งประเทศไทยและสหภาพพม่าได้ก่อสร้างปรับปรุงเป็นทางมาตรฐานรับกับตัวสะพาน และได้ก่อสร้างช่องทางกลับรถลอดใต้สะพานด้วยค่าก่อสร้าง 39.4 ล้านบาท ดำเนินการโดยศูนย์สร้างทางตากซึ่งเป็นหน่วยงานก่อสร้างดำเนินการเองของกรมทางหลวงเช่นกัน รวมราคาค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 104.6 ล้านบาท

1.2.1.4 ระยะเวลาการดำเนินงาน

เริ่มทำการก่อสร้างเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2537 ระหว่างการก่อสร้างเกิดปัญหาและอุปสรรคขึ้นจึงทำให้ต้องเลื่อนเวลาในการดำเนินการก่อสร้าง จนแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม 2540 และมีพิธีเปิดสะพานอย่างเป็นทางการขึ้นเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2540

1.2.1.5 ปัญหาและอุปสรรคระหว่างการก่อสร้าง

ในขณะที่ทำการก่อสร้างเกือบจะแล้วเสร็จนั้น ได้เกิดกรณีพิพาทเกี่ยวกับปัญหาการถมแม่น้ำเมย จึงทำให้ต้องหยุดการก่อสร้างเมื่อเดือนมิถุนายน 2539 และเริ่มก่อสร้างต่อได้ในเดือนมีนาคม 2540

1.2.1.6 สภาพปัจจุบัน

หลังจากการสร้างสะพานเสร็จเรียบร้อยแล้ว เปิดใช้งานโดยให้สามารถข้ามสะพานไปยังฝั่งสภาพพม่าในเวลา 06.00-18.00 น. ของทุกวัน และในกลางปี 2549 เกิดปัญหาสะพานทรุดตัว ทำให้ไม่สามารถให้รถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งบนสะพานได้ ซึ่งทางผู้ดูแลได้ใช้โครงเหล็กดามระหว่างตอม่อที่แยกจากกันและใช้แผ่นเหล็กขนาดใหญ่วางทับบนสะพานในส่วนที่แยกออกจากกันเพื่อให้สามารถจะเดินทางข้ามสะพานได้ โดยการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ต้องใช้วิธีการแบ่งสินค้าลงในรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิ๊กอัพ)แทนทำให้เจ้าของสินค้าต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น โดยปัญหานี้เกิดมาเป็นระยะเวลาประมาณ 1 ปี ซึ่งการซ่อมและปรับปรุงสะพานนั้นทางฝ่ายพม่าให้ประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการนำแบบการปรับปรุงสะพานให้ทางการฝ่ายพม่าพิจารณาหลังจากนั้นถึงจะทำการซ่อมแซมสะพานได้

1.2.2 สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง (The second Mekong Bridge) [26]

ประเทศไทยและประเทศลาวเป็นประเทศเพื่อนบ้านกันมาเป็นเวลานาน โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นแบ่งประเทศตั้งแต่ภาคเหนือตลอดจนภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย แต่เดิมนั้นการข้ามแดนระหว่างประเทศไทย กับ สปป.ลาว ของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ใช้การเดินทางผ่านเรือโดยสารที่อำเภอเมืองจังหวัดมุกดาหาร และการข้ามแดนของรถยนต์หรือรถบรรทุกใช้การล่องแพขนานยนต์ตามแม่น้ำโขง หลังจากนโยบายการส่งเสริมของกลุ่มประเทศ GMS ที่มีแผนพัฒนาเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก จึงมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ หนึ่งในโครงการหลักคือ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง ที่จังหวัดมุกดาหาร

1.2.2.1 ตำแหน่งที่ตั้ง

จุดก่อสร้างสะพานในส่วนของประเทศไทย อยู่ที่ระหว่างบ้านบางทรายใหญ่กับบ้านสงเปือย อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร (อยู่เหนืออำเภอเมืองมุกดาหารประมาณ 8 กิโลเมตร)

จุดก่อสร้างสะพานในส่วนของสปป.ลาว อยู่ระหว่างบ้านท่าอุดมกับบ้านนาแก เมืองคันทะบุลี แขวงสะหวันนะเขต (อยู่เหนือเมืองคันทะบุลีประมาณ 2 กิโลเมตร)

1.2.2.2 รูปแบบสะพาน

เป็นสะพานใช้สำหรับรถยนต์อย่างเดียว โดยเป็นสะพานคอนกรีต 2 ช่องจราจร ไม่มีทางรถไฟ ลักษณะเป็นสะพานคอนกรีตอัดแรง ช่องการจราจรผิวจราจรกว้าง 8 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร ทอดข้ามแม่น้ำโขงยาว 1,600 เมตร กว้าง 12 เมตร โครงสร้างคอสะพานด้านฝั่งไทยยาว 250 เมตร ด้านฝั่งลาวยาว 200 เมตร รวมความยาวของสะพานทั้งสิ้น 2,050 เมตรซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดของโครงการแบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

ก. ส่วนที่ 1 เป็นการก่อสร้างตัวสะพานด้านฝั่งไทยและฝั่งลาว ค่าก่อสร้างประมาณ 2,000 ล้านบาท ประกอบด้วย ตัวสะพาน คอสะพาน ถนนคอสะพาน และถนนเปลี่ยนทิศการจราจร

ข. ส่วนที่ 2 เป็นการก่อสร้างอาคารด่านควบคุมและถนนเชื่อม ตลอดจนสิ่งปลูกสร้างด้านฝั่งลาว มีความยาว 2,514 เมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 300 ล้านบาท

ค. ส่วนที่ 3 เป็นการก่อสร้างอาคารด่านควบคุมและถนนเชื่อม ตลอดจนสิ่งปลูกสร้างด้านฝั่งไทย มีความยาว 951 เมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 250 ล้านบาท

1.2.2.3 แหล่งทุน/งบประมาณ

งบประมาณในการก่อสร้าง 4,754 ล้านเยน หรือประมาณ 2,600 ล้านบาท ซึ่งเป็นการก่อสร้างโดยกู้ยืมเงินจากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น(JBIC) โดยประเทศไทยกู้เงิน 2,354 ล้านเยน และ สปป.ลาว กู้เงิน 2,400 ล้านเยน

1.2.2.4 ระยะเวลาการดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง นี้มีนโยบายมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 ซึ่งธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้ให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคแก่ประเทศไทยและสปป.ลาว เพื่อศึกษาโครงการก่อสร้างสะพานแต่ยังไม่ได้ข้อยุติ ในปี พ.ศ. 2535 – 2538 รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้เห็นพ้องต้องกันในการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงร่วมกันภายใต้ความร่วมมือช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย และจัดให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study) และการคมนาคมขนส่งทางบกในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เพื่อเชื่อมระหว่างพม่า ไทย ลาว และเวียดนาม ขณะเดียวกันได้มีการประชุมระดับ รัฐมนตรีของโครงการ GMS และมีมติให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ขึ้น ที่มุกดาหาร – สะหวันนะเขต ซึ่งเชื่อมโยงกับเส้นทางหมายเลข 9 ใน สปป.ลาว สู่เมืองเว้ ดานัง ของประเทศเวียดนาม และปี พ.ศ. 2539 – 2541 ได้จัดให้มีการประชุมผลการศึกษาเพื่อหาจุด(ตำแหน่ง)ของสะพานของทั้งสองประเทศ จนได้ข้อยุติและตกลงร่วมกัน ปี พ.ศ. 2542 – 2543 รัฐบาลญี่ปุ่นโดยองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่นให้ความช่วยเหลือในการสำรวจ/ออกแบบโครงการ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2542 พร้อมส่งแบบก่อสร้างฉบับสุดท้ายให้รัฐบาลไทยและรัฐบาลลาวเมื่อเดือน สิงหาคม 2543 วันที่ 18 มีนาคม 2544 ได้มีการจัดพิธีลงนามข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลลาวขึ้นที่โรงแรมมุกดาหารแกรนด์โฮเทล โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของไทย และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมขนส่ง ไปรษณีย์และก่อสร้าง เป็นผู้แทนฝ่ายลาว ตกลงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงมุกดาหาร – สะหวันนะเขต และเซ็นสัญญาก่อสร้างในเดือนธันวาคม 2546 เริ่มทำการก่อสร้างประมาณต้นปี 2547 โครงการเสร็จสิ้นปี 2549 รวมระยะเวลาในการก่อสร้าง 36 เดือน

1.2.2.5 ปัญหาและอุปสรรคระหว่างการก่อสร้าง

ขณะทำการก่อสร้างในเดือนกรกฎาคม 2548 ได้เกิดเหตุการณ์เครนที่ใช้ก่อสร้างสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ฝั่ง สปป.ลาว หัก ทำให้การก่อสร้างจะต้องยุติ

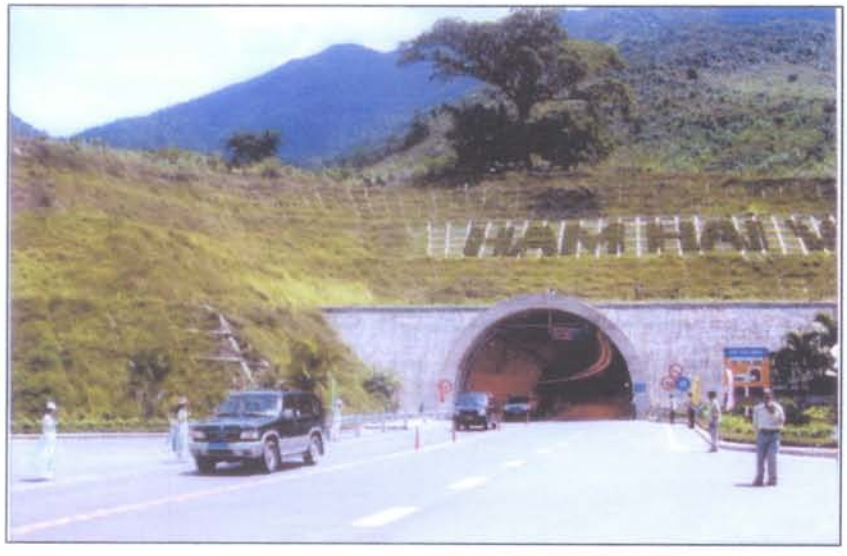
ชั่วคราวเพื่อให้บริษัทซูมิโตโม มิตซุย คอนสตรัคชั่น จำกัด ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เก็บกู้ซากและจัดหาอุปกรณ์วัสดุทดแทนที่เสียหายไปและสามารถดำเนินการไปตามเป้าหมายในสัญญาที่วางไว้ได้[27]

1.2.2.6 สภาพปัจจุบัน

สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สองนี้แล้วเสร็จและมีพิธิเปิดสะพาน ณ วันที่ 20 ธันวาคม 2549 แต่ยังไม่สามารถใช้งานได้จริงเนื่องจากมีปัญหาเรื่องของกฎหมายจราจรที่แตกต่างกันระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว และเปิดใช้งานได้จริงในเดือนมกราคม 2550 สามารถข้ามแดนได้ในเวลา06.00 - 22.00 น. ของทุกวัน

1.3 อุโมงค์ (Tunnel)

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ในส่วนของประเทศเวียดนามนั้น เส้นทางระหว่างจังหวัด ถั่ว เทียน เว้ - นครดานัง การคมนาคมขนส่งต้องใช้เวลานานโดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ เนื่องจากจะต้องเดินทางเลียบไหล่เขาอันนัม ที่มีความสูงและคดเคี้ยว ดังนั้นเพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง จึงมีการเจาะอุโมงค์เพื่อเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการคมนาคม มีชื่อว่าอุโมงค์ไฮวาน(หรือฮานเวิน) (Hai Van Tunnel) โดยมีระยะทางของอุโมงค์ 6.4 กิโลเมตรและมีถนนเชื่อมโยง 5.9 กิโลเมตร รวมระยะทาง 12.3 กิโลเมตร(ภาพที่ 6) ถนนภายในอุโมงค์เป็นถนน 2 ช่องจราจร ติดตั้งเสาไฟฟ้าตลอดเส้นทางภายในอุโมงค์ และมีช่องระบายอากาศอยู่เป็นระยะ ๆ การเดินทางผ่านอุโมงค์สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางจาก เว้-ดานัง จากเดิมต้องใช้เวลา 2 ชั่วโมง เหลือเพียง 30 นาที ในการก่อสร้างได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น(JBIC) และรัฐบาลเวียดนาม โดยมีมูลค่าการก่อสร้างรวม 251 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เริ่มก่อสร้างในปี 2542 แล้วเสร็จในปี 2547 รวมระยะเวลาในการก่อสร้างทั้งหมด 5 ปี และเปิดใช้งานได้ในกลางปี 2548 [28] แต่มีข้อห้ามรถบรรทุกวัตถุอันตรายใช้อุโมงค์เนื่องจากป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นจากรถบรรทุกประเภทนี้ อันจนส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของอุโมงค์และความปลอดภัยของผู้ใช้อุโมงค์ ดังนั้นรถบรรทุกเหล่านั้นจำเป็นที่จะต้องใช้เส้นทางเดิม การก่อสร้างอุโมงค์ได้ก่อสร้างเป็นอุโมงค์คู่เพื่อที่จะสามารถใช้อุโมงค์ที่สร้างไว้สำรองขณะที่เกิดอุบัติเหตุภายในอุโมงค์ได้ รถยนต์ที่ต้องการข้ามเขา ไฮ วาน โดยใช้อุโมงค์แห่งนี้ต้องจ่ายค่าผ่านอุโมงค์ และเมื่อออกจากอุโมงค์ก็ต้องจ่ายค่าผ่านทางอีกครั้ง



ภาพที่ 6 ทางเข้าอุโมงค์ ไฮวาน ที่เชื่อมต่อเมืองเว้และดานัง

ที่มา : Investment Promotion Center For Central Vietnam, 2549 [29]

1.4 ท่าเรือ (Port)

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เป็นเส้นทางที่มีปลายทางทั้ง 2 ด้านเป็นทะเล โดยฝั่งตะวันตกมีท่าเรือมะละแหม่ง(Moulamein) ในสหภาพพม่าที่เชื่อมต่อทะเลอันดามัน ฝั่งตะวันออกคือ ท่าเรือดานัง(Danang Port)ในประเทศเวียดนามที่เชื่อมต่อทะเลจีนใต้ ซึ่งมีรายละเอียดของท่าเรือดังนี้

1.4.1 ท่าเรือมะละแหม่ง เป็นท่าเรือที่อยู่ฝั่งตะวันตกของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ในสหภาพพม่าโดยเป็นท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 ของสหภาพพม่า มีระยะทางห่างจากอำเภอแม่สอดของไทยไปทางทิศตะวันตกประมาณ 170 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันท่าเรือนี้ไม่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้ [30] เนื่องจากมีสภาพภูมิศาสตร์ที่ยังไม่เหมาะสมอีกทั้งยังขาดการปรับปรุงท่าเรือ จึงใช้เป็นท่าเทียบเรือเพื่อการขนส่งสินค้าด้วยเรือขนาดเล็กภายในประเทศเท่านั้น

1.4.2 ท่าเรือดานัง เป็นท่าเรือที่อยู่ฝั่งตะวันออกของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของภาคกลาง และใหญ่เป็นอันดับ 3 ของประเทศเวียดนาม รองจากท่าเรือ ไซง่อน และท่าเรือ ไฮ ฟอง ตามลำดับ มีระยะห่างจากเมืองดานัง 12 กิโลเมตร[31] เป็นท่าเรือที่มีภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมโดยอยู่ในเส้นทางเดินเรือโลก ปัจจุบันมีโครงการปรับปรุงท่าเรือดานัง ซึ่งถือเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าเพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าข้ามประเทศไปยังสหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ ฮ่องกงได้ นอกจากการพัฒนาท่าเรือยังมีการเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกแก่ภาคอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อรองรับปริมาณสินค้าและบริการโดยในปีที่ผ่านมาท่าเรือดานังมีปริมาณของสินค้าที่ผ่านเข้ามาใช้บริการของท่าเรือเพิ่มมากขึ้น (ตารางที่ 4) อีกทั้งรัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้การสนับสนุนการลงทุนด้านสาธารณูปโภค-สาธารณูปการด้วย ซึ่งรัฐบาลเวียดนามมีนโยบายผลักดันให้ท่าเรือดานังเป็นท่าเรือที่มีความใหญ่เป็นอันดับ 5 ของโลก เพื่อให้สามารถช่วยเหลือและพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่และประเทศเวียดนามต่อไปในอนาคต[32] ท่าเรือดานังนี้เป็นท่าเรือเก่าอยู่ในจังหวัดดานังในเขตภาคกลางของเวียดนามซึ่งประกอบด้วยท่าเรือ 2 แห่งเข้าด้วยกันคือ ท่าเรือแม่น้ำห่าน (Han River Port) และท่าเรือน้ำลึกเทียน สา (Tien Sa Sea Port) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.4.2.1 ท่าเรือแม่น้ำห่าน (Han River Port)

ท่าเรือแม่น้ำห่าน(ภาพที่ 7) ถูกสร้างขึ้นในปี 1930 และถูกปรับปรุงในปี 1960 ซึ่งท่าเรือดานังในส่วนของท่าเรือแม่น้ำห่านสามารถรองรับเรือสินค้าขนาด 5,000 DWT และมีความสามารถรองรับสินค้าได้ 1.0 ล้านตันต่อปี โดยส่วนใหญ่ใช้เป็นท่าเทียบเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าด้วยเรือขนาดเล็กภายในภูมิภาคหรือในประเทศเท่านั้น ซึ่งเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ไม่สามารถที่จะเข้ามาเทียบท่าได้เนื่องจากมีปัญหาเรื่องร่องน้ำลึก และมีพื้นที่สำหรับท่าเทียบเรือน้อยเนื่องจากแม่น้ำห่านเป็นแม่น้ำที่ไหลผ่านกลางนครดานัง ดังนั้นท่าเรือนี้จึงมีขนาดเล็กและไม่สามารถขยายขนาดพื้นที่เพิ่มขึ้นได้

1.4.2.2 ท่าเรือน้ำลึกเทียน สา (Tien Sa Sea Port)

ท่าเรือน้ำลึกเทียน สา (ภาพที่ 8) สร้างขึ้นในปี 1965 และถูกปรับปรุงมาทุก ๆ 10 ปี ปัจจุบันสามารถรองรับเรือสินค้าขนาด 45,000 DWT และสามารถรองรับสินค้าได้ 4.5 ล้านตันต่อปี เป็นท่าเทียบเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของประเทศเวียดนามใช้เพื่อขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดของท่าเรือทั้งสองดังตารางที่ 5

ภาพที่ 7 ท่าเรือแม่น้ำห่าน

ที่มา: Danang Port, 2006 [33]

ภาพที่ 8 ท่าเรือน้ำลึก เทียน สา

ที่มา: Danang Port, 2006 [33]

ตารางที่ 4 ปริมาณสินค้าที่ใช้บริการของท่าเรือดานัง

ปี	สินค้านำเข้า (ตัน)	สินค้าส่งออก (ตัน)	สินค้าขนส่งในประเทศ (ตัน)	รวม (ตัน)	ปริมาณคอนเทนเนอร์ (TEUs)
2548	595,171	778,440	822,457	2,256,068	34,383
2549	414,791	891,589	1,064,644	2,371,024	37,404
2550	490,000	1,050,000	1,060,000	2,600,000	46,000

หมายเหตุ : ปริมาณสินค้าปี 2550 เป็นปริมาณคาดการณ์ล่วงหน้า

ที่มา: Danang Port, 2007 [34]

ตารางที่ 5 รายละเอียดของท่าเรือดานัง

รายละเอียด	ท่าเรือแม่น้ำห่าน	ท่าเรือน้ำลึกเทียน สา
ความลึกของท่า (Length of berths) เมตร	6-7	11-12
ความยาวของท่า (Depth of berths) เมตร	528	965
ความยาวของเขื่อนกั้นคลื่น(Breakwater) เมตร	-	450
สมรรถวิสัยในการรองรับสินค้า o เรือสินค้า(Cargo Ships)ขนาด o เรือตู้สินค้า(Containers Ships)ขนาด o เรือโดยสาร(Passengers Ships) ขนาด	 o 5000 DWT	 o 45,000 DWT o 2,000 TEU o 75,000 GRT
ความสามารถในการรองรับสินค้า (ล้านตัน/ปี)	1.0	4.5
พื้นที่คลังสินค้า(Total warehouses area) ตารางเมตร	3.314	13,665
พื้นที่วางสินค้า(Total yards area) ตารางเมตร	16.330	138,251

ท่าเรือดานังมีแผนการพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือเพื่อรองรับการค้า การลงทุน ในนครดานัง โดยมีการวางแผนภายใน พ.ศ. 2553 (ค.ศ.2010) โดยได้ทำความตกลงร่วมมือกับท่าเรือคาวาซากิของประเทศญี่ปุ่น และท่าเรือโอ๊คแลนด์ของสหรัฐอเมริกา เพื่อส่งเจ้าหน้าที่ท่าเรือดานังไปเรียนรู้ถึงระบบการปฏิบัติงานและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์จากทั้งสองท่าเรือ เพื่อที่จะนำมาพัฒนาและวางระบบการทำงานของท่าเรือดานังให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากลมากยิ่งขึ้น อีกทั้งมีการขยายท่าเรือเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ถึง 5 ล้านตัน/ปี หรือ รองรับตู้สินค้าได้ 100,000 TEUs /ปี เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดและสามารถแข่งขันกับท่าเรือชั้นนำของโลกได้

2. โครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

นอกเหนือจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในแต่ละประเทศแล้ว ยังมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคทั้งด้านการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ โดยแต่ละประเทศได้วางแผนพัฒนาโครงการต่าง ๆ บนความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ โดยงานวิจัยนี้ได้ศึกษาถึงโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ ได้แก่

- การขยาย/ปรับปรุงถนน เป็น 4 ช่องจราจร
- การก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้า
- การก่อสร้างศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์
- การก่อสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ/เขตเศรษฐกิจชายแดน
- การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม

ซึ่งโครงการดังกล่าวในบางประเทศมีการวางแผนหรือนโยบายที่จะพัฒนาในอนาคตอันใกล้ บางประเทศเริ่มที่จะมีการก่อสร้างโครงการ ฯ ไปแล้วเพื่อที่จะเร่งพัฒนาเศรษฐกิจประเทศของตน อีกทั้งยังเป็นการดึงดูดนักลงทุนจากต่างชาติให้เข้ามาลงทุนมากขึ้น โดยมีรายละเอียดของโครงการ/แผนงานของแต่ละประเทศดังต่อไปนี้

2.1 โครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย

ประเทศไทยซึ่งถือว่าเป็นศูนย์กลางของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกนี้ และมีสัดส่วนของระยะทางมากกว่าประเทศอื่น ๆ อีก 4 ประเทศ โดยในปี 2550-2554 ประเทศไทยได้มีแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศโดยมีวิสัยทัศ คือ "ให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่มีมาตรฐานสากล เพื่อสนับสุนนการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอินโดจีน" [35] มียุทธศาสตร์หลัก 5 ประการ หนึ่งในนั้นคือ การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมีกลยุทธ์หลัก 3 ประการคือ

1) การพัฒนาเครือข่ายระบบโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ(Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ภายในประเทศ

2) สนับสนุนใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ โดยให้รัฐเป็นผู้ลงทุนโครงการสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟตลอดจนสนับสนุนการขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง(Global Positioning System) ฯลฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนการขนส่ง

3) การพัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก การพัฒนาเส้นทางการขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือ กับเส้นทางการขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค (Economic Corridor)

จากนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศดังกล่าว หน่วยงานภาครัฐผู้มีบทบาทหลักที่สำคัญ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงจึงได้กำหนดแผนงานราชการกรมทางหลวง ปี 2549-2552 โดยกำหนดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ คือ "การพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์" โดยมีเป้าประสงค์หลักคือ 1) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ 2) การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางถนนในภูมิภาค 3) พัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของพื้นที่ และ 4) พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อการท่องเที่ยว [7] โดยในแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้กรมทางหลวงมีแผนระยะยาวที่จะขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทางในประเทศไทย ซึ่งได้ทำไปแล้วเป็นบางส่วน อีกทั้งในระหว่างปี 2545-2550 ได้มีโครงการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ที่เสร็จแล้ว และบางส่วนกำลังดำเนินงานอยู่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ ดังตารางที่ 6-8 ดังนี้

ตารางที่ 6 โครงการก่อสร้างและบูรณะปรับปรุงทางหลวงที่สร้างเสร็จแล้ว ปีงบประมาณ 2545-2550

ทางหลวงหมายเลข	ชื่อโครงการ/เส้นทาง	มาตรฐานชั้นทาง	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ระยะทาง (กม.)	ปีงบประมาณ/ระยะเวลาดำเนินการ
12	สาย สุโขทัย - ตาก ตอน 1 (ส่วนที่ 1)	พิเศษ	143	7.475	2549 และ 2550
12	สาย สุโขทัย - ตาก ตอน 1 (ส่วนที่ 2)	พิเศษ	127	6.775	2549 และ 2550
12	สาย พิษณุโลก - สุโขทัย ตอน 1(ส่วนที่ 1)	1	340	18.853	2547
12	สาย พิษณุโลก - สุโขทัย ตอน 2 (จากอ.เมืองพิษณุโลก-อ.กงไกรลาศ)	พิเศษ	698	31.750	2548- 2550
209	สาย ขอนแก่น-ยางตลาด (รวมทางเลี่ยงเมืองขอนแก่น)	พิเศษ	1,505	67	2545-2547
213	สาย ยางตลาด-กาฬสินธุ์ ตอน 1,2	พิเศษ	213	24	2545-2546
2042	สาย มุกดาหาร - คำชะอี ตอน 1,2	พิเศษ	307	35	2545-2548
2042	สาย บ.นาไคร้-คำชะอี (รวมทางเลี่ยงเมืองคำชะอี)	พิเศษ	640	32	2549-2551

ตารางที่ 7 โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร ที่กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ปีงบประมาณ 2550

ทางหลวงหมายเลข	ชื่อโครงการ/เส้นทาง	มาตรฐานชั้นทาง	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ระยะทาง (กม.)	หน่วยงานรับผิดชอบ	ปีงบประมาณ/ระยะเวลาดำเนินการ	ตำแหน่ง
12	สาย สุโขทัย - ตาก ตอน 2 (จากอ.บ้านด่านลานหอย - จ.ตาก)	พิเศษ	482	26.500	สำนักงานก่อสร้างทางที่ 1	23 ธ.ค. 2549- 13 ส.ค. 2550	กม ที่ 65+500 ถึง 90+000
12	สาย อ.หนองเรือ-อ.ชุมแพ-อ.คอนสาร ตอน 1	พิเศษ	382	23.850	สำนักงานก่อสร้างทางที่ 2	1 ธ.ค. 2549- 23 พค. 2551	กม ที่ 55+450 ถึง 79+300

ตารางที่ 8 แผนโครงการเร่งรัดขยายถนนให้เป็น 4 ช่องจราจร ที่กำลังอยู่ระหว่างการรองบประมาณ

ทางหลวงหมายเลข	ชื่อโครงการ/เส้นทาง	มาตรฐานชั้นทาง	ความคืบหน้า
105	สาย ตาก - แม่สอด	พิเศษ	ได้มีการสำรวจเส้นทาง ออกแบบวิศวกรรม และประมาณการค่าก่อสร้างไว้แล้ว [36]
12	สาย พิษณุโลก-หล่มสัก (ระยะทาง 105 กม. ช่วง อ.วังทอง-สี่แยกเข้า อ. หล่มสัก)	พิเศษ	ได้มีการสำรวจเส้นทาง ออกแบบวิศวกรรม ประมาณการค่าก่อสร้าง ศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม ศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม [37]
2042	สาย กาฬสินธุ์-บ.นาไคร้	พิเศษ	ได้มีการสำรวจเส้นทาง ออกแบบวิศวกรรม และประมาณการค่าก่อสร้างไว้แล้ว [38]

นอกเหนือจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนแล้ว กลุ่มจังหวัดที่เกิดจากการประชุมกลุ่มผู้ว่า CEO ของประเทศไทยในแต่ละภูมิภาค ซึ่งได้มีการจัดกลุ่มจังหวัดทั้งประเทศออกเป็น 19 กลุ่ม โดยพบว่ากลุ่มจังหวัดที่มีแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้พาดผ่านที่อยู่ในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมี 4 กลุ่ม ซึ่งกลุ่มจังหวัดดังกล่าวของภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้กำหนดยุทธศาสตร์และนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ ที่สนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาคเพื่อตอบสนองการพัฒนาเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่

2.1.1 ภาคเหนือตอนล่างกลุ่ม 1 ประกอบด้วยจังหวัด ตาก สุโขทัย พิษณุโลก อุตรดิตถ์ และเพชรบูรณ์ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัดคือ "ศูนย์กลางบริการสี่แยกอินโดจีน" " ซึ่งจากการระดมความคิดเห็นของกลุ่มจังหวัดและกำหนดยุทธศาสตร์(Strategies)ที่สำคัญและเกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

ก. การพัฒนาการคมนาคมเครือข่าย มีเป้าประสงค์ คือ ต้องการให้มีการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมในกลุ่มจังหวัด ภูมิภาค และต่างประเทศ เพื่อใช้ศักยภาพแหล่งที่ตั้งและความพร้อมของโครงสร้างบริการพื้นฐานที่มีอยู่สร้างฐานเศรษฐกิจใหม่เชื่อมโยงเศรษฐกิจกับนานาชาติ

ข. การส่งเสริมการค้าชายแดน มีเป้าประสงค์ คือ เป็นจุดรองรับและประสานการเชื่อมโยงการค้าชายแดน การผลิต การตลาด ด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ตามลำดับ

โดยในช่วงที่ผ่านมาทางจังหวัดต่าง ๆ ภายในกลุ่มจังหวัดนี้ ได้มีการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัตินั้น โดยให้มีการศึกษาโครงการเพื่อพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ ดังนี้

2.1.1.1 โครงการพัฒนาพื้นที่ เขตเศรษฐกิจชายแดนแม่สอด/ เขตเศรษฐกิจชายแดน จังหวัดตาก [39]

โครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนแม่สอดนั้น เกิดขึ้นภายใต้แนวความคิดในการเป็นศูนย์กลางอินโดจีนของประเทศไทย ซึ่งอำเภอแม่สอด จังหวัดตากนับได้ว่าเป็นเมืองชายแดนที่มีความสำคัญ เนื่องจากมีชัยภูมิสามารถเชื่อมโยงกับสหภาพพม่า โดยใช้เส้นทาง แม่สอด- เมียวดี-ย่างกุ้ง อำเภอแม่สอดจึงกลายเป็นประตูการค้าไปยังสหภาพพม่า และไปยังประเทศในเอเชียใต้ และทวีปยุโรป โดยโครงการเขตเศรษฐกิจชายแดน จังหวัดตาก นี้อยู่ภายใต้แผนพัฒนาภาคเหนือโดยความร่วมมือระหว่างจังหวัดตากและสำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นผู้พลักดันให้มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งครั้งแรกสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรมได้ว่าจ้าง บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล คอลซัลแทนซี่ เนทเวอร์ค จำกัด ศึกษา "โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการเศรษฐกิจชายแดนอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก" แล้วเสร็จในปี 2543 โดยผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 3 ระดับคือ

1) กำหนดพื้นที่หลักในตำบลที่ติดกับชายแดนของอำเภอ แม่สอด แม่ระมาด พบพระ ให้จัดเป็นแหล่งผลิตสินค้าที่สำคัญประเภทเฟอร์นิเจอร์ การแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร สิ่งทอ ตุ๊กตา และรองเท้า

2) กำหนดให้พื้นที่รองในตำบลที่ไม่ติดกับชายแดนของทั้ง 3 อำเภอ ให้เป็นแหล่งผลิตสินค้าอื่น ๆ นอกเหนือจากข้อ (1)

3) กำหนดพื้นที่สนับสนุนเป็นพื้นที่นอกจากพื้นที่หลักและพื้นที่รอง

ระยะต่อมีได้มีการยกระดับ 3 อำเภอชายแดนของจังหวัดตาก ได้แก่ แม่สอด แม่ระมาด พบพระ เป็นเขตเศรษฐกิจชายแดนขึ้นในปี 2547 ภายใต้กรอบการพัฒนาพื้นที่ชายแดนจังหวัดตาก จึงเปลี่ยนให้เป็นโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดตากแทนเพื่อการพัฒนาอย่างเป็นระบบและภายใต้ผลประโยชน์ร่วมกันของพื้นที่ โดยกำหนดให้พื้นที่อำเภอแม่สอดครอบคลุมการพัฒนาด้านการลงทุนอุตสาหกรรม การค้า การท่องเที่ยว อำเภอพบพระ และแม่ระมาด กำหนดให้พัฒนาด้านการเกษตร และอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงจากอำเภอแม่สอด โดยเบื้องต้นด้านการส่งเสริม การค้า การลงทุน ได้กำหนดให้นักลงทุนได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุดตามกฎหมายในปัจจุบันและให้มีมาตรการสนับสนุน เช่น ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จในเขตนิคมอุตสาหกรรม หรือ การผ่อนปรนการใช้แรงงานต่างด้าว อีกทั้งยังมีแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ โดยในยุทธศาสตร์ของจังหวัดในการส่งเสริมการค้าชายแดน ซึ่งมีการกำหนดโครงการต่าง ๆ ในแผนปฏิบัติราชการ 4 ปี ของจังหวัด(2548-2551) โดยมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดตากมากมายซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในระหว่างการดำเนินการศึกษา

ปัจจุบันการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดตาก อยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขร่างกฎหมายเพื่อรองรับพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ โดยคณะกรรมการกฤษฎีกา

2.1.1.2 โครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการปรับโครงสร้างการผลิต จังหวัดตาก [40]

โครงการขึ้นภายใต้แผนปฏิบัติการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดตาก เพื่อให้เกิดการผลักดันอย่างต่อเนื่องและสามารถกำหนดทิศทางในการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับด้านสิ่งแวดล้อม ในปีงบประมาณ 2549 จึงมีโครงการศึกษาความ

เหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการปรับโครงสร้างการผลิต โดยให้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่เป็นที่ปรึกษาของโครงการ ฯ

ก. วัตถุประสงค์

โดยมีวัตถุประสงค์หลัก ๆ 2 ประการคือ

1) ด้านอุตสาหกรรมเพื่อทำการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสม(Site Selection) ในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม รวมทั้งออกแบบทางวิศวกรรม กำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย พร้อมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการกำหนดแผนการตลาด

2) ปรับโครงสร้างการผลิตด้านการเกษตรและการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร เพื่อปรับโครงสร้างการผลิตทางการเกษตรให้เหมาะสมกับทรัพยากรในแต่ละพื้นที่ อีกทั้งให้รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และโครงการพัฒนาในพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน

โดยมีพื้นที่เป้าหมายในการศึกษาในเขตเศรษฐกิจชายแดน จังหวัดตาก ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 3 อำเภอ คือ แม่สอด พบพระ แม่ระมาด

ข. ผลการศึกษา

ผลการศึกษาโครงการ ฯ พบว่านโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาของรัฐเอื้อต่อการลงทุนภาคอุตสาหกรรมและการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดตากในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดตาก โดยมีแนวทางในการดำเนินงานรวมทั้งโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน ซึ่งควรให้ความสำคัญต่อแผนงานและนโยบายระดับนานาชาติและเน้นพื้นที่จังหวัดเมียวดีของสหภาพพม่า ด้านอุตสาหกรรมและการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมมีความจำเป็นที่จะต้องปรับโครงสร้างการผลิตด้านการเกษตร และการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร โดยได้เสนอพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดตาก 3 พื้นที่ เพื่อประกอบการตัดสินใจในระดับสูงได้แก่ ตำบลแม่ปะ ตำบลแม่จะเรา(บ้านแม่ก๊ด-หลวง) และตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด และได้เสนอประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมายโดยอุตสาหกรรมที่มีความเป็นไปได้ในการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมช่วงแรก(0-8 ปีแรก) น่าจะเป็นอุตสาหกรรม 3 ประเภท คือ สิ่งทอ/ตัดเย็บเสื้อผ้า อัญมณี/เครื่องประดับ และการแปรรูปการเกษตร ทั้งนี้มีผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น(IEE) การจัดทำแผนกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อม (SEA) การศึกษาผลกระทบทางสังคมและวัฒนธรรมรองรับ อีกทั้งได้เสนอรูปแบบการบริหารจัดการในห้วงเวลา ระยะสั้น ปานกลาง และระยะยาวไว้แล้ว

ค. สภาพปัจจุบัน

คณะที่ปรึกษาได้ศึกษาแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินโครงการทั้งสิ้น 12 เดือน ในปัจจุบันยังไม่มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม จังหวัดตาก เนื่องจากเป็นโครงการสืบเนื่องจากโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดตาก ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขร่างกฎหมายเพื่อรองรับเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ดังนั้นการศึกษาโครงการนี้จึงเป็นแนวทางปฏิบัติที่ต่อเนื่องจากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่ได้จัดตั้งแล้ว โดยในส่วนของจังหวัดตากมีความพร้อมที่จะขับเคลื่อนโครงการดังกล่าวจึงได้เตรียมพื้นที่ในการก่อสร้างไว้ประมาณ 2,000 ไร่ในเขต ต.แม่ปะ อ.แม่สอด ห่างชายแดนไทย-พม่าราว 5 ก.ม.

2.1.1.3 โครงการศึกษาและออกแบบระบบการบริหารจัดการศูนย์กระจายสินค้าสี่แยกอินโดจีน จังหวัดพิษณุโลก [41]

โครงการศึกษาและออกแบบระบบการบริหารจัดการศูนย์กระจายสินค้าสี่แยกอินโดจีน จังหวัดพิษณุโลกเกิดจากยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด บนพื้นฐานข้อได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ที่

ตั้งอยู่ในบริเวณศูนย์กลางของกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง(Greater Mekong Sub-Region) โดยมีเป้าหมายที่ต้องการจะผลักดันให้จังหวัดพิษณุโลกพัฒนาไปเป็น "เมืองบริการสี่แยกอินโดจีน (Phitsanulok: The Indo-China's Service City)" ดังนั้นขั้นตอนของการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัตินั้น จังหวัดพิษณุโลกได้จัดทำโครงการศึกษาความเหมาะสมของระบบกระจายสินค้าและบริการ (Logistics) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่สี่แยกอินโดจีน โดยให้มหาวิทยาลัยหอการค้าไทยเป็นที่ปรึกษาของโครงการ

ก. วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทางด้านการตลาดและความเป็นไปได้ด้านโลจิสติกส์ เพื่อกำหนดรูปแบบทางธุรกิจของศูนย์กระจายสินค้าสี่แยกอินโดจีน

2) เพื่อศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการกำหนดทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม สำหรับจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าสี่แยกอินโดจีน

3) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรมและเทคโนโลยี

4) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ ของการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าสี่แยกอินโดจีน

5) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านการบริหารจัดการ

6) เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์สำหรับผู้บริหารจังหวัด ในการดำเนินการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าสี่แยกอินโดจีน

ข. ผลการศึกษา

ผลการศึกษาที่ได้พบว่า จังหวัดพิษณุโลกมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาไปเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ใน 4 รูปแบบ โดยทีมผู้วิจัยได้นำผลที่ได้มาวิเคราะห์และสามารถสรุปผลการศึกษารวมทั้งได้เสนอแนะแนวทางการพัฒนาไว้ดังต่อไปนี้

- ระยะที่ 1 (ตั้งแต่ปี พ.ศ.2548 เป็นต้นไป) ดำเนินการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า DC
- ระยะที่ 2 (ปี พ.ศ.2550-2560) การพัฒนาการเป็นศูนย์กลางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)
- ระยะที่ 3 (ปี พ.ศ.2555-2560) การพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เฉพาะกลุ่ม (LCS)
- ระยะที่ 4 (ปี พ.ศ.2558-2565) การพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ (ICD)

โดยในระยะที่ 1 คือดำเนินการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า DC เพื่อรองรับความต้องการสำหรับจังหวัดพิษณุโลกและกลุ่มจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งได้พื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะก่อสร้างเป็นศูนย์กระจายสินค้าของจังหวัดพิษณุโลก 3 แห่ง ดังนี้ (1)พื้นที่บริเวณตำบลบึงพระ บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 12 ของทางหลวงหมายเลข 12 (2)พื้นที่บริเวณบ้านเต็งหนาม ตำบลหัวรอ (3)พื้นที่บริเวณบ้านวัดจันทร์ตำบลท่าทอง โดยกำหนดหน้าที่สำคัญของศูนย์กระจายสินค้ามี 3 ประการ ได้แก่ การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษาและการถ่ายโอนข้อมูล โดยการออกแบบเบื้องต้นได้กำหนดพื้นที่ไว้ 6 ส่วน ได้แก่ 1) คลังสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้า OTOP 2)คลังสินค้าเกษตร 3) ท่าเทียบรางรถไฟและลานวางตู้คอนเทนเนอร์ 4) อาคารขนถ่ายสินค้ารถไฟ 5) คลังสินค้าอื่น ๆซึ่งถ้าจะให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนควรเป็นการลงทุนสร้างศูนย์กระจายสินค้าและบริการกลางแทนที่จะเป็นต่างคนต่างทำ ซึ่งภาครัฐควรเข้ามามีบทบาทในการดำเนินการจัดตั้ง DC ที่เป็นศูนย์กลาง และพัฒนาให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง จัดเก็บ และ

กระจายสินค้า ในระยะที่ 2 ในการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal Transportation) สำหรับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ทางจังหวัดฯต้องมีการวางแผนจัดการด้านเส้นทางการเดินทางและที่ตั้งสำหรับศูนย์กลางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เหมาะสม และรัฐบาลต้องให้การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งแต่ละรูปแบบให้มีการเชื่อมต่อซึ่งกันและกัน ในระยะที่ 3 การพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เฉพาะกลุ่ม (LCS) ควรดำเนินการโดยเน้นที่อุตสาหกรรมหลักในกลุ่มจังหวัดก่อน ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตรและแปรรูปการเกษตรซึ่งมีปริมาณมาก โดยเบื้องต้นควรมีการเชื่อมโยงกับจังหวัดยุทธศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลาง เช่น นครสวรรค์ ตาก ขอนแก่น รวมถึงนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดพิจิตร แล้วนำมากำหนดยุทธศาสตร์ศูนย์กลางโลจิสติกส์เฉพาะกลุ่ม ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ชัดเจนโดยนำกลุ่มอุตสาหกรรมที่เป็นประเภทเดียวกันมาอยู่ในกลุ่มเดียวกัน เพื่อลดค่าใช้จ่ายทางด้านต้นทุนโลจิสติกส์ และลดคลังสินค้า ในระยะที่ 4 การพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ (ICD) นั้นต้องใช้เงินลงทุนที่ค่อนข้างมากและมีการดำเนินการที่รอบคอบ ดังนั้นทางจังหวัดพิษณุโลกและกลุ่มจังหวัดใกล้เคียง ต้องมีการกระตุ้นและสร้างแรงจูงใจให้กับกลุ่มผู้ประกอบการให้มาใช้ ICD รวมทั้งต้องมีการรวบรวมปริมาณสินค้าให้มีปริมาณมากพอเพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง ซึ่งหน่วยงานภาครัฐ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง และจังหวัดพิษณุโลกต้องให้ความร่วมมือกันในการพัฒนา

ค. สภาพปัจจุบัน

คณะที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาโครงการ ฯ เสร็จสิ้น ในเดือน พฤศจิกายน 2548 ใช้ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ 7 เดือน

จ. แผนงานต่อเนื่อง

จังหวัดพิษณุโลกมีความพยายามที่จะมีการผลักดันให้มีโครงการนี้เกิดขึ้น ดังนั้นในปีงบประมาณ 2550 จึงเห็นชอบให้มีการดำเนินการโครงการต่อเนื่อง โดยจังหวัดพิษณุโลกได้มอบหมายให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดพิษณุโลก(อบจ.) เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์นี้ไปสู่ภาคปฏิบัติ โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดพิษณุโลกได้กำหนดลงในแผนปฏิบัติงาน 3 ปี ซึ่งมอบหมายให้มหาวิทยาลัยนเรศวรศึกษาโครงการวางแผนศึกษาความเหมาะสมและกำหนดรูปแบบศูนย์กระจายสินค้า จังหวัดพิษณุโลก โดยมีระยะเวลาดำเนินโครงการ 1 ปี (เริ่มต้นเดือนกันยายน 2549 สิ้นสุดเดือน สิงหาคม 2550) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษา [42]

2.1.2 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนกลุ่มที่ 1 ประกอบด้วยจังหวัดเลย หนองบัวลำภู อุดรธานี และหนองคาย โดยมีวิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัด คือ "แหล่งพำนักแห่งที่สองของนักลงทุนและนักท่องเที่ยว THE LAND OF YOUR SECOND HOME" จากการระดมความคิดเห็นของกลุ่มจังหวัดและกำหนดยุทธศาสตร์ที่สำคัญและเกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งมียุทธศาสตร์ด้านการค้าการลงทุน โดยมีเป้าประสงค์คือ "เพิ่มศักยภาพการผลิตและกระจายสินค้าของกลุ่มจังหวัดเชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้าน" โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินงานหลักที่เกี่ยวข้องดังนี้

ก. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มศักยภาพการค้าชายแดน

ข. พัฒนาความร่วมมือทางด้านการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน

ค. ผลักดันให้มีการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน(Free Zone) (อุดรฯ – หนองคาย – เวียงจันทร์)

2.1.3 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนกลุ่มที่ 2 ประกอบด้วยจังหวัด กาฬสินธุ์ สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร หรือกลุ่มจังหวัด "สนุก" มีวิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัด คือ "สะพาน การค้าและการ

ท่องเที่ยวอินโดจีน (Trade and Tour Bridge to Indochina and Beyond)" โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ การพัฒนาการค้าชายแดน(Cross – Border Trade Development) ได้มีกลยุทธ์ในการดำเนินงานหลัก ๆ คือ

ก. พัฒนาเมืองคู่แฝดและเมืองแฝดสาม สนับสนุน "เขตปลอดอากร" และจัดระบบการตลาดและการกระจายสินค้า (Distribution Center) ให้เอื้อต่อการค้าชายแดน

ข. ปรับปรุงกฎระเบียบ การผ่านแดนทั้งรถยนต์ คน และสินค้า เพื่อให้เอื้อต่อระบบ Logistics ให้สะดวกรวดเร็วขึ้น

ค. ตั้งศูนย์พัฒนาผู้ประกอบการใหม่ด้านการค้าและการท่องเที่ยวอินโดจีน ให้มีข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎระเบียบต่าง ๆ ด้านการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน

โดยมีโครงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญในปีงบประมาณ 2549-2550 ดังนี้

2.1.3.1 โครงการศึกษาพัฒนามุกดาหารเป็นศูนย์กลางการผลิต รวบรวม แปรรูป และกระจายสินค้า (Distribution Center) [9]

โครงการนี้เกิดจากความต้องการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งจังหวัดมุกดาหารได้รับการพิจารณาเป็นประตูชายแดนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีพื้นที่ติดต่อสปป.ลาว และเวียดนาม จึงถูกกำหนดว่ามีความเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นศูนย์การผลิตและศูนย์กลางรับส่งและกระจายสินค้าที่เชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโนของ สปป. ลาว ขึ้น กลุ่มจังหวัด "สนุก" จึงเห็นชอบให้มีการดำเนินการศึกษาโครงการขึ้น โดยความดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย(กนอ.)ได้จ้างที่ปรึกษาที่ประกอบไปด้วย บริษัททีมคอลซัลติ้ง เอนจิเนียเริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และ บริษัท แมเนจเมนท์ โซลูชั่นส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เพื่อทำการศึกษาโครงการนี้

ก. วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของโครงการซึ่งประกอบไปด้วย 3 ประเด็นหลัก ดังนี้

1) เพื่อทบทวนศักยภาพการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัดมุกดาหารและพื้นที่เกี่ยวเนื่องตามแนวเชื่อมโยง East-West Economic Corridor ทั้งในและประเทศเพื่อนบ้าน โดยจะต้องครอบคลุม 3 ประเด็นหลัก คือ

(1) การลงทุนทางด้านธุรกิจการขนส่งและศูนย์กระจายสินค้า

(2) การลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมและการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม

(3) ภาวะการค้าชายแดน การเข้า-ออก ของแรงงาน นักท่องเที่ยวและประชาชนบริเวณชายแดน ตลอดจนนโยบาย กฎระเบียบ และพิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านกายภาพ รูปแบบเทคนิคและวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ การตลาด การบริหารจัดการ สังคมและสิ่งแวดล้อม

3) เพื่อเป็นรูปแบบหรือแนวทางในการพัฒนาศูนย์การผลิต รวบรวม แปรรูป และกระจายสินค้าในบริเวณพื้นที่ชายแดนอื่น ๆ โดยระยะสั้นมุ่งเน้นการให้บริการแบบ One Stop service และขยายผลในลักษณะ Single stop Inspection ในระยะต่อมา

ช. ผลการศึกษา

จากผลการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลของคณะที่ปรึกษาโครงการ ฯ พบว่ามีการคัดกรองพื้นที่ที่มีความเหมาะสมจากปัจจัยหลัก 6 ปัจจัย ได้แก่

1) ข้อกำหนดในการใช้ที่ดิน และกฎระเบียบของผังเมือง

2) ความพร้อมทางด้านศักยภาพและระบบสาธารณูปโภคที่มีอยู่ในพื้นที่

3) ความพร้อมของระบบคมนาคมและขนส่งที่มีอยู่ในพื้นที่

4) ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่

5) ผลกระทบทางด้านสังคมในพื้นที่

ร่วมกับกฎเกณฑ์ที่คณะที่ปรึกษาได้กำหนดไว้ พบว่ามีพื้นที่ที่ถูกคัดเลือกที่มีความเหมาะสมสูงสุดในการจัดตั้งศูนย์กลางการผลิต รวบรวม แปรรูป และกระจายสินค้า อยู่ 3 แห่ง ได้แก่ พื้นที่เอกชน บริษัท สหเรือง ต.บางทรายใหญ่ อ.เมือง จ.มุกดาหาร พื้นที่เอกชน โรงงานพนาสินพูนทรัพย์ ต.คำป่าหลาย อ.เมือง จ.มุกดาหาร และ พื้นที่ราชการ ศูนย์บริหารวิชาการด้านพืชฯ อ.เมือง จ.มุกดาหาร ตามลำดับ จากนั้นคณะที่ปรึกษาได้ทำการวางผัง ออกแบบ รูปแบบทางเทคนิคและวิศวกรรมของศูนย์กระจายสินค้า ประมาณการค่าก่อสร้าง ศึกษาผลตอบแทนทางด้านการเงินและเศรษฐศาสตร์ ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ผลกระทบต่อสังคม และออกแบบรูปแบบบริหารจัดการด้านการให้บริการและมาตรการสิทธิประโยชน์ ไว้แล้ว

ค. สภาพปัจจุบัน

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว (สิงหาคม 2549) อยู่ระหว่างรอการพิจารณาของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อให้ความเห็นชอบและเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาดำเนินการต่อไป

จ. แผนงานต่อเนื่อง

ในปีงบประมาณ 2550 กลุ่มจังหวัด “สนุก” เห็นชอบให้มีการดำเนินการโครงการต่อเนื่องโดยมอบหมายให้สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหาร ร่วมกับสภาอุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหาร และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ให้มีการศึกษาโครงการคือ

1) ศึกษาโครงการสำรวจออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรมและประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า

2) ศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งคลังสินค้า เชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดและภูมิภาค

โดยทั้งสองโครงการมีระยะเวลาดำเนินโครงการ 1 ปี (เริ่มต้น ตุลาคม 2549 สิ้นสุด กันยายน 2550) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาโครงการ ฯ

2.1.4 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนกลุ่มที่ 3 ประกอบด้วย ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด หรือกลุ่มจังหวัด “ร้อยแก่นสาร” โดยมีวิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัดคือเป็น “ศูนย์กลางการค้า การลงทุนและการบริการในภูมิภาคสู่สากล(Regional Commerce Investment and Services Center Towards International)” จากผลการระดมความคิดเห็นของกลุ่มจังหวัดพบว่ามียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน คือยุทธศาสตร์รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาค โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินงานหลักที่

เกี่ยวข้องคือสนับสนุนให้มีการตั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้โดยทางรถไฟ (Inland Container Depot) ขึ้น ดังนั้นกลุ่มจังหวัดจึงสนับสนุนให้มีการศึกษาโครงการ ฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1.4.1 โครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot,ICD) ทางรถไฟ ณ จังหวัดขอนแก่น [8]

โครงการนี้เป็นโครงการตามแผนยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด "ร้อยแก่นสาร" ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดร้อยเอ็ด ขอนแก่น และมหาสารคาม โดยมีความสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐที่จะผลักดันให้จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์บริการขนส่งสินค้าของภูมิภาคและระหว่างประเทศ เนื่องจากจังหวัดขอนแก่นเป็นจุดที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม อีกทั้งกลุ่มจังหวัดยังมีศักยภาพในการผลิตสินค้าหลายประเภท ทั้งสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม เช่น ข้าว น้ำตาล ผลิตภัณฑ์จากมันสำปะหลัง อาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์อิเล็คโทรนิค เป็นต้น นอกจากนี้จังหวัดขอนแก่นยังมีภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมคือเป็นจุดตัดของเส้นทางที่สำคัญระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 มีจุดเริ่มต้นจากจังหวัดตาก สิ้นสุดที่จังหวัดมุกดาหาร และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ทางหลวงเอเชียหมายเลข A-12) มีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดสระบุรี สิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย ดังนั้นทางกลุ่มจังหวัดได้มอบหมายให้ ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานยั่งยืน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นคณะที่ปรึกษาและผู้รับผิดชอบโครงการนี้

ก. วัตถุประสงค์

1) เพื่อที่จะเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างศูนย์ขนถ่ายสินค้าทางรถไฟกับการขนส่งสินค้าในจังหวัดใกล้เคียง

2) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์ขนถ่ายและกระจายสินค้าของภูมิภาคและระหว่างประเทศ

3) เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้า การลงทุน และการบริการ รวมทั้งเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรในภูมิภาค พร้อมทั้งพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลทางด้านตะวันออก

4) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วให้คุ้มค่าทั้งโครงข่ายถนนและทางรถไฟให้สามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจได้อย่างเป็นระบบและยั่งยืน

ข. ผลการศึกษา

คณะที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาใน ปี 2546 ใช้ระยะเวลาในการศึกษาโครงการทั้งสิ้น 12 เดือน โดยโครงการได้มีการสำรวจปริมาณสินค้าที่ไหลเวียนภายในภูมิภาคและการส่งไปยังภูมิภาคอื่น ๆ เพื่อประมาณปริมาณสินค้าที่ไหลเวียนและเพื่อใช้ในการวางแผนการจัดตั้งศูนย์ จากนั้นทำการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟ ณ จังหวัดขอนแก่น ผลการคัดเลือกพบว่ามีพื้นที่ที่มีความเหมาะสม 3 แห่ง โดยพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่สุดซึ่งผ่านการคัดเลือกจากการประเมินทางด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน ผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คือ พื้นที่ทหารบริเวณแผนกสัตวบาลที่ 2 กส. ทบ. ต.ท่าพระ อ.เมือง รองลงมาคือพื้นที่บริเวณบริษัทขอนแก่นบริเวอรี่ จำกัด ต.ท่าพระ อ. เมือง และพื้นที่ทหารฝูงบิน 237 อ.น้ำพอง ตามลำดับ ทางคณะที่ปรึกษาได้ออกแบบทางด้านวิศวกรรมเบื้องต้น รวมทั้งประมาณการค่าก่อสร้าง และประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ตามมาไว้แล้ว

ค. สภาพปัจจุบัน

คณะที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว(พฤศจิกายน 2547) ปัจจุบันกลุ่มจังหวัดยังไม่มีการดำเนินการหรือก่อสร้างศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot,ICD) ทางรถไฟ ณ จังหวัดขอนแก่น แต่อย่างใด

นอกเหนือจากโครงการ ฯ ดังกล่าวที่ทางกลุ่มจังหวัด "ร้อยแก่นสาร" ให้มีการศึกษาโครงการแล้ว ยังมีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อยู่ในเขตพื้นที่กลุ่มจังหวัด ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมขนาดย่อม จังหวัดขอนแก่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1.4.2 นิคมอุตสาหกรรมขนาดย่อม จังหวัดขอนแก่น (Khon Kaen Small Industrial Estate) [43]

นิคมอุตสาหกรรมขนาดย่อม จังหวัดขอนแก่น เกิดจากนโยบายให้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมโดยเฉพาะขนาดกลางและขนาดย่อมในต่างจังหวัด เพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมไปสู่ชนบทในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ดังนั้นการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) จึงจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมขนาดย่อมในจังหวัดขอนแก่นขึ้นในปี 2542 ตั้งอยู่ที่ 86 ถ.มิตรภาพ ต.สำราญ อ.เมือง จ.ขอนแก่น โดยมีระยะห่างจาก อ.เมืองขอนแก่นประมาณ 14 กิโลเมตร ห่างจากท่าอากาศยานขอนแก่นประมาณ 47 กิโลเมตร มีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมประมาณ 20 ไร่ การเตรียมความพร้อมทั้งทางด้านสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ระบบป้องกันน้ำท่วมระบบบำบัดน้ำเสีย และถนนเขตอุตสาหกรรม โดยที่ผ่านมามีผู้ประกอบการเช่าพื้นที่ในเขตนิคม ฯ เพื่อประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิคส์ ซึ่งเช่าอาคารมาตรฐานจำนวน 19 ยูนิต มีคนงานประมาณ 600 คน ปัจจุบันบริษัทดังกล่าวหมดสัญญาเช่าพื้นที่ทางการนิคม ฯ จึงได้ประกาศให้ผู้ประกอบการที่สนใจติดต่อขอเช่าพื้นที่ได้ โดยอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมให้มาลงทุนเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานและวัตถุดิบในท้องถิ่น ได้แก่

- อุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้าสำเร็จรูป
- อุตสาหกรรมผลิตดอกไม้ประดิษฐ์
- อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์
- อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์กระดาษ
- เครื่องประดับและสิ่งทอ

2.2 โครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องในสหภาพพม่า

สหภาพพม่าได้มีการขยายเศรษฐกิจในประเทศ โดยเริ่มมีนโยบายและโครงการพัฒนาประเทศและมีการเตรียมการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งในปี 2550 รัฐบาลพม่าจะประกาศตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในเมืองชายแดนทุกด้านโดยเบื้องต้นมีประมาณ 8 เขต โดยจะตั้งบริเวณจังหวัดเมียวดี จังหวัดผาอัน เมืองมู่ด่อง เมืองมะละแหม่ง เมืองย่านลิน เมืองท่าเรือชายฝั่งอันดามัน กรุงเนปิตอ และปีมานา โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ให้ความช่วยเหลือเบื้องต้นในการศึกษาความเป็นไปได้ของแต่ละพื้นที่ ซึ่งรัฐบาลพม่าจะพัฒนาเขตเศรษฐกิจเมียวดีนำร่องเป็นแห่งแรก โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.2.1 การสร้างพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี [20]

ก. ข้อมูลทั่วไป

โครงการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีถือเป็นโครงการนำร่องที่สหภาพพม่าให้ความสำคัญต่อการพัฒนาให้เป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดนระหว่างสหภาพพม่า และประเทศไทย อีกทั้ง

สหภาพพม่ามีนโยบายส่งเสริมการค้าในระบบที่ถูกต้องตามกฎหมายผ่านสะพานมิตรภาพไทย-พม่า โดยจะใช้เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีเป็นแหล่งรวบรวมสินค้า และตรวจเช็คสินค้าข้ามแดนก่อนที่จะมีการกระจายสินค้าสู่ภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศ ซึ่งมีการเตรียมพื้นที่สำหรับการพานิชย์ประมาณ 400 เอเคอร์(1,000 ไร่) พื้นที่สำหรับนิคมอุตสาหกรรมอีกประมาณ 500 เอเคอร์(1,250 ไร่)

ข. วัตถุประสงค์

โครงการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับกับการพัฒนาการค้าชายแดนและการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ระหว่างไทย-พม่า และเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน

ค. สถานที่ตั้ง

ตั้งอยู่บริเวณจังหวัดเมียวดี ห่างจากตัวจังหวัดบริเวณ หลัก กม. ที่ 9 ถนนสายเมียวดี-กอกาเร็ก

ง. สภาพปัจจุบัน

หลังจากมีนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจเมียวดี ในปัจจุบัน(สิงหาคม 2550) เริ่มมีการก่อสร้างศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) อาคารตรวจสินค้า และอาคารพานิชย์ 2 ชั้น จำนวน 50 ห้อง ซึ่งโดยรวมมีความคืบหน้าในการก่อสร้าง 30 เปอร์เซ็นต์ (ภาพที่ 9-10) และทางสำนักงานการค้าชายแดนเมียวดีได้ส่งเสริมให้นักลงทุนจากต่างชาติเข้าไปลงทุนในเขตพื้นที่ ฯ โดยมีนักลงทุนจากประเทศจีนให้ความสนใจและติดต่อขอเข้าไปลงทุนในพื้นที่

ภาพที่ 9 การก่อสร้างศูนย์บริการเบ็ดเสร็จในเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี
ที่มา : อำพล ฉัตรไชยาฤกษ์, 2550 [20]

ภาพที่ 10 การก่อสร้างอาคารพาณิชย์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี
ที่มา : อำพล ฉัตรไชยาฤกษ์, 2550 [20]

2.3 โครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องในสปป.ลาว

จากแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกซึ่งผ่านแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว โดยรัฐบาลของลาวได้เห็นความสำคัญการพัฒนาเส้นทางนี้ และได้ตระหนักถึงโอกาสทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นตามมา ประกอบกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สองแล้วเสร็จ และเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการซึ่งสามารถช่วยอำนวยความสะดวกในการค้า การลงทุน ในสปป.ลาว ได้ จึงมีนโยบายให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ขึ้น มีรายละเอียดดังนี้

2.3.1 การสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-Seno Special Economic Zone : SASEZ) [44]

ก. **ข้อมูลทั่วไป**

เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกของสปป. ลาว เกิดขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 6 ประเทศ ที่มีแผนพัฒนาเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดจากการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง ที่เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 9 รัฐบาลสปป.ลาว จึงมีแผนงานจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ขึ้นในปี 2546 ภายใต้นโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ เพื่อจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาตั้งฐานการผลิตใน สปป.ลาว ให้เกิดการลงทุนทางด้านเทคโนโลยีและเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ เขตอุตสาหกรรม การค้าและบริการ ช่วยกระตุ้นการพัฒนาประเทศไปสู่ความทันสมัยเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังเป็นการสร้างงานสร้างรายได้และพัฒนาฝีมือแรงงานของประชากรภายในประเทศอีกด้วย โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

- พื้นที่ส่วน A มีเนื้อที่ 305 เฮกเตอร์ (ประมาณ 1,900 ไร่) ทั้งนี้ องค์การเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักนายกรัฐมนตรีมีแผนจะมุ่งพัฒนาให้พื้นที่ส่วน

นี้เป็นเขตอุตสาหกรรมผลิตเพื่อส่งออก (Export Processing Zone) เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร-ป่าไม้ และงานหัตถกรรม ได้แก่ กาแฟ น้ำมันพืช ยาสมุนไพร เฟอร์นิเจอร์ ไม้ปาร์เก้ ฯลฯ รวมถึงเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมสนับสนุน (Supporting Industry) และศูนย์กลางของธุรกิจบริการ เช่น สนามกอล์ฟ โรงแรม ที่พักอาศัย ธนาคาร บริษัททท่องเที่ยว เป็นต้น

- พื้นที่ส่วน B มีเนื้อที่ราว 20 เฮกเตอร์ (ประมาณ 125 ไร่) องค์การเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน มีแผนจะมุ่งพัฒนาพื้นที่ส่วน B ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและการบรรจุหีบห่อ ซึ่งประกอบไปด้วยคลังสินค้า (Warehouse) ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spokes) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) และสถานีพักตู้คอนเทนเนอร์และโรงจอดรถบรรทุกสินค้า(Container Yard and Truck Terminal)

ข. วัตถุประสงค์

การก่อสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจตามแนวชายแดนลาวให้เป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ให้เกิดประโยชน์ โดยมีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษ ฯ ดังนี้

- จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ฯ ให้เป็นศูนย์กลางทางการค้า การลงทุน และการบริการแห่งหนึ่งของภูมิภาคโดยใช้จุดเด่นในด้านที่ตั้งเพื่อดึงดูดและส่งเสริมการลงทุน
- สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเอื้อให้เขตเศรษฐกิจพิเศษฯ เป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่ทันสมัยของประเทศ
- เพื่อสร้างอาชีพ และยกระดับความรู้ความสามารถด้านฝีมือของแรงงานในอุตสาหกรรมของประเทศ

ค. สถานที่ตั้ง

เศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโนตั้งอยู่ในแขวงสะหวันนะเขต ซึ่งมีชายแดนทางทิศตะวันตกติดกับจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทยและทิศตะวันออกติดกับเมืองดานังของประเทศเวียดนาม

พื้นที่ส่วน A ตั้งอยู่ที่เมืองไกสอนพมวิหาร (เมืองคันทะบุรีเดิม) บริเวณ กม.ที่ 5 บริเวณด่านสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

พื้นที่ส่วน B ตั้งอยู่ที่เมืองอุทุมพอน ห่างจากพื้นที่ส่วน A ไปทางทิศตะวันออกตามถนนหมายเลข 9 ประมาณ 30 กิโลเมตร บริเวณ กม.ที่ 28 ใกล้ทางแยกระหว่างถนนหมายเลข 13 และหมายเลข 9

ง. สภาพปัจจุบัน

รัฐบาลญี่ปุ่นให้การสนับสนุนเบื้องต้น 13 ล้านดอลลาร์สหรัฐ[45] ในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ โดยมีบริษัท Outclass Finance Inc. จะทำหน้าที่สำรวจ ออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในเขตเศรษฐกิจ โดยการสำรวจจะใช้เวลาประมาณ 6 เดือน และในขณะนี้แหล่งเงินกู้จากญี่ปุ่นกำลังพิจารณาให้การอนุมัติเงินที่จะใช้สำหรับโครงการนี้ ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 24,000 ล้านเหรียญสหรัฐและองค์การเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน จะสามารถเปิดให้นักลงทุนเข้ามาจองพื้นที่เพื่อจัดตั้งบริษัทหรือสร้างโรงงานได้ภายในปีพ.ศ. 2547 ปัจจุบันมีบริษัทดาวเรืองได้ขอสัมปทานที่ดิน 4 เฮกเตอร์ในส่วน A เพื่อทำกิจการร้านค้าปลอดภาษี ส่วนพื้นที่ที่เหลือทั้งหมดยังไม่มีการลงทุนใด ๆ

2.4 โครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องในประเทศเวียดนาม

ประเทศเวียดนามที่เป็นปลายทางออกของเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นอย่างมาก โดยเส้นทางดังกล่าวผ่าน 3 จังหวัดและเมืองสำคัญ คือ เมืองลาว

บาว เมืองดงฮา ของจังหวัดกว๋าง จิ จังหวัด ถั่ว เทียน เว้ และสิ้นสุดปลายทางที่นครดานัง จังหวัดกว๋าง นัม ซึ่งแต่ละเมืองได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่นอกเหนือจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ที่ได้รับการช่วยเหลือในการพัฒนาเส้นทาง หมายเลข 9 จาก เมืองลาวบาว-ดงฮา นอกจากการสนับสนุนของ JBIC แล้ว ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียหรือ ADB ก็ได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินในการพัฒนานครดานัง ให้เป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก ซึ่งประเทศเวียดนามมีโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจอันมาจากการพัฒนาเส้นทางนี้ โดยแบ่งออกเป็นเขตการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ดังนี้

2.4.1 จังหวัดกว๋าง จิ (Quang Tri)

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ได้ผ่านจังหวัดกว๋าง จิ คือ เมืองลาว บาว และเมืองดงฮา ซึ่งมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ ดังนี้

2.4.1.1 เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว(Lao Bao Special Trade Economic Zone)

เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวตั้งอยู่บริเวณชายแดนลาวบาว จังหวัด กว๋าง จิ มีพื้นที่ประมาณ 15,800 เฮกเตอร์ (98,750 ไร่) จัดเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่พัฒนาได้รวดเร็วที่สุดแห่งหนึ่งทางภาคกลางของเวียดนาม เนื่องจากรัฐบาลเวียดนามมีนโยบายดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจดังกล่าว นอกจากนี้รัฐบาลเวียดนามยังให้ความสำคัญกับการก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่าง ๆ ภายในเขตเศรษฐกิจฯ เช่น ถนน ระบบโทรคมนาคม ไฟฟ้า ประปา และบ่อบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น เพื่อเป็นรากฐานรองรับการขยายตัวของการลงทุน สำหรับกิจการที่นักลงทุนให้ความสนใจเข้าไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจฯ ได้แก่ ธุรกิจท่องเที่ยว บริการ สิ่งทอ อะไหล่เครื่องยนต์ และเกษตรแปรรูป ซึ่งรัฐบาลเวียดนามให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว เช่น การให้เช่าที่ดินโดยไม่จำกัดพื้นที่เป็นเวลา 50 ปีการยกเว้นค่าเช่าเป็นเวลา 11 ปี และอนุญาตให้โอนสิทธิ์การเช่าแก่ผู้อื่นได้ เป็นต้น ทั้งนี้ ในปี 2548 เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวสามารถดึงดูดโครงการลงทุนทั้งสิ้น 75 โครงการ คิดเป็นมูลค่าลงทุนรวม 524 พันล้านด่อง (ประมาณ 33 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)[46] ส่งผลให้ภาคการผลิตรวมทั้งการส่งออกและการนำเข้าในพื้นที่ดังกล่าวขยายตัวอย่างรวดเร็ว ปัจจุบันมีนักลงทุนจากประเทศไทยเข้าไปตั้งสถานประกอบการอุตสาหกรรมยางรถยนต์ ยางรถจักรยานยนต์ นักลงทุนจากสปป.ลาว และนักลงทุนจากเวียดนามเข้าไปลงทุนด้านการท่องเที่ยว และบริการ [47]

2.4.2 จังหวัดถั่ว เทียน เว้ (Thua Thien Hue)

จังหวัดถั่ว เทียน เว้ เน้นพัฒนาทั้งอุตสาหรรมการท่องเที่ยว และด้านการค้าการลงทุน โดยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ได้มีแผนงาน และโครงการสร้างเขตอุตสาหกรรมขึ้นภายในจังหวัด โดยพบว่าในปัจจุบันจังหวัดได้มีการสร้างเขตนิคมอุตสาหกรรม (Phu Bai Industrial Zone) โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.4.2.1 นิคมอุตสาหกรรม ฟู บาย (Phu Bai Industrial Zone)[48]

นิคมอุตสาหกรรม ฟู บาย ตั้งอยู่ที่เมืองฟู บาย เขตฮวง ธาย (Huong Thuy) ของจังหวัด ถั่ว เทียน เว้ มีระยะห่างจากตัวเมืองเว้ประมาณ 12 กิโลเมตร อยู่ใกล้ท่าอากาศยานนานาชาติ ฟู บาย ห่างจากท่าเรือน้ำลึกจัน ไม ประมาณ 40 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากท่าเรือดานัง 40 กิโลเมตร โดยการนิคม ฯ ได้มีการเตรียมโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา ระบบป้องกันน้ำท่วม ถนนที่สามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ หรือรถคอนเทนเนอร์ที่มี

น้ำหนักได้ไม่เกิน 30 ตัน มีพื้นที่ของนิคมอุตสาหกรรม 53.04 เฮกเตอร์(332 ไร่) ซึ่งปัจจุบันมีผู้ประกอบการมาลงทุนในพื้นที่แล้ว โดยอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมให้ลงทุนได้แก่

- อุตสาหกรรมกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร
- อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล
- อุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์หาปลา
- อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์

นอกเหนือจากการจัดตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรม ฟู บาย เมื่อเร็ว ๆ จังหวัดถั่วเทียน เว้ ได้มีแผนพัฒนาระยะยาวถึงปี ค.ศ.2020(พ.ศ. 2563) ทั้งด้านการค้า การลงทุน รวมถึงการท่องเที่ยวและบริการเต็มรูปแบบ โดยได้กำหนดเขตพื้นที่เศรษฐกิจ จัน ไม-ลอง โก ขึ้นโดยมีรายละเอียดดังนี้

2.4.2.2 **เขตพื้นที่เศรษฐกิจ จัน ไม-ลอง โก (Chan May -Lang Co Economic Zone) [48]**

ตั้งอยู่ในเขต ฟู ล๊อค(Phu Loc) โดยรวมพื้นที่ของเมืองลอง โก (Lang Co)ชุมชน ล็อค ธาย(Loc Thuy) ล๊อค เทียน(Loc Tien) ล๊อค วิน(Loc Vinh) ทางตอนใต้ของจังหวัด ถั่วเทียน เว้ และอยู่ระหว่างเส้นทางหมายเลข 1(เว้ -จัน ไม-ดานัง) มีระยะทางห่างจากเมืองเว้ประมาณ 60 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือ จัน ไม ประมาณ 5 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือดานังประมาณ 20 กิโลเมตร ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติ ฟู บายประมาณ 36 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติดานัง 32 กิโลเมตร มีพื้นที่โดยรวมทั้งหมด 27,108 เฮกเตอร์ (169,425 ไร่) ซึ่งแบ่งออกเป็น 6 เขตพื้นที่ย่อยดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 จำนวนพื้นที่สำหรับการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจ จัน ไม-ลอง โก(Chan May - Lang Co Economic Zone)

เขตพื้นที่	จำนวนพื้นที่	
	เฮกเตอร์	ไร่
1.พื้นที่สำหรับเขตเศรษฐกิจและการลงทุน	2,003	12,519
พื้นที่เขตปลอดภาษี	962	6,013
พื้นที่เขตเก็บภาษี	1,014	6,338
2.พื้นที่สำหรับท่องเที่ยวและบริการ	4,250	26,563
3.พื้นที่สำหรับชุมชน (Urban Zone)	2,574	16,088
4.พื้นที่สำหรับท่าเรือ (Port Area)	684	4,277
5.พื้นที่อื่น ๆ	2,931	18,317
6.พื้นที่สำหรับแผนการพัฒนาระยะยาว	14,666	91,663
รวม	**29,084**	**181,778**

ที่มา : Chanmaylangco Economic Zone, 2550 [49]

ซึ่งการดำเนินงานในปัจจุบันอยู่ระหว่างการวางแผนระยะต่าง ๆ โดยในส่วนของพื้นที่สำหรับการลงทุนอุตสาหกรรม ได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยในพื้นที่ในส่วนแรกได้ส่งเสริมให้มีการลงทุนอุตสาหกรรมต่าง ๆ ได้แก่

- อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนเครื่องจักร
- อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และจักรยานยนต์
- อุตสาหกรรมกระดาษ เหล็ก พลาสติก
- อุตสาหกรรมสิ่งทอและการส่งออก
- อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน

พื้นที่ส่วนที่ 2 ได้ส่งเสริมให้มีการลงทุนอุตสาหกรรมต่าง ๆ ได้แก่

- อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร
- อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล
- อุตสาหกรรมผลิตวัสดุก่อสร้าง
- อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุปกรณ์กีฬา
- อุตสาหกรรมเครื่องสำอางและเครื่องประดับ
- อุตสาหกรรมเคมี
- อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์

2.4.3 จังหวัดกว๋าง นัม (Quang Nam)

เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกนี้ผ่านคือเขตนครดานัง ซึ่งเป็นเขตปกครองตนเองในเขตจังหวัดกว๋าง นัม โดยนครนาดานังนับว่าเป็นเมืองที่สำคัญเนื่องจากเป็นปลายทางออก(Gate Way) ของระเบียงเศรษฐกิจนี้สู่มหาสมุทรแปซิฟิก นครดานังจึงถูกพัฒนาอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับการพัฒนาของเส้นทางนี้ เช่น การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงข่ายโทรคมนาคม และมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เช่น มีการสร้างสะพานขึ้น 3 แห่งข้ามแม่น้ำห่านซึ่งแบ่งนครดานังเป็น 2 ฝั่งเพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจร การพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ 2 ท่า ดังที่กล่าวรายละเอียดมาแล้วข้างต้น ด้านการค้า การลงทุน นครดานังมีการพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ถึง 5 แห่ง(ภาพที่ 11) รวมพื้นที่ประมาณ 977 เฮกเตอร์(6,106 ไร่) โดยมีรายละเอียดของนิคมอุตสาหกรรมแต่ละแห่งดังนี้

2.4.3.1 นิคมอุตสาหกรรมฮวา ขว๋าน (Hoa Khanh Industrial Zone)[50,51]

นิคมอุตสาหกรรมฮวา ขว๋าน ตั้งอยู่ตำบลฮวา ขว๋าน เขตเลียน เจียว (Lien Chieu) นครดานัง อยู่ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติดานังประมาณ 10 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือเทียนสา 20 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือแม่น้ำห่าน 13 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือเลียน เจียว 5 กิโลเมตร มีพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรมรวม 326.52 เฮกเตอร์ (2,040.75 ไร่) โดยปัจจุบันมีผู้ประกอบการเข้ามาลงทุนเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปไม้ อุตสาหกรรมสิ่งทอ และชิ้นส่วนอิเล็คโทรนิค โดยทางการนิคมอุตสาหกรรมฮวา ขว๋าน มีการเตรียมความพร้อมทั้งทางด้านสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำ การวางผังเส้นทางภายในเขตอุตสาหกรรม และระบบโทรคมนาคม ระบบบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น เพื่อรองรับการเติบโตของนิคมอุตสาหกรรมและการลงทุนของต่างชาติ โดยอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมให้มาลงทุนได้แก่

- อุตสาหกรรมเครื่องจักรกลและอุปกรณ์
- อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า
- อุตสาหกรรมสิ่งทอ
- อุตสาหกรรมเกษตร
- อุตสาหกรรมแปรรูปไม้
- อุตสาหกรรมพลาสติก
- อุตสาหกรรมเคมี

- อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล

2.4.3.2 นิคมอุตสาหกรรมดานัง (Danang Industrial Zone) [50,51]

นิคมอุตสาหกรรมดานัง ตั้งอยู่ตำบล แอน ไฮ แบค (An Hai Bac) เขต เซิน จร่า (Son Tra) นครดานัง ตั้งอยู่ห่างจากท่าเรือเทียนสาทางทิศใต้ประมาณ 6 กิโลเมตร ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติดานังประมาณ 5 กิโลเมตร และห่างจากศูนย์กลางเมืองดานังประมาณ 2 กิโลเมตร มีพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรมรวม 62.99 เฮกเตอร์ (393.69 ไร่) มีระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมที่จะมาลงทุน โดยอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมให้มาลงทุนได้แก่

- อุตสาหกรรมผลิต รองเท้า กระเป๋า
- อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็คโทรนิค
- อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม
- อุตสาหกรรมเครื่องสำอางและเครื่องประดับ
- อุตสาหกรรมพลาสติก
- อุตสาหกรรมสื่อและสิ่งพิมพ์
- อุตสาหกรรมเส้นใยและสิ่งทอ

2.4.3.3 นิคมอุตสาหกรรมเลียน เจียว(Lien Chieu Industrial Zone) [50,51]

นิคมอุตสาหกรรมเลียน เจียว ตั้งอยู่ที่ตำบลฮวา เหียบ (Hoa Hiep) เขต เลียน เจียว (Lien Chieu) นครดานัง โดยมีระยะห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติดานังประมาณ 15 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือเทียนซาประมาณ 25 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือแม่น้ำห่านประมาณ 18 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ใกล้ทางเข้าอุโมงค์ไฮวานทางด้านทิศใต้ มีพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรมรวม 373.5 เฮกเตอร์ (2,334.38 ไร่) โดยในปัจจุบันมีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่มาลงทุนได้แก่ อุตสาหกรรมหนักประเภท เหล็ก ซีเมน ยางพารา เคมี วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง เป็นต้น โดยทางการนิคมอุตสาหกรรมมีระบบสาธารณูปโภคที่รองรับได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำ เส้นทางภายในนิคมอุตสาหกรรม ระบบโทรคมนาคม เป็นต้น โดยอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมให้มาลงทุนได้แก่

- อุตสาหกรรมหนักประเภท เหล็กกล้า และยางพารา
- อุตสาหกรรมซีเมน
- อุตสาหกรรมเคมี
- อุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วนเครื่องจักร

2.4.3.4 นิคมอุตสาหกรรม ฮวา คาม (Hoa Cam Industrial Zone) [50,51]

นิคมอุตสาหกรรมฮวา คาม ตั้งอยู่ในชุมชน ฮวา โท(Hoa Tho) เขต ชนบทฮวา วาง(Hoa Vang) นครดานัง ซึ่งอยู่ห่างจากตัวเมืองดานังประมาณ 8 กิโลเมตร อยู่ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติดานัง ท่าเรือเทียนสา ท่าเรือแม่น้ำห่าน ประมาณ 5-7 กิโลเมตร เท่านั้น มีพื้นเขตนิคมอุตสาหกรรมรวม 137 เฮกเตอร์ (856.25 ไร่) มีระบบสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการที่เข้ามาลงทุน ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำ ถนน ระบบโทรคมนาคม เป็นต้น โดยอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมให้มาลงทุนได้แก่

- อุตสาหกรรมสายการประกอบการอิเล็คโทรนิคและชิ้นส่วนเครื่องจักร
- อุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร อาหารทะเล
- อุตสาหกรรมวัสดุสำหรับการก่อสร้าง และตกแต่งบ้าน

- อุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น พลาสติก เคมี ผลิตภัณฑ์เครื่องสำอาง การบรรจุและหีบห่อ

2.4.3.5 นิคมอุตสาหกรรม(DanangSeafood Service Industrial Zone) [50,51]

ตั้งแต่อยู่บนพื้นที่ของตำบลโท กว๋าง (Tho Quang) เขตเลียน เจียว (Lien Chieu) นครดานัง อยู่ห่างจากตัวเมืองดานังประมาณ 3.5 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือเทียนซา 2.5 กิโลเมตรและห่างจากเมืองเลียน เจียว ประมาณ 18.5 กิโลเมตร มีพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรมรวม 77.3 เฮกเตอร์ (483.125 ไร่) มีระบบสาธารณูปโภคได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำ ถนน ระบบโทรคมนาคม เป็นต้น โดยอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมให้มาลงทุนได้แก่

- อุตสาหกรรมแปรรูปสัตว์น้ำ
- การบริการโลจิสติกส์สำหรับธุรกิจค้าปลา

นอกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ รวมถึงแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตะออก-ตะวันตก แล้ว ประเทศไทยและประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ยังมีความร่วมมือและข้อตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งภายใต้กรอบทวิภาคีและพหุภาคีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนี้

3. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศ

ประเทศในอาเซียนได้มีความตกลงร่วมมือในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดน โดยมีกรอบความตกลงเพื่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่สำคัญ ดังนี้

3.1 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) [52]

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน เกิดขึ้นในปี 2541 มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอนุญาตให้รถยนต์ขนส่งที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกหนึ่งสามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังอีกประเทศหนึ่งได้ โดยกรอบความตกลงนี้มีผลบังคับใช้เมื่อเดือนตุลาคม 2543 โดยกำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งจะต้องวิ่งในเส้นทางที่กำหนดเท่านั้น ในกรอบความร่วมมือนี้ได้มีการจัดทำเอกสาร(พิธีสาร) ทั้งหมด 9 ฉบับ ดังนี้

- พิธีสาร 1 การกำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวก
- พิธีสาร 2 การกำหนดด่านพรมแดนสำหรับเข้า-ออก
- พิธีสาร 3 ประเภทและปริมาณรถ (ปี 2542)
- พิธีสาร 4 ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ (ปี 2542)
- พิธีสาร 5 แผนประกันอุบัติภัยทางรถภาคบังคับของอาเซียนในส่วนของความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม
- พิธีสาร 6 จุดผ่านแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง
- พิธีสาร 7 ระบบศุลกากรผ่านแดน
- พิธีสาร 8 มาตรการด้านสุขอนามัยของคนและพืช
- พิธีสาร 9 สินค้าอันตราย (ปี 2545)

1) Lien Chieu Industrial Zone	2) Hoa Khanh Industrial Zone	3) Hoa Cam Industrial Zone
4)Danang Industrial Zone	5) Danang Seafood Service Industrial Zone	

ภาพที่ 11 เขตนิคมอุตสาหกรรม ที่กระจายตัวในนครดานัง

ที่มา: Danang Investment Promotion Center, 2550 [53]

ของประเทศสมาชิกหนึ่งสามารถเข้าไปดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางถนนในประเทศสมาชิกอื่นได้ และร่างความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่จะให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอนุญาตให้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกหนึ่งสามารถประกอบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบในอีกประเทศหนึ่งได้

3.2 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว [53]

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เกิดขึ้นในปี 2542 มีจุดประสงค์เพื่อให้มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนระหว่าง 2 ประเทศ โดยให้รถบรรทุกและรถโดยสารของไทยและลาวสามารถเดินทางเข้าไปในดินแดนของอีกประเทศหนึ่งได้หรือผ่านดินแดนไปยังประเทศที่สามที่มีความตกลงกับภาคีคู่สัญญาได้ ซึ่งในปีพ.ศ. 2544 ได้จัดทำข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กำหนดให้มีการจัดทำข้อตกลงย่อยเพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องต่าง ๆโดยมีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้

- กำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ 7 เส้นทางในประเทศลาวและ 10 เส้นทางในประเทศไทย
- กำหนดจุดผ่านแดนที่พรมแดนของทั้งสองฝ่าย 10 จุด
- แบ่งประเภทรถขนส่งสินค้าเป็น 2 ประเภท คือ รถบรรทุกเดี่ยว (Rigid Motor Vehicle) และรถที่มีการพ่วง (Articulated Vehicle หรือ Semi-Trailer) โดยใช้มาตรฐานรถของอาเซียน
- รถขนส่งผู้โดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลโดยมีที่นั่งไม่เกิน 45 ที่นั่ง

3.3 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement: CBTA) [53]

ภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้มีกรอบความตกลงร่วมมือในการอำนวยความสะดวก ณ จุดผ่านแดน (GMS Cross-Border Transport Agreement) เพื่อการอำนวยความสะดวกซึ่งกันและกัน ณ จุดผ่านแดนที่อยู่ระหว่างประเทศสองประเทศให้เกิดความรวดเร็วคล่องตัวในการข้ามพรมแดนทั้งคน พาหนะและสินค้า ภายใต้กรอบความตกลง CBTA ได้วางแนวทางการอำนวยความสะดวกในเรื่องต่าง ๆ เพื่อให้มีการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านขึ้นในปี พ.ศ.2542-2546 ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ คือ 1) อำนวยความสะดวกการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิก 2) ประสานกฎระเบียบ ข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและผู้โดยสาร และ3) ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ภายใต้ความดูแลของคณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Facilitation Committee - NTFC) โดยมีการตกลงและจัดทำเอกสารของข้อปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อทำการลงนาม แต่ยังไม่มีผลในทางปฏิบัติเนื่องจากต้องรอให้ประเทศสมาชิกอย่างน้อย 2 ประเทศ ให้สัตยาบันก่อน ดังนั้นประเทศสมาชิกได้เห็นชอบในการเริ่มใช้ความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงขึ้น ณ จุดผ่านแดนของประเทศในกลุ่มที่มีพรมแดนติดกัน ซึ่งมีการตกลงในการขนส่งสินค้าผ่านชายแดนได้แก่ จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต อรัญประเทศ-ปอยเปต ได้มีการลงนามในวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 จุดผ่านแดน แม่สอด-เมียวดี และแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก จะลงนามในปี 2550 และมีการลงนามว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร ระหว่างไทย-กัมพูชา และไทย-พม่า ซึ่งได้มีการทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร (MOU On Exchange Of Traffic Right) ที่จุด

ผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต แม่สอด-เมียวดี และแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก ซึ่งจะลงนามในปี 2550 เช่นกัน [54]

โดยการกำหนดให้จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต และอรัญประเทศ-ปอยเปต เป็นจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศ (First Phase) โดยในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน มีรายละเอียด คือ

- การตรวจสินค้าเพียงครั้งเดียว การลดขั้นตอนการตรวจสินค้า การประสานงานด้านเวลาปฏิบัติงานที่จุดผ่านแดน การจัดหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวก (Single Window Inspection/Single Stop Inspection)
  - Single Window Inspection(SWI) การตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน โดยหน่วยที่เกี่ยวข้อง ณ ด่านพรมแดนของประเทศใดประเทศหนึ่ง เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง และกักกันโรคพืชและสัตว์ พาหนะ และสินค้า
  - Single Stop Inspection(SSI) การตรวจแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวซึ่งเจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันจะปฏิบัติงานตรวจร่วมกันเพื่อให้มีการตรวจเพียงครั้งเดียวโดยเป็นการตรวจที่เน้นเฉพาะการตรวจขาเข้าซึ่งเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในประเทศขาออกจะไปปฏิบัติงานในประเทศขาเข้า
- การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย การขนส่งสินค้าอันตราย การจดทะเบียนพาหนะ การยอมรับใบอนุญาตขับรถการนำรถเข้าประเทศเป็นการชั่วคราว ข้อบังคับการประกันภัยความเสียหายที่เกิดจากรถต่อบุคคลที่สาม

เส้นทาง EWEC มีจุดผ่านแดนที่สำคัญ 3 จุด (ภาพที่ 12) โดยมีจุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต และแดนสะหวัน - ลาวบาว เป็นจุดผ่านแดนนำร่องดังที่กล่าวมาข้างต้น ส่วนจุดผ่านแดนแม่สอด-เมียวดีนั้นจะเป็นโครงการระยะที่ 2 (Second Phase)

ภาพที่ 12 จุดผ่านแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

จากการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขตนั้น ในส่วนของประเทศไทยซึ่งในวันที่ 16 กรกฎาคม 2550 กรมศุลกากรได้ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการรับ-ส่งข้อมูลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลใบขนสินค้า (National Single Window Inspection- NSW) กับ 4 หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมสรรพากร กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลใบขนสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์โดยผ่าน IT

Center ของกระทรวงการคลัง และในวันที่ 11 กันยายน 2550 จุดผ่านแดนมุกดาหารนี้ได้นำระบบตรวจสอบตู้สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ชนิดเคลื่อนที่ (X - Ray Mobile Type) มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้าและเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร

ปัจจุบันการอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารในการทำพิธีทางศุลกากรนั้นใช้เวลาประมาณ 15 นาที ส่วนการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามไปยังสปป.ลาว นั้นต้องผ่านกระบวนการพิธีทางศุลกากร ตรวจสินค้าประมาณ 1 ชั่วโมง [55] แต่ยังมีปัญหาในขั้นตอนการผ่านแดนซึ่งปัจจุบันไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งอยู่ระหว่างการปรึกษาหาแนวทางร่วมกันเพื่อพัฒนาให้เป็นระบบ One Stop Service ซึ่งผู้เดินทางผ่านแดนสามารถเข้าไปยังประเทศปลายทางได้หลังจากผ่านการตรวจหนังสือผ่านแดน ณ จุดผ่านแดนของประเทศต้นทางแล้วและระบบ Single Visa สำหรับผู้เดินทางที่มาจากประเทศที่สามที่ต้องการเดินทางเข้ามายังไทย สปป.ลาว และเวียดนาม โดยผู้เดินทางสามารถขอหนังสือผ่านแดนจากประเทศใดประเทศหนึ่งแล้วสามารถเดินทางเข้าไปทั้งสามประเทศได้

จากนโยบายการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก พบว่าประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เป็นหลักโดยเฉพาะการปรับปรุงโครงข่ายคมนาคม รวมถึงการกำหนดโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ โดยในปัจจุบันยังขาดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในสหภาพพม่าอย่างต่อเนื่องซึ่งทุกประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีความร่วมมือและการช่วยเหลือ ในเบื้องต้นประเทศไทยได้ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าในการปรับปรุงเส้นทางช่วงเมืองเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรีเพื่อที่จะทำให้เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจนี้มีความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ นอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงอย่างต่อเนื่องแล้วประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ควรให้ความร่วมมือในการปรับปรุงการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจุบันยังไม่สามารถที่จะขนส่งสินค้าข้ามแดนสู่ประเทศที่สาม ณ จุดผ่านแดนต่าง ๆ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ได้ ซึ่งเบื้องต้นมีข้อตกลงในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศแล้วแต่เป็นเพียงแค่การอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนหรือผ่านแดนเพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยนอกเหนือจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมแล้วยังมีการศึกษาโครงการ/แผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการพัฒนาในกรอบความร่วมมือทางการค้า การลงทุน ซึ่งโครงการ/แผนงานส่วนใหญ่เป็นการให้บริการในการรวบรวมและขนส่งสินค้า ดังนั้นเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน โลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่องควรมีการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เนื่องจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นฐานการผลิตสินค้าที่สำคัญของประเทศ ซึ่งได้วิเคราะห์หาอุตสาหกรรมและตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมของเขตพื้นที่อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ในบทที่ 5 เพื่อการพัฒนาให้เป็นเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกต่อไป