บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรมและผลงานวิจัย

2.1 ความเป็นมาของเส้นทาง East West Economic Corridor: EWEC

จุดเริ่มของแผนการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) เป็นความร่วมมือของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภายใต้โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS)[2] ประกอบด้วย 6 ประเทศคือไทย พม่า เวียดนาม ลาว กัมพูชา และประเทศจีน (ยูนาน) ตั้งแต่ปี พ.ศ.2535 โดยได้รับการสนับสนุนหลักจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) เพื่อต้องการให้ภูมิภาคแห่งนี้เป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก ซึ่งความร่วมมือดังกล่าวประกอบด้วย 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยมีแผนงานที่สำคัญจำนวน 11 แผนงาน และหนึ่งในแผนงานที่สำคัญ คือ **การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC)**[3] ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนเชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ **ประเทศพม่า ไทย ลาว และเวียดนาม** อันจะนำไปสู่ความร่วมมือในการพัฒนาครอบคลุมถึงการลงทุน การเคลื่อนย้ายแรงงาน การท่องเที่ยว ความสัมพันธ์ ฯลฯ ที่สำคัญ คือ การเอื้ออำนวยให้ตอนกลางของเวียดนาม ลาว ไทย และภาคใต้ของพม่าให้กลายเป็นตลาดจำหน่ายสินค้าโดยตรงกับด้านตะวันออก ได้แก่ ภาคใต้ของจีน ฟิลิปปินส์ เกาหลี และญี่ปุ่น ตลอดจนในด้านตะวันตก ได้แก่ ประเทศบังคลาเทศและภาคใต้ของอินเดีย

ในปี พ.ศ. 2538 ได้มีผลการศึกษาพบว่าแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) เพื่อเชื่อมระหว่างประเทศพม่า ไทย ลาว และเวียดนาม นั้นแนวเส้นทาง**มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดานัง** นับเป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด และในการประชุม

---

[2] http://www.mfa.go.th/web/847.php?id=887

[3] กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สิงหาคม 2550

ระดับรัฐมนตรีโครงการ GMS มีมติให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ในขณะที่การก่อสร้างทางหลวงในไทยและเวียดนามได้เสร็จเรียบร้อยแล้ว และปี พ.ศ. 2540 ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้ให้เงินช่วยเหลือ 3 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อศึกษาและออกแบบโครงการ East - West Corridor ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ สะพานข้ามแม่น้ำโขง มุกดาหาร-สะหวันนะเขต การปรับปรุงถนนหมายเลข 9 ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และการปรับปรุงท่าเรือดานัง

เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2544 รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างได้ลงนามความตกลงว่าด้วยการก่อสร้าง โดยให้แบ่งโครงการเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ตัวสะพานพร้อมถนนเชื่อมคอสะพาน (Bridge Approach) และเปลี่ยนทิศทางการจราจร (Traffic Changeover) ส่วนที่ 2 อาคารด่านควบคุมและถนนเชื่อมต่อฝั่งลาว ส่วนที่ 3 อาคารด่านควบคุมและถนนเชื่อมต่อฝั่งไทย จากนั้นในปี พ.ศ.2546 นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แห่งราชอาณาจักรไทย และท่านบัวทอง วงลอคำ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวร่วมเป็นสักขีพยานในการลงนามในสัญญาก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างชาติแห่งที่2 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2546 โดยไทยได้ให้ความสำคัญกับความร่วมมือด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงไทย-ลาว เพื่อสนับสนุนให้ลาวเป็นจุดเชื่อมโยง (land-link) ในอนุภูมิภาค พัฒนาการที่สำคัญ ได้แก่สะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-ลาวแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) รัฐบาลไทยและลาวได้กู้ยืมเงินจากญี่ปุ่นในวงเงิน 2,800 ล้านบาทเพื่อก่อสร้างสะพานดังกล่าว ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor – EWEC) และได้มีพิธีเปิดใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549 โดยสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดา ฯ สยามบรมราชกุมารี ได้เสด็จพระราชดำเนินแทนพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ มาเป็นองค์ประธานฝ่ายไทย และฝ่ายลาวมีนายบุญยัง วอละจิด รองประธานประเทศ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นประธานฝ่ายลาว

2.2 การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยใช้เส้นทาง East West Economic Corridor: EWEC

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยใช้เส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ร่วมกันระหว่างเอกอัครราชทูต แบบบูรณาการในประเทศเพื่อนบ้านของไทย กับผู้ว่าราชการจังหวัดแบบบูรณาการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (19 จังหวัด) และกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง (5 จังหวัด)[4] โดยมี

---

[4] http://www.opdc.go.th/oldweb/thai/E_Newsletter/August2006/ewec.htm

กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการต่างประเทศ และสำนักงาน ก.พ.ร. ทำหน้าที่ประสานเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ และการทำงานร่วมกันระหว่างผู้ว่าราชการจังหวัด และระหว่าง กลุ่มจังหวัด เพื่อทำให้การพัฒนาระบบราชการ ในเรื่องการบริหารราชการแบบบูรณาการในจังหวัดและต่างประเทศ เป็นไปตามเจตนารมณ์ของมาตรา 3/1 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 5) และตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์ และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546

ภาพรวมของ East West Economic Corridor: EWEC

เส้นทางสายนี้แล้วเสร็จประมาณปี 2552 จะเป็นเส้นทางสายใหม่ที่เชื่อมโยงมหาสมุทรกับมหาสมุทร เชื่อมโยงทะเลกับทะเล และเชื่อมโยงประเทศจีนและอินเดีย คาดว่าเส้นทางสายนี้จะก่อให้เกิดอุปสงค์และโอกาสใหม่ๆ ขึ้น เส้นทางสายนี้ยาว 1,450 กิโลเมตร ผ่านประเทศไทย 777 กิโลเมตร ประเทศไทยโดยเฉพาะกลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะวางยุทธศาสตร์อย่างไร เพื่อให้เกิดประโยชน์สุขกับประชาชน และเกิดความไว้เนื้อเชื่อใจ และเกิดประโยชน์ร่วมในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

มีการกำหนดกรอบประเด็นยุทธศาสตร์ EWEC ไว้ 3 ประเด็น คือ **1) การค้า-การลงทุน 2) การท่องเที่ยว-การบริการ 3) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์** ภายใต้ปรัชญา 3 C ที่ ADB และสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดไว้ คือ Community, Connection, Competitiveness อย่างไรก็ตาม การดำเนินการควรอยู่บนพื้นฐานของความไว้เนื้อเชื่อใจและการประสานประโยชน์อย่างเท่าเทียม สิ่งที่คาดว่าจะเกิดคือ เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดมุกดาหาร ศูนย์การขนส่งสินค้า หรือโลจิสติกส์ ที่จังหวัดพิษณุโลกเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางน้ำกับจังหวัดนครสวรรค์ และเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวกับจังหวัดสุโขทัย ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดขอนแก่นเชื่อมโยงกับจังหวัดนครราชสีมา และเชื่อมโยงเส้นทางการบินกับจังหวัดอุบลราชธานี และจังหวัดอุดรธานี ประเด็นยุทธศาสตร์ที่โดดเด่นของภาคอีสาน มีหลายประเด็นที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของรัฐบาล เช่น ครัวของโลก ข้าวหอมมะลิ ชิ้นส่วนยานยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ การค้าชายแดน การแปรรูปสินค้าเกษตร และ Contract farming ดังนั้น โอกาสในการพัฒนาคือ การส่งเสริมกิจกรรม Contract Farming อย่างต่อเนื่อง พัฒนาเขตเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับศักยภาพของจังหวัด สนับสนุนเรื่องนิคมอุตสาหกรรม และพัฒนาแหล่งพลังงานให้สอดคล้องกับความต้องการพลังงานของโลก กลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีศักยภาพในการพัฒนาหลายมิติ เช่น เส้นทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม เส้นทางธรรม เส้นทางมรดกโลก เส้นทางท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และนิเวศน์ มีสินค้าการท่องเที่ยวที่มีคุณค่าและหลากหลาย[5]

ประเด็นของการพัฒนาศักยภาพ คือ ทำอย่างไรจึงจะส่งเสริมเส้นทางนี้ให้เกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรมและส่งเสริมเส้นทางการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน เพราะมีขนบธรรมเนียม

---

[5] ผู้จัดการรายสัปดาห์ 29 พฤศจิกายน 2550

วัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกัน ต้องพัฒนา Cluster ท่องเที่ยว ที่เข้มแข็ง การพัฒนาบุคลากรทางการท่องเที่ยว ที่พัก ศูนย์การประชุม ศูนย์ข้อมูลทางการท่องเที่ยว รถเช่า การขายของที่ระลึก

สำหรับศักยภาพการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีมหาวิทยาลัย โรงพยาบาล และศูนย์การแพทย์มากกว่า 50 แห่ง มีสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน ศูนย์ฝึกอบรม สถานีวิจัย/ทดลอง ของส่วนราชการมากกว่า 40 แห่ง มีศูนย์เรียนรู้ ปราชญ์ชาวบ้าน วิทยาลัยชุมชน ศูนย์ฝึกวิชาชีพ ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้จะทำให้มีโอกาสอย่างมากในการสนับสนุน ส่งเสริม สร้างโอกาสทางการศึกษา และสนับสนุนการเรียนรู้ร่วมกันกับประเทศเพื่อบ้าน สนับสนุนส่งเสริมด้านการสาธารณสุขกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในภาคประชาชน

ยุทธศาสตร์ EWEC (Blue Ocean Strategy) และโครงการที่สำคัญ

การใช้กลยุทธ์เพื่อส่งเสริมการทำงานร่วมกัน ไม่เน้นการแข่งขันระหว่างกลุ่มจังหวัด และการแข่งขันระหว่างประเทศไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วยกิจกรรม เช่น กิจกรรมสร้างสรรค์ กิจกรรมภาคประชาชน การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ด้านวัฒนธรรม กิจกรรมขจัดความไม่ไว้วางใจ เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติ และความรู้สึก การลดกฎระเบียบ และพิธีการ ที่เป็นอุปสรรคทางการค้า การเพิ่มพูนสัมพันธไมตรี และเพิ่มศักยภาพทุนมนุษย์-ทุนสังคม โดยมีแผนงานความร่วมมือที่สำคัญคือ แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) มีกรอบความร่วมมือใน 9 สาขา ได้แก่ **การคมนาคมขนส่ง การพลังงาน การโทรคมนาคม การอำนวยความสะดวกการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว สิ่งแวดล้อม การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และการเกษตร**

ผลสรุปและข้อเสนอแนะจากการประชุมในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East - West Economics Corridor) ดังกล่าว สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร และภาคธุรกิจภายในจังหวัดมุกดาหาร ร่วมกับกลุ่มนักธุรกิจและเมืองใน สสป.ลาว ได้มีการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปในระดับพื้นที่ โดยได้ร่วมกันจัดการเสวนา **"ประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าสู่อินโดจีน"**[6] ในวันที่ 20 ธันวาคม 2549 เพื่อนำข้อมูลผลสรุปและข้อเสนอจากการประชุมมาขยายผลในการดำเนินยุทธศาสตร์ในระดับพื้นที่จังหวัดมุกดาหารและเมืองใกล้ชิดของ สสป.ลาว

นายเกริกไกร จีระแพทย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ในขณะนั้น ได้กล่าวถึงความสำเร็จของการสัมมนา "การพัฒนาความร่วมมือระหว่างไทย-สสป.ลาว ด้านการค้า การลงทุน

---

[6] สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ กระทรวงมหาดไทย. รายงานผลการประชุมเชิงปฏิบัติการระหว่าง ออท.- ผวจ. "การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยใช้เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก". 30 มิถุนายน 2549 โรงแรมโซฟิเทล จังหวัดขอนแก่น.

การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์เส้นทางเศรษฐกิจ EWEC"[7] เมื่อวันที่ 7-8 ธันวาคม 2550 ณ แขวงสะหวันนะเขต ที่ภาคเอกชนทั้งสองฝ่ายได้หารือจับคู่ทางธุรกิจ และร่วมสำรวจเส้นทางระหว่างด่านสะหวันนะเขตกับด่านบ้านแดนสะหวัน (ชายแดนลาวกับเวียดนาม) เพื่อจับเวลาการเดินทางและแสดงความสนใจจะร่วมลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ณ เมืองพิณ มีศักยภาพในการจัดตั้งจุดแวะพักรถ เพื่ออำนวยความสะดวกการท่องเที่ยว ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายของที่ระลึกและศูนย์ซ่อมรถ โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ได้ร่วมกับรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าสปป.ลาวและรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าเวียดนามลงนามในบันทึกความเข้าใจสามฝ่ายไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งตกลงที่จะเร่งรัดความร่วมมือกันใน 6 ด้าน ตามกรอบความร่วมมือที่มีอยู่แล้ว ดังนี้

1) การอำนวยความสะดวกด้านการค้า ให้จัดทำเวลาทำการของด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต และด่านแดนสะหวัน-ลาวบาว ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และเพิ่มความโปร่งใสชัดเจนเกี่ยวกับค่าบริการข้ามแดนและผ่านแดน

2) การส่งเสริมการค้า ให้จัดงานแสดงสินค้าพร้อมการจับคู่ธุรกิจ โดยเฉพาะโลจิสติกส์บนเส้นทาง EWEC และสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์แสดงสินค้า ณ แขวงสะหวันนะเขต เพื่อเป็นสถานที่จัดงานแสดงสินค้าของ 3 ประเทศ

3) การอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน โดยกระตุ้นให้เอกชน/นักลงทุนต่างชาติลงทุนด้านอำนวยความสะดวกการค้าและโลจิสติกส์บนเส้นทาง EWEC เช่น สถานีบริการน้ำมัน จุดแวะพัก และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่น

4) ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว โดยพัฒนาและส่งเสริมโครงการความร่วมมือด้านท่องเที่ยว โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวประเภทมรดกโลก

5) การแลกเปลี่ยนข้อมูล ให้มีกลไกของหน่วยงานเกี่ยวข้องภาครัฐและภาคธุรกิจได้แลกเปลี่ยนข้อมูลทุกด้านที่เกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ตลอดจนกฎระเบียบและปัญหาอุปสรรคทางการค้า และ

6) กลไกการกำกับดูแลและดำเนินการ ให้มีการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการค้าของ 3 ประเทศเป็นประจำ และประชุมระดับรัฐมนตรีการค้า ตามความจำเป็น พร้อมกับร่วมมือกันดำเนินการตามแผน

ต่อมา รมว.ต่างประเทศญี่ปุ่นได้ร่วมลงนามความตกลงความร่วมมือและความช่วยเหลือกับ รมว.ต่างประเทศลาว เวียดนาม และกัมพูชา[8] โดยรัฐบาลญี่ปุ่นให้ความช่วยเหลือ กลุ่ม CLV (Cambodia, Laos, Vietnam) มูลค่าประมาณ 20 ล้านดอลลาร์เพื่อพัฒนาเขตสามเหลี่ยมชายแดน

---

[7] http://www.mukchamber.com/activities_seminarwithnation01.htm

[8] http://www.manager.co.th/home/ ผู้จัดการออนไลน์ 16 มกราคม 2551

ระหว่าง 3 ประเทศ และให้อีก 20 ล้านดอลลาร์เพื่อพัฒนาถนนสายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก 2 จากเวียดนามไปกัมพูชา และยังได้ให้เงินอีกจำนวนเท่าๆ กันเพื่อสนับสนุนโครงการพัฒนาการศึกษาและสาธารณูปโภคในเขตสามเหลี่ยมพัฒนาของ 3 ประเทศเพื่อนบ้านในคาบสมุทรอินโดจีน ลาว เวียดนามและกัมพูชา โดยผ่านธนาคารพัฒนาเอเชีย สำหรับโครงการพัฒนาถนนสายเศรษฐกิจฯ สายที่ 1 จากท่าเรือนครดาหนัง (Da nang) ชายฝั่งทะเลจีนใต้ของเวียดนาม ผ่านลาว ไทยและไปออกมหาสมุทรอินเดียที่เมืองท่ามะละแหม่ง (Mawlamyine) อ่าวเมาะตะมะของพม่า ดังนั้น เมื่อมีการเปิดใช้สะพานมิตรไทย-ลาวแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ในเดือนธันวาคม 2549 จะทำให้การสัญจรตามถนน EWEC 1 สะดวกยิ่งขึ้น ปัจจุบันเหลือเพียงช่วงสั้นๆ ระยะทาง 100 กิโลเมตรเศษในพม่าเท่านั้น ที่ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ

2.3 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

การพัฒนาเส้นทางยุทธศาสตร์การค้า EWEC (East West Economics Corridor)[9] มีความสำคัญอย่างมากกับประเทศไทยเพราะการค้า-การลงทุนข้ามชายแดนนับวันจะมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางยุทธศาสตร์ EWEC ที่เกี่ยวเนื่องกับ 3 ประเทศหลัก คือ สปป.ลาว เวียดนาม และไทย ซึ่งหากสามารถพัฒนาความร่วมมือทั้ง 3 ประเทศให้สอดคล้องกันได้เชื่อว่าทุกฝ่ายต้องสมประโยชน์ แต่อย่างไรก็ดี สปป.ลาว ซึ่งถือเป็นบ้านพี่-เมืองน้องของไทยจะเป็นด่านแรกในการพัฒนาความเข้าใจด้านการค้า-การลงทุนในอนาคตร่วมกันบนสมมติฐานที่ว่าวิน-วินทั้งคู่ นอกจากนี้การที่ สปป.ลาว เข้าเป็นสมาชิกอาเซียนทำให้มีการแก้ไขกฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกด้านภาษีเหลือ 0-5% ขณะที่สปป.ลาว ยังได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษี GSP จากประเทศสหรัฐฯจึงมีหลายประเทศให้ความสนใจลงทุนใน สปป.ลาว อย่างมากอาทิ จีน เวียดนาม เกาหลีใต้ จึงจำเป็นที่นักธุรกิจไทยต้องรีบเข้าไปลงทุนก่อนเพราะไม่ใช่เช่นนั้นจะถูกแย่งตลาดไปครอง ไทยครองอับดับ 1 ลงทุนในลาว ขณะที่การลงทุนใน สปป.ลาว ในปี 2549 ที่ผ่านมามีประเทศต่างๆ ที่เข้าไปลงทุนกว่า 22 ประเทศ 171 โครงการมูลค่าการลงทุนกว่า 2,699.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯเพิ่มขึ้นมาจากปี 2548 จำนวน 28 โครงการ ที่มีจำนวนโครงการลงทุน 143 โครงการมูลค่าการลงทุน 1,245.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯและมีมูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้นจากปี 2547 จำนวน 1,454.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ทั้งนี้ในจำนวนประเทศต่างๆที่เข้าไปลงทุนใน สปป.ลาวในปี ค.ศ.2006 ประเทศไทยยังเป็นประเทศที่มีนักลงทุนเข้าไปลงทุนมากที่สุดจำนวน 30 โครงการรวมมูลค่าการลงทุน 655.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯคิดเป็น 24.27% ของมูลค่าการลงทุนทั้งหมด รองลงมาคือสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีโครงการการลงทุนจำนวน 55 โครงการ มากกว่าประเทศไทยในแง่จำนวนโครงการ แต่มูลค่าการลงทุนยังน้อยกว่าไทย โดยมีมูลค่าการลงทุนรวม 423.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯคิดเป็น 15.68% และมีประเทศเวียดนามมาเป็นอันดับ 3 มีโครงการลงทุนใน สปป.ลาว จำนวน 22 โครงการ มูลค่าการ

---

[9] ผู้จัดการรายสัปดาห์ 29 พฤศจิกายน 2550

ลงทุน 261.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็น 9.67% ในระหว่างวันที่ 13-15 ธันวาคม 2550 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ของไทย รัฐมนตรีการค้าของ สปป.ลาว และเวียดนามจะร่วมกันลงนามในบันทึกความเข้าใจสามฝ่ายฯ (MOU) พร้อมกับแผนการดำเนินงาน (Roadmap) ที่จะนำไปสู่การอำนวยความสะดวกและขยายโอกาสด้านเศรษฐกิจการค้า การลงทุน การขนส่งและการท่องเที่ยวบนเส้นทาง EWEC เพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน โดยสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจฯ คือ ทั้งสามฝ่ายเห็นชอบให้มีความร่วมมือกันใน 6 ด้าน ประกอบด้วย การอำนวยความสะดวกด้านการค้า การส่งเสริมการค้า การอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว การแลกเปลี่ยนข้อมูล และกลไกการติดตามและการดำเนินการ พร้อมกับจะร่วมมือกันดำเนินการตามแผนงาน เพื่อให้ความร่วมมือในด้านต่างๆในบันทึกความเข้าใจฯบรรลุผลสำเร็จเชื่อการค้า-ลงทุนเพิ่มขึ้น 2 เท่า

ประธานสภาอุตสาหกรรมมุกดาหารระบุ สำหรับการธุรกิจด้านการเกษตรตอนนี้นักลงทุนไทยไปลงทุนแล้วอาทิ บริษัท มิตรผลไปสร้างโรงงานน้ำตาล บริษัท เจริญโภคภัณฑ์ จำกัด หรือซีพีไปลงทุน Contract Farming บริษัท ดับเบิ้ลเอ จำกัด ไปสนับสนุนให้ปลูกยูคาเพื่อป้อนโรงงาน นักธุรกิจไทยและต่างประเทศแห่ลงทุนทุกด้าน ขณะที่ธุรกิจท่องเที่ยวก็กำลังสดใสเพราะนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างประเทศจะมาจากฝั่งไทยแล้วข้ามโขงไปที่ประเทศลาวก่อนที่จะเดินทางต่อไปท่องเที่ยวที่ประเทศเวียดนาม นับได้ว่าเส้นทางนี้สามารถเที่ยวได้ 3 ประเทศ ส่วนธุรกิจการขนส่งหรือโลจิสติกส์หากนักลงทุนสนใจน่าจะเปิดจุดพักรถตามเส้นทางหมายเลข 9 อาทิ ปั๊มน้ำมัน โรงแรม เพราะเส้นทางการขนส่งกำลังคึกคัก แต่จุดพักรถรวมถึงปั๊มน้ำมันตลอดเส้นทางยังมีจำนวนน้อยมาก อย่างไรก็ดี เขายังเชื่อว่าในอนาคตเส้นทาง EWEC นี้จะเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งระหว่างประเทศ อย่างประเทศเวียดนามก็ไปที่ท่าเรือดานัง หรือขนส่งต่อมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง หรือจะไปที่พม่าฝั่งอันดามันก็ได้ จึงทำให้มั่นใจได้ว่ายุทธศาสตร์ EWEC จะทำให้ไทยและ สปป.ลาว จะได้ประโยชน์ทั้งสองฝ่ายร่วมกันในอนาคตอย่างแน่นอน

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เกรียงศักดิ์ ภูศรีโสม (2547) ได้ทำการวิจัยผลประโยชน์คาดว่าประเทศไทยจะได้รับจากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-ลาว แห่งที่ 2 พบว่า กลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามแนว East - West Economics Corridor (EWEC) คือจังหวัดกาฬสินธุ์ ขอนแก่นและมุกดาหารจะได้รับประโยชน์ในด้านอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น มีนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศมาลงทุนเพิ่มขึ้น การเป็นศูนย์กลางในการผลิตอุตสาหกรรมเกษตร การพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาบุคลากรและทรัพยากรมนุษย์ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง การคมนาคมขนส่งที่สะดวกขึ้นและยังช่วยแก้ปัญหาความยากจนของประชาชนในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เส้นทาง EWEC พาดผ่าน

สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ห้องสมุดงานวิจัย
วันที่ 01 ก.ค. 2555 247306
เลขทะเบียน.....
เลขเรียกหนังสือ.....

สุทธิพันธ์ จิราธิวัฒน์ และคณะ (2547) ได้ทำการวิจัยผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก กรณีเส้นทางหมายเลข 9 พบว่า จังหวัดที่ได้ประโยชน์มากที่สุดจากการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เชื่อมกับเส้นทางหมายเลข 9 ในประเทศลาวและเวียดนามคือจังหวัดขอนแก่น เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีต้นทุนการขนส่งลดลงมากที่สุดเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นในภาคอีสานทั้งหมด

โสภารัตน์ จารุสมบัติ และคณะ (2549) ได้ทำการวิจัย การพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และการเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างสะหวันนะเขต-มุกดาหาร พบว่า การบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนมุกดาหารยังคงมีปัญหาในการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ เช่น ภูมิภาคกับท้องถิ่น ส่วนกลางกับส่วนภูมิภาค นอกจากนี้หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาคทุกหน่วยมีหน้าที่ร่วมกันในการทำงานพัฒนา เสริมสร้างความมั่นคงและแสวงหาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในภารกิจที่แต่ละหน่วยงานรับผิดชอบ และจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในการบริหารจัดการดังกล่าวด้วย

แมน ปุโรทกานนท์ และคณะ (2550) ได้ทำการวิจัยผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ในจังหวัดมุกดาหาร พบว่า ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารมีแนวโน้มของการกระจายการเติบโตที่ไม่สม่ำเสมอ โดยประชาชนในพื้นที่ชนบทและภาคการเกษตรนั้นจะได้รับผลประโยชน์น้อยกว่ากลุ่มภาคการค้าขนาดใหญ่และอุตสาหกรรม ขณะที่จังหวัดมุกดาหารเองมีภาคเกษตรกรรมเป็นสัดส่วนใหญ่ของกิจกรรมการผลิตทั้งหมด ซึ่งจำเป็นต้องติดตามผลอย่างใกล้ชิดว่าทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจที่ผ่านมาล้วนถูกวางแผนโดยขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่นกิจกรรมทางเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆ ที่ชุมชนส่วนใหญ่ดำรงชีพอยู่ก็ยังไม่เคยได้รับการผนวกเข้ามาเป็นหัวข้อร่วมพิจารณาในกระบวนการกำหนดนโยบาย จนยังมองไม่เห็นความเชื่อมโยงระหว่างเศรษฐกิจชุมชนท้องถิ่นกับการพัฒนาตามนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

เยาวลักษณ์ อภิชาตวัลลภ (2007) ทำการวิจัยโดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาคือ เพื่อทราบถึงการให้ความหมายและการให้คุณค่าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตามการรับรู้ของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม และเพื่อรับมือในการเปลี่ยนแปลงบนเส้นทางนี้ ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้มาจากกลุ่มตัวอย่างที่เลือกมาจากกลุ่มของผู้มีส่วนได้เสียบนเส้นทาง EWEC อันได้แก่ องค์การที่อยู่ในเขตพื้นที่ผู้ประกอบธุรกิจ และผู้อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ที่เส้นทาง EWEC พาดผ่าน ผลการศึกษาระบุว่า องค์การที่อยู่ในเขตพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากเส้นทาง EWEC ได้แก่ หน่วยงานการศึกษา หน่วยงานด้านสุขภาพ หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว องค์การบริหารท้องถิ่น การพัฒนาสังคม การขนส่ง และการสื่อสาร ส่วนผู้ที่ประกอบธุรกิจส่วนตัว จะเกี่ยวข้องกับหน่วยอุตสาหกรรม ธุรกิจการบริการ การค้าส่ง การค้าปลีก และอุตสาหกรรมเกษตร ส่วนผู้อาศัยอยู่ในพื้นที่จะเกี่ยวข้องกับผู้ที่ทำงานในส่วนของภาครัฐ ธุรกิจ ประกอบธุรกิจส่วนตัว ผู้ใช้แรงงานและเกษตรกร และพบว่าผู้ประกอบธุรกิจในพื้นที่ที่เส้นทาง EWEC พาดผ่าน ซึ่งรวมถึง 3 จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือขอนแก่น กาฬสินธุ์

มุกดาหาร มีความคิดเห็นและคาดหวังว่าเส้นทาง EWEC จะส่งผลกระทบด้านบวกต่อการค้าของกิจการ

จากงานวิจัยดังกล่าว พบว่าแม้ว่าจะมีผลการวิจัยบางเรื่องชี้ให้เห็นว่า มีความคาดหวังว่าเส้นทาง EWEC จะส่งผลกระทบด้านบวนต่อการค้าของกิจการ โดยจังหวัดขอนแก่นและกาฬสินธุ์ จะได้รับประโยชน์ในด้านอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งคาดว่าจะมีนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศมาลงทุนเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่างานวิจัยส่วนใหญ่เน้นการศึกษาผลกระทบในลักษณะมหภาค แต่ยังไม่มีงานวิจัยใดที่มีการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมโดยตรง โดยการสอบถามข้อมูลและข้อคิดเห็นของตัวแทนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแต่ละราย ดังนั้นการศึกษาผลกระทบที่มีต่อวิสาหกิจแต่ละแห่งในลักษณะจุลภาค จึงเป็นช่องว่างของข้อมูลและองค์ความรู้ที่สำคัญ ที่ควรได้รับการศึกษาและเติมเต็มข้อมูลและความรู้ในส่วนนี้ เพื่อประโยชน์ในเชิงวิชาการ และประโยชน์ในเชิงการนำผลการวิจัยไปสู่การพัฒนาองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

ชลลดา ลาวงศ์เกิด (2551) ได้ทำการศึกษาความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์สำหรับพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) เพื่อพัฒนาพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและตอนกลางโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์จุดศูนย์ถ่วง (Center of Gravity) ผลการศึกษาพบว่าเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยมีจุดเริ่มต้นด้านตะวันออกที่ประเทศเวียดนาม ผ่าน สปป.ลาว ไทย และไปสิ้นสุดด้านตะวันตกที่ประเทศพม่า ในปัจจุบันเส้นทางนี้ได้รับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เป็นหลักโดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อทำให้การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง EWEC มีความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ รวมถึงประเทศที่อยู่ตามแนว EWEC ได้ให้ความสำคัญในการกำหนดนโยบายและโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการพัฒนาในกรอบความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ดังนั้นเพื่อรองรับการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยควรมีการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกตาม EWEC โดยมีสินค้าการเกษตร/อุตสาหกรรมที่สำคัญคือ ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล และยางพารา จากการวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมพบว่าเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกมันสำปะหลังและน้ำตาลมีตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมในบริเวณจังหวัดขอนแก่น และเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าวมีตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมในบริเวณจังหวัดกาฬสินธุ์

เพ็ญศรี เจริญวานิช และคณะ (2552) ทำการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: กรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์ เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจจากระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ผลดีและผลเสียที่ SMEs ในจังหวัดขอนแก่นและกาฬสินธุ์ ปัญหาและอุปสรรค และแนวทางการบริหารจัดการ SMEs เป็นการวิจัยแบบการสำรวจภาคสนามโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการ

รวบรวมข้อมูล และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนาและทดสอบสมมติฐานด้วย Chi-Square Test ผลการวิจัยพบว่า มีวิสาหกิจที่ได้รับผลกระทบจาก EWEC ประมาณ ร้อยละ 30.0 โดยได้รับผลกระทบมากที่สุดด้านจำนวนคู่แข่งขันเพิ่มขึ้น ร้อยละ 85.7 จำนวนคู่ค้าเพิ่มขึ้น ร้อยละ 76.6 การขยายตัวของตลาด/กลุ่มลูกค้าโดยมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 77.8 ความสามารถในแข่งขันเพิ่มขึ้น ร้อยละ 72.1 มีการลงทุน/การขยายธุรกิจเพิ่มขึ้น ร้อยละ 78.9 เห็นว่า โดยรวมแล้วได้รับผลดีจาก EWEC โดยผลดีที่สำคัญคือเศรษฐกิจโดยรวมในจังหวัดมีการเติบโตมากขึ้น ได้รับการลดหย่อนภาษีระหว่างประเทศจากการกระตุ้นให้เกิดการส่งออกผ่านเส้นทางนี้ และประโยชน์จากการกำหนดกฎหมายในการนำเข้าและส่งออก จากความร่วมมือระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม สำหรับผลเสียที่ได้รับคือผลกระทบจากการเข้ามาทำตลาดของสินค้าจีน ซึ่งมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าไทยมาก และต้นทุนด้านการตลาดจะสูงขึ้นจากการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้น เห็นว่าปัญหาและอุปสรรคจาก EWEC โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยปัญหาและอุปสรรคที่มากที่สุดคือ ผู้ประกอบการ SMEs ในพื้นที่ขาดความรู้และความเข้าใจในเรื่องเส้นทาง EWEC แนวทางการบริหารจัดการเพื่อรองรับผลกระทบที่เกิดขึ้นจาก EWEC ที่สำคัญที่สุดคือ การฝึกอบรมพนักงานและผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในด้านการจัดการ พยายามค้นหาวิธีการนำเสนอสินค้าแบบใหม่ๆ เพื่อดึงดูดใจลูกค้าและค้นหาช่องทางใหม่ๆ รวมทั้งปรับปรุงระบบกระจายสินค้าเพื่อให้จำหน่ายสินค้าได้เพิ่มมากขึ้น

2.5 ยุทธศาสตร์ของจังหวัดที่มีความเชื่อมโยงกับเส้นทาง EWEC

จังหวัดขอนแก่น เป็นจังหวัดหนึ่งที่เส้นทาง EWEC[10] พาดผ่านและจัดอยู่ในกลุ่มอีสานตอนบน 3 สำหรับยุทธศาสตร์ ของจังหวัด ที่มีการสนับสนุนการค้าและการลงทุน หลายด้านเช่น **การคมนาคมขนส่ง** สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้านตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟและกระจายสินค้าในภูมิภาค และพัฒนาระบบเครือข่าย IT และระบบ Logistics **อุตสาหกรรม** ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมซอฟท์แวร์ ด้าน**เกษตร** สนับสนุนให้เป็นแหล่งเกษตรปลอดสารพิษ ส่วนด้าน **การค้าการลงทุน** พัฒนาศูนย์บริการข้อมูลการลงทุน จัดแสดงสินค้าในต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถทางการค้าการลงทุนและบริการ สร้างศักยภาพการแข่งขันด้านการค้าและบริการ

จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งเป็นจังหวัดปลายทาง EWEC[11] ของไทย เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างไทย ลาว และเวียดนาม ซึ่งถูกจัดอยู่ในกลุ่มอีสานตอนบน 2 สำหรับยุทธศาสตร์ของจังหวัด ส่งเสริมด้าน **การท่องเที่ยว** โดยยกระดับโครงสร้างพื้นฐานการบริการการท่องเที่ยวและพัฒนาบุคลากรภาคบริการ **ด้านการค้าชายแดน** อำนวยความสะดวกกิจกรรมด้านการค้า รวมทั้งบูรณาการ การมีส่วนร่วมและทรัพยากร การค้า เน้นการป้องกัน และอพยพของแรงงานบริเวณชายแดน

---

[10] สำนักงานจังหวัดขอนแก่น. รายงานแผนการปฏิบัติงานประจำปี งบประมาณปี พ.ศ. 2551

[11] สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร. รายงานแผนการปฏิบัติงานประจำปี งบประมาณปี พ.ศ. 2551