

**โครงการ : การศึกษาผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
ตามเส้นทางเศรษฐกิจ ตะวันออก – ตะวันตก**

**(The Study on Impact and Socio - Economical Changes from
EWEC Development Project.)**

**คณบดีวิจัย : นางสาวนิรนล ศรีธงชัย นางสาวจรัสญา วงศ์พรหม นายธนະจักร เย็นบำรุง
นางสาวพันทิพ ดาหอง**

**หน่วยงาน : สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยขอนแก่น
123 ถนนมิตรภาพ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40002**

ได้รับทุนอุดหนุนประเภท : ทุนอุดหนุนทั่วไป มหาวิทยาลัยขอนแก่น 2551

บทคัดย่อ

247306

การศึกษา ผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมตามเส้นทางเศรษฐกิจ ตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) เป็นการศึกษาเพื่อ ทบทวน จุดอ่อนจุดแข็ง ของการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกในแนว เส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และนโยบาย การดำเนินงาน การปรับตัว และการเปลี่ยนแปลงของจังหวัดที่อยู่บนเส้นทาง รวมทั้ง ศึกษา ผลกระทบและการปรับตัวของประชาชนและชุมชน ที่อยู่บนเส้นทาง EWEC โดยกำหนดพื้นที่ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดมุกดาหาร เป็นพื้นที่ในการศึกษาวิจัย

จากการศึกษา พบร่วม

จังหวัดขอนแก่น

ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จังหวัดมีแผนดำเนินงานในการเปิดตลาดสู่ ประเทศเพื่อนบ้าน เป็นโครงการนำ้ทุรกิจไปดูงานยังประเทศจีน เพื่อให้มีการเจรจาหารือที่ก้าวเป็น การเปิดตลาดใหม่ มีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดใหญ่และขนาดกลางเกิดขึ้นตามเส้นทางนี้เป็น จำนวนมาก เป็นการสร้างงานให้กับวัยแรงงานไม่ต้องอพยพไปทำงานที่อื่น และนอกจากนี้ยังพบว่า มีธุรกิจขนาดใหญ่หลายแห่งเพิ่มฐานการผลิต โดยเข้าไปผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ปัจจุบันเริ่มมี ปัญหาด้านเรื่องแรงงานต่างชาติเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนแรงงานโดยเฉพาะ แรงงานที่ไม่จำเป็นต้องมีทักษะ ซึ่งส่วนใหญ่มาจากสป.ลา รองลงมาเป็นเวียดนาม และพม่า

ผลกระทบด้านชุมชน เมื่อการคมนาคม มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลดีต่อ การศึกษา เด็กจะเข้าไปศึกษาในตัวจังหวัดและมีโอกาสศึกษาต่อในระดับที่สูงมากขึ้นจนถึงระดับ ปริญญา และนอกจากนี้ยังมีการพัฒนาและขยายตัวของสินค้าชุมชน (OTOP) โดยมีองค์กรบริหาร ส่วนท้องถิ่น (อบต.) ที่ตั้งอยู่บนเส้นทาง EWEC จัดสถานที่ที่เหมาะสมให้ทางสินค้าขายตามรายทาง เพิ่มมากขึ้น

แต่อย่างไรก็ต้องมีความเจริญมาถึงส่งผลให้ราคาน้ำมันสูงขึ้น ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนมือชาร์บ้านที่อยู่ริมถนนส่วนหนึ่งขายที่ติดแล้วไปซื้อที่ติดทำกินที่ใกล้ออกไปหรือในหมู่บ้านอื่นที่ราคากลางกว่า จากการขยายถนนที่กว้างมากขึ้นจึงแบ่งชุมชนออกเป็น 2 ฝั่ง ส่งผลให้ความสัมพันธ์ของคนภายในชุมชนเริ่มห่างกันมากขึ้น การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ การทำบุญประเพณีของคนในชุมชนร่วมกันเริ่มลดน้อยลงไป ร้านค้าในชุมชนมีจำนวนลดน้อยลง เนื่องจากชาวบ้านส่วนใหญ่ที่มีรถยกต้องมีรถจักรถเดินทางเข้าไปซื้อสินค้าในตัวจังหวัด ส่วนการรวมรวมสินค้าการเกษตรในท้องถิ่นลดลงน้อยอย่างมาก จากเดิมที่มีพ่อค้าในชุมชนเป็นตัวกลางรับซื้อสินค้า แต่เมื่อการเดินทางสะดวกเร็วลดมากขึ้น จึงทำให้มีนายทุนนอกชุมชนเข้ามารับซื้อสินค้าในพื้นที่หรือบางส่วนก็นำไปขายในตัวอำเภอหรือจังหวัด

จังหวัดมุกดาหาร

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมการเกษตร โดยการปรับรูปสินค้าการเกษตรเพื่อเพิ่มมูลค่าในการส่งออก ส่วนด้านการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจะใช้บริการทางบกมากกว่าทางน้ำ เพราะสะดวกกว่า ส่งผลให้ตลาดอินโดจีนซึ่งเดิมเป็นท่าเรือที่ขนส่งสินค้าลดลงทบกัน จำนวนนักท่องเที่ยวที่ไปเที่ยวชุมและซื้อของน้อยลงกว่าเดิม

การศึกษา สถาบันการศึกษามีการแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศ และมีการพัฒนาหลักสูตรเพื่อรองรับการท่องเที่ยว หน่วยงานภาครัฐ เช่น อุตสาหกรรมจังหวัด จัดให้มีการอบรมเพื่อสร้างและพัฒนาผู้ประกอบการรายใหม่

ผลกระทบต่อชุมชน ชุมชนที่ถนนตัดผ่านมีการวางแผนที่จะขยายตลาดสินค้า OTOP ของชุมชนในอนาคต โดย อบต.ร่วมกับกลุ่มอาชีพต่างๆ ในชุมชนจะนำสินค้ามาขายในสถานที่ที่ อบต.จัดให้ริมทางซึ่งคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากและซื้อสินค้ามากขึ้น ถนนที่ผ่านทำให้เกิดชีวิตเปลี่ยนไปปริมาณรถมากขึ้นและขับรถเร็วขึ้น เด็กและผู้สูงอายุข้ามถนนลำบาก แม้ในอนาคตจะมีสะพานลอย ก็ไม่เหมาะสมกับผู้สูงอายุ ส่วนชุมชนที่อยู่ใกล้กับสะพานข้ามแม่น้ำโขง มีกิจการที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเกิดขึ้น เช่น บริษัทจัดทัวร์ รถตู้รับส่งผู้โดยสาร มีตลาดชุมชนตอนเย็นไว้ขายให้กับคนไปเที่ยวประเทศเพื่อนบ้านแล้วกลับเข้ามานิดเดียว นอกจากนี้ยังพบว่า ปัจจุบันมีประชาชนแห่งในชุมชนมากขึ้น มีคนต่างด้าวเข้ามายุ่งมากขึ้น ที่ดินจำนวนมากถูกเปลี่ยนมือจากชาวบ้านเป็นพ่อค้ารายใหญ่(เริ่มเปลี่ยนมือในปี 2544) ที่ดินที่อยู่ใกล้กับสะพานมีราคาสูงขึ้นประมาณ 3 เท่าตัว และเนื่องจากจำนวนรถมากขึ้นส่งผลให้เกิดมลพิษห้องเสียงและกลิ่นจากท่อไอเสีย มีขยะเพิ่มในพื้นที่บริเวณใกล้สะพาน นอกจากนี้ยังพบว่ามี มีการลักลอบนำสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามามาก จำนวนนักท่องเที่ยวจากไทยไปประเทศเพื่อนบ้านมากกว่าเข้ามา มีคนไทยเข้าไปเล่นบ่อนคาสิโน บางคนเงินหมดก็จะกู้หนี้นอกระบบส่งผลกระทบต่อครอบครัวเพราะหนี้สิน มีการลักลอบขนยาเสพติดหรือของหนีภาษีจากเพิ่มมากขึ้น

การวิเคราะห์ภาพรวม

จุดเด่น

247306

มีการวางแผนการพัฒนาในเชิงยุทธศาสตร์ ทำให้สามารถมองเป้าหมาย และเห็นค่าวัม เชื่อมโยงระหว่างเศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน มีการพัฒนาด้านการศึกษา ระหว่างประเทศ ซึ่งจะเห็นได้ว่า มหาวิทยาลัยในส่วนภูมิภาคมีโครงการแลกเปลี่ยนนักศึกษาระหว่างประเทศเพื่อน มีการเปิดหลักสูตรนานาชาติอีกหลายหลักสูตร เพื่อรับนักศึกษาจากต่างประเทศที่สนใจเข้ามาเรียนในประเทศไทย เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นที่ในแนวเส้นทาง EWEC เช่น การขยายถนนจาก 2 ช่องทางเป็น 4 -10 ช่องทาง การสร้างสะพานมิตรภาพฯ ข้ามแม่น้ำโขง การพัฒนาระบบขนส่งเป็นต้น นอกจากนี้ยังพบว่ามีการขยายการตลาดและฐานการผลิตเพิ่มมากขึ้น กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดใหญ่ มีการขยายการตลาด หรือขยายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

จุดอ่อน

นโยบายไม่ต่อเนื่อง มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายจาก EWEC (แผนพัฒนาจังหวัด 5 ปี งบประมาณปี พ.ศ.2548-2552) ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์หรือกรอบดำเนินงานเพื่อสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมาย แต่ในปี 2549-2550 เป็นยุทธศาสตร์อยู่ดีมีสุข ในช่วงปี 2551 เป็นต้นมา ก็เน้นนโยบาย “ไทยเข้มแข็ง” ทำให้การพัฒนาไม่ต่อเนื่อง และขาดความชัดเจนในเชิงปฏิบัติ ขาดหน่วยงานหลักและกลไกไม่ชัดเจน ขาดโครงสร้างหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบูรณาการแผนงานเพื่อเชื่อมโยงในทุกระดับ เพื่อผลักดันให้นโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตามแนว EWEC บรรลุเป้าหมายได้ ถึงแม้ว่าจะมีความพยายามที่จะเชื่อมโยงนโยบาย EWEC โดยให้มีกับแผนงานต่างๆ ในระดับจังหวัด แต่ไม่สามารถเชื่อมโยงได้เป็นรูปธรรม และขาดการติดตามและประเมินผลอย่างชัดเจน รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ หรือสื่อสารต่อสังคมถึงความสำคัญของเส้นทาง EWEC ท้องถิ่นไม่มีส่วนในการวางแผนในระดับนโยบาย/ กิจกรรมเกี่ยวกับ EWEC แต่เป็นผู้รองรับนโยบายและผลกระทบ เช่น การตัดถนนผ่านที่ดิน ซึ่งจะต้องถูกเวนคืนที่ดินส่วนใหญ่ เน้นการพัฒนาโครงสร้างต่างๆมากกว่าการพัฒนาด้านอื่นๆ เช่น การพัฒนาคุณภาพชีวิตของคน การพัฒนาบุคลการเพื่อรับเส้นทาง EWEC

ปัญหาด้านสภาพภูมิประเทศซึ่งจะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างการคมนาคม ใน สปป.ลาว และเวียดนาม ไปจนถึงท่าเรือด้านang ยังคงเป็นเส้นทาง 2 ช่องทางจราจรทำให้ไม่มีความสะดวกรวดเร็ว ได้ดีพอ ส่งผลให้การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านเส้นทาง EWEC ไม่สามารถที่จะส่งออกไปยังท่าเรือด้านang และกัญหมายด้านการจราจรที่มีความแตกต่างกัน เช่น การขับรถ ซึ่งไทยใช้พวงมาลัยขวาแต่ลาวและเวียดนามใช้พวงมาลัยซ้าย การกำหนดความเร็วในการขับขี่รถในลาวและเวียดนาม

The Study on Impact and Socio-Economic Changes from EWEC Developent Project

Research Team: Miss Niramol Srithongchai
Miss Jaranya Wongprom
Mr. Thanajak Yenbamrung
Miss Panthip Thathong

Office : Research and Development Institute, Khon Kaen University, 123 Friendship Road, Nai Muang Sub-district, Muang District, Khon Kaen Province 40002

Type of Research Fund: General Research Fund of Khon Kaen University
2009

Abstract

247306

The study on Impact and Socio-Economic Changes from EWEC aims to: 1) Review the weak and strong points of the development of land transportation of the EWEC; 2) Review policies, operations, adaptations and changes of provinces along the path; and 3) study the impact and adaptation of people and communities living along the path of the EWEC. The Khon Kaen and Mukdahan provinces are selected as its research sites.

Research findings:

Khon Kaen Province

Socio-economic impact. The province has operation plan to establish the market to its neighboring countries. The businessmen study tour to China project has been undertaken in order to find business partners in the new market. There are a lot of large and medium scales factories existing along this route. These factories have created job opportunities to working age population in the area. They can find the jobs without migrating to find jobs somewhere. In addition, it is found that there are a lot of big scale industrials establishing the production base in the neighboring countries. Presently, the problem of alien workers has been arising because of the lacking of unskilled labor in the country. Most of alien unskilled labor are coming from Lao, Vietnam, and Burma respectively.

Community Impact. Once the commuting system has been improved, the better the children can achieve the better education. Children have more chance to study in the higher level upto university level in the city. Furthermore, there are also increasing the development and expansion of OTOP products of the Tambon Administartion Organizations existing along

247306

side of the route of the EWEC. They provide more suitable locations to show their products along the route.

However, once the development has been reached the area, the price of land has also been increasing dramatically. Some of villagers who owned land close to the highway have already sold their land and bought cheaper land farther from the road or even in other villages. Because of the expansion of the road's size, the community has been divided into two sides which has been resulted to the once closed relationship of the community's members. People's participation in the community's traditional ceremonies has also been reduced. Local shops also reduced in numbers since most of the villagers (who have cars) could go to buy things in the big markets in the city conveniently. Local products have less been collected dramatically. There were once the local merchants acted as middle-man to collect the agricultural products in the community. Since the better commuting route has been existing, presently, the outside capitalists come to buy products in the community or some of villagers take their products to sell in the district or even in the city.

Mukdahan Province

Economic Impact. The agricultural industrial has been expanded in order to add value for exportation. The transportation of goods with the neighboring countries has been relied on road since it is more convenient than waterway. The Indo-Chinese Market which was once the important port for good transportation has been diminished its role. The numbers of tourists who came to visit and buy goods there have also been reduced dramatically.

Education. There are exchanging programs existing among various education institutes. There is also a development of curriculum to support the tourism of the government organization, for example, the Province Industrial Organization organized the training to create and develop new businessmen.

Community Impact. Communities accesses to new route plan to expand their OTOP products in the future. The Tambon Administration Organizations (TAOs) together with other occupational groups existing in the communities plan to sell their products along the side road provided by the TAOs. They expect that more tourists will come to visit and buy their products. The new route makes the communities' life style change. There are more vehicles passing by and the drivers drive their vehicles faster. Children and the old find very difficult for them to cross the road. Though, there will be a crossover in the near future, it is still inappropriate for the old to use the crossover. Communities located close to the Khong River Bridge have been changed. Various tourism business activities have been existed, for example, tourist companies, vans to accommodate passengers, evening market to serve

247306

torists who went to visit the neighboring countries and returned to Thailand in the evening. In addition, it is found that there are more non-residence living in the communities and there are more people migrated from other places to live in the communities. Many pieces of land have been sold. Villagers sold their land to the big merchants which had been started since 2001. The price of land located close to the Bridge has been increased more than three times. Since the numbers of vehicle have been increased dramatically, the noise pollution and the air pollution caused by vehicles have also been increased. In addition, the amount of garbage has also increased in the area close to the Bridge. Besides, it is also found that there are a large number of smuggling from the neighboring countries. There are more Thai tourists going to visit our neighboring countries than tourists from our neighboring countries coming to visit Thailand. Some Thai people go to gamble at the casinos in our neighboring countries. Some of them run out of money and they have to borrow money from informal money-lenders which has been affected to their families life. In addition, there are increasing in number of drugs and smuggling products more than the past.

Overview Analysis

Outstanding point

The development strategic plans have been existed. With the plans, we can see the goals as well as the relationship between Thailand and its neighboring countries' economic status. The international education programs have been developed. The regional universities have created students exchange programs with neighboring countries. The various international programs have been initiated to welcome students from our neighboring countries who want to study in Thailand. The structure of land along the EWEC has been changed such as: 1) the size of road from 2 lanes has been expanded to 4-10 lanes; 2) the construction of the Thai-Lao Friendship Bridge to cross the Khong River; and 3) the development of the commuting system, etc. In addition, it is found out that the market as well as producing base have been expanded. The medium and large scales business have been expanded their market and producing base into neighboring countries.

Weak point

The Policy is not consecutive. There is a change of the EWEC policy (5-year province development plan, fiscal year 2005-2009) which defined strategic and operational framework in order to reach the goal. However, during 2006-2007, the strategic plan has been shifted to live healthy and happily (Yoo Dee Mee Suk). Since 2008 onward, the policy has been shifted

to “strong Thai”. These changes have caused the lack of continuation and the clarification in terms of operational framework.

No clear main operational office and mechanism. It is found out that the lack of responsible organization to operate the plan into actions in all levels have limited all the plan of the EWEC to achieve the goals. Though, there is a try to relate the EWEC’s policy to cooperate with the province’s development plan in all levels, it cannot operate into the concrete one.

Lack of concrete follow-up and evaluation processes as well as public relation to provide information to society to acknowledge the significant of the EWEC. Local organizations do not have chance to participate in policy level or activities related to the EWEC. On the other hand, they are directly affected by the policy and its impact. Their land were surrendered back to the government because of the road construction passing their land. The plan has more focused on construction development aspect rather than other development aspects such as people’ quality of life development or the development of related personals to support the EWEC.

Problem on geography characteristic. The commuting system of Lao and Vietnam to the Danang Port has still been 2-lane road. This is not convenient and good enough to transport goods from Thailand to the EWEC to export to Danang Port. The difference in traffic rules and practices also cause some problem, for example, Thailand abides in right-handed steering wheel while Lao and Vietnam abide in left-handed steering wheel. The different of speed limit in Lao and Vietnam also cause a problem.