

บทที่ 1

บทนำ (Introduction)

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา (The Significance of the Problems)

ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีพรมแดนที่ติดต่อกันตามแนวลำน้ำโขง โดยมีสายสัมพันธ์ที่เป็นประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมีวัฒนธรรมความเป็นอยู่คล้ายคลึงกัน ยิ่งไปกว่านั้นในปัจจุบันนี้ ประเทศทั้งสองประเทศสามารถติดต่อสื่อสารถึงกันทางการค้าและการเมืองได้อย่างแนบแน่นกว่าในอดีตที่ผ่านมา ประกอบกับการที่ไทย – ลาว มีวัฒนธรรมชนชาติไทในตระกูลภาษาไท – กะไดที่แสดงถึงความใกล้ชิดต่อกัน ในทางอัตลักษณ์ระหว่างผู้คนทั้งสองเชื้อชาติบนสายน้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเส้นทางคมนาคมขนส่งมีการเชื่อมโยงต่อกัน กันนับว่ายังเป็นการทำให้การค้าขายแลกเปลี่ยนระหว่างไทย-ลาว สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น และมีอัตราการขยายตัวทางการค้าที่มากขึ้นกว่าเดิม (ชัยญาทิพย์ ศรีพนา และคณะ, 2535)

อย่างไรก็ตาม ปริมาณการค้าไทย – ลาวที่ผ่านมาในอดีตมีมูลค่า 0.4 เปอร์เซ็นต์ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเบื้องต้น (Gross Domestic Product) หรือมีมูลค่าที่คิดเป็นรายได้ที่เกิดขึ้นในประเทศค่อนข้างน้อยมากประกอบกับการค้าชายแดนระหว่างไทย – ลาว ทั้งการส่งออก – นำเข้าโดยทั่วไปยังมีมูลค่าสูงและกระจุกในแบบการค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามไปยัง สปป. ลาว และนับจาก สปป.ลาวไปยังประเทศที่สาม

นอกจากนี้ สินค้าไทยที่ส่งไปขายโดยผ่าน สปป.ลาว เข้าสู่ประเทศที่สามนั้น (ด้านศุลกากร นครพนม, 2549) เป็นการค้าผ่านแดนที่จะต้องอาศัยช่องว่างเชิงนโยบายเข้ามาประกอบกันด้วย ประกอบกับเกิดความหละหลวมในการดำเนินนโยบายและมาตรการทางการค้าระหว่างไทย - อินโดจีน นอกจากนี้ การค้าชายแดนไทย – ลาว ก็นับว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่ไปผลักดันให้มูลค่าการค้าของสินค้าตามแนวชายแดนไทย-ลาว มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะว่าสินค้าไทยมีคุณภาพและมีความทันสมัยมากกว่าสินค้าที่ผลิตขึ้นได้ภายในประเทศนั้นๆ รวมทั้งสินค้าที่มาจากประเทศจีนด้วย ประกอบกับ ระดับราคาสินค้าที่ผู้บริโภคชาวลาวยังสามารถยอมรับได้ ทำให้สินค้าไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าในหมวดเครื่องอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้า และเสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นที่นิยมในหมู่ผู้บริโภคชาวลาว รวมไปถึงการได้รับความนิยมนอกจากประชาชนในประเทศอื่นๆ ของภูมิภาคอินโดจีนด้วย ซึ่งได้แก่ ประเทศกัมพูชา และประเทศเวียดนาม

การค้าชายแดนไทย - ลาว นับเป็นส่วนหนึ่งของการค้าระหว่างประเทศ ถึงแม้ว่ามูลค่าการค้าจะมีสัดส่วนไม่สูงนัก เพราะเป็นการดำเนินงานในรูปของนิติบุคคลเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการค้าสินค้าอุปโภคบริโภค มีทั้งในรูปแบบนิติบุคคล ผู้ทำการค้าจัดตั้งบริษัทการค้า มีการทำธุรกรรมอย่างเป็น

ระบบ เป็นจำนวนมาก และติดต่อผ่านคนกลางหรือผู้จัดจำหน่ายในไทย และอีกรูปแบบหนึ่ง คือ การค้ารายย่อยซึ่งมีลักษณะที่ผู้ทำการค้าเดินทางข้ามพรมแดนโดยใช้บัตรผ่านแดนเข้ามาซื้อขายสินค้าใน ปริมาณที่ไม่สูงมากนักเพื่อนำกลับเข้าไปขายอีกต่อหนึ่ง หรืออยู่ในลักษณะคำสั่งซื้อที่ส่งมายังพ่อค้า ชายแดน ซึ่งนับได้ว่าเป็นรูปแบบการค้าที่เรียกกันว่า กองทัพมด (ชลีสา รัตตสาร, 2549)

ด้านศุลกากรที่มีมูลค่าการค้าที่สูงเป็นอันดับต้นๆ คือ ด้านศุลกากรจังหวัดหนองคาย ด้าน ศุลกากรจังหวัดมุกดาหาร ด้านศุลกากรจังหวัดนครพนม และด้านศุลกากรจังหวัดอุบลราชธานี นับจาก พ.ศ. 2546 - 2548 มูลค่าการค้าโดยรวมระหว่างไทย - ลาวได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากการศึกษาพบว่า พ.ศ. 2547 มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย - ลาว รวมทั้งหมดเท่ากับ 27,989.3 ล้านบาท โดยนับว่าเป็นมูลค่า ทางการค้าที่เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีก่อนหน้าเท่ากับร้อยละ 20.6 โดยมีมูลค่าการค้ารวมทั้งสิ้น เท่ากับ 23,212.5 ล้านบาท พ.ศ.2548 มีมูลค่าการค้าระหว่างไทย - ลาวเท่ากับ 40,107.0 ล้านบาท เป็น อัตราที่เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันของปีก่อนหน้าเท่ากับร้อยละ 43.3 โดยไทยเป็นฝ่ายเกินดุลทางการค้า เท่ากับ 21,853.9 ล้านบาท ยิ่งไปกว่านั้นไทยยังเป็นคู่ค้ารายใหญ่ที่สุดของลาว (เขียน ชีระวิทย์, อิศร เสม แยม และทานตะวัน มโนรมย์, 2544) โดยพบว่าใน พ.ศ.2539 ไทยสามารถครองส่วนแบ่งทางการตลาด ในลาวได้ถึงร้อยละ 44.95 ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2538 ที่มีส่วนแบ่งตลาดเพียงร้อยละ 41.26 (กระทรวง พาณิชย์, 2549) โดยพบว่า ส่วนใหญ่แล้วเป็นการค้าชายแดนระหว่างไทยกับแขวงต่างๆ ของ สปป.ลาว ซึ่งได้แก่ แขวงปากเซ แขวงจำปาสัก แขวงสะหวันนะเขต แขวงหลวงพระบาง และนครเวียงจันทน์

เส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศและการค้าไทย - ลาว มีอิทธิพลอย่างสูงต่อวิถีชีวิตและความ เป็นอยู่ของสปป.ลาว (เอกจิต วงศ์สุชาติกุล, 2523) การค้าไทย - ลาว มีทั้งที่เป็นการค้าที่ถูกต้องตาม ระเบียบทางการค้าและการลักลอบขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนไทย - ลาว จนกลายเป็นส่วนหนึ่งของระบบ เศรษฐกิจไทยมากกว่าที่จะเป็นส่วนหนึ่งของระบบเศรษฐกิจลาว เพราะการแลกเปลี่ยนไทย - ลาวริมฝั่ง แม่น้ำโขงเป็นไปอย่างไม่เสมอภาคต่อกัน (เขียน ชีระวิทย์, อิศร เสมแยม และทานตะวัน มโนรมย์, 2544) สัมพันธภาพทางการค้าไทย - ลาว มีความแนบแน่น นับตั้งแต่ พ.ศ. 2532 เป็นต้นมา จากการที่ลาว มีความมุ่งมั่นที่จะเปิดประเทศอย่างแท้จริง (ชลีสา รัตตสาร, 2549) สำหรับไทยนั้นก็มุ่งส่งเสริมการทำ ธุรกิจกับภูมิภาคอินโดจีนโดยเฉพาะกับสปป.ลาว นับจาก พ.ศ. 2531 เป็นต้นมา อีกทั้งยังมีการสร้าง เส้นทางติดต่อเชื่อมโยงระหว่างกันหลายเส้นทาง เช่น สะพานข้ามแม่น้ำโขงทั้ง 2 แห่งที่จังหวัด หนองคายและมุกดาหาร ตามลำดับ หลักฐานที่สำคัญ คือ ไทยได้รับเงินกู้จากออสเตรเลียสำหรับการ สร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ณ จุดผ่านแดน จังหวัดหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์ และ ในสมัยรัฐบาลชุดทักษิณ 1 ได้ทำข้อตกลงกับนายบุนยัง วอละจิต นายกรัฐมนตรี สปป.ลาว สร้างสะพาน มิตรภาพแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร - แขวงสะหวันนะเขต เมื่อวันที่ 21 มีนาคม พ.ศ. 2547 กำหนดแล้ว และเปิดใช้ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2549 (สำนักงานประชาสัมพันธ์เขต 2 กรมประชาสัมพันธ์ สำนักนายกรัฐมนตรี, 2549)

หากมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดนครพนม - แขวงคำม่วน จริง ก็น่าจะมีคามหวังว่าจะก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของมูลค่าการค้าระหว่างไทย - ลาว มากยิ่งขึ้น เนื่องจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ดังกล่าว นอกจากจะเป็นสะพานแผ่นดินเชื่อมโยระหว่างฝั่งไทยและฝั่งลาวแล้ว ยังมีผลประโยชน์ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จะช่วยอำนวยความสะดวกต่อการค้าระหว่างไทย - ลาวทางตอนใต้ของประเทศ และเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการดึงดูดกำพูชาและเวียดนามตอนใต้ให้เข้ามาติดต่อกับไทยมากยิ่งขึ้นด้วย จังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นจุดที่จะมีการสร้างสะพานจะกลายเป็นเมืองการค้าชายแดนที่มีปริมาณการค้ากับอินโดจีนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และส่งผลต่อการสร้างเสริมความสำคัญของไทยในสายตาของลาวมากยิ่งขึ้นส่วนเวียดนามจะมีความน่าสนใจในสายตาของไทยมากขึ้นด้วยเช่นกัน ประเทศเหล่านี้จะกลายเป็นแหล่งรับซื้อสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทย นอกเหนือจากการค้าระหว่างประเทศของไทยที่มุ่งสู่ตลาดสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และตลาดญี่ปุ่น การศึกษาวิจัยในเรื่องนี้จะสร้างความชัดเจนให้มากขึ้นเกี่ยวกับมูลค่าทางการค้าไทย-ลาว โดยหลักการที่ว่า ถ้าหากมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 เกิดขึ้นจริงแล้ว มูลค่าทางการค้าไทย - ลาวทางตอนกลางและตอนใต้จะเพิ่มขึ้นมากน้อยแค่ไหน หรือไม่ เพียงไร เมื่อเทียบกับในอดีตที่ผ่านมา มูลค่าการค้าสินค้าไทยอันเนื่องมาจากความต้องการบริโภคของลาว กำพูชา และเวียดนามจะเปลี่ยนแปลงไป หรือไม่ อย่างไร ตลอดจน รูปแบบการบริโภคและการค้าชายสินค้าไทย จะเปลี่ยนไปจากเดิมหรือไม่ สิ่งเหล่านี้นับว่าเป็นประเด็นที่สำคัญต่อการศึกษาในปัญหาดังกล่าว จึงมีความสำคัญต่อการค้นหาความเป็นจริงจากการศึกษาในเรื่องนี้

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย (Research Objectives)

งานวิจัย เรื่อง การศึกษาผลประโยชน์จากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (จังหวัดนครพนม - แขวงคำม่วน) ในบริบทวัฒนธรรมและเศรษฐกิจ เป็นรูปแบบการศึกษาพฤติกรรมทางการค้า และผลที่เกิดขึ้นต่อการค้า การลงทุน การขนส่ง และการท่องเที่ยว ระหว่างไทย - ลาว ณ จุดที่ดำริให้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 เป็นสำคัญ วัตถุประสงค์ในการศึกษามีดังต่อไปนี้ คือ

1. เพื่อศึกษาผลประโยชน์ทางการค้าที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม (Land Bridge) ภายใต้โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3
2. เพื่อศึกษารูปแบบการค้าชายแดนไทย - ลาว ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันทางตอนกลางของ สปป.ลาว และเพื่อศึกษาเส้นทางที่จะสร้างควมมีประสิทธิภาพต่อการสร้างควมได้เปรียบด้านการแข่งขันของไทยในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS - EC) เป็นสำคัญ
3. เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนต่อโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3

1.3 คำถามงานวิจัย (Research Questions)

งานวิจัยเรื่องนี้ เป็นการศึกษาความคิดเห็นและทัศนคติของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ที่เกี่ยวข้องต่อการค้า การลงทุน การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว เป็นสำคัญ โดยผนวกเข้ากับข้อมูลทฤษฎีภูมิอีกจำนวนหนึ่ง เพื่อตอบคำถามต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. มูลค่าการค้าไทย – ลาว ในพื้นที่ตอนกลางของประเทศเพิ่มมากขึ้นหรือไม่เพียงไร เมื่อเปรียบเทียบกับอดีตที่ผ่านมา
2. รูปแบบและมูลค่าสินค้าไทยอันเนื่องมาจากความต้องการของผู้บริโภคใน สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม จะเป็นอย่างไร
3. ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 มีส่วนสำคัญต่อการสนับสนุนความร่วมมือในด้านอื่นๆ ด้วยหรือไม่ อย่างไร เช่น การลงทุน การท่องเที่ยว การขนส่ง และการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม โดยเฉพาะวัฒนธรรมการบริโภค เป็นต้น

1.4 ขอบเขตงานวิจัย (Scope of the Study)

การวิจัยเรื่องนี้มีขอบเขตการศึกษา ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. มีการจำกัดพื้นที่การศึกษาให้อยู่ในเขตพื้นที่ของอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ประเทศไทย และเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
2. มีการศึกษาสินค้าเฉพาะกลุ่มในกลุ่มเจ้าของร้านค้าซึ่งทำการค้าเครื่องอุปโภคบริโภค เครื่องนุ่งห่มแฟชั่น เครื่องมือสื่อสาร และเครื่องสังฆภัณฑ์ ตลอดจนกลุ่มผู้ประกอบการค้าปลีก ค้าส่ง ตัวแทนจัดจำหน่ายสินค้า และผู้รับจัดการขนส่งสินค้า
3. มีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In – Depths Interview) จากผู้กุ่มนโยบายและมาตรการการค้าไทย – ลาว ในระดับจังหวัด (นครพนม) และแขวง (คำม่วน) เพื่อศึกษาระดับทัศนคติและความคิดเห็นที่มีผลได้ต่อการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การขนส่ง และการท่องเที่ยว ระหว่างไทย – ลาว เป็นสำคัญ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Expected Advantages)

1. ทำให้ทราบถึงผลประโยชน์จากการค้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการคมนาคมขนส่งภายใต้โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (จังหวัดนครพนม – แขวงคำม่วน)

2. ทำให้เกิดการกำหนดรูปแบบการค้าชายแดนไทย - ลาว ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อสร้างความได้เปรียบจากการแข่งขัน โดยทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage Theory)

3. ทำให้ตระหนักได้ถึงผลได้ผลเสียจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 โดยทัศนคติและความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย (Insurable Interest) ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องต่อการค้าชายแดนไทย - ลาว

4. ทำให้การกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการค้า การลงทุน การขนส่ง และการท่องเที่ยวระหว่างไทย-ลาว ตลอดจนอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงได้ (Greater Mekong Sub – Regional Economic Cooperation: GMS - EC) มีความชัดเจนและมีความเป็นไปได้