

บทที่ 2

วรรณกรรม ทฤษฎี และแนวความคิด ที่เกี่ยวข้อง (Related Literatures, Theories and Concepts)

การวิจัย เรื่อง ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการค้าไทย-ลาว ณ จุดที่มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ในบริบทของวัฒนธรรมและเศรษฐกิจ มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อศึกษาผลประโยชน์ทางการค้าที่จะเกิดขึ้น จากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ภายใต้โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 และเพื่อศึกษารูปแบบการค้าชายแดนไทย-ลาว ที่มีประสิทธิภาพในการสร้างความได้เปรียบของประเทศ รวมทั้งเพื่อศึกษาความคิดเห็นและทัศนคติของผู้ที่มีส่วนได้เสีย และผู้เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน ต่อโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 และผลประโยชน์ที่จะได้รับ การวิจัยในเรื่องนี้มีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่างๆ ดังนี้คือ

1. สถานการณ์การค้าชายแดนไทย - ลาว บริเวณจังหวัดนครพนม - แขวงคำม่วน
2. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3
3. แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.1 สถานการณ์การค้าชายแดนไทย - ลาว บริเวณจังหวัดนครพนม - แขวงคำม่วน

2.1.1 ภาพรวมเกี่ยวกับการค้าไทย - ลาว

การค้าระหว่างประเทศเป็นประเด็นหลักของการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทยตามแนวการพัฒนาประเทศ ซึ่งเป็นที่ปรากฏว่าแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อนับตั้งแต่แผนฯ ฉบับที่ 5 มาจนถึงปัจจุบันนี้ มุ่งเน้นการส่งออกเพื่อนำความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (Export – Led Growth) ตามนโยบายเสรีนิยมทางการค้า (Neo - Liberalism)

การค้าไทย - ลาว มีความกระเตื้องมากยิ่งขึ้น นับจากสมัยที่ สปป.ลาว ได้รับเอกราชใน พ.ศ. 2497 เป็นต้นมา โดยพบว่า สถานการณ์ทางการค้าไทย - ลาว ได้มีการเปิดประตูทางการค้าเพื่อไปมาหาสู่กันมากยิ่งขึ้น โดยนับจากสมัยที่ สปป.ลาว มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบกษัตริย์มาเป็นระบบสังคมนิยมแบบกระจายอำนาจใน พ.ศ. 2518 เป็นต้นมา แผนพัฒนาเศรษฐกิจของ สปป. ลาว กำหนดให้ใช้นโยบายการค้าเสรี เมื่อนับจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ฉบับที่ 4 เป็นต้นมา เหตุการณ์สำคัญในครั้งนี้นักเศรษฐศาสตร์ของไทยวิเคราะห์กันว่า แนวทางดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ลาวกำลังมุ่งเน้นการใช้นโยบายเสรีนิยมทางการค้า (Trade Liberalism) และด้วยสาเหตุเหล่านี้ จึงได้ส่งผลทำให้การค้าไทย - ลาว มีอัตราเจริญเติบโตขึ้นอย่างเป็นลำดับ

ลักษณะเฉพาะของการค้าไทย - ลาว ที่สำคัญ ก็คือ สปป.ลาว มีการพึ่งพาการนำเข้าเครื่องอุปโภคบริโภคจากประเทศเพื่อนบ้านเกือบทั้งหมด และไทยคือประเทศคู่ค้ารายใหญ่ที่สุดของลาว จากสถิติทางการค้าใน พ.ศ. 2539 พบว่า ไทยสามารถครองส่วนแบ่งทางการตลาดในลาวได้ถึงร้อยละ 44.95 เมื่อถึง พ.ศ. 2548 มีการพบว่ามูลค่าทางการค้าโดยรวมทั้งฝ่ายไทยและฝ่ายลาวมีมูลค่ารวมกันเท่ากับ 40,107.0 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการที่ลาวนำเข้าเครื่องอุปโภคบริโภคจากไทยเป็นมูลค่าสูงถึง 30,980.4 ล้านบาท ในขณะที่มูลค่าการนำเข้าสินค้าลาวในไทยของปีเดียวกันนั้น มีมูลค่ารวมเท่ากับ 9,126.5 ล้านบาท (กระทรวงพาณิชย์, 2549)

จากข้อมูลของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2549) พบว่า สินค้าไทยที่ส่งออกไปขายให้กับลาว ประกอบด้วย น้ำมันสำเร็จรูป เหล็ก เหล็กกล้า ผลิตภัณฑ์ผ้าฝ้าย รถยนต์ อุปกรณ์เคมี ส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักร และส่วนประกอบของเครื่องจักร เครื่องดื่ม เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว เตอบไมโครเวฟ เครื่องไฟฟ้าที่ใช้ความร้อน ผลิตภัณฑ์พลาสติก ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูปอื่นๆ ตู้เย็น ตู้แช่แข็ง และส่วนประกอบ ดังแสดงด้วยตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1

มูลค่าและสัดส่วนสินค้าออกของไทยไปลาว ระหว่าง พ.ศ. 2546 - 2548

รายการ	มูลค่า : ล้านบาท			สัดส่วน : ร้อยละ		
	2546	2547	2548	2546	2547	2548
1. น้ำมันสำเร็จรูป	3,728.3	4,479.0	6,584.0	19.71	19.16	21.26
2. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,106.7	1,244.9	2,479.6	5.85	5.32	8.01
3. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	1,422.9	2,096.0	1,823.1	7.52	8.96	5.89
4. ผ้าฝ้าย	1,610.9	1,766.2	2,308.8	8.52	7.55	7.46
5. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	402.7	745.3	1,235.4	2.13	3.19	3.99
6. เคมีภัณฑ์	717.0	875.8	1,321.6	3.79	3.75	4.27
7. ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	342.2	474.0	843.7	1.81	2.03	2.72
8. น้ำตาลทราย	182.8	235.4	487.0	.97	1.01	1.57
9. ปูนซีเมนต์	375.4	405.4	431.7	1.98	1.73	1.39
10. เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	496.9	566.2	738.2	2.63	2.42	2.38
รวม 10 รายการ	10,385.7	12,888.3	18,253.0	54.91	55.12	58.95
อื่นๆ	8,530.0	10,494.2	12,712.5	45.09	44.88	41.05
มูลค่ารวม	18,915.7	23,382.6	30,965.5	100.00	100.00	100.00

สินค้าที่ไทยนำเข้าจากลาวเป็นประจำ ได้แก่ ไม้ซุง ไม้แปรรูป ไม้อื่นๆ ผลิตภัณฑ์ไม้ รั้วพืชรูปร่างสำเร็จรูป เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ ถ่านหิน สินแร่โลหะอื่นๆ และเศษโลหะ ผัก ผลไม้ ของปรุงแต่งที่ทำจากผักและผลไม้ เมล็ดพืช น้ำมัน และเสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นต้น ดังแสดงด้วยตารางต่อไป

ตารางที่ 2.2

มูลค่าและสัดส่วนสินค้านำเข้าของไทยจากลาว ระหว่าง พ.ศ. 2546 – 2548

รายการ	มูลค่า : ล้านบาท			สัดส่วน : ร้อยละ		
	2546	2547	2548	2546	2547	2548
1. สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	82.6	118.0	2,016.4	1.92	2.56	22.09
2. เชื้อเพลิงอื่น ๆ	-	-	2,527.5	.00	.00	27.69
3. ไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์	3,384.0	3,313.5	3,236.1	78.76	71.87	35.46
4. พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	203.2	351.8	426.1	4.73	7.63	4.67
5. อุตสาหกรรมพิเศษ	142.3	124.7	315.0	3.31	2.70	3.45
6. ถ่านหิน	83.5	128.7	159.8	1.94	2.79	1.75
7. เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	80.9	90.3	70.3	1.88	1.96	.77
8. ผัก ผลไม้และของปรุงแต่งที่ทำจากผัก ผลไม้	28.7	94.6	122.8	.67	2.05	1.35
9. เสื้อผ้าสำเร็จรูป	2.2	19.3	41.1	.05	.42	.45
10. แร่และผลิตภัณฑ์จากแร่	17.2	23.1	22.7	.40	.50	.25
รวม 10 รายการ	4,024.5	4,263.9	8,937.7	93.66	92.48	97.93
อื่นๆ	272.3	346.8	188.8	6.34	7.52	2.07
มูลค่ารวม	4,296.8	4,610.7	9,126.5	100.00	100.00	100.00

2.1.2 การค้าชายแดนไทย - ลาว ด้านจังหวัดนครพนม

จังหวัดนครพนมเป็นจังหวัดชายแดนไทยทางฝั่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีแม่น้ำโขงเป็นพรมแดนกั้นกลางกับสปป.ลาว ที่แขวงคำม่วน พรมแดนแม่น้ำโขงที่จุดนี้มีระยะทางทั้งหมด 153 กิโลเมตร ด้านทิศเหนือติดต่อกับจังหวัดหนองคาย ด้านทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดมุกดาหาร และด้านทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดสกลนคร (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม, 2549)

แขวงคำม่วนนับเป็น 1 ใน 13 แขวง ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีพื้นที่ตั้งอยู่ในภาคกลางของ สปป.ลาว แขวงคำม่วนประกอบด้วยเมืองต่างๆ ดังนี้ คือ (1) เมืองท่าแขก (2) เมือง

หนองบก (3) เมืองหินบูน (4) เมืองมหาไชย (5) เมืองยมราช (6) เมืองบัวละพา ลักษณะโดยธรรมชาติของแขวงคำม่วนอุดมไปด้วยธรรมชาติที่มีความอุดมสมบูรณ์ เป็นทั้งแหล่งเพาะปลูก แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ รวมทั้งศิลปวัฒนธรรม (ศูนย์ข้อมูลมหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2549)

สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม (2549) รายงานไว้ว่า การค้าไทย - ลาว ด้านจังหวัดนครพนม โดยทั่วไปมีลักษณะเป็นการค้ากับเมืองต่างๆ ในแขวงคำม่วน โดยมีเส้นทางการค้าผ่านด่านศุลกากรเมืองนครพนมซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง จุดผ่านแดนดังกล่าวตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับเมืองท่าแขกของแขวงคำม่วน นอกจากนี้ยังมีจุดผ่านแดนชั่วคราวอีก 1 แห่ง ตั้งอยู่ที่หมู่ 3 ตำบลท่าอุเทน อำเภอท่าอุเทน จังหวัดนครพนม ซึ่งอยู่ตรงกันข้ามกับเมืองหินบูน แขวงคำม่วน นอกจากนี้ยังมีจุดผ่อนปรนทั้งหมดอีก 4 แห่ง ได้แก่

- (1) อำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม - บ้านบุงกวาง เมืองปากกระดิ่ง แขวงบอลิคำไซ
- (2) อำเภอท่าอุเทน จังหวัดนครพนม - บ้านหินบูน แขวงคำม่วน
- (3) อำเภอธาตุพนม - เมืองหนองบก แขวงคำม่วน
- (4) จังหวัดนครพนม และบ้านนาดี จังหวัดนครพนม - บ้านปากเป้ง แขวงคำม่วน

การค้าไทย - ลาว มีความสำคัญเป็นอันดับ 3 ของการค้าชายแดนของไทยใน พ.ศ. 2548 โดยมีส่วนแบ่งการตลาดเท่ากับร้อยละ 8.95 ของการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทย สำหรับการค้าชายแดนที่จังหวัดนครพนม มีมูลค่าทางการค้าจัดให้อยู่ในลำดับที่ 4 ของการค้าชายแดนไทย - ลาว ด้วยเหตุนี้จึงถือได้ว่า การค้าไทย - ลาว ที่จังหวัดนครพนม - แขวงคำม่วน มีบทบาทและมีศักยภาพอย่างสูงแห่งหนึ่ง (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม, 2549)

ตารางที่ 2.3

มูลค่าการค้าชายแดนไทย - ลาว พ.ศ. 2547 - 2548 จำแนกออกเป็นรายจังหวัด

จังหวัด	2547			2548		
	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า	ส่งออก	นำเข้า	ดุลการค้า
หนองคาย	13,550.59	1,270.97	12,279.62	19,852.72	1,401.38	18,451.34
มุกดาหาร	5,402.06	621.96	4,780.10	5,371.00	954.71	4,416.29
อุบลราชธานี	2,231.04	1,182.99	1,048.05	2,643.93	1,208.78	1,435.15
นครพนม	1,051.94	823.04	228.90	2,419.02	635.64	1,783.38
อุดรดิต์	34.53	23.55	10.98	64.45	37.56	26.89
รวม	23,792.02	5,013.29	18,778.73	32,802.51	5,745.16	27,057.35

ด้วยข้อมูลสถิติการค้าชายแดนไทย - ลาว ที่จังหวัดนครพนม ใน พ.ศ.2549 พบว่า สถานะการค้าชายแดนในพื้นที่อำเภอเมือง อำเภอบ้านแพง อำเภอท่าอุเทน และอำเภอธาตุพนม ที่มีการผ่านด่านศุลกากรนครพนมและจุดผ่อนปรนต่างๆ มีมูลค่าทางการค้าเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในแต่ละปี สินค้าส่วนใหญ่จะผ่านด่านเข้า – ออก ที่ด่านอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม แต่มีสินค้าน้อยเท่านั้นที่จะผ่านด่านเข้า – ออกทางจุดผ่อนปรนจุดต่างๆ

ตารางที่ 2.4

รายการสินค้าส่งออกและนำเข้าของจังหวัดนครพนมที่สำคัญ
ประจำเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2548

ลำดับที่	สินค้าส่งออก			สินค้านำเข้า		
	รายการ	มูลค่า (หน่วย : ล้านบาท)		รายการ	มูลค่า (หน่วย : ล้านบาท)	
		พ.ย.48	ต.ค.48		พ.ย.48	ต.ค.48
1	ยานพาหนะ และส่วนประกอบ	70.853	18.432	ไม้ ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์	25.370	30.772
2	เครื่องจักรที่ไม่ใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ	67.056	36.938	สินค้าแร่	1.273	19.119
3	วัสดุก่อสร้าง	50.048	39.340	เครื่องจักรที่ไม่ใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ	0.700	0.009
4	สินค้าเชื้อเพลิง	50.048	31.596	เคมีภัณฑ์	0.102	-
5	เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	11.457	28.715	เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน	0.085	0.949
6	สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร	11.418	8.585	พาหนะและส่วนอุปกรณ์	0	0.500
7	เหล็กและเหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	7.460	24.514			-
8	เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน	2.736	0.506			
9	สินค้ากสิกรรม	2.164	1.716			
10	ของใช้ประจำวัน(เครื่องอุปโภค)	1.882	2.873			
รวม		275.122	193.215		27.53	51.349
อื่นๆ		5.406	2.94		0084	0.062
รวม		280.528	196.155		27.614	51.411

ตารางที่ 2.5
มูลค่าการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว
เดือนตุลาคม - พฤศจิกายน พ.ศ.2548

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)		+ เพิ่ม / -ลด	เทียบกับเดือน ก่อนคิดเป็น ร้อยละ
	เดือนพฤศจิกายน	เดือนตุลาคม		
มูลค่าการค้ารวม	320.15	258.32	61.83	23.93
มูลค่าการนำเข้า	28.03	51.79	-23.76	-45.87
มูลค่าการส่งออก	292.12	206.53	85.59	41.44
ดุลการค้า	264.09	154.74	109.35	70.66

นอกจากนี้ การค้าชายแดนไทย - ลาว ยังอยู่ในรูปของการค้าผ่านแดน (ขาเข้า / ขาออก) รายการสินค้าผ่านแดนที่มีความสำคัญ ได้แก่ หมวดเครื่องจักรไม่ใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เช่น อะไหล่ทำเหมืองแร่ หมวดเครื่องดื่ม และเครื่องบำรุงกำลัง เช่น ไวน์ บรัันดี ประเทศที่ส่งสินค้าผ่านไทยเพื่อเข้าไปลาว ได้แก่ ฮองกง ญี่ปุ่น สิงคโปร์ ในส่วนของสินค้าผ่านแดนจากลาวไปประเทศที่สาม ได้แก่ หมวดไม้ ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์ ประเทศปลายทาง ได้แก่ จีน และเดนมาร์ก

...สินค้าที่ลาวและเวียดนามซื้อจากไทยนั้นมีสินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องไฟฟ้า รถจักรยานยนต์ รถยนต์แทบทุกชนิด ที่เขานิยมเพราะสินค้าของไทยมีความประณีต มีคุณภาพเหนือกว่าสินค้าจากประเทศจีน...อย่างไรก็ตามการค้าชายกับลาว และเวียดนามนั้น คู่แข่งที่สำคัญของไทย คือ จีน เนื่องจากจีนสามารถผลิตสินค้าได้ในราคาต้นทุนที่ต่ำกว่า โดยเฉพาะในส่วนของรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นสินค้าตัวสำคัญ รถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมของคนลาวและคนเวียดนาม สินค้าไทยที่ซื้อจากลาวจำนวนมากจะเป็นพวกไม้แปรรูป ไม้ซุง ไม้ท่อน และไม้อัด เนื่องจากลาวมีโรงงานผลิตไม้อัดเป็นของตนเอง นอกจากนั้นทรัพยากรป่าไม้ของลาวยังค่อนข้างสมบูรณ์ สำหรับเวียดนามนั้น สินค้าสำคัญที่ไทยซื้อจากเวียดนาม คือ อาหารทะเลซึ่งมีการขนส่งจากประเทศเวียดนาม ผ่านลาว...

(Telecom journal, 2544)

รูปแบบการค้าระหว่างไทย - ลาว ด้านจังหวัดนครพนมซึ่งทำการค้ากับแขวงคำม่วน มักจะมีวิธีการ 2 วิธี คือ

(1) การข้ามฟากของผู้โดยสารและประชาชนทั้งชาวไทย - ชาวลาว รวมทั้งพ่อค้าชายแดนที่เป็นกองทัพมดในประเภทรายย่อย ซึ่งมีการใช้เรือโดยสารที่มีสัญชาติไทย - ลาว ข้ามฟากในอัตรา 15 นาที /

ลำ สลับกันไป — มา ซึ่งพบว่าในแต่ละฝ่ายจะมีจำนวนเที่ยวเรือ 15 เที่ยว / วัน จากการศึกษาพฤติกรรมทางการค้า พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าในช่วงบ่ายที่เป็นสินค้าจากกลับสู่ สปป.ลาว จะมีหนาแน่นทุกๆ วัน ยกเว้นเฉพาะวันพระเท่านั้น ส่วนชาวไทยที่จะเข้าไปประกอบธุรกิจและติดต่อการค้ากับชาวลาวใน แขวงคำม่วนจะออกจากฝั่งลาวไปตั้งแต่เรือออกเที่ยวแรกๆ ของทุกวัน

(2) การขนส่งสินค้าซึ่งมีปริมาณมากๆ จะนิยมใช้รถปิคอัพ รถหกล้อ รถบรรทุกสิบล้อ รถพ่วง เทรลเลอร์ จากฝั่งไทยขึ้นแพขนานยนต์ข้ามฟาก ณ จุดท่าด่าน โดยมีค่าใช้จ่าย 250 บาท ต่อเที่ยว

จากสถิติการค้าและผลจากการสังเกตการณ์ในพื้นที่ พบว่า ปริมาณการค้าที่จุดผ่านแดน จังหวัด นครพนม – แขวงคำม่วน ในปัจจุบันนี้ มีปริมาณการสัญจรของผู้โดยสารไทย - ลาวน้อยกว่าที่ทำด่าน สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 1 (ท่านาแล้ง) ที่จังหวัดหนองคาย และท่าด่านสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหารอย่างไม่อาจเปรียบเทียบกันได้ แต่จุดที่มีการขี้จุดที่จะก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 และกำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นได้ทางการลงทุนอยู่นี้ คือ จุดที่หากได้รับการพัฒนาอย่างจริงจังจะกลายเป็นจุดที่เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้า ระหว่าง ไทย – ลาว – เวียดนาม อย่างแท้จริง ถึงแม้ว่าไทยจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการก่อสร้างสะพานแห่งนี้ก็ตาม ทั้งนี้เป็นเพราะเหตุผล 2 ประการ คือ (1) จุดดังกล่าวมีระยะความกว้างของแม่น้ำโขงที่สั้นที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับจุดอื่นๆ (2) จุดดังกล่าวจะเปิดประตูการค้าออกสู่เวียดนามตอนกลางและสามารถส่งสินค้าขึ้นเวียดนามทางเหนือเพื่อเข้าสู่ประเทศจีนต่อไป หรือขนส่งลงทางเวียดนามตอนใต้เพื่อไปยังกรุง โฮจิมินห์ซิตี้ เมืองหลวงของประเทศเวียดนามได้อีกด้วย

2.2 เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างไทย – สปป.ลาว

โดยทั่วไปแล้ว การก่อสร้างเส้นทางคมนาคมขนส่งมีเป้าหมายสูงสุดอยู่ที่การอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่ง และมีผลต่อการสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทั้งโดยปริมาณและมูลค่าทางการค้าที่เพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัว ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จะเป็นการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ สังคม และวิถีชีวิตของผู้คนด้วย (Telecom journal, 2544) ดังนั้น เส้นทางคมนาคมขนส่ง เช่น ถนน สะพาน และเรือข้ามฟาก จึงเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญระหว่างไทย - ลาว และนับว่าเป็นโครงสร้างขั้นพื้นฐานซึ่งทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมจากการไปมาหาสู่ระหว่างกัน และเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการค้าของพื้นที่ริมสองฝั่งแม่น้ำโขง

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ชี้แจงถึงรายละเอียดในการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจไทย – ลาว เข้าหากัน ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้ คือ

- (1) การก่อสร้างถนนสายเศรษฐกิจแหลมฉบัง – สระแก้ว – บุรีรัมย์ – ขุขันธ์ – มุกดาหาร เชื่อมโยงพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตาม

แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีความต่อเนื่อง และอุตสาหกรรมตามแนวพื้นที่ นครราชสีมา – บุรีรัมย์ – สุรินทร์ เป็นที่คาดหมายได้ว่าเส้นทางดังกล่าวจะ เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมหลักๆ ในฝั่งทะเลตะวันออก กับกรุงเทพมหานคร

- (2) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรมการเกษตร และอุตสาหกรรมบริการ ใน จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดอุดรธานี นับว่าเป็นฐานภารกิจที่มีความสำคัญต่อการ เชื่อมโยงเข้ากับตลาดอินโดจีนตามแนวชายแดนของจังหวัดทุกจังหวัด โดยมี จุดมุ่งหมายที่จะให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจเมืองชายแดนให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญ ของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงด้วยการให้บริการ โครงสร้างขั้นพื้นฐานและการ ส่งเสริมการลงทุนด้วยมาตรการระยะสั้น ในจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร
- (3) การคมนาคมทางบกระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครพนม สามารถใช้ทาง หลวงหมายเลข 1 ของถนนพหลโยธินไปจนถึงจังหวัดสระบุรีแล้วจึงเลี้ยวขวาที่ หลักกิโลเมตรที่ 107 เข้าทางหลวงหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพ ผ่านจังหวัด นครราชสีมา ถึง อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ต่อมาจึงเลี้ยวเข้าไปทางหลวง หมายเลข 213 เพื่อตรงไปยังจังหวัดกาฬสินธุ์จนถึงจังหวัดสกลนคร ต่อจากนั้นจึง ใช้ทางหลวงหมายเลข 22 เดินทางเข้าสู่จังหวัดนครพนม รวมระยะทางทั้งหมด 740 กิโลเมตร¹
- (4) เส้นทางคมนาคมทางบกใน สปป.ลาว ประกอบด้วย เส้นทางหมายเลข 12 ของ แขวงคำม่วน สปป.ลาว เป็นระยะทาง 140 กิโลเมตร ซึ่งนับว่าเป็นเส้นทางคมนาคม ที่เชื่อมต่อกับถนน โฮจิมินห์ซิดีในจังหวัดกว๋างบิ่งของประเทศเวียดนาม คิดเป็น ระยะทาง 190 กิโลเมตร เมื่อรวมระยะทางของถนนสายนี้โดยนับจากแขวงคำม่วน (สปป.ลาว) ถึงจังหวัดกว๋างบิ่งของประเทศเวียดนามแล้ว พบว่า เส้นทางสายนี้มีความยาวประมาณ 340 กิโลเมตร จึงเป็นที่คาดหวังได้ว่า เส้นทางหมายเลข 12 จะเป็นถนนเศรษฐกิจสายใหม่ของ สปป.ลาว ซึ่งเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจและการค้าของ จังหวัดนครพนม เพราะเส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงไทย - ลาว - เวียดนาม ไปออก สู่ทะเลจีนใต้ที่ประเทศเวียดนามได้ใกล้ที่สุด

¹ ระยะทางระหว่างจังหวัดนครพนมไปยังจังหวัดที่อยู่ติดๆ กัน มีรายละเอียดดังนี้ คือ จังหวัดมุกดาหาร 104 กิโลเมตร จังหวัดอุบลราชธานี 271 กิโลเมตร จังหวัดขอนแก่น 298 กิโลเมตร จังหวัดหนองคาย 303 กิโลเมตร จังหวัด สกลนคร 93 กิโลเมตร

เส้นทางสายนี้เชื่อมต่อกับเส้นทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งนับว่าเป็นโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ 4 ประเทศ คือ ไทย – พม่า – ลาว – เวียดนาม ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EAST - WEST CORRIDOR) โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะก่อให้เกิดความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนตรง ภายใต้ความร่วมมือระหว่างกันในทางเศรษฐกิจของอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง

จากการลงพื้นที่วิจัย สมาชิกของหอการค้าจังหวัดนครพนมท่านหนึ่ง ลงความเห็นเห็นว่า “เส้นทางสายนี้ น่าจะส่งผลดีต่อการพัฒนาการค้าของไทย โดยเฉพาะการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนทางด้านจังหวัดนครพนม เนื่องจากเป็นเส้นทางใกล้ที่สุดจากจังหวัดนครพนมเข้าไปยังลาวและเวียดนาม โดยเฉพาะในเรื่องการค้าชายฝั่งคนลาวและคนเวียดนามสนใจที่จะบริโภคสินค้าอุปโภคบริโภคจากไทยเป็นอย่างมาก เพราะถือว่าสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ² ในขณะที่สินค้าจีนที่เข้าไปในตลาดของลาวและเวียดนามเป็นสินค้าที่มีคุณภาพต่ำกว่า ไม่เป็นที่นิยมแต่พอขายได้เพราะมีราคาถูก ในส่วนของเส้นทางอีกเส้นทางหนึ่ง คือ เส้นทางหมายเลข 9 นั้นก็คือเป็นเส้นทางแห่งความหวังที่จะมีบทบาทสำคัญในการนำความเจริญมาสู่อนุภาคลุ่มน้ำโขง 6 ประเทศ คือ ไทย – ลาว – เวียดนาม – กัมพูชา – พม่า – จีน”

2.3 โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ระหว่างไทย – สปป.ลาว

ในปัจจุบันรัฐบาลลาวให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างขั้นพื้นฐานของประเทศ ในด้านการคมนาคมขนส่ง รัฐบาลลาวตัดถนนเพิ่มเติมและสร้างถนนเครือข่ายออกไปยังพื้นที่ต่างๆ ของประเทศมากยิ่งขึ้น โดยได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากองค์กรระหว่างประเทศจำนวนมาก เช่น UNDP และ JICA เป็นต้น

การคมนาคมขนส่งส่วนที่เชื่อมต่อกับไทยถูกสร้างขึ้นมาเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง จำนวน 3 แห่ง ได้แก่

2.3.1 สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 ที่จังหวัดหนองคาย – บ้านท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์

² ความมีคุณภาพของสินค้าไทยในสายตาของชาวลาว (ส่วนหนึ่งของผลการศึกษาในคุณฉันทิณีพันธ์ เรื่อง การค้าไทย – ลาว ในบริบทของการครอบงำทางวัฒนธรรม กล่าวใน ชลธิศา รัตตสาร, 2549) เกิดขึ้นจาก (1) ความทันสมัยของสินค้าไทย โดยเฉพาะสินค้าแฟชั่น และหนังสือ วารสาร ซึ่งเป็นสินค้าที่ถูกควบคุมการนำเข้า เพราะจัดให้เป็นเครื่องวัฒนธรรม (Cultural Products) ของ สปป.ลาว (2) คุณภาพของเครื่องอุปโภคบริโภคของสินค้าไทย (Consumer Products) โดยมีสื่อสัญลักษณ์จากตรา ยี่ห้อ โลโก้ ของสินค้าไทย ที่เสนอผ่านสื่อรายการโทรทัศน์และวิทยุไทยที่ส่งสัญญาณเข้าไปใน สปป.ลาว ได้อย่างบังเอิญในระยะรัศมีไม่เกิน 300 กิโลเมตรจากจังหวัดตามแนวชายแดนไทย

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 หนองคาย – ท่านาแล้ง เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งแรกที่เชื่อมไทย - ลาว ซึ่งเกิดขึ้นมาจากความร่วมมือของรัฐบาลทั้ง 3 ประเทศ คือ ออสเตรเลีย ไทย และลาว โดยรัฐบาลญี่ปุ่นให้เงินทุนเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ รัฐบาลออสเตรเลียให้ความช่วยเหลือภายใต้โครงการร่วมมือการพัฒนาของออสเตรเลีย มีพิธีเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2537 แยกจากทางหลวงจังหวัดอุดรธานี ที่หลักกิโลเมตรที่ 163 ของจังหวัดหนองคาย เป็นระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับบ้านท่านาแล้ง ซึ่งอยู่ห่างออกไปจากนครหลวงเวียงจันทน์เป็นระยะทางโดยประมาณ 20 กิโลเมตร สะพานแห่งนี้เปิดใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งและเพื่อการท่องเที่ยวที่สำคัญ ซึ่งทำการเชื่อมต่อไปทางบกด้วยถนนหมายเลข 13 เหนือไปผ่านประเทศจีน และทะลุไปทางขวามือผ่านถนนหมายเลข 9 เข้าสู่ประเทศเวียดนาม (กรมทางหลวง, 2549)

2.3.2 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร – แขวงสะหวันนะเขต

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร – แขวงสะหวันนะเขต เริ่มดำเนินการก่อสร้างปลาย พ.ศ.2545 และทำพิธีเปิดอย่างเป็นทางการในวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ.2549 โดยมีสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงประกอบพิธีเปิดสะพาน จุดก่อสร้างสะพานแห่งนี้ ตั้งอยู่ที่บ้านสงเปือย บ้านบางทรายใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร และรอยต่อของบ้านท่าอูมและบ้านนาแก เมืองกันทะบุรี แขวงสะหวันนะเขต สะพานนี้มีความยาวทั้งสิ้น 1.6 กิโลเมตร สร้างขึ้นจากการกู้ยืมเงินร่วมกันจาก JBIC (กรมทางหลวง, 2549)

2.3.3 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม - แขวงคำม่วน

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นี้ เป็นโครงการก่อสร้างอีกแห่งหนึ่งที่นายกรัฐมนตรีไทยแจ้งว่าจะให้การสนับสนุนให้มีการก่อสร้าง ในสมัยที่มีการประชุมคณะรัฐมนตรีไทย-เวียดนามและได้อนุมัติตามหลักการไปแล้วเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2547 โดยกำหนดให้กรมทางหลวงศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม ด้วยการใช้งบประมาณของส่วนกลาง ประจำปีงบประมาณ 2547 เป็นจำนวนเงิน 20 ล้านบาท (กรมทางหลวง, 2549)

ตอนนี้การเดินทางจากจังหวัดนครพนม ไปยังแขวงคำม่วน (สปป.ลาว) ยังใช้แพขนานยนต์ ซึ่งที่ผ่านมามีการเรียกร้องให้มีการสร้างสะพานจากไทยเข้าไป แต่ก็ยังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร ถ้าทำได้ การเดินทาง การติดต่อค้าขายต่างๆ จะสะดวกมากยิ่งขึ้น เรื่องสะพานเราเคยมีการผลักดันกันมา ตั้งแต่สมัย พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ เป็นนายกรัฐมนตรี แต่ทุกวันนี้ยังไม่มีความคืบหน้ากับต้องมีการผลักดันกันต่อไป

(สำนักประชาสัมพันธ์เขต 2, 2549)

ฝ่ายไทยและลาวได้กำหนดจุดที่จะสร้างสะพานร่วมกันไว้แล้ว คือ บ้านห้อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ห่างจากตัวเมืองจังหวัดนครพนมออกไปประมาณ 11 กิโลเมตร สำหรับฝั่งลาวตรงกับบ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ห่างจากเมืองท่าแขกออกไปประมาณ 13 กิโลเมตร งบประมาณที่จะใช้ในการก่อสร้างวงเงิน 1,000 ล้านบาท โดยมีการพิจารณาเบื้องต้นว่า จุดดังกล่าวเป็นจุดที่เหมาะสมที่สุดที่จะทำการก่อสร้างสะพาน เนื่องจากมีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด (สำนักประชาสัมพันธ์เขต 2, 2549)

2.4 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง การศึกษาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการค้าไทย – ลาว ในบริบทของวัฒนธรรมเศรษฐกิจ เป็นการศึกษาผลที่เกิดขึ้นจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางบกระหว่าง ฝั่งไทยทางด้านจังหวัดนครพนม กับฝั่งลาวทางด้านเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ผู้วิจัยมุ่งเน้นที่จะศึกษาในประเด็นของการมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทั้งฝ่ายไทยและลาว รวมถึงความเป็นไปได้ที่จะสร้างเส้นทางการคมนาคมขนส่งเพื่อเข้าสู่เวียงจันทน์ด้วย แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยในเรื่องนี้ ประกอบด้วย

2.4.1 แนวคิดเกี่ยวกับการเชื่อมโยง โลกาภิวัตน์ และการเปลี่ยนแปลง

การเชื่อมโยงของโซ่อุปทาน ต้องอาศัยตัวจักรที่สำคัญ คือ โลจิสติกส์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานธุรกิจและการค้า เนื่องจากเป็นเทคนิคที่สามารถนำมาใช้ใน “การจัดการและการควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้า” (Wikipedia, 2006) โดยความหมายและคำอธิบายจะพบว่าการจัดการ โลจิสติกส์ ก็คือ

กระบวนการในการวางแผนนำเสนอ และ การควบคุมการไหลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และการเก็บสินค้าบริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นในการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อวัตถุประสงค์ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งคำนิยามนี้จะรวมถึงการเคลื่อนย้าย ทั้งภายในและภายนอก และการที่สินค้าถูกส่งกลับคืน (สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, 2548)

การติดต่อสื่อสารและการขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมทางด้าน โลจิสติกส์ เนื่องจากมีความสำคัญต่อการเคลื่อนย้ายและการกระจายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยนับว่าเป็นตัวแปรที่สำคัญในการกำหนดขีดความสามารถของการค้าระหว่างประเทศ (สิทธิชัย ฝรั่งทอง, 2548)

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 มีการให้ความหมายของคำว่า “โลกาภิวัตน์” หรือ “โลกาภิวัตน์” (Globalization) ไว้ว่า “การแพร่กระจายไปทั่วโลก การที่ประชาคมโลกไม่ว่าจะอยู่ ณ จุดใด ก็มีความสามารถรับรู้ สัมพันธ์ หรือรับผลกระทบจากสิ่งที่เกิดขึ้น ได้อย่างรวดเร็วกว้างขวาง อันเนื่องมาจากการพัฒนาระบบสารสนเทศ เป็นต้น”

การแสโลกาภิวัตน์จัดว่าเป็นทั้งแนวความคิดและทฤษฎีที่เกิดขึ้นใหม่ชนิดหนึ่ง และเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการปรับเปลี่ยนเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจัดว่าเป็นผลที่สืบเนื่องมาจากการติดต่อสื่อสาร การคมนาคมขนส่ง และเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่เชื่อมโยงทั่วถึงกันทั้งโลก ซึ่งก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแบบแผนการบริโภค (Consumer Patterns) และทำให้เกิดลัทธิบริโภคนิยม (Consumerism) รวมทั้ง แบบแผนการดำรงชีวิตในสังคมเมืองใหญ่ๆ ซึ่งมีความคล้ายคลึงกันไปทั่วทั้งโลก (วิกิพีเดีย, 2549)

โลกาภิวัตน์มีความเชื่อมโยงอย่างแนบแน่นกับปรากฏการณ์ทางเศรษฐกิจ โลกาภิวัตน์ถูกอธิบายว่า มีความสัมพันธ์ต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระบบทุนนิยม เป็นภาวะที่เปลี่ยนจุดเน้นจากอุตสาหกรรมการผลิตไปเน้นที่เรื่องของทุนทางการเงิน และการแสวงหากำไร ดังที่พบว่า สื่อสารสนเทศของไทยที่เข้าไปสู่ สปป.ลาว นั้น คือ ปัจจัยกระตุ้นเร้าที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการบริโภคเครื่องอุปโภคบริโภคของไทย และส่งผลต่อความเชื่อมั่นในความทันสมัยของสินค้าไทย เมื่อนำมาผนวกเข้ากับเส้นทางการขนส่งที่ได้รับการพัฒนา ปริมาณการหลั่งไหลของสินค้าไทยส่วนที่เกินสิ้นจากความต้องการในประเทศก็ส่งเข้าไปสู่ลาวเพราะการเป็นที่รู้จักจดจำได้ และสามารถขายได้ (ชลิตา รัตสาร, 2549) ดังนั้น ดังที่ Giddens (Roland Robertson กล่าวใน ชลิตา รัตสาร, 2549, น. 29 - 30) สรุปไว้ว่า โลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจ ส่งผลกระทบต่อโลกาภิวัตน์ทางวัฒนธรรม สินค้าที่มี ตรายี่ห้อ ที่ผ่านสื่อสารสนเทศออกไป กำลังกลายเป็นสินค้าซึ่งเป็นที่นิยมในประเทศที่รับสื่ออย่างไม่รู้สึกรู้สีกตัว การบริโภคสินค้าที่เสนอผ่านสื่อเข้าไปในประเทศที่มีปัญหาด้านงบประมาณหรือมีปัญหาเรื่องระดับรายได้ครัวเรือนที่ต่ำทำให้เกิดภาวะบริโภคนิยมในประเทศที่รับสื่อเหล่านั้นๆ นอกจากจะทำให้วัฒนธรรมการบริโภคเปลี่ยนแปลงไปแล้ว ยังมีผลกระทบในระดับมหภาคที่เกิดขึ้นต่อประเทศนั้นๆ ด้วย นั่นคือ ปัญหาการขาดดุลทางการค้าที่เกิดขึ้นมาอย่างทบทวี

สินค้าที่มีมาตรฐานการผลิตเข้าใกล้มาตรฐานโลก ก่อให้เกิดความต้องการที่จะบริโภคอย่างมีความเป็นสากลไปด้วย ดังเช่น กระแสความนิยมในสินค้าต่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ โดยตัดประเด็นเรื่องภาวะเงินเฟ้อ ราคาน้ำมัน และอัตราแลกเปลี่ยนในตลาดออกไป เพราะปัจจัยดังกล่าวไม่ส่งผลต่อความนิยมในสินค้าเหล่านี้มากนัก จากตัวแบบการศึกษาที่ผ่านมา (ชลิตา รัตสาร, 2549) พบว่าการค้าไทย – ลาว ในกลุ่มสินค้าฟุ่มเฟือยสำหรับชาวลาวซึ่งจะต้องนำเข้าจากไทย ไม่มีความสอดคล้องใดๆ กับปัจจัยที่เป็นผลกระทบในทางเศรษฐกิจ เมื่อศึกษาวิเคราะห์จากดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index) ในนครหลวงเวียงจันทน์ พบว่า ได้เกิดสภาวะบริโภคนิยมขึ้นมา กล่าวคือ มีการบริโภค

สินค้าใหม่ๆ ที่ผลิตออกมาจากระบบอุตสาหกรรมของไทยในลาวเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นผลที่เกิดขึ้นจากการที่โลกทั้งใบ (The Whole World) เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกันภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ (โลกาภิวัตน์อยู่ในฐานะที่เป็นแนวความคิด และได้รับการพัฒนาให้เป็นทฤษฎีในเวลาต่อมา กล่าวใน ชลิตา รัตสาร, 2549) ที่ผลักดันให้เกิดการไหลเวียน เคลื่อนย้าย และทำให้การขนส่งเป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และกินอาณาบริเวณที่กว้างขวางมาก จากการพัฒนาของโครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายการคมนาคม ทั้งการเชื่อมโยงทางกายภาพด้านเครือข่ายเส้นทางและการเชื่อมโยงความสัมพันธ์จากการติดต่อซื้อขาย และการสัญจรไปมาซึ่งส่งผลต่อการแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงทางสังคม เช่น การกำหนดกฎหมาย นโยบาย และมาตรการที่เอื้อต่อการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ รวมถึง ส่งเสริมการขยายการมีส่วนร่วม และการแข่งขันธุรกิจ รวมทั้งการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม เช่น วิถีชีวิต การแต่งกาย รสนิยมการบริโภคสินค้า เป็นต้น

2.4.2 ทฤษฎีระบบโลก

การแพร่กระจายสินค้าที่ทันสมัยและมีคุณภาพสูงกว่าออกไปยังประเทศที่ล้าหลังที่มีอุปสงค์ในสินค้าเหล่านี้รองรับ และปรากฏการณ์เช่นเดียวกันนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างประเทศที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ โลกที่ขายสินค้านี้ให้กับประเทศที่กำลังพัฒนาซึ่งกำลังเกิดขึ้นทั่วโลกนี้ เป็นปรากฏการณ์ที่รวมไปถึงการผลิต การค้า การลงทุน และการตลาด (ชนงกรณ์ กุณทลบุตร, 2548) ปัญหาดังกล่าวได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งในปัญหาด้านการถ่ายเททุนและส่วนเกิน (อุปสงค์ – อุปทาน) (Wallerstein, 1970) ระหว่างประเทศต่างๆ ที่มีระดับการพัฒนาต่างระดับกัน ซึ่งถูกขูดรีดส่วนเกินนับจากประเทศที่ล้าหลังออกไปยังศูนย์กลางทางเศรษฐกิจอย่างเป็นกระบวนการ ปัญหาที่ลาวขาดดุลการค้ากับไทย เป็นปัญหาเรื่องการสะสมทุนของไทยและการถ่ายเทส่วนเกินของลาวออกนอกประเทศไปยังไทย ในรูปแบบกำไรที่เอกชนไทยจะได้รับจากการขายสินค้าให้กับชาวลาว ซึ่งนับได้ว่าเป็นสัดส่วนที่มากกว่าการที่รัฐบาลและเอกชนลาวจะสามารถขายสินค้าลาวให้กับไทยได้หลายเท่าตัว

2.4.3 ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน กล่าวคือ (1) ความอุดมสมบูรณ์ของปัจจัยการผลิต (Relative Factor Endowment) และ (2) ความชำนาญเฉพาะอย่าง (Specialization) ซึ่งเมื่อเข้าด้วยกันจะเรียกว่า ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage Theory) (สมบูรณ์ สุขศิลป์ และวันชัย ริมวิทยาการ: 2528; สมนึก แดงเจริญ: 2534) ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage Theory) จึงเป็นอีกชื่อหนึ่งของทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ ที่ขึ้นอยู่กับกฎของการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage Law) และเป็นตัวแบบที่มองปัจจัยการผลิตอย่างเดียวในประเทศคู่ค้า 2 ประเทศที่ทำการค้ากัน

2.4.4 ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์เสรีนิยมใหม่

การดำเนินนโยบายการค้าที่อิงอยู่กับทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ อาจจะต้องใช้ปัจจัยส่งเสริมที่แตกต่างกันออกไป เช่น การส่งออกนำพาให้เกิดอุตสาหกรรม (Export – Led Industrialization) เป็นแนวทางซึ่งเป็นที่นิยมมากที่สุดของประเทศโลกที่สาม Balassa (1981: pp.22 – 23) ได้แย้งว่า ประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกซึ่งเป็นประเทศที่ประชากรส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาสูง (High Educational Level) อาจเข้าไปแทนที่ประเทศญี่ปุ่นซึ่งนิยมส่งออกสินค้าที่ใช้แรงงานฝีมือ (Skilled – Labor Products) ในการผลิตสินค้าที่ใช้ทักษะฝีมือเช่นเดียวกัน ส่วนกลุ่มประเทศละตินอเมริกาอาจขยายการผลิตสินค้าไปสู่กลุ่มการผลิตที่ต้องใช้ทุนเข้มข้น (capital intensive) ส่วนประเทศที่มีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมต่ำกว่านั้น ก็อาจเลือกส่งออกสินค้าซึ่งผลิตจากปัจจัยแรงงานที่ไม่มีทักษะความชำนาญในการผลิต (unskilled labor) แทนจึงจะสามารถขายสินค้าส่งออกในตลาดโลกได้ นโยบายเสรีนิยมทางการค้าส่งเสริมการส่งออกในทุกๆ ระดับ โดยเริ่มตั้งแต่ การผลิตสินค้าแปรรูปขั้นปฐมเพื่อมทดแทนการนำเข้า การปกป้องอุตสาหกรรมทารก และการส่งออกสินค้าที่เพิ่มระดับมาตรฐานในระบบการผลิต

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 งานวิจัยเรื่อง “ความสัมพันธ์ไทย-ลาว มองจากมุมมองของลาว” (เขียน ชีระวิทย์, อติศร เสมรัมย์, และทานตะวัน มโนรัมย์, 2544)

ดร.เขียน ชีระวิทย์ และคณะ ทำการศึกษาวิจัยในนาม สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้สำรวจความคิดเห็นของชาวลาว ให้ความรู้เกี่ยวกับมุมมองของชาวลาวที่มีต่อไทยและคนไทยในด้านต่างๆ โดยการศึกษาในเชิงปริมาณและในเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการสัมภาษณ์และการสอบถามจากแบบสอบถาม

- (1) ศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างไทย-ลาว
- (2) ศึกษาเกี่ยวกับระดับความรู้สึกและทัศนคติของคนลาวต่อความสัมพันธ์ระหว่างไทย-ลาว กลุ่มตัวอย่างมีทั้งระดับผู้นำประเทศ ผู้นำแขวง นักศึกษาลาวในไทย และประชากรลาวที่ข้ามด่านมาฝั่งไทย
- (3) ประเด็นที่ทำการศึกษา ประกอบด้วย มุมมองของลาวเกี่ยวกับความสัมพันธ์ไทย-ลาว ความเป็นมิตรระหว่างไทย-ลาว การให้ความช่วยเหลือของไทยต่อลาว การค้าและการลงทุนที่ลาวต้องการ ความรู้สึกโดนดูถูกของลาวจากคนไทย และความรู้สึกต่างๆ ของลาวต่อการปฏิบัติของไทยต่อลาว เป็นต้น

2.5.2 การศึกษาลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีผลต่อเศรษฐกิจท้องถิ่นกำแพงนครเวียงจันทน์ (ทรงคุณ จันทจร และคณะ: 2545) เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ 5 เมือง รวม 15 หมู่บ้าน ในเขตชานเมืองของกำแพงนครเวียงจันทน์

- (1) ศึกษาวิจัยถึงความเป็นมา ลักษณะทางสังคม และวัฒนธรรม ที่มีผลต่อเศรษฐกิจท้องถิ่น การพึ่งพาสินค้า เงินตราต่างประเทศ และความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างไทย - ลาว ซึ่งพบว่าประชากรลาว ประกอบอาชีพหลักทางการเกษตรกรรม และการยอมที่จะเป็นแรงงานในระบบอุตสาหกรรม นอกเหนือจากนี้แล้ว ยังเป็นแรงงานรับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม งานหัตถกรรม และการเก็บของป่า อีกด้วย ดังนั้น การลงทุนหลักๆ ใน สปป.ลาว จึงเป็นการลงทุนเพื่อการผลิตทางการเกษตร
- (2) การขยายตัวของสังคมเมืองในภาคอุตสาหกรรม ซึ่งทำให้วิถีชีวิตและความเป็นอยู่ รวมทั้งการบริโภคสินค้ามีการเปลี่ยนแปลงไป โดยพบว่า มีการใช้จ่ายเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับชีวิตมากยิ่งขึ้น เช่น การใช้เครื่องใช้ไฟฟ้า ยานพาหนะ เสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย

2.5.3 การค้าไทย-ลาว ในบริบทของการครอบงำทางวัฒนธรรม งานวิจัยระดับคุณลักษณะ (ชลิศา รัตตสาร: 2549) ได้ศึกษาวิจัยในเชิงลึกทั้งในเชิงปริมาณและในเชิงคุณภาพ พื้นที่ที่ศึกษาวิจัยครอบคลุมพื้นที่ 3 แขวง คือ นครเวียงจันทน์ แขวงหลวงพระบาง และแขวงสะหวันนะเขต

- (1) ศึกษาเกี่ยวกับการค้าไทย - ลาว และรูปแบบทางการค้า ในประเภทที่ลาวนิยมนำเข้าจากไทย
- (2) ศึกษาอิทธิพลของสื่อสารสนเทศของไทยที่มีต่อการบริโภคสินค้าไทยของชาวลาว รวมทั้งศึกษาถึงอิทธิพลของการสื่อสารทางการตลาดในเชิงการถ่ายทอดทางวัฒนธรรมด้วย
- (3) ข้อค้นพบที่สำคัญ คือ สินค้าไทยเป็นที่นิยมของผู้บริโภคลาว เนื่องจาก คุณภาพของสินค้าไทยได้มาตรฐาน โดยพบว่า สินค้าซึ่งเป็นที่นิยม คือ เครื่องอุปโภคบริโภค เครื่องนุ่งห่ม เสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย สินค้าแฟชั่น การโฆษณาทางรายการโทรทัศน์ซึ่งใน สปป.ลาว สามารถรับสัญญาณเสียงและภาพจากทางฝั่งไทยได้ สิ่งนี้นับได้ว่าเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการบริโภคสินค้าไทย นอกจากนี้ ในกระบวนการบริโภคสินค้าไทยยังนับได้ว่าเป็นวิถีทางหนึ่งของการถ่ายทอดวัฒนธรรมสากลไปยังผู้บริโภคชาวลาวอีกด้วย

2.5.4 Thai foreign policy toward Laos, 1975-1990 งานวิจัยปรัชญาดุษฎีบัณฑิตของ (Raschada Jiwalai: 1994)

- (1) ศึกษานโยบายต่างประเทศของไทยที่มีต่อลาว ในช่วงระหว่าง ค.ศ. 1975 - 1990 เพื่อค้นหาว่า ใครเป็นผู้ตัดสินใจกำหนดนโยบายต่างประเทศของไทยที่มีต่อลาว

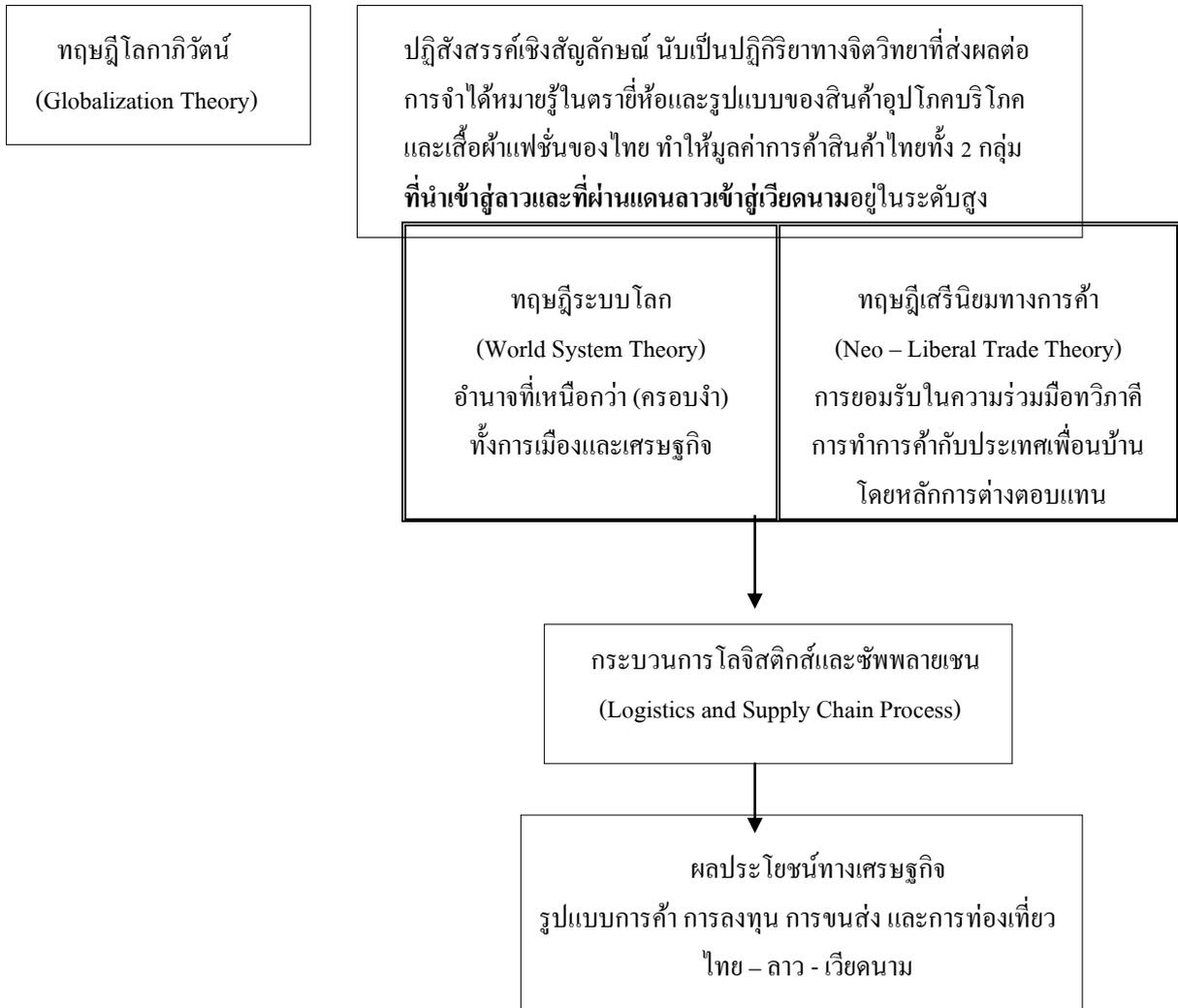
- (2) ข้อค้นพบที่สำคัญ คือ ในช่วงทศวรรษที่ 80 เป็นต้นมา เมื่อบรรยากาศทางการเมืองในประเทศไทยมีความผ่อนคลายมากขึ้นและสงครามเย็นได้สงบลงแล้ว นโยบายการต่างประเทศของไทยที่มีต่อลาวจึงเริ่มเน้นไปในทางเศรษฐกิจและการติดต่อธุรกิจระหว่างกันมากยิ่งขึ้น

2.5.5 A peripheral state encounters globalization: Laos and the Mekong River Friendship Bridge (Takeko: 2002)

- (1) ศึกษาข้อมูลภาคสนามโดยการเข้าไปเก็บข้อมูลจากประชากรกลุ่มตัวอย่างใน สปป.ลาว เป็นจำนวน 360 คนที่อาศัยอยู่ในชุมชนตามแนวชายแดนไทย - ลาว และดำเนินการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของทางการและภาคธุรกิจเอกชนที่เกี่ยวข้อง
- (2) ข้อค้นพบจากการศึกษา พบว่า โครงสร้างก่อสร้างขั้นพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง เป็นที่คาดหมายได้ว่า จะก่อให้เกิดโอกาสทางเศรษฐกิจ แต่โครงการใหญ่ๆ เหล่านี้ไม่สามารถยืนยันได้ถึงการมีส่วนร่วมอย่างเท่าเทียมทางเศรษฐกิจ เนื่องจากคนในท้องถิ่นมักจะอยู่นอกกระบวนการกำหนดแผนงานและความร่วมมือ

2.5.6 การสัมมนาเรื่อง “วิสัยทัศน์กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม และการปรับตัวของนักลงทุนไทย” รวบรวมและจัดพิมพ์เผยแพร่โดย ธนาคารแห่งประเทศไทย (2544) มีการนำเสนอสาระสำคัญเกี่ยวกับลาวว่า ลาวมีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาประเทศเพื่อให้หลุดพ้นจากการเป็นประเทศด้อยพัฒนา โดยกำหนดเป้าหมายไว้ว่า ภายใน ค.ศ. 2020 ลาวจะมุ่งเน้นการพัฒนารายได้ของประชาชนให้มีมูลค่าสูงขึ้น มีการพัฒนาเกษตรกรรมให้มีผลผลิตเพิ่มมากขึ้น มีการปรับปรุงเทคโนโลยี และมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการบริการ การคมนาคม และการสื่อสาร ระหว่างกัน เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการถือกรรมอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการผลิตกระแสไฟฟ้า (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2548)

กรอบแนวคิดทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษาวิจัย (Theoretical Model)



การวิจัยภาคสนาม เรื่อง การศึกษาการค้าไทย – ลาว ณ จุดที่มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ในบริบทวัฒนธรรมเศรษฐกิจ ต้องการพยากรณ์แนวโน้มว่าการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นั้น จะส่งอิทธิพลต่อรูปแบบทางการค้าของไทยในจังหวัดนครพนมและพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งการค้าไทย – ลาว ที่ผ่านแดนเข้าสู่เวียดนามและในทางกลับกันด้วยในลักษณะอย่างไรบ้าง

ทฤษฎีโลกาภิวัตน์ เป็นทั้งแนวความคิดและทฤษฎี มีอำนาจในการอธิบายความเชื่อมโยงระหว่างกระบวนการ โลจิสติกส์และซัพพลายเชนจากไทยสู่ลาวและเข้าสู่เวียดนาม เข้ากับการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าและการยอมรับในคุณค่าจากตรรกะหือและรูปแบบแฟชั่นของสินค้าไทยซึ่งสามารถอธิบายได้จากอิทธิพลของปฏิสังสรรค์เชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Interactionism)

การอธิบายกระบวนการรับ – ส่ง สินค้าจากไทยเข้าไปยังลาวและเวียดนามนั้นจำเป็นที่จะต้องอธิบายด้วยการส่งมูลค่าส่วนเกินทางเศรษฐกิจจากเมืองบิรวารเข้าสู่ศูนย์กลางของระบบเศรษฐกิจโลก (World Economy) โดยสมมติฐานของทฤษฎีระบบโลกทั้งในส่วนที่เป็นอุปสงค์และอุปทาน (Demand - Supply) และอำนาจที่เหนือกว่าของไทยโดยวัฒนธรรมสมัยใหม่ (Cultural Hegemonic Power)