



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 1

การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สิ้นค้า
และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

โดย ดร. บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ

มีนาคม 2561

สัญญาเลขที่ RDG61T0083

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 1

การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า
และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี

คณะผู้วิจัย

สังกัด

- | | |
|----------------------------|----------------------|
| 1. ดร. บุญทรัพย์ พานิชการ | มหาวิทยาลัยนเรศวร |
| 2. ผศ.ดร. ปรีดา พิทยาพันธ์ | มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ |
| 3. ผศ.ดร. ภูพงษ์ พงษ์เจริญ | มหาวิทยาลัยนเรศวร |
| 4. ดร. นิศาชล ไทยทอง | มหาวิทยาลัยกว๋างซี |

ภายใต้แผนงานวิจัย

การศึกษาระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดน
บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 1

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)
และสนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช. และ สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	1
บทคัดย่อ	6
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-2
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	1-2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1-4
1.5 เป้าหมายของผลผลิต (Output) และตัวชี้วัด	1-4
1.6 เป้าหมายของผลลัพธ์ (Outcome) และตัวชี้วัด	1-5
บทที่ 2 การทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	2-1
2.1 นิยามคำว่า “จุดผ่านแดน” ของประเทศไทย	2-1
2.2 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน	2-2
2.2.1 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	2-3
2.2.2 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในประเทศไทย	2-5
2.2.3 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในต่างประเทศ	2-15
2.2.4 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทย	2-18
2.3 การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและพิธีการศุลกากร	2-20
2.3.1 การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์	2-20
2.3.2 พิธีการเข้าเมือง	2-21
2.3.2.1 พิธีการการนำเข้าสินค้า	2-21
2.3.2.2 พิธีการการส่งออกสินค้า	2-23
2.3.2.3 พิธีการสำหรับสินค้าถ่ายลำ/ผ่านแดน	2-23
2.3.3 พื้นที่ควบคุมร่วมกัน	2-26
2.4 ความเชื่อมโยงเขตพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อกับระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC	2-27
2.5 การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ	2-29
2.5.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564)	2-29
2.5.2 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2561 – 2564)	2-30
2.5.3 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา	2-31
2.5.3.1 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดอุดรธานี	2-31
2.5.3.2 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดพิษณุโลก	2-33
2.5.3.3 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดเพชรบูรณ์	2-35
2.5.3.4 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดสุโขทัย	2-36
2.5.3.5 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดตาก	2-37

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.6 ทฤษฎีการพยากรณ์	2-38
2.6.1 ความสำคัญของการพยากรณ์	2-38
2.6.2 การพยากรณ์โดยใช้รูปแบบอนุกรมเวลา	2-40
2.6.3 การพยากรณ์โดยใช้วิธีทางสถิติ	2-42
2.6.4 ความแม่นยำและการควบคุมการพยากรณ์	2-43
2.7 ทฤษฎีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง	2-44
2.7.1 แบบจำลองการเกิดการเดินทาง	2-44
2.7.2 แบบจำลองการกระจายการเดินทาง	2-45
2.7.3 แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง	2-46
2.7.4 แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง	2-46
2.8 ทฤษฎีแบบตรวจสอบรายการ (Checklist)	2-47
2.9 ทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT)	2-47
บทที่ 3 วิธีการและแผนการดำเนินการวิจัย	3-1
3.1 วิธีการดำเนินการวิจัย	3-1
3.1.1 วิธีการเก็บและรวบรวมข้อมูล	3-3
3.1.1.1 วิธีการทบทวนการศึกษาเดิม	3-3
3.1.1.2 วิธีการสำรวจและรวบรวมข้อมูล	3-3
3.1.1.3 วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก	3-8
3.1.2 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล	3-10
3.1.2.1 วิธีการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง	3-11
3.1.2.2 วิธีการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา	3-28
3.1.2.3 วิธีการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ศึกษา	3-32
3.1.2.4 วิธีการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา	3-33
3.1.3 วิธีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3-33
3.1.4 วิธีการสรุปผลการวิจัย และ จัดทำข้อเสนอแนะ	3-33
3.2 แผนการดำเนินการวิจัย การจัดส่งรายงาน และ ผลการดำเนินงานวิจัย	3-33
บทที่ 4 ผลการเก็บและรวบรวมข้อมูล	4-1
4.1 ผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูล	4-1
4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา	4-1
4.1.1.1 ลักษณะทางกายภาพและสภาพภูมิอากาศ	4-1
4.1.1.2 ลักษณะการปกครอง	4-4
4.1.1.3 ผลิตภัณฑ์มวลรวม	4-6
4.1.1.4 จำนวนประชากร	4-7

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.1.1.5 จำนวนนักท่องเที่ยว	4-8
4.1.1.6 มูลค่าการค้าชายแดน	4-9
4.1.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา	4-9
4.1.2.1 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ – ด่านแม่สอด	4-9
4.1.2.2 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงด่านแม่สอด – จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-10
4.1.2.3 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูตู – แขวงหลวงพระบาง	4-10
4.1.3 ข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-14
4.1.3.1 ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก	4-14
4.1.3.2 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก	4-18
4.1.4 การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน	4-20
4.1.4.1 การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน	4-20
4.1.4.2 การสำรวจจุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง	4-33
4.2 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก	4-38
4.2.1 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกในประเทศไทย	4-40
4.2.2 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกใน สปป.ลาว	4-40
4.2.3 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกในสหภาพเมียนมา	4-41
บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง	5-1
5.1 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาแบบจำลอง	5-1
5.1.1 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย	5-1
5.1.2 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของ สปป.ลาว	5-6
5.1.3 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของสหภาพเมียนมา	5-7
5.2 ผลการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทาง	5-8
5.2.1 แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model)	5-8
5.2.2 แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model)	5-10
5.2.3 แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model)	5-11
5.2.4 แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment Model)	5-11
5.2.5 การเปรียบเทียบแบบจำลองความต้องการเดินทาง	5-13
5.3 ผลการคาดการณ์ความต้องการเดินทางในอนาคต	5-15
5.3.1 ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรในอนาคต	5-15
5.3.2 ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู	5-19
5.3.3 ผลการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู	5-20

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 6 การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา	6-1
6.1 การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านชายแดนที่สำคัญ	6-1
6.1.1 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านแม่สอด จ.ตาก	6-1
6.1.2 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านน้ำพุร้อน จ.กาญจนบุรี	6-3
6.1.3 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านเชียงแสน จ.เชียงราย	6-4
6.1.4 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านแม่สาย จ.เชียงราย	6-5
6.1.5 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว	6-6
6.1.6 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านสะเดา จ.สงขลา	6-7
6.2 การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา	6-8
6.2.1 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ	6-8
6.2.2 การเปรียบเทียบผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของ จุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ กับ ด่านชายแดนที่สำคัญ	6-9
บทที่ 7 การวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมเพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา	7-1
7.1 การวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม	7-1
7.1.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน	7-1
7.1.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก	7-4
7.1.3 สรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม	7-7
7.2 การวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา	7-10
7.2.1 แนวทางการพัฒนาตามการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่	7-10
7.2.2 แนวทางการพัฒนาตามการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม	7-11
บทที่ 8 การรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	8-1
8.1 ภาพรวมการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	8-1
8.2 ภาพรวมการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่งในพื้นที่	8-3
8.3 ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาด่านภูเกตุ	8-4
8.4 แนวทางการพัฒนาพื้นที่	8-6
บทที่ 9 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	9-1
เอกสารอ้างอิง	อ-1
ภาคผนวก ก แบบสอบถามภาคสนามและแบบสัมภาษณ์เชิงลึก	ก-1
ภาคผนวก ข การสัมภาษณ์เชิงลึก	ข-1
ภาคผนวก ค คณะผู้ดำเนินงานวิจัย	ค-1

สารบัญญรูป

รูปที่		หน้า
1.3-1	พื้นที่ศึกษาส่วนของการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่	1-3
1.3-2	พื้นที่ศึกษาส่วนของการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง	1-4
2.2-1	กรอบแนวคิดในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย	2-6
2.2-2	แผนที่ที่ตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยระยะที่ 1 และระยะที่ 2	2-7
2.2-3	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดตาก	2-9
2.2-4	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว	2-9
2.2-5	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร	2-10
2.2-6	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดตราด	2-10
2.2-7	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดสงขลา	2-11
2.2-8	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดหนองคาย	2-12
2.2-9	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี	2-12
2.2-10	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดเชียงราย	2-13
2.2-11	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดนครพนม	2-13
2.2-12	การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดนราธิวาส	2-14
2.3-1	การนำเข้าสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือ ด่านตรวจ	2-22
2.3-2	การส่งออกสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือด่านตรวจ	2-24
2.4-1	ความเชื่อมโยงเขตพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ กับ ระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC	2-28
2.5-1	จุดยืนทางยุทธศาสตร์ (Positioning) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1	2-30
2.6-1	Data Pattern กรณี Constant	2-40
2.6-2	Data Pattern กรณี Trend	2-40
2.6-3	Data Pattern กรณี Seasonal	2-41
2.6-4	Data Pattern กรณี Cyclical	2-41
2.6-5	Data Pattern กรณี Random	2-41
3.1-1	กรอบแนวคิดของการศึกษา	3-2
3.1-2	ตำแหน่งสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน	3-5
3.1-3	ตำแหน่งสำรวจจุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง	3-8
3.1-4	กรอบแนวคิดการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง	3-11
3.1-5	การแบ่งพื้นที่ย่อยระดับอำเภอและจังหวัด แขวง และ รัฐ	3-18
3.1-6	โครงข่ายถนนในแบบจำลองของพื้นที่ศึกษา	3-19
3.1-7	การประยุกต์แบบจำลองเพื่อคาดการณ์การจราจรในอนาคต	3-23
3.1-8	แผนผังแสดงขั้นตอนในแบบจำลองของโครงการ (Cube Flow Diagram)	3-24
3.1-9	แนวเส้นทางโครงการปรับปรุงและขยายถนนตามระเบียงเศรษฐกิจ Limec	3-26
3.1-10	แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	3-27
4.1-1	แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย	4-2

สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
4.1-2	แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	4-3
4.1-3	แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	4-4
4.1-4	สภาพโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ – ด่านแม่สอด	4-11
4.1-5	สภาพโครงข่ายถนนช่วงด่านแม่สอด – จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-12
4.1-6	สภาพโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูตู – แขวงหลวงพระบาง	4-13
4.1-7	ข้อมูลสถิติรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-15
4.1-8	ข้อมูลสถิติรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-15
4.1-9	สัดส่วนประเภทรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-16
4.1-10	สัดส่วนสัญชาติรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-16
4.1-11	สัดส่วนประเภทรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-17
4.1-12	สัดส่วนสัญชาติรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-17
4.1-13	ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู	4-18
4.1-14	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-1	4-24
4.1-15	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-2	4-25
4.1-16	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-3	4-25
4.1-17	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-4	4-26
4.1-18	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-5	4-26
4.1-19	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-6	4-27
4.1-20	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-7	4-27
4.1-21	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-8	4-28
4.1-22	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-1	4-28
4.1-23	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-2	4-29
4.1-24	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-3	4-29
4.1-25	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-4	4-30
4.1-26	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-5	4-30
4.1-27	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-6	4-31
4.1-28	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-7	4-31
4.1-29	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-8	4-32
4.1-30	ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-9	4-32
4.1-31	สัดส่วนยานพาหนะแต่ละประเภทที่ใช้ในการเดินทางในพื้นที่ศึกษา	4-34
4.1-32	สัดส่วนวัตถุประสงค์ของการเดินทางในพื้นที่ศึกษา	4-35
4.1-33	สัดส่วนประเภทสินค้าที่ขนส่งในพื้นที่ศึกษา	4-36
4.1-34	สัดส่วนการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกในพื้นที่ศึกษา	4-37
4.1-35	สัดส่วนระดับรายได้ของผู้เดินทาง	4-37

สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
4.2-1	การสัมภาษณ์เชิงลึกในประเทศไทย	4-38
4.2-2	การสัมภาษณ์เชิงลึกในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	4-39
4.2-3	การสัมภาษณ์เชิงลึกในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	4-39
5.2-1	Trip Length Frequency Distribution	5-10
5.2-2	ผลการแจกแจงการเดินทางบนโครงข่ายในปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2561)	5-12
5.3-1	ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2571	5-16
5.3-2	ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2581	5-17
5.3-3	ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2591	5-18
8.1-1	ภาพรวมการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	8-2
ก-1	แบบสอบถามภาคสนาม	ก-1
ก-2	แบบสัมภาษณ์เชิงลึก	ก-3
ข-1	การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ประเทศไทย	ข-1

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.5-1	ผลผลิตและตัวชี้วัดของแผนงานวิจัย	1-5
1.6-1	ผลลัพธ์และตัวชี้วัดของแผนงานวิจัย	1-5
2.2-1	สรุปความก้าวหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในช่วงปี พ.ศ.2561-2563	2-14
2.2-2	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโปแลนด์	2-16
2.2-3	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโมร็อกโก	2-16
2.2-4	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเม็กซิโก	2-17
2.2-5	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศมาเลเซีย	2-17
2.2-6	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเพื่อการผลิต	2-18
2.2-7	รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเพื่อการบริการ	2-19
3.1-1	รายละเอียดจุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน	3-5
3.1-2	การจำแนกประเภทยานพาหนะระหว่างการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร	3-6
3.1-3	รายละเอียดจุดสำรวจจุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง	3-7
3.1-4	หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (จังหวัดอุดรธานี ประเทศไทย)	3-9
3.1-5	หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (สปป.ลาว)	3-10
3.1-6	หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา)	3-10
3.1-7	การจัดกลุ่มประเภทสินค้าในการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง	3-12
3.1-8	กรณีการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง	3-13
3.1-9	พื้นที่ศึกษาระดับอำเภอและจังหวัดของไทย แขวงของลาว และ รัฐของเมียนมา	3-16
3.1-10	ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการแจกแจงการเดินทาง	3-23
3.1-11	โครงข่ายถนนในป้อนาคตและกรอบระยะเวลาในการวิเคราะห์	3-25
3.1-12	เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	3-29
3.1-13	เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางท่าเรือ	3-29
3.1-14	เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ	3-30
3.1-15	เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ	3-30
3.1-16	เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน	3-31
3.1-17	เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านสื่อสารและโทรคมนาคม	3-31
3.1-18	เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านประปาและสุขาภิบาล	3-32
3.1-19	เกณฑ์การให้คะแนนแหล่งท่องเที่ยว	3-32
3.2-1	แผนการดำเนินงานวิจัยและผลการดำเนินงานวิจัย	3-35
4.1-1	การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว	4-5
4.1-2	การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว	4-5
4.1-3	การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพเมียนมา	4-6
4.1-4	สรุปการค้าไทย-GMS ปี พ.ศ. 2553-2556 (มกราคม-ตุลาคม)	4-9

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.1-5	ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้	4-14
4.1-6	ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้	4-18
4.1-7	ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ปีงบประมาณ 2556	4-19
4.1-8	ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ปีงบประมาณ 2557	4-19
4.1-9	สรุปปริมาณจราจรทั้งวัน ณ จุดสำรวจ	4-21
4.1-10	ปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ณ จุดสำรวจ	4-23
4.1-11	สัดส่วนยานพาหนะแต่ละประเภทที่ใช้ในการเดินทางในพื้นที่ศึกษา	4-33
4.1-12	สัดส่วนวัตถุประสงค์ของการเดินทางในพื้นที่ศึกษา	4-34
4.1-13	จำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถประเภทต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา	4-35
5.1-1	ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากรของประเทศไทย	5-2
5.1-2	ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์รายได้เฉลี่ยต่อคนของประเทศไทย	5-4
5.1-3	ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากรของ สปป.ลาว	5-6
5.1-4	ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนการครองครองรถยนต์ส่วนบุคคลของ สปป.ลาว	5-6
5.1-5	ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนการครองครองรถบรรทุกของ สปป.ลาว	5-7
5.1-6	ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากรของสหภาพเมียนมา	5-7
5.2-1	สมการแบบจำลองการเกิดการขนส่งผู้โดยสาร	5-8
5.2-2	ผลการเปรียบเทียบจำนวนการขนส่งผู้โดยสารเข้าและออกพื้นที่ย่อย	5-9
5.2-3	สมการแบบจำลองการเกิดการขนส่งสินค้า	5-9
5.2-4	ผลการเปรียบเทียบจำนวนการขนส่งสินค้าเข้าและออกพื้นที่ย่อย	5-10
5.2-5	ค่าพารามิเตอร์ที่ใช้ในแบบจำลอง Modal Split	5-11
5.2-6	ผลการเปรียบเทียบแบบจำลองด้านการจราจร	5-13
5.3-1	ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายวัน)	5-19
5.3-2	ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายเดือน)	5-19
5.3-3	ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายปี)	5-19
5.3-4	ผลการวิเคราะห์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายวัน)	5-20
5.3-5	ผลการวิเคราะห์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายเดือน)	5-21
5.3-6	ผลการวิเคราะห์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายปี)	5-21
5.3-7	ผลการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายวัน)	5-22
5.3-8	ผลการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายเดือน)	5-22
5.3-9	ผลการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายปี)	5-23
6.1.1	ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านแม่สอด จ.ตาก	6-2
6.1.2	ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านน้ำพุร้อน จ.กาญจนบุรี	6-3
6.1.3	ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านเชียงแสน จ.เชียงราย	6-4

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า	
6.1.4	ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านแม่สาย จ.เชียงราย	6-5
6.1.5	ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว	6-6
6.1.6	ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านสะเดา จ.สงขลา	6-7
6.2-1	ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของจุดผ่านแดนถาวรภูตู	6-8
6.2-2	ผลการเปรียบเทียบผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของ จุดผ่านแดนถาวรภูตู กับ ด่านชายแดนที่สำคัญ	6-9
7.2-1	สรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม (จุดแข็ง และ จุดอ่อน)	7-7
7.2-2	สรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม (โอกาส และ อุปสรรค)	7-8
8.1-1	ตัวแทนจากหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	8-1
8.2-1	สรุปภาพรวมการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่งในพื้นที่	8-3
8.3-1	สรุปปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาด่านภูตู	8-4
8.4-1	สรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่	8-6

บทสรุปผู้บริหาร

1. บทนำและความสำคัญของปัญหา

จังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นจังหวัดชายแดนที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดี มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากศักยภาพที่ตั้งของจังหวัดอุตรดิตถ์ที่มีชายแดนติดต่อกับแขวงไซยะบูลี สปป.ลาว บริเวณ อำเภอน้ำปาด และ อำเภอบ้านโคก ซึ่งอำเภอบ้านโคกนี้เป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวร “ภูตู” และได้รับการประกาศจากกระทรวงมหาดไทยให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรภูตู โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ.2556 เป็นต้นมา (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 130 ตอนพิเศษ 61 ง, 2556) โดยจุดผ่านแดนถาวรภูตู เดิมมีมูลค่าการค้าชายแดนปีละประมาณ 200-300 ล้านบาท แต่ในปี พ.ศ.2558 มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นถึง 300% เป็น 700-1,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการติดต่อซื้อขายระหว่างประเทศมากขึ้น นอกจากนี้จุดผ่านแดนถาวรภูตู มีความได้เปรียบเชิงพื้นที่โครงข่ายคมนาคมภายในประเทศ รวมถึงโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังสปป.ลาว-เมียนมา-เวียดนาม-จีน จึงทำให้จุดผ่านแดนถาวรภูตูมีศักยภาพในการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ และเป็นประตูสู่ประชาคมอาเซียน สำหรับศักยภาพของจุดผ่านแดนถาวรภูตุนั้น สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้หลายมิติ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2558) โดยเชื่อมอาณาจักรล้านนา-ล้านช้าง (เชียงใหม่-หลวงพระบาง) ระยะทาง 700 กิโลเมตร เชื่อมเมืองมรดกโลกหลวงพระบาง-เมืองมรดกโลกสุโขทัย-ศรีสัชชนาลัย-กำแพงเพชร ระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร เชื่อมต่อการขนส่งทางรางด้วยตู้คอนเทนเนอร์ จากสถานีรถไฟฟ้าศิลาอาสน์ไปยังท่าเรือคลองเตย และท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าไปประเทศที่ 3 จะสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ทำให้จุดผ่านแดนถาวรภูตูมีบทบาทสำคัญเพิ่มขึ้น จึงถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นหนึ่งในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของภาครัฐเพื่อผลักดันให้กลายเป็นศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคอินโดจีน โดยมีเป้าหมายให้เกิดกิจกรรมการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร (One-Stop Services: OSS) มากขึ้น โดยครอบคลุมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ห่วงโซ่ระบบขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Transport Chain and Multi-Modal Transport) และกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น ศูนย์กระจายสินค้า และ ศูนย์บำรุงรักษาและจัดเก็บตู้สินค้า เป็นต้น

จากความสำคัญดังกล่าว จึงได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่มีความจำเป็นที่ต้องมีการเตรียมความพร้อมอย่างรอบด้าน ได้แก่ 1) เพื่อรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และคาดการณ์ความต้องการของคนและสินค้าที่ผ่านเข้าออกพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู 2) เพื่อศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคและคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับความต้องการของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู และ 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตูที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการ และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต

2. ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ ได้แบ่งการดำเนินการวิจัยออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

1. การทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ประกอบด้วย นิยามคำว่า “จุดผ่านแดน” ของประเทศไทย, แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน, การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและพิธีการศุลกากร, ความเชื่อมโยงเขตพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้กับระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC, การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้, ทฤษฎีการพยากรณ์, ทฤษฎีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง, ทฤษฎีแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) และทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT)

2. การเก็บและรวบรวมข้อมูล

การเก็บและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา จะประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ 1) การทบทวนการศึกษาเดิม 2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูล และ 3) การสัมภาษณ์เชิงลึก

3. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในหัวข้อนี้เป็นการนำข้อมูลความต้องการเดินทางและข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสำรวจในภาคสนามและการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาทำการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางของคนและสินค้าในอนาคต

4. การรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เป็นการจัดประชุมสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษากับผู้เข้าร่วมประชุมตามกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง และประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อระดมความคิดเห็นในมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งจะสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นไปช่วยในการกำหนดข้อเสนอแนะและแนวทางการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5. การสรุปผลการวิจัยและจัดทำข้อเสนอแนะ

ขั้นตอนนี้เป็นการนำผลการศึกษาที่ได้จากการวิเคราะห์และคาดการณ์ และผลจากการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ มาทำการประมวลผลการสรุปผลการวิจัย พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทาง และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต

3. ผลการศึกษาโครงการ

คณะผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการศึกษานี้มาสรุปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย 3 ข้อ โดยสามารถสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ ดังนี้

1) การรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และคาดการณ์ความต้องการของคน และสินค้าที่ผ่านเข้าออกพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้

ปัจจุบันจุดผ่านแดนถาวรภูคู้มีรถขาเข้า และ ขาออก ประมาณ 15 คัน/วัน (445 คัน/เดือน) และ 22 คัน/วัน (667 คัน/เดือน) ตามลำดับ โดยเมื่อพิจารณาสัดส่วนประเภทและสัญชาติรถขาเข้าและขาออก พบว่า รถขาเข้า ส่วนใหญ่เป็นรถส่วนบุคคล ประมาณ 92.43% และเป็นรถสัญชาติต่างประเทศ ประมาณ 87.54% ส่วนรถขาออก ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกสินค้า ประมาณ 65.67% และเป็นรถสัญชาติไทย ประมาณ 99.82% สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็น เศษเหล็ก และสินค้าทางการเกษตร ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วลิสง มันสำปะหลัง ลูกเดือย และ ฯลฯ ส่วนสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็น น้ำมันปิโตรเลียม อาหารสัตว์ และ เมล็ดพันธุ์ข้าวโพด เป็นต้น กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With Project) ที่มีการพัฒนาโครงข่ายถนนตามระเบียบเศรษฐกิจ Limec คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ.2571 จะมีปริมาณรถเดินทางเข้าและออกจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ประมาณ 899 คัน/เดือน และ 1,342 คัน/เดือน ตามลำดับ ส่วนในปี พ.ศ.2591 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของการวิเคราะห์ จะมีรถขาเข้าและขาออก ประมาณ 1,806 คัน/เดือน และ 2,692 คัน/เดือน ตามลำดับ โดยสินค้านำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตร คิดเป็น 97.02% และ 57.44% ของสินค้านำเข้าและส่งออกทั้งหมด ตามลำดับ กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without Project) คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ.2571 จะมีปริมาณรถเดินทางเข้าและออกจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ประมาณ 1,255 คัน/เดือน และ 1,347 คัน/เดือน ตามลำดับ ส่วนในปี พ.ศ.2591 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของการวิเคราะห์ จะมีรถขาเข้าและขาออก ประมาณ 3,542 คัน/เดือน และ 2,707 คัน/เดือน ตามลำดับ โดยสินค้านำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตร คิดเป็น 97.02% และ 57.44% ของสินค้านำเข้าและส่งออกทั้งหมด ตามลำดับ

2) การศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคและคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับความต้องการของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้

ในปัจจุบันพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี มีระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ให้อยู่ในเกณฑ์ (พอใช้) ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ให้อยู่ในเกณฑ์ (ดี) ดังนี้

2.1 โครงสร้างพื้นฐานทางถนน ปัจจุบันเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางเข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ยังมีบางช่วงที่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนาจากถนนขนาด 2 ช่องจราจร (Class II) ให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (Class I) เนื่องจากเส้นทางหลักเส้นทางเดียวที่เข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ได้ และเพื่อการเชื่อมต่อกับด้านรถไฟเพื่อรองรับในพื้นที่ ประกอบกับมีการเชื่อมโยงจากด้านชายแดนไปยังสถานีรถไฟอุดรธานี

2.2 โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ปัจจุบันจังหวัดอุดรธานียังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แต่สามารถเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศกับบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงได้ อาทิเช่น ท่าอากาศยานพิษณุโลก ซึ่งเป็นท่าอากาศยานขนาดกลาง ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 180 กม. และเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานแพร่ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 100 กม. ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศให้สามารถรองรับกับความต้องการเดินทางในอนาคต

2.3 โครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน ปัจจุบันมีปัญหาไฟฟ้าดับบ่อยครั้งในช่วงที่มีฝนตกหนัก และปัญหาด้านระบบไฟฟ้ายังไม่เสถียร หลังจากการปรับปรุงพัฒนาแล้วคาดว่าจะมีไฟฟ้าค่อนข้างเพียงพอในเขตพื้นที่ จึงควรมีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง สามารถสนองความต้องการในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง

2.4 โครงสร้างพื้นฐานด้านสื่อสารและโทรคมนาคม ปัจจุบันมีสัญญาณเครือข่ายโทรศัพท์ให้บริการครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ และในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ใช้ได้เป็นบางเครือข่ายเท่านั้น ดังนั้นควรมีระบบสื่อสารไร้สาย (EDGE/3G/4G) รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ที่สามารถครอบคลุมทั่วพื้นที่

2.5 โครงสร้างพื้นฐานด้านประปาและสุขาภิบาล ปัจจุบันมีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง แต่อาจเกิดการขาดแคลนน้ำในบางช่วง แต่อาจจะไม่รองรับในอนาคต ดังนั้นควรมีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อพื้นที่

2.6 โครงสร้างพื้นฐานด้านแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ ปัจจุบันบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่ชัดเจน ต้องเดินทางไปเที่ยวในจังหวัดอุดรธานีหรือบริเวณที่ใกล้เคียง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 1-2 ชม. ดังนั้นควรมีการพัฒนาการสร้างแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มากขึ้นในบริเวณพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อ.บ้านโคก จ.อุดรธานี หรือให้มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงปานกลาง-มากอยู่ในพื้นที่ และสามารถเดินทางได้ด้วยระยะเวลาไม่เกิน 1 ชม. จากพื้นที่

- 3) การวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการ และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต

3.1 แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรุก ควรเน้นการใช้ข้อได้เปรียบทางด้านทำเลที่ตั้งให้ได้อย่างเต็มที่ พัฒนาและผลักดันกลไกให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่าง 3 ประเทศ ให้ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยการร่วมกันพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เน้นหนักในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศในหลากหลายรูปแบบ โดยเฉพาะในระบบรางที่ถือว่าในพื้นที่ค่อนข้างมีศักยภาพและมีความพร้อมในการพัฒนาต่อยอด เพื่อให้กลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางและขนส่งสินค้าในรูปแบบ Multimodal สอดคล้องกับโครงการพัฒนาระบบลาวใน สปป.ลาว ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพิ่มโอกาสทางการค้าการลงทุนไปยังประเทศจีน การพัฒนากลไกความร่วมมือของภาคส่วนต่างๆ ทั้งในระดับรัฐและเอกชน ในการเชื่อมโยงกิจกรรมการค้าการลงทุนและการศึกษาให้เกิดขึ้น เช่น การทำข้อตกลง MOU ร่วมกันในด้านการค้าระหว่างประเทศ การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างองค์กรภาคการศึกษาในพื้นที่ เป็นต้น นอกจากนี้ควรสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาด้านกฎระเบียบของการท่องเที่ยว เช่น การล่องเรือชมวิวทิวทัศน์ของแม่น้ำโขง เพื่อสร้างจุดหมายด้านการท่องเที่ยวให้เกิดขึ้นในพื้นที่

3.2 แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงแก้ไข ต้องมุ่งแก้ปัญหาข้อติดขัดในด้านกฎระเบียบ ให้ได้โดยเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขอเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวน ที่ต้องหาข้อสรุปให้ชัดเจนเร็วที่สุด เพื่อให้สามารถดำเนินการพัฒนาต่อไปได้ ในส่วนของ พ.ร.บ ผังเมือง ก็อาจต้องมีการแก้ไขปรับปรุงให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่วางไว้ โดยอาจอยู่ในรูปของการวางผังพัฒนาเมืองใหม่ ให้อยู่ในรูปแบบของเมืองชายแดน ใช้การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว การจัดกิจกรรมและสร้างเส้นทาง การท่องเที่ยวระหว่างประเทศให้เกิดขึ้น โดยใช้จุดเด่นในด้านประเพณี วิถีชีวิต วัฒนธรรม เป็นจุดเชื่อมโยงเรื่องราว จากนั้นเมื่อการเชื่อมโยงการเดินทางใน สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมามีความพร้อมมากยิ่งขึ้น จึงขับเคลื่อนการเชื่อมโยงการเดินทาง ผลักดันการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์รวมถึงระบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาการขนส่งและกระจายสินค้าเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ลาว – จีน เพื่อกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคอื่นๆ ที่มีศักยภาพสูงต่อไป

3.3 แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงป้องกัน ต้องเน้นการสร้างกลไกการเชื่อมโยงพื้นที่ ในบริบทต่างๆ ให้เกิดขึ้นให้ได้ เพื่อใช้เป็นข้อได้เปรียบในการลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากอุปสรรคในด้านต่างๆ ทั้งในด้านการเชื่อมโยงพื้นที่ในบริบทของการเดินทาง ที่ต้องเร่งแก้ปัญหาข้อติดขัดด้านกฎระเบียบในการเดินทาง ส่วนในการพัฒนาพื้นที่ด้าน เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งในหลายรูปแบบ และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้ใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยง การขนส่งของทั้ง 3 ประเทศ รวมถึงสนับสนุนให้เกิดการแลกเปลี่ยนการค้าการลงทุนระหว่าง สปป.ลาวกับ สหภาพเมียนมา เพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าที่ผ่านพื้นที่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว จัดกิจกรรมท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้ง 3 ประเทศ และเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ที่มีศักยภาพในการดึงดูดสูง เช่น กลุ่มเมืองมรดกโลกในจังหวัดสุโขทัยกำแพงเพชร แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงามในจังหวัด พิษณุโลกและเพชรบูรณ์ เมืองหลวงพระบาง นครหลวงเวียงจันทน์ โดยใช้ด่านภูคู้เป็นเสมือนประตูในการเดินทางท่องเที่ยวข้ามประเทศ

3.4 แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรับ ควรเน้นการบูรณาการในการกำหนดแนวทางวางแผนการพัฒนาาร่วมกันของทุกภาคส่วน โดยเน้นการแลกเปลี่ยนข้อมูลและแผนงานดำเนินการร่วมกัน เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการพัฒนาพื้นที่ เร่งแก้ปัญหาข้อจำกัดด้านกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้การพัฒนาสามารถดำเนินการรุดหน้าได้ตามแผนการที่วางไว้ รวมถึงต้องมีการหารือเพื่อวางแผนการบริหารจัดการพื้นที่ใหม่ พัฒนาปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวหรือจัดให้มีแหล่งกิจกรรมต่างๆ เพื่อดึงดูดการเดินทางให้เข้ามาในพื้นที่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยว พัฒนาเครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนของทั้งสามประเทศให้เกิดขึ้น เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจร่วมกัน ซึ่งจะนำไปสู่โอกาสและการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต และสุดท้ายควรมีการศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพ จุดเด่นจุดด้อย ข้อจำกัด รวมถึงคุณลักษณะของความต้องการในพื้นที่ทั้งคน สิ่งของ และภาคบริการ ของจุดผ่านแดนอีก 4 แห่ง ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน ประกอบด้วย ด่านพรมแดนเชียงของ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จังหวัดเชียงราย จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน ด่านพรมแดนถาวรบ้านนากระเซิง อ.ท่าลี่ จังหวัดเลย และด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 อ.เมืองหนองคาย เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวางแผนบริหารจัดการ และกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสอดคล้องกับพื้นที่ต่อไป

บทคัดย่อ

ในปัจจุบัน จุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี เป็นจังหวัดชายแดนที่มีความได้เปรียบเชิงพื้นที่ โครงข่ายคมนาคมภายในประเทศ รวมถึงโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังสปป.ลาว-เมียนมา-เวียดนาม-จีน จึงทำให้จุดผ่านแดนถาวรภูตูมีศักยภาพในการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ และเป็นประตูสู่ประชาคมอาเซียน โดยจุดผ่านแดนถาวรภูตู เดิมมีมูลค่าการค้าชายแดนปีละประมาณ 200-300 ล้านบาท แต่ในปี พ.ศ. 2558 มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นถึง 300% เป็น 700-1,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการติดต่อซื้อขายระหว่างประเทศมากขึ้น จากการศึกษารวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และคาดการณ์ความต้องการของคน และสินค้าที่ผ่านเข้าออกพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู พบว่า ปัจจุบันจุดผ่านแดนถาวรภูตูมีรถขาเข้า และ ขาออก ประมาณ 445 คัน/เดือน และ 667 คัน/เดือน ตามลำดับ สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็น เศษเหล็ก และ สินค้าทางการเกษตร ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วลิสง มันสำปะหลัง ลูกเดือย และ ฯลฯ ส่วนสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็น น้ำมันปิโตรเลียม อาหารสัตว์ และ เมล็ดพันธุ์ข้าวโพด เป็นต้น และ กรณีที่มีการพัฒนาในพื้นที่ (With Project) ที่มีการพัฒนาโครงข่ายถนนตามระเบียงเศรษฐกิจ Limec คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2591 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของการวิเคราะห์ จะมีรถขาเข้าและขาออก ประมาณ 1,806 คัน/เดือน และ 2,692 คัน/เดือน ตามลำดับ โดยสินค้านำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตร คิดเป็น 97.02% และ 57.44% ของสินค้านำเข้าและส่งออกทั้งหมด ตามลำดับ สำหรับข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและ สาธารณูปโภคและคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับความต้องการของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู พบว่า ในปัจจุบันพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี มีระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ให้อยู่ในเกณฑ์ (พอใช้) ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนาให้อยู่ในเกณฑ์ (ดี) โดยการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน ด้านสื่อสารและโทรคมนาคม ด้านประปาและสุขภาพ และด้านแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ สำหรับการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตูที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการ และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต ออกเป็น 4 แนวทางได้แก่ แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรุก แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงแก้ไข แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงป้องกัน และแนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรับ เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสอดคล้องกับพื้นที่ต่อไป

คำสำคัญ : อุปสงค์ของคนและสินค้า, อุปทานของโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค, แนวทางการพัฒนา

Abstract

At present Phu doo International point of entry, Uttaradit Province is the border province that has a spatial advantages of the telecommunications networks and connect to The Lao People's Democratic Republic – Myanmar – Vietnam – China so it has potential to connect economic corridor and be the gate to ASEAN community. Phu Doo International Point of Entry has value of the border trade about 200-300 million baht per year. B.E. 2558 the value of the border trade increase 300% about 700-1,000 million baht because of international trading increase. The study included data, analysis and forecast needs of people and goods that in and out at Phu Doo International Point of Entry found that at present it has 445 cars per month in arrival and 667 cars per month in departure. Import goods mostly are steel and agricultural products (corn, peanut, cassava, millet). Export goods mostly are petroleum, animal feed and corn seed. Limec forecasts in B.E. 2591, the last year of analysis, road development along economic corridor will have arrival and departure cars about 1,806 cars and 2,692 cars per month, respectively. Import and export goods mostly are agricultural products 97.02% and 57.44%, respectively. Currently Phu Doo International Point of Entry, Uttaradit Province has infrastructure and utilities in criteria 'Fair enough' so should develop to 'Good'. Focuses on road infrastructure development for connect with air infrastructure, electricity and power, communication and telecommunication, water and sanitation and area attractions. The results showed that development strategies and overview divided into 4 ways are 1) aggressive strategy 2) editing strategy 3) defensive strategy and 4) targeted strategy.

Keyword: Travel Demand and Goods, Supply of Infrastructure and Utilities, Development Plan

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

จุดมุ่งหมายสำคัญของการก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน คือการสร้างความเข้มแข็งและความ เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันภายใต้แนวคิดการสร้างตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน ผลักดันให้เกิดการ เคลื่อนย้ายสินค้าและปัจจัยการผลิตเสรี นำไปสู่การจัดสรรทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กลุ่มประเทศสมาชิกมากยิ่งขึ้น โดยแนวทางการพัฒนาที่สำคัญนั้น ได้แก่ การ ลดความเหลื่อมล้ำของการพัฒนา พร้อมทั้งยกระดับความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค อำนาจความสะดวกทางการค้า กระตุ้นให้เกิดการค้าด้านการค้าการลงทุน ควบคู่ไปกับการพัฒนา ทรัพยากรมนุษย์ มุ่งสู่เป้าหมายการเป็นเครือข่ายการผลิตในภูมิภาคที่มีความเข้มแข็ง มีศักยภาพในการ แข่งขันในระดับโลก

โดยหนึ่งในยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ถูกหยิบยกนำมาใช้เพื่อตอบสนองเป้าประสงค์แห่งการพัฒนานั้น ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักในการกระจายการพัฒนาไปยัง พื้นที่ต่างๆ สนับสนุนให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ โดยใช้กิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นตัวนำในการพัฒนา ควบคู่ ไปกับการใช้กฎหมายและการบริหารจัดการแบบเฉพาะ กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ เช่น การให้สิทธิ พิเศษทางภาษี การพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคต่างๆ รวมไปถึงการอำนวยความสะดวก ในด้านการบริการพื้นฐานต่างๆ ควบคู่ไปกับยกระดับคุณภาพชีวิต การจัดการสิ่งแวดล้อมทั้งใน ชุมชนและพื้นที่ข้างเคียง ถือได้ว่าเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคมท้องถิ่นให้มีความ มั่งคั่งยั่งยืนเป็นอย่างดี

จังหวัดอุดรธานี เป็นจังหวัดชายแดนที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและมีศักยภาพใน การพัฒนาให้ป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดี มีอัตราการเติบโตทาง เศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากศักยภาพที่ตั้งของ จังหวัดอุดรธานีที่มีชายแดนติดต่อกับแขวงไชยะบูลี สปป.ลาว บริเวณ อำเภอน้ำปาด และ อำเภอบ้านโคก ซึ่งอำเภอบ้านโคกนี้เป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวร “ภูคู้” และได้รับการประกาศจากกระทรวงมหาดไทย ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ.2556 เป็นต้นมา โดยจุดผ่านแดน ถาวรภูคู้ เดิมมีมูลค่าการค้าชายแดนปีละประมาณ 200-300 ล้านบาท แต่ในปี พ.ศ.2558 มูลค่า การค้าชายแดนเพิ่มขึ้นถึง 300% เป็น 700-1,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการติดต่อซื้อขาย ระหว่างประเทศมากขึ้น นอกจากนี้จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ มีความได้เปรียบเชิงพื้นที่โครงข่ายคมนาคม ภายในประเทศ รวมถึงโครงข่ายเชื่อมโยงไปยัง สปป.ลาว-เมียนมา-เวียดนาม-จีน จึงทำให้จุดผ่านแดน ถาวรภูคู้มีศักยภาพในการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ และเป็นประตูสู่ประชาคมอาเซียน สำหรับศักยภาพ ของจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ นั้น สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้หลายมิติ โดยเชื่อม อาณาจักรล้านนา-ล้านช้าง (เชียงใหม่-หลวงพระบาง) ระยะทาง 700 กิโลเมตร เชื่อมเมืองมรดกโลกหลวง พระบาง-เมืองมรดกโลกสุโขทัย-ศรีสัชชนาลัย-กำแพงเพชร ระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร เชื่อมต่อการ ขนส่งทางรางด้วยตู้คอนเทนเนอร์ จากสถานีรถไฟฟ้าศิลาอาสน์ไปยังท่าเรือคลองเตย และท่าเรือแหลม ฉับ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าไปประเทศที่ 3 จะสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ทำให้จุดผ่านแดนถาวรภูคู้มี

บทบาทสำคัญเพิ่มขึ้น จึงถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นหนึ่งในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาของภาครัฐเพื่อผลักดันให้กลายเป็นศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคอินโดจีน โดยมีเป้าหมายให้เกิดกิจกรรมการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร (One-Stop Services: OSS) มากขึ้น โดยครอบคลุมกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ห่วงโซ่ระบบขนส่ง และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Transport Chain and Multi-Modal Transport) และกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ต่างๆ เช่น ศูนย์กระจายสินค้า และ ศูนย์บำรุงรักษาและจัดเก็บตู้สินค้า เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมต่างๆ ภายในส่วนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อันประกอบไปด้วย การรับสินค้า (Receiving) การคัดแยกสินค้า (Sorting) การจัดการหีบห่อและบรรจุภัณฑ์ (Picking and Packing) การจัดเก็บสินค้า (Storage) และการกระจายสินค้า (Distribution) รวมทั้งกิจกรรมอื่นๆ ล้วนแล้วแต่ช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนการดำเนินงานและเพิ่มมูลค่าสินค้าให้สูงขึ้น นอกจากนี้การจัดตั้งสวนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ จะช่วยดึงดูดให้เกิดการลงทุนจากภาคธุรกิจอื่นๆ เช่น ธุรกิจคลังสินค้า สถานีขนส่งสินค้า สถานีบริการซ่อมบำรุงยานพาหนะและอุปกรณ์ขนส่ง ธนาคาร บริษัทประกันภัย อาคารสำนักงาน เป็นต้น สร้างมูลค่าการค้าการลงทุนและยกระดับเศรษฐกิจในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี

จากความสำคัญดังกล่าว จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีการเตรียมความพร้อมอย่างรอบด้าน โดยเฉพาะ การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าและบริการ รวมถึงบุคคลที่ ใช้บริการบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ เพื่อจะเป็นข้อมูลตั้งต้นในการวางแผนและวางนโยบายการเป็น ศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งจะเป็นหนึ่งในกลไกที่ขับเคลื่อนการพัฒนาได้ อย่างเป็นรูปธรรม ช่วยสนับสนุนกระบวนการดำเนินงานและดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุนทั้งในและนอก ประเทศ เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันเพื่อผลักดันให้จุดผ่านแดนถาวรภูค้อก้าวขึ้นสู่ศูนย์กลางการ นำเข้าและส่งออก รวมถึงการผลิตและอุตสาหกรรมของภูมิภาคได้ในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

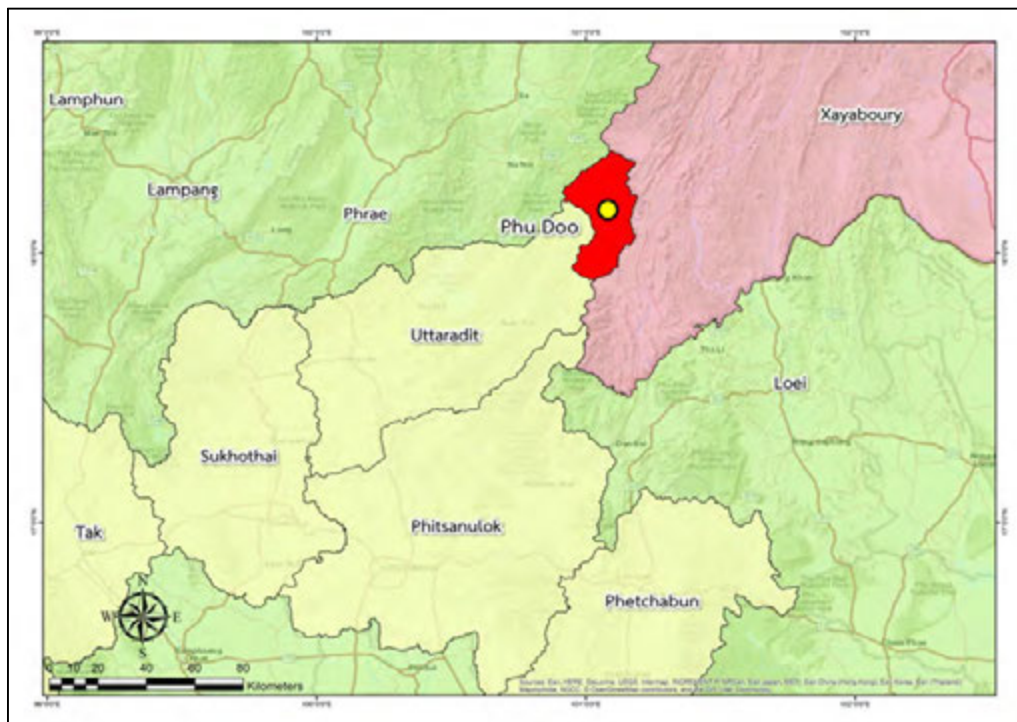
- 1) เพื่อรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และคาดการณ์ความต้องการของคน สินค้าที่ผ่านเข้าออก พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ
- 2) เพื่อศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคและคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับความต้องการของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ
- 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อที่สอดคล้อง เหมาะสม กับปริมาณความต้องการ และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาคือความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวร ภูค้อ จะดำเนินการศึกษาโดยการจัดทำแผนการดำเนินการ การศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร การสัมภาษณ์เชิง ลึก การลงพื้นที่และเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ ซึ่งใช้ ระยะเวลาในการดำเนินงานทั้งหมด จำนวน 12 เดือน โดยขอบเขตของพื้นที่ที่ศึกษาในครั้งนี้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) ส่วนของการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ จะครอบคลุมเฉพาะพื้นที่ บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ดังแสดงในรูปที่ 1.3-1 และ 2) ส่วนของ

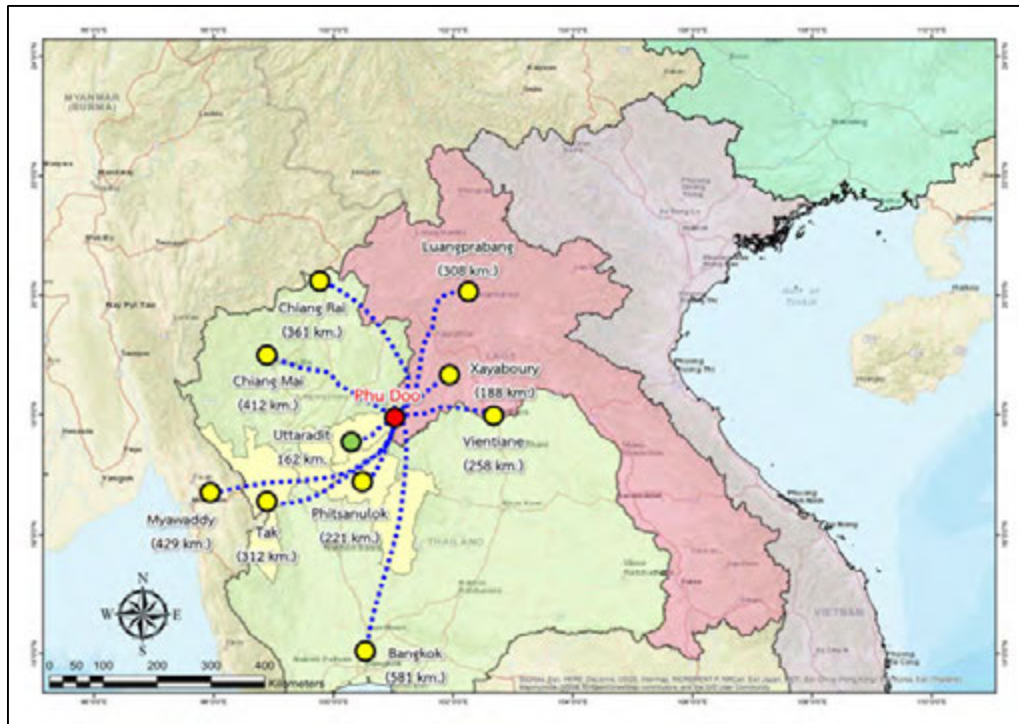
การวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง จะครอบคลุมพื้นที่ที่เป็นจุดเริ่มต้น (Origin) และจุดสิ้นสุด (Destination) ของการเดินทางที่ผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยในประเทศไทยจะประกอบด้วย ปริมาณความต้องการเดินทางจากภาคเหนือตอนล่าง และพื้นที่ที่เป็นแหล่งการผลิตที่สำคัญของประเทศไทย ส่วนในต่างประเทศจะประกอบด้วย แขวงไชยะบูลี และ แขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว และ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังแสดงในรูปที่ 1.3-2 โดยในการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง จะใช้ข้อมูลปีฐาน พ.ศ.2561 เป็นตัวเปรียบเทียบแบบจำลอง และมีกรอบเวลาการวิเคราะห์ ดังนี้:

- ปีปัจจุบันหรือปีฐาน (พ.ศ. 2561)
- 10 ปีหลังจากปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2571)
- 20 ปีหลังจากปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2581)
- 30 ปีหลังจากปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2591)



ที่มา: ผู้วิจัย

รูปที่ 1.3-1 พื้นที่ศึกษาส่วนของการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่



ที่มา: ผู้วิจัย

รูปที่ 1.3-2 พื้นที่ศึกษาส่วนของการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ข้อมูลอุปสงค์ (Demand) และผลคาดการณ์ความต้องการเดินทางของคน และสินค้าที่ผ่านเข้าออกพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูดู่
- 2) ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในปัจจุบัน และผลคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ให้สามารถรองรับกับความต้องการเดินทางในพื้นที่
- 3) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ที่สอดคล้องเหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทางและสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมได้ในอนาคต

1.5 เป้าหมายของผลผลิต (Output) และตัวชี้วัด

เป้าหมายของผลผลิตจากการศึกษาตามแผนการดำเนินงานของแผนงานวิจัยย่อย เรื่อง การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี คือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำผลผลิตจากการศึกษา ได้แก่ ปริมาณความต้องการเดินทางของคน สินค้า และบริการในการเข้า-ออกพื้นที่ ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภคและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อตอบสนองปริมาณความต้องการเดินทางในพื้นที่ และแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้อง เหมาะสม ไปปรับใช้ในการวางแผนการพัฒนา เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้อง เหมาะสมกับบริบททางพื้นที่ ลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน และกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนอย่างชัดเจน โดยในการศึกษานี้พิจารณาใช้ตัวชี้วัดในเชิงคุณภาพเป็นเครื่องมือในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการ ดังแสดงใน ตารางที่ 1.5-1

ตารางที่ 1.5-1 ผลผลิตและตัวชี้วัดของแผนงานวิจัย

ผลผลิต	ตัวชี้วัด			
	เชิงปริมาณ	เชิงคุณภาพ	เวลา	ต้นทุน
ข้อมูลอุปสงค์ (Demand) และผลการคาดการณ์ความต้องการเดินทางของคนและสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้	-	ได้ชุดข้อมูลปัจจุบันและข้อมูลคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านอุปสงค์ของคนและสินค้า	-	-
ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในปัจจุบัน และผลการคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ให้สามารถรองรับกับความต้องการในพื้นที่	-	ได้ชุดข้อมูลปัจจุบันและข้อมูลคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านอุปทานของโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค รวมถึงสถานะความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านภูคู้	-	-
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ที่สอดคล้องเหมาะสมกับปริมาณความต้องการและสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมได้ในอนาคต	-	ได้แนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่ด่านภูคู้ที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการและสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต	-	-

1.6 เป้าหมายของผลลัพธ์ (Outcome) และตัวชี้วัด

เป้าหมายของผลลัพธ์ของแผนงานวิจัยย่อยนี้ คือการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือผู้ที่สนใจนำผลลัพธ์ที่ได้แก่ แนวทางการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดน (ดังแสดงใน ตารางที่ 1.6-1) ไปปรับใช้ หรือใช้เป็นกรอบการศึกษา นำไปขยายขอบเขตการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีรายละเอียดมากยิ่งขึ้น และตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 1.6-1 ผลลัพธ์และตัวชี้วัดของแผนงานวิจัย

ผลลัพธ์	ตัวชี้วัด			
	เชิงปริมาณ	เชิงคุณภาพ	เวลา	ต้นทุน
แนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่ด่านภูคู้ที่สอดคล้อง เหมาะสม กับปริมาณความต้องการและสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต	-	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่ด่านภูคู้ที่เหมาะสม ไปใช้ในการวางแผนพัฒนาในพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม	-	-

บทที่ 2

การทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2

การทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ผู้วิจัยได้แบ่งการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องออกเป็น 9 ประเด็น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 นิยามคำว่า “จุดผ่านแดน” ของประเทศไทย

นิยามคำว่า “จุดผ่านแดน” หรือ Checkpoint ของประเทศไทย ตามกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และ คู่มือการเสริมสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย (2553) หมายถึง ช่องทางที่เปิดระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกัน โดยแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- จุดผ่านแดนถาวร (Border Checkpoint)

จุดผ่านแดนถาวร หมายถึง ช่องทางเข้า-ออก ที่รัฐบาลทั้งสองประเทศเปิดเพื่ออนุญาตให้ประชาชน นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ สามารถสัญจรไป-มาเพื่อการค้า การท่องเที่ยวและอื่นๆ มีการดำเนินการเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากร ตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ โดยคำนึงถึงความพร้อมในด้านต่างๆ ของทั้งสองประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

- จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Checkpoint)

จุดผ่านแดนชั่วคราว หมายถึง ช่องทางเข้า-ออก ที่เปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนสำหรับวัตถุประสงค์เฉพาะ ภายในเวลาที่กำหนดไว้แน่นอน เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจหรือเพื่อกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งที่เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศ ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้าในบริเวณนั้นหรือพื้นที่ใกล้เคียง มิได้อนุญาตให้บุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นผ่านเข้า-ออก เมื่อครบกำหนดหรือบรรลุวัตถุประสงค์เฉพาะแล้ว จะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวทันที อาทิ การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง และ การส่งผู้อพยพกลับประเทศ เป็นต้น

- จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า (Checkpoint for Border Trade)

จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า หมายถึง ช่องทางที่รัฐบาลไทยเปิดเพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น โดยการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภค-บริโภคที่จำเป็น ทั้งนี้เพื่อผลทางด้านจิตวิทยา โดยจุดผ่อนปรนทางการค้าถือเป็นการเปิดฝ่ายเดียว โดยคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน มอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณาความเหมาะสม ในทางปฏิบัติจังหวัดจะเสนอขอเปิดจุดผ่อนปรนทางการค้ามายังกระทรวงมหาดไทย เมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยให้ความเห็นชอบและมอบให้จังหวัดจัดทำประกาศเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้า โดยจะกำหนดรายละเอียดต่างๆ ที่เกี่ยวกับบริเวณจุดผ่อนปรนมาตรการการควบคุมดูแลการผ่านเข้า-ออกจุดผ่อนปรนของประชาชนจากประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจน สินค้าบางประเภทที่ไม่อนุญาตให้ค้าขาย ณ จุดผ่อนปรนทางการค้า

- **ช่องทางธรรมชาติ (Natural Border Path)**

ช่องทางธรรมชาติ หมายถึง ช่องทางบริเวณชายแดนเพื่อการเดินทางเข้า-ออกของประชาชนที่เดินทางไปมาหาสู่กัน ซึ่งไม่มีการประกาศเป็นจุดผ่านแดนใดๆ หรืออาจเคยประกาศเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวหรือจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าที่ประกาศยกเลิกไปแล้ว แต่ยังคงมีการเดินทางเข้า-ออกของประชาชนอยู่

- **ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร**

ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร หมายถึง ช่องทางผ่านแดนที่ฝ่ายไทยเปิดเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการสามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนได้ตลอดแนวชายแดน ทั้งนี้อธิบดีกรมศุลกากรจะใช้อำนาจอนุมัติให้ผู้ประกอบการเฉพาะรายเป็นครั้งคราว เพื่อประโยชน์ทางการค้าเป็นหลัก สำหรับพื้นที่ชายแดนที่มีปัญหาด้านความมั่นคงและมีการเปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าอยู่แล้ว คณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติได้ให้หลักการปฏิบัติว่า “เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องหารือหน่วยงานด้านความมั่นคงก่อนการอนุมัติ และจะอนุมัติให้ขนส่งผ่านจุดผ่อนปรนการค้า หรือจะพิจารณาให้ขนส่งผ่านช่องทางอื่น” โดยช่องทางตามกฎหมายศุลกากรประกอบด้วย

- ทางอนุมัติ (Approved Routed) หมายถึง ทางที่กำหนดโดยกฎกระทรวง ภายใต้กฎหมาย ศุลกากรให้เป็นทางที่จะใช้ส่งของเข้าหรือออกนอกราชอาณาจักรได้ หรือจากเขตแดนทางบก มายังด่านศุลกากร หรือจากด่านศุลกากรไปยังเขตแดนทางบกได้
- ด่านพรมแดน (Boundary Post) หมายถึง ด่านที่ตั้งขึ้นไว้โดยกฎกระทรวง ณ ทางอนุมัติ เพื่อตรวจสอบของที่ขนส่งโดยทางนั้น
- ด่านศุลกากร (Customs Station) หมายถึง ด่านที่ตั้งขึ้นไว้โดยกฎกระทรวง ณ ทางอนุมัติ เพื่อเพื่อตรวจสอบและเก็บศุลกากรแก่ของที่ขนส่งโดยทางนั้น

ในการศึกษา นี้ คณะผู้วิจัยจะใช้คำว่า “จุดผ่านแดนถาวรภูคู้” ตลอดการดำเนินงานวิจัยในครั้งนี้ เนื่องจากจุดผ่านแดนฯ ดังกล่าวตรงตามนิยามที่ว่า “เป็นช่องทางเข้า-ออก ที่รัฐบาลทั้งสองประเทศเปิดเพื่ออนุญาตให้ประชาชน นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ สามารถสัญจรไป-มาเพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่นๆ และมีการดำเนินการเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากร ตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ”

2.2 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนที่สอดคล้องและเหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทาง จะสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมของพื้นที่จุดผ่านแดนในอนาคตได้ โดยในปัจจุบันประเทศต่างๆ ในโลกได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZ) เพื่อเป้าหมายในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา, 2558) ซึ่งโดยทั่วไปเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภทหลัก ได้แก่

- **เขตการค้าเสรี (Free Trade Zones: FTZs)**

เป็นเขตการค้าที่ปลอดภาษี และอาจมีการให้บริการ คลังสินค้า การจัดเก็บสินค้า และการกระจายสินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และ การส่งออกต่อ (Re-Export)

- **เขตการแปรรูปเพื่อการส่งออก (Export Processing Zones: EPZs)**

เป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมที่ เสนอแรงจูงใจพิเศษรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการผลิต และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยมากจะเป็นการ ผลิตเพื่อการส่งออกซึ่งอาจจะมีลักษณะของ EPZ แบบผสม (Hybrid EPZs) ที่เปิดให้ดำเนินกิจกรรมการผลิต ทั้งเพื่อการส่งออกและการขายในประเทศ หรือเป็น EPZ แยกเฉพาะสำหรับการส่งออก

- **ท่าเรือเสรี (Free Ports: FPs)**

เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีนิยามที่กว้างและมักรวมกิจกรรมที่หลากหลายประเภท จนไปถึง การท่องเที่ยว การค้าปลีก การอนุญาตให้คนอยู่อาศัยเป็นการเฉพาะ รวมถึงมีการให้แรงจูงใจและสิทธิประโยชน์เฉพาะ

- **เขตประกอบการอุตสาหกรรม (Enterprise Zones: EZs)**

เป็นการกำหนดเขตทั้งในเมืองหรือชนบทเพื่อ การให้แรงจูงใจทางภาษีหรือการให้เงินทุน สนับสนุนในการดำเนินกิจกรรมการผลิตหรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

- **โรงงานเดี่ยว (Single Factory EPZ)**

เป็นการให้สิทธิประโยชน์หรือแรงจูงใจในลักษณะคล้ายกับ EPZ แต่เป็นการให้กับโรงงานที่ไม่เกี่ยวข้องกับสถานที่ตั้ง

2.2.1 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ทบทวนวรรณกรรมงานวิจัยของ ดร.จักรกฤษณ์ ที่เกี่ยวข้องกับ SEZ เรื่อง “การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์การค้าของประเทศไทยด้วยการปรับปรุงระเบียบการค้าและโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าเพื่อรองรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจและข้อตกลงด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ”

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ และจักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา (2554) ได้ศึกษาการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์การค้าของประเทศไทย พบว่า ผลการศึกษาสถานภาพการแข่งขันและขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า พบว่า ประเทศไทยมีผู้ประกอบการบริการตัวแทนรับขนส่งสินค้าอยู่ราว 300 ราย ในจำนวนนี้เป็นสมาชิกของ TIFFA อยู่ 130 ราย การแข่งขันในตลาดปรากฏว่า ผู้ประกอบการ 5 อันดับแรก เป็นบริษัทต่างชาติร่วมทุนทั้งสิ้นมีส่วนแบ่งตลาดรวมกันราวร้อยละ 44 อีกประมาณ 125 รายมีส่วนแบ่งตลาดรวมกันประมาณร้อยละ 56 โดยแต่ละรายมีส่วนแบ่งตลาดไม่เกินร้อยละ 2 เท่านั้น

สำหรับการเจรจาทำที่ของไทยในการเจรจาเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ในทุกเวที ผลการศึกษาพบว่า ควรจะยึดตามแนวทาง ดังนี้

1) การเจรจาต้องมีผลประโยชน์สำหรับไทยที่เห็นได้ชัดเจน โดยเป็นการประเมินผลได้และผลเสียในภาพรวมจากเรื่องต่างๆ ได้แก่ การค้าสินค้า การค้าบริการ การลงทุน ทรัพย์สินทางปัญญา การจัดซื้อของรัฐ และกติกาค่าต่างๆ

2) ในสาขาบริการโลจิสติกส์ที่ไทยยังไม่พร้อมจะแข่งขัน จะต้องใช้เวลาแก่ผู้ประกอบการและแรงงานในสาขานั้นมีระยะเวลาปรับตัวที่เพียงพอ (Transition Period) และมีกองทุนช่วยเหลือเพื่อให้ผู้ประกอบการและแรงงานที่ทำงานในสาขานั้นปรับตัวได้อย่างเป็นระบบ

3) สาขาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญต่อความมั่นคง วัฒนธรรม ประเพณี บริการสาธารณะไม่ควรจะมีการเปิดตลาด หรือหากจะมีการเปิดตลาดก็ต้องใช้การร่วมทุนโดยมีคนไทยเป็นผู้มีบทบาทหลักในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกิจการ

4) ไทยต้องมีสิทธิกำกับดูแลและออกกฎเกณฑ์ใช้ในประเทศได้ในอนาคต ทั้งในระดับรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น

5) หน่วยงานที่ทำการเจรจาเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์จะต้องมีการประสานงานอย่างใกล้ชิดทั้งกับหน่วยงานรัฐที่ทำหน้าที่กำกับและส่งเสริมบริการโลจิสติกส์แต่ละประเภท และหน่วยงานเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และผู้ใช้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีส่วนร่วมในการรับรู้ สนับสนุน และยอมรับผลการเจรจา รวมทั้งจัดให้มีกลไกและแผนดำเนินงานที่ชัดเจนในการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน

6) สำหรับการเจรจาภายใต้กรอบภูมิภาคและพหุภาคี ไทยจะต้องสร้างเครือข่ายและพันธมิตรในการเจรจาเพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองมากขึ้น

ดังนั้น ผลการศึกษานำไปสู่ข้อสรุปที่ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ของไทยมากกว่าร้อยละ 78 ถึงร้อยละ 85 เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม ที่ยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และการดำเนินธุรกิจในยุคโลกาภิวัตน์ นอกจากนี้ ผู้ให้บริการของไทยส่วนใหญ่ยังขาดความเข้าใจและความสนใจเกี่ยวกับการเปิดเสรี การค้า บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งไม่มีการประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับตนเองถ้ามีการเปิดเสรี การค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ นอกจากนี้ หน่วยงานกำกับดูแล (Regulators) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์บางหน่วยงานยังไม่รู้ว่าตนเองมีบทบาทและหน้าที่ที่สำคัญในระบบโลจิสติกส์และยังขาดการทำงานเชิงรุกอย่างเป็นระบบและหน่วยงานที่กำกับดูแลผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เหล่านั้นควรเปลี่ยนบทบาทหน้าที่จากผู้ควบคุมมาเป็นผู้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ให้บริการเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีขีดความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรมีการปรับแก้กฎระเบียบและกฎหมายต่างๆ ควรพิจารณาทั้งระบบและควรปรับแก้เพื่อขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนของไทย ขณะเดียวกันก็ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการของไทยและจัดทำกรอบการเจรจาเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศกับประเทศคู่ค้าของไทย ทั้งนี้ก่อนจะมีการเปิดเสรี การค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ ภาครัฐและองค์กรที่เกี่ยวข้องควรจะมีแผนริเริ่มรณรงค์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจกับภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทยเพื่อให้มีการสร้างและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งหาแนวทางในการปรับตัวเพื่อลดผลกระทบจากการเปิดเสรี และหาโอกาสจากการขยายตลาดและการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ

2.2.2 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในประเทศไทย

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเป็นแนวทางการพัฒนาที่มีการริเริ่มดำเนินงานในประเทศไทยมา ยาวนานกว่า 10 ปี โดยเริ่มแรกของการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนที่มีศักยภาพของ ไทยเป็นการใช้ประโยชน์จากโอกาสของความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำ โขงที่ได้กำหนดแผนการดำเนินงานร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่ง และกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเขต พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในช่วงที่ผ่านมายังไม่เกิดผลที่ชัดเจนมากนัก เนื่องจากมีข้อจำกัดและปัญหา อุปสรรคในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยเฉพาะในประเด็นด้านความต่อเนื่องของงานภายใต้การ เปลี่ยนแปลงรัฐบาลบ่อยครั้ง และการบริหารจัดการเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินสำหรับจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจ พิเศษซึ่งใช้เวลาค่อนข้างมากในการดำเนินงาน

ในช่วงปี พ.ศ.2556-2557 ประเทศไทยได้เตรียมความพร้อมเพื่อใช้ประโยชน์จากการเข้าสู่ ประชาคมอาเซียนซึ่งส่งผลให้พื้นที่ชายแดนมีบทบาทสำคัญในการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศ ในภูมิภาค โดยต้องเร่งพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้สามารถรองรับการลงทุนและอำนวยความสะดวกในการ ดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการในพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์จากการ พัฒนา และบริหารจัดการผลกระทบอันอาจเกิดจากการพัฒนา อาทิ การเคลื่อนย้ายแรงงานจากประเทศ เพื่อนบ้านการลักลอบนำเข้า-ส่งออกสิ่งผิดกฎหมายข้ามพรมแดนเข้าสู่พื้นที่อื่นๆ ของประเทศประกอบกับ การพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่เพื่อรองรับการลงทุนจะช่วยลดการกระจุก ตัวของการลงทุนในพื้นที่ภาคกลางและสนับสนุนเป้าหมายของไทยในการหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปาน กลาง คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) จึงได้กำหนดนโยบายให้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เป็นส่วนหนึ่งของแผนที่นำทาง (Roadmap) สนับสนุนการพัฒนาประเทศเข้าสู่ประชาคมอาเซียน กระตุ้น เศรษฐกิจ ลดความเหลื่อมล้ำ และช่วยรักษาความมั่นคงของประเทศ และได้มีคำสั่งที่ 72/2557 เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ.2557 แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) โดยมีหัวหน้า คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (หน.คสช.) เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชนร่วมเป็นกรรมการ และเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็น กรรมการและเลขานุการ ทั้งนี้ หน.คสช. ได้มีคำสั่งให้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในทุก ภาค/ช่องทางที่สำคัญ ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อย่างจริงจังและต่อเนื่อง นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2557 เป็นต้นมา

1) กรอบแนวคิดในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย

สำหรับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของประเทศไทยได้กำหนด วัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำของการพัฒนา ยกระดับคุณภาพชีวิต ของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงบริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศเพื่อใช้ประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยภาครัฐให้การสนับสนุนในส่วนที่เป็นองค์ประกอบหลักของการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ชายแดนเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการลงทุนของภาคเอกชน โดยมีองค์ประกอบหลักของการ พัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนดังแสดงในรูปที่ 2.2-1 ซึ่งมีองค์ประกอบหลักดังนี้

- การกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน
- การให้สิทธิประโยชน์ในการลงทุน
- การจัดตั้งศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS) ด้านการลงทุน
- การบริหารจัดการด้านแรงงานและการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงาน สาธารณสุขและความมั่นคง
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร



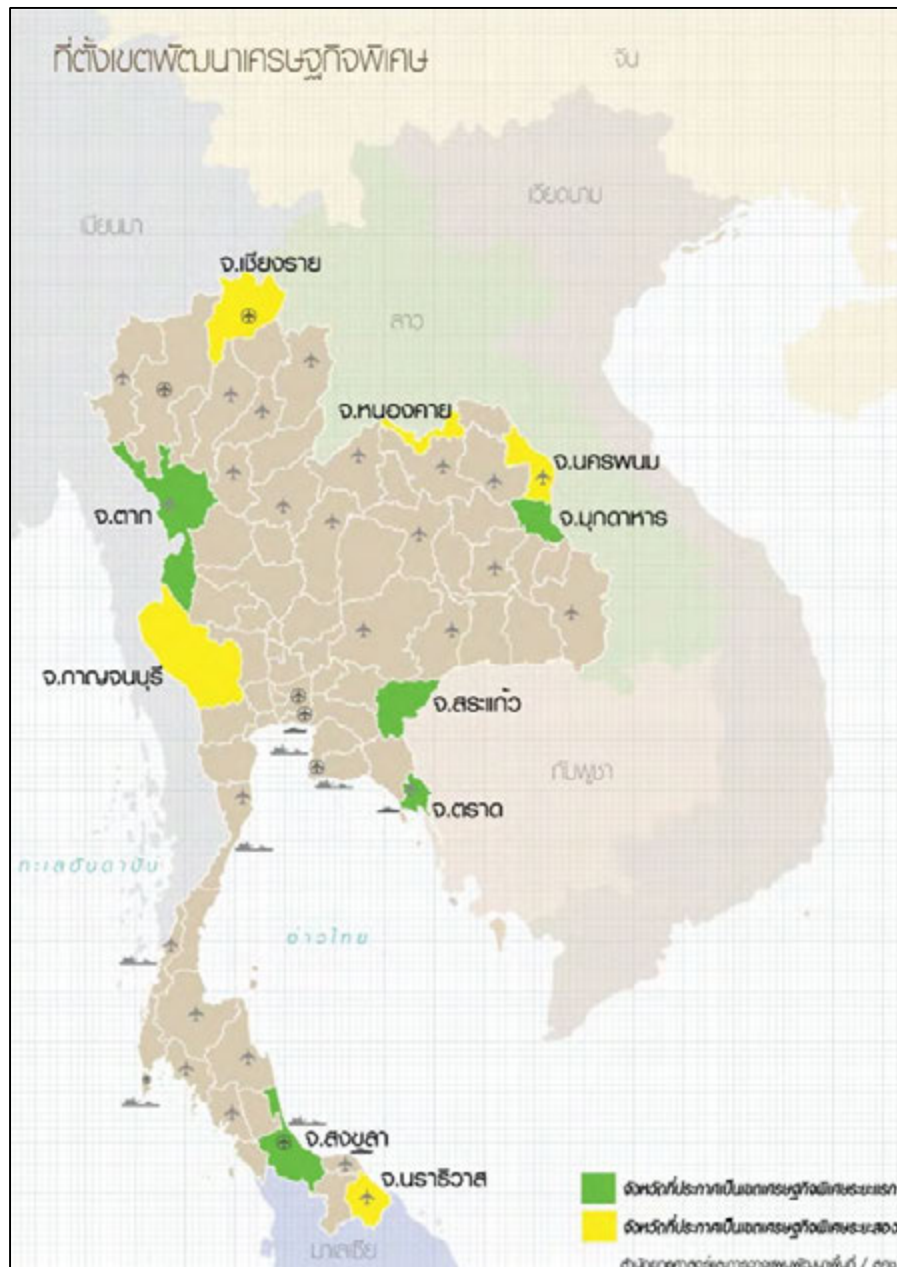
ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-1 กรอบแนวคิดในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย

2) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2

ในปี พ.ศ.2558 ประเทศไทยได้ประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 รวม 10 จังหวัด ดังแสดงในรูปที่ 2.2-2 ดังนี้

- ระยะที่ 1 ได้แก่ จ.ตาก จ.มุกดาหาร จ.สระแก้ว จ.ตราด และ จ.สงขลา
- ระยะที่ 2 ได้แก่ จ.หนองคาย จ.นครราชสีมา จ.เชียงราย จ.นครพนม และ จ.กาญจนบุรี



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

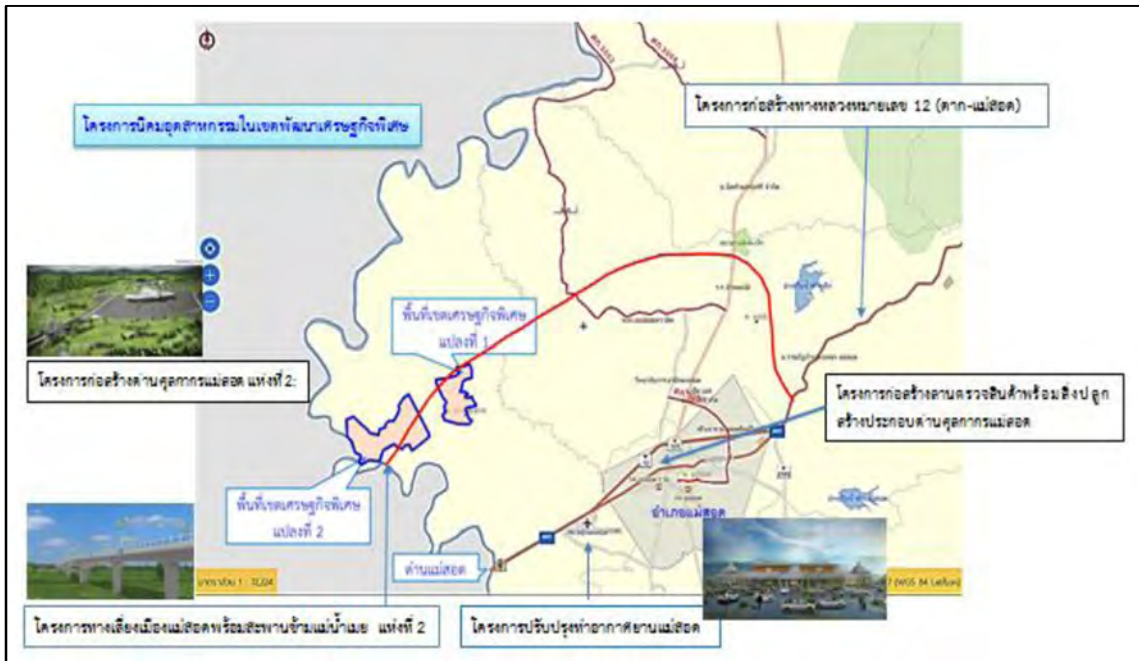
รูปที่ 2.2-2 แผนที่ที่ตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยระยะที่ 1 และระยะที่ 2

3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการแผนโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ปี พ.ศ.2557-2565 รองรับพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนระยะแรกและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย และเห็นชอบโครงการเร่งด่วนให้เร่งดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ.2558 รวมทั้งคณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ภายใต้ กนพ. ได้จัดเตรียมแผนโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ปี พ.ศ.2558-2567 รองรับพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนระยะที่สองซึ่งมีโครงการสำคัญที่ได้ลงทุนพัฒนาในพื้นที่ ดังนี้

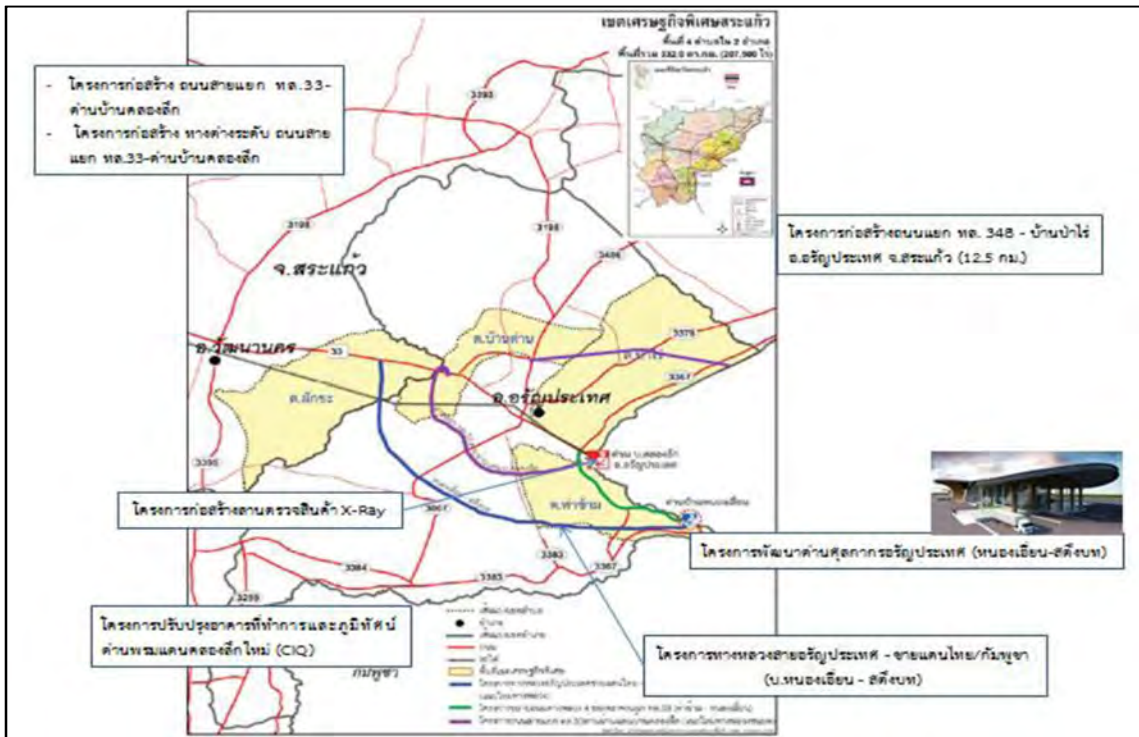
3.1) การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ระยะที่ 1

- พื้นที่จังหวัดตาก ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอดพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก-แม่สอด) ตอน 3 โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด โครงการก่อสร้างลานตรวจสินค้าพร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบด่านศุลกากรแม่สอด โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ 2 โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้า และโครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ดังแสดงในรูปที่ 2.2-3
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว ได้แก่ โครงการก่อสร้างถนนแยก ทล. 348-บ้านป่าไร่ อ.อรัญประเทศ โครงการก่อสร้างทางหลวงสายอรัญประเทศ-ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท) โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.33-ตำบลบ้านคลองลึก โครงการก่อสร้างทางต่างระดับถนนสายแยก ทล. 33-ตำบลบ้านคลองลึก โครงการก่อสร้างลานตรวจสินค้าด้วยระบบ X-Ray เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่ตำบลบ้านคลองลึก โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการและภูมิทัศน์ด้านพรมแดนคลองลึกใหม่ (CIQ) และโครงการพัฒนาด่านศุลกากรอรัญประเทศ (หนองเอี่ยน-สตึงบท) ดังแสดงในรูปที่ 2.2-4
- พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 12 กาศสินธุ์-บรรจบทางหลวงหมายเลข 12 (บ.นาไคร้) โครงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเจ้าหน้าที่ด่านมุกดาหาร และโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ดังแสดงในรูปที่ 2.2-5
- พื้นที่จังหวัดตราด ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 3 ตราด-หาดเล็ก โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ โครงการถนนสายทางเข้าท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ และโครงการก่อสร้างขยายพื้นที่ลานตรวจคอนเทนเนอร์สินค้าด่านศุลกากรคลองใหญ่ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-6
- พื้นที่จังหวัดสงขลา ได้แก่ โครงการด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ โครงการปรับปรุงด่านศุลกากรสะเดา โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์พร้อมบริเวณ ระยะที่ 1 โครงการก่อสร้างถนนสาย สข. 1027-ปาดังเบซาร์ โครงการก่อสร้างแยกทางหลวงหมายเลข 4-ด่านสะเดาแห่งที่ 2 และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (สะเดา) ดังแสดงในรูปที่ 2.2-7



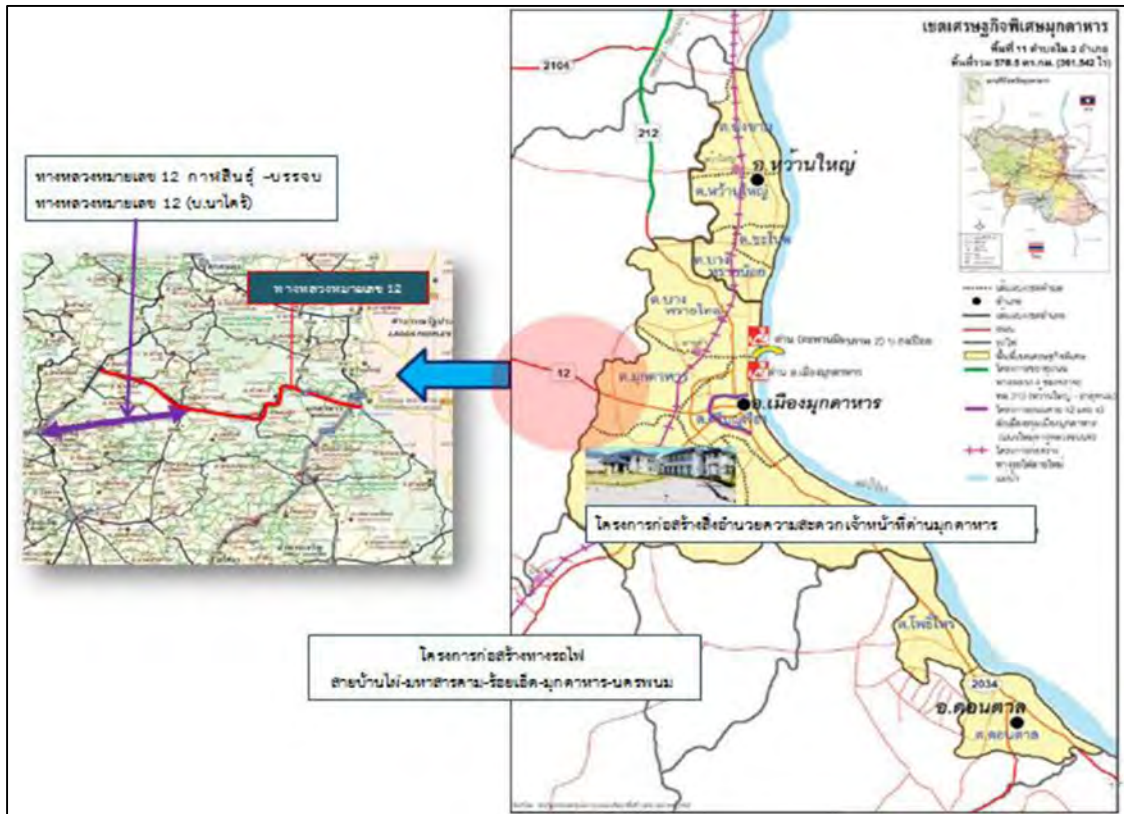
ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-3 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดตาก



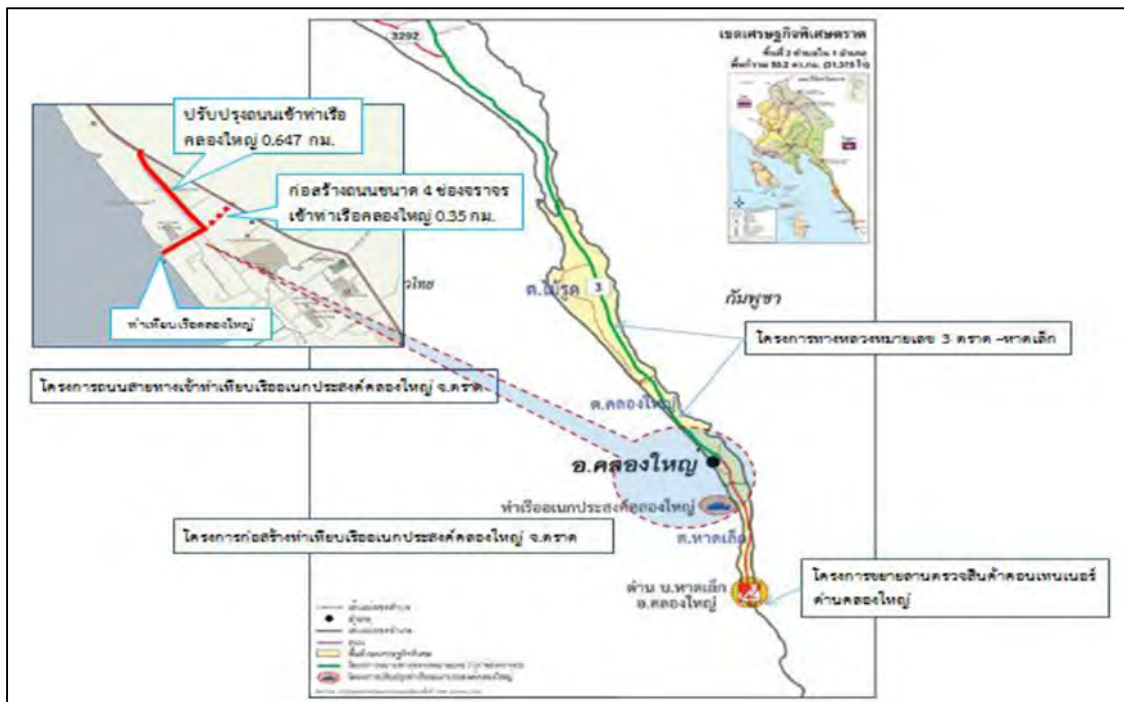
ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-4 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-5 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-6 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดตราด



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-7 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดสกลนคร

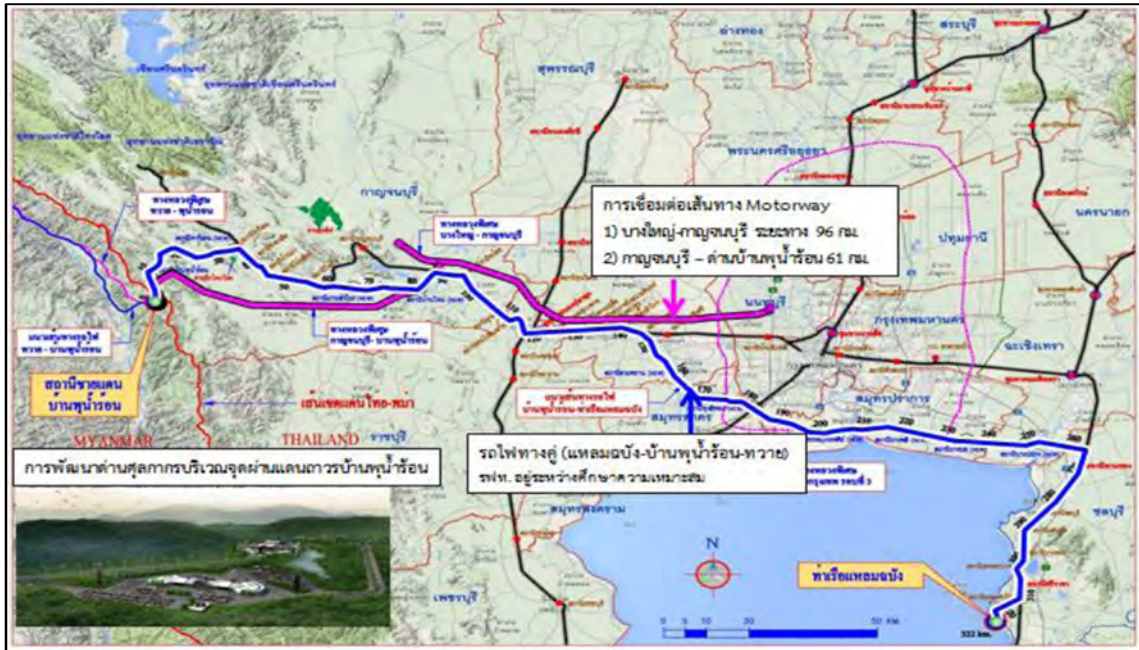
3.2) การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ระยะที่ 2

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 212 อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน 1 และโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรหนองคายและลานตรวจสินค้าแห่งใหม่พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-8
- พื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี ได้แก่ โครงการเชื่อมต่อเส้นทาง Motorway (บางใหญ่-กาญจนบุรี) กับด่านบ้านพุน้ำร้อน โครงการพัฒนาด่านศุลกากรบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน และโครงการรถไฟทางคู่ (แหลมฉบัง-บ้านพุน้ำร้อน-ทวาย) ดังแสดงในรูปที่ 2.2-9
- พื้นที่จังหวัดเชียงราย ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 1129 เชียงแสน-เชียงของ ตอน 1-2 โครงการทางเลี่ยงเมืองเชียงรายด้านตะวันตก ส่วนที่ 1 โครงการทางหลวงหมายเลข 1020 เชียงราย-เชียงของ ตอน 3 โครงการทางหลวงหมายเลข 1290 เชียงแสน-เชียงของ ตอน 3 โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชิงของ โครงการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด่านศุลกากรแม่สาย และโครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการด่านศุลกากรเชียงรายแห่งใหม่พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ ดังแสดงในรูปที่ 2.2-10
- พื้นที่จังหวัดนครพนม ได้แก่ โครงการทางหลวงหมายเลข 22 สกลนคร-นครพนม และโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ดังแสดงในรูปที่ 2.2-1
- พื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ได้แก่ โครงการสะพานตากใบ โครงการปรับปรุงบริเวณเพิ่มเติมด่านศุลกากรสุโขทัย และโครงการพัฒนาพื้นที่ส่วนขยายรอบบริเวณด่านศุลกากรสุโขทัย ดังแสดงในรูปที่ 2.2-12



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-8 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดหนองคาย



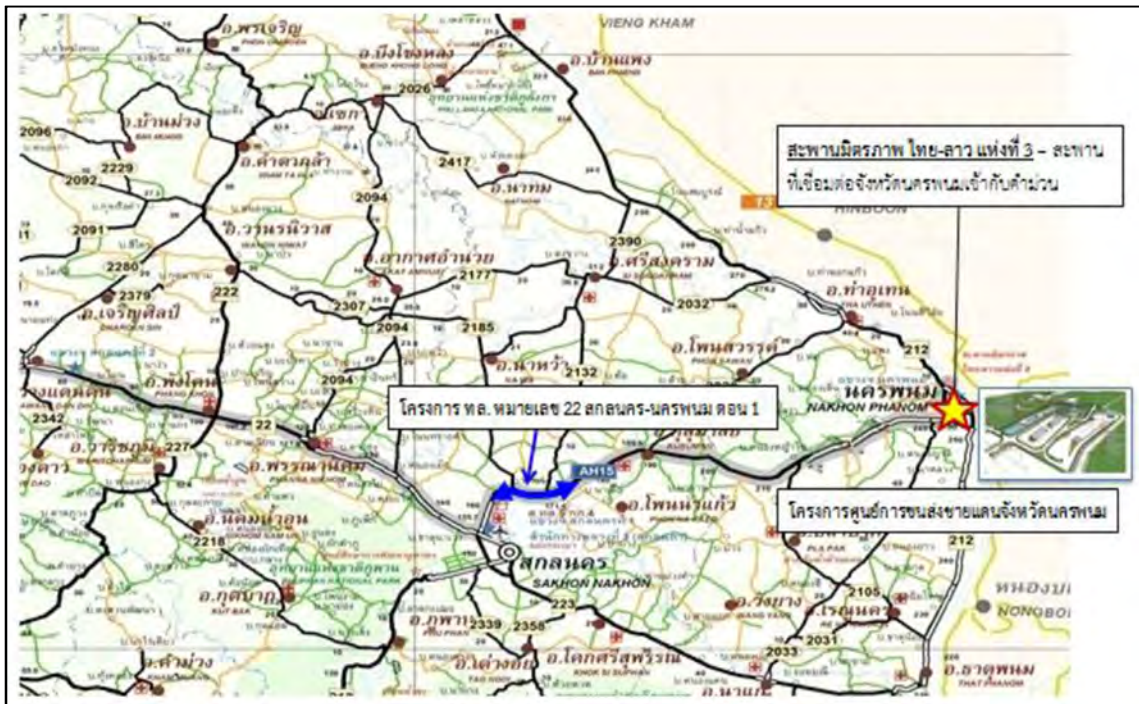
ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-9 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-10 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดเชียงราย



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-11 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดนครพนม



ที่มา: เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)

รูปที่ 2.2-12 การพัฒนาโครงการสำคัญในพื้นที่จังหวัดนราธิวาส

4) ความก้าวหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 พื้นที่ ช่วงระยะเวลาในปี พ.ศ.2561-2563 โดยมีโครงการโครงสร้างพื้นฐานสำคัญสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2.2-1 ดังนี้

ตารางที่ 2.2-1 สรุปความก้าวหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในช่วงปี พ.ศ.2561-2563

พื้นที่	ปี พ.ศ. ที่แล้วเสร็จ	โครงการโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ
ตาก	2563	2561 : ทางเลี่ยงเมืองแม่สอดและสะพานข้ามแม่น้ำเมย 2 (ฝั่งเมียนมาอยู่ระหว่างการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) 2562 : ทำอากาศยานแม่สอด (อยู่ระหว่างเจรจาจัดหาที่ดินเพิ่ม) ทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก-แม่สอด ตอน 3 และ ตอน 4) 2563 : นิคมอุตสาหกรรมตาก (แม่สอด) / ด้านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ 2 (อยู่ระหว่างปรับแบบพื้นที่ใหม่)
สระแก้ว	2562	2561 : นิคมอุตสาหกรรมสระแก้ว / ทางรถไฟช่วงชุมทางแก่งคอย-คลองสิบเก้า-สุดสะพานคลองลึก (รวมสะพานข้ามคลองลึก) (ฝั่งกัมพูชาต้องก่อสร้างอีก 1 กม.) 2562 : ทางหลวงอรัญประเทศ-ชายแดนไทย (บ.หนองเอี่ยน) / ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (บ.หนองเอี่ยน)
สงขลา	2562	2562 : ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ / นิคมอุตสาหกรรมสงขลา (สะเดา)
ตราด	2562	2561 : ถนน 4 ช่องจราจรเข้าท่าเทียบเรือ 2563 : ทางหลวงหมายเลข 3 ตราด-หาดเล็ก (ตอน 2-4)

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ) สรุปความก้าวหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในช่วงปี พ.ศ.2561-2563

พื้นที่	ปี พ.ศ. ที่แล้วเสร็จ	โครงการโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ
มุกดาหาร	2562	2561 : สิ่งอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรมุกดาหาร 2562 : ทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์-บ.นาไคร้-คาชะอี/ ทางหลวง 212 ห้วยใหญ่-ธาตุนม
หนองคาย	2561	2560 : ทล. 212 อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน 1 (แล้วเสร็จ) 2561 : ด้านศุลกากรหนองคายแห่งใหม่พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ
หนองคาย	2561	2560 : ทล. 212 อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน 1 (แล้วเสร็จ) 2561 : ด้านศุลกากรหนองคายแห่งใหม่พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ
กาญจนบุรี	2562	2560 : ทางหลวงหมายเลข 367 ทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี (แล้วเสร็จ) 2562 : ด้านศุลกากรพุน้ำร้อน / มอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี
เชียงราย	2562	2561 : ทางเลี่ยงเมืองเชียงรายด้านตะวันตก/ ทางหลวงหมายเลข 1290 อ.เชียงแสน-อ.เชียงของ ตอน 3 / สิ่งอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรแม่สาย 2562 : ด้านศุลกากรเชียงแสนแห่งใหม่
นครพนม	2563	2561 : ด้านศุลกากรนครพนมแห่งใหม่ 2562 : ทล. 212 (นครพนม-ท่าอุเทน) 2563 : ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม
นราธิวาส	2563	2561 : ปรับปรุงด่านศุลกากรสุโหงโกลก (แล้วเสร็จ) / ขยายด่านศุลกากรบูเก๊ะตา ระยะ 3 2563 : นิคมอุตสาหกรรมนราธิวาส

ที่มา: เอกสาร PowerPoint “นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ”, สศช. (2561)

2.2.3 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในต่างประเทศ

หัวข้อนี้เป็นการทบทวนเพื่อให้ทราบว่าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในต่างประเทศ มีรูปแบบ กิจกรรม/อุตสาหกรรม สิทธิประโยชน์ และ รูปแบบการพัฒนาอย่างไรบ้าง ซึ่งจะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นประกอบการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาตามการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในต่างประเทศที่สำคัญ ประกอบด้วย

- เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโปแลนด์ (Poland Special Economic Zones)
- เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโมร็อกโก (Morocco Tangier Free Zone)
- เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเม็กซิโก (Mexico Maquiladolas)
- เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศมาเลเซีย (Iskandar Malaysia)

รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนในต่างประเทศที่สำคัญสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2 ถึง ตารางที่ 2.2-5 (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา, 2558)

ตารางที่ 2.2-2 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโปแลนด์

ชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ	รูปแบบ	กิจกรรม/อุตสาหกรรม
Poland SEZs (17 เขต)	เขตส่งเสริมการส่งออก (EPZ)	- ยานยนต์และชิ้นส่วน - สิ่งพิมพ์ - เคมีภัณฑ์และพลาสติก - การแปรรูปไม้ - อิเล็กทรอนิกส์
ผู้ลงทุนหลัก	สิทธิประโยชน์	รูปแบบการพัฒนา
- เยอรมัน - ฝรั่งเศส - ลักเซมเบิร์ก	- ยกเว้นภาษีเงินได้ - ยกเว้นภาษีอสังหาริมทรัพย์ - การให้เงินอุดหนุนแบบเจาะจงอุตสาหกรรม - การลดหย่อนภาษีสำหรับเทคโนโลยีใหม่ และ R&D	- Minister of Economy เป็นผู้เสนอการจัดตั้ง SEZ และผลกระทบผ่านการพิจารณาของ ค.ร.ม. - แรกเริ่มพัฒนาโดยรัฐบาลโปแลนด์เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจโดยอาศัยประโยชน์จากการอยู่ติดกับเยอรมัน และการเข้าเป็นสมาชิก EU ในระยะต่อมา - Polish - German Cross-Border Cooperation มีการจัดตั้ง Joint Council Committee วางแผนพัฒนาร่วมกัน
รูปแบบการบริหารจัดการ		
บริหารจัดการในรูปแบบของบริษัทจำกัดที่ State Treasury หรือ Province Government Unit เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ Supervisory Board ของบริษัทที่ทำหน้าที่บริหารจะประกอบไปด้วย 1) ตัวแทนจาก Province Government Unit 2) ตัวแทนจาก Minister of Economy 3) ตัวแทนจาก Local Government Unit		

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

ตารางที่ 2.2-3 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศโมร็อกโก

ชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ	รูปแบบ	กิจกรรม/อุตสาหกรรม
Tangier Free Zone	เขตส่งเสริมการส่งออก (EPZ)	- ยานยนต์ - เกษตรแปรรูป - สิ่งทอและเครื่องหนัง - โลหะ - เครื่องจักรและอุปกรณ์ - อิเล็กทรอนิกส์ - เคมีภัณฑ์
ผู้ลงทุนหลัก	สิทธิประโยชน์	รูปแบบการพัฒนา
- สเปน - เยอรมัน - ฝรั่งเศส	- ยกเว้นค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนกิจกรรมค่าธรรมเนียมลิขสิทธิ์และภาษีที่ดิน - ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลในช่วง 5 ปีแรกและใช้อัตราลดหย่อน 8.75% ปีที่ 6 - 20 - ยกเว้นภาษีเงินปันผลสำหรับคนต่างชาติ และภาษีเงินปันผล 7.5% สำหรับคนในประเทศ - ให้เงินอุดหนุนแบบเจาะจงอุตสาหกรรม	พัฒนาโดยรัฐบาล โดยทาง EU ให้ความช่วยเหลือ เช่น European Investment Bank ให้เงินกู้ 200 ล้านเหรียญยูโร ในการลงทุนท่าเรือ Tanger-Med ของ Morocco หรือ European Development Fund ให้เงินช่วยเหลือในการสร้าง Infrastructure ของ SEZs ใน Senegal
รูปแบบการบริหารจัดการ		
- The Tangier Free Zone บริหารจัดการโดย the Tangier Free Zone company ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ Tanger Mediterranean Special Agency - Tanger Mediterranean Special เป็นบริษัทภายใต้การควบคุมของรัฐบาลโมร็อกโกผ่าน the Hassan II Fund for Economic and Social Development		

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

ตารางที่ 2.2-4 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเม็กซิโก

ชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ	รูปแบบ	กิจกรรม/อุตสาหกรรม
Mexico Maquiladolas	เขตแปรรูปเพื่อการส่งออก (EPZ)	- ยานยนต์และชิ้นส่วน - โลหะ - อิเล็กทรอนิกส์
ผู้ลงทุนหลัก	สิทธิประโยชน์	รูปแบบการพัฒนา
- สหรัฐอเมริกา - เนเธอร์แลนด์	- อนุญาตการถือครองกิจการโดยต่างชาติ - อนุญาตการถือครองที่ดินโดยต่างชาติในพื้นที่ที่กำหนด - ยกเว้นภาษีนำเข้ากรณีวัตถุดิบ เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก - เดิมมีการลดหย่อน/ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่จากการปฏิรูประบบภาษีในปี พ.ศ.2556 ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ดังกล่าว แต่อนุญาตให้นำค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิการพนักงานมาใช้ลดหย่อนภาษีได้	พัฒนาโดยรัฐบาล โดยจัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ.2508 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาประเทศในช่วงตอนใต้ ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวมีระดับการพัฒนาที่ต่ำ แต่มีข้อได้เปรียบจากการมีชายแดนติดกับ ประเทศสหรัฐอเมริกา
รูปแบบการบริหารจัดการ		
ผู้ประกอบการจะสามารถยื่นขอจัดตั้ง Maquiladoras ที่ไหนก็ได้ แต่ต้องขอ IMMEX Maquiladora permit จากรัฐบาล แต่ส่วนมากการจัดตั้ง Maquiladoras จะอยู่บริเวณชายแดนเม็กซิโก-สหรัฐอเมริกา		

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

ตารางที่ 2.2-5 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศมาเลเซีย

ชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษ	รูปแบบ	กิจกรรม/อุตสาหกรรม
Singapore - Malaysia Economic Corridor: Iskandar Malaysia in Johor Bahru	- เขตการค้า - ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ - ศูนย์กลางด้านการรักษาพยาบาล - ศูนย์กลางด้านการเงิน - ศูนย์กลางด้านการศึกษา - ศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยว	- ท่องเที่ยว - การศึกษา - สุขภาพ - โลจิสติกส์ - สันทนาการ - ที่ปรึกษาและบริการทางการเงิน
ผู้ลงทุนหลัก	สิทธิประโยชน์	รูปแบบการพัฒนา
ผู้ลงทุนจากมาเลเซีย (67.69%) และจากสิงคโปร์ (20%)	• ยกเว้นกฎการลงทุนจากต่างประเทศ ดังนี้ - ความยืดหยุ่นด้านการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - ความยืดหยุ่นด้านการจ้างแรงงานต่างประเทศที่มีความรู้ • ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 10 ปี	พัฒนาโดยผ่านการศึกษาของ The National SJER Planning Committee ซึ่งจัดตั้งโดยรัฐบาลมาเลเซีย ได้รับการบรรจุอยู่ในแผนพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 9 และมีแผนงานเชื่อมโยงกับสิงคโปร์ภายหลัง
รูปแบบการบริหารจัดการ		
Iskandar Regional Development Authority ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรี และ Chief Minister of Johor อยู่ในคณะกรรมการ		

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

2.2.4 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทย

เขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทยจะสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทหลัก ได้แก่ 1) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เน้นกิจกรรมการผลิต ซึ่งโดยมากจะเป็นเขตการแปรรูปเพื่อการส่งออก (EPZ) และเขตการค้าเสรี (Free Zones) และ 2) เขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจกรรมการบริการ เช่น รูปแบบของ Iskandar (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา, 2558) โดยรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนทั้ง 2 ประเภท มีรายละเอียดดังนี้

1) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เน้นกิจกรรมการผลิต

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนจะมีขึ้นเพื่ออาศัยการดึงดูดแรงงานต่างด้าวในประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาทำงาน เพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานระดับปฏิบัติการในอุตสาหกรรมดังกล่าว และในขณะเดียวกันการจัดให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการผลิตบริเวณชายแดนจะช่วยชะลอปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากแรงงานต่างด้าวทะลักเข้ามาบริเวณตอนในของประเทศมากเกินไป นอกจากนี้อาจรวมถึงการอาศัยประโยชน์จากวัตถุดิบในการผลิตจากประเทศเพื่อนบ้าน หรือประโยชน์จากขยายตลาดในประเทศเพื่อนบ้าน และยังสามารถใช้ประโยชน์ในการเชื่อมโยงฐานการผลิตไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษหรือนิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ในประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเพื่อการผลิตสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2.2-6

ตารางที่ 2.2-6 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเพื่อการผลิต

เกณฑ์	รายละเอียด
พื้นที่	- จำกัดพื้นที่ชัดเจน มีรั้วรอบขอบชิด - เน้นพื้นที่ที่อยู่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีแรงงานเพียงพอ
กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	- ในระยะสั้น เน้นการผลิตเพื่อการส่งออกในอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานเข้มข้น หรืออุตสาหกรรมที่สามารถอาศัยความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในการส่งออกได้ - ในระยะยาวมุ่งเน้นการผลิตที่เชื่อมโยงกับฐานการผลิตในประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยคงการผลิตอุตสาหกรรมที่เน้นใช้เทคโนโลยีสูงหรือทักษะแรงงานสูงไว้ในฝั่งประเทศไทย
สิทธิประโยชน์ทางภาษี	- มีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีตาม BOI สำหรับการผลิตเพื่อการส่งออก แต่ผ่อนปรนสัดส่วนการใช้แรงงานต่างด้าว
สิทธิประโยชน์จากการใช้แรงงาน	- ผ่อนปรนสัดส่วนการใช้แรงงานต่างด้าวที่ได้สิทธิประโยชน์ทางภาษี - ผ่อนปรนการขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวประเภทเข้าไปเย็นกลับ แต่จำกัดให้อยู่ในพื้นที่เท่านั้น
สิทธิประโยชน์อื่นๆ	- อนุญาตการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศแต่ยกเว้นสิทธิประโยชน์ทางภาษี - ให้เงินอุดหนุนสำหรับอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมการทำ R&D สร้างองค์ความรู้หรือสร้างเทคโนโลยี
รูปแบบการบริหารจัดการ	- คณะกรรมการร่วม โดยมีตัวแทนจากทั้งรัฐบาลกลาง ส่วนท้องถิ่น เอกชน และภาคประชาสังคม - เน้นการใช้สายการทำงานเดิมของจังหวัด
กลยุทธ์ในระยะยาว	- การสร้างฐานการผลิตร่วมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศเพื่อนบ้าน - การส่งเสริมการออกไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ในกรณีของอุตสาหกรรมที่เน้นใช้แรงงานเข้มข้น

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2558)

2) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เน้นกิจกรรมการบริการ

เขตการค้าหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจกรรมการบริการนั้น เป็นพื้นที่ที่อาจไม่ได้มีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิต แต่มีจุดเด่นในการดำเนินกิจกรรมการบริการ โดยมุ่งเน้นกิจกรรมการบริการที่เชื่อมโยงกับการผลิตหรือการค้า ณ จุดผ่านแดน มากกว่าการจัดทำเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจกรรมการบริการแบบรวมศูนย์ขนาดใหญ่ โดยสามารถสรุปรูปแบบได้ดังตารางที่ 2.2-7

ตารางที่ 2.2-7 รูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนเพื่อการบริการ

เกณฑ์	รายละเอียด
พื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> - จำกัดพื้นที่ชัดเจน แต่อาจมีขนาดใหญ่กว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการผลิต - เน้นความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและศักยภาพของจังหวัด
กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> - การบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์จากประโยชน์ด้านความเชื่อมโยง - การจัดตั้งเขตปลอดศุลกากรภายในพื้นที่ - การบริการด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดที่มีศักยภาพ หรือสามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้านได้ด้วย - การบริการด้านสุขภาพและการศึกษา
สิทธิประโยชน์ทางภาษี	<ul style="list-style-type: none"> - มีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีตาม BOI สำหรับกิจกรรมการบริการภายในพื้นที่ที่กำหนด และจำกัดเฉพาะกิจกรรมการบริการสำหรับลูกค้าในต่างประเทศที่เข้ามาใช้บริการภายในพื้นที่ หรือลูกค้าอยู่ต่างประเทศ
สิทธิประโยชน์จากการใช้แรงงาน	<ul style="list-style-type: none"> - ผ่อนปรนสัดส่วนการใช้แรงงานต่างด้าวที่ได้สิทธิประโยชน์ทางภาษี - ผ่อนปรนการขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวประเภทเข้าไปเย็นกลับ แต่จำกัดให้อยู่ในพื้นที่เท่านั้น
สิทธิประโยชน์อื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> - การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อการขายสำหรับสินค้าบางประเภท หรือ Duty Free สำหรับเขตการท่องเที่ยว - การให้เงินทุนสนับสนุนสำหรับธุรกิจที่สร้างสรรค์หรือธุรกิจที่สร้างองค์ความรู้
รูปแบบการบริหารจัดการ	<ul style="list-style-type: none"> - คณะกรรมการร่วม โดยมีตัวแทนจากทั้งรัฐบาลกลาง ส่วนท้องถิ่น เอกชน และภาคประชาสังคม - เน้นการใช้สายการทำงานเดิมของจังหวัด
กลยุทธ์ในระยะยาว	<ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานด้านการบริการแทนการผลิตที่เน้นใช้แรงงานเข้มข้น

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการการค้าและการพัฒนา (2558)

2.3 การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและพิธีการศุลกากร

การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและศึกษาพิธีการศุลกากรที่ประกอบด้วยเรื่อง การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ พิธีการเข้าเมือง และ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน ซึ่งเป็นการทบทวนเพื่อให้ทราบว่าการพัฒนาระบบการทำงานด้านชายแดนในระยะแรก ก่อนจะพัฒนาต่อไปให้ก้าวหน้าถึงระดับสากล เพื่อให้พร้อมเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจพิเศษควรดำเนินการอย่างไรบ้าง ซึ่งการทบทวนนี้จะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นประกอบการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม ตลอดจนการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนา ของจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ โดยในหัวข้อนี้มีรายละเอียดการทบทวนดังนี้

2.3.1 การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) สำหรับการนำเข้า ส่งออก และ โลจิสติกส์ รองรับบริการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งเป็นระบบบริการแบบอัตโนมัติและกึ่งอัตโนมัติควบคู่ไปกับการปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนการให้บริการ และการลดรูปเอกสาร โดยอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการสามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัยและไร้เอกสาร รวมถึงการใช้ข้อมูลร่วมกันกับทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง และการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยผู้ให้บริการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจสามารถติดตามผลในทุกๆ ขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้า ส่งออกและการอนุมัติต่างๆ ผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (E-Tracking) ทุกวันและตลอดเวลา 24 ชั่วโมง

กรมศุลกากร ได้เริ่มนำแนวคิดของ Single Window มาประยุกต์ใช้สำหรับการนำเข้าการส่งออก มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 โดยพัฒนาบริการศุลกากรจากระบบเอกสารกระดาษเป็นระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) และสามารถให้บริการระบบ EDI ทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2543 ซึ่งระบบดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศไทยที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรและผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า บริษัทเรือ สายการบิน และธนาคารต่างๆ และต่อมาพัฒนาเป็นระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ไร้เอกสาร (E-Customs) ให้บริการ ทั่วประเทศตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นความสำเร็จส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศ และส่งผลให้การจัดอันดับของธนาคารโลกเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศของไทยดีขึ้นตามลำดับ มติคณะรัฐมนตรีลงวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2548 มอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้ง NSW ซึ่งเป็นระบบศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคธุรกิจ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์โดยให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้การ จัดตั้ง NSW สำเร็จตามเป้าหมาย และให้กรมศุลกากรจัดทำ MOU กับศุลกากรประเทศสมาชิกอาเซียน ภายใต้กรอบ ASEAN Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window และ ASEAN Protocol to Establish and Implement the ASEAN Single Window ได้เฉพาะที่อยู่ใน กรอบหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติเฉพาะ เพื่อผลักดันให้ ASEAN Single Window จัดตั้งได้สำเร็จตาม เป้าหมาย

ระบบ NSW ของประเทศเริ่มให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2554 โดยเชื่อมโยงข้อมูลกับ ผู้ให้บริการระบบ Electronic Windows ที่มีอยู่แล้วในขณะนั้น รวมถึงการเชื่อมโยงกับระบบศุลกากร ไร้อเอกสาร เพื่อให้บริการผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกทั่วประเทศแบบไร้อเอกสารได้อย่าง ต่อเนื่อง โดยไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการที่ใช้ระบบศุลกากรไร้อเอกสารอยู่แล้ว รวมทั้งหน่วยงาน ภาครัฐที่มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากรอยู่ก่อนแล้ว ปัจจุบันระบบ NSW ให้บริการ เชื่อมโยงข้อมูลซึ่งประกอบด้วย การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G), การเชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2B) และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาคธุรกิจและ ภาคธุรกิจ (B2B) บางส่วน โดยมีความก้าวหน้าการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน ภาครัฐต่างๆ กับระบบ NSW

กรมศุลกากรเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐ ผู้ออกใบอนุญาต/ใบรับรอง และผู้ประกอบการ เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า บริษัทเรือ สายการบิน และธนาคารต่างๆ เชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้า ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2554

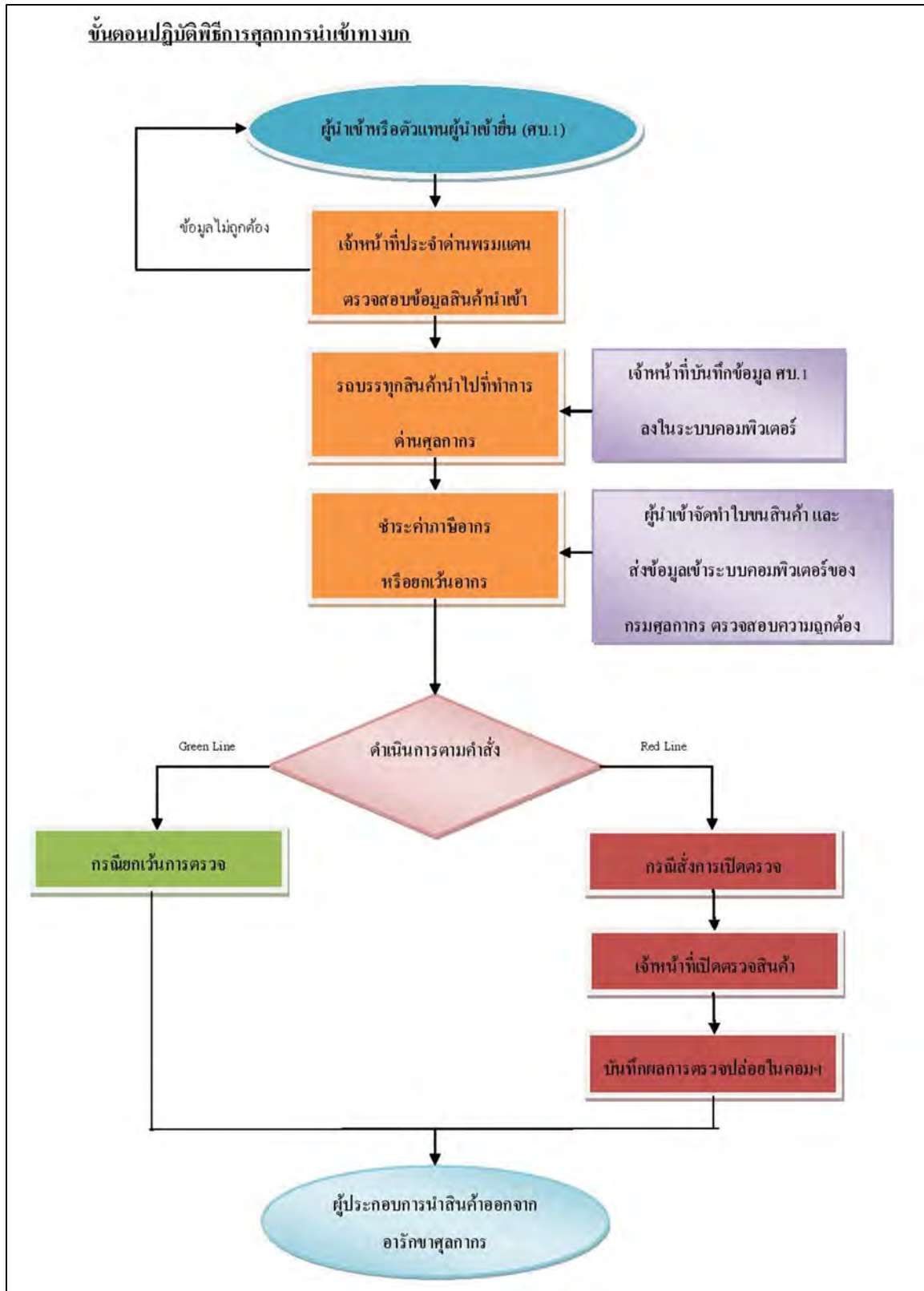
2.3.2 วิธีการเข้าเมือง

วิธีการเข้าเมืองแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ วิธีการการนำเข้าสินค้า และ วิธีการการส่งออกสินค้า ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

2.3.2.1 วิธีการการนำเข้าสินค้า

วิธีการการนำเข้าสินค้านี้ทั้งหมด 5 ขั้นตอน ดังแสดงในรูปที่ 2.3-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก Car Manifest (แบบ ศ.บ. 1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ประจำด่านพรมแดน เพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้า และทะเบียนรถยนต์
2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรบันทึกข้อมูลรายละเอียด แบบ ศ.บ. 1 ลงในระบบคอมพิวเตอร์ (Car Manifest) และดำเนินการควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าเข้ามายังด่านศุลกากร
3. ผู้นำเข้าหรือตัวแทน จัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบจะตรวจสอบข้อมูลสินค้าและตัดบัญชีกับ Car Manifest
4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากร (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร
5. ชำระค่าภาษีแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อย
 - 1) กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของสามารถรับสินค้าไปจากอาคารศุลกากร
 - 2) กรณีสั่งการเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับข้อมูลใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ ถ้าถูกต้องตามสำแดงจะส่งมอบสินค้าให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนรับสินค้าไปจากอาคารศุลกากร



ที่มา: กรมศุลกากร, (2561)

รูปที่ 2.3-1 การนำเข้าสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือ ด่านตรวจ

2.3.2.2 วิธีการการส่งออกสินค้า

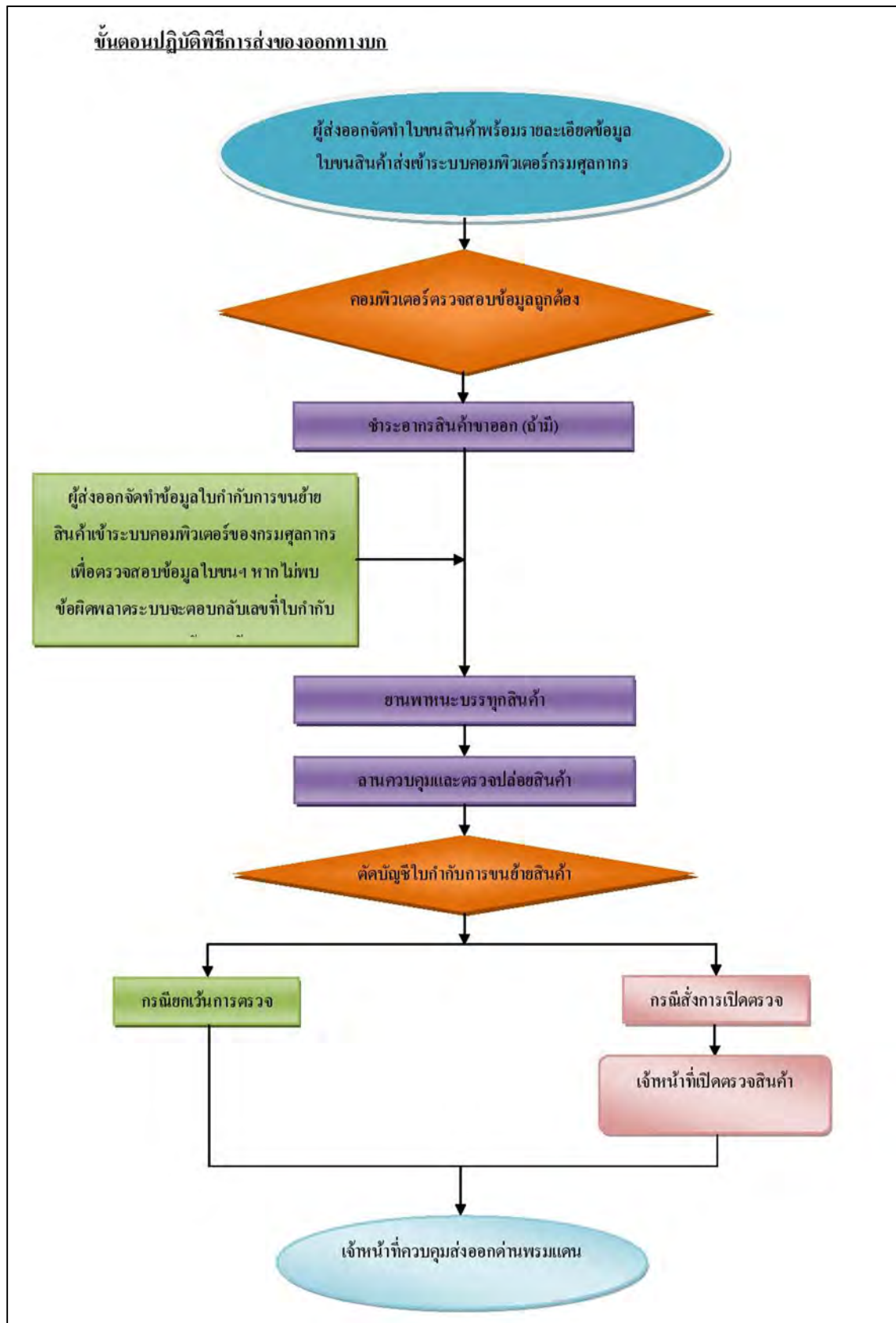
วิธีการการส่งออกสินค้านี้ทั้งหมด 6 ขั้นตอน ดังแสดงในรูปที่ 2.3-2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนฯ จัดทำใบขนสินค้าขาออก พร้อมเอกสารประกอบอื่น เช่น บัญชีสินค้า (ศ.บ. 3) และใบกำกับการขนย้ายสินค้า พร้อมส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
2. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากร (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร
3. ชำระค่าภาษีแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อย
4. กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้ส่งออกหรือตัวแทนสามารถนำสินค้าไปผ่านพิธีการที่ด่านพรมแดนหรือด่านตรวจเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรต่อไป
5. กรณีสั่งเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ ถ้าถูกต้องตามสำแดงจะนำสินค้าไปผ่านพิธีการที่ด่านพรมแดนหรือด่านตรวจเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรต่อไป
6. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนยื่นใบกำกับสินค้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ประจำอยู่ ณ ด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบ เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านพรมแดนจะตรวจสอบจำนวนสินค้าที่ส่งออกว่าถูกต้องตรงตามใบขนสินค้าขาออกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรหรือไม่ และได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการส่งออกครบถ้วนหรือไม่ เมื่อเห็นว่าถูกต้องก็ให้อนุญาตให้ผ่านด่านพรมแดนไปได้และให้บันทึกการรับบรรจุทุกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ใบกำกับการขนย้ายสินค้าให้เก็บไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบต่อไป

2.3.2.3 วิธีการสำหรับสินค้าถ่ายลำ/ผ่านแดน

- **นิยาม**

การผ่านแดน คือ การขนส่งของผ่านประเทศไทย จากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามา ไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร การขนส่งของนั้นอาจมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้ แต่ทั้งนี้ต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใดๆ ซึ่งของนั้น หรือมีพฤติกรรมใดๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในระหว่างการผ่านประเทศไทย การผ่านแดนในปัจจุบัน มี 2 รูปแบบ คือ



ที่มา: กรมศุลกากร, (2561)

รูปที่ 2.3-2 การส่งออกสินค้าทางบก ณ ด่านพรมแดน หรือด่านตรวจ

- 1) การผ่านแดนตามความตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่
 - (1) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งผ่านแดน ซึ่งต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบกในการทำหน้าที่ขนส่งของผ่านแดน และการขนส่งต้องดำเนินการความตกลงฯ ในเรื่องด้านศุลกากรที่เป็นด้านศุลกากรผ่านเข้าและออก และ เส้นทางของการขนส่ง
 - (2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งผ่านแดน เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าของมาเลเซียระหว่างฝั่งตะวันออกไปยังฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรมลายูโดยทางรถไฟในประเทศไทย (ด้านศุลกากรที่รับผิดชอบ คือ ด้านศุลกากรป่าดงเบงกอล และ ด้านศุลกากรสุโขทัย)
- 2) การผ่านแดนตามความตกลง GATT 1994 ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่งนี้ เรียกว่า ผู้ขอผ่านแดน

การถ่ายลำ คือ การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาในประเทศไทย ไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใต้การควบคุมของศุลกากรในด้านศุลกากรแห่งเดียวกัน โดยมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร

● ความรับผิดชอบในเรื่องอากรขาเข้า และ อากรขาออก

- 1) ของผ่านแดน หรือ ถ่ายลำ ที่ได้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และ ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และได้นำของออกไปนอกประเทศไทย ภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบที่จะต้องเสียอากร กล่าวคือ ไม่ต้องชำระอากรขาเข้า และ อากรขาออก
- 2) ของผ่านแดน หรือ ถ่ายลำที่มีการยื่นคำขอเปลี่ยนแปลงเป็นการนำเข้าภายในกำหนด 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และได้ปฏิบัติครบถ้วนตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ของนั้นต้องชำระอากรขาเข้าโดยคำนวณตามสภาพของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากร ที่เป็นอยู่ในเวลาที่นำของนั้นเข้ามาในราชอาณาจักร
- 3) ของผ่านแดนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ไม่ได้นำออกไปนอกประเทศไทย หรือ ไม่มีมีการยื่นคำขอเปลี่ยนแปลงเป็นการนำเข้า ภายใน 90 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นตกเป็นของตกค้าง
- 4) ของผ่านแดนตามความตกลง GATT 1994 หรือ ของถ่ายลำ ที่ไม่ได้นำออกไปนอกประเทศไทย หรือ ไม่มีมีการยื่นคำขอเปลี่ยนแปลงเป็นการนำเข้า ภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

- การขอเป็นผู้ขนส่งผ่านแดน ผู้ขอผ่านแดน ผู้ขอถ่ายลำ

ผู้ที่ประสงค์จะขอเป็นผู้ขนส่งผ่านแดน หรือ ผู้ขอผ่านแดน หรือ ผู้ขอถ่ายลำ ต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กรมศุลกากรกำหนดและยื่นคำขออนุมัติ เมื่อได้รับอนุมัติแล้วต้องทำสัญญาประกันทัณฑ์บนและวางหลักประกันเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารเป็นประกันการดำเนินการ โดยผู้ขอผ่านแดนที่จดทะเบียนเป็นผู้ขอถ่ายลำด้วยสามารถใช้หลักประกันจำนวนเดียวกันค้ำประกันการดำเนินการทั้งสองประเภทได้ และ หากเป็นผู้ประกอบการ AEO สามารถใช้หลักประกันของ AEO ค้ำประกันได้ด้วย แต่เฉพาะ ผู้ขอผ่านแดนที่ขอเป็นผู้ขนส่งผ่านแดนด้วยต้องวางหลักประกันแยกกัน โดยหลักประกันดังกล่าวครอบคลุมการดำเนินการทุกครั้งที่มีการขนส่ง ทั้งนี้ผู้ได้รับอนุมัติเป็นผู้ขนส่งผ่านแดน หรือ ผู้ขอผ่านแดน หรือ ผู้ขอถ่ายลำ อาจเลือกการวางหลักประกันเป็นแบบรายเที่ยวก็ได้

- วิธีการศุลกากรในการขนย้ายของผ่านแดน และ ถ่ายลำ

ผู้ขนส่งผ่านแดน หรือ ผู้ขอผ่านแดน หรือ ผู้ขอถ่ายลำ ที่ได้รับอนุมัติ ต้องจัดทำใบขนสินค้าผ่านแดนหรือใบขนสินค้าถ่ายลำในระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารตามที่กรมศุลกากรกำหนด ยกเว้นการผ่านแดนทางรถไฟตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย ให้ใช้ใบขนสินค้าผ่านแดนในรูปแบบกระดาษ เรียกว่า แบบ 448

2.3.3 พื้นที่ควบคุมร่วมกัน

พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) คือ พื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่ไทย และเจ้าหน้าที่ สปป.ลาว ซึ่งตั้งอยู่ที่ด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ 2) ประเทศไทย และที่ด่านสากลข้ามมิตรภาพ 2 ของแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว (ประเทศละ 1 แห่ง) โดยตั้งอยู่ทางด้านขาเข้าของแต่ละประเทศ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของอีกฝ่ายหนึ่ง ร่วมตรวจเป็นสินค้าขาออก , ยานพาหนะบรรทุกสินค้าและผู้ควบคุมยานพาหนะ ที่มาจากประเทศของตน พร้อมกับ เจ้าหน้าที่ฝ่ายประเทศเจ้าของที่ตั้ง CCA ตรวจเป็นสินค้าขาเข้า ฯลฯ

CCA เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ GMS ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่งข้ามพรมแดน โดยเจ้าหน้าที่ไทยและลาวร่วมกันตรวจสอบสินค้า ยานพาหนะบรรทุกสินค้า และผู้ควบคุมยานพาหนะที่จุดเดียวกันและเพียง ครั้งเดียว จากเดิมที่ต้องตรวจสอบก่อนที่สินค้าจะถูกส่งออกไปจากไทยหนึ่งครั้ง และต้องตรวจสอบที่ฝั่งลาวอีกหนึ่ง ครั้งเมื่อสินค้านั้นส่งเข้าไปในลาวแล้ว (สำหรับสินค้าขาออกที่มาจากลาวก็ต้องถูกตรวจสอบในทำนองเดียวกัน)

2.4 ความเชื่อมโยงเขตพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูตู่กับระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC

ความเชื่อมโยงเขตพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูตู่ กับ ระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC ปัจจุบันได้มีการขับเคลื่อนการเคลื่อนย้ายระหว่างสามประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC) ดังแสดงในรูปที่ 2.4-1 โดยเริ่มต้นจากการเคลื่อนย้ายคน เนื่องจากเป็นจุดเริ่มของการเคลื่อนย้ายหลายๆ สิ่งตามมา ว่าจะเป็น ลินค้ำ บริการ ความรู้ เทคโนโลยี เงินทุน การลงทุน และข้อมูลสารสนเทศ ด้านการศึกษา ต่างมีความเห็น ร่วมกันในการผลักดันให้การศึกษากลายเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจนี้ เริ่มจากการ แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการศึกษาในทุกระดับของทั้งสามประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อเป็นข้อมูล พื้นฐานในการแลกเปลี่ยนระหว่างกันและพัฒนาให้เกิดความร่วมมือกันในด้านหลักสูตรที่มีความเกี่ยวข้องกับ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ด้านการแลกเปลี่ยนคณาจารย์ นักศึกษา นักศึกษา และนักเรียนระหว่าง กัน นอกจากนี้ยังมีความเห็นร่วมกันระหว่างกัน นอกจากนี้ยังมีความเห็นร่วมกันในการพัฒนาหลักสูตรที่ เกี่ยวกับภาษาอังกฤษ และภาษาอาเซียนสำหรับประชาชนทั่วไปด้วย ด้านการค้า การลงทุน เศรษฐกิจ ได้ ยกประเด็นด้านการค้า การลงทุน เศรษฐกิจ ได้ยกประเด็นสิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดผ่านแดนถาวร ไทย – ลาว (จุดผ่านแดนถาวรภูตู่-ด่านผาแก้ว) และจุดผ่านแดนถาวรไทย-เมียนมาร์ (ด่านแม่สอด-ด่านเมียว ดี) โดยเสนอให้มีการตรวจตราสินค้าจุดเดียว และให้มีการประชุมระหว่างภาคเอกชนสามประเทศบน ระเบียงเศรษฐกิจนี้อย่างต่อเนื่อง เพื่อทำให้เกิดความสัมพันธที่ดีและเกิดการค้าระหว่างกัน นอกจากนี้ยังมี ความเห็นร่วมกันในการกำหนดตัวแทนภาคเอกชนแต่ละประเทศบนระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อเป็นศูนย์ รวบรวมและประสานงานต่างๆ ในการขับเคลื่อนออกมาเป็นโครงการต่างๆ ร่วมกัน เป็นประตูสู่ประชาคม อาเซียน เพราะมีเครือข่ายคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมภูมิภาคต่างๆ จะทำให้การเดินทางผ่านจุดผ่านแดน ถาวรภูตู่ – ด่านผาแก้ว สามารถเดินทางไปได้หลายเส้นทาง คือ เส้นทางชัยบุรี – อุดมไซ – หลวงน้ำทา – เชียงรุ่ง (สิบสองปันนา) – คุณหมิง (ยูนนาน): R3A, เส้นทางอุดมไซ – เดียนเบียนฟู – เวียดนาม – จีน, เส้นทาง ปากลาย – เวียงจันทน์ – ปากซัน – ด่านน้ำพร้าว – เวียดนามกลาง – เวียดนาม – ดานัง, เส้นทางภูตู่ – อุดรดิตต์ – สุโขทัย – ตาก – แม่สอด – เมียวดี – เมาะละเหม่ง – ย่างกุ้ง/ เนปิดอร์ และเส้นทางภูตู่ – อุดรดิตต์ ถึงท่า อากาศยานนานาชาติเชียงใหม่/กรุงเทพฯ และต่อไปประเทศต่างๆ



ที่มา: The 3rd Gateway of LIMEC, (2560)

รูปที่ 2.4-1 ความเชื่อมโยงเขตพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ กับ ระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC

จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เดิมมีมูลค่าการค้าชายแดนปีละประมาณ 200-300 ล้านบาท แต่ในปี 2558 มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นถึง 300% เป็น 700-1,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการติดต่อซื้อขายระหว่างประเทศมากขึ้น นอกจากนี้จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ มีความได้เปรียบเชิงพื้นที่โครงข่ายคมนาคมภายในประเทศ รวมถึงโครงข่ายเชื่อมโยงไปที่สปป.ลาว-เมียนมา-เวียดนาม-จีน จึงทำให้จุดผ่านแดนถาวรภูคู้มีศักยภาพในการเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ และเป็นประตูสู่ประชาคมอาเซียนต่อไป

สำหรับศักยภาพของจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ นั้น สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้หลายมิติ โดยเชื่อมอาณาจักรล้านนา-ล้านช้าง (เชียงใหม่-หลวงพระบาง) ระยะทาง 700 กิโลเมตร เชื่อมเมืองมรดกโลกหลวงพระบาง-เมืองมรดกโลกสุโขทัย-ศรีสัชนาลัย-กำแพงเพชร ระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร เชื่อมต่อการขนส่งทางรางด้วยตู้คอนเทนเนอร์ สถานีรถไฟฟาคีลาอาสน์ไปท่าเรือคลองเตย และท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าไปประเทศที่ 3 จะสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

ประตูเชื่อมระเบียงเศรษฐกิจ 3 เส้นทาง ซึ่งการเป็นประตูเชื่อมระเบียงเศรษฐกิจ จะทำให้จุดผ่านแดนถาวรภูคู้มีบทบาทสำคัญเพิ่มขึ้น และมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นหลายกิจกรรม โดยเฉพาะกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ จะมีเครือข่ายการขนส่งเชื่อมจากเมียนมา, สปป.ลาว, จีน และ เวียดนาม เช่น โกดังสินค้าจุดพักรถ โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร อุซ่มรถยนต์ สถานบริการ และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยว ช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถขยายตลาดไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

โดยระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมคุนหมิง-สปป.ลาว-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์, ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมเมียนมา-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม และระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor: LIMEC) ระยะทางประมาณ 888 กิโลเมตร ซึ่งระเบียงเศรษฐกิจเส้นนี้จะเชื่อมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จ.ตาก โดยความสำคัญทางเศรษฐกิจของด่านภูตู่ได้ทวีความสำคัญขึ้นอย่างมาก หลังการเปิดด่านภูตู่ อ.บ้านโคก จ.อุดรธานี เป็นจุดผ่านแดนถาวร เมื่อ 2 ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้มูลค่าการค้าชายแดนภูตู่จากปีละประมาณ 200-300 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดเป็นปีละ 700-1,000 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเติบโตมากกว่า 300% จากความได้เปรียบของทำเลที่ตั้งติดกับแขวงไซยะบุรี สปป.ลาว ซึ่งกำลังเจริญเติบโตในทุกด้าน และมีเส้นทางเชื่อมโยงไปยังแขวงหลวงพระบาง แหล่งท่องเที่ยวเมืองมรดกโลกของ สปป.ลาว

การเปิดเส้นทางเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโยผ่านด่านแม่สอดและด่านภูตู่ จะทำให้กลุ่ม 5 จังหวัดภาคเหนือตอนล่างของไทยเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมระหว่าง 3 ประเทศ กระตุ้นให้เกิดการแลกเปลี่ยนทั้งเม็ดเงิน แรงงาน ความรู้ วัฒนธรรม ประเพณี รวมถึงช่วยยกระดับไทยสู่ศูนย์กลางเศรษฐกิจอินโดจีน เพิ่มศักยภาพการแข่งขันในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้เป็นอย่างดี

2.5 การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูตู่

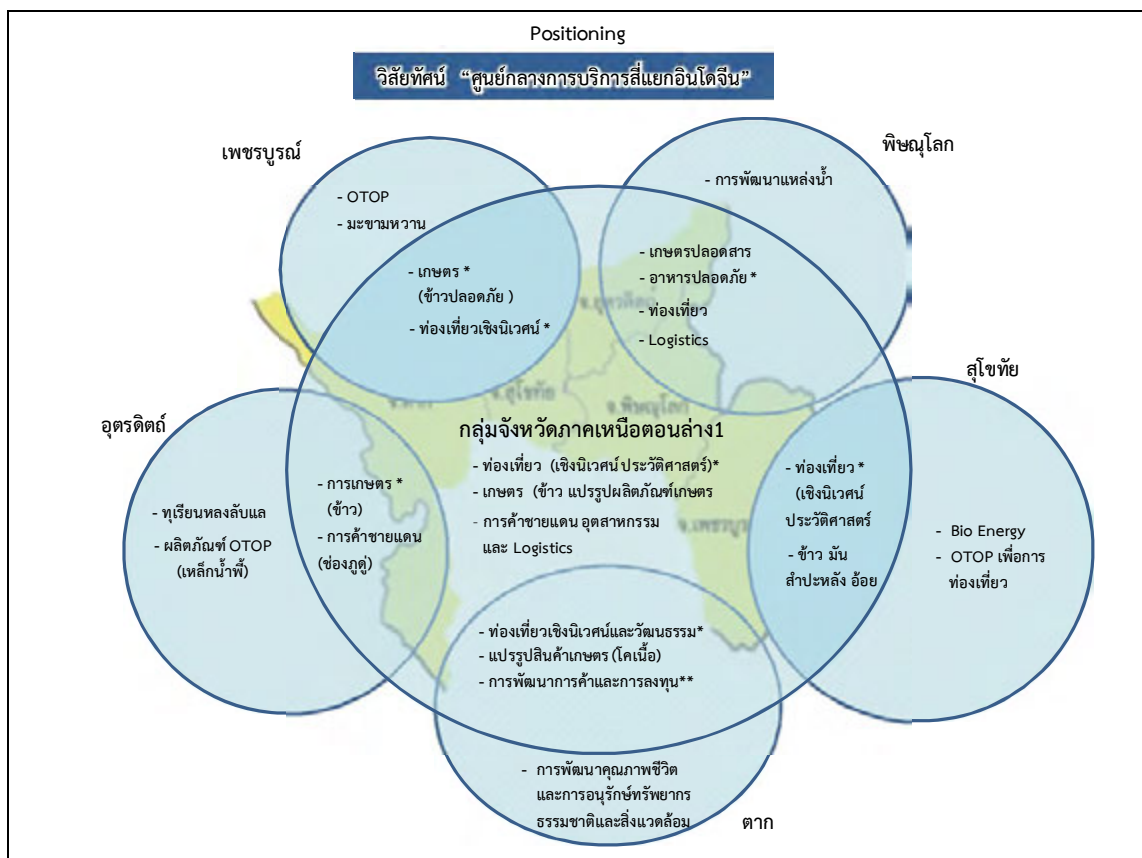
การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูตู่ เป็นการศึกษาเพื่อทำให้ทราบว่าปัจจุบันภาครัฐมีการวางแผนที่จะพัฒนาในพื้นที่ศึกษาอย่างไร โดยรายละเอียดการทบทวนฯ มีดังต่อไปนี้

2.5.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูตู่ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา และมีแนวทางการพัฒนา ข้อที่ 3.2.5 เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างแหล่งปัจจัยการผลิต ฐานการผลิต ตลอดห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากลอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านกับเขตเศรษฐกิจชายแดนไทยและพื้นที่เศรษฐกิจตอนใน บนพื้นฐานของการใช้ประโยชน์จากศักยภาพของบริการหลายสาขาของประเทศไทยและจากมาตรการส่งเสริมการเป็นที่ตั้งของบริษัทแม่หรือศูนย์ปฏิบัติการประจำภูมิภาคในประเทศไทยที่ได้ประกาศใช้ไปแล้วให้เต็มศักยภาพ และข้อที่ 3.3.1 สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนร่วมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และส่งเสริมการค้าและการบริการชายแดน เพื่อกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมและลดช่องว่าง การพัฒนาและเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคกับเศรษฐกิจโลก

2.5.2 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2561 – 2564)

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงข่ายการค้า การลงทุน การบริการ เครือข่ายคมนาคมขนส่งสีเขียวอินโดจีนและอาเซียน และมีเป้าประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุน และความร่วมมือด้านเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ควบคู่การพัฒนาปรับปรุง ขยายเส้นทางระบบ Logistic เชื่อมโยง East-West Economic Corridor และทิศทางของแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ได้กำหนดจุดยืนทางยุทธศาสตร์ (Positioning) ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มี 3 ด้าน คือ 1) ด้านการท่องเที่ยว 2) ด้านการเกษตร และ 3) ด้านการค้าชายแดนอุตสาหกรรมและ Logistics ดังแสดงในรูปที่ 2.5-1



ที่มา: แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1, (2561)

รูปที่ 2.5-1 จุดยืนทางยุทธศาสตร์ (Positioning) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1

โดยจุดยืนทางยุทธศาสตร์ (Positioning) ทั้ง 3 ข้อ ของทิศทางของพัฒนากรู่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ คือ ข้อที่ (3) ด้านการค้าชายแดนอุตสาหกรรมและ Logistics โดยทิศทางการพัฒนากรู่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 จะเน้นการเสริมจุดแข็งที่มีศักยภาพทางการเกษตรและการท่องเที่ยว โดยต่อยอดการพัฒนาด้วยฐานความรู้และเทคโนโลยี ในการเพิ่มประสิทธิภาพทางการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มให้ผลผลิตเดิม พร้อมทั้งแก้ไขจุดอ่อนด้านการผลิตทรัพยากรมนุษย์และการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนการใช้โอกาสด้านศักยภาพที่ตั้งให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor และเป็นประตูเชื่อมโยงสู่ชายแดนทางด้านประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (ด่านแม่สอด) และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ) โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ คือ การสร้างมูลค่าเพิ่มของฐานการผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรม มุ่งเน้นให้ภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร การท่องเที่ยว โลจิสติกส์ การค้าชายแดน เป็นฐานสร้างรายได้ให้กับกรู่มจังหวัดได้อย่างยั่งยืน

2.5.3 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดในพื้นที่ศึกษา

สำหรับยุทธศาสตร์แนวทางการพัฒนารายกรู่มจังหวัดตามแนวเส้นทางครอบคลุมพื้นที่ศึกษา ทางผู้วิจัยได้ทำการทบทวนและรวบรวมข้อมูล พบว่า ในแต่ละพื้นที่ที่มียุทธศาสตร์มีความหลากหลายขึ้นอยู่กับจุดเด่นและศักยภาพของแต่ละพื้นที่แต่มีจุดมุ่งหมายเดียวกันคือการพัฒนาให้เป็นไปตามแผนพัฒนายุทธศาสตร์ที่วางไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.5.3.1 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดอุดรธานี

จังหวัดอุดรธานี มีวิสัยทัศน์การพัฒนาสู่การเป็น “เมืองแห่งคุณภาพชีวิต ผลผลิตปลอดภัย การท่องเที่ยวพัฒนา การค้าชายแดนเติบโต” โดยการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่ มีความรู้คู่คุณธรรม มีวินัย มีศิลปวัฒนธรรมประเพณีที่ดีงาม และมีการสืบสานต่อไป มีความมั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืนในการดำรงชีวิต เน้นหนักในการส่งเสริม พัฒนา ผลผลิตด้านการเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การแปรรูปสินค้า OTOP ให้มีคุณภาพประสิทธิภาพปลอดภัย และมีระบบการตลาดที่ดี ส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดกลไกการมีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคม เศรษฐกิจ การเมืองการปกครองและความสมัครสมานสามัคคีของประชาชน พัฒนาอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แหล่งน้ำ และพลังงาน รวมถึงส่งเสริมพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ และการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และความสัมพันธ์ที่ดี ทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยมีเป้าประสงค์เพื่อให้ประชาชนและชุมชนมีความเข้มแข็งมีคุณภาพชีวิตที่ดีมีความมั่นคงและยั่งยืนยกระดับศักยภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การแปรรูปสินค้า ผลิตภัณฑ์ OTOP ระบบบริหารการค้าชายแดน การลงทุน การท่องเที่ยว ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมีศักยภาพ บนพื้นฐานของการเป็นเมือง 3 วัฒนธรรม ที่มีอัตลักษณ์ และยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยว และมีทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม พลังงานที่มีความอุดมสมบูรณ์ โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนา 5 ด้าน ประกอบด้วย

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างบ้านเมืองให้น่าอยู่ ชุมชนและครอบครัวเข้มแข็ง มีคุณภาพชีวิตที่ดี**

มุ่งให้ประชาชนและชุมชนมีความเข้มแข็งมีคุณภาพชีวิตที่ดีมีความมั่นคงและยั่งยืน โดยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุง โครงข่ายคมนาคมผังเมืองทุกระดับ ระบบสาธารณสุขโรค สาธารณูปการระบบประปาและโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพบุคลากรและระบบการบริหารจัดการภาครัฐให้สะอาด โปร่งใส ตรวจสอบได้ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน เน้นสร้างการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยการสร้างโอกาสยกระดับคุณภาพการศึกษา และเข้าถึงแหล่งข้อมูลสารสนเทศได้อย่างทั่วถึง ส่งเสริมการมีงานทำและเพิ่มรายได้ของประชาชนอย่างทั่วถึง และลดความเหลื่อมล้ำ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่สถาบันครอบครัวและชุมชน สร้างความปรองดองสมานฉันท์ ปลอดภัย มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์ OTOP ให้มีคุณภาพปลอดภัยได้มาตรฐาน และมีการบริหารจัดการด้านการตลาดที่มีประสิทธิภาพ**

เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านเกษตรกรรมอุตสาหกรรม การแปรรูปสินค้าและผลิตภัณฑ์ OTOP โดยการส่งเสริม พัฒนาระบบการผลิตภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพ ด้วยระบบ Zoning ที่สอดคล้องกับการตลาด และการบริหารจัดการตลาดสินค้าทุกประเภท สร้างความเข้มแข็งและเพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการให้กับภาคการผลิตในทุกภาคส่วน ส่งเสริมให้เกิดการศึกษาการวิจัย การสร้างนวัตกรรม และพัฒนาสู่ Thailand 4.0

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาทุนทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น และการท่องเที่ยว**

มุ่งพัฒนาสู่การเป็นเมือง 3 วัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์ และยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยว โดยการทำนุบำรุง รักษา และสืบทอดศิลปวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่นให้ยั่งยืน และส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนา ภูมิปัญญาท้องถิ่น ภูมิปัญญาไทยเพื่อใช้ในการผลิต สินค้าบริการ การเพิ่มรายได้ สร้างความเชื่อมโยงเส้นทางวัฒนธรรมประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยว กับเพื่อนบ้าน ทั้งภายในและต่างประเทศ รวมถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวในทุกมิติ ทุกพื้นที่ โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์ และยกระดับการท่องเที่ยวให้สูงขึ้น

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 อนุรักษ์ฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติ และแหล่งน้ำ และส่งเสริมพัฒนาพลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**

พัฒนาทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และพลังงานให้มีความอุดมสมบูรณ์เพิ่มขึ้น โดยการสร้างสมดุลการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ พร้อมกับการอนุรักษ์ พัฒนา พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และขยายผลโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ กระจายการถือครองที่ดินอย่างเป็นธรรม และดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ในที่ดิน ของประชาชนให้เพียงพอแก่การอยู่อาศัยและการเกษตรกรรม ส่งเสริมพัฒนาการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมของเมืองและท้องถิ่นภายใต้การมีส่วนร่วมของชุมชน ส่งเสริม บำรุงรักษา และคุ้มครองคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตลอดจนควบคุมและกำจัด ภาวะมลพิษที่มีผลต่อสุขภาพอนามัยสวัสดิการและคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงสนับสนุนการอนุรักษ์พลังงานและการบริหารจัดการด้านพลังงานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 เพิ่มศักยภาพ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน**

พัฒนาระบบบริหารการค้าชายแดนการลงทุน การท่องเที่ยวความสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยการ พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ในทุกมิติเพื่อให้เป็นประตูสู่ ประเทศเพื่อนบ้าน และนานาชาติ กระตุ้นให้เกิด

2.5.3.2 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดพิษณุโลก มีวิสัยทัศน์การพัฒนามุ่งสู่การเป็น “เมืองบริการเศรษฐกิจและสังคมสีเขียวอินโดจีน” บนพื้นฐานการพัฒนาให้เป็นเมืองบริการที่หลากหลาย (Service City) และมีความปลอดภัยสูง (Safety City) การบริหารจัดการสินค้าเกษตรอุตสาหกรรมที่มีคุณภาพ/มาตรฐาน และปลอดภัย เพื่อเป็นศูนย์กลางการบริการการค้า โลจิสติกส์ และการขนส่งของภูมิภาค เป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยว ศิลปวัฒนธรรม กีฬา และนันทนาการ รวมถึงการเป็นศูนย์กลางด้านการศึกษา การบริการทางวิชาการ ด้านสุขภาพและในด้าน ICT ของภาคเหนือตอนล่าง นอกจากนี้ยังมุ่งรักษาความสมบูรณ์ของระบบนิเวศน์ และอนุรักษ์ ฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เพื่อให้เป็นเมืองที่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี อยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนา 6 ด้าน ประกอบด้วย

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ศูนย์กลางการบริการการค้า โลจิสติกส์ และการขนส่ง**

มุ่งพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมเพื่อเป็นศูนย์กลางการบริการการค้า การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทั้งทางบก/อากาศ ส่งเสริมและกระตุ้นให้เกิดพัฒนาเทคโนโลยีและงานบริการให้ได้มาตรฐาน เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับประชาคมอาเซียน รวมถึงจัดตั้งศูนย์ข้อมูลและพื้นที่เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการค้า โลจิสติกส์ และการขนส่งของจังหวัด

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาระบบการผลิต การตลาด และการบริหารจัดการสินค้าเกษตรเชิงคุณภาพ**

สนับสนุนระบบการบริหารจัดการสินค้าเกษตรให้มีคุณภาพมาตรฐานปลอดภัยเชื่อมโยงการตลาดและการแปรรูป โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรเกษตรกรและเกษตรกรในรูปแบบของ Green Economy และ Zero waste agriculture โดยการใช้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการทรัพยากรทางการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเกษตร และเพิ่มขีดความสามารถของ SMEs และสินค้า OTOP สู่อุตสาหกรรม โดยใช้ทุนวัฒนธรรมและภูมิปัญญาในท้องถิ่นเป็นสำคัญ

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยว ศิลปวัฒนธรรม กีฬา และ นันทนาการ**

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวและกีฬา รวมถึงฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวเดิมและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่มีศักยภาพเพิ่มเติม ส่งเสริมการพัฒนาศิลปวัฒนธรรมและปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวและกีฬา สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรและกระตุ้นให้เกิดการมีส่วนร่วมเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวและกีฬา และยกระดับขีดความสามารถด้านการประชาสัมพันธ์และการตลาดการท่องเที่ยวให้สูงขึ้น

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ศูนย์กลางด้านการศึกษา การบริการทางวิชาการ ด้านสุขภาพ และ ICT**

ส่งเสริมสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการบริการสุขภาพเพื่อให้ประชาชนมีสุขภาพแข็งแรงสมบูรณ์ (Healthy Province) โดยการส่งเสริม สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการประชุมและสัมมนาและการเป็นศูนย์กลางด้านการศึกษา การบริการทางวิชาการ และ ICT

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 อนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และแหล่งน้ำ อย่างยั่งยืน**

สร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการอนุรักษ์ ป้องกันฟื้นฟู ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และแหล่งน้ำ อนุรักษ์และพัฒนาแหล่งน้ำธรรมชาติเพื่อการอุปโภค บริโภค และน้ำเพื่อการเกษตร และการบริหารจัดการน้ำอย่างเป็นระบบ เพื่อให้มีน้ำอยู่อย่างเพียงพอและป้องกันปัญหาภัยแล้งและอุทกภัยในพื้นที่ ป้องกันและลดมลพิษ ณ แหล่งกำเนิด รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนด้านการบริหารจัดการพลังงานและการใช้เทคโนโลยีพลังงานทางเลือกในพื้นที่เพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานให้เกิดขึ้น

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 ส่งเสริมความเข้มแข็งทางสังคม และความมั่นคงตามหลักการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี**

ส่งเสริมสนับสนุนหมู่บ้าน/ชุมชน ให้มีความเข้มแข็ง มีการพัฒนาที่ดีขึ้น โดยใช้การขับเคลื่อนการพัฒนาบนแนวทางปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงแก่หมู่บ้าน/ชุมชน อย่างทั่วถึง พัฒนาและส่งเสริมประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรเพื่อช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาประชาชนในพื้นที่ เสริมสร้างความเข้มแข็งปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เสริมสร้างพลังทางสังคมทุกรูปแบบ สร้างภูมิคุ้มกันและติดต่อทางปัญญาให้กับชุมชนเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเข้มแข็งให้กับสังคม เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน ลดอุบัติเหตุทุกรูปแบบ รวมถึงส่งเสริมการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยและความมั่นคง

2.5.3.3 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดเพชรบูรณ์

จังหวัดเพชรบูรณ์ มีวิสัยทัศน์การพัฒนาเพื่อมุ่งสู่การเป็นดินแดนแห่งความสุขของคนอยู่และผู้มาเยือน ที่มุ่งส่งเสริมการเกษตรปลอดภัย ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่ใช้ศักยภาพ ทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่เป็นจุดเด่น พร้อมกับการพัฒนายกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและสังคมอย่างยั่งยืน เพื่อให้ไปสู่การเป็นเมืองแห่งความสุข ของคนอยู่และผู้มาเยือน โดยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจังหวัด ในอัตราที่เหมาะสมประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความมั่นคง อยู่เย็นเป็นสุข ความเหลื่อมล้ำลดลง และดำรงชีวิต ตามแนวทางเศรษฐกิจพอเพียง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 :การส่งเสริมเกษตรปลอดภัย การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่ม**

เพิ่มมูลค่าและผลิตภาพภาคการเกษตร และสร้างมาตรฐานผลิตผลทางการเกษตรปลอดภัย / ผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปปลอดภัย เพื่อส่งเสริมรายได้ และลดภาระหนี้เกษตรกร

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมและพัฒนการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน**

เพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวและเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว สร้างมูลค่าเพิ่มทางการท่องเที่ยว ผ่านกิจกรรม และการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ OTOP ผลิตภัณฑ์ชุมชน และของฝากของที่ระลึก และยกระดับการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบูรณ์ โดยการใช้การตลาดเชิงรุกสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวจากทุกภาคทั้งในและนอกประเทศเพื่อสนับสนุน ส่งเสริมกิจการด้านการท่องเที่ยวในจังหวัด ยกระดับผลิตภัณฑ์ OTOP ผลิตภัณฑ์ชุมชน และของฝากของที่ระลึกให้เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มมูลค่า พัฒนาระบบการบริหารจัดการ การดูแลความปลอดภัย และ ปัจจัยพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และ วัฒนธรรมรวมถึงเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งระบบ

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาคุณภาพทางการศึกษา คุณภาพชีวิต และเสริมสร้างความมั่นคงของคนและชุมชนอย่างทั่วถึง**

ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และ มีความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และสามารถเข้าถึงระบบสวัสดิการทั้งด้านการศึกษา การสาธารณสุขได้อย่างทั่วถึงและเป็นธรรมเป็นรากฐานให้เกิดสังคมและชุมชนที่มีความเข้มแข็งสามารถพึ่งพาตนเองได้ มุ่งเน้นในการเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและพัฒนาส่งเสริมคุณภาพชีวิต การศึกษา การสาธารณสุขและการบริการภาครัฐแก่ประชาชน รวมถึงพัฒนาหมู่บ้าน/ชุมชนให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ โดยการเสริมสร้างแนวคิดแนวทางสร้างอาชีพและผลักดันให้เกิดกลไกการมีส่วนร่วมตามแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน**

มุ่งเพิ่มความอุดมสมบูรณ์ของฐานทรัพยากรป่าไม้ ควบคุมดูแลคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน สร้างความมั่นคงทางพลังงานผ่านการใช้พลังงานทดแทนและวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยธรรมชาติ โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ อนุรักษ์ พันธุ์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผ่านการจัดการองค์ความรู้ด้านการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยธรรมชาติ พัฒนาระบบบริหารจัดการขยะและของเสียที่มีประสิทธิภาพและส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน

2.5.3.4 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดสุโขทัย

จังหวัดสุโขทัย มีวิสัยทัศน์ของการพัฒนาที่ว่า “มรดกโลกเลิศล้ำ เมืองแห่งอารยธรรมและความสุขอย่างยั่งยืน” โดยมุ่งเน้นการพัฒนาคนและสังคม การเกษตร การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมให้เกิดการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ บนพื้นฐานการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรมและวิถีชีวิตให้มีเอกลักษณ์โดดเด่น เข้มแข็ง และยั่งยืน โดยมีเป้าประสงค์ในการพัฒนาเพื่อสร้างความยั่งยืนในการประกอบอาชีพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน อนุรักษ์วัฒนธรรมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ บนรากฐานของการส่งเสริมสุขภาวะและสร้างสมดุลต่อสภาพแวดล้อมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนและสังคม โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนา 3 ด้าน ประกอบด้วย

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาและส่งเสริม การเกษตร อุตสาหกรรมและการบริการ ให้มีคุณภาพปลอดภัยได้มาตรฐานสากลเกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและแก้ไขปัญหาความยากจน**

มุ่งสร้างความยั่งยืนในการประกอบอาชีพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันโดยเฉพาะในภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูป โดยในภาคการเกษตรมุ่งเน้นการเพิ่มมูลค่าการผลิตภาคเกษตรให้มีคุณภาพปลอดภัยและได้มาตรฐาน ส่วนในภาคอุตสาหกรรมพัฒนาส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมและการแปรรูปที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก รวมถึงการยกระดับคุณภาพภาคการผลิตและบริการ ให้ได้มาตรฐานปลอดภัยและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในประเทศและต่างประเทศ

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาและส่งเสริม การท่องเที่ยว ให้ได้มาตรฐานและมีเอกลักษณ์ที่โดดเด่นอย่างยั่งยืน**

มุ่งเน้นการอนุรักษ์วัฒนธรรมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้แก่การวัฒนธรรมนั้นๆ โดยการสร้างมาตรฐานด้านการจัดการท่องเที่ยวพันธุ์และอนุรักษ์ ประเพณีวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นและวิถีชีวิตชุมชน ให้เป็นกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มมูลค่าด้านการท่องเที่ยวบนพื้นฐานการพัฒนาที่เหมาะสมและยั่งยืนต่อชุมชน

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพคน สังคมสุขภาวะและรักษาสมดุลสภาพแวดล้อม ให้เข้มแข็งปลอดภัยและปรับตัวได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน**

ส่งเสริมสุขภาวะและสร้างสมดุล ต่อสภาพแวดล้อมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนและสังคม ป้องกันและสร้างสมดุลด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการเมืองการปกครอง ให้เข้มแข็งอย่างยั่งยืน

2.5.3.5 ยุทธศาสตร์และบทบาทการพัฒนาของจังหวัดตาก

จังหวัดตาก วางวิสัยทัศน์ของจังหวัดให้เป็น “เมืองน่าอยู่ ประตูก้าชายแดน” โดยมีเป้าประสงค์หลักในการพัฒนา 5 ด้าน ได้แก่ การพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน ให้มีรายได้และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น การอนุรักษ์ ป่าไม้ และป้องกันรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน การพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรและเพิ่มมูลค่าสินค้าทางการเกษตร การพัฒนาการท่องเที่ยว สินค้า OTOP และส่งเสริมการค้า การลงทุน ในพื้นที่การค้าชายแดน และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐและการบริหารจัดการเพื่อป้องกันรักษาความมั่นคงชายแดน การรักษาความสงบเรียบร้อยมีประสิทธิภาพ โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนา 5 ด้าน ประกอบด้วย

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน และแก้ไขปัญหาความยากจน**

มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน ผู้ด้อยโอกาส ให้มีรายได้และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ทั้งในระบบสุขภาพ การศึกษา การเรียนรู้ การทำงาน รายได้ ที่อยู่อาศัย ครอบครัว ชุมชน และการเข้าถึงบริการภาครัฐ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ถนน ไฟฟ้า ประปาให้ครอบคลุมในทุกพื้นที่ รวมถึงส่งเสริมการเรียนรู้หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อสร้างรากฐานที่มั่นคงให้แก่ชุมชน

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**

มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกัน อนุรักษ์ ป่าไม้ และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยเน้น การป้องกัน อนุรักษ์ ป่าไม้ และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน และบริหารจัดการขยะ น้ำเสียอย่างยั่งยืน

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาผลิตภาพทางการเกษตร**

มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรและเพิ่มมูลค่าสินค้าทางการเกษตร โดยเน้น ส่งเสริมการทำเกษตรปลอดภัย เกษตรผสมผสานอย่างยั่งยืน และ พัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมการท่องเที่ยว สินค้า OTOP และการค้าชายแดน**

มุ่งพัฒนาการท่องเที่ยว สินค้า OTOP และส่งเสริมการค้า การลงทุนในพื้นที่การค้าชายแดน และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก โดยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว การประชาสัมพันธ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว พัฒนาคุณภาพและเพิ่มช่องทางการจำหน่ายสินค้า OTOP และส่งเสริมการค้าชายแดน และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากให้เกิดการขยายตัวมากยิ่งขึ้น

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การบริหารจัดการภาครัฐ และการรักษาความมั่นคงชายแดนและความสงบเรียบร้อย**

ยกระดับการบริหารจัดการเพื่อป้องกันรักษาความมั่นคงชายแดน และการรักษาความสงบเรียบร้อยและระบบบริหารจัดการภาครัฐให้มีประสิทธิภาพให้มีประสิทธิภาพ โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการรักษาความสงบเรียบร้อย และความมั่นคงชายแดน และพัฒนาระบบการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกประชาชน และข้าราชการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.6 ทฤษฎีการพยากรณ์

การพยากรณ์ (Forecasting) หมายถึง การคาดการณ์ (Predict) เกี่ยวกับลักษณะหรือแนวโน้มของสิ่งที่สนใจที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อใช้เป็นสารสนเทศ (Information) ประกอบการตัดสินใจซึ่งการพยากรณ์จะต้องดำเนินการเป็นส่วนแรกสุดที่จะต้องทำก่อนการวางแผน หรือการเตรียมการที่จะเริ่มทำอะไรเพื่อความถูกต้องและแม่นยำในการตัดสินใจ ดังนั้นในการดำเนินธุรกิจภายใต้ความไม่แน่นอนจำเป็นที่จะต้องทราบถึงความเป็นไปในอนาคต โดยอาศัยเทคนิคการพยากรณ์ต่างๆเท่าที่จำเป็น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงานทางธุรกิจ สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้ เพิ่มผลตอบแทนทางธุรกิจ ลดต้นทุนและความสูญเสียต่างๆ เป็นต้น

2.6.1 ความสำคัญของการพยากรณ์

การพยากรณ์เป็นวิธีการที่จะได้คำตอบเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งคำตอบเหล่านี้จะนำมาใช้ในการวางแผนและการตัดสินใจซึ่งจะเกี่ยวข้องกับสิ่งต่อไปนี้

- **ด้านทรัพยากรบุคคล**

การประมาณความต้องการผลิตภัณฑ์ที่ถูกต้องจะทำให้สามารถคาดการณ์การใช้กำลังคน การวางแผนการฝึกอบรม และการเลิกจ้างได้อย่างเหมาะสม

- **ด้านกำลังการผลิต**

การประมาณความต้องการน้อยเกินไปย่อมส่งต่อการประมาณกำลังผลิตและอาจส่งผลต่อการสูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาดในท้ายที่สุด ในทางตรงกันข้าม ย่อมส่งผลต่อต้นทุนของบริษัทเช่นเดียวกัน

- **ด้านการจัดการโซ่อุปทาน**

การพยากรณ์ที่ดีจะส่งผลต่อการจัดการโซ่อุปทาน ซึ่งได้แก่การมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้จัดหาวัตถุดิบในกิจกรรมการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบเข้าสู่การผลิต จนกระทั่งถึงการจัดผลิตภัณฑ์ออกสู่ตลาด ทั้งหมดนี้จะส่งผลต่อการบริหารต้นทุน ซึ่งทำให้สามารถบริหารต้นทุนให้ต่ำลงได้

เทคนิคการพยากรณ์ (Forecasting Techniques) การพยากรณ์เป็นเรื่องการคาดคะเนในอนาคต โดยการพยากรณ์ที่ดีควรจะต้องให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด ดังนั้นเทคนิคและวิธีการพยากรณ์นั้นเป็นเรื่องที่จะต้องทำความเข้าใจร่วมกัน (กฤษณ์ รื่นรมย์, 2545) เทคนิคของการพยากรณ์นั้นจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ตามลักษณะวิธีการพยากรณ์ ที่อาศัยข้อมูลในอดีตประกอบการสร้างรูปแบบในการพยากรณ์ได้ดังนี้

- **เทคนิคการพยากรณ์แบบไม่เป็นทางการ (Informal Forecasting Technique)**

การพยากรณ์วิธีพยากรณ์แบบนี้จะใช้ประสบการณ์และดุลพินิจของผู้ทำการพยากรณ์ ผู้พยากรณ์จะเป็นผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องนั้นๆ อย่างดีจึงสามารถคาดคะเนสิ่งต่างๆได้

- **เทคนิคการพยากรณ์แบบเป็นทางการ (Formal Forecasting Technique)**

การพยากรณ์วิธีนี้จะต้องอาศัยข้อมูลมาสนับสนุนและใช้ความรู้ทางสถิติ คณิตศาสตร์เข้ามาช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูล

อย่างไรก็ตามเทคนิควิธีการพยากรณ์แบบเป็นทางการนี้ยังแบ่งออกได้เป็น 2 วิธี คือ การพยากรณ์เชิงคุณภาพ (Qualitative Methods) และการพยากรณ์เชิงปริมาณ (Quantitative Methods) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **เทคนิคเชิงคุณภาพ (Qualitative Techniques)**

เป็นเทคนิคที่อาศัยประสบการณ์ของผู้พยากรณ์เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งอาจจะไม่มีการใช้ข้อมูลในอดีต เนื่องจากไม่ได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลในอดีตไว้หรือมีแต่มีไม่พอเพียงพอต่อการนำมาสร้างรูปแบบในการพยากรณ์ ดังนั้นความถูกต้องของการพยากรณ์เชิงคุณภาพจะขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความสามารถของผู้พยากรณ์เป็นหลัก ซึ่งมีเทคนิควิธี ดังนี้

- ทศนคติของผู้จัดการ การพยากรณ์โดยกลุ่มผู้บริหาร (A Jury of Executive Opinion)
- พนักงานขายทำการพยากรณ์ (Sale Forecast Estimate)
- สำรวจตลาด (Market Research)
- เทคนิคเดลฟี (Delphi Technique)
- เทคนิคเชิงปริมาณ (Quantitative Techniques)

- **เทคนิคการพยากรณ์เชิงปริมาณ**

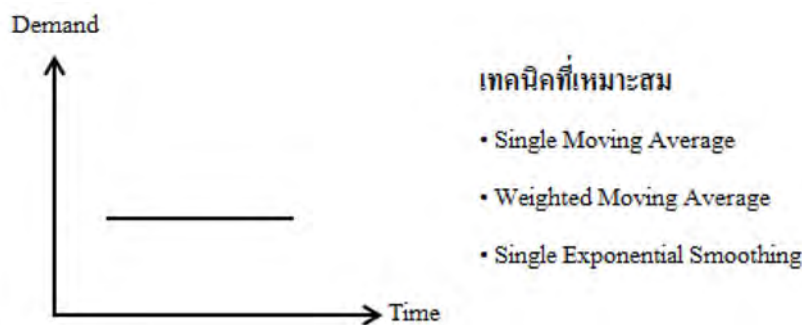
เป็นเทคนิคที่ต้องใช้ข้อมูลในอดีต มาสร้างรูปแบบการพยากรณ์ในรูปของสมการคณิตศาสตร์ ดังนั้นความถูกต้องของการพยากรณ์นี้จะขึ้นอยู่กับความแม่นยำของข้อมูลที่มีอยู่ และ วิธีการในรูปแบบของสมการทางคณิตศาสตร์ ซึ่งแบ่งได้เป็น 2 ประเภทดังนี้

- รูปแบบอนุกรมเวลา (Time Series Models) ได้แก่ วิธีการหาค่าเฉลี่ยแบบตรงตัว วิธีการหาค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่และวิธีการปรับเรียบแบบเอ็กซ์โปเนนเชียล และวิธีการคาดคะเนแนวโน้ม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้
- รูปแบบปัจจัยสาเหตุ หรือรูปแบบเชิงเหตุผล (Associative Models) เป็นการพยากรณ์ด้วยการวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆที่มีผลกระทบต่อสิ่งที่พยากรณ์ เช่น การพยากรณ์โดยการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นตรง (Linear regression) ซึ่งในความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่มีความเกี่ยวเนื่องกันจนทำให้นำมาพยากรณ์หาความสัมพันธ์ได้

2.6.2 การพยากรณ์โดยใช้รูปแบบอนุกรมเวลา

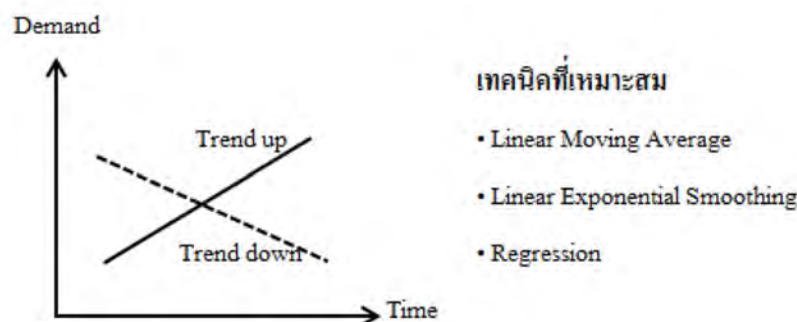
การพยากรณ์โดยใช้รูปแบบอนุกรมเวลาจะเป็นการพยากรณ์ข้อมูลในอนาคตจากข้อมูลในอดีตเท่านั้น ตัวแปรอื่นๆจะไม่นำมาพิจารณา ซึ่งรูปแบบของข้อมูล (Data Pattern) มีเทคนิคการพยากรณ์หลายรูปแบบ แต่โดยปกติข้อมูลจะแบ่งได้ 5 รูปแบบ ดังนี้

1) รูปแบบคงที่ (Constant): ความต้องการไม่เปลี่ยนแปลงไปตามเวลา



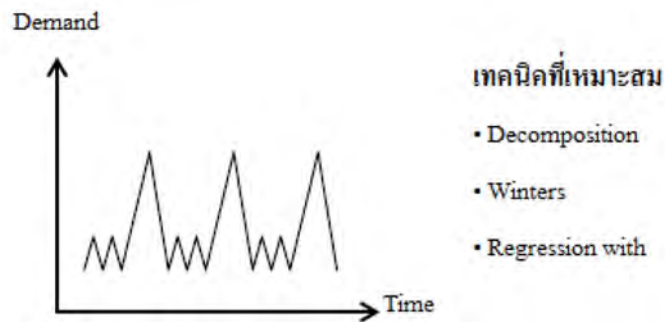
รูปที่ 2.6-1 Data Pattern กรณี Constant

2) รูปแบบคงที่ (Constant): ความต้องการเปลี่ยนแปลงไปตามเวลา



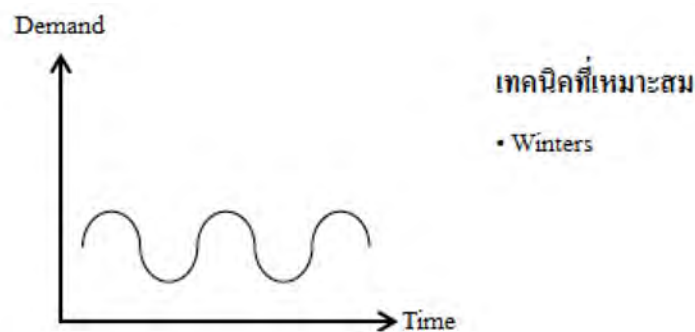
รูปที่ 2.6-2 Data Pattern กรณี Trend

3) รูปแบบฤดูกาล (Seasonal): ข้อมูลมีการเคลื่อนไหวขึ้นลงตามฤดูกาล



รูปที่ 2.6-3 Data Pattern กรณี Seasonal

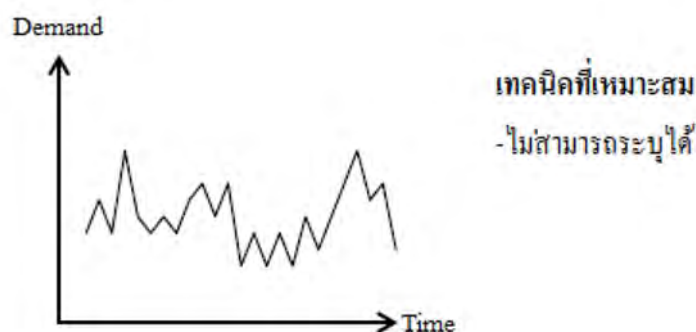
4) รูปแบบวัฏจักร (Cyclical): ข้อมูลมีการเคลื่อนไหวขึ้นๆ ลงๆ ตามช่วงเวลาที่ไม่แน่นอน



หมายเหตุ: ข้อมูลที่เก็บโดยมากจะเป็นรายปีและเก็บเป็นระยะเวลาที่ยาว

รูปที่ 2.6-4 Data Pattern กรณี Cyclical

5) รูปแบบสุ่มหรือไม่แน่นอน (Random, Irregular): ข้อมูลมีการเคลื่อนไหวอิสระจากเวลา



รูปที่ 2.6-5 Data Pattern กรณี Random

2.6.3 การพยากรณ์โดยใช้วิธีทางสถิติ

การพยากรณ์โดยใช้วิธีทางสถิติที่นิยมใช้มี 3 วิธีโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) วิธีค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average)

เป็นการนำเอาข้อมูลในอดีตมาหาค่าเฉลี่ยที่เปลี่ยนไปตามช่วงเวลา เพื่อพยากรณ์อนาคต โดยมีสมการการพยากรณ์ ดังนี้

$$F_{t+1} = (A_t + A_{t-1} + A_{t-2} + \dots + A_{t-n+1})/N \quad (1)$$

โดยที่ F_t = ค่าพยากรณ์ในช่วงเวลา t
 t = เวลาที่ทำการพยากรณ์
 A_t = ค่าความต้องการในงวดที่ t
 N = จำนวนข้อมูลที่นำมาเฉลี่ย

2) วิธีซิงเกิลเอกซ์โปเนนเชียล (Single Exponential Smoothing)

เป็นวิธีการพยากรณ์แบบเฉลี่ยน้ำหนักที่ซับซ้อน แต่ง่ายต่อการทำความเข้าใจผลการพยากรณ์แต่ละค่าจะได้มาจากค่าจากพยากรณ์ล่าสุดบวกด้วยอัตราร้อยละของส่วนต่างระหว่างค่าที่พยากรณ์นั้นกับค่าจริง

$$F_t = F_{t-1} + \alpha (A_{t-1} - F_{t-1}) \quad (2)$$

โดย F_t = ค่าพยากรณ์ในงวดที่ t
 A_t = ค่าความต้องการในงวดที่ t
 α = ค่าคงที่ของการปรับเรียบ

3) วิธีดับเบิลเอกซ์โปเนนเชียล (Double Exponential Smoothing)

เป็นการให้ค่าพยากรณ์ที่ดีเหมาะสมกับค่าเฉลี่ยเคลื่อนที่ซ้ำสองครั้ง แต่จะมีข้อได้เปรียบ คือ สามารถคำนวณหาค่าต่างๆ ได้สะดวกและรวดเร็วกว่า นอกจากนี้ยังสามารถใช้พยากรณ์ได้ดีกับข้อมูลที่มีรูปแบบที่เป็นเส้นตรงตามแนวนอน (Horizontal Pattern) และแนวทิศทาง

$$S'_t = \alpha X_t + (1 - \alpha) S'_{t-1}$$

$$S''_t = \alpha S'_t + (1 - \alpha) S''_{t-1}$$

$$A = 2 S'_t - S''_t$$

$$B = \alpha (S'_t - S''_t)$$

$$S_{t+m} = A + BM \quad (3)$$

โดย α = ค่า (คงที่) ปรับเรียบเอกซ์โปเนนเชียล
 M = จำนวนช่วงเวลาล่วงหน้าที่ต้องการพยากรณ์

2.6.4 ความแม่นยำและการควบคุมการพยากรณ์

ในทางปฏิบัติแล้วไม่อาจที่จะพยากรณ์ค่าในอนาคตได้อย่างแม่นยำสมบูรณ์แบบ ดั่งนั้นจึงจำเป็นต้องมีตัวชี้วัดที่ใช้บอกว่าผลจากการคำนวณจะเบี่ยงเบนจากผลที่เกิดขึ้นจริงไปมากน้อยเพียงใด ซึ่งจะทำให้ทราบว่าพยากรณ์ห่างไกลความเป็นจริงไปเท่าใด นอก จากนั้นเนื่องจากวิธีการพยากรณ์แต่ละวิธีการมีความแม่นยำไม่เท่ากันซึ่งขึ้นอยู่กับสถานการณ์ ผู้ที่ตัดสินใจจึงต้องมีการวัดความแม่นยำเพื่อที่จะเลือกวิธีการที่เหมาะสม การพยากรณ์ มีทั้งการพยากรณ์หลายครั้งต่อเนื่องกันไป เช่น รายรับต่อสัปดาห์ และการพยากรณ์เพียงครั้งเดียว เช่น ขนาดของโรงผลิตไฟฟ้า

$$E_t = A_t - F_t \quad (4)$$

โดย E_t = ค่าความผิดพลาดในช่วงเวลา t
 A_t = ยอดที่เกิดขึ้นจริงในช่วงเวลา t
 F_t = ยอดพยากรณ์ในช่วงเวลา t

1) ค่าเฉลี่ยความผิดพลาด (Mean Error: ME)

เป็นวิธีวัดความแม่นยำโดยเปรียบเทียบยอดที่เกิดขึ้นจริงกับยอดพยากรณ์ แล้วหาค่าเฉลี่ยความผิดพลาดต่อครั้ง ปัญหาที่พบจากการใช้เทคนิคนี้ คือ ถ้ามียอดขายจริงสูงกว่ายอดพยากรณ์ค่าผิดพลาดจะเป็นบวก ในทางกลับกันถ้ายอดขายจริงต่ำกว่ายอดพยากรณ์จะมีค่าพยากรณ์เป็นลบ ทำให้ค่าเฉลี่ยความผิดพลาดมีค่าต่ำ แต่การพยากรณ์ไม่แม่นยำ

$$\text{Mean Error} = (A_t - F_t) / N \quad (5)$$

โดย F_t = ค่าพยากรณ์ในงวดที่ 1
 A_t = ยอดที่เกิดขึ้นจริงในช่วงเวลา t
 N = จำนวนข้อมูล

2) ค่าเฉลี่ยความผิดพลาดสัมบูรณ์ (Mean Absolute Deviation: MAD)

เป็นเทคนิควัดความแม่นยำโดยแก้ปัญหาวิธีหาค่าเฉลี่ยความผิดพลาดโดยการพิจารณาความแตกต่างยอดขายจริงกับยอดพยากรณ์โดยไม่คำนึงถึงเครื่องหมาย

$$\text{MAD} = |A_t - F_t| / N \quad (6)$$

โดย F_t = ค่าพยากรณ์ในงวดที่ 1
 A_t = ยอดที่เกิดขึ้นจริงในช่วงเวลา t
 N = จำนวนข้อมูล

3) ค่าเฉลี่ยความผิดพลาดกำลังสอง (Mean Square Error: MSE)

เป็นวิธีวัดความแม่นยำโดยแก้ปัญหาวิธีค่าเฉลี่ยความผิดพลาดโดยพิจารณาความแตกต่างระหว่างยอดจริงกับยอดพยากรณ์โดยวิธียกกำลังสอง

$$MSE = (A_t - F_t)^2 / N \quad (7)$$

โดย F_t = ค่าพยากรณ์ในงวดที่ 1
 A_t = ยอดที่เกิดขึ้นจริงในช่วงเวลา t
N = จำนวนข้อมูล

2.7 ทฤษฎีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง

การคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และคาดการณ์พฤติกรรมการเดินทางในอนาคตของพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยข้อมูลปริมาณการเดินทางทั้งในอดีตและปัจจุบัน รวมถึงข้อมูลการคาดการณ์เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนแผนงานพัฒนาโครงการในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทาง (Travel Demand Model)

โดยทั่วไปแบบจำลองความต้องการเดินทางสามารถพัฒนาโดยมีโครงสร้างในการจำลองการตัดสินใจของผู้เดินทางที่แตกต่างกัน ได้ 2 รูปแบบ คือ จำลองการตัดสินใจพร้อมกันทุกขั้นตอน (Simultaneous Structure) และ จำลองการตัดสินใจแบบเป็นขั้นตอนต่อเนื่องกัน (Sequential Structure) โดยแบบจำลองความต้องการเดินทางในปัจจุบันนิยมใช้วิธีการจำลองการตัดสินใจของผู้เดินทางแบบเป็นขั้นตอนต่อเนื่องกัน ซึ่งสามารถพัฒนาได้ใน 2 รูปแบบ คือ แบบจำลองที่พิจารณาพฤติกรรมผู้เดินทางรายคน (Disaggregate Model) หรือรู้จักกันในชื่อ “Activity-Base Model” (Yagi and Mohammadian, 2010) และแบบจำลองที่พิจารณาพฤติกรรมรวมของผู้เดินทาง (Aggregate Model) หรือ แบบจำลองการตัดสินใจแบบต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (4-Steps Sequential Model) ซึ่งเป็นแบบจำลองที่ได้รับการยอมรับและนิยมใช้เพื่อการวางแผนด้านการจราจรทั้งในประเทศ (กรมทางหลวง, 2550; 2553; 2555) และต่างประเทศ (Ortúzar and Willumsen, 1990; Brustlin, 2007; Steinhoff and Harpring, 2008) โดยแบบจำลองประกอบด้วย 4 แบบจำลองย่อย มีรายละเอียดดังนี้

2.7.1 แบบจำลองการเกิดการเดินทาง

แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model) เป็นแบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์ปริมาณการเดินทางออกจากพื้นที่ (Trip Production) และการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ (Trip Attraction) ของแต่ละพื้นที่ย่อยในพื้นที่ศึกษา โดยปริมาณการเดินทางจะสัมพันธ์กับข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ อาทิเช่น จำนวนประชากร จำนวนแรงงาน และรายได้เฉลี่ย เป็นต้น โดยวิธีการคาดคะเนปริมาณการเกิดการเดินทางนี้มีหลายวิธี อาทิเช่น วิธีวิเคราะห์ความถดถอย (Regression Analysis) วิธีอัตราการเดินทาง (Trip Rate Analysis) และวิธีการจำแนกข้ามพวก (Cross Classification Analysis) เป็นต้น ซึ่งวิธีที่ได้รับความนิยมในปัจจุบันคือวิธีสมการถดถอย เนื่องจากเป็นวิธีที่แสดงความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ทำให้เกิดและดึงดูดการเดินทาง (Ortúzar and Willumsen, 1990)

แบบจำลองที่พิจารณาพฤติกรรมรวมของผู้เดินทาง (Aggregate Model) ตามวิธีวิเคราะห์ความถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Linear Regression) มีรูปแบบดังแสดงในสมการที่ (8) ซึ่งเป็นวิธีการที่สะดวกในการปรับแก้และสามารถตรวจสอบเปรียบเทียบอัตราการเดินทางที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยตัวแปรที่ใช้สร้างความสัมพันธ์ได้อย่างมีเหตุผลและน่าเชื่อถือ โดยระดับความสัมพันธ์ของตัวแปรในสมการแบบจำลองประเมินได้จากค่า Coefficient of Determination (R^2) และมีการตรวจสอบค่าสัมประสิทธิ์ไม่เท่ากับศูนย์ (T-Test) ที่ช่วงความเชื่อมั่น (Level of Confident) ที่ 95 %

$$Y = a_1X_1 + a_2X_2 + \dots + a_nX_n + C \quad (8)$$

โดยที่ Y = ตัวแปรตาม ในที่นี้คือ ปริมาณการเดินทางทั้งหมดของพื้นที่ย่อย
 X_1, \dots, X_n = ตัวแปรอิสระ ในที่นี้คือ ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ เช่น จำนวนประชากร รายได้เฉลี่ย
 a_1, \dots, a_n = สัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ

2.7.2 แบบจำลองการกระจายการเดินทาง

แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model) เป็นแบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์ว่าปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นต้องการจะเดินทางไปที่ไหนและเดินทางมาจากที่ใด โดยทั่วไปวิธีการสร้างแบบจำลองการกระจายการเดินทางมี 2 วิธี คือ วิธีตัวประกอบความเติบโต (Growth Factors) และวิธีความโน้มถ่วง (Gravity Model) โดยวิธีความโน้มถ่วงเป็นเทคนิคการกระจายการเดินทางที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการวางแผนการจราจร ซึ่งเป็นการกระจายการเดินทางโดยใช้ค่าที่วัดเป็นความต้านทาน (Friction) ในการเดินทางของคู่พื้นที่ย่อยใดๆ ที่ต้องการเดินทาง (นิยมใช้เวลาหรือระยะทาง) คล้ายกับกฎความโน้มถ่วงของนิวตัน (Ortúzar and Willumsen, 1990) โดยในกรณีศึกษานี้ได้พัฒนาแบบจำลองการกระจายการเดินทางด้วยวิธีความโน้มถ่วงแบบข้อจำกัด 2 ทาง (Doubly Constraint Gravity Model) ดังสมการที่ (9) และ (10) เนื่องจากวิธีนี้ทำให้คุณลักษณะการเดินทางมีการเปลี่ยนแปลงไปตามค่าที่วัดเป็นความต้านทาน (เวลา, ระยะทาง) ในการเดินทาง ซึ่งจะสะท้อนพฤติกรรมการเดินทางในป้อนาคตได้ดีกว่าวิธีความเติบโตที่มีคุณลักษณะการเดินทางในป้อนาคตไม่แตกต่างจากปัจจุบัน

$$T_{ij} = \alpha_i \cdot \beta_j \cdot P_i \cdot A_j \cdot F(c_{ij}) \quad (9)$$

$$F(c_{ij}) = c_{ij}^a \cdot \exp(b \cdot c_{ij}) \quad (10)$$

โดยที่ T_{ij} = ปริมาณการเดินทางจากพื้นที่ย่อย i ไปยังพื้นที่ย่อย j
 P_i = ปริมาณการเกิดการเดินทางทั้งหมดของพื้นที่ย่อย i
 A_j = ปริมาณการดึงดูดการเดินทางทั้งหมดของพื้นที่ย่อย j
 $F(c_{ij})$ = ฟังก์ชันค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย i และ พื้นที่ย่อย j
 α_i, β_j = ค่าเฉพาะการปรับคูณ (Balancing Factor) ของแถว i และ สดมภ์ j
 c_{ij} = ค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย i และ พื้นที่ย่อย j
 a, b = ค่าปรับเทียบแบบจำลอง

2.7.3 แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง

แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Mode Choice Model) เป็นแบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์หาสัดส่วนการเลือกรูปแบบ (Mode) การเดินทางต่างๆ ซึ่งอาจประกอบด้วย การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล (Private Transport) และระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) โดยทฤษฎีที่นิยมใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง คือ แบบจำลองโลจิส (Logit Model) ซึ่งเป็นการพิจารณาอรรถประโยชน์ (Utility) ของผู้เดินทางที่ได้รับจากแต่ละทางเลือก ในการเดินทางซึ่งส่งผลให้เกิดการตัดสินใจเลือกรูปแบบในการเดินทางที่ผู้เดินทางคิดว่าจะได้รับอรรถประโยชน์สูงสุด (McFadden, 2001) โดยแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยแบบจำลองโลจิสเป็นการพิจารณาอรรถประโยชน์หรือความพึงพอใจ (Utility) ของผู้เดินทางที่ได้รับจากแต่ละทางเลือก ดังสมการที่ (11) และ (12)

$$P_n(i) = \frac{e^{U_{in}}}{\sum_{j \in C_m} e^{U_{jn}}} \quad (11)$$

$$U = aT + bC + c \quad (12)$$

- โดยที่ $P_n(i)$ = ความน่าจะเป็นของผู้ที่เลือกเดินทางลำดับที่ n ทางเลือก i
 U_{in} = อรรถประโยชน์ของทางเลือก i ของผู้เลือกคนที่ n
 C_m = จำนวนของทางเลือกทั้งหมด
 j = ทางเลือกที่ j (เช่น รถยนต์ รถบรรทุก เป็นต้น)
 T = ระยะเวลาในการเดินทางของทางเลือก (นาที)
 C = ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของทางเลือก (บาท)
 a, b = ค่าสัมประสิทธิ์ (ค่าปรับเทียบแบบจำลอง)
 c = ค่าคงที่

2.7.4 แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง

แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment Model) เป็นแบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์เพื่อจัดแบ่ง (Assignment) ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยใดๆ ที่เกิดขึ้นลงในโครงข่ายถนนและระบบขนส่งที่มีอยู่ ซึ่งจากการประยุกต์แบบจำลองจะให้ผลลัพธ์ด้านสภาพการจราจร ได้แก่ ปริมาณการจราจรในเส้นทางต่างๆ และสภาพในการขับขี่ยานพาหนะในโครงข่ายการเดินทาง เช่น ความเร็วและเวลาในการเดินทางผ่านเส้นทาง ซึ่งสามารถนำไปซึ่งถึงสภาพการจราจรได้ โดยเทคนิควิธีการจัดแบ่งการเดินทางลงในโครงข่ายถนนในแบบจำลองที่นิยมใช้ในปัจจุบันมีอยู่หลายวิธี ได้แก่ วิธี All-or-Nothing, Incremental, Capacity Restraint, User Equilibrium, Stochastic User Equilibrium และ System Optimum เป็นต้น (Ortúzar and Willumsen, 1990) โดยแบบจำลองการแจกแจงการเดินทางด้วยวิธี User Equilibrium มีรูปแบบดังแสดงในสมการที่ (13) ซึ่งเป็นวิธีที่ทำให้เวลาการเดินทาง (หรือ ค่าใช้จ่าย) บนเส้นทางต่างๆ ระหว่างคู่โหนดเดียวกันให้อยู่ในสภาพสมดุล และจะให้ลักษณะคำตอบเป็นค่าที่แท้จริง (Exact Solution) ในขณะที่วิธีอื่นๆ เช่น วิธี Incremental จะให้ลักษณะคำตอบเป็นค่าประมาณที่ใกล้เคียงกับค่าที่แท้จริง (Approximate Solution)

$$\text{Min} \sum_{a \in A} \int_0^{V_a} C_a(\omega) d\omega \quad (13)$$

โดยที่ C_a = ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง บน Link a

2.8 ทฤษฎีแบบตรวจสอบรายการ

แบบตรวจสอบรายการ (Checklist) เป็นการสร้างรายการของข้อความ (List of Statement) ที่เกี่ยวข้องหรือสัมพันธ์กับคุณลักษณะของพฤติกรรม (Behavior Traits) หรือการปฏิบัติ (Performance) แต่ละรายการจะถูกประเมินหรือชี้ว่า มีหรือไม่มี (All or None) การตรวจสอบรายการนิยมนำไปใช้ในการประเมิน ความสนใจของผู้เรียน เจตคติ กิจกรรม ทักษะ และคุณลักษณะส่วนตัว ฯลฯ โดยการสร้างแบบตรวจสอบรายการมี 5 ขั้นตอนดังนี้

- 1) กำหนดลักษณะของสิ่งที่จะประเมินหรือตรวจสอบ
- 2) กำหนดและอธิบายการกระทำหรือพฤติกรรมที่ชัดเจนที่บ่งชี้คุณลักษณะของสิ่งที่จะประเมิน
- 3) เขียนรายการ (ข้อความ) ที่บ่งชี้การกระทำหรือพฤติกรรมและตรวจสอบว่ารายการนั้นชัดเจน ช้ำซ้อนกับรายการอื่นหรือไม่
- 4) จัดเรียงรายการที่แสดงลำดับของการกระทำหรือพฤติกรรม
- 5) นำไปทดลองกับสถานการณ์จริงและนำมาปรับปรุงแก้ไข

ข้อดีของแบบตรวจสอบรายการ คือ สามารถนำไปใช้สังเกตพฤติกรรมหรือการปฏิบัติได้อย่างละเอียดชัดเจน สามารถประเมินพฤติกรรมหรือการปฏิบัติได้ดี ส่วนข้อจำกัดของแบบตรวจสอบรายการ คือ การสร้างรายการต้องบ่งชี้พฤติกรรมหรือการกระทำที่ชัดเจน ต้องสื่อความหมายให้เข้าใจตรงกัน ระหว่างผู้ประเมิน การประเมินถึงจะเชื่อถือได้และถูกต้อง รวมถึงอาจต้องใช้เวลาในการประเมินผลนาน

2.9 ทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) เป็นการวิเคราะห์สภาพองค์กร หรือหน่วยงานในปัจจุบัน เพื่อค้นหา จุดแข็ง จุดเด่น จุดด้อย หรือสิ่งที่อาจเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต (ศราวุธ อยู่เกษม, 2560) โดย SWOT เป็นตัวย่อที่มีความหมายดังนี้

- Strengths : จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ
- Weaknesses : จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ
- Opportunities : โอกาสที่จะดำเนินการได้
- Threats : อุปสรรค ข้อจำกัด หรือปัจจัยที่คุกคามการดำเนินงานขององค์กร

หลักการสำคัญของ SWOT ก็คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ 2 ด้าน ได้แก่ การสภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environmental) และ 2) สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment) ดังนั้นการวิเคราะห์ SWOT จึงเรียกได้ว่าเป็นการวิเคราะห์สภาพการณ์ (Situation Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง (รู้เรา) รู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) ชัดเจน และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กรธุรกิจ และจุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถด้านต่างๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์และการดำเนินตามกลยุทธ์ขององค์กรระดับองค์กรที่เหมาะสม

จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้ง 9 ประเด็นดังที่กล่าวไว้ในข้างต้น พบว่า ใน 5 ประเด็นแรก ที่ประกอบด้วย 1) นิยามคำว่า “จุดผ่านแดน” ของประเทศไทย 2) แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน 3) การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและพิธีการศุลกากร 4) ความเชื่อมโยงเขตพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้กับระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC และ 5) การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ เป็นการทบทวนที่ทำให้ทราบถึงแนวคิดการพัฒนาจุดผ่านแดน ระเบียงพิธีการศุลกากร และบริบทที่สำคัญของจุดผ่านแดนถาวร ตลอดจนยุทธศาสตร์การพัฒนาของทางภาครัฐที่มีต่อพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการกำหนดกรอบแนวคิดของการศึกษา (บทที่ 3) ในหัวข้อการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ศึกษา และการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ส่วนใน 4 ประเด็นหลัง ที่ประกอบด้วย 6) ทฤษฎีการพยากรณ์ 7) ทฤษฎีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง 8) ทฤษฎีแบบตรวจสอบรายการ และ 9) ทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม เป็นการทบทวนเพื่อนำทฤษฎีไปใช้ในการพัฒนาแบบจำลองเพื่อคาดการณ์ความต้องการเดินทางในพื้นที่ ตลอดจนเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ศึกษา และการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

บทที่ 3

วิธีการและแผนการดำเนินการวิจัย

บทที่ 3

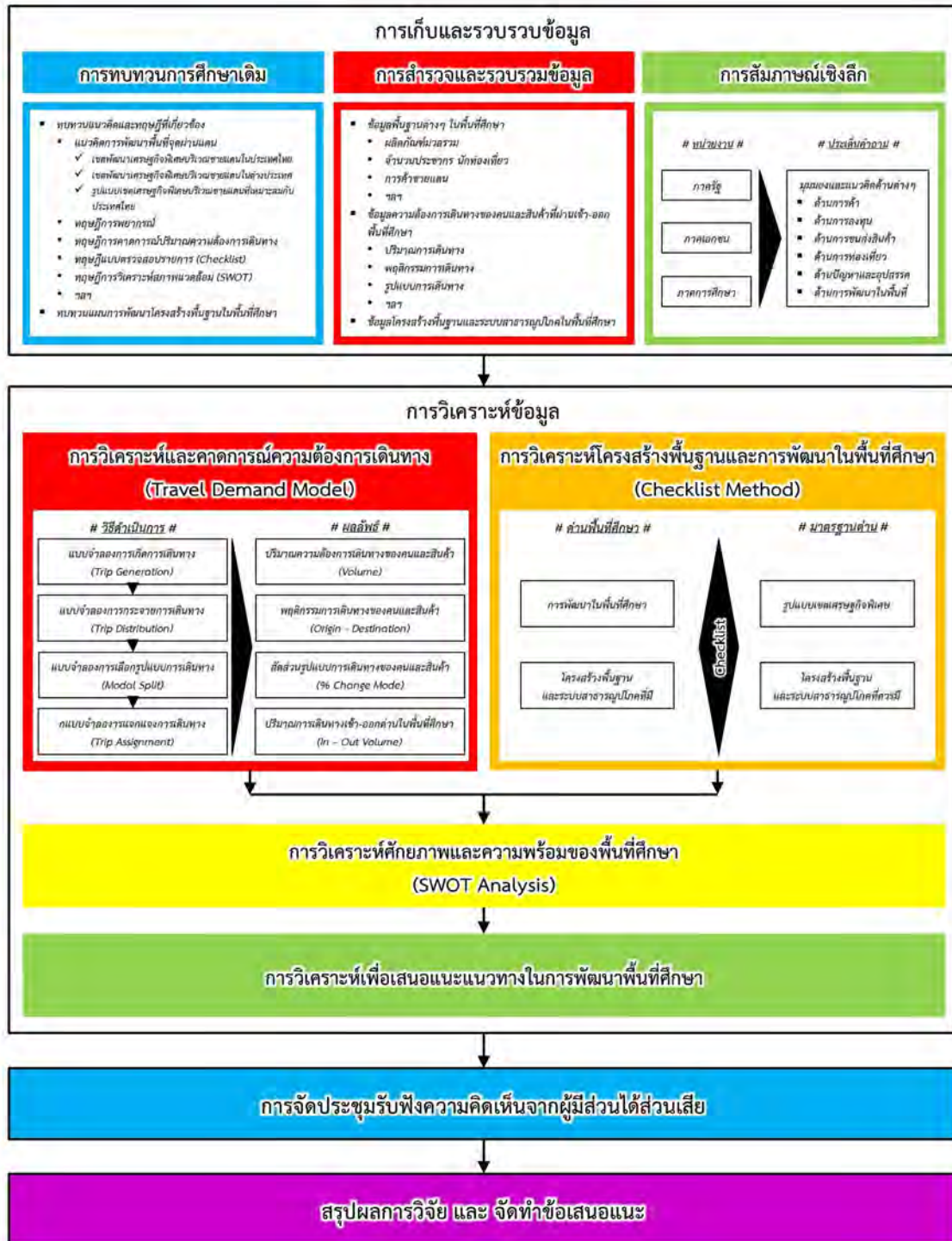
วิธีการและแผนการดำเนินการวิจัย

การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ผู้วิจัยกำหนดวิธีการดำเนินงานวิจัย โดยอาศัยข้อมูลที่ได้จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 ตลอดจนได้กำหนดแผนการดำเนินงานวิจัยตลอดระยะเวลา 12 เดือน เพื่อให้การดำเนินงานวิจัยสามารถบรรลุตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่วางไว้ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ได้ดำเนินการพัฒนากรอบแนวคิดของการศึกษาให้มีความสอดคล้องกับขอบเขตของการดำเนินงาน การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี โดยได้ทำการแบ่งกรอบแนวทางการดำเนินการศึกษาออกเป็น 4 ส่วนหลัก ประกอบด้วย การเก็บและรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ สรุปผลการวิจัยและจัดทำข้อเสนอแนะ ดังแสดงในรูปที่ 3.1-1

จากรูปที่ 3.1-1 กรอบแนวคิดของการศึกษาเริ่มต้นจากการเก็บและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา โดยการทบทวนการศึกษาเดิม และการสำรวจและรวบรวมข้อมูล รวมไปถึงการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งผลการรวบรวมข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลความต้องการเดินทาง และ ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลมาทำการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง ด้วยแบบจำลองความต้องการเดินทาง (Travel Demand Model) และการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา ด้วยวิธีการตรวจสอบรายการ (Checklist Method) ตลอดจนเพื่อวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ในการรองรับปริมาณความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ด้วยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ซึ่งเป็นกระบวนการที่นำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ของการศึกษาในครั้งนี้ คือ การวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา จากนั้นจึงมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นเพื่อนำเสนอผลการศึกษาที่ได้และเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ โดยผลการศึกษาที่ได้และผลจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจะถูกนำมาสรุปผลการวิจัยและจัดทำข้อเสนอแนะต่อไป



รูปที่ 3.1-1 กรอบแนวคิดของการศึกษา

3.1.1 วิธีการเก็บและรวบรวมข้อมูล

การเก็บและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา จะประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ 1) การทบทวนการศึกษาเดิม 2) การสำรวจและรวบรวมข้อมูล และ 3) การสัมภาษณ์เชิงลึก โดยวิธีการมีรายละเอียดดังนี้

3.1.1.1 วิธีการทบทวนการศึกษาเดิม

การทบทวนการศึกษาเดิมเป็นการศึกษาและรวบรวมข้อมูลแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน ทฤษฎีการพยากรณ์ (Forecasting) ทฤษฎีการคาดการณ์ความต้องการเดินทาง (Travel Demand Model) ทฤษฎีการตรวจสอบรายการ (Checklist) และ ทฤษฎีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT) รวมถึงทบทวนการศึกษาและแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากหน่วยงานภาครัฐ อาทิเช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด ด้านศุลกากร เป็นต้น

3.1.1.2 วิธีการสำรวจและรวบรวมข้อมูล

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลเป็นการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลทุติยภูมิ) และจากการสำรวจในภาคสนามด้วยแบบสอบถามข้อมูลความต้องการเดินทางของคนและสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่ศึกษา (ข้อมูลปฐมภูมิ) ด้วยแบบสอบถาม (ภาคผนวก ก) ซึ่งผลที่ได้จากการเก็บและรวบรวมข้อมูลจะถูกนำไปใช้เป็นฐานข้อมูลในการพัฒนาแบบจำลองเพื่อวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางของคนและสินค้าในอนาคต รวมถึงใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา ตลอดจนนำไปใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ศึกษา และการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา ดังแสดงใน หัวข้อ 3.1.2.1 ถึง หัวข้อ 3.1.2.4 โดยการสำรวจและรวบรวมข้อมูลสามารถแบ่งออกเป็น 4 ส่วนหลัก มีรายละเอียดดังนี้

1) ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา

เป็นการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาจากทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลทุติยภูมิ) ซึ่งประกอบด้วย 6 ข้อมูลหลัก ได้แก่ 1) ลักษณะทางกายภาพและสภาพภูมิอากาศ 2) ลักษณะการปกครอง 3) ผลิตภัณฑ์มวลรวม 4) จำนวนประชากร 5) จำนวนนักท่องเที่ยว และ 6) มูลค่าการค้าชายแดน โดยข้อมูลในส่วนนี้เป็นการรวบรวมเพื่อทำให้รู้ภาพรวมของพื้นที่ศึกษา และข้อมูลส่วนหนึ่งจะถูกนำไปใช้เป็นฐานข้อมูลในการพัฒนาแบบจำลองคาดการณ์ความต้องการเดินทางใน หัวข้อที่ 3.1.2.1

2) ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา

เป็นการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลโครงข่ายถนนและการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อิทธิพลโดยรอบในปีปัจจุบันทั้งในประเทศไทย สหภาพเมียนมา และ สปป. ลาว ซึ่งแบ่งช่วงการสำรวจออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ 1) ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ – ด่านแม่สอด 2) ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงด่านแม่สอด – จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ 3) ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ – แขวงหลวงพระบาง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพทางหลวงให้เหมาะสมกับความต้องการการเดินทาง สำหรับการสำรวจข้อมูลโครงข่ายถนนบริเวณโดยรอบพื้นที่ศึกษา และลักษณะทางกายภาพของถนนเหล่านั้น ประกอบไปด้วย จำนวนช่องจราจร ความกว้างของช่องจราจร สภาพโครงข่ายถนนในปัจจุบันในพื้นที่

3) ข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่งที่เกี่ยวข้องกับจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จาก ด้านศุลกากรทุ่งช้าง เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาและปรับเทียบแบบจำลอง โดยข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่งที่รวบรวม ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ 1) ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก และ 2) ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก

4) ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน

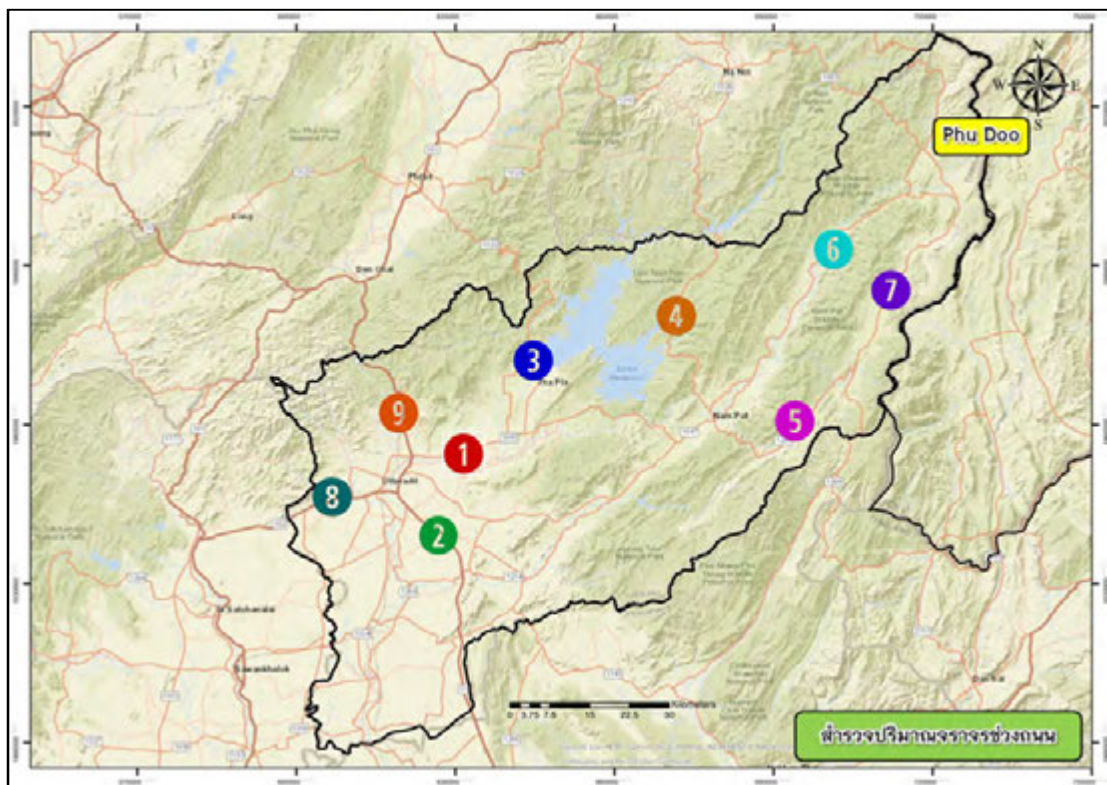
การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งในปัจจุบันสำหรับการศึกษาเป็นการสำรวจสภาพจราจรและการเดินทางในพื้นที่ศึกษาของจังหวัดอุดรธานีเพื่อเป็นการตรวจสอบข้อมูลพฤติกรรมและสภาพการจราจร รวมทั้งข้อมูลการเดินทางในปัจจุบันของพื้นที่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถเข้าใจลักษณะการเดินทางและสภาพการจราจรบริเวณพื้นที่และโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา ซึ่งข้อมูลพื้นฐานด้านการจราจรทั้งที่เก็บรวบรวมมาและที่ได้จากการสำรวจ จะถูกนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง รวมถึงวิเคราะห์ความต้องการเดินทางในปัจจุบัน และนำไปใช้ในการคาดการณ์ความต้องการเดินทางในอนาคต โดยการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง ประกอบด้วย การสำรวจ 2 รูปแบบ ดังต่อไปนี้

• การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Count)

เป็นการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนแบบแยกประเภทยานพาหนะ โดยตำแหน่งที่สำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนมีทั้งสิ้น 9 จุด ดังแสดงใน ตารางที่ 3.1-1 และ รูปที่ 3.1-2 ซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษา โดยทำการแจกนับปริมาณจราจรทุกๆ 15 นาที และนับแยกประเภทยานพาหนะ 12 ประเภท ตามการสำรวจปริมาณจราจรของกรมทางหลวง โดยดำเนินการเก็บข้อมูลเป็นเวลา 12 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 07.00 น. ถึง 19.00 น.

ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดจุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน

จุดสำรวจ	สถานที่สำรวจ	ช่วงเวลาสำรวจ
MB-01	บริเวณแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 (ทางหลวงหมายเลข 1045)	เวลา 7.00 น. - 10.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.
MB-02	บริเวณที่มีป้ายของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (ทางหลวงหมายเลข 117 หรือ ทางหลวงหมายเลข 1047)	เวลา 7.00 น. - 10.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.
MB-03	บริเวณวัดหาดลั้ง (ทางหลวงหมายเลข 1163)	เวลา 7.00 น. - 10.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.
MB-04	บริเวณสะพานข้ามห้วยผึ้ง (ทางหลวงหมายเลข 1339)	เวลา 7.00 น. - 10.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.
MB-05	บริเวณโรงเรียนบ้านนาผักฮาด (ทางหลวงหมายเลข 1239)	เวลา 7.00 น. - 10.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.
MB-06	บริเวณอบต.ฝากท่า (ทางหลวงหมายเลข 117 หรือ ทางหลวงหมายเลข 1047)	เวลา 7.00 น. - 10.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.
MB-07	บริเวณวัดบ้านโป่งพาน (ทางหลวงหมายเลข 1268)	เวลา 7.00 น. - 10.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.
MB-08	บริเวณแยกวงสี่สูบทิศทางตะวันตกไปเข้าตัวเมืองอุดรธานี (ทางหลวงหมายเลข 1045)	เวลา 7.00 น. - 10.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.
MB-09	บริเวณแยกวงสี่สูบทิศทางเหนือไปยังจังหวัดแพร่ (ทางหลวงหมายเลข 11)	เวลา 7.00 น. - 10.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.



รูปที่ 3.1-2 ตำแหน่งสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน

ข้อมูลปริมาณการจราจรนั้นได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณการจราจรทั้งในหน่วยยานพาหนะแต่ละประเภท (คัน: Vehicle) และหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car Unit: PCU) ทั้งนี้ค่ามูลค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car Equivalent: PCE) ที่อ้างอิงจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง (2556) จะถูกนำมาใช้แปลงค่าจำนวนคันรถยนต์ให้เป็นหน่วยจำนวนคัน PCU เนื่องจากยวดยานแต่ละประเภทมีขนาดและลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกัน จึงก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงที่แตกต่างกันด้วย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องแปลงยวดยานเหล่านั้นให้อยู่ในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลก่อนแล้วจึงรวมยวดยานเหล่านั้นเข้าด้วยกัน ประเภทและค่าเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลของยวดยานแต่ละประเภทที่จะนำมาใช้นั้น อ้างอิงจากมาตรฐานกรมทางหลวง โดยค่า PCE ที่ใช้แปลงค่าจำนวนคันรถยนต์ให้เป็นหน่วยจำนวนคัน PCU ดังแสดงในตารางที่ 3.1-2

ตารางที่ 3.1-2 การจำแนกประเภทยานพาหนะระหว่างการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจร

ลำดับ	ประเภทยานพาหนะ	รูปประกอบ	PCE
1	รถจักรยาน 2ล้อ และ 3ล้อ (Bi+Tri Cycle)		0.00
2	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง (Motorcycle)		0.33
3	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7คน (Car <= 7 Persons)		1.00
4	รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7คน (Car > 7 Persons)		1.00
5	รถโดยสารขนาดเล็ก (Light Bus)		1.50
6	รถโดยสารขนาดกลาง (Medium Bus)		1.50
7	รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy Bus)		2.10
8	รถบรรทุกขนาดเล็ก, 4ล้อ (Light Truck)		1.00
9	รถบรรทุกขนาดกลาง, 6ล้อ (Medium Truck)		2.00
10	รถบรรทุกขนาดใหญ่, 10ล้อ (Heavy Truck)		2.50
11	รถบรรทุกพ่วง (Full Trailer)		2.50
12	รถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi Trailer)		2.50

ที่มา: กรมทางหลวง, ปี พ.ศ.2556

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจปริมาณการจราจรบนช่วงถนนตามวิธีในข้างต้นจะสามารถนำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์สภาพการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน โดยได้ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งที่ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

- ปริมาณจราจรทั้งวัน (Daily Traffic)
- ปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (Peak Hour Traffic)
- ความผันแปรของปริมาณการจราจรรายชั่วโมง (Hourly Traffic Variation)

• การสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทางการเดินทาง (Origin-Destination Survey)

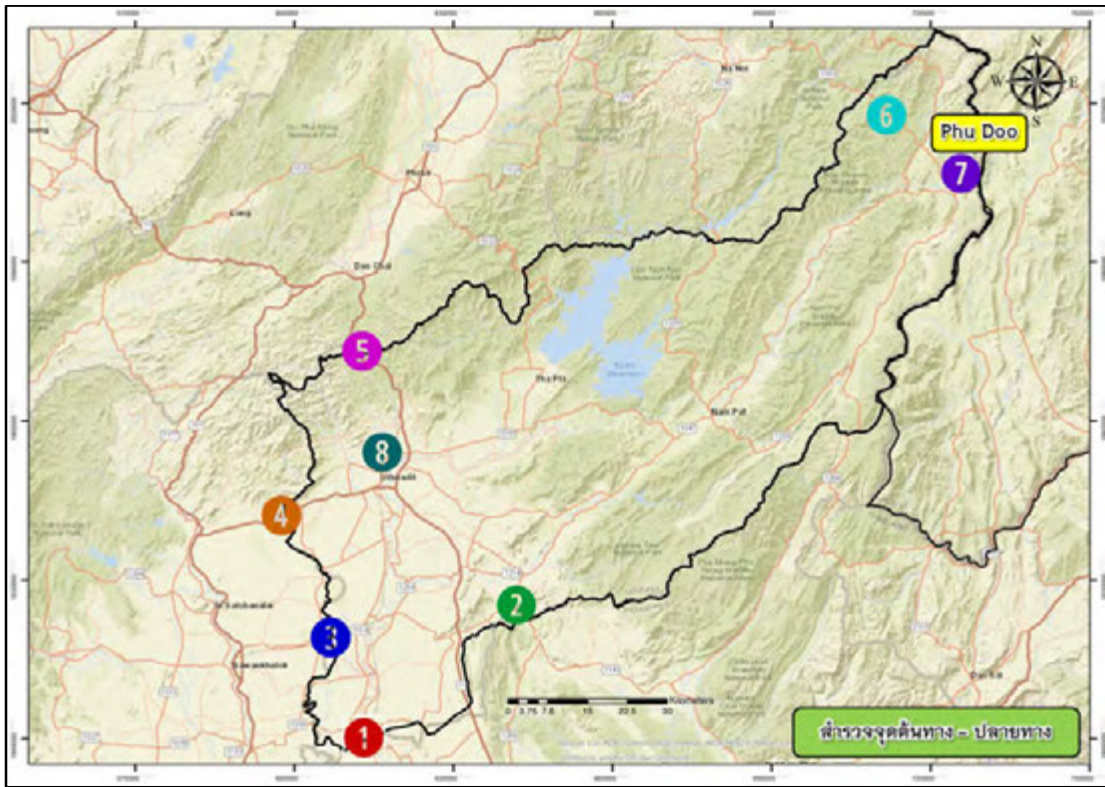
การสำรวจนี้ได้ใช้วิธีสัมภาษณ์ผู้เดินทางโดยวิธีการสัมภาษณ์ริมทางบนถนน (Roadside Interview) ทั้ง 2 ทิศทาง ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจะครอบคลุมการเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคล รถขนส่งสินค้า และการเดินทางท่องเที่ยว เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทาง โดยคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์จะประกอบด้วยประเด็นต่างๆ ดังนี้

- จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง
- วัตถุประสงค์ของการเดินทาง
- ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง
- ระดับรายได้
- จำนวนที่นั่งและผู้โดยสาร
- น้ำหนักบรรทุก (กรณีที่เป็นรถขนส่งสินค้า)
- ประเภทสินค้า (กรณีที่เป็นรถขนส่งสินค้า)

วัตถุประสงค์ของการสำรวจนี้เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมของการเดินทางต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ รวมทั้งเพื่อให้ทราบถึงปริมาณการจราจรภายในพื้นที่ศึกษา การจราจรผ่านพื้นที่ศึกษา และการจราจรเข้าสู่หรือออกจากพื้นที่ศึกษา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทาง สำหรับตำแหน่งที่จะดำเนินการสัมภาษณ์จุดต้นทาง-ปลายทางการเดินทางมีทั้งสิ้น 8 จุด ดังแสดงใน ตารางที่ 3.1-3 และ รูปที่ 3.1-3 โดยทำการสุ่มสัมภาษณ์ตั้งแต่เวลา 07.00-19.00 น. (12 ชั่วโมง)

ตารางที่ 3.1-3 รายละเอียดจุดสำรวจจุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง

จุดสำรวจ	สถานที่สำรวจ	ช่วงเวลาสำรวจ
OD-01	บริเวณหมวดการทางพิชัย (ทางหลวงหมายเลข 11)	เวลา 7.00 น. -12.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.
OD-02	บริเวณสถานีตำรวจภูธรแม่แตง (ทางหลวงหมายเลข 117)	เวลา 7.00 น. - 19.00 น.
OD-03	บริเวณปั้มน้ำมัน (ทางหลวงหมายเลข 1255)	เวลา 7.00 น. - 19.00 น.
OD-04	บริเวณปั้มน้ำมันตำรวจบ้านดงคำ (ทางหลวงหมายเลข 102)	เวลา 7.00 น. - 19.00 น.
OD-05	บริเวณปั้มน้ำมันตำรวจไฮ้อ้า (ทางหลวงหมายเลข 11)	เวลา 7.00 น. - 19.00 น.
OD-06	โรงเรียนบ้านเด่นชาติ (ทางหลวงหมายเลข 1083)	เวลา 7.00 น. - 19.00 น.
OD-07	จุดผ่านแดนถาวรภูคู้	เวลา 7.00 น. - 19.00 น.
OD-08	บริเวณป้าย “ยินดีต้อนรับเข้าสู่จังหวัดอุดรธานี” (ทางหลวงหมายเลข 1143)	เวลา 7.00 น. -10.00 น. เวลา 15.00 น. - 19.00 น.



รูปที่ 3.1-3 ตำแหน่งสำรวจจุดค้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง

3.1.1.3 วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก

การสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นการสัมภาษณ์บุคลากรในหน่วยงานหรือแกนนำภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านมุมมองและแนวคิด ด้านการค้า ด้านการลงทุน ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการท่องเที่ยว ด้านปัญหาและอุปสรรค และด้านการพัฒนาในพื้นที่ (ภาคผนวก ก) โดยหน่วยงานและภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก ประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานภาคการศึกษาในพื้นที่ จังหวัดอุดรธานี ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังแสดงในตารางที่ 3.1-4 ถึง ตารางที่ 3.1-6 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.1-4 หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (จังหวัดอุตรดิตถ์ ประเทศไทย)

หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	หน่วยงานภาคการศึกษา
▪ ผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์	▪ สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์	▪ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์
▪ นายอำเภอบ้านโคก	▪ สภาอุตสาหกรรมภาคเหนือตอนล่าง กลุ่มที่ 1	▪ วิทยาลัยอาชีวศึกษาอุตรดิตถ์
▪ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์	▪ หอการค้าภาคเหนือตอนล่าง กลุ่มที่ 1	▪ วิทยาลัยสารพัดช่างอุตรดิตถ์
▪ สำนักงานสถิติจังหวัดอุตรดิตถ์	▪ หอการค้าจังหวัดอุตรดิตถ์	▪ วิทยาลัยเทคนิคอุตรดิตถ์
▪ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์	▪ ชมรมธนาคารจังหวัดอุตรดิตถ์	
▪ สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดอุตรดิตถ์	▪ สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จ.อุตรดิตถ์	
▪ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		
▪ สำนักงานแรงงานจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานธนารักษ์พื้นที่อุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานการค้าภายในจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์		
▪ ด้านศุลกากรทุ่งช้าง		
▪ องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุตรดิตถ์		
▪ องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น		
▪ ข้าราชการสังกัดอำเภอบ้านโคก		
▪ หน่วยประสานงานชายแดนไทย-ลาวประจำพื้นที่ 1		
▪ สถานีตำรวจภูธรบ้านโคก		
▪ กองร้อยตำรวจตระเวนชายแดนที่ 317		
▪ คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ภาคเหนือตอนล่าง		

ตารางที่ 3.1-5 หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (สปป.ลาว)

หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	หน่วยงานภาคการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ประจำแขวงหลวงพระบาง 	<ul style="list-style-type: none"> สภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาว ประจำแขวงไซยะบูลี 	<ul style="list-style-type: none"> มหาวิทยาลัยสุพานวงค์ แขวงหลวงพระบาง
<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า นครเวียงจันทน์ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจท่องเที่ยว ประจำแขวงไซยะบูลี 	<ul style="list-style-type: none"> มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว นครเวียงจันทน์
<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง นครเวียงจันทน์ 	<ul style="list-style-type: none"> สภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาว ประจำแขวงหลวงพระบาง 	
<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงข่าวสาร วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว นครเวียงจันทน์ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการภาคเอกชน ประจำแขวงหลวงพระบาง 	
<ul style="list-style-type: none"> นายด่านศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง ด่านหนองคาย 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการร้านค้า แขวงหลวงพระบาง 	
	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการขนส่ง แขวงหลวงพระบาง 	
	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร แขวงหลวงพระบาง 	
	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการการค้านำเข้าส่งออก นครเวียงจันทน์ 	

ตารางที่ 3.1-6 หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา)

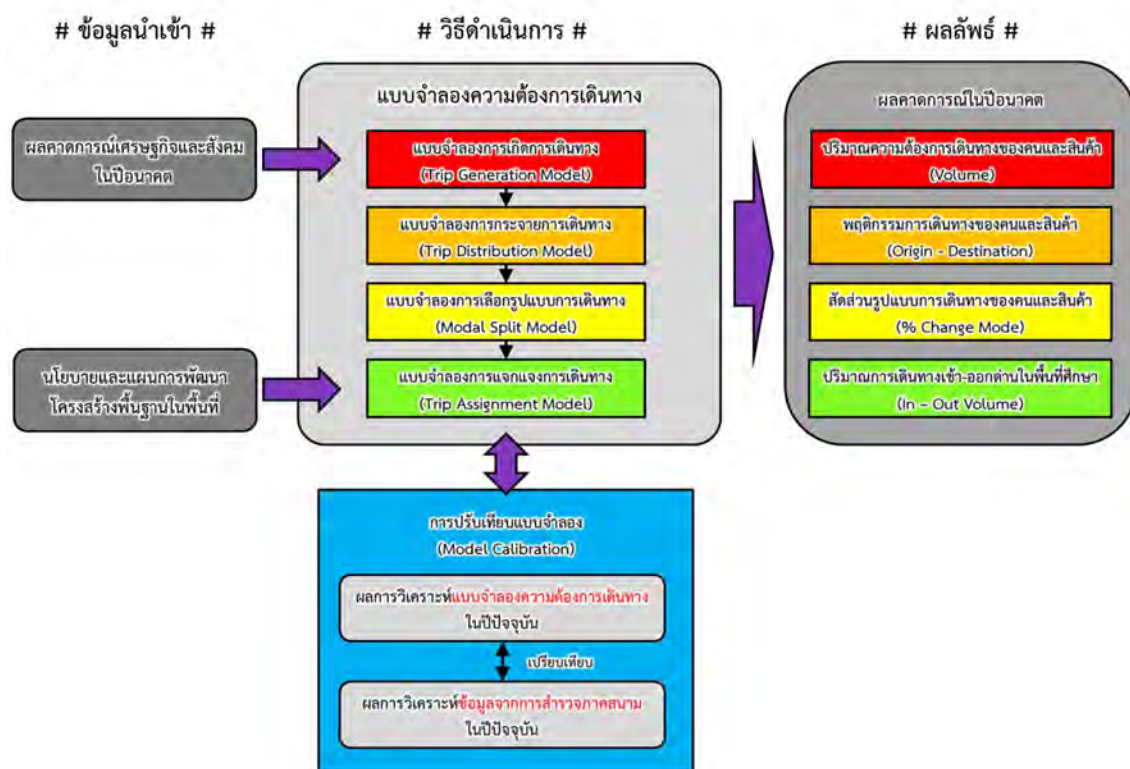
หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	หน่วยงานภาคการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ประจำเมืองพะอัน รัฐกะยีน 	<ul style="list-style-type: none"> สภาการค้าและอุตสาหกรรม ประจำเมืองเมียวดี รัฐกะยีน 	<ul style="list-style-type: none"> ADRA MYANMAR Technical and Vocational Education and Training ณ เมืองพะอัน รัฐกะยีน
<ul style="list-style-type: none"> ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ประจำเมืองเมะลำโย รัฐมอญ 	<ul style="list-style-type: none"> สภาการค้าและอุตสาหกรรม ประจำเมืองพะอัน รัฐกะยีน 	<ul style="list-style-type: none"> Myanmar Maritime University ณ เมืองย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา
<ul style="list-style-type: none"> สภาการค้าและอุตสาหกรรม ประจำเมืองย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา 	<ul style="list-style-type: none"> สภาการค้าและอุตสาหกรรม ประจำเมืองเมะลำโย รัฐมอญ 	<ul style="list-style-type: none"> Yangon University ณ เมืองย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา
<ul style="list-style-type: none"> อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายการพาณิชย์) ประจำเมืองย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการขนส่ง ประจำเมืองพะอัน รัฐกะยีน 	
	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ประจำเมืองย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา 	
	<ul style="list-style-type: none"> สมาคมนักธุรกิจไทยในเมียนมา (TBAM) ณ เมืองย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา 	

3.1.2 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในหัวข้อนี้เป็นการนำข้อมูลความต้องการเดินทางและข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่ได้จากการสำรวจในภาคสนามและการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาทำการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางของคนและสินค้าในอนาคต

3.1.2.1 วิธีการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

การวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางในการศึกษาเป็นการนำผลการรวบรวมข้อมูลความต้องการเดินทางในพื้นที่ศึกษา (หัวข้อ 3.1.1.2) มาทำการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทาง (Travel Demand Model) ตามที่ได้มีการทบทวนทฤษฎีไว้ในหัวข้อที่ 2.7 ของ บทที่ 2 ซึ่งประกอบด้วย 4 แบบจำลองย่อยที่ต่อเนื่องกัน ได้แก่ แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model) แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model) แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model) และ แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment) โดยเป็นแบบจำลองที่มีการเปรียบเทียบกับความต้องการเดินทางในปีปัจจุบัน (ข้อมูลการสำรวจในภาคสนาม) ซึ่งในแต่ละแบบจำลองย่อยจะให้ผลลัพธ์เป็น ปริมาณความต้องการเดินทางของคนและสินค้า (Volume) พฤติกรรมการเดินทางของคนและสินค้า (Origin-Destination) สัดส่วนรูปแบบการเดินทางของคนและสินค้า (% Change Mode) และ ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่านในพื้นที่ศึกษา (In-Out Volume) ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ดังแสดงในรูปที่ 3.1-4



รูปที่ 3.1-4 กรอบแนวคิดการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

การศึกษานี้ได้ทำการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางของคนและสินค้า โดยจัดกลุ่มสินค้าออก 4 ประเภท ได้แก่ สินค้าเกษตรกรรม สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าสินค้าแร่ธาตุและโลหะ และสินค้าอื่นๆ ซึ่งครอบคลุมสินค้าจำนวน 21 หมวด ตามพิกัดศุลกากร (ฉบับที่ 6) ปี พ.ศ.2559 ดังแสดงในตารางที่ 3.1-7 โดยแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 กรณีคือ กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without Project) และกรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With Project) โดยสามารถสรุปกรณีการวิเคราะห์ได้ 10 กรณี ดังแสดงในตารางที่ 3.1-8

ตารางที่ 3.1-7 การจัดกลุ่มประเภทสินค้าในการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

กลุ่มประเภทสินค้า	หมวดสินค้าตามพิกัดศุลกากร (ฉบับที่ 6)
สินค้าเกษตรกรรม	สัตว์มีชีวิต ผลิตภัณฑ์จากสัตว์
	ผลิตภัณฑ์จากพืช
	ไขมันและน้ำมันที่ได้จากพืช
สินค้าอุตสาหกรรม	อาหารปรุงแต่ง เครื่องดื่ม สุรา และน้ำส้มสายชู ยาสูบ
	ผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมทางเคมี
	ผลิตภัณฑ์ของพลาสติกและยาง
	ผลิตภัณฑ์จากหนังและหนังเฟอร์
	ไม้และของทำด้วยไม้
	เยื่อไม้และกระดาษ
	สิ่งทอและของทำด้วยสิ่งทอ
	รองเท้า เครื่องสวมศีรษะ ร่ม ไม้เท้า
	เครื่องจักร เครื่องกล อุปกรณ์ไฟฟ้า
	ยานบก ยานน้ำ อากาศยาน และอุปกรณ์
	อุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์ การแพทย์ เครื่องดนตรี นาฬิกา
	อาวุธและกระสุน
	ผลิตภัณฑ์เบ็ดเตล็ด
สินค้าแร่ธาตุและโลหะ	ผลิตภัณฑ์แร่
	หิน ผลิตภัณฑ์เซรามิก เครื่องแก้ว
	ไข่มุก รัตนชาติ
	โลหะและของทำด้วยโลหะ
สินค้าอื่นๆ	ศิลปกรรม โบราณวัตถุ

ที่มา: ผู้วิจัย และ พิกัดศุลกากร (ฉบับที่ 6) ปี พ.ศ.2559

ตารางที่ 3.1-8 กรณีกาวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

กรณีกาวิเคราะห์	กรณีกศึกษา	ความต้องการเดินทาง	ประเภท
1	ไม่มีการพัฒนา ในพื้นที่ (Without Project)	คน	-
2		สินค้า	เกษตรกรรม
3			อุตสาหกรรม
4			แร่ธาตุและโลหะ
5			อื่นๆ
6	มีการพัฒนา ในพื้นที่ (With Project)	คน	-
7		สินค้า	เกษตรกรรม
8			อุตสาหกรรม
9			แร่ธาตุและโลหะ
10			อื่นๆ

ที่มา: ผู้วิจัย

1) การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาแบบจำลอง

การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมเพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาแบบจำลองเพื่อคาดการณ์ความต้องการเดินทางที่เกิดขึ้นจากการเชื่อมโยงกันทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งเป็นการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ และด่านการค้าต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงมีความจำเป็นต้องพิจารณาข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทย รวมไปถึงพื้นที่ สปป.ลาว และสหภาพเมียนมา ด้วย เพื่อนำข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมที่วิเคราะห์และคาดการณ์ได้ไปใช้หาความสัมพันธ์ของตัวแปรกับปริมาณการเกิดการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษาและทำการคาดการณ์จำนวนการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในอนาคตต่อไป

การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาแบบจำลอง จะวิเคราะห์แนวโน้มของข้อมูล โดยได้นำข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2556-2560) มาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แนวโน้มการเติบโตในอดีตมาใช้คาดการณ์ไปในอนาคตได้แก่ ปี พ.ศ.2561 พ.ศ.2571 พ.ศ. 2581 และ พ.ศ.2591 โดยใช้เวลาเป็นตัวแปรอิสระ ซึ่งสำหรับสมมุติฐานการเติบโตคงที่รายปี แบบจำลองที่ใช้ในการคาดการณ์ คือ แบบจำลองทวีกำลัง (Exponential Model) ซึ่งมีสมการทั่วไป ดังแสดงในสมการที่ (1)

$$Y = ab^x \tag{1}$$

- เมื่อ Y = ตัวแปรตาม (Dependent Variable)
- X = ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)
- a = ค่าของ Y, เมื่อ X = 0 (Y Intercept)
- b = (1.0+r), เมื่อ r คือ เมื่ออัตราการเติบโตคงที่รายปี (Annual Growth Rate)

- **การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย**

การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ 1) จำนวนประชากร โดยเป็นข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2556-2560) ที่ได้จากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย และ 2) รายได้เฉลี่ยต่อคน โดยเป็นข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2556-2560) ที่ได้จากพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย มาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แนวโน้มการเติบโตในอดีตและคาดการณ์ไปในอนาคต

- **การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของ สปป.ลาว**

การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของ สปป.ลาว ประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ 1) จำนวนประชากร โดยเป็นข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2556-2560) ที่ได้จาก Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment 2) จำนวนการครองครองรถยนต์ส่วนบุคคล และ 3) จำนวนการครองครองรถบรรทุก โดยเป็นข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2558-2560) ที่ได้จาก Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment มาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แนวโน้มการเติบโตในอดีตและคาดการณ์ไปในอนาคต

- **การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของสหภาพเมียนมา**

การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของสหภาพเมียนมา ประกอบด้วย จำนวนประชากร โดยเป็นข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2556-2560) ที่ได้จาก Ministry of Immigration and Population มาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แนวโน้มการเติบโตในอดีตและคาดการณ์ไปในอนาคต

2) การพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทาง

การพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทางมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้วิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณและสภาพการจราจรและขนส่ง ปีปัจจุบันและอนาคต การประยุกต์ใช้แบบจำลองใช้ข้อมูลทางเศรษฐกิจและสังคม และแผนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ โดยทั่วไปแบบจำลองความต้องการเดินทางสามารถพัฒนาโดยมีโครงสร้างที่จำลองการตัดสินใจของผู้เดินทางที่แตกต่างกันได้ 2 รูปแบบ คือ จำลองการตัดสินใจพร้อมกันทุกขั้นตอน (Simultaneous Structure) และจำลองการตัดสินใจแบบเป็นขั้นตอนต่อเนื่องกัน (Sequential Structure) ซึ่งแบบจำลองความต้องการเดินทางในปัจจุบัน นิยมจำลองการตัดสินใจของผู้เดินทางแบบเป็นขั้นตอนต่อเนื่อง โดยแยกเป็นการตัดสินใจว่าจะเดินทางหรือไม่ จะเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปจุดปลายทางไหน (Destination Choice) เดินทางแบบไหน (Mode Choice) และจะใช้เส้นทางเดินทางเส้นไหน (Route Choice)

นอกจากนี้ แบบจำลองการจราจร ที่จำลองการตัดสินใจของผู้เดินทางแบบเป็นขั้นตอน ต่อเนื่องกันยังสามารถพัฒนาได้ใน 2 รูปแบบ คือ แบบจำลองที่พิจารณาพฤติกรรมผู้เดินทางรายคน (Disaggregate Model) หรือรู้จักกันในชื่อ “Activity-Base Model” และแบบจำลองที่พิจารณาพฤติกรรมรวมของผู้เดินทาง (Aggregate Model) ทั้งนี้แบบจำลอง 4 ขั้นตอน (4-Step Model) ซึ่งเป็นแบบจำลองแบบ Aggregate , Sequential Structure เป็นที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน และถือเป็น State of the Practice

ในงานวางแผนการขนส่ง การศึกษาด้านการจราจรของโครงการนี้ได้พัฒนาและประยุกต์ใช้แบบจำลองการจราจรแบบ 4 ขั้นตอน ประกอบด้วยแบบจำลอง Trip Generation, Trip Distribution Modal Split และ Traffic Assignment โดยแบบจำลองนี้สร้างจากข้อมูลจราจร ข้อมูลโครงข่ายทางหลวง ข้อมูลการเดินทางและข้อมูลทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้เดินทางที่ได้จากการสำรวจภายในพื้นที่ศึกษา

แบบจำลองความต้องการเดินทางในงานศึกษานี้แบ่งออกเป็น 2 แบบจำลอง ได้แก่แบบจำลองการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Transportation) และแบบจำลองการขนส่งสินค้า (Freight Transportation) ซึ่งทั้ง 2 แบบจำลอง สร้างตามแบบจำลองย่อย 4 ขั้นตอน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **พื้นที่ศึกษาและการจัดแบ่งพื้นที่ย่อย**

การศึกษานี้ได้กำหนดพื้นที่ศึกษาประกอบด้วย อำเภอลำและจังหวัดของประเทศไทย แขวงของ สปป.ลาว และ รัฐของสหภาพเมียนมา โดยได้แบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็นพื้นที่ย่อยที่ใช้ในการวิเคราะห์ความต้องการเดินทาง จำนวน 72 พื้นที่ย่อย ซึ่งครอบคลุม 12 ด้านผ่านแดนของประเทศไทย ดังแสดงในตารางที่ 3.1-9 และรูปที่ 3.1-5 โดยมีรายละเอียดการแบ่งพื้นที่ย่อยดังนี้

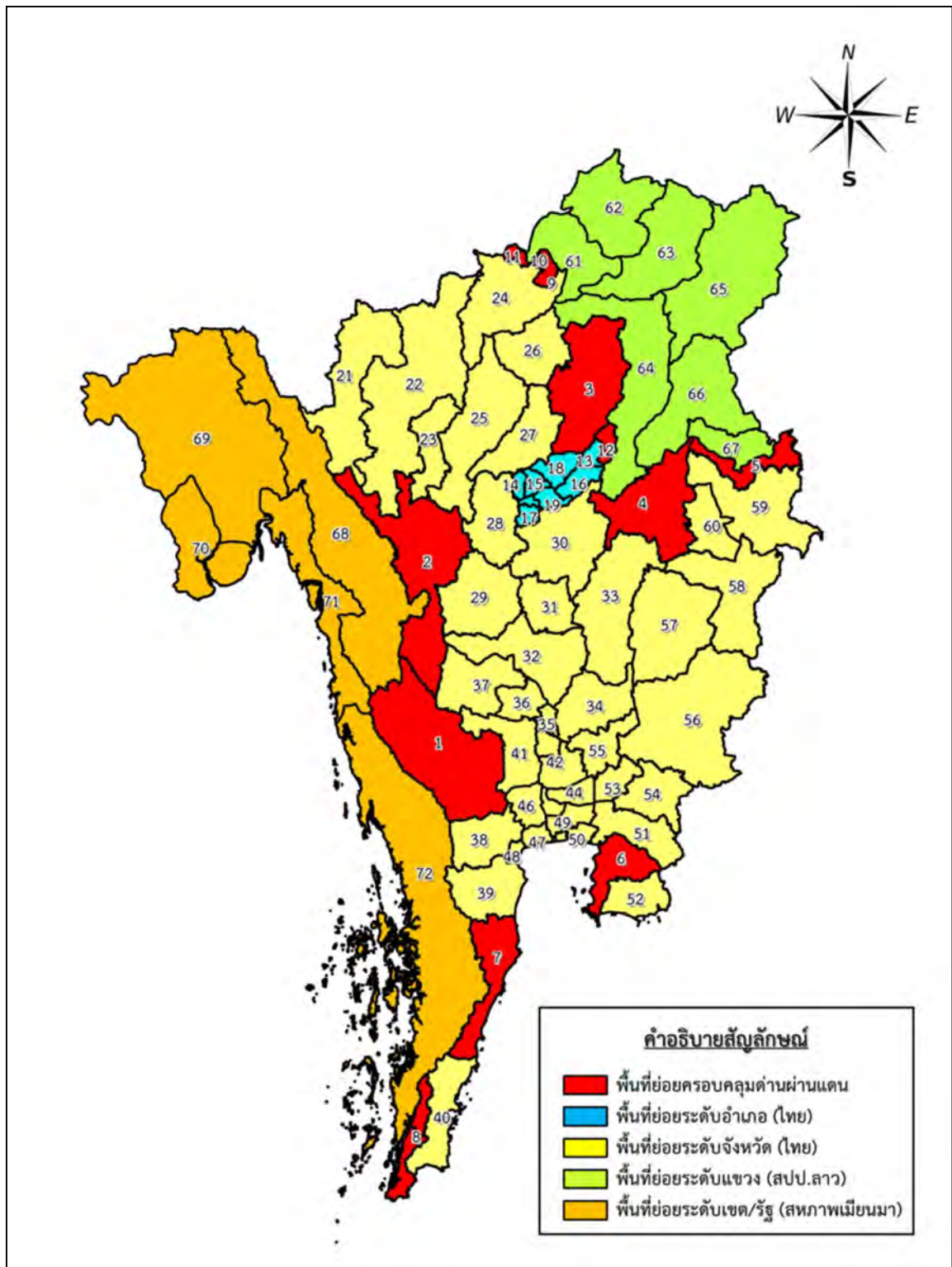
- ประเทศไทย จำนวน 60 พื้นที่ย่อย
 - ระดับอำเภอ 12 พื้นที่ย่อย
 - ระดับจังหวัด 48 พื้นที่ย่อย
- สปป. ลาว จำนวน 7 พื้นที่ย่อย
 - ระดับแขวง 6 พื้นที่ย่อย
 - ระดับนครหลวง 1 พื้นที่ย่อย
- สหภาพเมียนมา จำนวน 5 พื้นที่ย่อย
 - ระดับเขต 3 พื้นที่ย่อย
 - ระดับรัฐ 2 พื้นที่ย่อย

ตารางที่ 3.1-9 พื้นที่ศึกษาระดับอำเภอและจังหวัดของไทย แขวงของลาว และ รัฐของเมียนมา

Zone	Administration			Border Crossing Point
	Country	Province/State	District	
1	Thailand	Kanchanaburi	-	Phu Num Ron
2	Thailand	Tak	-	Mae Sot
3	Thailand	Nan	-	Huai Kon
4	Thailand	Loei	-	Tha Li
5	Thailand	Nong Khai	-	Nong Khai
6	Thailand	Chon Buri	-	Laemchabangport
7	Thailand	Prachuap Khiri Khan	-	Singkhorn
8	Thailand	Ranong	-	Ranong
9	Thailand	Chiang Rai	Chiang Khong	Chiang Khong
10	Thailand	Chiang Rai	Chiang Saen	Chiang Saen
11	Thailand	Chiang Rai	Mae Sai	Mae Sai
12	Thailand	Uttaradit	Ban Khok	Phu Doo
13	Thailand	Uttaradit	Fak Tha	-
14	Thailand	Uttaradit	Laplae	-
15	Thailand	Uttaradit	Muang Uttaradit	-
16	Thailand	Uttaradit	Nam Pat	-
17	Thailand	Uttaradit	Phichai	-
18	Thailand	Uttaradit	Tha Pla	-
19	Thailand	Uttaradit	Thong Saen Khan	-
20	Thailand	Uttaradit	Tron	-
21	Thailand	Mae Hong Son	-	-
22	Thailand	Chiang Mai	-	-
23	Thailand	Lamphun	-	-
24	Thailand	Chiang Rai	-	-
25	Thailand	Lampang	-	-
26	Thailand	Phayao	-	-
27	Thailand	Phrae	-	-
28	Thailand	Sukhothai	-	-
29	Thailand	Kamphaeng Phet	-	-
30	Thailand	Phitsanulok	-	-
31	Thailand	Phichit	-	-
32	Thailand	Nakhon Sawan	-	-
33	Thailand	Phetchabun	-	-
34	Thailand	Lop Buri	-	-
35	Thailand	Sing Buri	-	-
36	Thailand	Chai Nat	-	-
37	Thailand	Uthai Thani	-	-

ตารางที่ 3.1-9 (ต่อ) พื้นที่ศึกษาระดับอำเภอและจังหวัดของไทย แขวงของลาว และ รัฐของเมียนมา

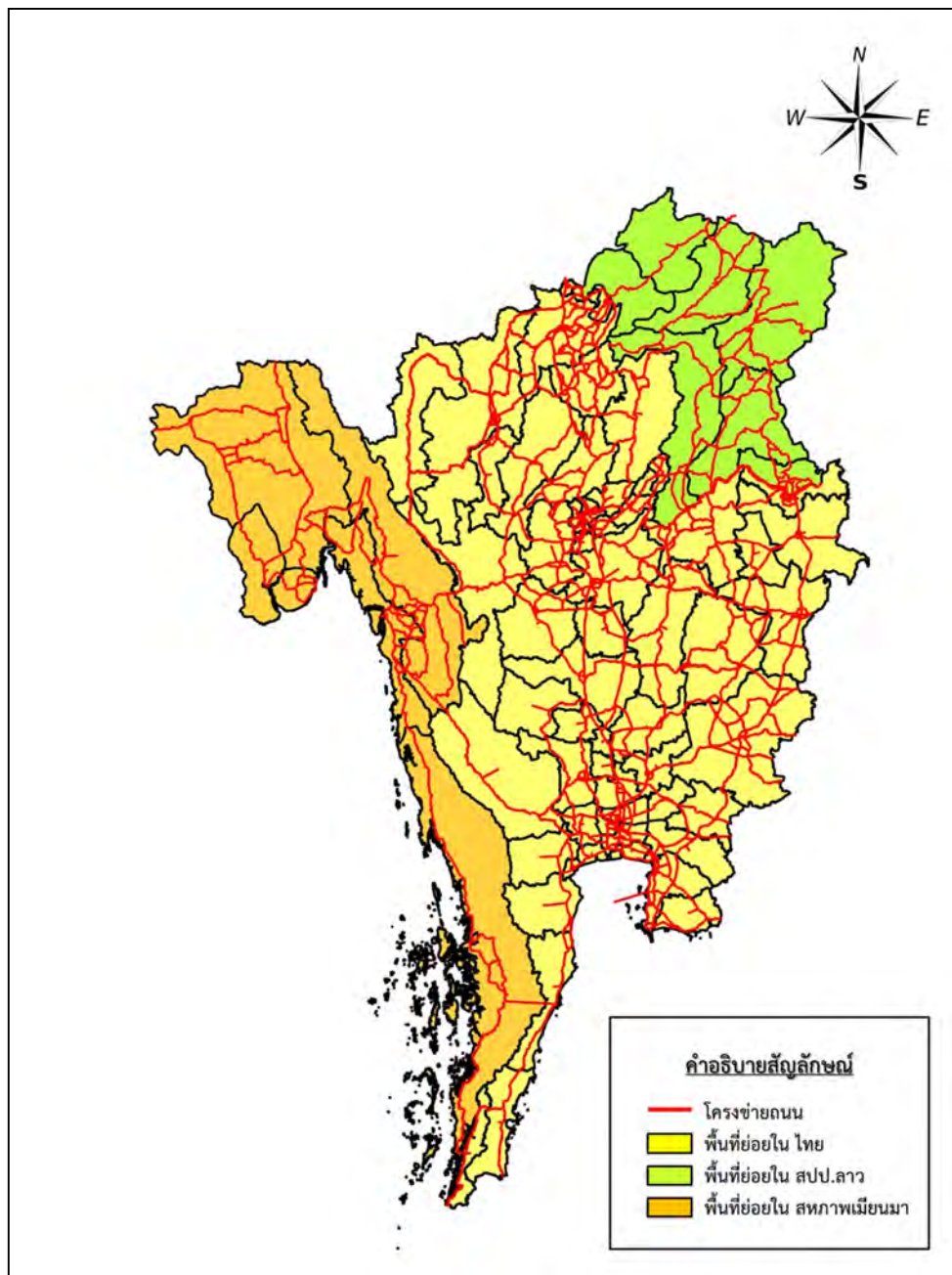
Zone	Administration			Border Crossing Point
	Country	Province/State	District	
38	Thailand	Ratchaburi	-	-
39	Thailand	Phetchaburi	-	-
40	Thailand	Chumphon	-	-
41	Thailand	Suphan Buri	-	-
42	Thailand	Ang Thong	-	-
43	Thailand	Phra Nakhon Si Ayutthaya	-	-
44	Thailand	Pathum Thani	-	-
45	Thailand	Nonthaburi	-	-
46	Thailand	Nakhon Pathom	-	-
47	Thailand	Samut Sakhon	-	-
48	Thailand	Samut Songkhram	-	-
49	Thailand	Bangkok	-	-
50	Thailand	Samut Prakan	-	-
51	Thailand	Chachoengsao	-	-
52	Thailand	Rayong	-	-
53	Thailand	Nakhon Nayok	-	-
54	Thailand	Prachin Buri	-	-
55	Thailand	Saraburi	-	-
56	Thailand	Nakhon Ratchasima	-	-
57	Thailand	Chaiyaphum	-	-
58	Thailand	Khon Kaen	-	-
59	Thailand	Udon Thani	-	-
60	Thailand	Nong Bua Lam Phu	-	-
61	Laos	Bokeo	-	-
62	Laos	Luangnamtha	-	-
63	Laos	Oudomxay	-	-
64	Laos	Xayabury	-	-
65	Laos	Luangprabang	-	-
66	Laos	Vientiane	-	-
67	Laos	Vientiane (Capital)	-	-
68	Myanmar	Kayin	-	-
69	Myanmar	Bago	-	-
70	Myanmar	Yangon	-	-
71	Myanmar	Mon	-	-
72	Myanmar	Tanintharyi	-	-



รูปที่ 3.1-5 การแบ่งพื้นที่ย่อยระดับอำเภอและจังหวัด แขวง และ รัฐ

- **โครงข่ายถนนในแบบจำลอง**

การศึกษานี้รวบรวมข้อมูลคุณสมบัติของโครงข่ายถนนเพื่อนำมาใช้ในขั้นตอนการสร้างแบบจำลองโครงข่าย โดยโครงข่ายถนนจะเป็นส่วนของอุปทาน (Supply) และปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยจราจรเป็นอุปสงค์ (Demand) โดยโครงข่ายถนนที่ใช้สร้างแบบจำลอง ได้พัฒนามาจากโครงข่ายเดิมของแบบจำลองระดับชาติ (NAM) และได้เพิ่มเติมความละเอียดจากโครงข่ายถนนของพื้นที่ศึกษาทั้งในประเทศไทย สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมา ดังแสดงในรูปที่ 3.1-6 นอกจากนี้ ยังได้รวบรวมและตรวจสอบแผนงานด้านโครงข่ายถนนในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยข้อมูลในส่วนนี้จะนำมาใช้สร้างแบบจำลองโครงข่ายปีอนาคต



รูปที่ 3.1-6 โครงข่ายถนนในแบบจำลองของพื้นที่ศึกษา

- **แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model)**

แบบจำลองการเกิดการเดินทาง ประกอบด้วย แบบจำลองย่อย 2 แบบจำลอง คือ แบบจำลองการเดินทางออกจากพื้นที่ย่อย (Trip Production) และแบบจำลองการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ย่อย (Trip Attraction) แบบจำลองดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการวิเคราะห์หาปริมาณการเดินทางของแต่ละพื้นที่ย่อยในอนาคต แบบจำลองใช้ข้อมูลปริมาณการเดินทางในปีฐาน (พ.ศ. 2561) สร้างเป็นความสัมพันธ์กับตัวแปรทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากรผู้เดินทาง โดยในงานศึกษานี้ได้พัฒนาแบบจำลองแบบ Aggregate ตามวิธี Multiple Linear Regression โดยได้ตรวจสอบความเหมาะสมของค่าสัมประสิทธิ์จากการทดสอบสมมติฐาน T-Test และความแม่นยำจากค่า R-Square (R^2)

1) ข้อมูลที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลอง

ข้อมูลที่ใช้ในการพัฒนาแบบจำลองมีทั้งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary) และทุติยภูมิ (Secondary) ข้อมูลเหล่านี้เป็นข้อมูลแบบ Aggregate ระดับพื้นที่ย่อย ประกอบด้วยข้อมูลดังนี้

- ข้อมูล Trip Production และ Trip Attraction ของแต่ละพื้นที่ย่อยในปีฐาน เป็นปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยภายในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 72 พื้นที่ย่อย
- ข้อมูลตัวแปรด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เกี่ยวข้องกับผู้เดินทางของแต่ละพื้นที่ย่อยในปีฐานได้แก่ จำนวนประชากร และ รายได้เฉลี่ยต่อคนของพื้นที่

2) รูปแบบสมการการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ

การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Linear Regression) มีรูปแบบสมการดังแสดงในสมการที่ (2)

$$Y = a_0 + \sum_{i=1}^n a_i X_i \quad (2)$$

โดยที่ Y = ตัวแปรตาม (Trip Production or Trip Attraction)
 X_i = ตัวแปรอิสระ (ตัวแปรด้านเศรษฐกิจและสังคม)
 a_0 และ a_i = ค่าคงที่และค่าสัมประสิทธิ์

ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณ Trip Production หรือ Trip Attraction กับตัวแปรด้านเศรษฐกิจและสังคมในสมการหาจากการ Calibrate ด้วยวิธี Regress โดยความเหมาะสมของแบบจำลอง หาจากค่า Coefficient of Determination (R^2) และการตรวจสอบค่าสัมประสิทธิ์ไม่เท่ากับศูนย์ (T-Test) ที่ช่วงความเชื่อมั่น (Level of Confident) ที่ 95 %

3) สมการในแบบจำลองการเกิดการเดินทาง

ในงานศึกษานี้ได้สร้างแบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation) ทั้งหมด 12 สมการ ประกอบด้วย แบบจำลองการเดินทางออกจากพื้นที่ย่อย (Trip Production) และ การเดินทางเข้าสู่พื้นที่ย่อย (Trip Attraction) โดยแบ่งเป็นแบบจำลองการขนส่งผู้โดยสาร 6 แบบจำลอง และแบบจำลองการขนส่งสินค้า 6 แบบจำลอง สำหรับประเทศไทย สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมา

- **แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model)**

แบบจำลองการกระจายการเดินทางเป็นแบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย (Interzonal Trip) แบบจำลองนี้ใช้รูปแบบ Doubly Constraint Gravity Model โดยมีรูปแบบสมการดังแสดงในสมการที่ (3)

$$T_{ij} = a_i b_j P_i A_j F(C_{ij}) \quad (3)$$

ภายใต้เงื่อนไข

$$\sum_j T_{ij} = P_i$$

$$\sum_i T_{ij} = A_j$$

โดย T_{ij} คือ ปริมาณการเดินทางจากพื้นที่ย่อย i ไปพื้นที่ย่อย j

P_i คือ ปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นที่พื้นที่ย่อย i

A_j คือ ปริมาณการเดินทางที่เข้าสู่พื้นที่ย่อย j

a_i, b_j คือ ตัวปรับคูณแถวและสดมภ์

$F(C_{ij})$ คือ ฟังก์ชันของค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากพื้นที่ย่อย i ไปพื้นที่ย่อย j

สำหรับฟังก์ชัน $F(C_{ij})$ มีรูปแบบดังแสดงในสมการที่ (4)

$$F(C_{ij}) = C_{ij}^\alpha \exp(-\beta C_{ij}) \quad (4)$$

โดยที่ C_{ij} คือ ค่า Generalized Cost ของการเดินทางจากพื้นที่ย่อย i ไปพื้นที่ย่อย j

α, β คือ สัมประสิทธิ์การปรับเทียบ

- **แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model)**

แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางเป็นแบบจำลองที่ใช้อธิบายการเลือกรูปแบบยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง จากทฤษฎีอรรถประโยชน์หรือความพอใจ (Utility Theory) ภายใต้สมมติฐานที่ว่า ผู้เดินทางจะตัดสินใจเลือกทางเลือกที่มีค่าอรรถประโยชน์หรือความพอใจ (Utility) ต่อตนเองสูงสุด ซึ่งอาจอยู่ในรูปของค่าใช้จ่ายหรือเวลาในการเดินทาง

ฟังก์ชันอรรถประโยชน์ของแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model) มีรูปแบบดังแสดงในสมการที่ (5)

$$U_i = A_i + (B_i * GC_i) \quad (5)$$

โดยที่ GC_i คือ Generalized Cost ของการเดินทางโดยรูปแบบ i
 B_i คือ ค่าสัมประสิทธิ์แบบของตัวแปร Generalized Cost
 A_i คือ ค่าคงที่ (Mode Specific Constant) ของทางรูปแบบ i

- **แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment Model)**

การประยุกต์แบบจำลองเลือกรูปแบบการเดินทางจะให้ชุดตารางการเดินทางของรูปแบบการเดินทางหลักประเภทต่างๆ ซึ่งเป็นข้อมูลนำเข้า ในแบบจำลองแจกแจงการเดินทางบนโครงข่ายระบบคมนาคมต่างๆ โดยการแจกแจงการเดินทาง ใช้วิธีการแจกแจงแบบ Equilibrium Assignment ดังแสดงในสมการที่ (6)

ปริมาณการจราจรบน Link V_a หาจาก:

$$\text{Min} \sum_{a \in A} \int_0^{V_a} C_a(v) dv \quad (6)$$

ภายใต้เงื่อนไข:

$$\sum_{r \in R_{ij}} v_r^{ij} = q_{ij} \quad \forall_{ij} \in I, J$$
$$v_r^{ij} \geq 0 \quad \forall_{ij} \in R_{ij}, ij \in I, J$$

โดยที่ C_a คือ Travel Cost บน Link a , A คือ เซ็ตของ a ทั้งหมด V_r^{ij} คือ ปริมาณรถระหว่างคูโชน ij บนเส้นทาง r และ q_{ij} คือ ปริมาณการเดินทางระหว่างคูโชน ij

- **การปรับเทียบแบบจำลองด้านการจราจร (Model Calibration)**

ก่อนนำแบบจำลองที่พัฒนาไปประยุกต์ใช้ ต้องผ่านการปรับเทียบและตรวจสอบความถูกต้อง น่าเชื่อถือ โดยความถูกต้องของแบบจำลองจะตรวจสอบจากปริมาณการจราจรที่แจกแจงบนโครงข่ายถนนในปัจจุบัน (Predicted) เทียบกับปริมาณการจราจรจริงในปัจจุบันที่ได้จากการสำรวจข้อมูลการจราจรของโครงการ (Observed) โดยพิจารณาจากความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการปรับเทียบแบบจำลองจาก Comsis Corporation (1983) ดังแสดงในตารางที่ 3.1-10

ตารางที่ 3.1-10 ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการแจกแจงการเดินทาง

สิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวนช่องจราจร	ช่วงปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวัน (พันคัน/วัน)	% ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้
ทางด่วน	8	80-105	13
	6	55-80	18
	4	30-55	28
ถนนสายหลัก	8 แบ่งทิศทาง	37-47	13
	6 แบ่งทิศทาง	27-37	17
	4 แบ่งทิศทาง	16-27	25
	4 ไม่แบ่งทิศทาง	8-18	34
	2 ไม่แบ่งทิศทาง	2-8	56
	4 เติมนทางเดียว	18-24	13
	3 เติมนทางเดียว	13-18	17
	2 เติมนทางเดียว	8-13	25

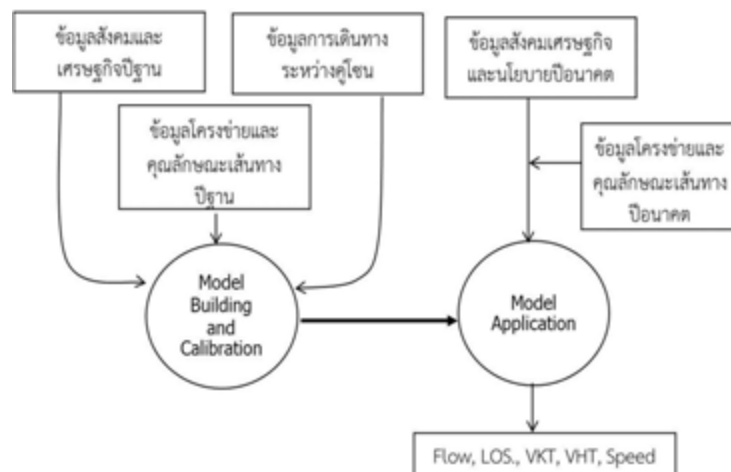
ที่มา: (Cosis Corporation, 1983) UTPS Highway Network Development Guide, Federal Highway Administration, US Department of Transportation

3) การคาดการณ์ความต้องการเดินทางในป้อนาคต

เป็นการนำแบบจำลองที่พัฒนาได้และผ่านการปรับเทียบแบบจำลองแล้วมาประยุกต์ใช้เพื่อคาดการณ์ความต้องการเดินทางในป้อนาคตของพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

- การประยุกต์ใช้แบบจำลอง

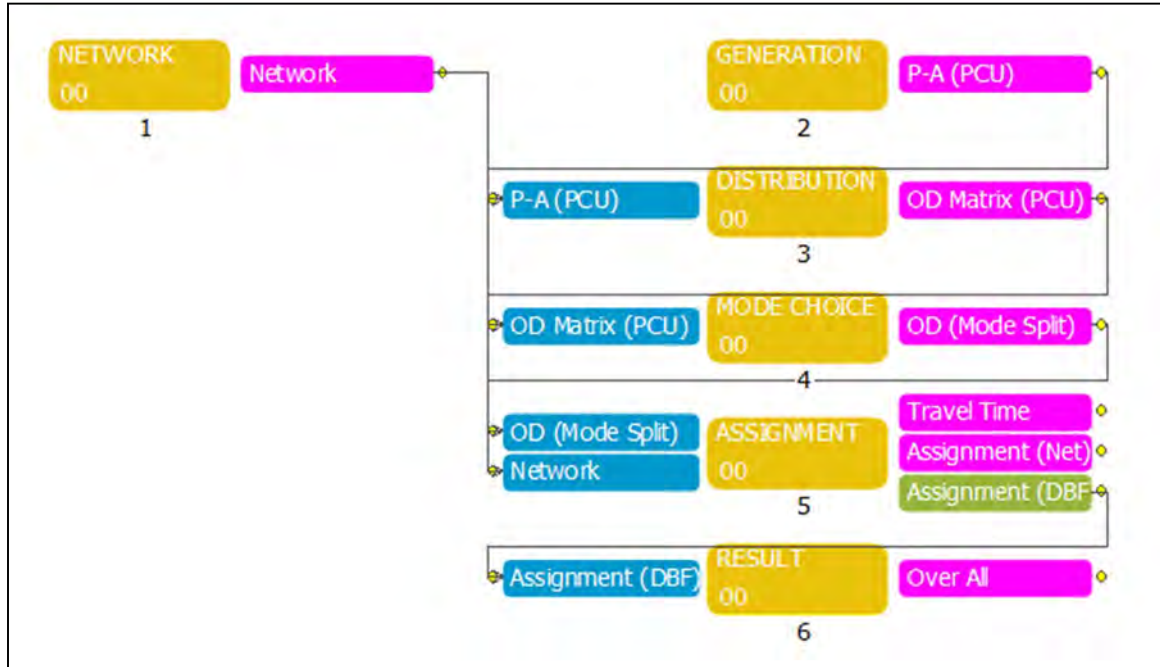
แบบจำลองเมื่อผ่านการปรับเทียบและตรวจสอบความสอดคล้องในการจำลองพฤติกรรมการเดินทางพื้นฐานแล้ว และภายใต้สมมติฐานที่ว่าพฤติกรรมของการเดินทางไม่เปลี่ยนแปลงตามเวลาสามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคต หรือในสถานการณ์อื่นๆ โดยมีขั้นตอนการประยุกต์ดังแสดงในรูปที่ 3.1-7



รูปที่ 3.1-7 การประยุกต์แบบจำลองเพื่อคาดการณ์การจราจรในอนาคต

• การวิเคราะห์คาดการณ์ด้านการจราจรและขนส่ง

แบบจำลองการจราจรแบบ 4-Steps ที่ได้พัฒนา บนฐาน (Platform) ของโปรแกรม Cube Voyager ประกอบด้วยแบบจำลองย่อย 4 แบบจำลอง แสดงในแผนผัง (Flow Diagram) ดังแสดงในรูปที่ 3.1-8



รูปที่ 3.1-8 แผนผังแสดงขั้นตอนในแบบจำลองของโครงการ (Cube Flow Diagram)

• กรอบเวลาของการวิเคราะห์

กรอบเวลาการวิเคราะห์ที่กำหนดในข้อกำหนดการศึกษา ประกอบด้วย ปีปัจจุบันหรือปีฐาน (พ.ศ. 2561) และคาดการณ์ไปในอนาคตทุกๆ 10 ปี ไปจนถึง 30 ปี (พ.ศ. 2591) ดังนี้ :

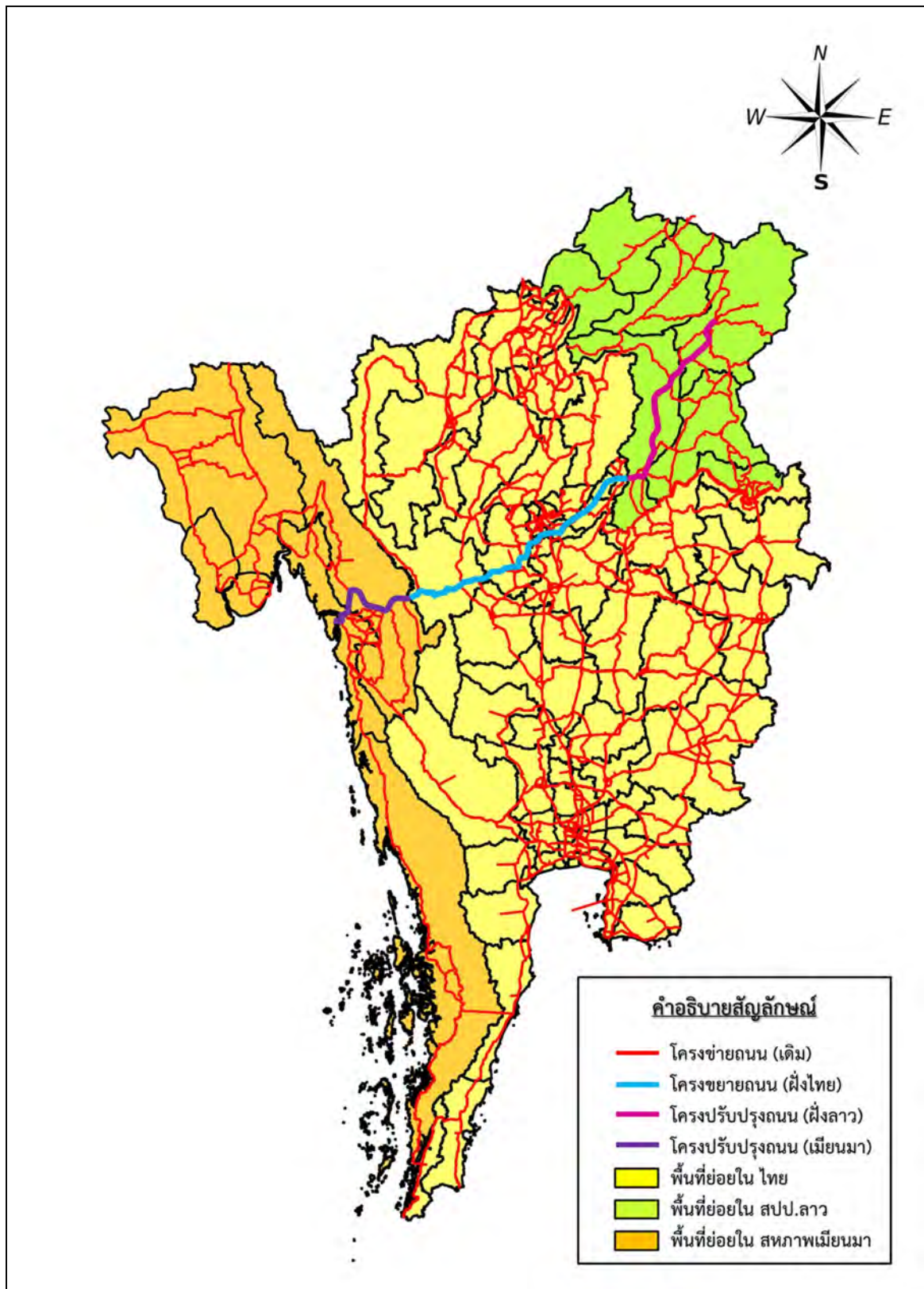
- ปีปัจจุบันหรือปีฐาน (พ.ศ. 2561)
- 10 ปีหลังจากปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2571)
- 20 ปีหลังจากปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2581)
- 30 ปีหลังจากปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2591)

• **แบบจำลองโครงข่ายถนนในป้อนาคต**

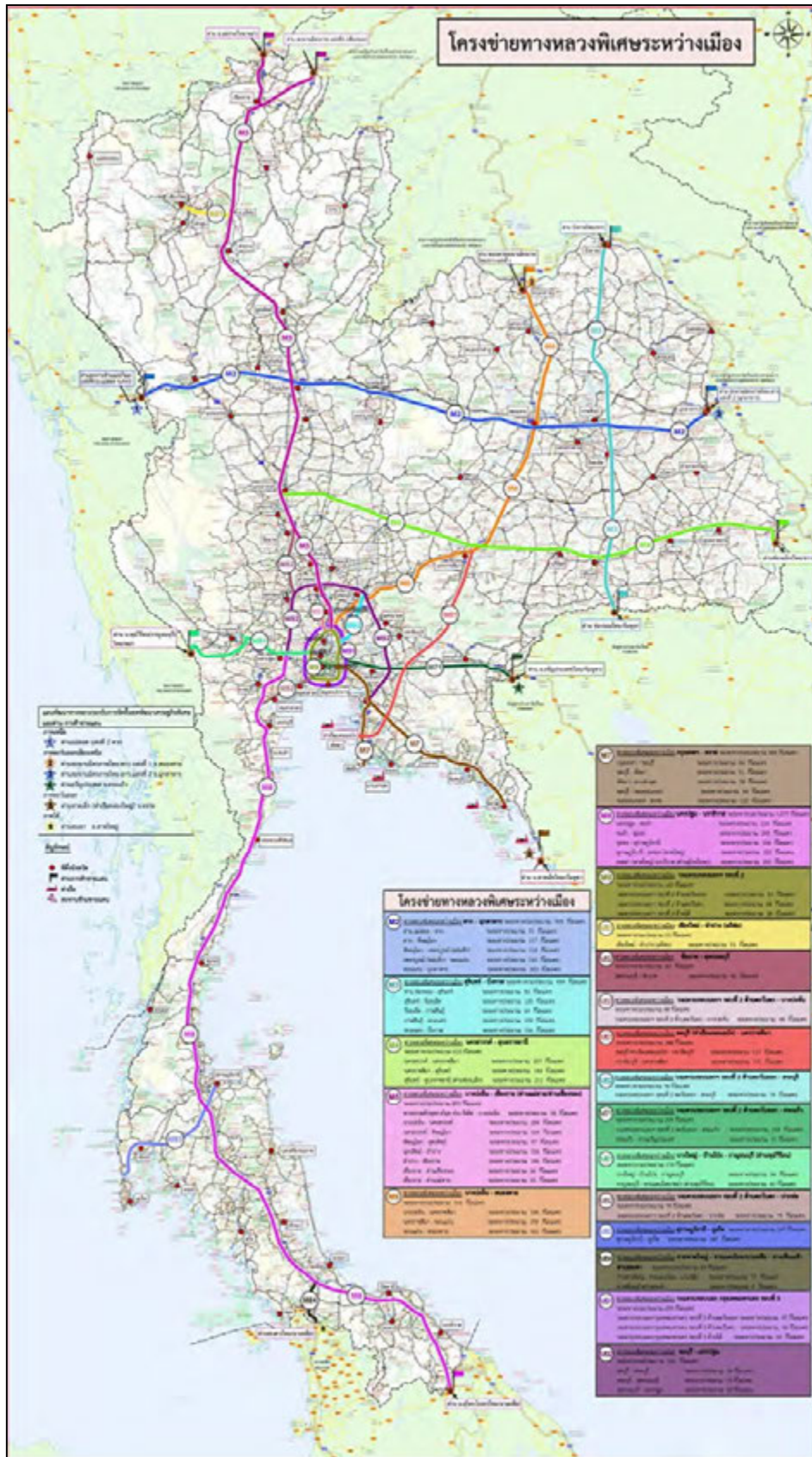
การประยุกต์แบบจำลองในกรอบเวลาป้อนาคต จะต้องปรับแต่งแบบจำลองโครงข่าย โดยเพิ่มโครงข่ายพัฒนาตามแผนต่างๆ ของหน่วยงานการทาง ทั้งภายในประเทศไทยและต่างประเทศ ดังแสดงในตารางที่ 3.1-11 และ รูปที่ 3.1-9 และ รูปที่ 3.1-10 โดยโครงข่ายของโครงการปรับปรุงและขยายถนนตามระเบียบเศรษฐกิจ Limec นี้ จะถูกนำมาใช้ในการวิเคราะห์ความต้องการการเดินทางในกรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With Project) ภายใต้สมมติฐาน 2 ข้อ ได้แก่ 1) มีการส่งเสริมและปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ให้สามารถเกิดการเดินทางของคนและสินค้าจากสหภาพเมียนมาไปยัง สปป.ลาว ได้ (ปัจจุบันยังไม่มีการเดินทางโดยตรงระหว่าง 2 ประเทศ เนื่องจากติดปัญหาเรื่องกฎระเบียบต่างๆ อาทิเช่น Visa) และ 2) มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจตามระเบียบเศรษฐกิจ Limec มากกว่ากรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without Project) ประมาณ 2 เท่า

ตารางที่ 3.1-11 โครงข่ายถนนในป้อนาคตและกรอบระยะเวลาในการวิเคราะห์

ลำดับที่	รายชื่อโครงการ	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2571	พ.ศ. 2581	พ.ศ. 2591
1	โครงการขยายช่องจราจรจาก 2 เป็น 4 (ฝั่งไทย)	-	-	●	●	●
2	โครงการปรับปรุงถนนช่องจราจรจาก 2 ให้มีประสิทธิภาพ (ฝั่งลาว)	-	-	●	●	●
3	โครงการปรับปรุงถนนช่องจราจรจาก 2 ให้มีประสิทธิภาพ (ฝั่งเมียนมา)	-	-	●	●	●
4	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	-	-	●	●	●



รูปที่ 3.1-9 แนวเส้นทางโครงการปรับปรุงและขยายถนนตามระเบียบเศรษฐกิจ Limec



รูปที่ 3.1-10 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

3.1.2.2 วิธีการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในส่วนนี้ คณะผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ข้อมูลจากภาคสนาม และข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยการวิเคราะห์จะเป็นการให้คะแนนของดัชนีแต่ละตัวนั้นจะมี 4 ระดับ (4 = ดีเยี่ยม, 3 = ดี, 2 = พอใช้, 1 = ต้องปรับปรุง) โดยระดับที่ดีเยี่ยม (ระดับที่ 4) คือ มีความพร้อมเพื่อรองรับอุตสาหกรรมที่จะเข้าไปลงทุนในเขตพื้นที่นั้นๆ อย่างสมบูรณ์ ซึ่งการกำหนดระดับคะแนนของแต่ละดัชนีเป็นไปตามรายละเอียดใน จิตติชัย รุจนกนกนาฏ และณัชชา ลิ้มสถายุรัตน์ (2557) และคณะเศรษฐศาสตร์จุฬาฯ (2554) และอ้างอิงข้อมูลจากรายงานแนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) (2558) โดยมีเกณฑ์การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา 8 ข้อ ประกอบด้วย

- 1) เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางถนน
- 2) เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางท่าเรือ
- 3) เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ
- 4) เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ
- 5) เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน
- 6) เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านสื่อสารและโทรคมนาคม
- 7) เกณฑ์การประเมินคะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านประปาและสุขาภิบาล
- 8) เกณฑ์การประเมินคะแนนแหล่งท่องเที่ยว

โดยรายละเอียดของเกณฑ์การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา ดังตารางที่ 3.1-12 ถึง ตารางที่ 3.1-19

ตารางที่ 3.1-12 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

เกณฑ์ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	วิ่งด้วยความเร็ว > 120 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 90-120 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 50-89 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว ต่ำกว่า 50 กม./ชม.
มอเตอร์เวย์ หรือถนนที่มีการควบคุมการจราจรเข้า-ออก (Primary Class)	4.0	3.5	3.0	2.5
ถนนลาดยาง 4 ช่องทางขึ้นไป ผิวถนนเรียบ (Class I)	3.5	3.0	2.5	2.0
ถนนลาดยาง 2 ช่องทาง ผิวถนนเรียบ (Class II)	3.0	2.5	2.0	1.5
ถนนลาดยาง 2 ช่องทาง ผิวถนนขรุขระ หรือถนนลูกรัง (Class III)	2.5	2.0	1.5	1.0

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

ตารางที่ 3.1-13 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางท่าเรือ

เกณฑ์ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานทางท่าเรือ	ท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ ความยาวหน้าท่า >3 กม. ความลึกร่องน้ำ > 14 ม.	ท่าเรือน้ำลึกขนาดกลาง ความยาวหน้าท่า 1-3 กม. ความลึกร่องน้ำ 8-14 ม.	ท่าเรือขนาดเล็ก ความยาวหน้าท่า < 1 กม. ความลึกร่องน้ำ <8 ม.	ท่าเรือแม่น้ำ
มีการเชื่อมโยงกับเขตนิคมฯ (รัศมีไม่เกิน 10 กม.)	4.0	3.5	3.0	2.5
ตั้งอยู่ในเขตรัศมีไม่เกิน 150 กม. จากเขตนิคมฯ	3.5	3.0	2.5	2.0
ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 150-300 กม. จากเขตนิคมฯ	3.0	2.5	2.0	1.5
ไม่มีท่าเรือตั้งอยู่ในรัศมี 300 กม.	1.0			

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

ตารางที่ 3.1-14 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ

เกณฑ์ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ	วิ่งด้วยความเร็ว > 120 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 90-120 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 50-89 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว ต่ำกว่า 50 กม./ชม.
มีการเชื่อมโยงกับเขตนิคมฯ	4.0	3.5	3.0	2.5
ตั้งอยู่ในเขตรัศมีไม่เกิน 100 กม.จากเขตนิคมฯ	3.5	3.0	2.5	2.0
ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 100-200 กม.จากเขตนิคมฯ	3.0	2.5	2.0	1.5
ไม่มีสถานีรถไฟตั้งอยู่ในรัศมี 200 กม.	1.0			

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

ตารางที่ 3.1-15 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

เกณฑ์ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ	ท่าอากาศยานขนาดใหญ่ ทางวิ่งยาวตั้งแต่ 3.5 กม. จำนวน 2 ทางวิ่ง	ท่าอากาศยานขนาดกลาง ทางวิ่งยาวตั้งแต่ 2.5 กม. จำนวน 1 ทางวิ่ง	ท่าอากาศยานขนาดเล็ก ทางวิ่งยาวน้อยกว่า 2.5 กม. จำนวน 1 ทางวิ่ง
มีการเชื่อมโยงกับเขตนิคมฯ (รัศมี < 10 กม.)	4.0	3.5	3.0
ตั้งอยู่ในเขตรัศมีไม่เกิน 100 กม.จากเขตนิคมฯ	3.5	3.0	2.5
ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 100-200 กม.จากเขตนิคมฯ	3.0	2.5	2.0
ไม่มีท่าอากาศยานตั้งอยู่ในรัศมี 200 กม.	1.0		

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

ตารางที่ 3.1-16 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน

ระดับคะแนน	ความหมาย
4.0	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตนิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึง สามารถสนองความต้องการของอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง ไม่มีปัญหาเรื่องไฟฟ้าตกหรือไฟดับ
3.0	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตนิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึง สามารถสนองความต้องการของอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง แต่ยังคงมีช่วงเวลาที่ขาดไฟฟ้า ไฟตกหรือไฟดับอยู่บ้าง แต่ไม่กระทบต่อคุณภาพและอัตราการผลิต
2.0	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตนิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษในบางพื้นที่เท่านั้น และยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องไฟตก หรือไฟดับที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพและอัตราการผลิต
1.0	มีระบบไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่น้อยมาก ไม่เพียงพอต่อความต้องการของอุตสาหกรรมเป็นปัญหาที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพและอัตราการผลิตอย่างมาก

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

ตารางที่ 3.1-17 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านสื่อสารและโทรคมนาคม

ระดับคะแนน	ความหมาย
4.0	มีระบบสื่อสารไร้สาย (EDGE/3G/4G) รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ทั่วพื้นที่
3.0	มีระบบสื่อสารไร้สาย เช่น EDGE/3G/4G รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ที่ครอบคลุมเพียงบางพื้นที่นั้น แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรม
2.0	มีระบบสื่อสารไร้สาย เช่น EDGE/3G/4G รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ที่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนน้อย และส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมในพื้นที่
1.0	ไม่มีระบบสื่อสารไร้สาย เช่น EDGE/3G/4G และอินเทอร์เน็ต ADSL เป็นอุปสรรคอย่างมากต่ออุตสาหกรรมในพื้นที่

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

ตารางที่ 3.1-18 เกณฑ์การให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านประปาและสุขาภิบาล

ระดับคะแนน	ความหมาย
4.0	มีระบบน้ำประปาเข้าถึงพื้นที่นิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึง และเพียงพอต่อความต้องการในอุตสาหกรรม รวมทั้งยังมีระบบสุขาภิบาลที่มีประสิทธิภาพ ไม่มีปัญหาเรื่องการขาดแคลนน้ำประปา
3.0	มีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่นิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึง แต่อาจเกิดการขาดแคลนน้ำในบางช่วง ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อหรือส่งผลกระทบต่อเพียงเล็กน้อยต่อการคุณภาพและอัตราการผลิต ส่วนระบบสุขาภิบาลค่อนข้างมีประสิทธิภาพ
2.0	มีระบบน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่นิคม ฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษในบางพื้นที่เท่านั้นและยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ รวมทั้งยังมีปัญหาด้านระบบสุขาภิบาลที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพและอัตราการผลิต รวมทั้งสิ่งแวดล้อมในพื้นที่นิคม ฯ
1.0	ระบบน้ำบาดาลยังขาดแคลนอยู่มาก ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการผลิตได้อย่างเพียงพอ ส่งผลกระทบต่ออย่างมากต่อคุณภาพและอัตราการผลิต รวมทั้งระบบสุขาภิบาลที่ไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณนิคม ฯ

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

ตารางที่ 3.1-19 เกณฑ์การให้คะแนนแหล่งท่องเที่ยว

ระดับคะแนน	ความหมาย
4.0	มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงมากอยู่ในเขตพื้นที่โดยตรง
3.0	มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงปานกลางอยู่ในพื้นที่ หรือที่มีชื่อเสียงมากที่สามารถเดินทางได้ด้วยระยะเวลาไม่เกิน 1-2 ชม. จากพื้นที่
2.0	มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงน้อยอยู่ในพื้นที่ หรือที่มีชื่อเสียงปานกลางที่ต้องเดินทางด้วยระยะเวลา 1-2 ชม. จากพื้นที่
1.0	ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถเดินทางได้ด้วยระยะเวลาไม่เกิน 1-2 ชม. จากพื้นที่

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

3.1.2.3 วิธีการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ศึกษา

เป็นการนำผลการคาดการณ์ความต้องการเดินทาง และ ผลการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา มาทำการวิเคราะห์วิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ศึกษาในการรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ด้วยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ที่ได้มีการทบทวนทฤษฎีไว้ในหัวข้อที่ 2.9 ของ บทที่ 2 ซึ่งเป็นการวิเคราะห์สภาพองค์กร หรือหน่วยงานในปัจจุบัน เพื่อค้นหา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส หรือสิ่งทีอาจเป็นอุปสรรคในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต

3.1.2.4 วิธีการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาเป็นการนำผลการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ศึกษามาทำการวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลที่ได้จากการทบทวนในบทที่ 2 ได้แก่ หัวข้อ 2.2 (แนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน) หัวข้อ 2.3 (การศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์การพัฒนาชายแดนและพิธีการศุลกากร) หัวข้อ 2.4 (ความเชื่อมโยงเขตพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อกับระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC) และ หัวข้อ 2.5 (การทบทวนยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ) เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ศึกษาต่อไป

3.1.3 วิธีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เป็นการจัดประชุมสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษากับผู้เข้าร่วมประชุมตามกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องและประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อระดมความคิดเห็นในมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งจะสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นไปช่วยในการกำหนดข้อเสนอแนะและแนวทางการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยข้อมูลที่จะนำเสนอในการจัดประชุมสัมมนาประกอบด้วย 1) ข้อมูลผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการของคนและสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ 2) ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคและคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับความต้องการของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ และ 3) ข้อมูลการเสนอแนะแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการและสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคตที่มีประสิทธิภาพ

3.1.4 วิธีการสรุปผลการวิจัย และ จัดทำข้อเสนอแนะ

ขั้นตอนนี้เป็นการนำผลการศึกษาที่ได้จากการวิเคราะห์และคาดการณ์ และผลจากการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ มาทำการประมวลและการสรุปผลการวิจัย พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อที่สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทาง และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต

3.2 แผนการดำเนินการวิจัยและการจัดส่งรายงาน

การศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ได้แบ่งการดำเนินการวิจัยออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

- 1) การทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
- 2) การเก็บและรวบรวมข้อมูล
- 3) การวิเคราะห์ข้อมูล
- 4) การรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 5) การสรุปผลการวิจัยและจัดทำข้อเสนอแนะ

การดำเนินการวิจัยทั้ง 5 ส่วน มีระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 12 เดือน โดยมีการจัดส่งรายงานซึ่งประกอบด้วย รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 1 (Progress Report 1) หรือ รายงานความก้าวหน้า 2 เดือน รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 2 (Progress Report 2) หรือ รายงานความก้าวหน้า 6 เดือน ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) หรือ รายงานรอบ 12 เดือน และ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน 4 เล่ม/รายงาน โดยแผนการดำเนินงานวิจัยและผลการดำเนินงานวิจัย มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 แผนการดำเนินงานวิจัยและผลการดำเนินงานวิจัย

ลำดับ	กิจกรรม	ระยะเวลา (เดือน)	น้ำหนักงานร้อยละ	ความก้าวหน้าร้อยละ	ระยะเวลา (เดือน)													
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
					15 ต.ค.-14 ม.ค.	15 ม.ค.-14 ก.พ.	15 ก.พ.-14 มี.ค.	15 มี.ค.-14 เม.ย.	15 เม.ย.-14 พ.ค.	15 พ.ค.-14 มิ.ย.	15 มิ.ย.-14 ก.ค.	15 ก.ค.-14 ส.ค.	15 ส.ค.-14 ก.ย.	15 ก.ย.-14 ต.ค.	15 ต.ค.-14 พ.ย.	15 พ.ย.-14 ธ.ค.		
งานส่วนที่ 1	การวางแผนการวิจัย และการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง		20.00	20.00														
1.1	การกำหนดขอบเขตและแนวทางการทำการวิจัย	2	5.00	5.00	2.50	2.50												
1.2	การทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	2	5.00	5.00	2.50	2.50												
1.3	การทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับปริมาณความต้องการเดินทางและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ศึกษา	2	5.00	5.00	2.50	2.50												
1.4	การออกแบบเครื่องมือในการวิจัย (แบบสอบถาม)	2	5.00	5.00	2.50	2.50												
งานส่วนที่ 2	การเก็บรวบรวมข้อมูล		20.00	20.00														
2.1	การเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานต่างๆ และข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับความต้องการเดินทางของคนและสินค้าที่ผ่านเข้าออกพื้นที่ศึกษา	3	6.67	6.67														
2.2	การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสอบถามและสัมภาษณ์เชิงลึก	3	6.67	6.67														
2.3	การสำรวจข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา	3	6.67	6.67														
งานส่วนที่ 3	การวิเคราะห์ข้อมูล		40.00	12.50														
3.1	การวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางในพื้นที่ศึกษา	5	12.50	12.50														
3.2	การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค การพัฒนาพื้นที่ และภาคการบริการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา	2	5.00	5.00														
3.3	การวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ในการรองรับปริมาณความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	5	12.50	12.50														
3.4	การวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา	4	10.00	10.00														
งานส่วนที่ 4	การรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		5.00	5.00														
4.1	การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	1	5.00	5.00														
งานส่วนที่ 5	การสรุปผลการวิจัย และ จัดทำข้อเสนอแนะ		15.00	15.00														
5.1	การสรุปผลการวิจัย	2	7.50	7.50														
5.2	การจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาในพื้นที่ศึกษาที่สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทาง	2	7.50	7.50														
%ความก้าวหน้าตามแผนงาน					10.00	20.00	26.67	33.33	45.00	50.00	55.00	62.50	70.00	80.00	92.50	100.00		
%ความก้าวหน้าที่ดำเนินการได้จริง					10.00	20.00	26.67	33.33	40.00	45.00	52.50	62.50	70.00	80.00	92.50	100.00		
ลำดับ	การจัดส่งรายงาน	จำนวน																
1	รายงานข้อเสนอ (Proposal Report)	4 เล่ม																
2	รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 1 (Progress Report 1) รอบ 2 เดือน	4 เล่ม																
3	รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 2 (Progress Report 2) รอบ 6 เดือน	4 เล่ม																
4	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	4 เล่ม																
5	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	4 เล่ม																

สัญลักษณ์

- ระยะเวลาตามแผนงาน ■
- ระยะเวลาที่ดำเนินการได้จริง ■
- ความก้าวหน้าตามแผนงาน —
- ความก้าวหน้าที่ดำเนินการได้จริง - - -
- ดำเนินการจัดส่งรายงานแล้ว ●
- ยังไม่ได้ดำเนินการจัดส่งรายงาน ●

บทที่ 4

ผลการเก็บและรวบรวมข้อมูล

บทที่ 4

ผลการเก็บและรวบรวมข้อมูล

ผลการเก็บและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก ได้แก่ 1) ผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูล และ 2) ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยผลการเก็บและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษามีรายละเอียดดังนี้

4.1 ผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูล

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลตามวิธีการดำเนินการวิจัยใน หัวข้อ 3.1.1.2 สามารถแบ่งผลการสำรวจและรวบรวมข้อมูลออกเป็น 4 ส่วนหลัก ประกอบด้วย 1) ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา 2) ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา 3) ข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง และ 4) ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา

ข้อมูลพื้นฐานต่างๆ ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย 6 ข้อมูล ได้แก่ 1) ลักษณะทางกายภาพ 2) ลักษณะการปกครอง 3) ผลิตภัณฑ์มวลรวม 4) จำนวนประชากร 5) จำนวนนักท่องเที่ยว และ 6) มูลค่าการค้าชายแดน ซึ่งผลการรวบรวมข้อมูลมีรายละเอียดดังนี้

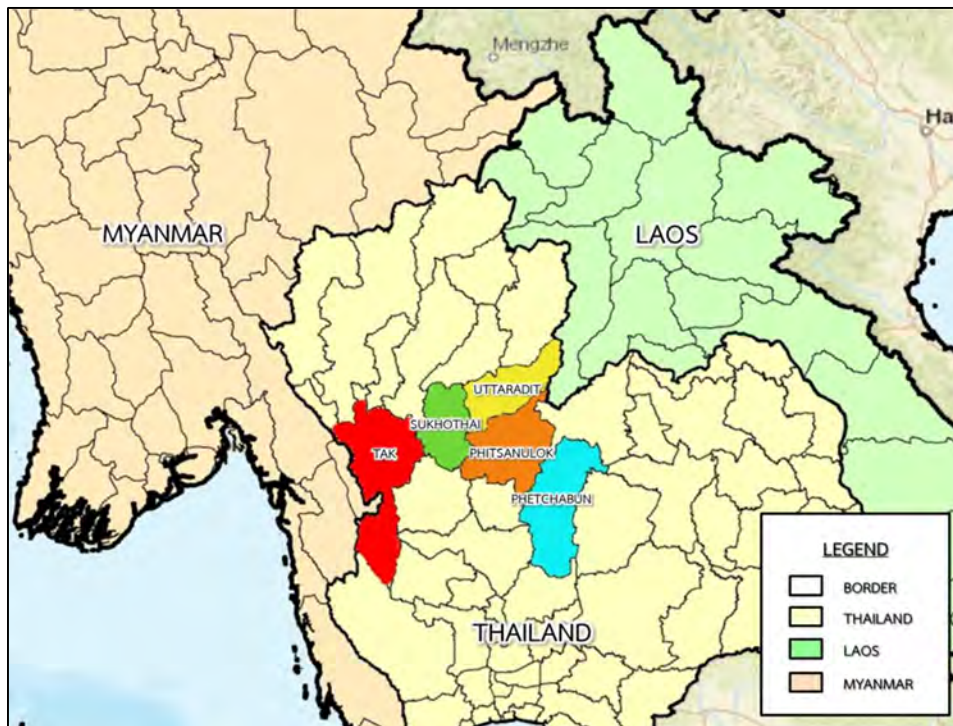
4.1.1.1 ลักษณะทางกายภาพและสภาพภูมิอากาศ

ลักษณะทางกายภาพและสภาพภูมิอากาศในพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย 2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ 3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดตาก มีเนื้อที่ประมาณ 54,325.604 ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ 33,935,737 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดและประเทศใกล้เคียง ดังนี้ ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำพูน จังหวัดลำปาง จังหวัดแพร่ และจังหวัดน่าน ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดอุทัยธานี จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดพิจิตร และจังหวัดลพบุรี ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดชัยภูมิ และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดกาญจนบุรี และประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังแสดงในรูปที่

4.1-1

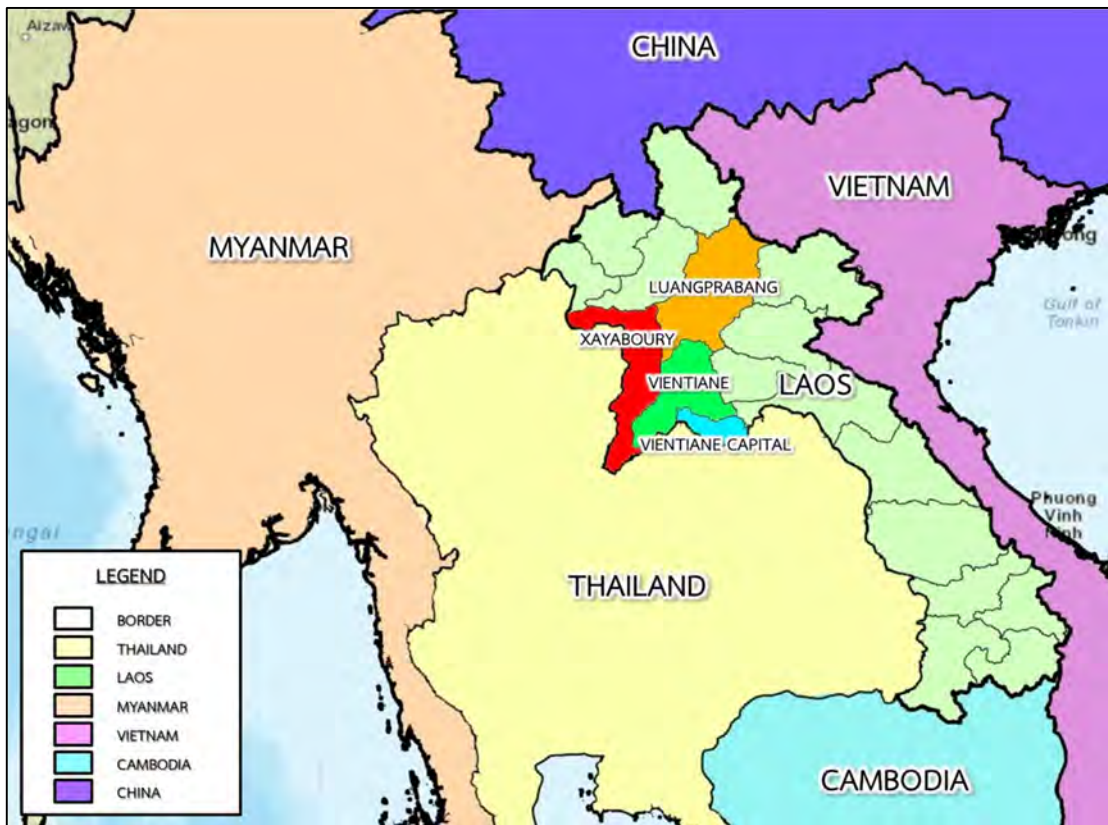


รูปที่ 4.1-1 แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

สภาพภูมิอากาศของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ตามปกติแบ่งออกได้เป็น 3 ฤดู เช่นเดียวกับฤดูกาลปกติของประเทศไทย คือ ฤดูร้อน ฤดูฝน และฤดูหนาว ในฤดูร้อนนั้นช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนเมษายนอากาศในพื้นที่ร้อนจัดและแห้งแล้ง ฤดูฝนจะเริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม ส่วนในฤดูหนาวในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนกุมภาพันธ์ภูมิอากาศจะหนาวเย็น ส่วนบนพื้นที่ภูเขาจะมีอากาศเฉลี่ยหนาวเย็นกว่าอุณหภูมิบนพื้นราบตลอดทั้งปี

2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งตั้งอยู่บนใจกลางของคาบสมุทรอินโดจีนระหว่างละติจูดที่ 14 - 23 องศาเหนือ ลองจิจูดที่ 100 - 108 องศาตะวันออก มีพื้นที่โดยรวมประมาณ 236,800 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็นภาคพื้นดิน 230,800 ตารางกิโลเมตร ภาคพื้นน้ำ 6,000 ตารางกิโลเมตร ความยาวพื้นที่ สปป.ลาวตั้งแต่เหนือจรดใต้ยาวประมาณ 1,700 กิโลเมตร ส่วนที่กว้างที่สุดกว้าง 500 กิโลเมตร และที่แคบที่สุด 140 กิโลเมตร โดยลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล เนื่องด้วยตลอดแนวชายแดนของ สปป.ลาว ซึ่งมีความยาวรวม 5,083 กิโลเมตร ล้อมรอบด้วยชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ ได้แก่ ทิศเหนือ ติดต่อกับ ประเทศจีน ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ประเทศเวียดนาม ทิศใต้ ติดต่อกับ ประเทศไทย และ ประเทศกัมพูชา ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ประเทศไทย และ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาวที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางกับประเทศไทยและสหภาพเมียนมา ผ่านทางด่านแม่สอด และ จุดผ่านแดนถาวรภูตู ประกอบด้วย 3 แขวง และ 1 นครหลวง ได้แก่ แขวงไซยะบูลี (Xayaboury) แขวงหลวงพระบาง (Luangprabang) แขวงเวียงจันทน์ (Vientiane) และ นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane Capital) ดังแสดงในรูปที่ 4.1-2



รูปที่ 4.1-2 แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สปป.ลาว อยู่ในภูมิภาคเขตร้อน มีลมมรสุมแต่ไม่มีลมพายุ อากาศมีลักษณะกึ่งร้อนกึ่งหนาว โดยฤดูฝนจะเริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ถึง ตุลาคม ส่วนในจะเริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ถึง เมษายน

3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมามีพื้นที่ทั้งหมด 676,578 ตารางกิโลเมตร เป็นประเทศใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แผ่นดินใหญ่ (หรือคาบสมุทรอินโดจีน) และใหญ่เป็นอันดับที่ 40 ของโลก ตั้งอยู่ระหว่างละติจูด 9 และ 29 องศาเหนือ และลองจิจูด 92 และ 102 องศาตะวันออก โดยมีพรมแดนทางตะวันตกเฉียงเหนือ ติดต่อกับ บังกลาเทศ และ อินเดีย ทิศเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดต่อกับ ทิเบต และ มณฑลยูนนานของจีน ส่วนทิศตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้ ติดต่อกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ ประเทศไทย นอกจากนี้สหภาพเมียนยังมีแนวชายฝั่งต่อเนื่องตามอ่าวเบงกอลและทะเลอันดามันทางทิศตะวันตกเฉียงใต้และทิศใต้ โดยกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพเมียนมาที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางกับประเทศไทยและสปป.ลาว ผ่านทางด่านแม่สอด และ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ประกอบด้วย 2 รัฐ ได้แก่ รัฐกะยีน (Kayin) และ รัฐมอญ (Mon) ดังแสดงในรูปที่ 4.1-2



รูปที่ 4.1-3 แผนที่แสดงอาณาเขตของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

สหภาพเมียนมามีภูมิอากาศแบบมรสุมเขตร้อน มี 3 ฤดู คือ ร้อน ฝน และหนาว ซึ่งสภาพอากาศจะแตกต่างกันไปตามภูมิประเทศ โดยบริเวณที่เป็นเทือกเขาสูงทางตอนกลาง และตอนเหนือของประเทศจะมีอากาศแห้ง และร้อนมากในฤดูร้อน ส่วนในฤดูหนาวอากาศจะเย็นมาก ส่วนบริเวณตามชายฝั่งทะเลและบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำจะแปรปรวนในช่วงเปลี่ยนฤดู เพราะได้รับอิทธิพลของพายุดีเปรสชัน ทำให้บริเวณนี้มีฝนตกชุกหนาแน่นมากกว่าตอนกลาง หรือตอนบนของประเทศที่เป็นเขตเงาฝน

4.1.1.2 ลักษณะการปกครอง

ลักษณะปกครองในพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย 2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ 3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 5 จังหวัด 47 อำเภอ 426 ตำบล และ 4,397 หมู่บ้าน นอกจากนี้ยังมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 469 แบ่งออกเป็น องค์การบริหารส่วนจังหวัด 5 แห่ง เทศบาลนคร 2 แห่ง เทศบาลเมือง 9 แห่ง เทศบาลตำบล 106 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 347 แห่ง รวมแล้วกลุ่มจังหวัดมีการแบ่งเขตการปกครองเป็น 5,339 แห่ง (คิดเป็น 5.97% ของทั้งประเทศ) โดยในกลุ่มจังหวัดนั้นจังหวัดเพชรบูรณ์มีเขตการปกครองมากที่สุด คือ 1,686 แห่ง รองลงมา คือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดตากมีเขตการปกครองน้อยสุด คือ 633 แห่ง ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว

เขตการปกครอง	จำนวน (แห่ง)			
	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	การปกครองส่วนท้องถิ่น
จังหวัดอุดรธานี	9	67	599	79
จังหวัดพิษณุโลก	9	93	1,032	103
จังหวัดเพชรบูรณ์	11	117	1,430	128
จังหวัดสุโขทัย	9	86	843	91
จังหวัดตาก	9	63	493	68
รวม	47	426	4,397	469

ที่มา: กระทรวงมหาดไทย

2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สปป.ลาว แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 17 แขวง (เทียบเท่ากับระดับจังหวัดของประเทศไทย) และ 1 นครหลวง โดยแขวงแต่ละแขวงจะแบ่งเป็นเมือง ซึ่งจะมีหนึ่งเมืองเป็นเมืองหลวงของแขวง เรียกว่า เมืองเอก อย่างไรก็ตามในการศึกษานี้กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว จะประกอบด้วย 3 แขวง และ 1 นครหลวง ได้แก่ แขวงไซยะบูลี แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และ นครหลวงเวียงจันทน์ ตามลำดับ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 43 เมือง และ 2,098 หมู่บ้าน (คิดเป็น 24.79 ของทั้งประเทศ) โดยแขวงหลวงพระบางมีจำนวนหมู่บ้านมากที่สุด คือ 754 แห่ง รองลงมา คือ นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงเวียงจันทน์ และแขวงไซยะบูลีมีจำนวนหมู่บ้านน้อยสุด คือ 430 แห่ง ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.1-2

ตารางที่ 4.1-2 การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสปป.ลาว

เขตการปกครอง	ชื่อเมืองเอก	จำนวน (แห่ง)	
		เมือง	หมู่บ้าน
แขวงไซยะบูลี	ไซยะบูลี	11	430
แขวงหลวงพระบาง	หลวงพระบาง	12	754
แขวงเวียงจันทน์	โพนโฮง	11	433
นครหลวงเวียงจันทน์	เวียงจันทน์	9	481
รวม		43	2,098

ที่มา: Lao Statistics Bureau (2016)

3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

สหภาพเมียนมาแบ่งเขตการปกครองในระดับภูมิภาคออกเป็น 7 เขต สำหรับพื้นที่ซึ่งประชากรส่วนใหญ่เป็นกลุ่มชาติพันธุ์พม่า และ 7 รัฐ สำหรับพื้นที่ซึ่งประชากรส่วนใหญ่เป็นชนกลุ่มน้อย และ 1 ดินแดนสหภาพ อย่างไรก็ตามในการศึกษานี้กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพเมียนมา จะประกอบด้วย 2 รัฐ ได้แก่ รัฐกะยีน และ รัฐมอญ ตามลำดับ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 7 จังหวัด 17 อำเภอ และ 860 ตำบล ดังแสดงในตารางที่ 4.1-3

ตารางที่ 4.1-3 การแบ่งเขตการปกครองของกลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพเมียนมา

เขตการปกครอง	ชื่อเมืองหลวง	จำนวน (แห่ง)		
		จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
รัฐกะยีน	พะอาน	3	7	410
รัฐมอญ	เมาะลำเลิง	2	10	450
รวม		5	17	860

ที่มา: กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

4.1.1.3 ผลผลิตทั้งหมดรวม

ผลผลิตทั้งหมดรวมในพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย 2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ 3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี 2558 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (Gross Provincial Product: GPP) มีมูลค่าเท่ากับ 294,775 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.24 ของทั้งประเทศ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัด คือ จังหวัดพิษณุโลก มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม 88,615 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.06 ของทั้งกลุ่มจังหวัด รองลงมา คือ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย จังหวัดตาก และจังหวัดอุตรดิตถ์ มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมน้อยที่สุด คือ 36,643 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.43 ของทั้งกลุ่มจังหวัด

ด้านมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดเฉลี่ยต่อจำนวนประชากร มีสัดส่วนเท่ากับ 85,535 บาทต่อคนต่อปี ซึ่งยังน้อยกว่าค่าเฉลี่ยทั่วประเทศที่มีค่าเฉลี่ย 195,955 บาทต่อคนต่อปี โดยจังหวัด ที่มีค่าเฉลี่ยต่อจำนวนประชากรมากที่สุดในกลุ่มจังหวัดคือ จังหวัดพิษณุโลก ที่มีค่าเฉลี่ยผลิตภัณฑ์มวลรวมเท่ากับ 98,126 บาทต่อคนต่อปี ตามด้วยจังหวัดตาก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดสุโขทัยมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดเท่ากับ 72,548 บาทต่อคนต่อปี ตามลำดับ

2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

จากข้อมูลสำนักงานสถิติลาว (Lao Statistics Bureau) พบว่า ในปี พ.ศ. 2559 (ค.ศ.2016) มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ประมาณ 129,279 พันล้านกีบ (153.17 ล้านเหรียญสหรัฐ) โดยเพิ่มจาก ปี พ.ศ.2558 (ค.ศ.2015) ที่มีมูลค่า 117,252 พันล้านกีบ (138.92 ล้านเหรียญสหรัฐ) ประมาณ 10.26 % โดยส่วนใหญ่มาจากภาคบริการ เช่น การค้าส่งและค้าปลีก บริการที่ภัคอาหาร และ ฯลฯ ประมาณ 42.48 % รองลงมาเป็น ภาคอุตสาหกรรม และ ภาคเกษตรกรรม ประมาณ 28.76% และ 17.23% ตามลำดับ

3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

จากข้อมูลธนาคารโลก (World Bank) พบว่า ในปี พ.ศ. 2559 (ค.ศ.2016) มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ (GDP) ประมาณ 67.40 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือ คิดเป็น 0.11 % ของเศรษฐกิจโลก โดยเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2558 (ค.ศ.2015) ที่มีมูลค่า 62.60 พันล้านเหรียญสหรัฐ ประมาณ 0.29 %

4.1.1.4 จำนวนประชากร

1) กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ในประเทศไทย

จำนวนประชากร ในปี พ.ศ. 2559 จากข้อมูลกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีประชากรจำนวนทั้งสิ้น 3,541,863 คน คิดเป็นร้อยละ 5.39 ของประชากรทั้งประเทศ โดยแบ่งเป็นเพศชาย 1,751,004 คน คิดเป็นร้อยละ 49.45 เพศหญิง 1,790,859 คน คิดเป็นร้อยละ 50.55 จังหวัดที่มีประชากร มากที่สุดในกลุ่มจังหวัด คือ จังหวัดเพชรบูรณ์ มีประชากรรวมจำนวน 996,587 คน รองลงมา คือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุดรธานี มีประชากรน้อยที่สุด คือ 458,873 คน

จำนวนครัวเรือน และความหนาแน่นของประชากรต่อพื้นที่ ในปี พ.ศ. 2557 กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีจำนวนประชากร รวมทั้งสิ้น 3,541,863 คน จำนวนครัวเรือนรวมทั้งสิ้น 1,252,253 ครัวเรือน ขนาดครัวเรือนเฉลี่ย ประมาณ 3.17 คนต่อครัวเรือน ความหนาแน่นของประชากร โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 63.64 คนต่อตารางกิโลเมตร จังหวัดที่มีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุด คือ จังหวัดสุโขทัย รองลงมาคือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดตาก ตามลำดับ

2) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

จำนวนประชากร ในปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ.2015) จากข้อมูลสำนักงานสถิติลาว (Lao Statistics Bureau) พบว่า กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ประกอบด้วย 3 แขวง และ 1 นครหลวง (แขวงไซยะบูลี แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และ นครหลวงเวียงจันทน์) มีจำนวนประชากรรวมกันประมาณ 2,053,000 คน หรือคิดเป็น 31.62 % ของประเทศ (6,492,000 คน) ซึ่งแบ่งเป็นเพศชายประมาณ 1,034,000 คน และ เพศหญิงประมาณ 1,019,000 คน โดยในพื้นที่ศึกษานครหลวงเวียงจันทน์มีจำนวนประชากรมากที่สุด ประมาณ 821,000 คน รองลงมาคือ แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ และ แขวง ไซยะบูลี ประมาณ 432,000 คน 419,000 คน และ 381,000 คน ตามลำดับ

3) กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

จำนวนประชากร ในปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ.2015) ข้อมูลจากกระทรวงตรวจคนเข้าเมืองและประชากร (Ministry of Immigration and Population) ของสหภาพเมียนมา พบว่า กลุ่มพื้นที่ศึกษาในสหภาพเมียนมา ที่ประกอบด้วย 2 รัฐ (รัฐกะเหรี่ยง และ รัฐมอญ) มีจำนวนประชากรรวมกันประมาณ 3,627,050 คน หรือคิดเป็น 7.04 % ของประเทศ (51,486,253 คน) โดยในพื้นที่ศึกษารัฐมอญมีจำนวนประชากร ประมาณ 2,05,393 คน และ รัฐกะเหรี่ยงมีจำนวนประชากรประมาณ 1,572,657 คน

4.1.1.5 จำนวนนักท่องเที่ยว

จากข้อมูลของกรมการท่องเที่ยว พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวโดยรวมที่มาท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 มีแนวโน้มเพิ่มจำนวนขึ้นในทุกๆปี และในปี 2558 นั้น มีจำนวนนักท่องเที่ยวรวมทั้งสิ้น 8,888,309 คน เพิ่มขึ้นจากเมื่อปี 2557 จำนวน 512,371 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1 โดยแบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย 8,283,027 คน คิดเป็นร้อยละ 93.19 เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ 605,282 คน คิดเป็นร้อยละ 6.80 จังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวมากที่สุดคือจังหวัดพิษณุโลกมีทั้งสิ้น 2,968,364 คน รองลงมาคือจังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัยและจังหวัดอุดรธานีตามลำดับ ส่วนรายได้จากการท่องเที่ยวจังหวัดพิษณุโลกมีรายได้มากที่สุดคือ 7,098.01 ล้านบาท รองลงมา คือ จังหวัดตาก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุดรธานี ตามลำดับ โดยระยะเวลาการพำนักในพื้นที่ของนักท่องเที่ยวเฉลี่ยทั้งกลุ่มจังหวัดอยู่ที่ 2.14 วัน โดยจังหวัดเพชรบูรณ์เป็นพื้นที่ที่นักท่องเที่ยวพำนักยาวนานที่สุดคือ 2.49 วัน รองลงมาคือจังหวัดสุโขทัย จังหวัดตาก จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดอุดรธานีตามลำดับ ด้านค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวพื้นที่กลุ่มจังหวัดมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1,378.16 บาทต่อคนต่อวัน โดยจังหวัดตาก มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุดคือ 1,618.99 บาทต่อคนต่อวัน รองลงมา คือ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดเพชรบูรณ์และจังหวัดอุดรธานี ตามลำดับ

4.1.1.6 มูลค่าการค้าชายแดน

โดยสถานการณ์ด้านการค้าในปัจจุบันของประเทศไทยและประเทศในกลุ่ม GMS จากข้อมูลของกรมการค้าต่างประเทศ พบว่า การค้ารวมในปี พ.ศ. 2555 ระหว่างไทยกับกลุ่ม GMS มีมูลค่ารวม 89,115.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (19.03%) แบ่งเป็นการค้ากับกัมพูชา 4,027.73 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (0.93%) ลาว 4,826.73 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (1.05%) เมียนมา 6,801.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (1.59%) เวียดนาม 9,469.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2.16%) และจีน 63,990.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (13.30%)

สำหรับปี พ.ศ. 2556 (มกราคม-ตุลาคม) การค้าระหว่างไทยกับกลุ่ม GMS มีมูลค่ารวม 76,551.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (18.89%) แบ่งเป็นการค้ากับกัมพูชา 3,739.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (0.93%) ลาว 4,216.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (1.05%) เมียนมา 6,387.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (1.57%) เวียดนาม 8,681.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2.09%) และจีน 53,527.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (13.25%)

ตารางที่ 4.1-4 สรุปการค้าไทย-GMS ปี พ.ศ. 2553-2556 (มกราคม-ตุลาคม)

รายการ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)			อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)					สัดส่วน (%) กับการค้าโลก	
	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556 (ม.ค.-ต.ค.)	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556 (ม.ค.-ต.ค.)	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556 (ม.ค.-ต.ค.)
กัมพูชา	2,556.98	2,869.14	4,027.73	3,739.25	54.19	12.21	40.38	12.19	0.93	0.93
ลาว	2,885.34	3,898.21	4,826.73	4,216.12	37.05	35.10	23.82	5.70	1.05	1.05
เมียนมา	4,886.82	6,331.73	6,801.05	6,387.00	12.96	29.57	7.41	16.88	1.59	1.57
เวียดนาม	7,242.06	9,090.67	9,469.61	8,681.34	19.43	25.53	4.17	9.38	2.16	2.09
จีน	45,710.70	56,751.55	63,990.47	53,527.49	37.90	24.15	12.76	1.24	13.30	13.25
มูลค่ารวม	63,281.90	78,941.28	89,115.59	76,551.20	33.78	24.75	12.89	4.01	19.03	18.89

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

4.1.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา จะเกี่ยวข้องกับโครงข่ายทางหลวงบริเวณบนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโย โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1.2.1 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ – ด่านแม่สอด

จากการสำรวจสภาพเส้นทางในสหภาพเมียนมา พบว่า เส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางไปยังเมืองเมะล้าโย รัฐมอญ จะพาดผ่านถนนสายหลัก 2 เส้นทางสำคัญ คือ Asian Highway (AH-1) จุดเริ่มต้นตั้งแต่บริเวณเชื่อมต่อด่านแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านเมืองเมียวดี และไปสิ้นสุดที่ เมืองกอกาเร็ก รัฐกระยีน ลักษณะทางกายภาพเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร บางช่วงเมื่อเข้าใกล้ทางแยกหรือเขตเมืองจะขยายเป็น 4 ช่องจราจร ภาพรวมของสภาพผิวทางทั้งหมด ในช่วงนี้มีลักษณะเป็นถนนแบบแอสฟัลติกคอนกรีต

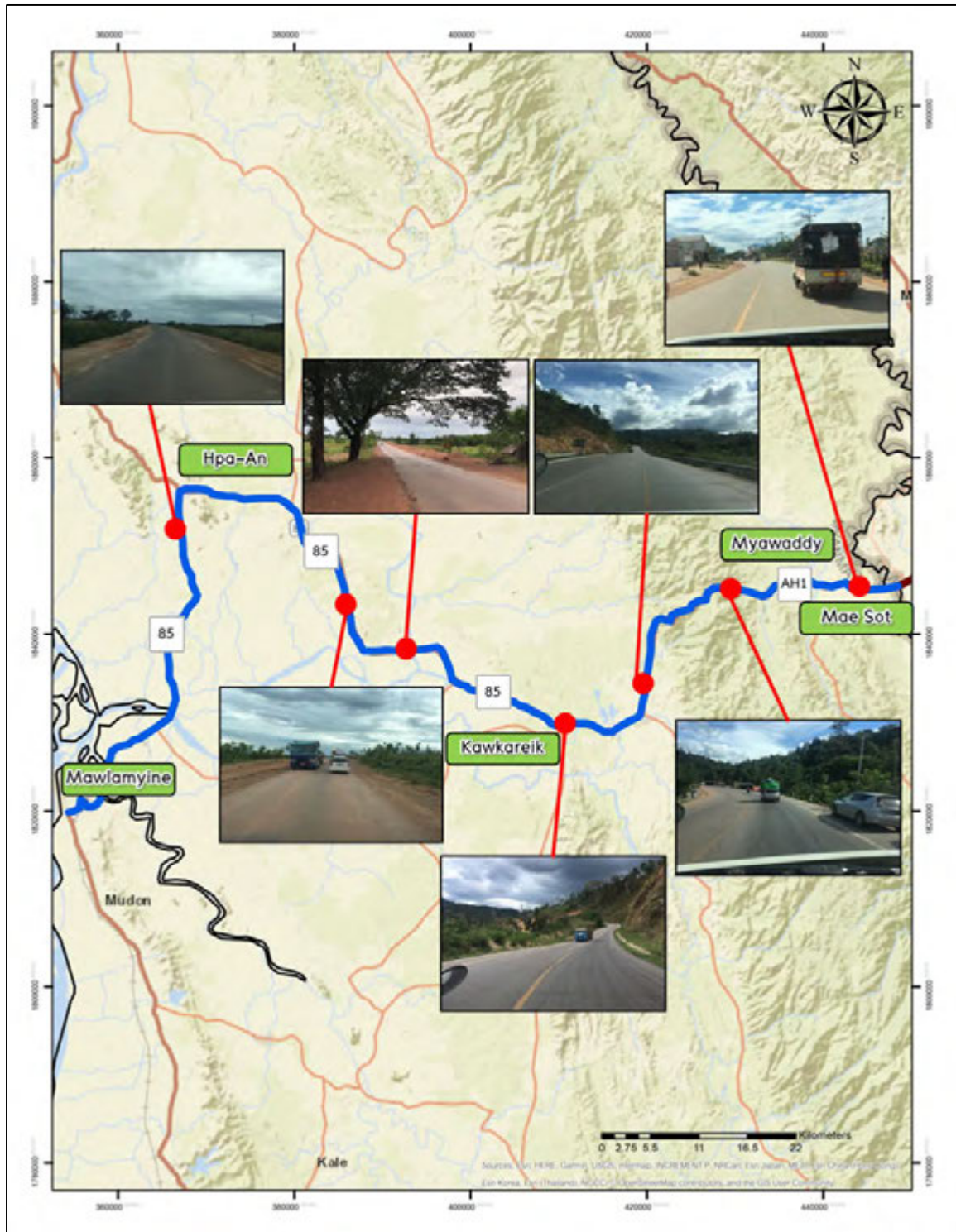
สำหรับการเดินทางในช่วงจากเมืองกอกกาเร็ก ผ่านเมืองพะออัน รัฐกะยีน และไปสิ้นสุดที่เมือง
เกาะลำไย รัฐมอญ ลักษณะทางกายภาพเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ภาพรวมสภาพผิวทางเป็นหลุม
บ่อ สภาพผิวทางและโครงสร้างชั้นทางชำรุดเสียหาย บางช่วงมีการก่อสร้าง และเมื่อเดินทางเข้าสู่ทางแยก
หรือเขตเมืองหลักเกาะลำไย ถนนจะขยายเป็น 4 ช่องจราจร สภาพผิวทางมีการบำรุงรักษาที่ดีขึ้น
เหมาะสมสำหรับการสัญจรโดยรถทุกประเภท โดยสภาพโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ – ด่านแม่สอด ดัง
แสดงในรูปที่ 4.1-4

4.1.2.2 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงด่านแม่สอด – จุดผ่านแดนถาวรภูตู

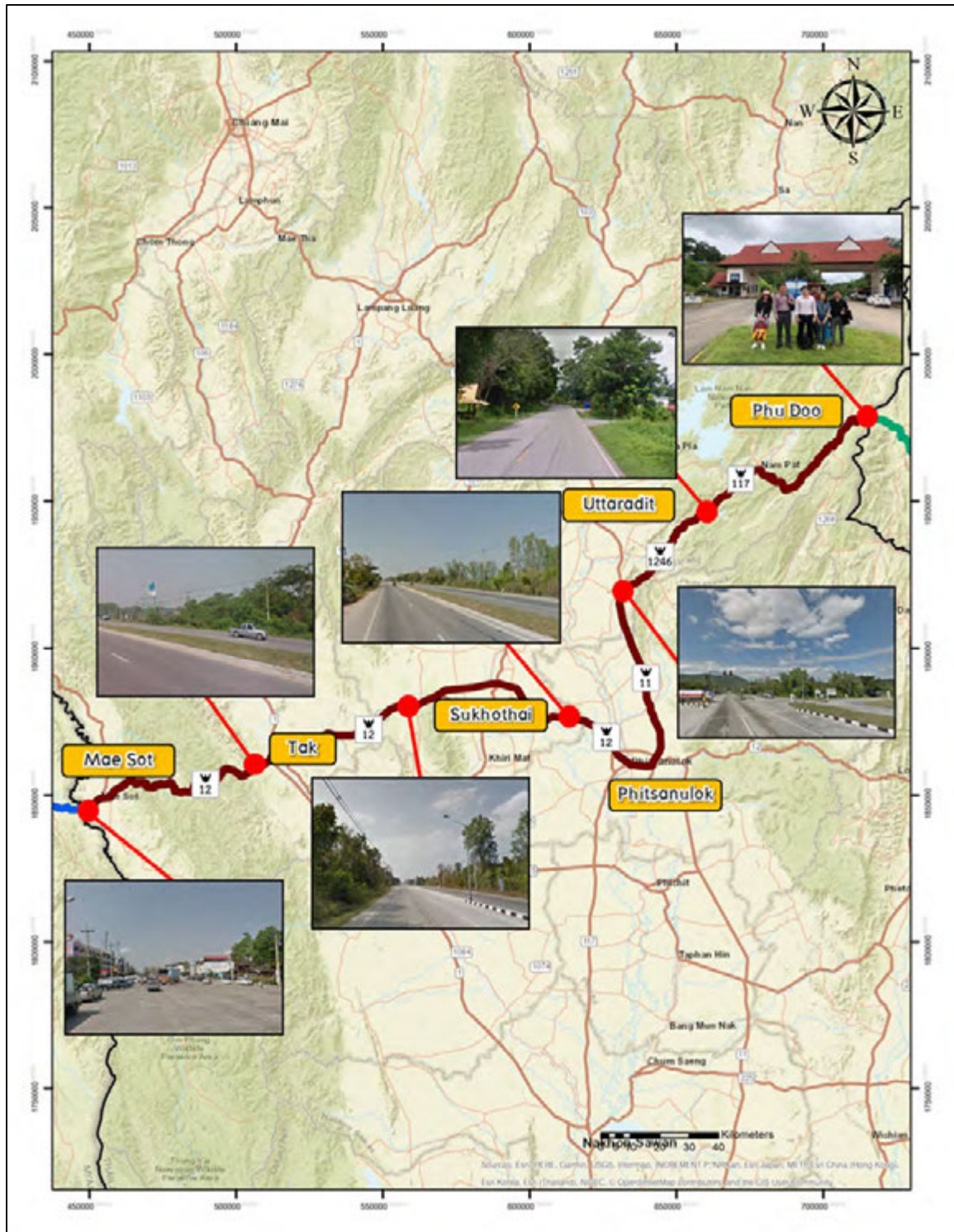
จากการสำรวจสภาพเส้นทางในประเทศไทย โดยมีจุดเริ่มต้นที่ด่านแม่สอด จังหวัดตาก สิ้นสุดที่
จุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์ พบว่า เส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางพาดผ่านจังหวัดสำคัญ อาทิ
เช่น จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดพิษณุโลก ผ่านทางหลวงหมายเลข 12 11 และ ทางหลวงหมายเลข 117
เป็นถนนในความรับผิดชอบหลักของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีลักษณะทางกายภาพเป็นทาง
หลวงขนาด 4 ช่องจราจร ทางแยกหรือเขตเมืองจะขยายเป็น 6 ช่องจราจร เว้นแต่ทางหลวงหมายเลข
117 ช่วงอำเภอบ้านโคก ซึ่งเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ภาพรวมของสภาพผิวทางมีลักษณะเป็น
แอสฟัลติกคอนกรีต และผิวทางแบบคอนกรีตตามลักษณะการใช้งาน โดยคุณภาพผิวทางและโครงสร้าง
ชั้นทางอยู่ในระดับดี สำหรับการก่อสร้างและบำรุงรักษาจะยึดหลักตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดย
สภาพโครงข่ายถนนช่วงด่านแม่สอด – จุดผ่านแดนถาวรภูตู ดังแสดงในรูปที่ 4.1-5

4.1.2.3 ข้อมูลโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูตู – แขวงหลวงพระบาง

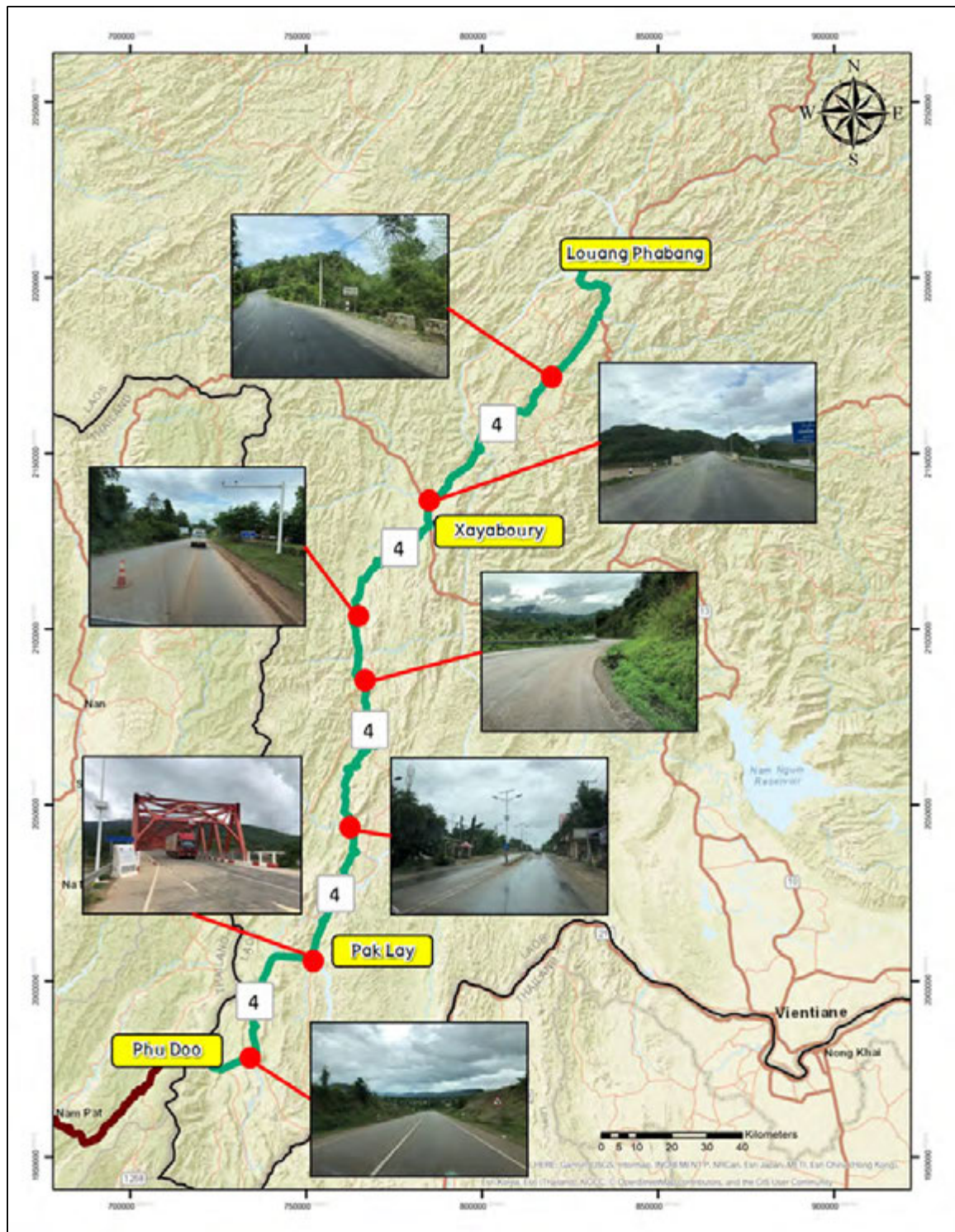
จากการสำรวจสภาพเส้นทางใน สปป.ลาว โดยมีจุดเริ่มต้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัด
อุตรดิตถ์ สิ้นสุดที่แขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว พบว่า เส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางพาดผ่านเมือง
สำคัญ แขวงไชยะบูลี เส้นทางผ่านทางหลวงหมายเลข 4 เป็นถนนในความรับผิดชอบหลักของหน่วยงาน
ด้านโยธาประจำแขวงในพื้นที่ มีลักษณะทางกายภาพเป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ร้อยละ 95 เว้นแต่
ทางแยกหรือเขตเมืองจะขยายเป็น 4 ช่องจราจร เส้นทางภาพรวมถูกออกแบบให้มีความลาดชันประมาณ
6-10 % ลัดเลาะไปตามแนวเขาและพื้นที่สูง ระยะการมองเห็นต่ำ บางช่วงต้องชะลอรถเพื่อความ
ปลอดภัยในการเดินทาง ภาพรวมของสภาพผิวทางมีลักษณะเป็นแอสฟัลติกคอนกรีต โดยคุณภาพผิวทาง
และโครงสร้างชั้น ชำรุดเนื่องจากสภาพโครงสร้างชั้นทางและผิวทางที่เสื่อมคุณภาพ เกิดสภาพความ
เสียหายแบบหลุมบ่อ (Pothole) และรอยแตกหนังจระเข้ (Alligator Crack) เป็นจำนวนมากตลอด
เส้นทาง โดยสภาพโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูตู – แขวงหลวงพระบาง ดังแสดงในรูปที่ 4.1-6



รูปที่ 4.1-4 สภาพโครงข่ายถนนช่วงรัฐมอญ - ตำบลแม่สอด



รูปที่ 4.1-5 สภาพโครงข่ายถนนช่วงด่านแม่สอด - จุดผ่านแดนถาวรภูตู



รูปที่ 4.1-6 สภาพโครงข่ายถนนช่วงจุดผ่านแดนถาวรภูตู - แขวงหลวงพระบาง

4.1.3 ข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จาก ด้านศุลกากรทุ่งช้าง เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาและเปรียบเทียบแบบจำลอง โดยข้อมูลสถิติด้านการจราจรและขนส่งที่รวบรวม ประกอบด้วย ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก และ ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

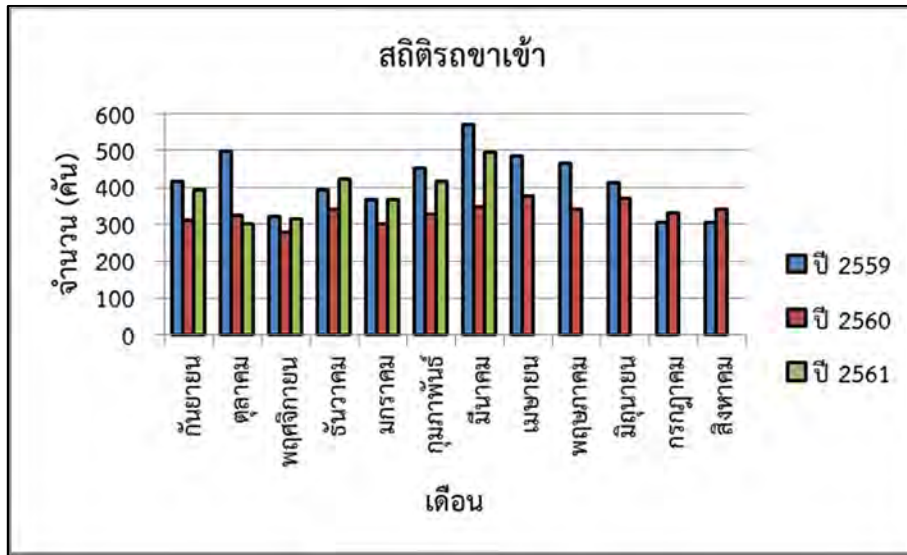
4.1.3.1 ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ปีงบประมาณ 2559 ถึง ปีงบประมาณ 2561 พบว่า มีรถขาเข้า และ ขาออก ประมาณ 400 คัน/เดือน และ ประมาณ 500-700 คัน/เดือน ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.1-5 และ รูปที่ 4.1-7 ถึง รูปที่ 4.1-8 โดยเมื่อพิจารณาสัดส่วนประเภทและสัญชาติรถขาเข้าและขาออก พบว่า รถขาเข้า ส่วนใหญ่เป็นรถส่วนบุคคล ประมาณ 92.43% และเป็นรถสัญชาติต่างประเทศ ประมาณ 87.54% ส่วนรถขาออก ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกสินค้า ประมาณ 65.67% และเป็นรถสัญชาติไทย ประมาณ 99.82% ดังแสดงในรูปที่ 4.1-9 ถึง รูปที่ 4.1-12

ตารางที่ 4.1-5 ข้อมูลสถิติรถเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้

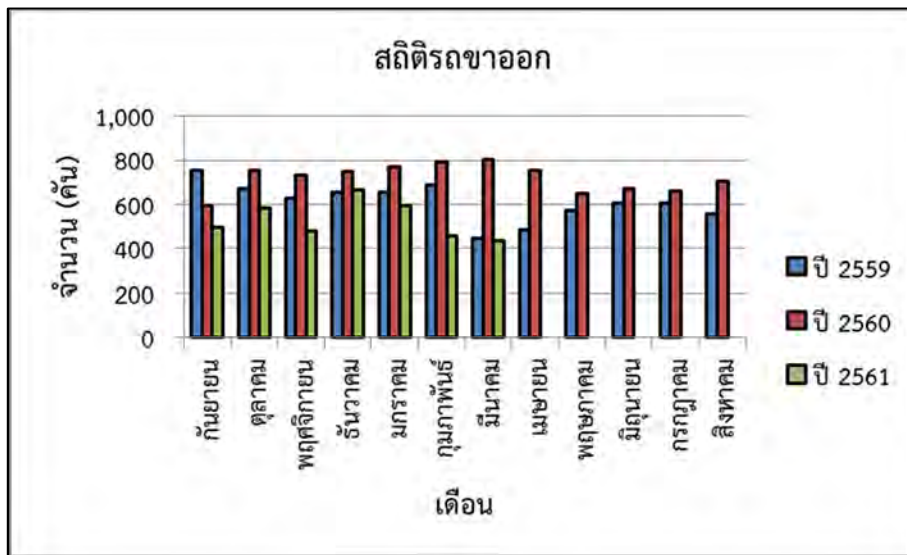
เดือน	จำนวนรถ (คัน) ปีงบประมาณ					
	ขาเข้า			ขาออก		
	2559	2560	2561	2559	2560	2561
กันยายน	752	596	498	752	596	498
ตุลาคม	673	756	582	673	756	582
พฤศจิกายน	625	730	480	625	730	480
ธันวาคม	654	749	665	654	749	665
มกราคม	656	772	592	656	772	592
กุมภาพันธ์	690	790	455	690	790	455
มีนาคม	445	802	435	445	802	435
เมษายน	486	751	-	486	751	-
พฤษภาคม	574	650	-	574	650	-
มิถุนายน	604	670	-	604	670	-
กรกฎาคม	608	661	-	608	661	-
สิงหาคม	554	705	-	554	705	-
รวม	7,321	8,632	3,707	7,321	8,632	3,707
เฉลี่ย	610	719	530	610	719	530

ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง



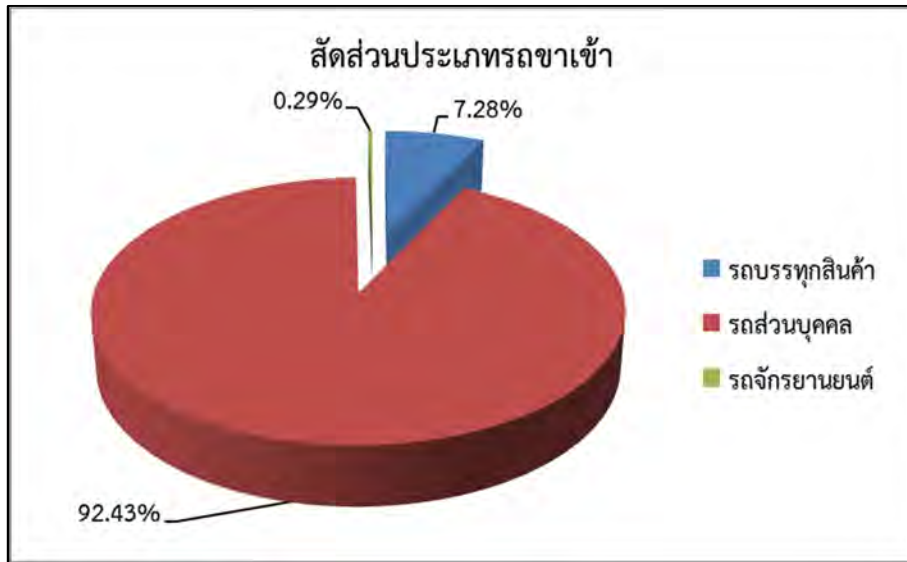
ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-7 ข้อมูลสถิติรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู



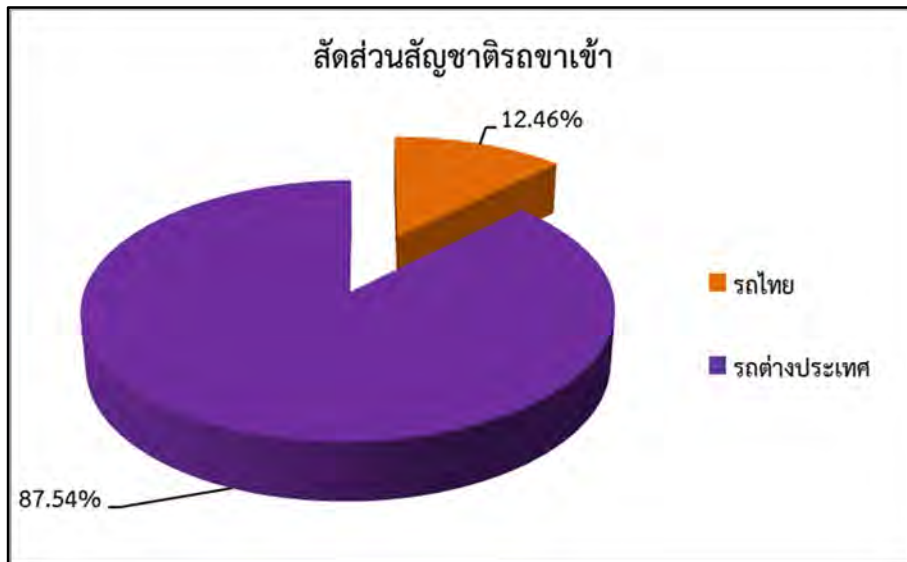
ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-8 ข้อมูลสถิติรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู



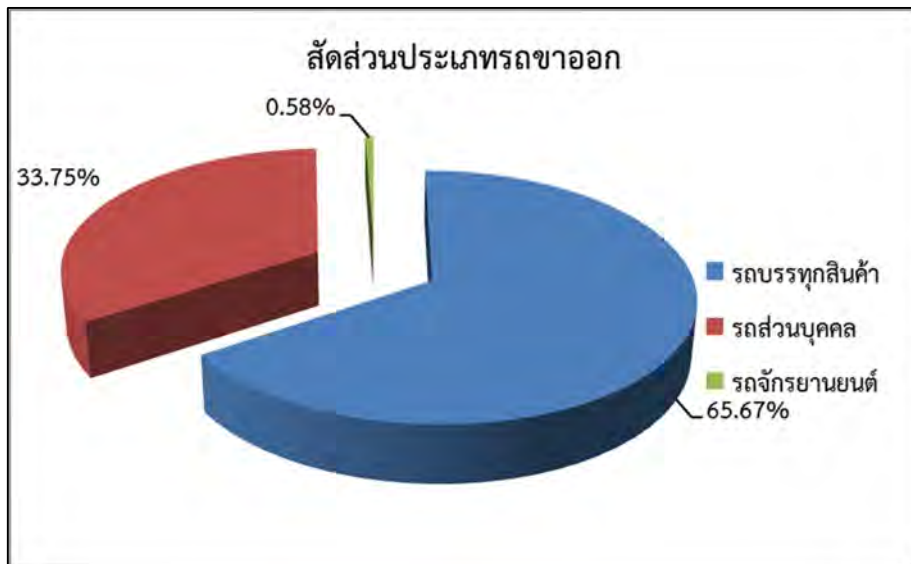
ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-9 สัดส่วนประเภทรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู



ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-10 สัดส่วนสัญชาติรถขาเข้า ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู



ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-11 สัดส่วนประเภทรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู



ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-12 สัดส่วนสัญชาติรถขาออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตู

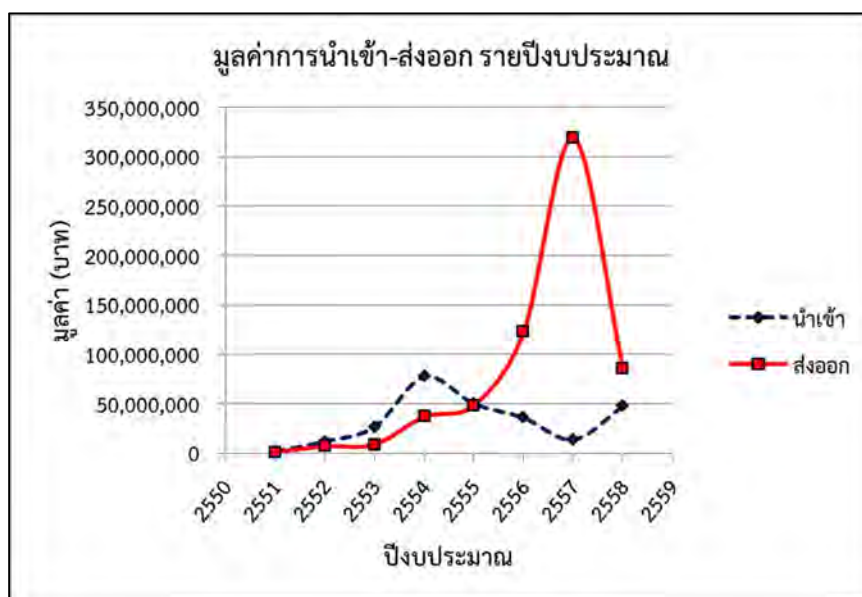
4.1.3.2 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ปีงบประมาณ 2551 ถึง ปีงบประมาณ 2558 พบว่า มูลค่านำเข้าและส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ 2557 มีการส่งออก ปูนซีเมนต์ น้ำมันปิโตรเลียม และ ถั่วลันเตา มาก ทั้งนี้เนื่องจากในฝั่งลาวมีการก่อสร้างเขื่อน ดังแสดงในตารางที่ 4.1-6 และ รูปที่ 4.1-13 และเมื่อพิจารณามูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก 10 อันดับ ปีงบประมาณ 2556 และ งบประมาณ 2557 พบว่า สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็น เศษเหล็ก และสินค้าทางการเกษตร ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วลิสง มันสำปะหลัง ลูกเดือย และ ฯลฯ ดังแสดงในตารางที่ 4.1-7 ถึง ตารางที่ 4.1-8

ตารางที่ 4.1-6 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตุ๋

ปีงบประมาณ	มูลค่า (บาท)	
	นำเข้า	ส่งออก
2551	1,727,170	1,024,650
2552	11,822,586	6,848,564
2553	26,522,340	8,672,135
2554	77,373,479	36,874,916
2555	49,926,304	48,305,935
2556	35,634,621	122,468,658
2557	13,446,421	318,720,341
2558	47,522,114	85,738,721

ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง



ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

รูปที่ 4.1-13 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูตุ๋

ตารางที่ 4.1-7 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ปีงบประมาณ 2556

ลำดับ	นำเข้า		ส่งออก	
	รายการสินค้า	มูลค่า (บาท)	รายการสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	36,029,941	ปูนซีเมนต์	51,020,704
2	มันสำปะหลัง	5,849,813	น้ำมันปิโตรเลียม	22,204,846
3	ลูกเต๋อย	2,511,324	ถั่วลย	8,562,310
4	ถั่วลิสงมีเปลือก	1,891,521	อาหารสัตว์	1,148,450
5	เศษเหล็ก	1,129,000	ไข่ไก่	1,008,000
6	เศษกระดาษ	153,000	กระสอบพลาสติก	839,750
7	ถ่านไม้	96,000	น้ำผลไม้	669,500
8	กระชายดำ	81,600	เครื่องดื่มชูกำลัง	460,250
9	ซังข้าวโพด	73,151	อิฐบล็อก	454,000
10	ผ้าทอด้วยฝ้าย	48,000	รถยนต์	340,000

ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

ตารางที่ 4.1-8 ข้อมูลสถิติมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ปีงบประมาณ 2557

ลำดับ	นำเข้า		ส่งออก	
	รายการสินค้า	มูลค่า (บาท)	รายการสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	เศษเหล็ก	5,170,000	ปูนซีเมนต์	153,937,309
2	ถั่วลิสง	3,060,289	น้ำมันปิโตรเลียม	116,662,010
3	ลูกเต๋อย	3,053,675	ถั่วลย	37,125,992
4	เศษกระดาษ	1,461,000	กระเบื้องปูพื้น	1,751,967
5	ซังข้าวโพด	520,962	กระสอบพลาสติก	1,265,000
6	ถ่านไม้	114,400	อาหารสัตว์	123,000
7	เฟอร์นิเจอร์ไม้	21,400	เมล็ดพันธุ์ข้าวโพด	750,000
8	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	16,400	บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป	701,401
9	ซีลีอย	10,935	วัว	667,000
10	ขัน	8,000	เบียร์	677,500

ที่มา: ด้านศุลกากรทุ่งช้าง

4.1.4 ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน

ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ 1) ข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน และ 2) ข้อมูลจุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1.4.1 ข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนตามวิธีดำเนินการวิจัยในหัวข้อ 3.1.1.2 หัวข้อย่อย 4) จะสามารถนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์เพื่อหาข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งในปัจจุบันที่ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

1) ปริมาณจราจรทั้งวัน

ผลจากการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน สามารถนำมาเปรียบเทียบให้เป็นข้อมูลปริมาณจราจรทั้งวัน ในปัจจุบันของแต่ละจุดสำรวจ ดังแสดงในตาราง 4.1-9

2) ปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

ผลจากการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน สามารถแสดงในรูปแบบปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน ดังแสดงในตารางที่ 4.1-10 โดยผลการสำรวจ พบว่า จุดสำรวจส่วนใหญ่จะมีปริมาณจราจรที่แตกต่างกันตามลักษณะสภาพพื้นที่ และจุดดึงดูดการเดินทาง รวมถึงลักษณะทางกายภาพของถนน โดยปริมาณจราจรมีค่าสูงที่สุดที่จุดสำรวจ OD-05 OD-01 และ MB-09 โดยจะมีปริมาณจราจรประมาณ 10,924 PCU/วัน 9,192 PCU/วัน และ 7,464 PCU/วัน ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากจุดสำรวจดังกล่าวเป็นเส้นทางที่รองรับการจราจรในสองส่วนคือการจราจรในเมือง ซึ่งสามารถสรุปปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วนของแต่ละจุดสำรวจได้ดังนี้

3) ความผันแปรของปริมาณการจราจรรายชั่วโมง

จากการสำรวจปริมาณจราจรในโครงข่ายพื้นที่ศึกษา พบว่า ความผันแปรของปริมาณการจราจรรายชั่วโมงบริเวณจุดสำรวจต่างๆ ดังแสดงในรูปที่ 4.1-14 ถึง รูปที่ 4.1-30

ตารางที่ 4.1-9 ปริมาณจราจรทั้งวัน ณ จุดสำรวจ

จุดสำรวจ	สถานที่สำรวจ	ทิศทาง	รถจักรยานยนต์ /สามล้อเครื่อง	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง	รถบรรทุก ขนาดใหญ่	รถอื่นๆ	Total (Vehicles)	Total (PCU)	
OD-01	บริเวณหมวดการทางพิชัย ทางหลวงหมายเลข 11	เข้าเมือง	331	1,158	1,417	7	0	28	374	0	181	316	3,812	4,378	
		ออกเมือง	444	1,064	1,585	4	0	18	392	0	290	341	4,138	4,814	
		รวมสองทิศทาง	775	2,222	3,002	11	0	46	766	0	471	657	7,950	9,192	
OD-02	บริเวณสถานีตำรวจภูธร ทางหลวงหมายเลข 117	เข้าเมือง	673	149	663	0	0	0	27	0	32	116	1,660	1,431	
		ออกเมือง	1,263	271	903	0	0	3	61	0	42	201	2,744	2,267	
		รวมสองทิศทาง	1,936	420	1,566	0	0	3	88	0	74	317	4,404	3,698	
OD-03	บริเวณปั้มน้ำมัน ทางหลวงหมายเลข 1255	เข้าเมือง	411	106	282	0	0	0	78	0	20	71	968	829	
		ออกเมือง	226	71	205	0	0	0	49	0	19	50	620	572	
		รวมสองทิศทาง	637	177	487	0	0	0	127	0	39	121	1,588	1,401	
OD-04	บริเวณป้อมตำรวจบ้านตลิงค์ ทางหลวงหมายเลข 102	เข้าเมือง	412	326	856	3	0	7	115	0	80	0	1,799	1,653	
		ออกเมือง	298	335	814	3	0	15	117	0	85	0	1,667	1,617	
		รวมสองทิศทาง	710	661	1,670	6	0	22	232	0	165	0	3,466	3,271	
OD-05	บริเวณป้อมตำรวจไฮฮ้า ทางหลวงหมายเลข 11	เข้าเมือง	257	1,187	2,182	3	0	0	238	0	245	608	4,720	5,827	
		ออกเมือง	249	1,033	1,940	0	0	0	247	0	234	484	4,187	5,097	
		รวมสองทิศทาง	506	2,220	4,122	3	0	0	485	0	479	1,092	8,907	10,924	
OD-06	โรงเรียนบ้านเด่นชาติ ทางหลวงหมายเลข 1083	เข้าเมือง	25	10	14	0	0	0	0	0	0	0	49	32	
		ออกเมือง	21	15	22	0	0	0	0	0	0	0	0	58	44
		รวมสองทิศทาง	46	25	36	0	0	0	0	0	0	0	0	107	76
OD-07	จุดผ่านถาวรภูตู	เข้าเมือง	0	1	3	0	0	0	0	0	11	0	15	32	
		ออกเมือง	0	1	3	0	0	0	0	0	13	0	0	17	37
		รวมสองทิศทาง	0	2	6	0	0	0	0	0	0	24	0	32	68
OD-08	“ยื่นต้อนรับเข้าสู่ จ.อุดรธานี” ทางหลวงหมายเลข 1143	เข้าเมือง	105	80	155	1	0	0	11	0	38	12	402	407	
		ออกเมือง	108	84	164	0	0	0	12	0	35	10	413	408	
		รวมสองทิศทาง	213	164	319	1	0	0	23	0	73	22	815	815	

ตารางที่ 4.1-9 (ต่อ) ปริมาณจราจรทั้งวัน ณ จุดสำรวจ

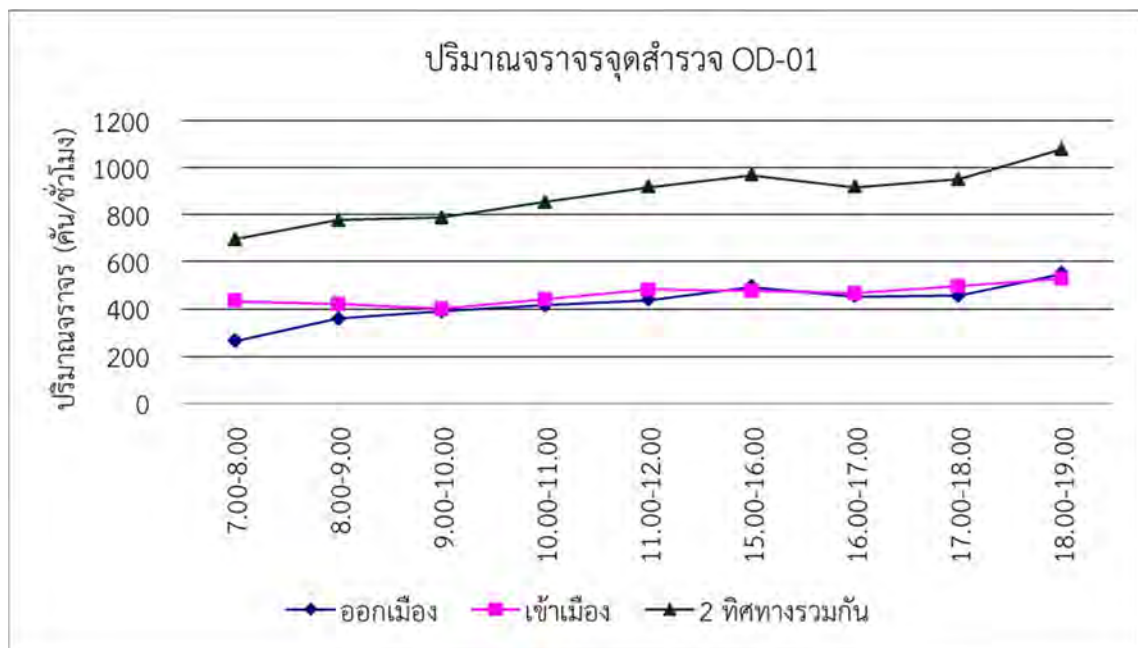
จุดสำรวจ	สถานที่สำรวจ	ทิศทาง	รถจักรยานยนต์ /สามล้อเครื่อง	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล เกิน 7 คน	รถโดยสาร ขนาดเล็ก	รถโดยสาร ขนาดกลาง	รถโดยสาร ขนาดใหญ่	รถบรรทุก ขนาดเล็ก	รถบรรทุก ขนาดกลาง	รถบรรทุก ขนาดใหญ่	รถอื่นๆ	Total (Vehicles)	Total (PCU)
MB-01	บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำน่าน ทางหลวงหมายเลข 102	เข้าเมือง	1,661	1,163	1,387	62	0	3	15	0	107	67	4,465	3,618
		ออกเมือง	1,050	1,208	1,526	58	0	6	8	0	83	84	4,023	3,579
		รวมสองทิศทาง	2,711	2,371	2,913	120	0	9	23	0	190	151	8,488	7,197
MB-02	บริเวณสอ.อรุณคอนกรีต ทางหลวงหมายเลข 11	เข้าเมือง	153	96	153	0	0	3	8	0	4	11	428	352
		ออกเมือง	172	140	154	0	0	6	2	0	3	7	484	393
		รวมสองทิศทาง	325	236	307	0	0	9	10	0	7	18	912	745
MB-03	บริเวณแขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 ทางหลวงหมายเลข 1045	เข้าเมือง	243	243	328	0	0	3	11	0	6	12	846	715
		ออกเมือง	219	254	292	0	0	6	4	0	4	8	787	667
		รวมสองทิศทาง	462	497	620	0	0	9	15	0	10	20	1,633	1,382
MB-04	ป้ายกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ทางหลวงหมายเลข 117	เข้าเมือง	146	152	171	0	0	3	1	0	0	4	477	390
		ออกเมือง	147	146	170	0	0	6	0	0	0	6	475	395
		รวมสองทิศทาง	293	298	341	0	0	9	1	0	0	10	952	784
MB-05	บริเวณวัดหาดลั้ง ทางหลวงหมายเลข 1163	เข้าเมือง	130	34	118	4	0	3	4	0	2	0	295	215
		ออกเมือง	156	18	132	5	0	6	5	0	3	0	325	234
		รวมสองทิศทาง	286	52	250	9	0	9	9	0	5	0	620	449
MB-06	บริเวณสะพานข้ามห้วยผึ้ง ทางหลวงหมายเลข 1339	เข้าเมือง	69	20	85	0	0	3	2	0	20	5	204	200
		ออกเมือง	80	13	91	1	0	6	3	0	16	9	219	212
		รวมสองทิศทาง	149	33	176	1	0	9	5	0	36	14	423	412
MB-07	บริเวณวัดบ้านโป่งพาน ทางหลวงหมายเลข 1268	เข้าเมือง	139	35	144	0	0	3	20	0	0	6	347	267
		ออกเมือง	171	33	147	2	0	6	12	0	1	15	387	305
		รวมสองทิศทาง	310	68	291	2	0	9	32	0	1	21	734	573
MB-08	บริเวณแยกวงสี่สูบทิศทางตะวันตก ทางหลวงหมายเลข 1045	เข้าเมือง	768	901	1,578	59	0	9	97	0	31	117	3,560	3,281
		ออกเมือง	1,261	932	1,756	63	0	8	67	0	30	137	4,254	3,672
		รวมสองทิศทาง	2,029	1,833	3,334	122	0	17	164	0	61	254	7,814	6,953
MB-09	บริเวณแยกวงสี่สูบทิศทางเหนือ ทางหลวงหมายเลข 11	เข้าเมือง	1,684	1,275	1,480	62	0	3	38	0	101	75	4,718	3,858
		ออกเมือง	1,086	1,236	1,544	50	0	6	17	0	76	78	4,093	3,605
		รวมสองทิศทาง	2,770	2,511	3,024	112	0	9	55	0	177	153	8,811	7,464

ตารางที่ 4.1-10 ปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ณ จุดสำรวจ

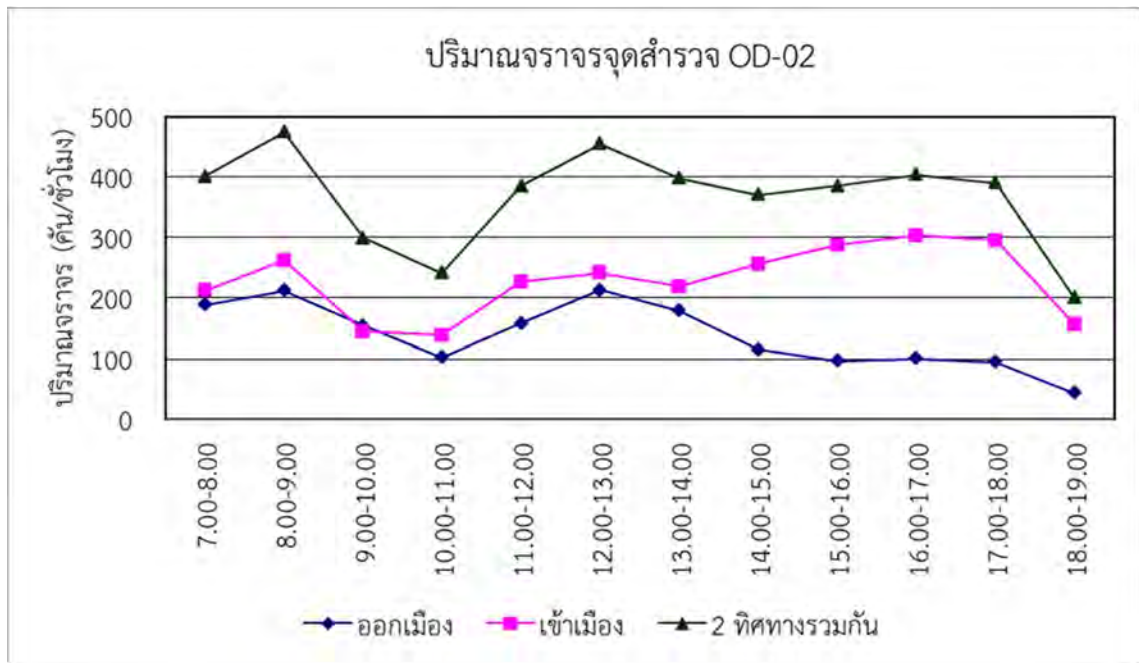
จุดสำรวจ	สถานที่สำรวจ	ทิศทาง	ปริมาณจราจรที่สำรวจ		ปริมาณจราจรในชั่วโมงสูงสุด	
			(คัน)	(PCU/วัน)	(คัน/ชั่วโมง)	(PCU/ชั่วโมง)
OD-01	บริเวณหมวดการทางพิชัย ทางหลวงหมายเลข 11	เข้าเมือง	3,812	4,378	551	614
		ออกเมือง	4,138	4,814	528	583
		รวมสองทิศทาง	7,950	9,192	1,079	1,198
OD-02	บริเวณสถานีตำรวจภูธร ทางหลวงหมายเลข 117	เข้าเมือง	1,660	1,431	213	205
		ออกเมือง	2,744	2,267	303	249
		รวมสองทิศทาง	4,404	3,698	516	455
OD-03	บริเวณปั้มน้ำมัน ทางหลวงหมายเลข 1255	เข้าเมือง	968	829	109	88.84
		ออกเมือง	620	572	72	71.75
		รวมสองทิศทาง	1,588	1,401	181	161
OD-04	บริเวณปั้มน้ำมัน ทางหลวงหมายเลข 102	เข้าเมือง	1,799	1,653	201	169
		ออกเมือง	1,667	1,617	197	165
		รวมสองทิศทาง	3,466	3,271	398	336
OD-05	บริเวณปั้มน้ำมัน ทางหลวงหมายเลข 11	เข้าเมือง	4,720	5,827	433	561
		ออกเมือง	4,187	5,097	487	631
		รวมสองทิศทาง	8,907	10,924	920	1,193
OD-06	โรงเรียนบ้านเด่นชาติ ทางหลวงหมายเลข 1083	เข้าเมือง	49	32	9	6
		ออกเมือง	58	44	11	8
		รวมสองทิศทาง	107	76	20	14
OD-07	จุดผ่านแดนถาวรภูคู้	เข้าเมือง	15	32	9	19
		ออกเมือง	17	37	15	34
		รวมสองทิศทาง	32	68	24	53
OD-08	ทางหลวงหมายเลข 1143	เข้าเมือง	402	407	104	92
		ออกเมือง	413	408	96	89
		รวมสองทิศทาง	815	815	200	180
MB-01	แขวงทางหลวงอุดรธานีที่ 2 ทางหลวงหมายเลข 1045	เข้าเมือง	4,465	3,618	1403	936
		ออกเมือง	4,023	3,579	821	729
		รวมสองทิศทาง	8,488	7,197	2,224	1,665
MB-02	ทางหลวงหมายเลข 117 หรือทางหลวงหมายเลข 1047	เข้าเมือง	428	352	78	67
		ออกเมือง	484	393	88	73
		รวมสองทิศทาง	912	745	166	140
MB-03	บริเวณวัดหาดลั้ง ทางหลวงหมายเลข 1163	เข้าเมือง	846	715	164	138
		ออกเมือง	787	667	151	125
		รวมสองทิศทาง	1,633	1,382	315	263
MB-04	บริเวณสะพานข้ามห้วยผึ้ง ทางหลวงหมายเลข 1339	เข้าเมือง	477	390	90	78
		ออกเมือง	475	395	85	72
		รวมสองทิศทาง	952	784	175	150

ตารางที่ 4.1-10 (ต่อ) ปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ณ จุดสำรวจ

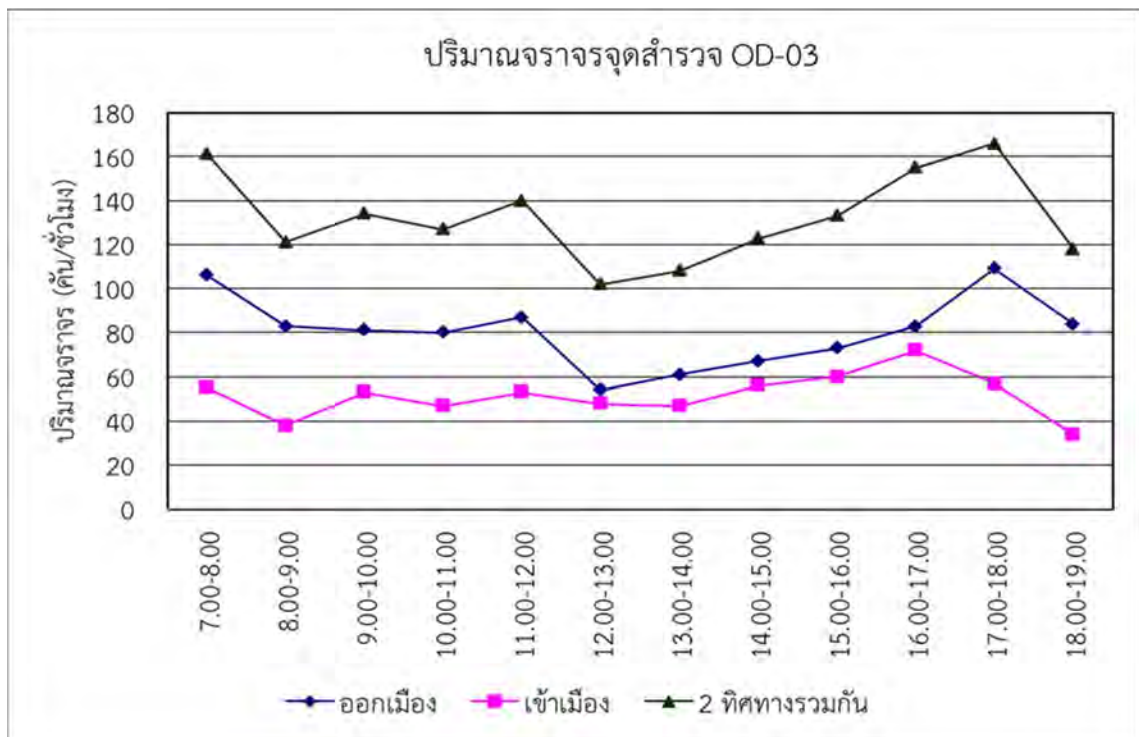
จุดสำรวจ	สถานที่สำรวจ	ทิศทาง	ปริมาณจราจรที่สำรวจ		ปริมาณจราจรในชั่วโมงสูงสุด	
			(คัน)	(PCU/วัน)	(คัน/ชั่วโมง)	(PCU/ชั่วโมง)
MB-05	บริเวณโรงเรียนบ้านนาผักฮาด ทางหลวงหมายเลข 1239	เข้าเมือง	295	215	125	90
		ออกเมือง	325	234	69	52
		รวมสองทิศทาง	620	449	194	141
MB-06	บริเวณอบต.ผากทำ ทางหลวงหมายเลข 117 หรือทางหลวงหมายเลข 1047	เข้าเมือง	204	200	40	47
		ออกเมือง	219	212	56	54
		รวมสองทิศทาง	423	412	96	101
MB-07	บริเวณวัดบ้านโป่งพาน ทางหลวงหมายเลข 1268	เข้าเมือง	347	267	75	59
		ออกเมือง	387	305	74	63
		รวมสองทิศทาง	734	573	149	122
MB-08	บริเวณแยกวงสี่สูบทิศทาง ตะวันตกไปเข้าตัวเมืองอุดรดิตต์ ทางหลวงหมายเลข 1045	เข้าเมือง	3,560	3,281	696	650
		ออกเมือง	4,254	3,672	1,205	918
		รวมสองทิศทาง	7,814	6,953	1,901	1,568
MB-09	บริเวณแยกวงสี่สูบทิศทางเหนือ ไปยังจังหวัดแพร่ ทางหลวงหมายเลข 11	เข้าเมือง	4,718	3,858	1,374	942
		ออกเมือง	4,093	3,605	821	703
		รวมสองทิศทาง	8,811	7,464	2,195	1,645



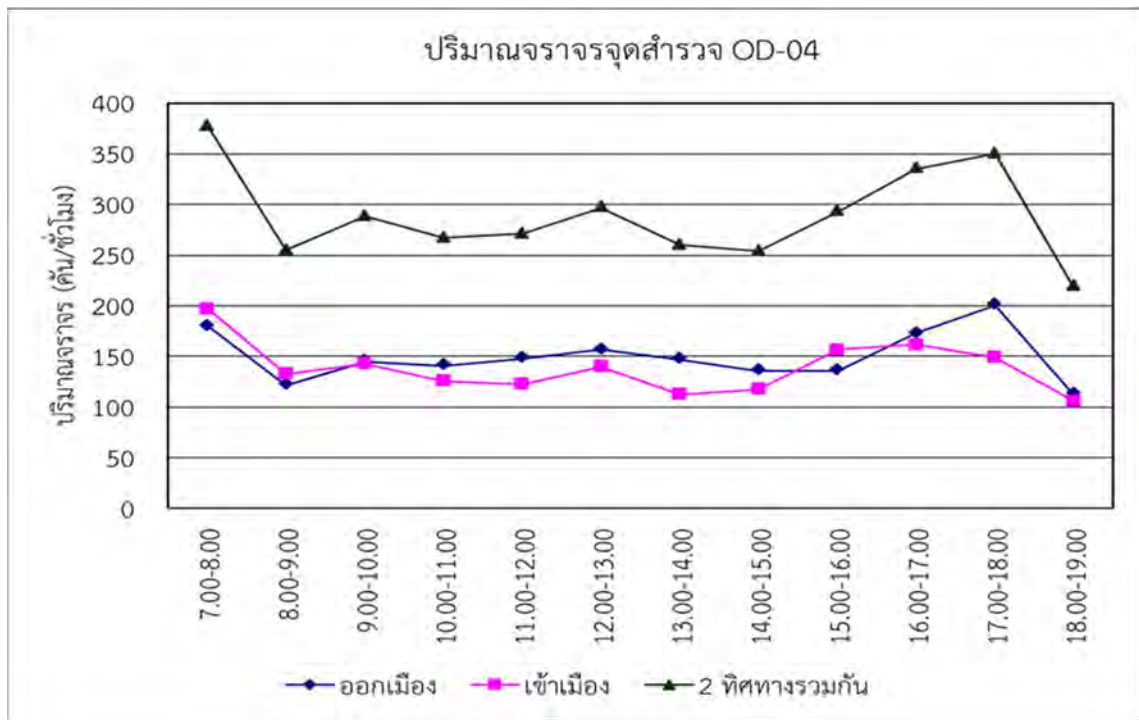
รูปที่ 4.1-14 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-1



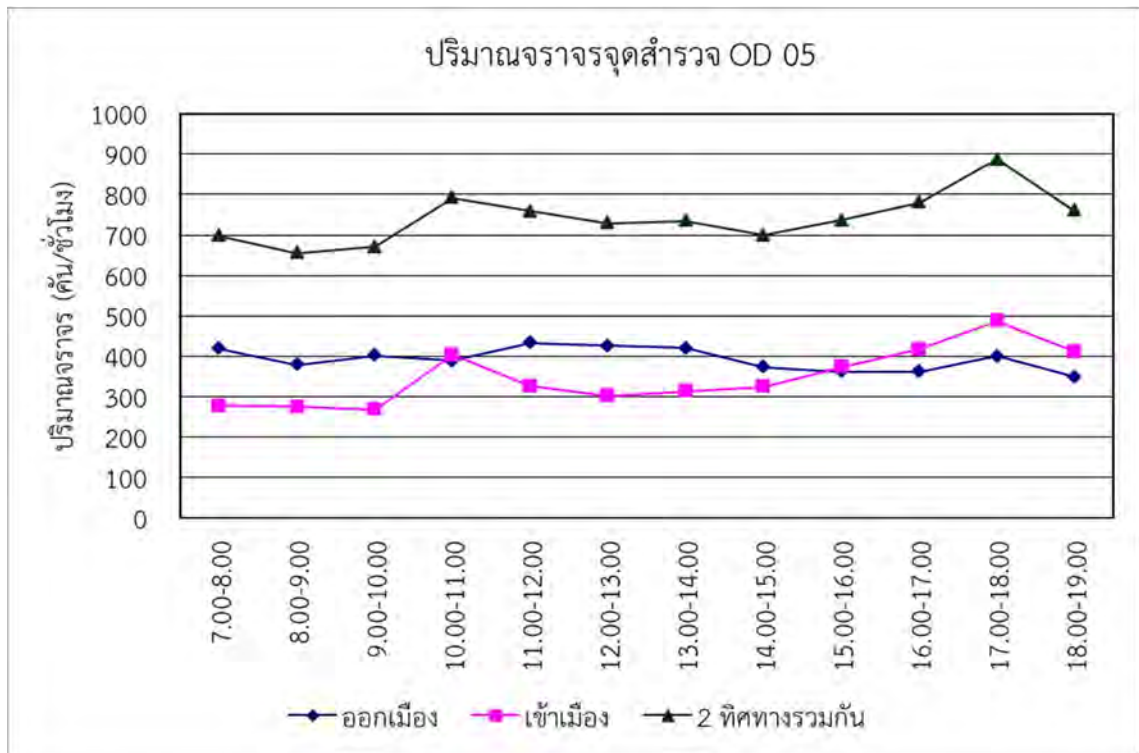
รูปที่ 4.1-15 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-2



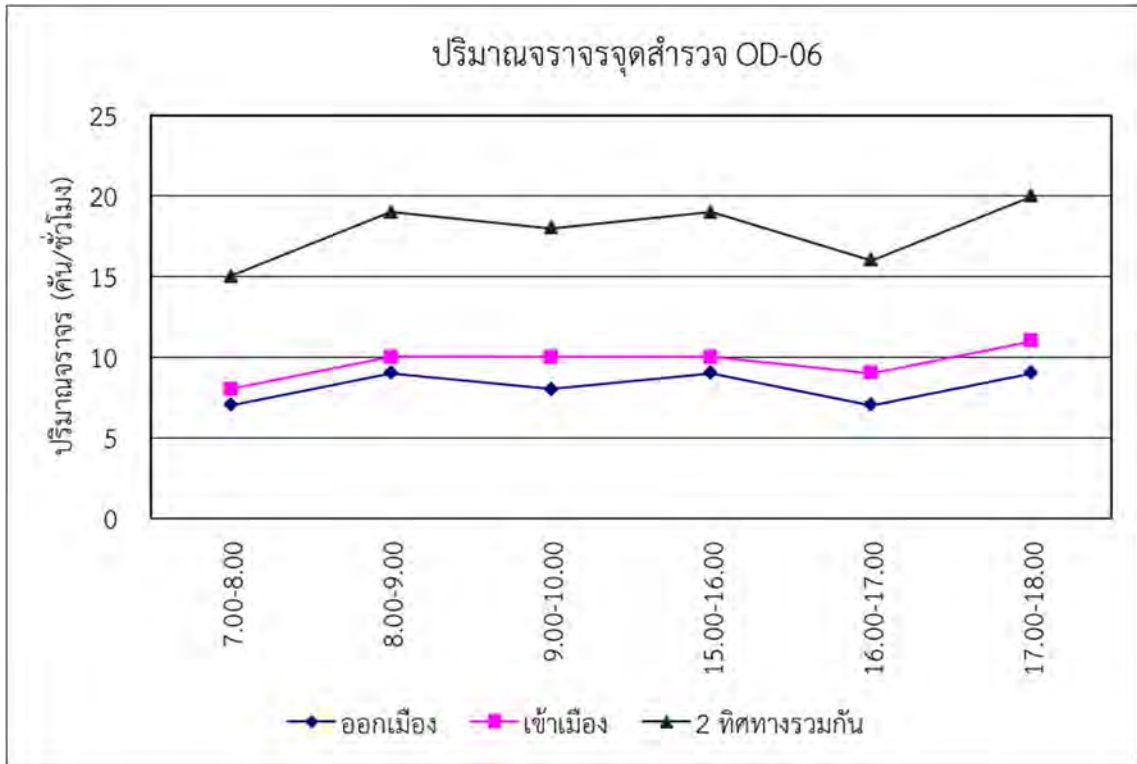
รูปที่ 4.1-16 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-3



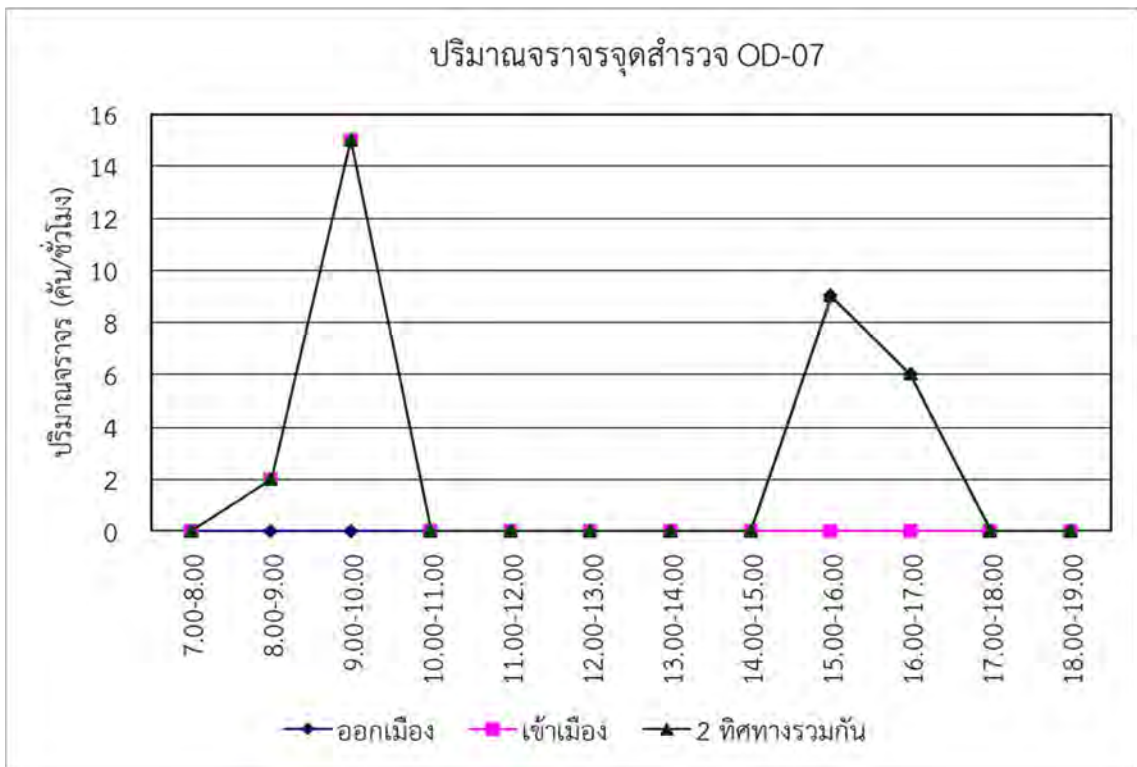
รูปที่ 4.1-17 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-4



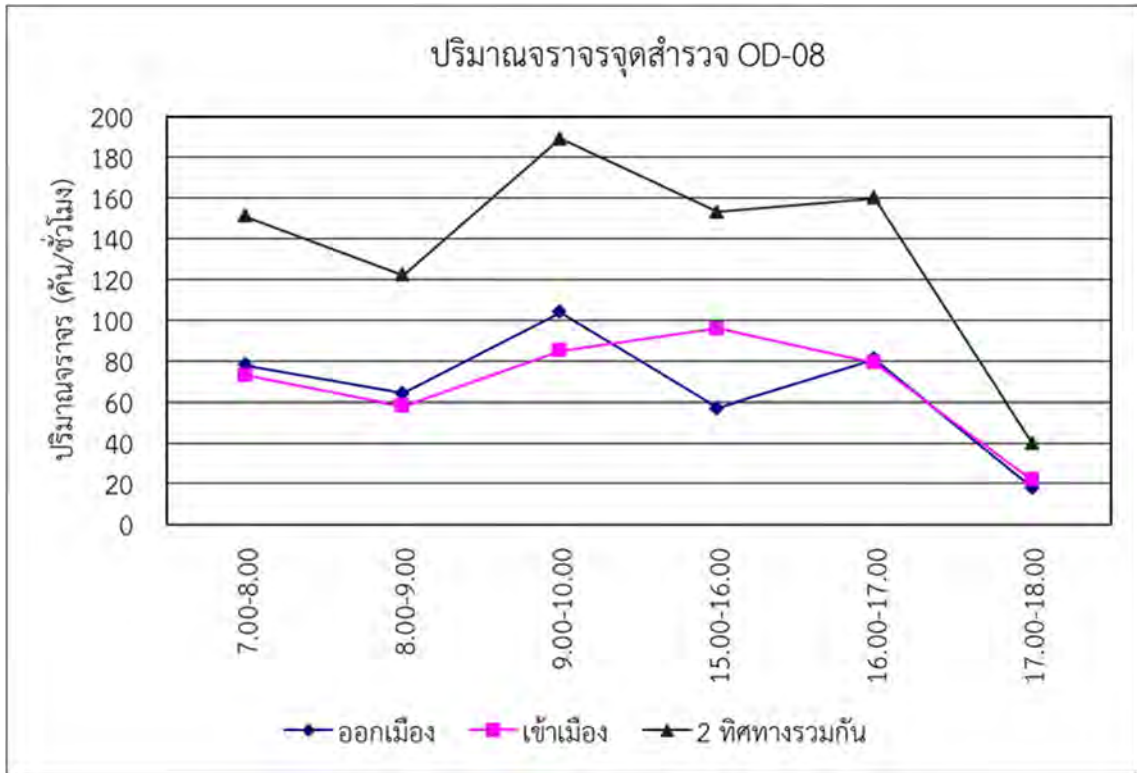
รูปที่ 4.1-18 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-5



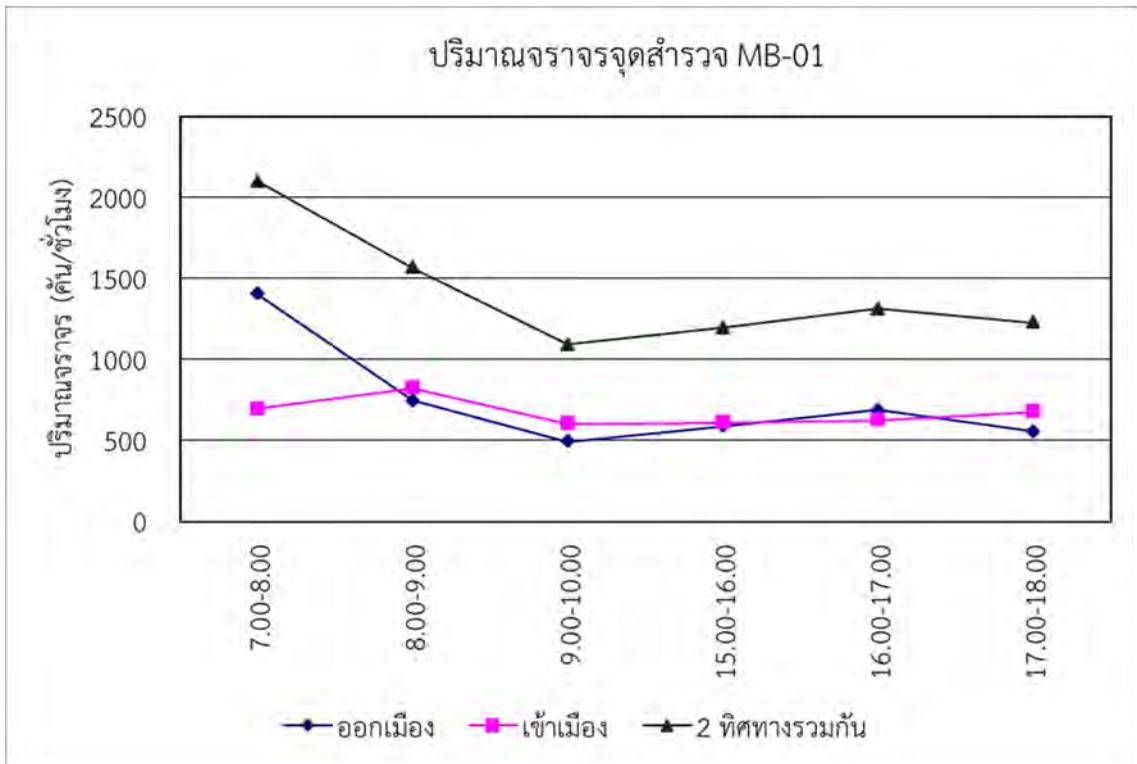
รูปที่ 4.1-19 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-6



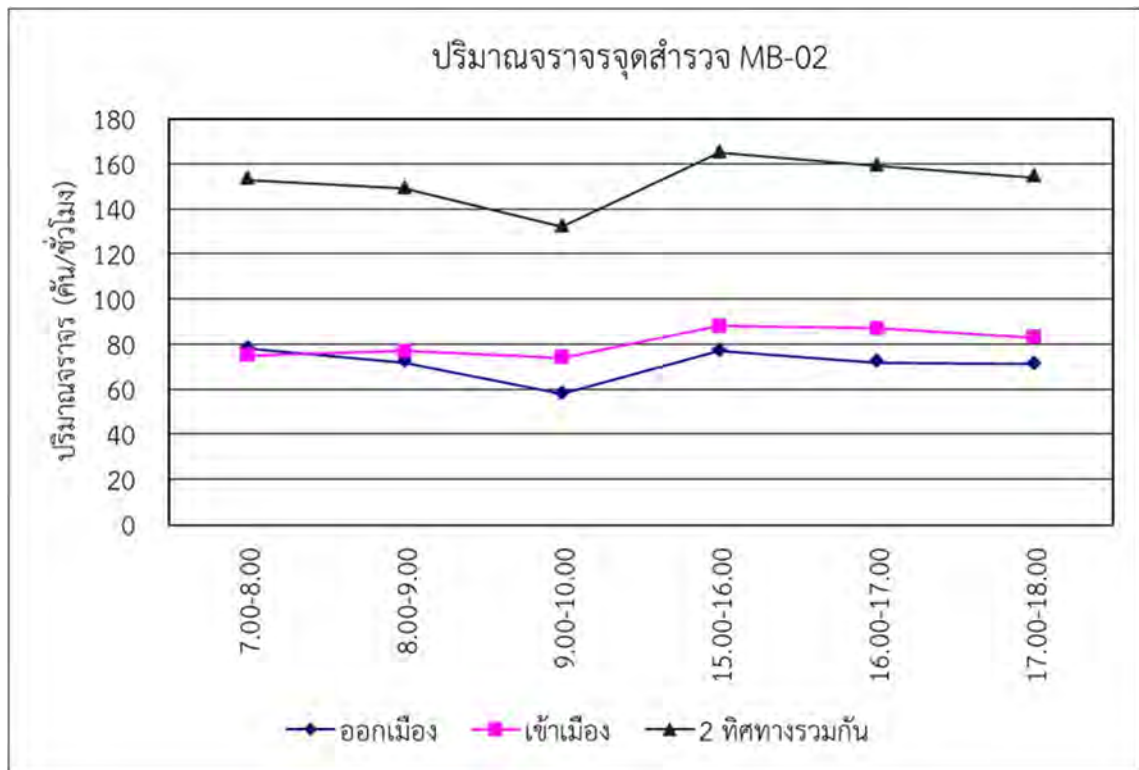
รูปที่ 4.1-20 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-7



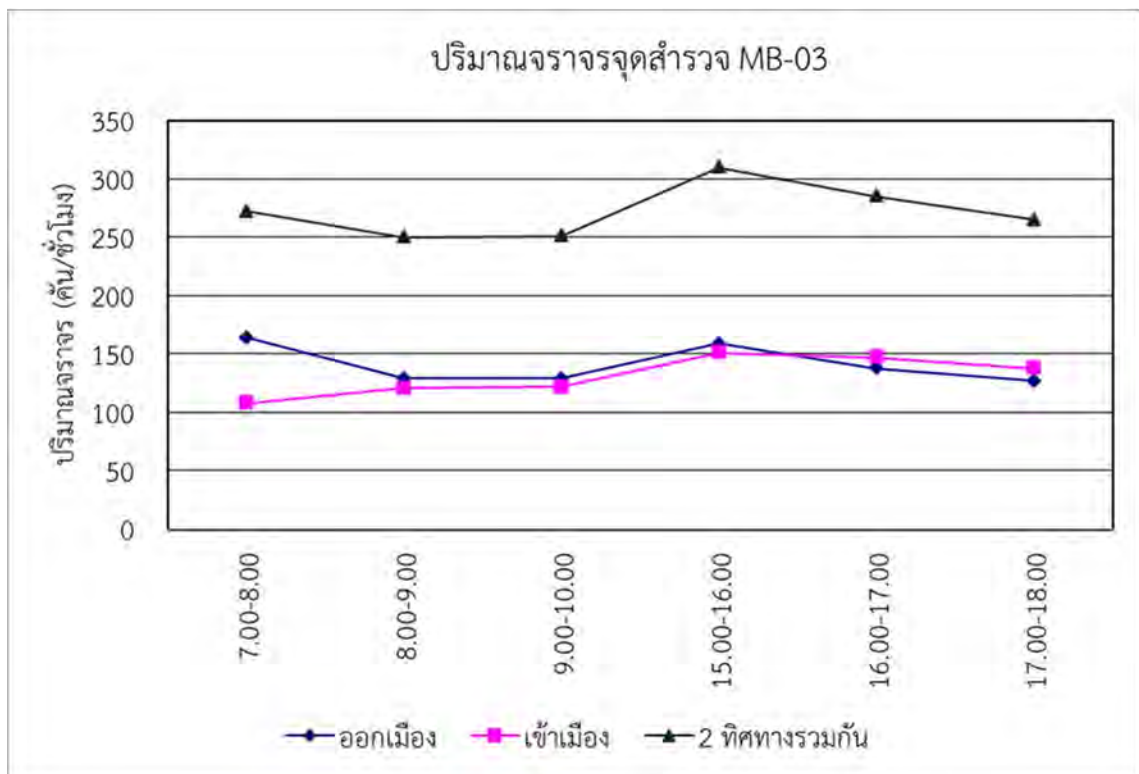
รูปที่ 4.1-21 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ OD-8



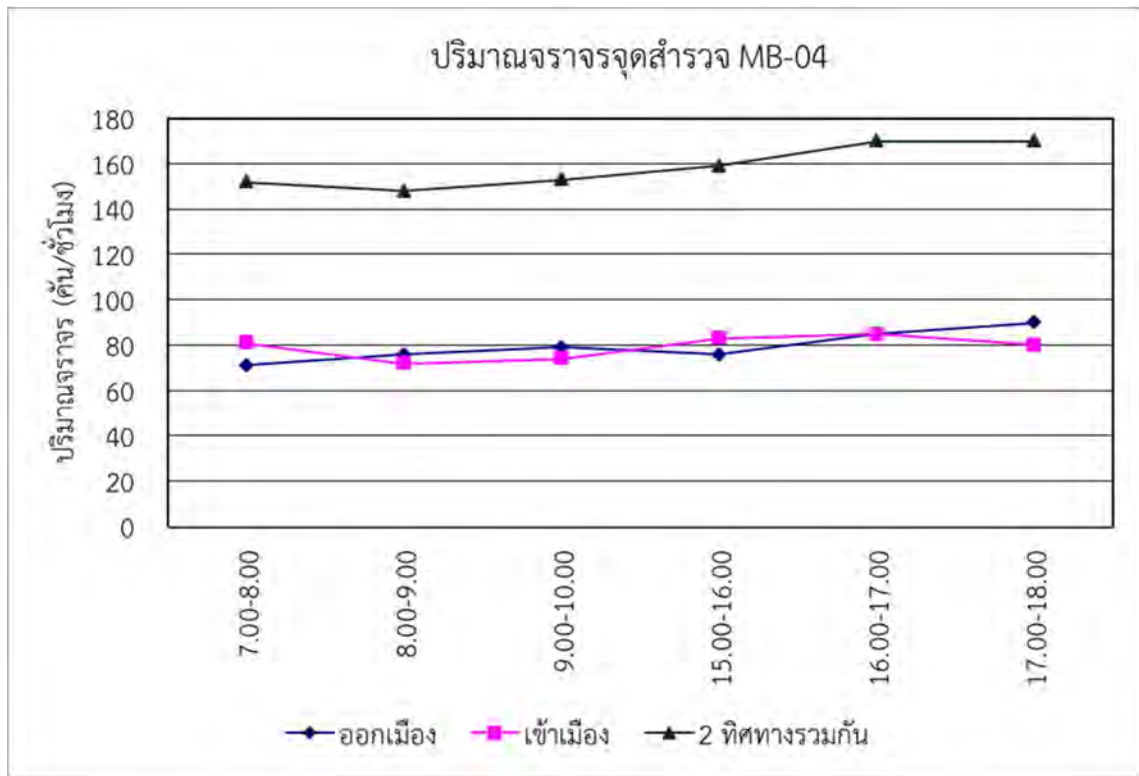
รูปที่ 4.1-22 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-1



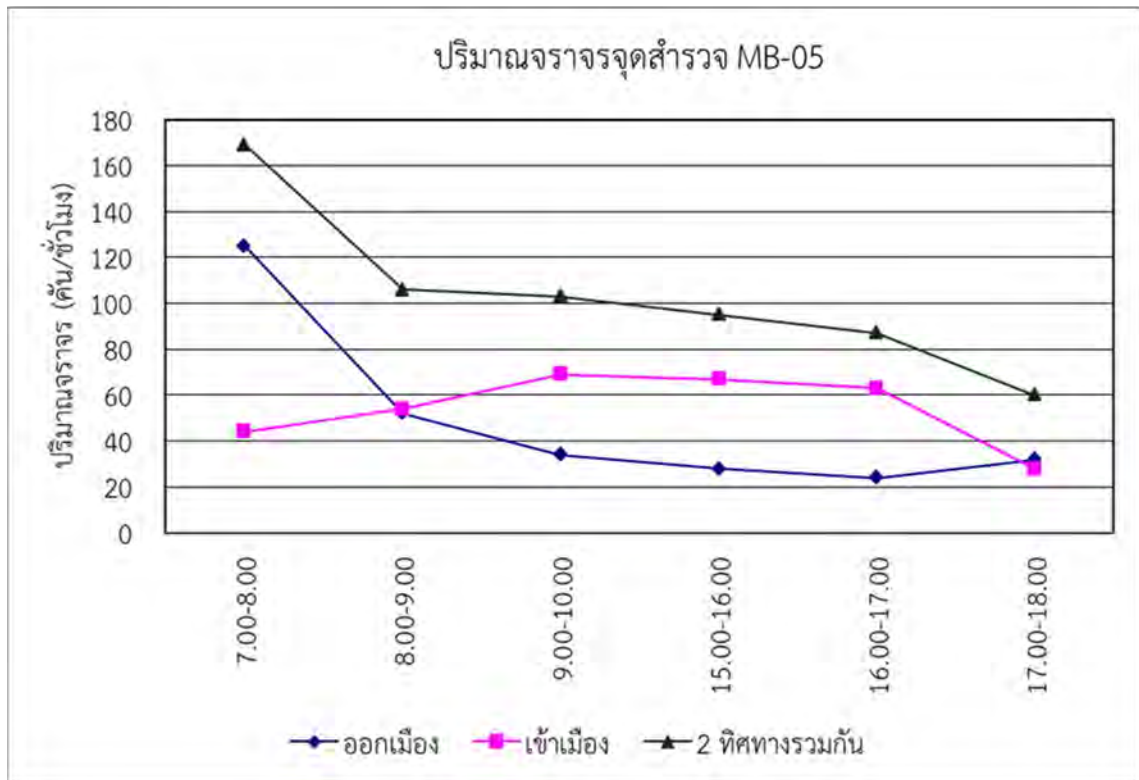
รูปที่ 4.1-23 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-2



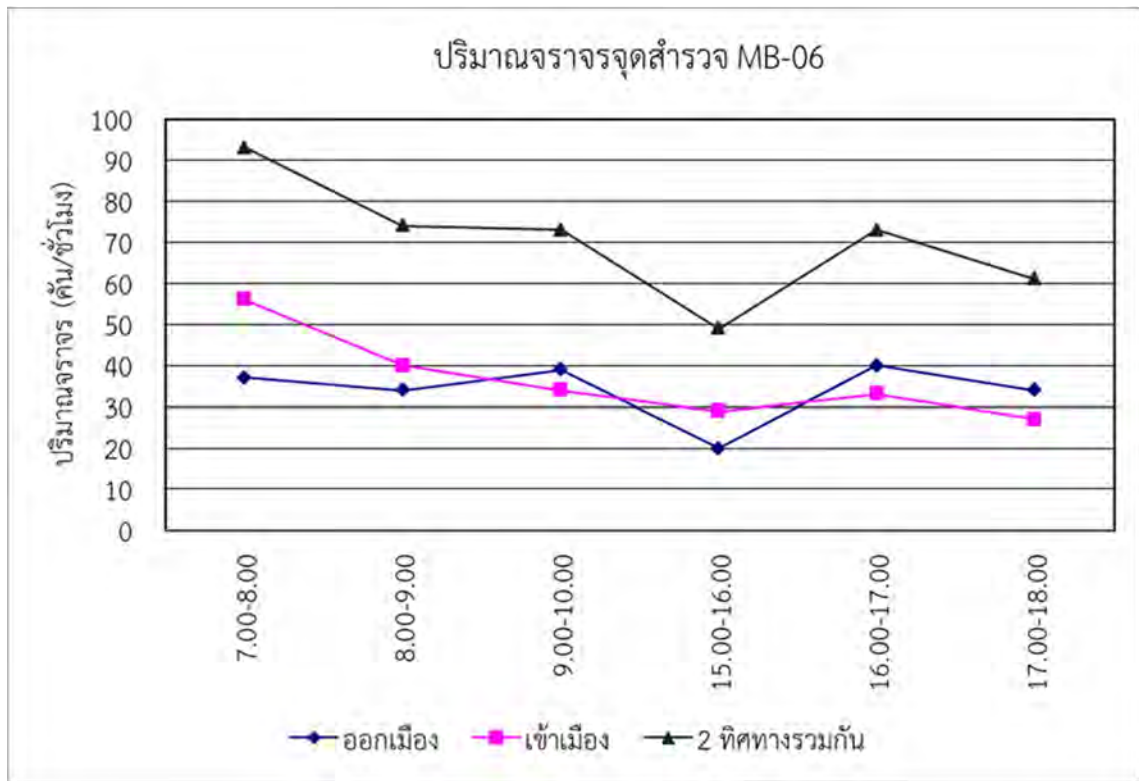
รูปที่ 4.1-24 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-3



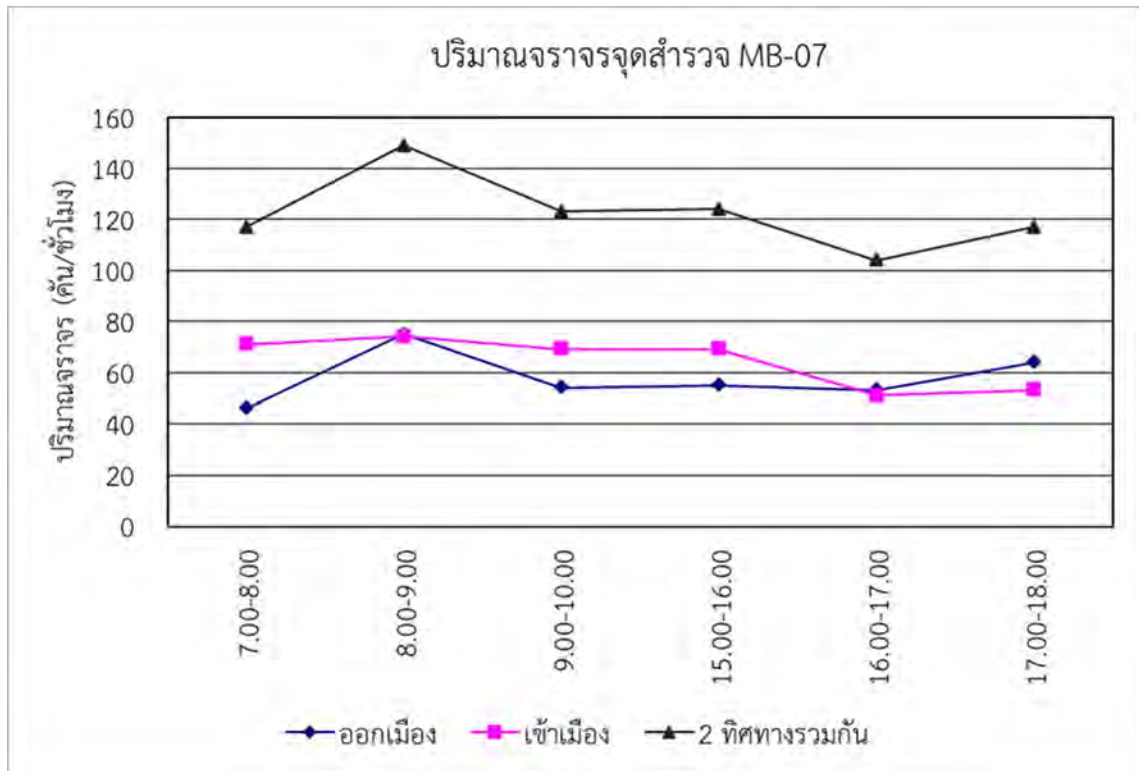
รูปที่ 4.1-25 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-4



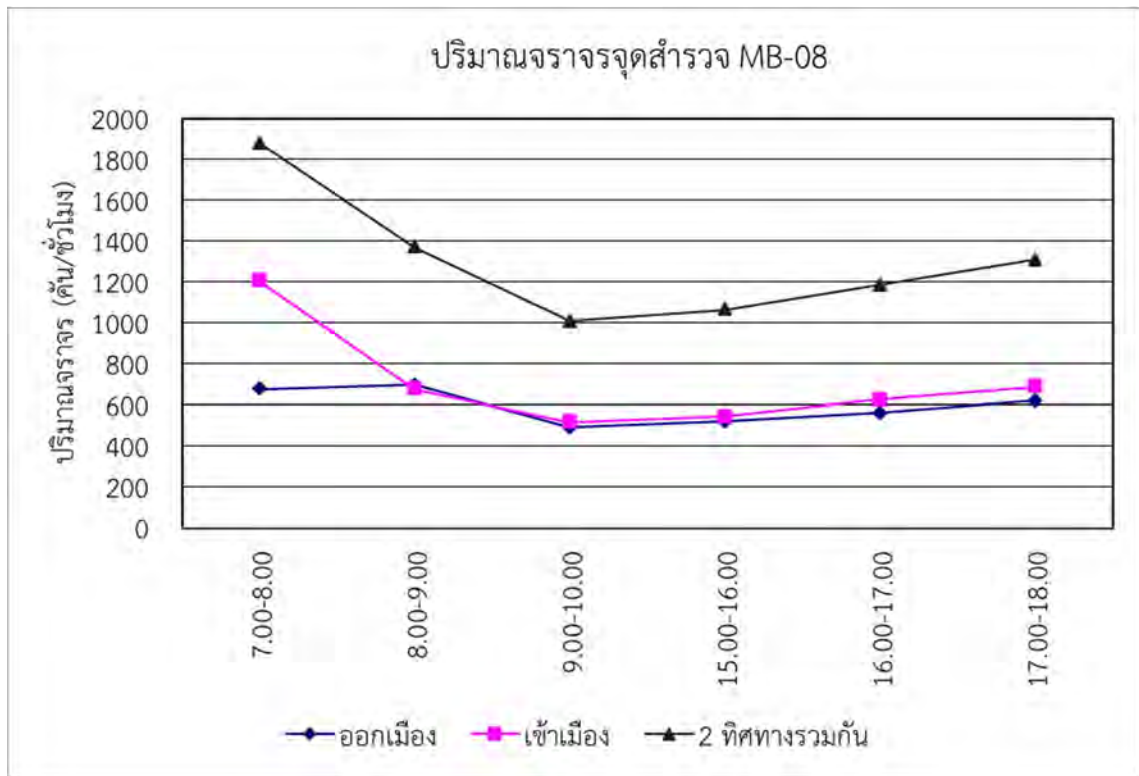
รูปที่ 4.1-26 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-5



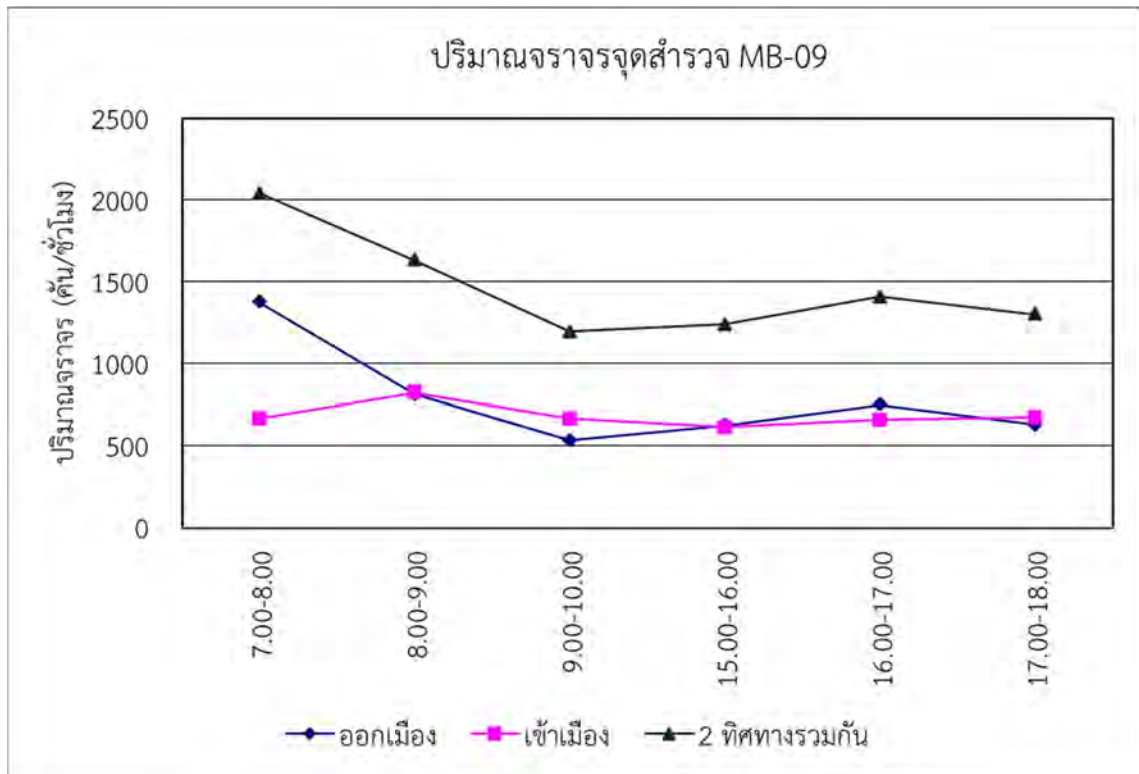
รูปที่ 4.1-27 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-6



รูปที่ 4.1-28 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-7



รูปที่ 4.1-29 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-8



รูปที่ 4.1-30 ผลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนบริเวณ MB-9

4.1.4.2 ข้อมูลจุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง

ผลการสำรวจข้อมูลจุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทางในพื้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์ ที่ได้จากการสุ่มสัมภาษณ์ตัวอย่างริมถนน (Roadside Interview Survey) ประมาณ 1.57% ของปริมาณจราจรบนเส้นทาง มาทำการวิเคราะห์เพื่อให้ได้ภาพรวมของความต้องการการเดินทางทั้งหมด ได้แก่ สินค้า ผู้โดยสาร และนักท่องเที่ยว ระหว่างพื้นที่ภายในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งการเดินทางเข้าสู่ ออกจาก และการเดินทางผ่านพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์ยังทำให้ทราบถึงวัตถุประสงค์ของผู้ใช้รถบนทางหลวง และจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยบนยานพาหนะแต่ละประเภทด้วย โดยมีรายละเอียดดังนี้

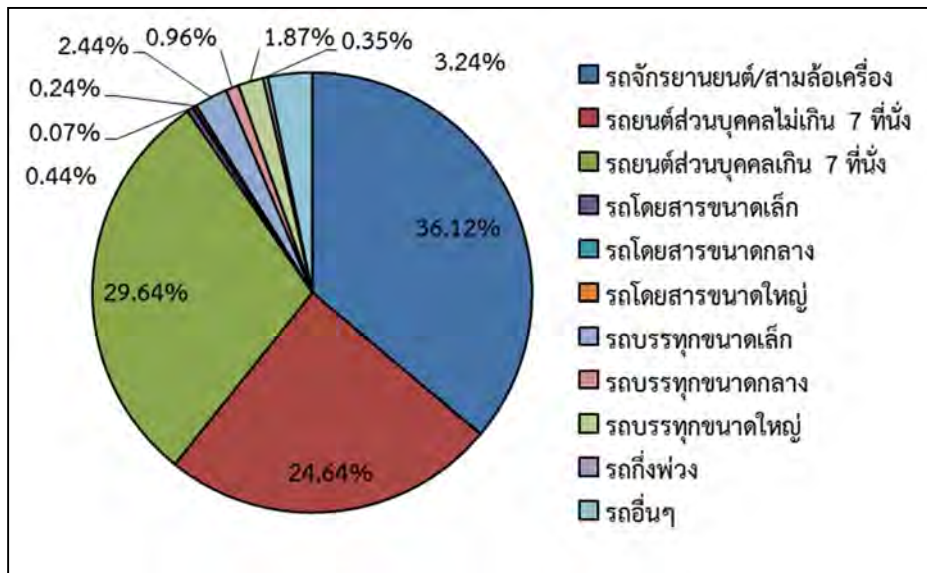
1) ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

การสำรวจในการศึกษานี้ได้แบ่งประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางออกเป็น 11 ประเภท ซึ่งสอดคล้องกับการแบ่งประเภทยานพาหนะของกรมทางหลวง 12 ประเภท (ยกเว้นรถจักรยาน) โดยจากการศึกษา พบว่า ในพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนการใช้รถจักรยานยนต์สูงสุด คิดเป็น 36.12% รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลเกิน 7 ที่นั่ง และรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ซึ่งคิดเป็น 29.64% และ 24.64% ตามลำดับ ส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ในพื้นที่ (รถโดยสารขนาดใหญ่ รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถกึ่งพ่วง) มีสัดส่วนคิดเป็น 2.46% ของปริมาณจราจรทั้งหมดดังแสดงในตารางที่ 4.1-11 และ รูปที่ 4.1-31

ตารางที่ 4.1-11 สัดส่วนยานพาหนะแต่ละประเภทที่ใช้ในการเดินทางในพื้นที่ศึกษา

ประเภทยานพาหนะ	จำนวนยานพาหนะเฉลี่ย (คันต่อวัน)	สัดส่วนยานพาหนะเฉลี่ย (%)
รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง	196,884	36.12
รถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง	134,294	24.64
รถยนต์ส่วนบุคคลเกิน 7 ที่นั่ง	161,558	29.64
รถโดยสารขนาดเล็ก	2,418	0.44
รถโดยสารขนาดกลาง	365	0.07
รถโดยสารขนาดใหญ่	1,296	0.24
รถบรรทุกขนาดเล็ก	13,286	2.44
รถบรรทุกขนาดกลาง	5212	0.96
รถบรรทุกขนาดใหญ่	10,174	1.87
รถกึ่งพ่วง	1,889	0.35
รถอื่นๆ	17,670	3.24
รวม	539,469	100.00

ที่มา: การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง



ที่มา: การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง

รูปที่ 4.1-31 สัดส่วนยานพาหนะแต่ละประเภทที่ใช้ในการเดินทางในพื้นที่ศึกษา

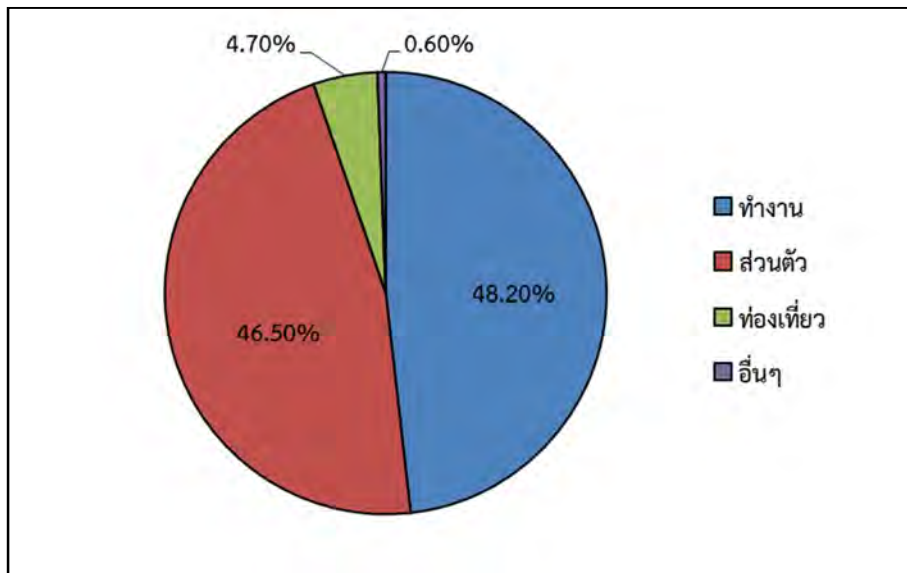
2) วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

การสำรวจในการศึกษานี้ได้แบ่งวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ การเดินทางเพื่อทำงาน ธุรกิจส่วนตัว ท่องเที่ยว และอื่นๆ โดยผลการสำรวจ พบว่า การเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ไปทำงานมีสัดส่วนมากที่สุด 48.30% รองลงมา ได้แก่ การเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ส่วนตัว และท่องเที่ยว ซึ่งมีสัดส่วน 46.50% และ 4.70% ตามลำดับ โดยรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.1-12 และ รูปที่ 4.1-32

ตารางที่ 4.1-12 สัดส่วนวัตถุประสงค์ของการเดินทางในพื้นที่ศึกษา

ประเภทยานพาหนะ	วัตถุประสงค์ในการเดินทาง (%)				รวมทั้งสิ้น
	ทำงาน	ส่วนตัว	ท่องเที่ยว	อื่นๆ	
รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง	40.00	60.00	-	-	100.00
รถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง	40.60	57.60	1.80	-	100.00
รถยนต์ส่วนบุคคลเกิน 7 ที่นั่ง	77.80	22.20	-	-	100.00
รถโดยสารขนาดเล็ก	35.40	58.00	6.40	0.20	100.00
รถโดยสารขนาดกลาง	74.10	22.20	3.70	-	100.00
รถโดยสารขนาดใหญ่	59.50	21.60	5.40	13.5	100.00
รถบรรทุกขนาดเล็ก	84.90	12.30	-	2.70	100.00
รถบรรทุกขนาดกลาง	74.60	23.90	0.60	0.90	100.00
รถบรรทุกขนาดใหญ่	91.00	7.70	0.60	0.60	100.00
รถกึ่งพ่วง	94.70	4.10	-	1.20	100.00
รถอื่นๆ	90.20	6.10	-	3.70	100.00
รวม	48.20	46.50	4.70	0.60	100.00

ที่มา: การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง



ที่มา: การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง

รูปที่ 4.1-32 สัดส่วนวัตถุประสงค์ของการเดินทางในพื้นที่ศึกษา

3) จำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

การศึกษานี้ได้วิเคราะห์จำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากผลการสำรวจ พบว่า มีจำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสารโดยเฉลี่ยสำหรับรถจักรยานยนต์เท่ากับ 1.53 คนต่อคัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีค่าประมาณ 2.17-3.25 คนต่อคัน รถโดยสารมีค่าประมาณเท่ากับ 4.88-24.67 คนต่อคัน และรถบรรทุกมีค่าประมาณ 1.32-2.38 คนต่อคัน โดยรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.1-13

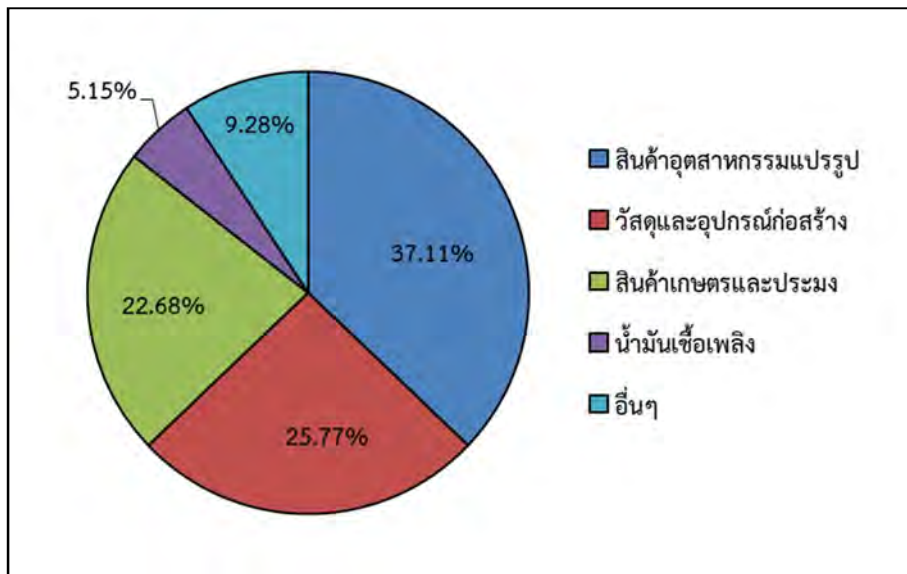
ตารางที่ 4.1-13 จำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถประเภทต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา

ประเภทรถ	จำนวนคนบนรถเฉลี่ย (คนต่อคัน)
รถจักรยานยนต์/สามล้อเครื่อง	1.53
รถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง	2.17
รถยนต์ส่วนบุคคลเกิน 7 ที่นั่ง	3.25
รถโดยสารขนาดเล็ก	4.88
รถโดยสารขนาดกลาง	7.60
รถโดยสารขนาดใหญ่	24.67
รถบรรทุกขนาดเล็ก	2.23
รถบรรทุกขนาดกลาง	2.38
รถบรรทุกขนาดใหญ่	1.84
รถกึ่งพ่วง	1.71
รถอื่นๆ	1.32

ที่มา: การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง

4) ประเภทสินค้า (กรณีที่เป็นรถขนส่งสินค้า)

ในการสำรวจข้อมูลการขนส่งสินค้าของรถบรรทุก พบว่า สำหรับประเภทสินค้าที่ขนส่งในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรมแปรรูป คิดเป็น 37.11% รองลงมาเป็นวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง สินค้าเกษตรและประมง และน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งคิดเป็น 25.77% 22.68% และ 5.15% ตามลำดับ โดยรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 4.1-33

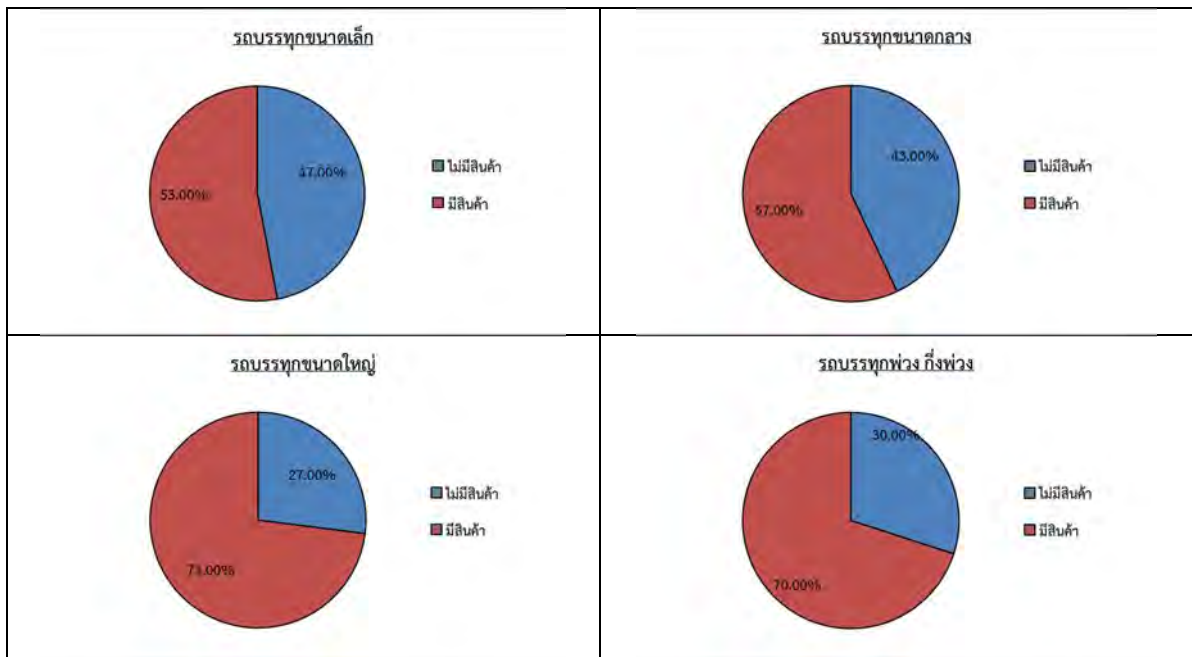


ที่มา: การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง

รูปที่ 4.1-33 สัดส่วนประเภทสินค้าที่ขนส่งในพื้นที่ศึกษา

5) น้ำหนักบรรทุก (กรณีที่เป็นรถขนส่งสินค้า)

ในการสำรวจข้อมูลการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกทุกประเภทในพื้นที่ศึกษา พบว่า รถบรรทุกส่วนใหญ่มีการใช้ในการขนส่งสินค้า แต่ก็มีสัดส่วนเล็กน้อยที่ไม่มีการบรรทุกสินค้า โดยสัดส่วนการขนส่งเที่ยวเปล่าและการขนส่งที่มีสินค้ามีสัดส่วนอยู่ที่ 41 : 59 หากพิจารณาแยกรายละเอียดตามประเภทรถบรรทุก รถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก 4 ล้อจะมีสัดส่วนการขนส่งเที่ยวเปล่าที่สูงที่สุด โดยมีสัดส่วนอยู่ที่ 47 : 53 โดยรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 4.1-34

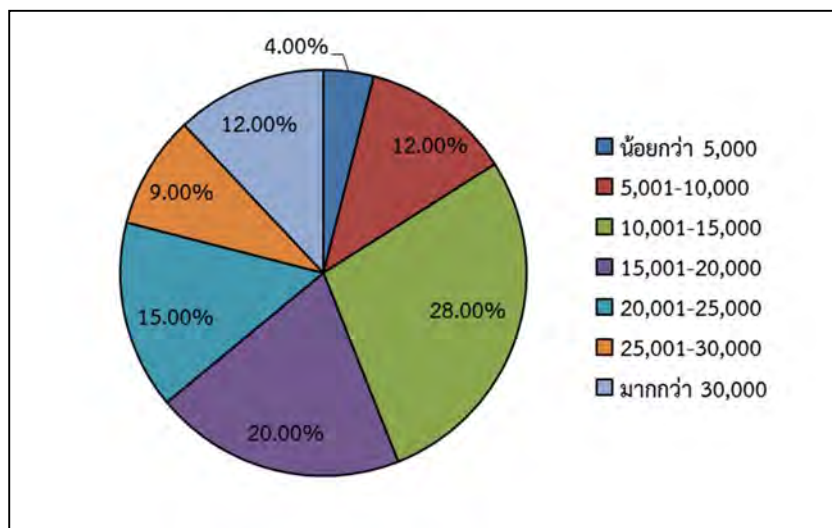


ที่มา: การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง

รูปที่ 4.1-34 สัดส่วนการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกในพื้นที่ศึกษา

6) ระดับรายได้ของผู้เดินทาง

การสัมภาษณ์ระดับรายได้ของผู้เดินทางรวมรถทุกประเภท ซึ่งพบว่ารายได้เฉลี่ยของผู้ใช้รถในพื้นที่ศึกษาถือว่ามีรายได้ที่ค่อนข้างสูง โดยส่วนใหญ่แล้วมีรายได้เฉลี่ยประมาณ 10,001 - 15,000 บาท/เดือน คิดเป็น 28.00% รองลงมาอยู่ในช่วง 15,001-20,000 บาท/เดือน คิดเป็น 20.00% ทั้งหมดคำนวณเป็นเฉลี่ยทั้งหมดของผู้ใช้รถในพื้นที่ที่ได้จากการสัมภาษณ์พบว่า รายได้เฉลี่ยของผู้ใช้รถทุกประเภทมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 17,047 บาท/เดือน โดยรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 4.1-35



ที่มา: การสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง

รูปที่ 4.1-35 สัดส่วนระดับรายได้ของผู้เดินทาง

4.2 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการการสัมภาษณ์บุคลากรในหน่วยงานหรือแกนนำภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านมุมมองและแนวคิดด้านการค้า ด้านการลงทุน ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการท่องเที่ยว ด้านปัญหาและอุปสรรค และด้านการพัฒนาในพื้นที่ โดยจากการสัมภาษณ์เชิงลึกในประเทศไทย ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังแสดงในรูปที่ 4.2-1 ถึง รูปที่ 4.2-3 และสามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ในภาคผนวก ข ซึ่งสามารถสรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ได้ดังนี้



รูปที่ 4.2-1 การสัมภาษณ์เชิงลึกในประเทศไทย



รูปที่ 4.2-2 การสัมภาษณ์เชิงลึกในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



รูปที่ 4.2-3 การสัมภาษณ์เชิงลึกในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

4.2.1 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกในประเทศไทย

การค้าขายบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อค่อนข้างซบเซาลงอย่างมาก เนื่องจากทางการ สปป.ลาว มีการเก็บภาษีสูงขึ้น ส่งผลให้การซื้อขายสินค้าของผู้ประกอบการไทยและลาว หันไปซื้อขายบริเวณจุดผ่อนปรนที่ไม่ต้องเสียภาษีกันแทน

● มุมมองด้านปัญหาและอุปสรรค

- นโยบายและแนวทางในการพัฒนาขององค์กรในแต่ละภาคส่วนไม่สอดคล้องกัน ทำให้การดำเนินการพัฒนาเกิดความสับสน ไม่เป็นไปในทางเดียวกัน
- ติดเงื่อนไขด้านกฎระเบียบของทางภาครัฐทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน
- การขอใช้พื้นที่ป่าเสื่อมโทรม (Zone C) ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าน้ำปาด

● มุมมองด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่

- ภาครัฐ ต้องการให้เกิดการพัฒนาบริเวณด้านให้อยู่ในรูปแบบของเมืองชายแดนที่มีความพร้อมในทุกๆ ด้าน
- ภาคเอกชน ต้องการแนวทางการแก้ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถเปิดใช้งานและพัฒนาด่านภูค้อในฐานะด่านการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค

4.2.2 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกใน สปป.ลาว

สปป. ลาว เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อของไทยให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ เนื่องจากสามารถลดระยะทางและเชื่อมโยงไปได้ในหลายๆ ภูมิภาคของ สปป. ลาว

● มุมมองด้านปัญหาและอุปสรรค

- ภาครัฐมีนโยบายควบคุมเกี่ยวกับกิจกรรมการขนส่งไม้และผลิตผลทางการเกษตรทำให้ยอดความต้องการในปัจจุบันลดน้อยลง
- ในอนาคต สปป. ลาว มีนโยบายในการนำเข้าให้น้อยลง เพื่อการรักษาเสถียรภาพของดุลการค้าไว้ - ด้านการให้บริการของ สปป.ลาว ยังไม่เป็นมาตรฐานสากลและระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ยังไม่เพียงพอ
- กฎหมายของประเทศไทยไม่อนุญาตให้รถโดยสารต่ำกว่า 45 ที่นั่งเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้การขยายเส้นทาง เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าถูกจำกัด

● มุมมองด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่

- ต้องการให้พัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ (ประเทศไทย) ให้สามารถรองรับกับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ มีการพัฒนาระบบการตรวจปล่อยสินค้าที่ได้มาตรฐานและผลักดันให้มีการลงทุนพื้นที่มากยิ่งขึ้น
- ควรมีระบบขนส่งสาธารณะเส้นทางหลวงพระบาง - อุดรธานี - พิชญ์โลก

4.2.3 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกในสหภาพเมียนมา

ปัจจุบันการขนส่งส่วนใหญ่จะส่งไปยังประเทศไทยเท่านั้น ไม่มีการขนส่งสินค้าจากสหภาพเมียนมาไปยัง สปป. ลาว โดยตรง และการขนส่งสินค้ากว่า 90% เป็นการขนส่งสินค้าจากด่านแม่สอดไปยังเมืองย่างกุ้ง แต่มีสินค้าเพียง 10% ที่ขนส่งจากย่างกุ้งกลับมาที่ด่านแม่สอด และสำหรับจำนวนนักท่องเที่ยวชาวเมียนมาไปท่องเที่ยว สปป. ลาว น้อยมาก ส่วนใหญ่เดินทางโดยเครื่องบิน

● มุมมองด้านปัญหาและอุปสรรค

- ประเทศไทยกำหนดให้เดินทางในระยะทางไม่เกิน 30 กิโลเมตรเท่านั้น หากต้องเข้าไปเที่ยวในพื้นที่อื่นๆ ต้องดำเนินการขอวีซ่าที่เมืองย่างกุ้ง ซึ่งไม่สามารถขอที่ชายแดนได้
- ข้อกฎหมายการส่งออกสินค้าไปยังประเทศไทยและมีขั้นตอนศุลกากรที่ยุ่งยาก
- ปัจจุบันสหภาพเมียนมาทำธุรกิจในรูปแบบของเงินสด ในการค้าระหว่างประเทศบางครั้งพ่อค้าคนกลางไม่เปิดเผยใบสั่งซื้อที่แท้จริง ทำให้ไม่สามารถทราบต้นทุนของสินค้าที่แท้จริง
- สำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง โดยเฉพาะทางถนนและสะพาน ยังขาดความปลอดภัยและยังขาดระเบียบ กฎหมายในการจราจรยังไม่มีความเป็นมาตรฐาน

● มุมมองด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่

- คาดว่าสินค้าที่มีศักยภาพสามารถส่งออกไปยัง สปป. ลาว ประกอบด้วย หอม กระเทียม พริกป่น และถั่ว
- ในขณะนี้สหภาพเมียนมาได้เร่งพัฒนาการเชื่อมโยงของถนน โดยมีการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 คาดว่าจะเปิดใช้งานในปี 2019 จะส่งผลทำให้การค้าและการเดินทางระหว่างประเทศนั้นสะดวกมากยิ่งขึ้น
- เส้นทางจากเมืองกอกาเร็กไปยังเมืองเอ็นดูกำลังก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะเสร็จภายในปี ค.ศ. 2019 ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางระหว่างเมืองเมียวดีและเมืองพะอันลงเหลือเพียง 2 ชั่วโมงครึ่ง
- ในอนาคตอันใกล้ทางภาครัฐเร่งให้เกิดการพัฒนาแหล่งอาหารทะเล การสร้างท่าเรือ เพื่อรองรับการจำหน่ายและส่งออกอาหารทะเล
- อยากให้ประเทศไทยมีการผ่อนผัน VISA เพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวระหว่างสามประเทศ และเพื่อช่วยขับเคลื่อนการท่องเที่ยวให้สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก
- อยากให้ประเทศไทยผ่อนผัน ข้อกำหนดด้านกฎหมายในการบรรทุกสินค้าผ่านแดน เพื่อสอดคล้องและสอดคล้องกับการค้าเสรีอาเซียน
- อยากให้ประเทศไทยทบทวนเรื่อง กฎระเบียบ เงื่อนไข ศุลกากร กำแพงภาษี ในการนำเข้าสินค้าจากสหภาพเมียนมา
- อยากให้เร่งผลักดันระบบการเงินและการธนาคารให้อยู่ในรูปแบบการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใส ชัดเจน และเป็นระบบ

บทที่ 5

การวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

ในบทนี้จะกล่าวถึงผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางในการศึกษาที่ดำเนินการวิจัยตามหัวข้อ 3.1.2.1 ของ บทที่ 3 โดยแบ่งผลออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาแบบจำลอง 2) ผลการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทาง และ 3) ผลการคาดการณ์ความต้องการเดินทางในอนาคต ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาแบบจำลอง

ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการพัฒนาแบบจำลอง สามารถแบ่งผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ได้ 3 ส่วน ได้แก่ 1) ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย 2) ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของ สปป.ลาว และ 3) ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของสหภาพเมียนมา โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1.1 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย

การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย ประกอบด้วย 1) จำนวนประชากร และ 2) รายได้เฉลี่ยต่อคน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) จำนวนประชากร

การวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากร ได้นำข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2556-2560) ที่ได้จากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย มาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แนวโน้มการเติบโตในอดีตและคาดการณ์ไปในอนาคต ดังแสดงในตารางที่ 5.1-1

2) รายได้เฉลี่ยต่อคน

การวิเคราะห์และคาดการณ์รายได้เฉลี่ยต่อคน ได้นำข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2556-2560) ที่ได้จากพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย มาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แนวโน้มการเติบโตในอดีตและคาดการณ์ไปในอนาคต ดังแสดงในตารางที่ 5.1-2

ตารางที่ 5.1-1 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากรของประเทศไทย

No.	Administration			Border Crossing Point	Population (Persons)					Growth (%)	Population (Persons)			
	Country	Province/State	District		2556	2557	2558	2559	2560		2561	2571	2581	2591
1	Thailand	Kanchanaburi	-	Phu Num Ron	842,882	848,198	882,146	885,112	887,979	0.33	890,910	920,757	951,604	983,484
2	Thailand	Tak	-	Mae Sot	532,353	539,553	618,382	631,965	644,267	2.07	657,613	807,264	990,971	1,216,483
3	Thailand	Nan	-	Huai Kon	477,912	478,264	479,518	479,916	479,838	0.03	479,998	481,602	483,211	484,825
4	Thailand	Loei	-	Tha Li	632,205	634,513	638,819	639,801	641,666	0.22	643,094	657,553	672,336	687,452
5	Thailand	Nong Khai	-	Nong Khai	514,943	517,260	519,580	520,363	521,886	0.22	523,043	534,753	546,726	558,966
6	Thailand	Chon Buri	-	Laemchabangport	1,390,354	1,421,425	1,455,039	1,483,049	1,509,125	1.84	1,536,917	1,844,605	2,213,891	2,657,107
7	Thailand	Prachuap Khiri Khan	-	Singkhorn	520,271	525,107	534,719	539,534	543,979	0.86	548,669	597,851	651,442	709,836
8	Thailand	Ranong	-	Ranong	174,776	177,089	187,536	189,154	190,399	0.76	191,847	206,945	223,231	240,799
9	Thailand	Chiang Rai	Chiang Khong	Chiang Khong	62,605	62,691	64,197	64,181	64,210	0.01	64,217	64,282	64,347	64,412
10	Thailand	Chiang Rai	Chiang Saen	Chiang Saen	50,210	50,344	53,520	53,467	53,664	0.13	53,736	54,463	55,199	55,946
11	Thailand	Chiang Rai	Mae Sai	Mae Sai	85,542	86,185	116,359	118,453	120,281	1.67	122,291	144,338	170,359	201,071
12	Thailand	Uttaradit	Ban Khok	Phu Doo	14,413	14,472	14,605	14,595	14,616	0.04	14,622	14,677	14,733	14,788
13	Thailand	Uttaradit	Fak Tha	-	14,805	14,726	14,635	14,537	14,508	0.04	14,513	14,568	14,623	14,678
14	Thailand	Uttaradit	Laplae	-	55,808	55,652	55,489	55,410	55,339	0.04	55,360	55,569	55,778	55,989
15	Thailand	Uttaradit	Muang Uttaradit	-	150,650	150,341	150,276	149,841	150,060	0.04	150,116	150,682	151,250	151,821
16	Thailand	Uttaradit	Nam Pat	-	32,615	32,516	36,906	36,783	36,729	0.04	36,743	36,882	37,021	37,160
17	Thailand	Uttaradit	Phichai	-	77,044	77,048	76,908	76,666	76,444	0.04	76,473	76,761	77,051	77,342
18	Thailand	Uttaradit	Tha Pla	-	48,374	48,459	43,997	43,828	43,847	0.04	43,864	44,029	44,195	44,362
19	Thailand	Uttaradit	Thong Saen Khan	-	32,484	32,453	32,392	32,206	32,028	0.04	32,040	32,161	32,282	32,404
20	Thailand	Uttaradit	Tron	-	34,802	34,733	34,560	34,331	34,263	0.04	34,276	34,405	34,535	34,665
21	Thailand	Mae Hong Son	-	-	246,549	248,178	273,764	275,884	279,088	0.97	281,789	310,276	341,643	376,181
22	Thailand	Chiang Mai	-	-	1,666,888	1,678,284	1,728,242	1,735,762	1,746,840	0.54	1,756,214	1,852,765	1,954,624	2,062,082
23	Thailand	Lamphun	-	-	405,268	405,468	406,385	405,999	405,918	0.05	406,118	408,127	410,145	412,174
24	Thailand	Chiang Rai	-	-	1,006,303	1,008,479	1,043,874	1,046,443	1,049,460	0.27	1,052,264	1,080,721	1,109,948	1,139,966
25	Thailand	Lampang	-	-	754,862	753,013	752,356	748,850	746,547	0.05	746,915	750,609	754,322	758,053
26	Thailand	Phayao	-	-	486,744	484,454	482,645	479,188	477,100	0.05	477,335	479,696	482,068	484,453
27	Thailand	Phrae	-	-	456,074	454,083	452,346	449,810	447,564	0.05	447,785	450,000	452,225	454,462
28	Thailand	Sukhothai	-	-	602,713	602,460	601,712	600,231	599,319	0.04	599,545	601,806	604,076	606,354
29	Thailand	Kamphaeng Phet	-	-	728,631	729,522	730,158	729,542	729,133	0.04	729,408	732,159	734,920	737,692
30	Thailand	Phitsanulok	-	-	856,376	858,988	863,404	865,759	865,368	0.11	866,352	876,250	886,262	896,388

ตารางที่ 5.1-1 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากรของประเทศไทย

No.	Administration			Border Crossing Point	Population (Persons)					Growth (%)	Population (Persons)			
	Country	Province/State	District		2556	2557	2558	2559	2560		2561	2571	2581	2591
31	Thailand	Phichit	-	-	548,855	547,543	545,957	543,482	541,868	0.04	542,072	544,116	546,169	548,228
32	Thailand	Nakhon Sawan	-	-	1,073,142	1,072,756	1,071,942	1,066,455	1,065,334	0.05	1,065,815	1,070,640	1,075,486	1,080,355
33	Thailand	Phetchabun	-	-	994,397	995,807	996,986	995,223	995,331	0.13	996,626	1,009,668	1,022,880	1,036,265
34	Thailand	Lop Buri	-	-	757,970	758,406	758,655	757,321	757,273	0.05	757,615	761,045	764,490	767,950
35	Thailand	Sing Buri	-	-	212,690	212,158	211,426	210,588	210,088	0.05	210,183	211,134	212,090	213,050
36	Thailand	Chai Nat	-	-	332,769	332,283	331,655	330,431	329,722	0.05	329,871	331,364	332,864	334,371
37	Thailand	Uthai Thani	-	-	329,536	330,179	330,906	330,299	329,942	0.21	330,627	337,557	344,632	351,856
38	Thailand	Ratchaburi	-	-	850,162	853,217	867,883	869,823	871,714	0.22	873,636	893,089	912,975	933,304
39	Thailand	Phetchaburi	-	-	471,087	474,192	478,589	480,652	482,375	0.39	484,279	503,740	523,982	545,038
40	Thailand	Chumphon	-	-	498,294	500,575	505,830	507,604	509,650	0.38	511,571	531,182	551,544	572,687
41	Thailand	Suphan Buri	-	-	848,066	849,053	849,699	848,567	852,003	0.14	853,157	864,787	876,575	888,524
42	Thailand	Ang Thong	-	-	283,732	283,568	283,173	282,404	281,187	0.05	281,314	282,587	283,867	285,152
43	Thailand	Ayutthaya	-	-	797,970	803,599	808,360	810,320	813,852	0.34	816,612	844,732	873,820	903,910
44	Thailand	Pathum Thani	-	-	1,053,158	1,074,058	1,094,249	1,111,376	1,129,115	1.58	1,146,962	1,341,711	1,569,529	1,836,028
45	Thailand	Nonthaburi	-	-	1,156,271	1,173,870	1,193,711	1,211,924	1,229,735	1.50	1,248,153	1,448,203	1,680,317	1,949,633
46	Thailand	Nakhon Pathom	-	-	882,184	891,071	899,342	905,008	911,492	0.67	917,628	981,311	1,049,413	1,122,242
47	Thailand	Samut Sakhon	-	-	519,457	531,887	545,454	556,719	568,465	2.09	580,332	713,517	877,268	1,078,600
48	Thailand	Samut Songkhram	-	-	194,116	194,189	194,376	194,069	193,902	0.07	194,032	195,335	196,647	197,967
49	Thailand	Bangkok	-	-	5,686,252	5,692,284	5,696,409	5,686,646	5,682,415	0.09	5,687,488	5,738,466	5,789,901	5,841,796
50	Thailand	Samut Prakan	-	-	1,241,610	1,261,530	1,279,310	1,293,553	1,310,766	1.22	1,326,783	1,498,121	1,691,584	1,910,031
51	Thailand	Chachoengsao	-	-	690,226	695,478	700,902	704,399	709,889	0.64	714,426	761,418	811,500	864,877
52	Thailand	Rayong	-	-	661,220	674,393	688,999	700,223	711,236	1.60	722,622	847,007	992,802	1,163,693
53	Thailand	Nakhon Nayok	-	-	256,085	257,300	258,577	258,358	259,342	0.15	259,725	263,590	267,512	271,493
54	Thailand	Prachin Buri	-	-	476,167	479,314	482,195	484,829	487,544	0.55	490,241	518,042	547,420	578,464
55	Thailand	Saraburi	-	-	629,216	633,460	637,673	640,065	642,040	0.34	644,235	666,599	689,739	713,683
56	Thailand	Nakhon Ratchasima	-	-	2,610,164	2,620,517	2,628,818	2,631,435	2,639,226	0.20	2,644,445	2,697,211	2,751,029	2,805,921
57	Thailand	Chaiyaphum	-	-	1,135,723	1,137,049	1,138,252	1,138,199	1,139,356	0.05	1,139,908	1,145,447	1,151,012	1,156,605
58	Thailand	Khon Kaen	-	-	1,781,655	1,790,049	1,798,014	1,801,753	1,805,910	0.22	1,809,871	1,849,962	1,890,941	1,932,828
59	Thailand	Udon Thani	-	-	1,563,964	1,570,300	1,575,152	1,578,783	1,583,092	0.25	1,587,077	1,627,483	1,668,917	1,711,407
60	Thailand	Nong Bua Lam Phu	-	-	507,137	508,864	510,074	510,734	511,641	0.15	512,426	520,346	528,388	536,554

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 5.1-2 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์รายได้เฉลี่ยต่อคนของประเทศไทย

No.	Administration			Border Crossing Point	Average Income (Baht/Person/Year)					Growth (%)	Average Income (Baht/Person/Year)			
	Country	Province/State	District		2556	2557	2558	2559	2560		2561	2571	2581	2591
1	Thailand	Kanchanaburi	-	Phu Num Ron	65,708	70,798	73,322	75,508	77,077	2.53	77,047	98,903	126,958	162,972
2	Thailand	Tak	-	Mae Sot	56,444	61,626	67,223	69,512	71,675	3.26	107,268	147,815	203,689	280,684
3	Thailand	Nan	-	Huai Kon	57,528	63,911	67,170	69,913	74,242	5.13	67,349	111,097	183,263	302,305
4	Thailand	Loei	-	Tha Li	61,946	72,857	77,220	80,681	78,031	0.52	79,961	84,249	88,767	93,527
5	Thailand	Nong Khai	-	Nong Khai	58,835	70,051	73,539	74,894	75,031	1.01	77,550	85,743	94,801	104,816
6	Thailand	Chon Buri	-	Laemchabangport	84,804	114,729	121,065	127,429	138,409	6.92	132,479	258,747	505,364	987,036
7	Thailand	Prachuap Khiri Khan	-	Singkhorn	74,878	82,931	88,079	94,337	98,383	5.69	93,559	162,676	282,854	491,814
8	Thailand	Ranong	-	Ranong	76,114	78,326	76,149	77,913	85,301	5.84	78,770	138,935	245,053	432,225
9	Thailand	Chiang Rai	Chiang Khong	Chiang Khong	53,625	71,438	72,231	74,778	70,556	0.56	66,938	70,800	74,886	79,207
10	Thailand	Chiang Rai	Chiang Saen	Chiang Saen	64,984	73,194	77,831	80,209	74,477	0.56	75,359	79,707	84,307	89,171
11	Thailand	Chiang Rai	Mae Sai	Mae Sai	83,454	106,900	85,233	88,506	95,501	5.85	97,190	171,642	303,126	535,333
12	Thailand	Uttaradit	Ban Khok	Phu Doo	56,609	58,164	71,933	72,754	63,842	1.14	65,580	73,461	82,290	92,179
13	Thailand	Uttaradit	Fak Tha	-	55,173	62,677	68,232	70,397	70,613	1.73	66,460	78,894	93,654	111,175
14	Thailand	Uttaradit	Laplae	-	63,316	77,115	82,639	81,822	77,943	4.24	76,623	116,114	175,960	266,650
15	Thailand	Uttaradit	Muang Uttaradit	-	70,007	77,172	86,878	89,195	85,304	4.11	88,806	132,792	198,564	296,913
16	Thailand	Uttaradit	Nam Pat	-	55,136	64,593	67,096	68,666	65,945	1.03	66,624	73,811	81,773	90,593
17	Thailand	Uttaradit	Phichai	-	87,473	90,675	84,182	79,427	78,673	3.15	81,152	110,671	150,928	205,828
18	Thailand	Uttaradit	Tha Pla	-	49,428	53,411	53,073	59,227	60,277	6.57	62,218	117,573	222,175	419,842
19	Thailand	Uttaradit	Thong Saen Khan	-	61,997	67,014	71,941	66,810	63,692	0.89	64,257	70,190	76,671	83,750
20	Thailand	Uttaradit	Tron	-	82,464	81,623	77,224	78,304	64,995	4.22	67,737	102,397	154,791	233,995
21	Thailand	Mae Hong Son	-	-	42,740	46,594	50,996	55,877	61,081	9.44	60,881	150,083	369,983	912,078
22	Thailand	Chiang Mai	-	-	64,737	75,045	74,257	77,505	82,313	5.28	80,993	135,551	226,860	379,676
23	Thailand	Lamphun	-	-	66,721	72,593	78,120	76,693	79,038	0.59	82,238	87,185	92,429	97,989
24	Thailand	Chiang Rai	-	-	60,491	71,844	71,258	73,373	72,062	0.56	71,710	75,848	80,224	84,854
25	Thailand	Lampang	-	-	55,905	72,904	77,950	76,753	77,231	0.62	75,437	80,269	85,410	90,881
26	Thailand	Phayao	-	-	55,563	64,263	69,131	68,165	67,382	2.45	69,034	87,954	112,059	142,770
27	Thailand	Phrae	-	-	61,457	74,392	72,279	74,960	72,485	0.14	76,470	77,566	78,678	79,805
28	Thailand	Sukhothai	-	-	69,193	78,245	76,059	75,279	74,448	0.65	74,935	79,984	85,373	91,124
29	Thailand	Kamphaeng Phet	-	-	79,265	85,816	87,684	81,993	77,657	1.13	77,390	86,630	96,974	108,552
30	Thailand	Phitsanulok	-	-	72,420	81,479	82,565	81,724	79,488	2.16	81,202	100,512	124,414	154,000

ตารางที่ 5.1-2 (ต่อ) ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์รายได้เฉลี่ยต่อคนของประเทศไทย

No.	Administration			Border Crossing Point	Average Income (Baht/Person/Year)					Growth (%)	Average Income (Baht/Person/Year)			
	Country	Province/State	District		2556	2557	2558	2559	2560		2561	2571	2581	2591
31	Thailand	Phichit	-	-	76,767	81,459	79,335	78,481	77,306	2.27	79,062	98,972	123,897	155,098
32	Thailand	Nakhon Sawan	-	-	79,116	82,824	84,871	82,924	79,781	1.51	80,988	94,109	109,357	127,074
33	Thailand	Phetchabun	-	-	64,353	72,626	74,680	75,790	74,972	0.20	74,713	76,185	77,686	79,217
34	Thailand	Lop Buri	-	-	77,348	86,156	88,629	91,336	92,541	2.18	96,043	119,195	147,928	183,587
35	Thailand	Sing Buri	-	-	77,184	94,594	85,548	85,814	86,300	0.44	93,141	97,307	101,660	106,207
36	Thailand	Chai Nat	-	-	83,363	89,799	85,627	84,545	79,653	1.59	80,920	94,753	110,951	129,918
37	Thailand	Uthai Thani	-	-	72,599	78,723	78,168	79,400	80,645	1.57	80,533	94,127	110,017	128,588
38	Thailand	Ratchaburi	-	-	68,101	78,214	78,289	82,492	86,675	5.22	84,746	140,956	234,450	389,956
39	Thailand	Phetchaburi	-	-	67,191	80,193	79,847	82,945	85,545	3.51	85,122	120,149	169,591	239,377
40	Thailand	Chumphon	-	-	77,376	87,439	85,390	83,015	94,426	5.16	93,238	154,176	254,940	421,562
41	Thailand	Suphan Buri	-	-	71,093	81,218	84,127	85,514	80,707	0.66	81,236	86,721	92,575	98,825
42	Thailand	Ang Thong	-	-	76,412	78,419	80,599	83,087	81,117	0.32	81,613	84,270	87,012	89,845
43	Thailand	Ayutthaya	-	-	74,350	87,870	88,663	91,446	98,562	5.43	93,159	158,147	268,470	455,755
44	Thailand	Pathum Thani	-	-	148,049	132,288	145,077	134,305	133,462	0.29	122,184	125,836	129,597	133,471
45	Thailand	Nonthaburi	-	-	117,049	154,099	135,201	136,111	148,083	4.66	146,060	230,228	362,898	572,019
46	Thailand	Nakhon Pathom	-	-	81,795	91,567	91,621	94,466	94,338	1.47	92,596	107,164	124,025	143,538
47	Thailand	Samut Sakhon	-	-	78,427	94,073	108,283	101,627	109,142	0.40	106,742	111,044	115,519	120,174
48	Thailand	Samut Songkhram	-	-	64,573	72,485	70,129	82,798	91,235	8.06	194,708	422,686	917,597	194,708
49	Thailand	Bangkok	-	-	105,304	120,067	123,788	123,164	129,185	2.16	124,780	154,455	191,188	236,656
50	Thailand	Samut Prakan	-	-	101,200	128,309	138,759	149,310	160,898	7.68	156,319	327,687	686,921	1,439,972
51	Thailand	Chachoengsao	-	-	69,943	78,472	81,612	90,912	101,762	11.66	87,688	264,301	796,629	2,401,123
52	Thailand	Rayong	-	-	77,991	94,754	108,152	113,559	130,594	9.89	127,357	326,939	839,285	2,154,532
53	Thailand	Nakhon Nayok	-	-	73,893	80,500	82,014	83,794	90,721	5.17	82,132	136,023	225,274	373,087
54	Thailand	Prachin Buri	-	-	66,444	82,084	83,815	81,293	84,958	0.68	85,229	91,201	97,592	104,430
55	Thailand	Saraburi	-	-	80,950	95,870	98,545	100,345	105,654	3.54	102,366	145,015	205,433	291,022
56	Thailand	Nakhon Ratchasima	-	-	65,101	78,054	81,204	83,618	87,049	3.54	82,289	116,486	164,894	233,420
57	Thailand	Chaiyaphum	-	-	58,410	64,641	67,001	69,733	68,620	1.20	67,188	75,707	85,307	96,124
58	Thailand	Khon Kaen	-	-	56,655	65,066	69,940	72,098	73,739	2.68	73,960	96,351	125,520	163,520
59	Thailand	Udon Thani	-	-	55,228	77,819	83,800	77,146	79,427	0.64	78,139	83,299	88,800	94,664
60	Thailand	Nong Bua Lam Phu	-	-	53,632	63,222	69,584	68,459	73,232	2.59	76,292	98,500	127,173	164,192

ที่มา: กรมการพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย

5.1.2 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของ สปป.ลาว

การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของ สปป.ลาว ประกอบด้วย 1) จำนวนประชากร 2) จำนวนการครองครองรถยนต์ส่วนบุคคล และ 3) จำนวนการครองครองรถบรรทุก โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) จำนวนประชากร

การวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากร ได้นำข้อมูลทุติยภูมิย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2556-2560) ที่ได้จาก Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment มาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แนวโน้มการเติบโตในอดีตและคาดการณ์ไปในปีอนาคต ดังแสดงในตารางที่ 5.1-3

ตารางที่ 5.1-3 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากรของ สปป.ลาว

No.	Administration		Population (Persons)					Growth (%)	Population (Persons)			
	Country	Province/State	2556	2557	2558	2559	2560		2561	2571	2581	2591
1	Laos	Bokeo	178,000	183,000	179,000	183,591	188,300	2.56	193,130	248,790	320,492	412,858
2	Laos	Luangnamtha	176,000	181,000	176,000	180,563	185,245	2.59	190,048	245,488	317,101	409,605
3	Laos	Oudomxay	322,000	331,000	308,000	316,092	324,397	2.63	332,920	431,491	559,248	724,831
4	Laos	Xayabury	396,000	406,000	381,000	389,167	397,509	2.14	406,030	501,955	620,542	767,145
5	Laos	Luangprabang	471,000	482,000	432,000	440,544	449,257	1.98	458,142	557,259	677,819	824,462
6	Laos	Vientiane	520,000	473,000	419,000	427,036	435,226	1.92	443,573	536,378	648,600	784,301
7	Laos	Vientiane (Capital)	811,000	828,000	821,000	836,746	852,794	1.92	869,150	1,050,995	1,270,886	1,536,783

ที่มา: Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment

2) จำนวนการครองครองรถยนต์ส่วนบุคคล

การวิเคราะห์และคาดการณ์การครองครองรถยนต์ส่วนบุคคล ได้นำข้อมูลทุติยภูมิย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2558-2560) ที่ได้จาก Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment มาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แนวโน้มการเติบโตในอดีตและคาดการณ์ไปในปีอนาคต ดังแสดงในตารางที่ 5.2-4

ตารางที่ 5.1-4 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนการครองครองรถยนต์ส่วนบุคคลของ สปป.ลาว

No.	Administration		Passenger Cars (Vehicle)			Growth (%)	Passenger Cars (Vehicle)			
	Country	Province/State	2558	2559	2560		2561	2571	2581	2591
1	Laos	Bokeo	5,284	5,670	6,084	3.56	6,479	10,479	14,479	18,479
2	Laos	Luangnamtha	3,968	4,205	4,456	3.18	4,698	7,138	9,578	12,018
3	Laos	Oudomxay	4,521	4,778	5,049	3.09	5,311	7,951	10,591	13,231
4	Laos	Xayabury	2,802	2,909	3,020	2.41	3,128	4,218	5,308	6,398
5	Laos	Luangprabang	12,368	13,124	13,926	3.22	14,697	22,487	30,277	38,067
6	Laos	Vientiane	13,018	13,564	14,132	2.57	14,685	20,255	25,825	31,395
7	Laos	Vientiane (Capital)	188,522	208,696	229,044	4.20	249,276	451,886	654,496	857,106

ที่มา: Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment

3) จำนวนการครองครองรถบรรทุก

การวิเคราะห์และคาดการณ์การครองครองรถบรรทุก ได้นำข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2558-2560) ที่ได้จาก Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment มาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แนวโน้มการเติบโตในอดีตและคาดการณ์ไปในปีอนาคต ดังแสดงในตารางที่ 5.2-5

ตารางที่ 5.1-5 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนการครองครองรถบรรทุกของ สปป.ลาว

No.	Administration		Passenger Cars (Vehicle)			Growth (%)	Passenger Cars (Vehicle)			
	Country	Province/State	2558	2559	2560		2561	2571	2581	2591
1	Laos	Bokeo	524	775	844	8.90	919	2,156	5,059	11,868
2	Laos	Luangnamtha	530	590	643	8.90	700	1,642	3,851	9,035
3	Laos	Oudomxay	1,274	1,399	1,524	8.90	1,659	3,892	9,132	21,423
4	Laos	Xayabury	736	744	752	1.09	760	847	944	1,052
5	Laos	Luangprabang	1,034	1,144	1,246	8.90	1,357	3,183	7,467	17,518
6	Laos	Vientiane	2,758	2,800	2,843	1.52	2,886	3,357	3,904	4,541
7	Laos	Vientiane (Capital)	26,611	28,994	31,575	8.90	34,385	80,669	189,250	443,984

ที่มา: Lao Statistics Bureau, Ministry of Planning and Investment

5.1.3 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของสหภาพเมียนมา

การวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคมของสหภาพเมียนมา ประกอบด้วย จำนวนประชากร โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) จำนวนประชากร

การวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากร ได้นำข้อมูลทุติยภูมีย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2556-2560) ที่ได้จาก Ministry of Immigration and Population มาทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์แนวโน้มการเติบโตในอดีตและคาดการณ์ไปในปีอนาคต ดังแสดงในตารางที่ 5.2-3

ตารางที่ 5.1-6 ผลการวิเคราะห์และคาดการณ์จำนวนประชากรของสหภาพเมียนมา

No.	Administration		Population (Persons)				Growth (%)	Population (Persons)				
	Country	Province/State	2556	2557	2558	2559		2560	2561	2571	2581	2591
1	Myanmar	Kayin	1,881,780	1,908,946	1,936,505	1,964,462	1,992,822	1.44	2,021,592	2,333,149	2,692,722	3,107,711
2	Myanmar	Bago	6,183,169	6,241,890	6,301,169	6,361,011	6,421,421	0.95	6,482,405	7,125,024	7,831,348	8,607,692
3	Myanmar	Yangon	7,321,437	7,476,073	7,633,975	7,795,212	7,959,854	2.11	8,127,974	10,017,380	12,345,991	15,215,905
4	Myanmar	Mon	3,226,178	3,259,701	3,293,573	3,327,796	3,362,375	1.04	3,397,313	3,767,300	4,177,581	4,632,543
5	Myanmar	Tanintharyi	1,781,610	1,808,623	1,836,046	1,863,885	1,892,146	1.52	1,920,835	2,232,777	2,595,378	3,016,865

ที่มา: Ministry of Immigration and Population

5.2 ผลการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทาง

แบบจำลองความต้องการเดินทางในงานศึกษานี้แบ่งออกเป็น 2 แบบจำลอง ได้แก่ แบบจำลองการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Transportation) และแบบจำลองการขนส่งสินค้า (Freight Transportation) ซึ่งทั้ง 2 แบบจำลอง สร้างตามแบบจำลองย่อย 4 ขั้นตอน โดยมีผลการพัฒนาแบบจำลองความต้องการเดินทางดังนี้

5.2.1 แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model)

ในงานศึกษานี้ได้สร้างแบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation) ทั้งหมด 12 สมการ ประกอบด้วย แบบจำลองการเดินทางออกจากพื้นที่ย่อย (Trip Production) และ การเดินทางเข้าสู่พื้นที่ย่อย (Trip Attraction) โดยแบ่งเป็นแบบจำลองการขนส่งผู้โดยสาร 6 แบบจำลอง และ แบบจำลองการขนส่งสินค้า 6 แบบจำลอง สำหรับประเทศไทย สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- แบบจำลองการเกิดการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Trip Generation Model)

สมการแบบจำลองการเกิดการขนส่งผู้โดยสารที่ได้จากการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 5.2-1 ตัวแปรของสมการประกอบด้วย จำนวนประชากร รายได้เฉลี่ยต่อคน และ จำนวนการครองครองรถยนต์ส่วนบุคคล (X_1, X_2, X_3) โดยค่า R^2 อยู่ในเกณฑ์ดี

ตารางที่ 5.2-1 สมการแบบจำลองการเกิดการขนส่งผู้โดยสาร

ประเทศ	แบบจำลอง	สมการ	R^2	T-Statistic
ไทย	Trip Production	$Y = 0.0238 X_1 + 0.0035 X_2$	0.9952	49.9466, 2.7542
	Trip Attraction	$Z = 0.0242 X_1 + 0.0010 X_2$	0.9992	122.3561, 2.6931
สปป. ลาว	Trip Production	$Y = 0.0231 X_1 + 0.0105 X_3$	0.8981	3.8683, 2.3666
	Trip Attraction	$Z = 0.0116 X_1$	0.6432	3.2887
สหภาพเมียนมา	Trip Production	$Y = 0.0036 X_1$	0.8981	1.8673
	Trip Attraction	$Z = 0.0018 X_1$	0.7998	1.7980

หมายเหตุ: โดยที่ Y = จำนวนการเดินทางออกจากพื้นที่ย่อย (เที่ยวคน)

Z = จำนวนการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ย่อย (เที่ยวคน)

X_1 = จำนวนประชากร (คน)

X_2 = รายได้เฉลี่ยต่อคน (บาท/คน/ปี)

X_3 = จำนวนการครองครองรถยนต์ส่วนบุคคล (คัน/ปี)

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างจำนวนการเดินทางผู้โดยสารเข้า-ออกพื้นที่ย่อยที่ได้จากข้อมูล Origin-Destination (O-D.) และค่าที่ได้จากการวิเคราะห์โดยแบบจำลอง พบว่า การคาดการณ์โดยแบบจำลองให้ผลอยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจ โดยมีค่าความคลาดเคลื่อนอยู่ระหว่าง 1.04% ถึง 4.67% ดังแสดงในตารางที่ 5.2-2

ตารางที่ 5.2-2 ผลการเปรียบเทียบจำนวนการขนส่งผู้โดยสารเข้าและออกพื้นที่ย่อย

ประเทศ	แบบจำลอง	การสำรวจ (เที่ยวคน/วัน)	การคาดการณ์ (เที่ยวคน/วัน)	ความคลาดเคลื่อน (%)
ไทย	Trip Production	1,027,975	1,041,911	1.36
	Trip Attraction	1,030,408	1,041,088	1.04
สปป. ลาว	Trip Production	71,678	68,331	4.67
	Trip Attraction	31,962	32,746	2.45
สหภาพเมียนมา	Trip Production	74,610	77,863	4.36
	Trip Attraction	37,674	38,932	3.34

● แบบจำลองการเกิดการขนส่งสินค้า (Freight Trip Generation Model)

สมการแบบจำลองการเกิดการขนส่งสินค้าจากการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 5.2-3 ตัวแปรของสมการประกอบด้วยตัวแปรของสมการประกอบด้วย จำนวนประชากร รายได้เฉลี่ยต่อคน และจำนวนการครองครองรถบรรทุก (X_1, X_2, X_4) โดยค่า R^2 อยู่ในเกณฑ์ดี

ตารางที่ 5.2-3 สมการแบบจำลองการเกิดการขนส่งสินค้า

ประเทศ	แบบจำลอง	สมการ	R^2	T-Statistic
ไทย	Trip Production	$Y = 0.0052 X_1 + 0.0022 X_2$	0.8331	20.5433, 1.7542
	Trip Attraction	$Z = 0.0056 X_1 + 0.0030 X_2$	0.7980	26.1476, 5.8442
สปป. ลาว	Trip Production	$Y = 0.0317 X_1 + 0.0217 X_4$	0.8981	37.5673
	Trip Attraction	$Z = 0.0080 X_1$	0.7998	24.9980
สหภาพเมียนมา	Trip Production	$Y = 0.0013 X_1$	0.8981	37.5673
	Trip Attraction	$Z = 0.0051 X_1$	0.7998	24.9980

หมายเหตุ: โดยที่ Y = จำนวนการเดินทางออกจากพื้นที่ย่อย (ตัน)

Z = จำนวนการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ย่อย (ตัน)

X_1 = จำนวนประชากร (คน)

X_2 = รายได้เฉลี่ยต่อคน (บาท/คน/ปี)

X_4 = จำนวนการครองครองรถบรรทุก (คัน/ปี)

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างจำนวนการขนส่งสินค้าเข้า-ออกพื้นที่ย่อยที่ได้จากข้อมูล Origin-Destination (O-D) และค่าที่ได้จากการวิเคราะห์โดยแบบจำลอง พบว่า การคาดการณ์โดยแบบจำลองให้ผลอยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจ โดยมีค่าความคลาดเคลื่อนอยู่ระหว่าง 1.09% ถึง 6.77% ดังแสดงในตารางที่ 5.2-4

ตารางที่ 5.2-4 ผลการเปรียบเทียบจำนวนการขนส่งสินค้าเข้าและออกพื้นที่ย่อย

ประเทศ	แบบจำลอง	การสำรวจ	การคาดการณ์	ความคลาดเคลื่อน (%)
ไทย	Trip Production	220,524	233,779	6.01
	Trip Attraction	236,807	247,885	4.68
สปป. ลาว	Trip Production	96,893	95,840	1.09
	Trip Attraction	21,246	22,684	6.77
สหภาพเมียนมา	Trip Production	26,296	27,979	6.40
	Trip Attraction	105,899	110,825	4.65

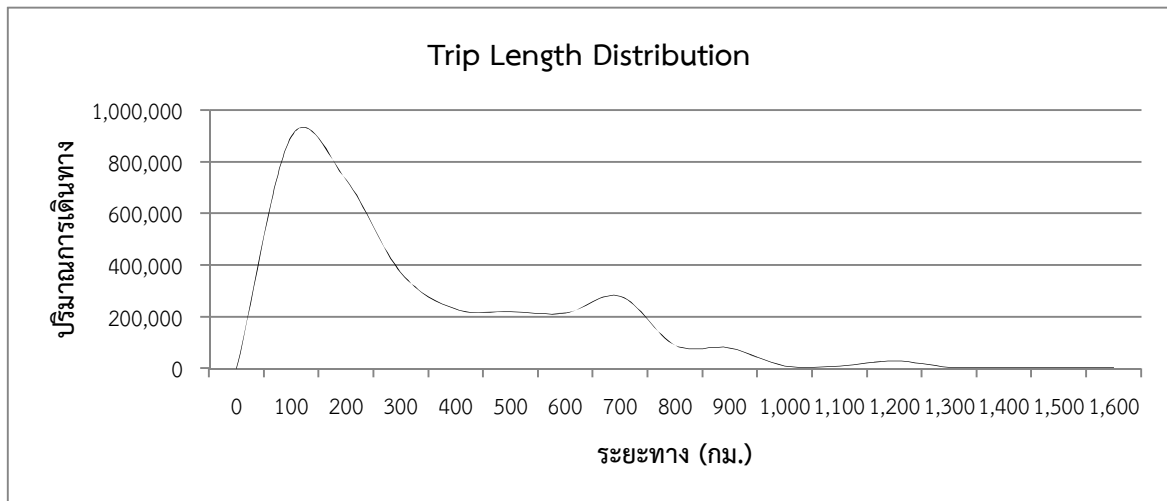
5.2.2 แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model)

แบบจำลองการกระจายการเดินทางเป็นแบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย (Interzonal Trip) แบบจำลองนี้ใช้รูปแบบ Doubly Constraint Gravity Model โดยมีรูปแบบสมการสำหรับฟังก์ชัน $F(C_{ij})$ มีสมการดังแสดงในสมการที่ (1)

$$F(C_{ij}) = C_{ij}^{1.556} \exp(-0.000635C_{ij}) \quad (1)$$

โดยที่ C_{ij} คือ ค่า Generalized Cost ของการเดินทางจากพื้นที่ย่อย i ไปพื้นที่ย่อย j

โดยมี Trip Length Frequency Distribution ของการเดินทางระหว่างกลุ่มจังหวัดดังแสดงในรูปที่ 5.2-1



ที่มา: โครงการศึกษาพัฒนาปรับปรุงบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อเสนอแนะและแบบจำลองเพื่อบูรณาการพัฒนาการขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDL)

รูปที่ 5.2-1 Trip Length Frequency Distribution

5.2.3 แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model)

แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางมีฟังก์ชันอรรถประโยชน์ของการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model) มีรูปแบบสมการดังสมการที่ (2)

$$U_i = A_i + (B_i * GC_i) \quad (2)$$

โดยที่ GC_i คือ Generalized Cost ของการเดินทางโดยรูปแบบ i
 B_i คือ ค่าสัมประสิทธิ์แบบของตัวแปร Generalized Cost
 A_i คือ ค่าคงที่ (Mode Specific Constant) ของทางรูปแบบ i

โดยแบบจำลอง NAM ให้ค่าพารามิเตอร์ A_i และ B_i ดังแสดงในตารางที่ 5.2-5

ตารางที่ 5.2-5 ค่าพารามิเตอร์ที่ใช้ในแบบจำลอง Modal Split

รูปแบบพาหนะ	ค่า A_i	ค่า B_i
รถยนต์ส่วนตัว	0	-0.0015
รถโดยสาร	-0.03	-0.0015
รถไฟ	-1.7	-0.0015
รถไฟความเร็วสูง	-2.2	-0.0015
เครื่องบิน	-3.5	-0.0015

ที่มา: โครงการศึกษาพัฒนาปรับปรุงบำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล ข้อเสนอแนะและแบบจำลองเพื่อบูรณาการพัฒนาการขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDL)

5.2.4 แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment Model)

การประยุกต์แบบจำลองเลือกรูปแบบการเดินทางจะให้ชุดตารางการเดินทางของรูปแบบการเดินทางหลักประเภทต่างๆ ซึ่งเป็นข้อมูลนำเข้า ในแบบจำลองแจกแจงการเดินทางบนโครงข่ายระบบคมนาคมต่างๆ โดยการแจกแจงการเดินทาง ใช้วิธีการแจกแจงแบบ Equilibrium Assignment ดังแสดงในสมการที่ (3) และผลการแจกแจงการเดินทางบนโครงข่ายในปัจจุบัน (พ.ศ. 2561) แสดงในรูปที่ 5.2-2

ปริมาณการจราจรบน Link V_a หาจาก:

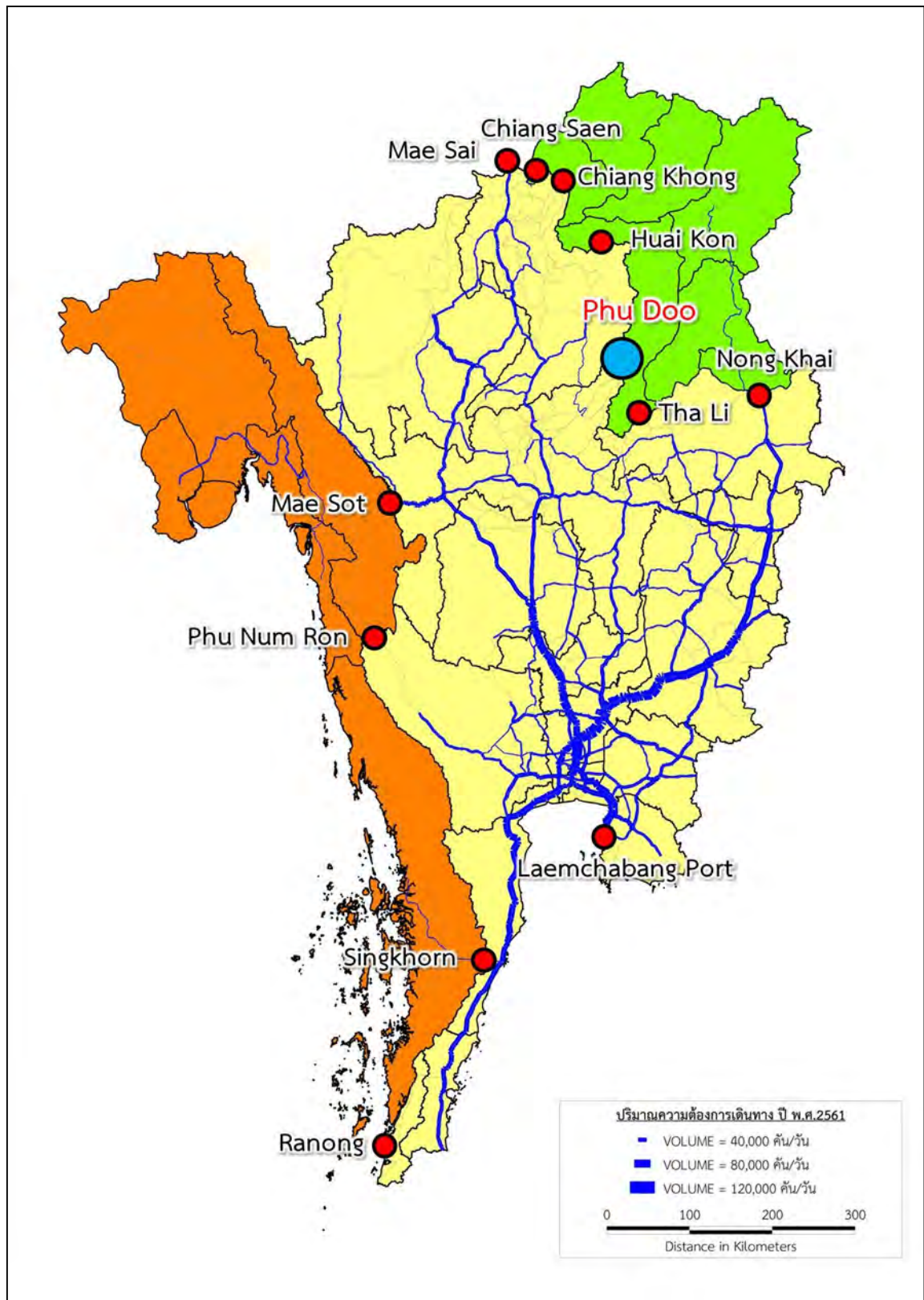
$$\text{Min} \sum_{a \in A} \int_0^{V_a} C_a(v) dv \quad (3)$$

ภายใต้เงื่อนไข:

$$\sum_{r \in R_{ij}} v_r^{ij} = q_{ij} \quad \forall_{ij} \in I, J$$

$$v_r^{ij} \geq 0 \quad \forall_{ij} \in R_{ij}, ij \in I, J$$

โดยที่ C_a คือ Travel Cost บน Link a , A คือ เซ็ตของ a ทั้งหมด V_r^{ij} คือ ปริมาณจราจรระหว่างคูโชน ij บนเส้นทาง r และ q_{ij} คือ ปริมาณการเดินทางระหว่างคูโชน ij



รูปที่ 5.2-2 ผลการแจกแจงการเดินทางบนโครงข่ายในปัจจุบัน (พ.ศ. 2561)

5.2.5 การปรับเทียบแบบจำลองด้านการจราจร (Model Calibration)

ผลจากการตรวจสอบแบบจำลอง พบว่า แบบจำลองสามารถจำลองพฤติกรรมการเดินทางบน
โครงข่ายในระดับที่ยอมรับได้ (ตารางที่ 5.2-6) โดยมีค่าความคลาดเคลื่อนอยู่ระหว่าง -9.74% ถึง
16.67% ซึ่งทำให้เชื่อมั่นได้ว่าแบบจำลองสามารถนำไปใช้คาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตได้อย่าง
เหมาะสม

ตารางที่ 5.2-6 ผลการปรับเทียบแบบจำลองด้านการจราจร

จุดสำรวจ	จำนวน ช่องจราจร	ทิศทาง	ปริมาณจราจร (PCU/ชั่วโมง)		ความแตกต่าง (%)	ความคลาดเคลื่อน ที่ยอมรับได้ (%)
			จากการสำรวจ	จากแบบจำลอง		
OD-01 (ทล.11)	4	เข้าเมือง	4,378	4,761	-8.75	25.00
		ออกเมือง	4,814	4,640	3.61	
		รวมสองทิศทาง	9,192	9,401	-2.27	
OD-02 (ทล.117)	2	เข้าเมือง	1,431	1,400	2.17	56.00
		ออกเมือง	2,267	2,386	-5.25	
		รวมสองทิศทาง	3,698	3,786	-2.38	
OD-03 (ทล.1255)	2	เข้าเมือง	829	886	-6.88	56.00
		ออกเมือง	572	606	-5.94	
		รวมสองทิศทาง	1,401	1,492	-6.50	
OD-04 (ทล.102)	2	เข้าเมือง	1,653	1,505	8.95	56.00
		ออกเมือง	1,617	1,460	9.71	
		รวมสองทิศทาง	3,270	2,965	9.33	
OD-05 (ทล.11)	4	เข้าเมือง	5,827	6,111	-4.87	25.00
		ออกเมือง	5,097	4,958	2.73	
		รวมสองทิศทาง	10,924	11,069	-1.33	
OD-06 (ทล.1083)	2	เข้าเมือง	32	30	6.25	56.00
		ออกเมือง	44	46	-4.55	
		รวมสองทิศทาง	76	76	0.00	
OD-07 (จุดผ่านแดน ถาวรภูคู้)	2	เข้าเมือง	18	15	16.67	56.00
		ออกเมือง	25	22	12.00	
		รวมสองทิศทาง	43	37	13.95	
OD-08 (ทล.1143)	2	เข้าเมือง	407	374	8.11	56.00
		ออกเมือง	408	375	8.09	
		รวมสองทิศทาง	815	749	8.10	

ตารางที่ 5.2-6 (ต่อ) ผลการเปรียบเทียบแบบจำลองด้านการจราจร

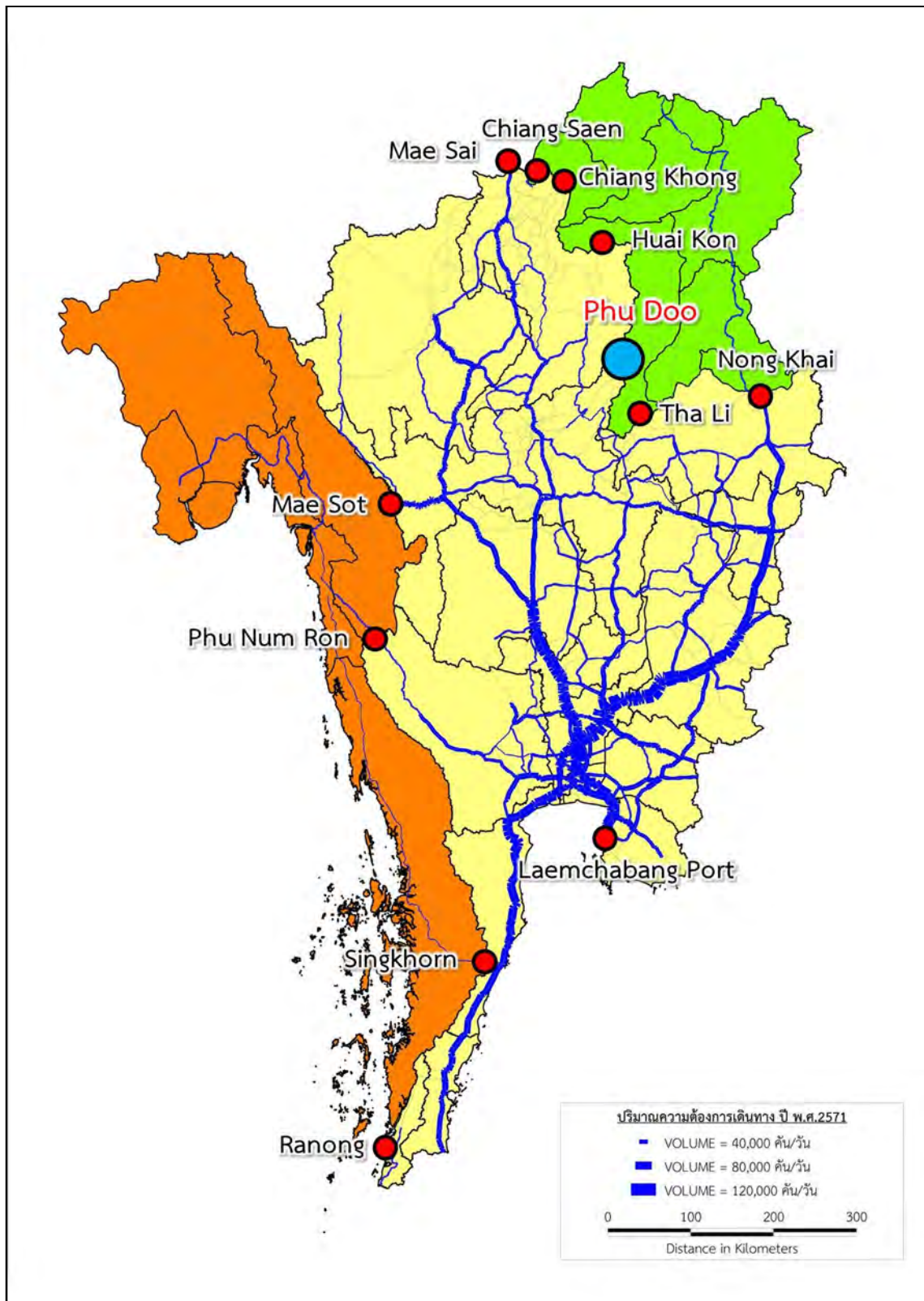
จุดสำรวจ	จำนวน ช่องจราจร	ทิศทาง	ปริมาณจราจร (PCU/ชั่วโมง)		ความแตกต่าง (%)	ความคลาดเคลื่อน ที่ยอมรับได้ (%)
			จากการสำรวจ	จากแบบจำลอง		
MB-1 (ทล.1045)	2	เข้าเมือง	3,618	3,534	2.32	56.00
		ออกเมือง	3,579	3,319	7.26	
		รวมสองทิศทาง	7,197	6,853	4.78	
MB-2 (ทล.1047)	2	เข้าเมือง	352	330	6.25	56.00
		ออกเมือง	393	372	5.34	
		รวมสองทิศทาง	745	702	5.77	
MB-3 (ทล.1163)	2	เข้าเมือง	715	724	-1.26	56.00
		ออกเมือง	667	627	6.00	
		รวมสองทิศทาง	1,382	1,351	2.24	
MB-4 (ทล.1339)	2	เข้าเมือง	390	428	-9.74	56.00
		ออกเมือง	395	386	2.28	
		รวมสองทิศทาง	785	814	-3.69	
MB-5 (ทล.1239)	2	เข้าเมือง	215	199	7.44	56.00
		ออกเมือง	234	233	0.43	
		รวมสองทิศทาง	449	432	3.79	
MB-6 (ทล.1047)	2	เข้าเมือง	200	197	1.50	56.00
		ออกเมือง	212	204	3.77	
		รวมสองทิศทาง	412	401	2.67	
			จากการสำรวจ	จากแบบจำลอง		
MB-7 (ทล.1268)	2	เข้าเมือง	267	282	-5.62	56.00
		ออกเมือง	305	300	1.64	
		รวมสองทิศทาง	572	582	-1.75	
MB-8 (ทล.1045)	2	เข้าเมือง	3,281	3,494	-6.49	56.00
		ออกเมือง	3,672	3,646	0.71	
		รวมสองทิศทาง	6,953	7,140	-2.69	
MB-9 (ทล.11)	4	เข้าเมือง	3,858	4,046	-4.87	25.00
		ออกเมือง	3,605	3,452	4.24	
		รวมสองทิศทาง	7,463	7,498	-0.47	

5.3 ผลการคาดการณ์ความต้องการเดินทางในปีอนาคต

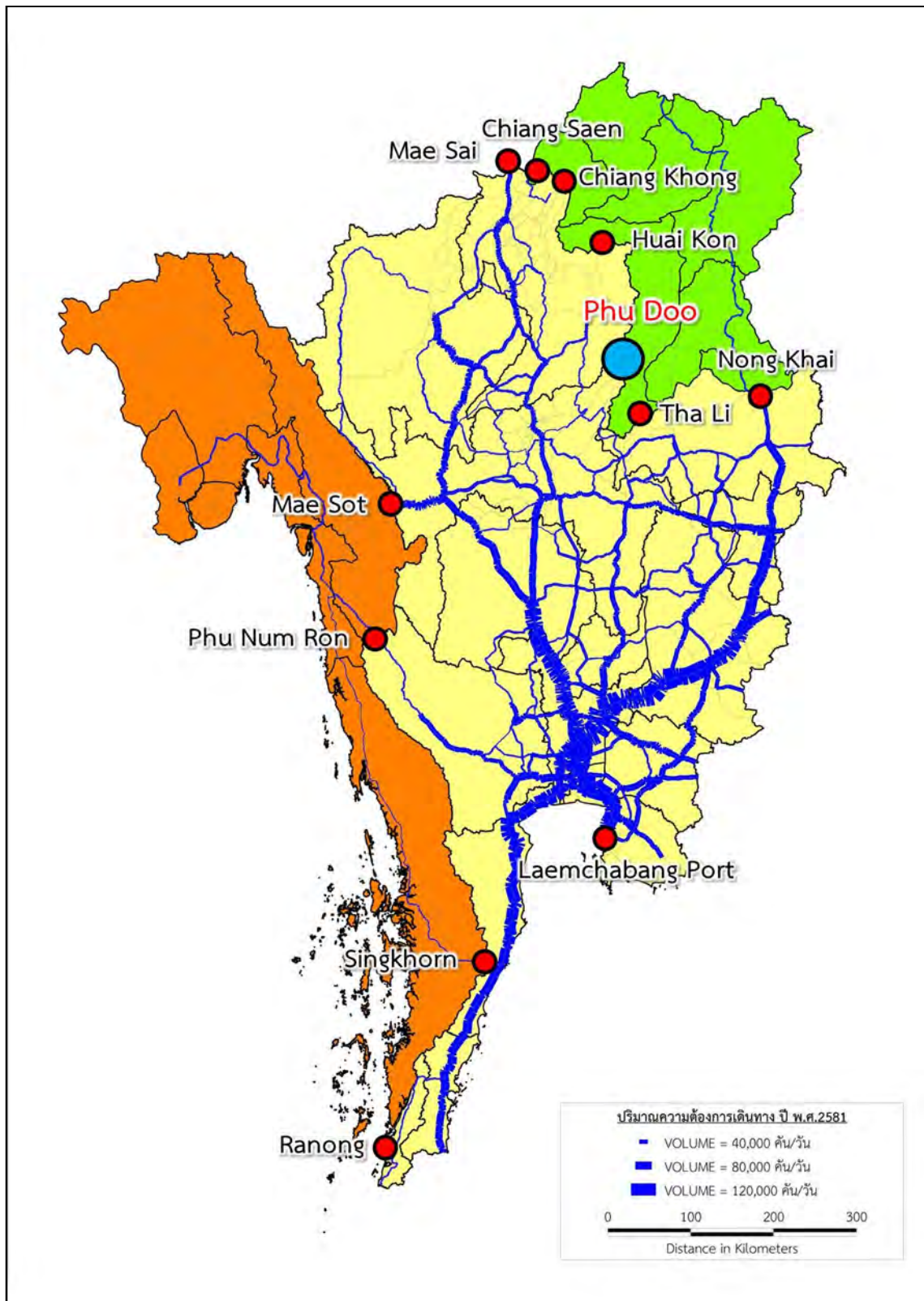
จากการประยุกต์ใช้แบบจำลองที่ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อใช้ในการคาดการณ์ความต้องการในปีอนาคตพบว่า มีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 1.25% ต่อปี โดยผลการคาดการณ์ความต้องการเดินทางในปีอนาคตมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.3.1 ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรในอนาคต

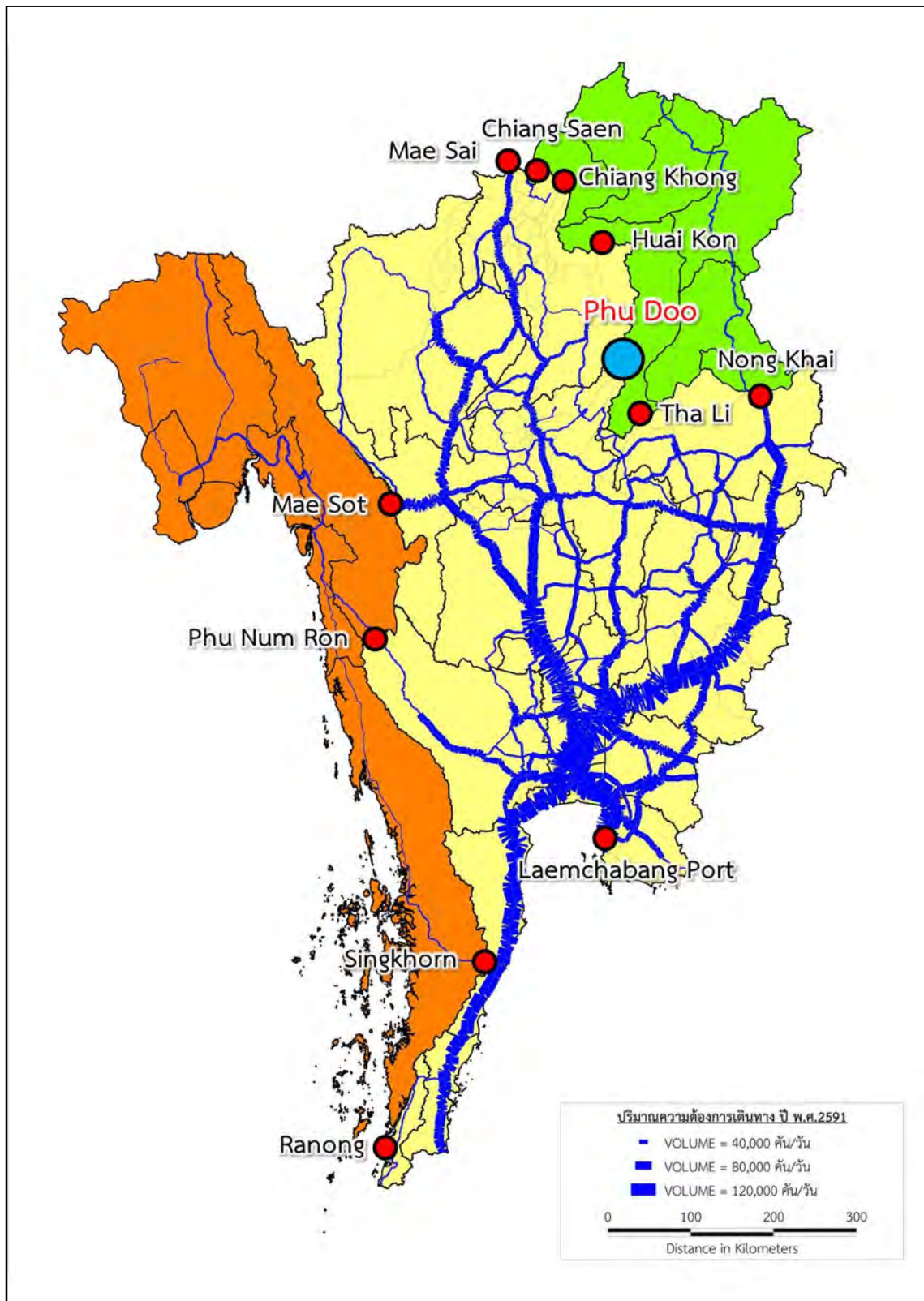
จากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองความต้องการเดินทาง (4-Step) โดยทำการวิเคราะห์ทั้งการเดินทางของคนและสินค้าใน 2 กรณี ได้แก่ กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without Project) และกรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With Project) ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากแบบจำลองจะนำไปใช้ในการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางผ่านด่าน และ วิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านด่าน โดยการวิเคราะห์สภาพการจราจรในอนาคตตามกรอบระยะเวลาการวิเคราะห์แสดงในรูปที่ 5.3-1 ถึง รูปที่ 5.3-3



รูปที่ 5.3-1 ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2571



รูปที่ 5.3-2 ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2581



รูปที่ 5.3-3 ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรใน พ.ศ.2591

5.3.2 ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้

ผลการวิเคราะห์ปริมาณคนเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ทั้งในกรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่และกรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ ตามแนวระเบียบเศรษฐกิจ Limec ตามกรอบการวิเคราะห์ 30 ปี โดยแบ่งผลการวิเคราะห์ออกเป็นช่วงละ 10 ปี ประกอบไปด้วย ในปี พ.ศ. 2561 (ปีปัจจุบันหรือปีฐาน) พ.ศ. 2571 (10 ปีหลังจากปีปัจจุบัน) พ.ศ. 2581 (20 ปีหลังจากปีปัจจุบัน) และ พ.ศ. 2591 (30 ปีหลังจากปีปัจจุบัน) แสดงดังในตารางที่ 5.3-1 ถึง ตารางที่ 5.3-3

ตารางที่ 5.3-1 ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายวัน)

ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/วัน) ปี พ.ศ.							
	กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
	2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
ขาเข้า	15	30	45	60	15	42	77	118
ขาออก	22	45	67	90	22	45	68	90
รวม	37	75	112	150	37	87	144	208

ตารางที่ 5.3-2 ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายเดือน)

ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/วัน) ปี พ.ศ.							
	กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
	2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
ขาเข้า	445	899	1,353	1,806	445	1,255	2,304	3,542
ขาออก	667	1,342	2,017	2,692	667	1,347	2,028	2,707
รวม	1,112	2,241	3,370	4,498	1,112	2,603	4,332	6,249

ตารางที่ 5.3-3 ผลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายปี)

ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/วัน) ปี พ.ศ.							
	กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
	2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
ขาเข้า	5,414	10,938	16,462	21,973	5,414	15,273	28,028	43,092
ขาออก	8,115	16,328	24,540	32,753	8,115	16,394	24,674	32,935
รวม	13,529	27,266	41,002	54,726	13,529	31,668	52,702	76,026

5.3.3 ผลการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ

ผลการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ทั้งในกรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่และกรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ ตามแนวระเบียบเศรษฐกิจ Limec ตามกรอบการวิเคราะห์ 30 ปี โดยแบ่งผลการวิเคราะห์ออกเป็นช่วงละ 10 ปี ประกอบไปด้วย ในปี พ.ศ. 2561 (ปีปัจจุบันหรือปีฐาน) พ.ศ. 2571 (10 ปีหลังจากปีปัจจุบัน) พ.ศ. 2581 (20 ปีหลังจากปีปัจจุบัน) และ พ.ศ. 2591 (30 ปีหลังจากปีปัจจุบัน) โดยผลคาดการณ์ปริมาณรถบรรทุกที่เดินทางผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูค้อแสดงใน ตารางที่ 5.3-4 ถึง ตารางที่ 5.3-6 และจากการสำรวจข้อมูล พบว่า รถบรรทุก 1 คัน มีน้ำหนักบรรทุกเฉลี่ย ประมาณ 6.78 ตัน/คัน จึงสามารถคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูค้อได้ดังแสดงในตารางที่ 5.3-7 ถึง ตารางที่ 5.3-9

ตารางที่ 5.3-4 ผลการวิเคราะห์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ (รายวัน)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/วัน) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	1	2	3	4	1	3	5	8
	ขาออก	8	17	25	34	8	17	25	34
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	2	5	7	10	2	5	7	10
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	1	3	4	5	1	3	4	5
อื่นๆ	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	2	5	8	10	2	5	8	10
รวม	ขาเข้า	1	2	3	4	1	3	6	9
	ขาออก	15	29	44	59	15	29	44	59

ตารางที่ 5.3-5 ผลการวิเคราะห์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายเดือน)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/เดือน) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	31	63	96	128	31	89	163	250
	ขาออก	252	506	761	1,015	252	508	765	1,021
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	71	143	216	288	71	144	217	289
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	1	2	3	4	1	2	4	7
	ขาออก	40	81	122	163	40	82	123	164
อื่นๆ	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	1
	ขาออก	75	150	226	302	75	151	227	303
รวม	ขาเข้า	32	65	98	131	32	91	168	258
	ขาออก	438	881	1,325	1,768	438	885	1,332	1,778

ตารางที่ 5.3-6 ผลการวิเคราะห์ปริมาณรถบรรทุกผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (รายปี)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (คัน/ปี) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	382	773	1,163	1,552	382	1,079	1,980	3,044
	ขาออก	3,061	6,158	9,255	12,352	3,061	6,183	9,306	12,421
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	0	1	1	2	0	1	2	3
	ขาออก	867	1,745	2,622	3,499	867	1,752	2,636	3,519
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	11	21	32	43	11	30	55	84
	ขาออก	492	990	1,487	1,985	492	994	1,496	1,996
อื่นๆ	ขาเข้า	1	2	2	3	1	2	4	6
	ขาออก	910	1,830	2,751	3,672	910	1,838	2,766	3,692
รวม	ขาเข้า	394	796	1,198	1,600	394	1,112	2,040	3,137
	ขาออก	5,329	10,722	16,116	21,509	5,329	10,766	16,203	21,628

ตารางที่ 5.3-7 ผลการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู (รายวัน)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (ตัน/วัน) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	7	14	22	29	7	20	37	57
	ขาออก	57	114	172	229	57	115	173	231
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	16	32	49	65	16	33	49	65
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	0	0	1	1	0	1	1	2
	ขาออก	9	18	28	37	9	18	28	37
อื่นๆ	ขาเข้า	0	0	0	0	0	0	0	0
	ขาออก	17	34	51	68	17	34	51	69
รวม	ขาเข้า	7	15	22	30	7	21	38	58
	ขาออก	99	199	299	400	99	200	301	402

ตารางที่ 5.3-8 ผลการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู (รายเดือน)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (ตัน/เดือน) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	213	431	648	865	213	601	1,103	1,696
	ขาออก	1,706	3,432	5,158	6,884	1,706	3,446	5,186	6,922
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	0	0	1	1	0	1	1	2
	ขาออก	483	972	1,461	1,950	483	976	1,469	1,961
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	6	12	18	24	6	17	30	47
	ขาออก	274	552	829	1,106	274	554	833	1,112
อื่นๆ	ขาเข้า	0	1	1	2	0	1	2	3
	ขาออก	507	1,020	1,533	2,046	507	1,024	1,541	2,057
รวม	ขาเข้า	220	444	668	891	220	620	1,137	1,748
	ขาออก	2,970	5,975	8,981	11,986	2,970	6,000	9,029	12,053

ตารางที่ 5.3-9 ผลการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูตู (รายปี)

ประเภทสินค้า	ทิศทาง	ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกด่าน (ตัน/ปี) ปี พ.ศ.							
		กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without)				กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With)			
		2561	2571	2581	2591	2561	2571	2581	2591
เกษตรกรรม	ขาเข้า	2,593	5,238	7,883	10,522	2,593	7,314	13,422	20,636
	ขาออก	20,751	41,750	62,750	83,749	20,751	41,921	63,091	84,215
อุตสาหกรรม	ขาเข้า	3	5	8	11	3	8	14	21
	ขาออก	5,879	11,828	17,777	23,726	5,879	11,876	17,874	23,858
แร่ธาตุและโลหะ	ขาเข้า	72	145	218	291	72	202	371	570
	ขาออก	3,335	6,710	10,085	13,460	3,335	6,737	10,140	13,535
อื่นๆ	ขาเข้า	5	11	16	22	5	15	28	43
	ขาออก	6,168	12,410	18,651	24,893	6,168	12,460	18,753	25,031
รวม	ขาเข้า	2,672	5,399	8,125	10,846	2,672	7,539	13,834	21,269
	ขาออก	36,132	72,698	109,263	145,829	36,132	72,995	109,858	146,640

บทที่ 6

การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา

บทที่ 6

การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษาเป็นการนำผลการรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษามาทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรฐานจุดผ่านแดนที่ได้จากการทบทวนแนวคิดการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดน เพื่อให้ทราบถึงรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนในพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.1 การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของ ด่านชายแดนที่สำคัญ

จากแนวทางการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในข้างต้น สามารถนำมาวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาด่านชายแดนที่สำคัญในประเทศไทย 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านแม่สอด จ.ตาก 2) ด้านน้ำพุร้อน จ.กาญจนบุรี 3) ด้านเชียงแสน จ.เชียงราย 4) ด้านแม่สาย จ.เชียงราย 5) ด้านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว และ 6) ด้านสะเดา จ.สงขลา โดยมีผลการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาดังต่อไปนี้

6.1.1 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านแม่สอด จ.ตาก

จากรายงานแนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) (2558) ในตารางที่ 6.1-1 จะเห็นได้ว่า ระบบโครงสร้างพื้นฐานของด่านแม่สอดโดยรวมนั้นอยู่ในเกณฑ์พอใช้ มีโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน และในด้านสื่อสารและคมนาคมอยู่ในเกณฑ์ดี แต่ยังไม่สามารถรองรับอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้ โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ในปัจจุบันไม่มีรองรับในเขตพื้นที่ แต่มีโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความ สะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งมีโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางอากาศ เพื่อรองรับการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่

ตารางที่ 6.1-1 ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านแม่สอด จ.ตาก

โครงสร้างพื้นฐาน	คำอธิบาย	คะแนน (ปัจจุบัน)
1. ถนน	ถนนสายตาก-แม่สอดเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องทาง ผิวถนนเรียบ แต่มีโค้งอันตรายมาก วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 60-70 กม./ชม. (กำลังดำเนินโครงการก่อสร้างทางหลวง 4 ช่องทางจราจรและเจาะอุโมงค์ทำสะพานไปถึงเมืองเมียวดี ประเทศเมียนมาร์)	2.0
2. ท่าเรือ	มีท่าเรือเมฆะมะละแหม่ง ตั้งอยู่ในรัศมี 200 กม.จากเขตนิคมฯ	2.0
3. รถไฟ	ไม่มีสถานีรถไฟตั้งอยู่ในรัศมี 200 กม. (มีโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-สู่แม่สอด)	1.0
4. ทางอากาศ	ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก เป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก ทางวิ่งยาว 2.1 กม. จำนวน 1 ทางวิ่ง มีการเชื่อมโยงกับเขตนิคมฯ (ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 5 กม.) (มีโครงการขยายท่าอากาศยานแม่สอด และมีโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแม่สอดแห่งที่ 2)	2.5
5. ไฟฟ้าและพลังงาน	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตนิคมฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ อย่างไรก็ตามยังไม่สามารถสนองความต้องการของอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้อย่างพอเพียงแต่ไม่ได้รับการสร้างอุตสาหกรรมใหญ่	3.0
6. สื่อสารโทรคมนาคม	มีระบบสื่อสารไร้สาย (EDGE/3G/4G) รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ทั่วพื้นที่แต่ยังไม่ได้รับการรับอุตสาหกรรมใหญ่	3.0
7. ประปาและสุขาภิบาล	มีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่นิคมฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึงแต่อาจเกิดการขาดแคลนน้ำในช่วงน้ำแล้งและเกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง	2.0
8. แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่	ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่ชัดเจน นอกจากการข้ามแดนไปดูวัฒนธรรมที่เมียวดี หรือเที่ยวป่าซึ่งต้องเดินทางไปประมาณ 1 ชม.	2.5

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

6.1.2 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านน้ำพุร้อน จ.กาญจนบุรี

จากรายงานแนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) (2558) ในตารางที่ 6.1-2 จะเห็นได้ว่า ระบบโครงสร้างพื้นฐานของด่านน้ำพุร้อนโดยรวมนั้นอยู่ในเกณฑ์ดี โดยเฉพาะในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางท่าเรือ เนื่องจากอยู่ใกล้ท่าเรือน้ำลึกทวาย ซึ่งมีขนาดใหญ่และอยู่ไม่ไกลจากเขตนิคมโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและรถไฟอยู่ในเกณฑ์ ไม่ดีนัก แต่มีโครงการมอเตอร์เวย์สายใหม่พวงทางรถไฟมารองรับการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในอนาคต ด้านที่ต้องปรับปรุงเพิ่มเติมควรจะเป็นด้านโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ เนื่องจาก ท่าอากาศยานทวายมีขนาดเล็ก อาจรองรับการขนส่งได้ไม่เพียงพอ

ตารางที่ 6.1-2 ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านน้ำพุร้อน จ.กาญจนบุรี

โครงสร้างพื้นฐาน	คำอธิบาย	คะแนน (ปัจจุบัน)
1. ถนน	มีทางหลวงเชื่อมไปกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง ลาดยาง 2-4 ช่องทาง ผิวถนนเรียบ วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 80 กม./ชม. (โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือมอเตอร์เวย์สายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-บ้านน้ำพุร้อน เชื่อมกับท่าเรือน้ำลึกทวาย)	2.5
2. ท่าเรือ	ท่าเรือน้ำลึกทวาย เป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ ความลึกร่องน้ำ 20 ม. ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 110 กม.จากเขตกาญจนบุรี	3.5
3. รถไฟ	สถานีรถไฟทวาย ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 130 กม.จากเขตนิคมฯ วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 15 กม./ชม. (มีโครงการสร้างทางรถไฟพวงกับถนนมอเตอร์เวย์)	1.5
4. ทางอากาศ	ท่าอากาศยานทวาย เป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก ทางวิ่งยาว 2.1 กม. จำนวน 1 ทางวิ่ง ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 130 กม.จากเขตนิคมฯ	2.0
5. ไฟฟ้าและพลังงาน	หลังจากการปรับปรุงพัฒนาแล้วคาดว่าจะมีไฟฟ้าค่อนข้างเพียงพอในเขตพื้นที่	3.0
6. สื่อสารโทรคมนาคม	ค่อนข้างทั่วถึงแต่อาจมีความขัดข้องอยู่บ้างเล็กน้อย	3.0
7. ประปาและสุขาภิบาล	มีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่นิคมฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษเพียงพอ แต่อาจจะไม่รองรับในอนาคต	3.0
8. แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่	มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงปานกลาง ทั้งตัวเมืองกาญจนบุรี, สะพานข้ามแม่น้ำแคว, น้ำตกไทรโยค, เขื่อนเขาแหลม, เมืองสังขละบุรี แต่ระยะห่างกันมาก	3.0

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

6.1.3 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านเชียงแสน จ.เชียงราย

จากรายงานแนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของ ไทย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) (2558) ในตารางที่ 6.1-3 จะเห็นได้ว่า ระบบโครงสร้างพื้นฐานของด่านเชียงแสนโดยรวมนั้นอยู่ในเกณฑ์ดี โดยเฉพาะในด้านแหล่งท่องเที่ยวเนื่องจาก อ.เชียงแสน เป็นอารยธรรมเก่าแก่แต่มีปัญหา ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ที่ยังไม่ มีรองรับในพื้นที่ แต่ปัจจุบันมีโครงการสร้างสถานีรถไฟ เพิ่มเติมในอนาคตต่อมาจากเชียงราย และยังมี ปัญหาที่การจราจรทางถนนมีความติดขัดเนื่องจาก รถทุกคันจาก ด่านเชียงแสน ด้านเชียงของ และ ด้าน แม่สายต้องมารวมตัวกันที่ อ.เมือง จ. เชียงราย จึงจะลงใต้ได้

ตารางที่ 6.1-3 ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านเชียงแสน จ.เชียงราย

โครงสร้างพื้นฐาน	คำอธิบาย	คะแนน (ปัจจุบัน)
1. ถนน	ทางหลวงหมายเลข 1016 ไปกรุงเทพฯ เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องทางวิ่งได้ด้วยความเร็วประมาณ 90 กม. /ชม.	3.0
2. ท่าเรือ	ท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ วางแผนให้เชื่อมโยงกับทางหลวงโดยตรง ทำเทียบเรือแม่น้ำขนาดกว้าง 24 เมตร ยาว 180 เมตร	2.5
3. รถไฟ	ไม่มีสถานีรถไฟตั้งอยู่ในรัศมี 200 กม. (มีโครงการสร้างสถานีรถไฟเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ)	1.0
4. ทางอากาศ	ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย เป็นท่าอากาศยานขนาดกลาง ทางวิ่งยาว 3 กม. ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 90 กม.จากเขตนิคม	3.0
5. ไฟฟ้าและพลังงาน	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึงสามารถสนองความต้องการของอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้อย่างพอเพียงแต่ ยังไม่ได้สร้างรองรับอุตสาหกรรมใหญ่	3.0
6. สื่อสารโทรคมนาคม	สัญญาณโทรศัพท์สามารถใช้บริการได้อย่างทั่วถึงแต่ยังมีปัญหา ติดขัดเล็กน้อยในบางพื้นที่ มีระบบ 3G รองรับสัญญาณดี	3.0
7. ประปาและสุขาภิบาล	มีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่นิคมฯ และเขต เศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึง เพราะสามารถดึงน้ำจืดจากแม่น้ำโขง ได้ง่าย	3.0
8. แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่	มีแหล่งท่องเที่ยวในเมือง ชื่อเสียงปานกลาง เป็นโบราณสถานวัดเก่าแก่ และสามารถเชื่อมโยงกับคิงส์โรมัน เทียวสามเหลี่ยมทองคำได้	3.5

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

6.1.4 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านแม่สาย จ.เชียงราย

จากรายงานแนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) (2558) ในตารางที่ 6.1-4 จะเห็นได้ว่า ระบบโครงสร้างพื้นฐานของด่านแม่สายโดยรวมนั้นอยู่ในเกณฑ์ดี มีปัญหาด้านรถไฟที่ยังไม่มีรองรับในพื้นที่ แต่ปัจจุบันมีโครงการสร้างสถานีรถไฟเพิ่มเติมในอนาคตในบริเวณใกล้เคียง (เชียงของและเชียงแสน) และควรมีโครงการปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน เนื่องจากเส้นทางพหลโยธินเป็นเส้นทางหลักเส้นทางเดียวที่เข้าสู่แม่สายได้ และอาจจะมีการจราจรติดขัดในช่วงเวลา

ตารางที่ 6.1-4 ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านแม่สาย จ.เชียงราย

โครงสร้างพื้นฐาน	คำอธิบาย	คะแนน (ปัจจุบัน)
1. ถนน	ถนนพหลโยธิน (กรุงเทพฯ - แม่สาย) ถนน 4 เลน ผิวถนนเรียบวิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 60 กม./ชม.	2.5
2. ท่าเรือ	ท่าเรือเชียงแสน อยู่ในเขตรัศมี 40 กม. เป็นท่าเทียบเรือแม่น้ำขนาดกว้าง 24 เมตร ยาว 180 เมตร	2.0
3. รถไฟ	ไม่มีสถานีรถไฟตั้งอยู่ในรัศมี 200 กม. (แต่มีโครงการสร้างสถานีรถไฟเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของในอนาคต)	1.0
4. ทางอากาศ	ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย เป็นท่าอากาศยานขนาดกลางทางวิ่งยาว 3 กมตั้งอยู่ในเขตรัศมี 60 กม.จากเขตนครฯ	3.0
5. ไฟฟ้าและพลังงาน	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึงสามารถสนองความต้องการของอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้อย่างพอเพียงแต่ยังคงมีช่วงเวลาที่ขาดไฟฟ้า ไฟตก หรือไฟดับอยู่บ้าง	3.0
6. สื่อสารโทรคมนาคม	สัญญาณโทรศัพท์สามารถใช้บริการได้อย่างทั่วถึง พร้อมระบบ 3G แต่อาจมีการขัดข้องบ้างเล็กน้อย	3.0
7. ประปาและสุขาภิบาล	มีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่นครฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึง แต่อาจเกิดการขาดแคลนน้ำในช่วง	2.0
8. แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่	มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงปานกลางในระยะ 1 ชม.จากพื้นที่ตั้ง ดอยตุง, สามเหลี่ยมทองคำ	3.0

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

6.1.5 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว

จากรายงานแนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) (2558) ในตารางที่ 6.1-5 จะเห็นได้ว่าระบบโครงสร้างพื้นฐานของด่านอรัญประเทศโดยรวมนั้นอยู่ในเกณฑ์ดี โดยเฉพาะในด้านการสื่อสารโทรคมนาคมอยู่ในเกณฑ์ดีมาก มีโครงสร้างพื้นฐานทางถนน อยู่ในเกณฑ์พอใช้ แต่มีโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเป็น 4 ช่องทางจราจรในอนาคต และควรมี โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน โครงการพื้นฐานด้านประปาและสุขาภิบาล และในการสร้างแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มากขึ้น

ตารางที่ 6.1-5 ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว

โครงสร้างพื้นฐาน	คำอธิบาย	คะแนน (ปัจจุบัน)
1. ถนน	ถนนเส้นทางหมายเลข 359 ไปท่าเรือแหลมฉบัง เป็นถนนลาดยาง 2-4 ช่องทางผิวถนนเรียบ วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 80 กม./ชม.(มีโครงการสร้างถนน 4 เลน เลี้ยวเมืองอรัญ-ปอยเปตยาว 30 กิโลเมตร เข้าสู่ติงบท กัมพูชา)	2.0
2. ท่าเรือ	ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ ความลึกร่องน้ำ 14 ม.ตั้งอยู่ในเขตรศมี 300 กม.จากเขตนิคมฯ	3.0
3. รถไฟ	สถานีอรัญประเทศ มีการเชื่อมโยงกับเขตนิคมฯ วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 35 กม./ชม.	2.5
4. ทางอากาศ	ท่าอากาศยานนานาชาติเสียมเรียบ เป็นท่าอากาศยานขนาดกลางทางวิ่งยาว 2.5 กม. จำนวน 1 ทางวิ่ง ตั้งอยู่ในเขตรศมี 162 กม. จากเขตนิคมฯ	2.0
5. ไฟฟ้าและพลังงาน	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตนิคมฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึงสามารถสนองความต้องการของอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้อย่างพอเพียงแต่ยังคงมีช่วงเวลาที่ขาดไฟฟ้า ไฟตกหรือไฟดับอยู่บ้างแต่ไม่กระทบต่อคุณภาพและอัตราการผลิต	3.0
6. สื่อสารโทรคมนาคม	มีระบบสื่อสารไร้สาย (EDGE/3G/4G) รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ทั่วพื้นที่	4.0
7. ประปาและสุขาภิบาล	มีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่นิคมฯ และเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างทั่วถึงแต่อาจเกิดการขาดแคลนน้ำในบางช่วงและเกิดปัญหาน้ำท่วม	2.0
8. แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่	ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่ชัดเจนในเมือง นอกจากตลาดการค้า แต่สามารถเดินทาง 2-3 ชม.ไปเสียมเรียบซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงมากได้	2.0

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

6.1.6 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านสะเดา จ.สงขลา

จากรายงานแนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) (2558) ในตารางที่ 6.1-6 จะเห็นได้ว่า ระบบโครงสร้างพื้นฐานของด่านสะเดาโดยรวมนั้นอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง มีโครงสร้างพื้นฐานทางท่าเรือ ทางอากาศ และในด้านไฟฟ้าและพลังงาน อยู่ในเกณฑ์ดี โครงสร้างพื้นฐานทางถนนในปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ค่อยดีนัก แต่มีโครงการ ปรับปรุงในอนาคตอันใกล้ (มอเตอร์เวย์สะเดา-หาดใหญ่) รวมทั้งมีโครงการปรับปรุงโครงสร้าง พื้นฐานทางท่าเรือและทางรถไฟเพื่อรองรับการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ ในด้านประปา และสุขาภิบาลนั้นยังอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ค่อยดี ควรมีโครงการปรับปรุงในด้านนี้เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 6.1-6 ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของด่านสะเดา จ.สงขลา

โครงสร้างพื้นฐาน	คำอธิบาย	คะแนน (ปัจจุบัน)
1. ถนน	ถนนด้านหน้าด่านสะเดา เป็นถนนลาดยาง ที่มีเพียง 2 ช่องทางจราจรมีการจราจรติดขัดเนื่องจากปริมาณรถบรรทุกจำนวนมาก (มีโครงการก่อสร้างโถงเวย์หรือทางด่วนหาดใหญ่-สะเดา)	2.0
2. ท่าเรือ	ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา ห่างจากเขตนิคมฯ 80 กม.มีท่าเทียบเรือ 3 ท่าความยาวรวม 510 เมตร กว้าง 30 เมตร ความลึกหน้าท่า 10 เมตร (มีโครงการออกแบบและก่อสร้างท่าเรือ น้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2)	3.0
3. รถไฟ	มีสถานีรถไฟคลองแงะ เชื่อมโยงกับเขตนิคมฯ วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 30กม. /ชม. (ในอนาคตอาจมีโครงการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาและอาจมีการต่อสถานีรถไฟ KTM ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วสูงจากสถานีปาดังเบซาร์ ประเทศมาเลเซีย)	2.5
4. ทางอากาศ	ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ห่างจากเขตนิคมฯ 50 กม.เป็นท่าอากาศยานขนาดกลางทางวิ่งยาว 3 กม.	3.0
5. ไฟฟ้าและพลังงาน	มีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่เขตนิคมฯอย่างทั่วถึง อาจมีปัญหาขัดข้องเล็กน้อยแต่สามารถสนองความต้องการอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง	3.0
6. สื่อสารโทรคมนาคม	มีระบบสื่อสารไร้สาย เช่น EDGE/3G/4G รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL แต่มีปัญหาขัดข้องบ่อยครั้ง	2.5
7. ประปาและสุขาภิบาล	มีระบบน้ำประปาหรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่นิคมฯอย่างทั่วถึง แต่เกิดปัญหาคุณภาพของน้ำไม่ได้มาตรฐานและเกิดปัญหาขัดข้องไม่สามารถจ่ายน้ำได้ในบางช่วงและปัญหาน้ำท่วม	2.0
8. แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่	ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวในตัว.สะเดาแต่สามารถเดินทางไปหาดใหญ่ ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวพอสมควรในระยะ 1 ชม.กว่าๆ ได้	2.5

ที่มา: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), (2558)

6.2 การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของพื้นที่ศึกษา

จากแนวทางการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในหัวข้อ 3.1.2.3 สามารถนำมาวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์ โดยมีผลการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาดังต่อไปนี้

6.2.1 การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ

การประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของ จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ มีผลการประเมินดังแสดงในตารางที่ 6.2-1 โดยจะเห็นได้ว่า ระบบโครงสร้างพื้นฐานของจุดผ่านแดนถาวรโดยรวมนั้นอยู่ในเกณฑ์พอใช้ มีปัญหาด้านรถไฟที่ยังไม่มีรองรับในพื้นที่ และควรมีโครงการปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน เนื่องจากเส้นทางหลักเส้นทางเดียวที่เข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อได้ และควรมี โครงการพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน และในการสร้างแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มากขึ้น

ตารางที่ 6.2-1 ผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ จ.อุตรดิตถ์

โครงสร้างพื้นฐาน	คำอธิบาย	คะแนน (ปัจจุบัน)
1. ถนน	ถนนเส้นทางไปยังด่านภูค้อ เป็นถนนลาดยาง เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องทางผิวถนนเรียบ วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 60 กม./ชม.	2.0
2. ท่าเรือ	ท่าเรือที่ใกล้ที่สุด คือ ท่าเรือเชียงแสน อยู่ในเขตรัศมี 270 กม. เป็นท่าเทียบเรือแม่น้ำขนาดกว้าง 24 เมตร ยาว 180 เมตร	2.0
3. รถไฟ	มีสถานีรถไฟอุตรดิตถ์ ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 120 กม. วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 50 กม./ชม.	1.5
4. ทางอากาศ	ท่าอากาศยานพิษณุโลก เป็นท่าอากาศยานขนาดกลาง ทางวิ่งยาว 3.0 กม. จำนวน 1 ทางวิ่ง ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 180 กม.	2.5
5. ไฟฟ้าและพลังงาน	ปัจจุบันมีปัญหาไฟฟ้าดับบ่อยครั้งในช่วงที่มีฝนตกหนัก และปัญหาด้านระบบไฟฟ้ายังไม่เสถียร หลังจากการปรับปรุงพัฒนาแล้วคาดว่าจะมีไฟฟ้าค่อนข้างเพียงพอในเขตพื้นที่	2.0
6. สื่อสารโทรคมนาคม	มีสัญญาณเครือข่ายโทรศัพท์ให้บริการครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ และในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อใช้ได้เป็นบางเครือข่ายเท่านั้น	3.0
7. ประปาและสุขาภิบาล	มีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง แต่อาจเกิดการขาดแคลนน้ำในบางช่วง แต่อาจจะไม่รองรับในอนาคต	2.0
8. แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่	บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่ชัดเจน ต้องเดินทางไปเที่ยวในจังหวัดอุตรดิตถ์หรือบริเวณที่ใกล้เคียง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 1-2 ชม.	2.0

ที่มา: คณะผู้วิจัย

6.2.2 การเปรียบเทียบผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของจุดผ่านแดนถาวรภูตู กับ ด้านชายแดนที่สำคัญ

การเปรียบเทียบผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของจุดผ่านแดนถาวรภูตู อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์ กับ ด้านชายแดนที่สำคัญในประเทศไทย 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านแม่สอด จ.ตาก 2) ด้านน้ำพุร้อน จ.กาญจนบุรี 3) ด้านเชียงแสน จ.เชียงราย 4) ด้านแม่สาย จ.เชียงราย 5) ด้านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว และ 6) ด้านสะเดา จ.สงขลา ดังแสดงในตารางที่ 6.2-2

ตารางที่ 6.2-2 ผลการเปรียบเทียบผลการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของจุดผ่านแดน
ถาวรภูตู กับ ด้านชายแดนที่สำคัญ

โครงสร้างพื้นฐาน	คะแนน (ปัจจุบัน)						
	จุดผ่านแดน ถาวรภูตู	ด้าน แม่สอด	ด้าน น้ำพุร้อน	ด้าน เชียงแสน	ด้าน แม่สาย	ด้าน อรัญประเทศ	ด้าน สะเดา
1. ถนน	2.0	2.0	2.5	3.0	2.5	2.0	2.0
2. ท่าเรือ	2.0	2.0	3.5	2.5	2.0	3.0	3.0
3. รถไฟ	1.5	1.0	1.5	1.0	1.0	2.5	2.5
4. ทางอากาศ	2.5	2.5	2.0	3.0	3.0	2.0	3.0
5. ไฟฟ้าและพลังงาน	2.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
6. สื่อสารโทรคมนาคม	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	4.0	2.5
7. ประปาและสุขาภิบาล	2.0	2.0	3.0	3.0	2.0	2.0	2.0
8. แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่	2.0	2.5	3.0	3.5.0	3.0	2.0	2.5
รวม	17.0	18.0	21.5	22.0	19.5	20.5	20.5

ที่มา: คณะผู้วิจัย

จากตารางที่ 6.2-2 สามารถสรุปได้ว่า ทิศทางการพัฒนาในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ควรมีการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ให้อยู่ในเกณฑ์ดี เพื่อให้จุดผ่านแดนถาวรภูตูมีศักยภาพใกล้เคียงกับด้านชายแดนที่สำคัญต่างๆ ของประเทศไทย โดยควรมีการปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน เนื่องจากเส้นทางหลักเส้นทางเดียวที่เข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรภูตูได้ และเพื่อการเชื่อมต่อกับด้านรถไฟเพื่อรองรับในพื้นที่ และควรมีโครงการพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน โครงการพื้นฐานด้านประปาและสุขาภิบาล และในการสร้างแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มากขึ้นในบริเวณพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์

บทที่ 7

การวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา

บทที่ 7

การวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมเพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา

เป็นการนำผลการคาดการณ์ความต้องการเดินทาง (บทที่ 5) และ ผลการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา (บทที่ 6) มาทำการวิเคราะห์วิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ศึกษาในการรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ด้วยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ที่ได้มีการทบทวนทฤษฎีไว้ในหัวข้อที่ 2.9 ของ บทที่ 2 ซึ่งเป็นการวิเคราะห์สภาพองค์กร หรือหน่วยงานในปัจจุบัน เพื่อค้นหา จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส หรือสิ่งที่มีโอกาสเป็นอุปสรรคในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต

7.1 การวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม

การวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมด้วยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ในโครงการการศึกษาความต้องการและข้อมูลด้านระบบโลจิสติกส์ของคน สินค้า และบริการ จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ถึงศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ เพื่อใช้ในการกำหนดแนวทาง วางแผนนโยบาย และยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องเหมาะสม รวมถึงการพัฒนาองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการเดินทาง ทั้งคน สินค้าและบริการในอนาคต โดยนำเอาข้อมูล ข้อค้นพบ ที่ได้จากการลงสำรวจพื้นที่และข้อคิดเห็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคการศึกษาที่เกี่ยวข้องของทั้ง 3 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศไทย สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมา มาทำการวิเคราะห์สรุปผลร่วมกัน โดยแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย 1) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environmental) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง (Strength) และจุดอ่อน (Weaknesses) ของพื้นที่พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ และ 2) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threat) ของการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังนี้

7.1.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environmental) ในการศึกษาประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ การวิเคราะห์จุดแข็ง และ จุดอ่อน ภายในพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

● จุดแข็ง (Strength: S)

จุดแข็งสำคัญของการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ นั้น ได้แก่ ประเด็นในเรื่องทำเลที่ตั้งของด่านภูคู้ที่สามารถเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการเดินทางของ 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมา ได้เป็นอย่างดี โดยบริเวณพื้นที่จุดผ่านแดนติดต่อกับ แขวงไชยะบูลี สปป.ลาว ซึ่งกำลังเจริญเติบโตในทุกด้าน อีกทั้งมีเส้นทางเชื่อมโยงไปยังแขวงหลวงพระบาง ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวเมืองมรดกโลกของลาว ทำให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยสามารถเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวไปยังหลวงพระบาง ผ่านเส้นทางจากจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ข้ามแดนเข้าสู่ สปป.ลาว ผ่านด่านผาแก้ว ไปยังเมืองปากลาย มีระยะทาง 38 กิโลเมตร จากเมืองปากลายไปยังตัวเมืองแขวงไชยะบูลี ระยะทาง 150 กิโลเมตร และจากเมืองไชยะบูลี ไปยังหลวงพระบาง มีระยะทาง 110 กิโลเมตร รวมระยะทางรวมจากจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ไปยังเมืองหลวงพระบางประมาณ 300 กิโลเมตร โดยเส้นทางสายนี้มีจุดเด่นตรงที่ สภาพถนนที่ค่อนข้างดีเป็นทางลาดยางตลอดเส้นทาง และแนวเส้นทางไม่ต้องขึ้นภูเขาสูงชันมากนัก จึงถือเป็นเส้นทางที่สะดวกและได้รับความนิยมมากเส้นหนึ่ง และสามารถเดินทางไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ด้วยระยะทางประมาณ 230 กิโลเมตร โดยระหว่างทางมีช่วงหนึ่งต้องข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งแต่เดิมรถยนต์ต้องใช้บริการแพขนานยนต์เพื่อข้ามแม่น้ำโขงที่เมืองปากลาย เพื่อเดินทางต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ แต่ในปัจจุบัน ทาง สปป.ลาว ได้ก่อสร้าง “สะพานปากลาย” เชื่อมระหว่าง บ้านนาสัก เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี กับบ้านคอกข้าวตอก เมืองชะนะคาม แขวงเวียงจันทน์ ซึ่งช่วยร่นระยะเวลาการเดินทางให้รวดเร็วกว่าเดิม จึงอาจกล่าวได้ว่า เส้นทางจากด่านถาวรภูคู้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทางการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปนครหลวงเวียงจันทน์ และเมืองหลวงพระบาง สปป.ลาว ที่สั้นและสะดวกที่สุดของประเทศไทยก็ว่าได้ อีกทั้งสามารถเดินทางเชื่อมโยงไปยัง สหภาพเมียนมา ผ่านทางด่านแม่สอดไปยังเมืองเมียวดีได้อย่างสะดวกรวดเร็ว สามารถเชื่อมโยงการเดินทางของคน การขนส่งสินค้าระหว่าง 3 ประเทศ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปัจจุบันนั้นทางแขวงไชยะบูลีได้มีการกระตุ้นให้เกิดการลงทุนและจัดให้มีมาตรการจูงใจหลายประการเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติมาร่วมลงทุนในพื้นที่ เช่น การงดเว้นภาษีอากรที่ดิน หากเป็นการลงทุนด้านการศึกษาและธุรกิจด้านสุขภาพในการเช่าที่ดินนั้น จะงดเว้นภาษีถึง 50 ปี จากปกติ 25 ปี แต่ก็มีข้อยกเว้นสำหรับอาชีพที่สงวนไว้สำหรับประชาชนชาวลาว อาทิเช่น ร้านอาหาร ร้านซ่อมรถ ร้านล้างรถ ต่างชาติต้องมีคนในพื้นที่ร่วมทุนด้วยจึงสามารถทำธุรกิจได้ ซึ่งจากข้อมูลสถิติ ณ ปัจจุบันพบว่านักลงทุนจากประเทศไทยให้ความสนใจเข้ามาลงทุนในแขวงไชยะบูลีสูงเป็นอันดับ 2 รองจากนักลงทุนจากประเทศจีนมีสัดส่วนการลงทุนเป็นอันดับที่ 1 โดยที่การลงทุนในแขวงส่วนใหญ่จะมุ่งเน้น การเพาะปลูก เกษตรกรรม และกิจการอื่น ซึ่งในพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ รวมถึงอุตสาหกรรมประเภทพลังงาน (พลังงานน้ำ) แร่ธาตุ (หินปูน, ทองคำ, ฟลูโอไรต์) เป็นต้น

นอกจากนี้ในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี มีศูนย์กลางการเดินทางรถไฟขนาดใหญ่ของภาคเหนือ ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางรองรับโครงการพัฒนาระบบรางทั้งในและนอกประเทศ ช่วยเสริมศักยภาพของด่านภูคู้ให้สามารถเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าในรูปแบบของ Multimodal ได้ในอนาคต อีกทั้งยังมีการมีการผลักดันให้เกิดการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้แลพื้นที่โดยรอบอย่างเป็นรูปธรรมจากทางภาครัฐ และได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากภาคเอกชน ยิ่งช่วยให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปได้อย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

● จุดอ่อน (Weaknesses: W)

ในประเด็นด้านจุดอ่อนของการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ประเด็นหลักอยู่ที่ปัญหาเกี่ยวกับเงื่อนไขด้านกฎระเบียบของทางภาครัฐทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานพัฒนาต่างๆ โดยปัญหาสำคัญที่ทำให้การพัฒนาด่านภูคู้ต้องหยุดชะงักได้แก่ ปัญหาปัญหาการขอเข้าใช้พื้นที่ในการพัฒนาและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ที่ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากเป็นพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม (Zone C) ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าน้ำปาด ซึ่งจากแผนงานทั้งหมด ได้ยื่นขอใช้พื้นที่ 1,800 ไร่ แต่ในปัจจุบันได้รับการอนุญาตจากกรมป่าไม้ ให้เข้าใช้พื้นที่ได้แค่ 99 ไร่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการพัฒนาตัวจุดผ่านแดนอย่างชัดเจน อีกทั้งปัญหาการขออนุญาตการใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ที่ยังไม่ได้ข้อสรุปชัดเจน ยังส่งผลกระทบต่อจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาที่ยังไม่สามารถทำได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากยังติดเรื่องการจัดสรรงบประมาณลงสู่พื้นที่ที่ยังไม่สามารถทำได้ อีกทั้งในด้านนโยบายและแนวทางในการพัฒนาขององค์กรในแต่ละภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและในภาคประชาชน ไม่สอดคล้องกัน ทำให้ในการดำเนินการพัฒนาเกิดความสับสน ไม่เป็นไปในทางเดียวกัน โดยในการสัมภาษณ์เชิงลึกได้มีการยกตัวอย่างโครงการพัฒนาเส้นทางที่ยังไม่สามารถสรุปแนวเส้นทางได้อย่างชัดเจน หรือมีการเปลี่ยนแนวเส้นทางพัฒนาที่ในขั้นแรกได้มีการนำเสนอ ให้พัฒนาเส้นทางหลวง 117 แม่สอด-ภูคู้ แต่เกิดปัญหาติดขัดในเรื่องของการสรุปแนวเส้นทางที่มีความขัดแย้งกัน จึงเปลี่ยนการพัฒนาจากเส้นทางหลวง 117 ให้เป็นเส้นทางหลวง 1045 แทน หรือในแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่ในเบื้องต้นมุ่งพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เป็นเมืองชายแดนที่เน้นการค้าชาย ขนส่ง กระจายสินค้าข้ามแดนเป็นหลัก แต่ในปัจจุบันเริ่มมีการหารือในระดับพื้นที่ถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาให้เป็นพื้นที่ที่มีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยว เพื่อดึงดูดการเดินทางของนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ ซึ่งความไม่ชัดเจนในแนวทางการพัฒนาที่เกิดขึ้นยังส่งผลให้การพัฒนาเกิดความล่าช้ามากยิ่งขึ้น

นอกจากปัญหาในด้านการขอใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้แล้ว ในพื้นที่พัฒนายังประสบปัญหาด้าน พ.ร.บ.ผังเมือง ที่มีข้อกำหนดห้ามจัดตั้งโรงงานการผลิต ทำให้ไม่สามารถลงทุนภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้ ซึ่งทางสำนักงานอุตสาหกรรมมีแผนอยากผลักดันให้มีการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อแปรรูปสินค้าทางการเกษตรในพื้นที่ และมีภาคเอกชนให้ความสนใจพร้อมที่จะดำเนินการตามแผนงานที่วางไว้ โดยมีการเตรียมทั้งเงินทุนและเอกสารสิทธิที่ดินแต่ติดข้อกำหนดห้ามจัดสร้างโรงงานของ พ.ร.บ.ผังเมือง ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ ส่งผลต่อเนื่องไปยังโครงสร้างพื้นฐานหลักที่รองรับการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมที่ยังไม่มีความพร้อม ซึ่งเมื่อไม่เกิดการพัฒนารูปแบบ งานไม่เพียงพอต่อแรงงาน ส่งผลให้แรงงานที่มีทักษะและคุณภาพสูงในพื้นที่ก็มุ่งออกไปหาตลาดแห่งใหม่ที่ให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า ซึ่งในอนาคตหากเกิดการพัฒนาขึ้นมาแล้วอาจจะประสบปัญหาขาดแคลนแรงงานที่จะเข้ามารองรับการเติบโตที่จะเกิดขึ้น แต่ทั้งนี้ แม้ในปัจจุบันการพัฒนาพื้นที่ ยังเป็นไปอย่างล่าช้า แต่กลับพบว่าเริ่มมีผลกระทบในทางลบกับชุมชนในพื้นที่ โดยเฉพาะในด้านปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ในพื้นที่ชุมชน ต.ม่วงเจ็ดต้น ที่ประสบปัญหาฝุ่นละอองจากรถบรรทุกสินค้าที่วิ่งขนส่งสินค้าไปยังด่าน รวมถึงเศษวัสดุที่ตกลงบนถนนในกลุ่มของรถบรรทุกสินค้าทางการเกษตร เช่น ข้าวโพด และอ้อย นอกจากนี้ยังประสบปัญหาด้านความปลอดภัยของคนในชุมชนเนื่องจากเส้นทางผ่านหมู่บ้านและรถบรรทุกสินค้าใช้ความเร็วค่อนข้างสูงจึงเกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง หรือปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ อ.บ้านโคก ที่มีพื้นที่บางส่วนถูกใช้เป็นที่ทิ้งขยะ ซึ่งในอนาคตหากมีฝนตกหนักอาจเกิดปัญหาโรครณะบาดมาสู่คนได้

นอกจากนี้ หากพิจารณาในด้านของความเป็นไปได้ที่จะเกิดการเติบโตของการค้าการลงทุนในอนาคต พบว่าในภาพรวมสปป.ลาว ยังมีศักยภาพในด้านการค้าการลงทุนไม่สูงนัก ต้องมองการเชื่อมโยงไปยังประเทศอื่นที่มีศักยภาพสูงกว่าเป็นหลัก เช่น ประเทศจีน เวียดนาม ฮานอย และประเทศใกล้เคียง ควรทำเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ หรือเชื่อมโยงกับฝั่งตะวันตกเพื่อที่จะเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาเส้นทางให้มากขึ้น ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีความพร้อมในการเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอื่นมากนัก ซึ่งศักยภาพในด้านการค้าการลงทุนของ สปป.ลาว ที่ไม่สูงนักสะท้อนให้เห็นได้จากปริมาณสินค้าผ่านด่านประเทวส์ศุกก่อสร้าง ที่เคยเป็นสินค้าผ่านแดนหลักในพื้นที่ที่ลดปริมาณลงอย่างเห็นได้ชัดเนื่องจากโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในฝั่ง สปป.ลาว ที่กำลังจะแล้วเสร็จ แสดงให้เห็นว่าปริมาณความต้องการที่เกิดขึ้นทางฝั่ง สปป.ลาว เป็นความต้องการที่เกิดขึ้นเฉพาะกาล ไม่ได้สะท้อนการเติบโตของเศรษฐกิจในพื้นที่อย่างแท้จริง ประกอบกับการเก็บภาษีที่สูงขึ้น ทั้งการจัดเก็บภาษีสินค้าที่นำเข้าจากประเทศไทย และประชาชนทั้ง 2 ประเทศที่ผ่านชายแดน ชาวบ้านจึงหันไปใช้เส้นทางการค้าชายวัฒนธรรม หรือด้านธรรมชาติ ที่เป็นเส้นทางที่ผู้คนใน 2 ริมฝั่งชายแดนระหว่างไทยกับลาวได้แลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้ากันแทน ยิ่งทำให้บรรยากาศการค้าขายบริเวณหน้าด่านยิ่งซบเซา ประกอบกับพื้นที่บริเวณด่านภูค้อยังไม่มีสิ่งดึงดูดให้เกิดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ เช่น สถานที่ท่องเที่ยว แหล่งกิจกรรมบันเทิงต่างๆ ทำให้ปริมาณการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ยิ่งลดต่ำลง

7.1.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environmental) ในการศึกษาประกอบไปด้วย 2 ส่วน ได้แก่ การวิเคราะห์โอกาส และ อุปสรรค ของพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

- โอกาส (Opportunities: O)

ในการวิเคราะห์ด้านโอกาสของพื้นที่ พบว่า จุดเด่นที่สำคัญได้แก่ เรื่องทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เป็นพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน และการพัฒนาระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลให้มีผลผลักดันการพัฒนาพื้นที่ในบริบทต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านโลจิสติกส์ ก่อให้เกิดการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งต่างๆ ซึ่งเป็นผลดีต่อการรองรับการเติบโตของพื้นที่ อาทิเช่น แผนงานและโครงการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงทางถนนในพื้นที่ศึกษาให้ได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพรองรับกับสภาพการจราจรในอนาคต โครงการก่อสร้างระบบรางเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางของประเทศ เช่น โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC East-West Economic Corridor) ระหว่างแม่สอด จ.ตาก ไปจนถึง จ.มุกดาหาร เนื่องจากเส้นทาง ดังกล่าวมีศักยภาพด้านการขนส่งสินค้าเชื่อมต่อการขนส่งกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง หรือโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ความร่วมมือในการพัฒนาระบบรางระหว่างไทยกับญี่ปุ่นหรือโครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยจะแบ่งการก่อสร้างเป็น 2 ตอน ได้แก่ ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก และช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ เป็นต้น ซึ่งการเปิดเส้นทางเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง-อินโดจีน-เมาะลำไยผ่าน ด่านแม่สอด และด่านภูค้อ จะช่วยผลักดันให้กลุ่ม 5 จังหวัด

ภาคเหนือตอนล่าง ของไทยเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ระหว่าง 3 ประเทศ กระตุ้นให้เกิดการแลกเปลี่ยนทั้ง รายได้ แรงงาน องค์ความรู้ ประเพณีวัฒนธรรม รวมถึงช่วยยกระดับไทย สู่อันดับศูนย์กลางเศรษฐกิจอินโดจีนในอนาคต อีกทั้งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของสปป.ลาว ที่ตั้งเป้าเพิ่มเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะเป็น 25 แห่งให้ได้ภายในปี 2563 เพื่อให้เกิดศักยภาพในการรองรับทางการค้าและการลงทุนในอนาคต โดยมีแขวงไซยะบูลี เป็นหนึ่งในแขวงที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้มีการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการพัฒนาดังกล่าว ซึ่งเมื่อเชื่อมโยงกับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ทั้งในโครงข่ายถนนและระบบราง ยิ่งส่งเสริมให้ในอนาคตการเดินทางและเส้นทางการค้าในแขวงไซยะบูลีจะมีศักยภาพมากยิ่งขึ้น ประกอบกับในอนาคต สปป. ลาวยังมีโอกาสเป็นศูนย์กลางด้านระบบรางในภูมิภาคจากโครงการก่อสร้างรถไฟ ลาว-จีน ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์ OBOR ของจีนที่ใช้ระบบรางเป็นตัวขับเคลื่อนและเชื่อมโยงภูมิภาคต่างๆ โดยเชื่อมโยงการเดินทางจากนครคุนหมิงมายังบริเวณชายแดนจีน-ลาว เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อหาน-บ่อเต็น ที่ตั้งอยู่ใกล้เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ที่จีนตั้งใจจะผลักดันให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจสองประเทศ โดยเส้นทางรถไฟในฝั่ง สปป.ลาว จะมีความยาว 427 กม. มีมูลค่า 6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2564 รางรถไฟมีขนาด 1.435 เมตร ตามมาตรฐานรางรถไฟ มีสถานีทั้งหมด 33 สถานี / 72 อุโมงค์ (ความยาวรวม 183.9 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 43 ของเส้นทางทั้งหมด) / 170 สะพาน (ความยาว 69.2 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15.8 ของเส้นทางทั้งหมด) รถไฟขนส่งผู้โดยสารจะวิ่งด้วยความเร็ว 160 กม. ต่อชั่วโมง ในขณะที่ รถไฟขนส่งสินค้าจะวิ่งด้วยความเร็ว 120 กม. ต่อชั่วโมง แล่นผ่าน 5 แขวงจากทางชายแดนภาคเหนือของประเทศลาว ผ่านแขวงหลวงน้ำทา, แขวงอุดมไซ, แขวงหลวงพระบาง, แขวงเวียงจันทน์ และนครหลวงเวียงจันทน์ มีสถานีรถไฟ 31 แห่ง สถานีหลัก ซึ่งถึงแม้จะไม่ได้ผ่านพื้นที่แขวงไซยะบูลีโดยตรง แต่ได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางเข้าสู่ระบบรางใหม่ที่จะกลายเป็นระบบขนส่งหลักของประเทศ จะส่งผลให้เกิดการเติบโตด้านการค้าการลงทุนในประเทศ อีกทั้งเมื่อมองจากมุมมองของประเทศไทยแล้ว การพัฒนารถไฟลาวจีนที่เกิดขึ้น จะกลายเป็นอีกหนึ่งช่องทางโอกาสในการเชื่อมโยงการค้าการลงทุนไปยังประเทศจีน ทั้งในด้านการส่งสินค้าไปยังประเทศจีนและการกระจายสินค้าจากจีนไปยังพื้นที่อื่นๆ ในภูมิภาค ทั้งในและนอกประเทศ ผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ โดยอาจใช้ระบบรางซึ่งพื้นที่จังหวัดอุดรธานีมีความพร้อมและมีศูนย์กลางการเดินทางรถไฟขนาดใหญ่เป็นตัวเชื่อมการไหลของคนและสินค้าที่จะเกิดขึ้น

นอกจากนี้ในพื้นที่ยังมีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว ทั้งสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม ประเพณีวัฒนธรรมที่น่าสนใจ รวมถึงค่อนข้างมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยว และมีการสนับสนุนให้มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็น การตั้งแคมป์แบบนอนกลางคืน การเที่ยวแบบผจญภัย การเที่ยวแบบไปเช้าเย็นกลับ ซึ่งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะชาวต่างชาติแถบยุโรป ให้เข้ามาในพื้นที่ได้ อีกทั้งยังโอกาสทางการเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาในพื้นที่ เนื่องจากในพื้นที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว และมีการผลักดันการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งจำเป็นต้องมีภาคแรงงานที่มีความชำนาญพิเศษและการพัฒนาองค์ความรู้เพื่อมารองรับและขับเคลื่อนการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต สถานศึกษาในระดับต่างๆ จึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อรองรับการพัฒนาที่เกิดขึ้น และอาจขยายกลางเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาช่วยดึงดูดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ได้อีกหนึ่ง

ในส่วนของการเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับทาง สหภาพเมียนมา แม้ว่าในปัจจุบันยังไม่มี การส่งสินค้าไปยัง สปป.ลาวโดยตรง แต่คาดว่าจะมีสินค้าที่มีศักยภาพ ประเภท หอม กระเทียม พริกป่น และถั่ว สามารถส่งออกไปยัง สปป.ลาวได้ในอนาคต ซึ่งจะทำให้เกิดการเดินทางเชื่อมโยงกันระหว่าง 3 ประเทศมากยิ่งขึ้น

● อุปสรรค (Threat: T)

ทางด้านการวิเคราะห์อุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ พบว่า อุปสรรคแรกที่พบคือ แนวทางการพัฒนาจุดผ่านแดนของไทยในแต่ละแห่ง มีลักษณะการพัฒนาแยกกันเป็นเอกเทศ ซึ่งส่งผลให้มีลักษณะของการแข่งขันกันเองระหว่างจุดผ่านแดนแต่ละแห่ง โดยจุดผ่านแดนของไทยที่อยู่ใกล้เคียงกับจุดผ่านแดนถาวรภูตู ประกอบด้วย ด่านพรมแดนเชียงของ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จังหวัดเชียงราย จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน ด่านพรมแดนถาวรบ้านนากระเซิง อ.ท่าลี่ จังหวัดเลย และด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 อ.เมืองหนองคาย ซึ่งหากพิจารณาในแนวทางการพัฒนา พบว่ามีความคล้ายคลึงกัน ทั้งในแนวทางการพัฒนาและเป้าหมายการพัฒนา จึงทำให้อาจเป็นการแข่งขันกันเองของจุดผ่านแดนในประเทศไทย เพื่อดึงดูดความต้องการการเดินทางของคนและสินค้าเข้ามายังด้านตนเอง เกิดความซ้ำซ้อนและสิ้นเปลืองงบประมาณในการพัฒนาโดยใช้เหตุ รวมถึงส่งผลให้แต่ละด่านไม่สามารถเติบโตได้อย่างที่ควรจะเป็น

อุปสรรคที่สำคัญอีกประการคือ จุดผ่านแดนถาวรภูตูตั้งเป้ามุ่งเน้นเชื่อมโยงการค้าเชื่อมโยงการค้ากับ สปป.ลาว และพม่า แต่ในปัจจุบัน ทาง สปป.ลาว กับพม่า ยังไม่มีการค้าการลงทุนระหว่างกัน อีกทั้งยังไม่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปยังประเทศปลายทางที่มีศักยภาพสูงกว่า อย่างประเทศจีนและประเทศเวียดนามได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สินค้าข้ามด่านส่วนใหญ่ยังเป็นลักษณะส่งออกจากประเทศไทยไปยัง สปป.ลาวและ สหภาพเมียนมาเป็นหลัก ซึ่งมีกำลังซื้อไม่สูงนัก ประกอบกับทาง สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมามีแนวโน้มขยายลดการนำเข้าสินค้าจากไทย เพื่อการรักษาเสถียรภาพของดุลการค้าไว้ :ซึ่งอาจส่งผลโดยตรงต่อปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกด่านในอนาคต ประกอบกับ ปัญหาอุปสรรคและข้อติดขัดด้านกฎระเบียบบางประการ ยิ่งทำให้การเดินทางเชื่อมโยง 3 ประเทศ ทำได้ยาก เช่น กฎหมายของประเทศไทยที่ไม่อนุญาตให้รถโดยสารขนาดต่ำกว่า 45 ที่นั่งเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้การขยายเส้นทาง เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าถูกจำกัดหรือข้อกำหนดทางกฎหมายไทย ที่ให้รถบรรทุกจาก สหภาพเมียนมาไม่สามารถเข้าไปในประเทศไทยได้เกิน 80 กิโลเมตร และในการขับรถเข้ามายังประเทศไทยต้องเป็นรถขนส่งสินค้าที่มีการบรรทุกสินค้าเท่านั้น ยิ่งทำให้การเดินทางทำได้ยากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ เนื่องจากด่านภูตูยังไม่ได้ถูกระบุว่าเป็นด่านสากล ทำให้นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาของทาง สปป.ลาว ยังไม่เห็นผลเป็นรูปธรรมเท่าที่ควร และส่งผลให้การปฏิสัมพันธ์กันของภาครัฐบาล และภาคเอกชนระหว่างประเทศไทยกับทาง สปป.ลาว ในการผลักดันการพัฒนาด่านภูตูที่ลดน้อยลง

เมื่อพิจารณาในด้านการท่องเที่ยว ซึ่งหลายภาคส่วนมุ่งหวังให้เป็นหนึ่งในแนวทางการพัฒนาที่จะดึงดูดการเดินทางเข้ามายังพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูเกตุ และกระตุ้นให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่ พบว่า ยังมีอุปสรรคหลายประการที่ทำให้การพัฒนาพื้นที่ในเชิงการท่องเที่ยวสามารถทำได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เช่น ปัญหาความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจในจังหวัดอื่นๆ ซึ่งแม้แต่ในส่วนของประเทศไทยก็ประสบปัญหา เช่น การเชื่อมโยงการเดินทางของนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูหนาวจากจังหวัดเลยไปสู่จังหวัดน่าน ที่มีการพัฒนาเส้นทางเป็นช่วงๆ เพราะยังติดขัดในเรื่องของงบประมาณ การเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ไม่มีประสิทธิภาพนักท่องเที่ยวไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ยังคงต้องอาศัยรถส่วนตัวหรือการเช่าเหมารถเดินทางเป็นหลัก แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับดูแลและปรับปรุงให้อยู่ในมาตรฐาน ไม่มีป้ายแนะนำ หรือการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักผ่านทางสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ อาจไม่มีความหลากหลาย รวมถึงไม่มีกลยุทธ์หรือการประชาสัมพันธ์ที่ดีให้ตรงกับความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยว รวมถึงธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว อาทิเช่น ของที่ระลึก ของฝาก ยังไม่มีเอกลักษณ์ที่แน่นอน รวมถึงการออกแบบยังไม่ผลิตภัณฑดังกล่าวยังต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังขาดข้อมูลพื้นฐานสถิติด้านการท่องเที่ยว ที่ยังไม่มีการจัดเก็บที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการคาดการณ์ความต้องการเดินทาง ยังทำให้การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ยังเป็นไปได้ยาก ต้องอาศัยเวลาและงบประมาณในการพัฒนาอีกมากพอสมควร

นอกจากนี้ปัญหาผลกระทบทางลบในด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับชุมชนในพื้นที่ส่งผลมาจากการพัฒนา ซึ่งยังไม่มี การพูดคุยกันเพื่อบริหารจัดการ และแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงปัญหาด้านความปลอดภัยและความมั่นคงที่อาจเกิดจากการเคลื่อนย้ายแรงงานหรือการลักลอบขนยาเสพติดข้ามแดน ยังทำให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปอย่างยากลำบากมากยิ่งขึ้น

7.1.3 สรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในข้างต้น สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมด้านการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุและพื้นที่โดยรอบได้ดังแสดงในตารางที่ 7.1-1 และ ตารางที่ 7.1-2

ตารางที่ 7.1-1 สรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม (จุดแข็ง และ จุดอ่อน)

จุดแข็ง (Strength: S)	จุดอ่อน (Weaknesses: W)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ท่าเลที่ตั้งสามารถเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการเดินทางของ 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว และสหภาพเมียนมา ได้เป็นอย่างดี ▪ ท่าเลที่ตั้งติดกับแขวงไชยะบูลี สปป.ลาว ซึ่งกำลังเจริญเติบโตในทุกด้าน อีกทั้งมีเส้นทางเชื่อมโยงไปยังแขวงหลวงพระบาง ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวเมืองมรดกโลกของ สปป.ลาว ทำให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ปัญหาในด้านนโยบายและแนวทางในการพัฒนาขององค์กรในแต่ละภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและในภาคประชาชน ไม่สอดคล้องกัน ทำให้การดำเนินการพัฒนาเกิดความสับสน ไม่เป็นไปในทางเดียวกัน ▪ เงื่อนไขด้านกฎระเบียบของทางภาครัฐทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานพัฒนาด้านต่างๆ ▪ ปัญหาการขอเข้าใช้พื้นที่ในการพัฒนาด่านและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ที่ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากเป็นพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม (Zone C) ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติป่าน้ำปาด

ตารางที่ 7.1-1 (ต่อ) สรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม (จุดแข็ง และ จุดอ่อน)

จุดแข็ง (Strength: S)	จุดอ่อน (Weaknesses: W)
<ul style="list-style-type: none"> ■ เป็นเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปนครหลวงเวียงจันทน์ และเมืองหลวงพระบาง สปป.ลาวที่สั้นและสะดวกที่สุดของประเทศไทย ■ สามารถเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวไปยังหลวงพระบาง โดยเส้นทางจากจุดผ่านแดนด่านภูคู้สู่หลวงพระบางนั้นมีจุดเด่นตรงที่มีสภาพถนนที่ค่อนข้างดีเป็นทางลาดยางตลอดเส้นทางเส้นทางไม่ต้องขึ้นภูเขาสูงชันมากนัก ■ แขวงไชยะบูลีมีมาตรการจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติมาร่วมลงทุนในพื้นที่ โดยให้สิทธิเทียบเท่ากับคนลาวและยังมีสิทธิพิเศษเพื่อจูงใจในการเข้ามาลงทุน ■ ท่าเลที่ตั้งของด่านภูคู้สามารถเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่างๆ ของสปป.ลาวได้เป็นอย่างดี ■ มีศูนย์กลางการเดินทางรถไฟขนาดใหญ่ของภาคเหนือซึ่งสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางได้ในอนาคต ■ มีการผลักดันให้เกิดการพัฒนาด่านภูคู้อย่างเป็นรูปธรรมจากทางภาครัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ งบประมาณที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนา เพราะยังติดเรื่องการขออนุญาตการใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ที่ยังไม่ได้ข้อสรุปชัดเจน ■ โครงการพัฒนาเส้นทางที่ยังไม่สามารถสรุปแนวเส้นทางได้อย่างชัดเจน ■ ปริมาณการซื้อขายบริเวณด่านลดลงเนื่องจากการเก็บภาษีสูงขึ้น จัดเก็บภาษีทั้งสินค้าที่นำเข้าจากประเทศไทย และประชาชนทั้ง 2 ประเทศที่ผ่านชายแดน ■ โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในฝั่ง สปป.ลาวที่กำลังจะแล้วเสร็จทำให้ปริมาณสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างที่ผ่านทางด่านภูคู้ลดปริมาณลงอย่างเห็นได้ชัด ■ ในภาพรวมสปป.ลาว ยังมีศักยภาพในด้านการค้าการลงทุนไม่สูงนัก ต้องมองการเชื่อมโยงไปยังประเทศอื่นที่มีศักยภาพสูงกว่าเป็นหลัก ■ ในพื้นที่บริเวณด่านภูคู้ยังไม่มีสิ่งดึงดูดให้เกิดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ เช่น สถานที่ท่องเที่ยว แหล่งกิจกรรมบันเทิงต่างๆ เป็นต้น ■ ปัจจุบันในพื้นที่ประสบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากในพื้นที่ อ.บ้านโคกถูกใช้เป็นที่ทิ้งขยะ ■ ติดปัญหาพ.ร.บ.ผังเมือง มีข้อกำหนดห้ามจัดตั้งโรงงานการผลิต ทำให้ไม่สามารถลงทุนภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้ ■ โครงสร้างพื้นฐานหลักที่รองรับการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมไม่เพียงพอและไม่มีความพร้อม ■ ขาดแคลนแรงงาน และแรงงานที่มีทักษะและคุณภาพสูงมุ่งออกไปหาตลาดแห่งใหม่ที่ผลตอบแทนที่คุ้มค่ากว่า ■ ในพื้นที่มีเส้นทางการค้าชายวัฒนธรรม ที่เป็นเส้นทางที่ผู้คนใน 2 ริมฝั่งชายแดนระหว่างไทยกับลาวได้แลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้ากัน ซึ่งส่งผลต่อปริมาณสินค้าที่จะผ่านเข้ามายังด่านภูคู้

ตารางที่ 7.1-2 สรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม (โอกาส และ อุปสรรค)

โอกาส (Opportunities: O)	อุปสรรค (Threat: T)
<ul style="list-style-type: none"> ■ ท่าเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เป็นพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน และการพัฒนาระหว่างประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ประเด็นด้านการพัฒนาจุดผ่านแดน 5 ด่านในประเทศไทยที่เหมือนกัน ■ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ตั้งเป้าหมายเน้นเชื่อมโยงการค้าเชื่อมโยงการค้ากับสปป.ลาว และพม่า แต่ในปัจจุบัน ทางสปป.ลาวกับพม่า ยังไม่มีการค้าการลงทุนระหว่างกัน โดยสินค้านำเข้าส่งออก ของทั้งสองประเทศมีเป้าหมายที่ประเทศไทยเป็นหลัก

ตารางที่ 7.1-2 (ต่อ) สรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม (โอกาส และ อุปสรรค)

โอกาส (Opportunities: O)	อุปสรรค (Threat: T)
<ul style="list-style-type: none"> ■ การเปิดเส้นทางเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล้าโยผ่านด่านแม่สอด และด่านภู่อู่ จะช่วยผลักดันให้กลุ่ม 5 จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ของไทย เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ ที่เชื่อมโยงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ระหว่าง 3 ประเทศ กระตุ้นให้เกิดการแลกเปลี่ยนทั้งรายได้ แรงงาน องค์ความรู้ ประเพณีวัฒนธรรม รวมถึงช่วยยกระดับไทยสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอินโดจีนในอนาคต ■ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของสปป.ลาว ที่ตั้งเป้าเพิ่มเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะเป็น 25 แห่งให้ได้ภายในปี 2563 เพื่อให้เกิดศักยภาพในการรองรับทางการค้าและการลงทุนในอนาคตโดยแขวงไซยะบูลี ถือเป็นหนึ่งในแขวงที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ และมีการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการพัฒนาดังกล่าว ■ ศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว ทั้งสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม ประเพณีวัฒนธรรมที่น่าสนใจ ■ โอกาสทางการเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาในพื้นที่ ■ ในอนาคต สปป.ลาว มีโอกาสเป็นศูนย์กลางด้านระบบรางในภูมิภาค เห็นได้จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเติบโตด้านการค้าการลงทุนในประเทศ ■ ในอนาคตจะมีโครงการเชื่อมโยงทางรถไฟ เส้นทางไปเมืองหลักต่าง ๆ ในประเทศลาวทำให้การเดินทางและเส้นทางการค้าในแขวงไซยะบูลีจะมีศักยภาพมากยิ่งขึ้น ■ ในประเด็นการท่องเที่ยว พื้นที่ไซยะบูลีถือว่ามีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยว และมีการสนับสนุนให้มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่หลากหลาย ■ ในส่วนของสินค้าที่ สหภาพเมียนมาส่งออกไปยัง สปป.ลาวยังไม่มีในปัจจุบัน แต่คาดว่าจะมีสินค้าที่มีศักยภาพสามารถส่งออกไปยังสปป.ลาวได้ ในอนาคต ซึ่งจะทำให้เกิดการเดินทางเชื่อมโยงกันระหว่าง 3 ประเทศ มากยิ่งขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ด้านกฎอัยยังไม่ได้ถูกระบุว่าเป็นด้านสากล ทำให้นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนายังไม่เห็นผลเป็นรูปธรรมเท่าที่ควร ■ ในอนาคต สปป.ลาว มีนโยบายในการนำเข้าให้น้อยลงเพื่อการรักษาเสถียรภาพของดุลการค้าไว้ ซึ่งอาจส่งผลโดยตรงต่อปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกด่าน ■ กฎหมายของประเทศไทยไม่อนุญาตให้รถโดยสารขนาดต่ำกว่า 45 ที่นั่งเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้การขยายเส้นทางเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าถูกจำกัด ■ การปฏิสัมพันธ์กันของภาครัฐบาล และภาคเอกชนระหว่างประเทศไทยกับทางสปป.ลาว ในการผลักดันการพัฒนาด่านภู่อู่ที่ลดน้อยลง ■ ในการผลักดันการพัฒนาด่านท่องเที่ยว ยังประสบปัญหาความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจในจังหวัดอื่นๆ ■ ธุรกิจเกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว อาทิเช่น ของที่ระลึก ของฝาก ยังไม่มีเอกลักษณ์ที่แน่นอน รวมถึงการออกแบบผลิตภัณฑ์ดังกล่าวยังต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ■ สปป.ลาว ยังมีปัญหาในการให้วีซ่านักท่องเที่ยวที่มีกฎเกณฑ์และมาตรฐานที่ไม่แน่นอน ■ การเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ไม่มีประสิทธิภาพ นักท่องเที่ยวไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ■ ข้อมูลพื้นฐานสถิติด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีการจัดเก็บที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการคาดการณ์ความต้องการเดินทาง ■ แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับดูแลและปรับปรุงให้อยู่ในมาตรฐาน ไม่มีป้ายแนะนำ หรือการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักผ่านทางสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ อาจไม่มีความหลากหลาย รวมถึงไม่มีกลยุทธ์หรือการประชาสัมพันธ์ที่ดีให้ตรงกับความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยว ■ การพัฒนาผลกระทบทางลบในด้านต่างๆ ให้เกิดขึ้นกับชุมชนในพื้นที่ ■ ปัญหาด้านความปลอดภัยและความมั่นคงที่อาจเกิดจากการเคลื่อนย้ายแรงงานหรือการลักลอบขนยาเสพติดข้ามแดน

7.2 การวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนา

การวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ศึกษาเป็นการนำผลการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค (บทที่ 6) และการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของพื้นที่ศึกษา (หัวข้อ 7.1) มาทำการวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลที่ได้จากการทบทวนในบทที่ 2 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

7.2.1 แนวทางการพัฒนาตามการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา

จากการเปรียบเทียบการประเมินโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของจุดผ่านแดนถาวรภูตู อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์ กับ ด้านชายแดนที่สำคัญในประเทศไทย 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านแม่สอด จ.ตาก 2) ด้านน้ำพูน จ.กาญจนบุรี 3) ด้านเชียงแสน จ.เชียงราย 4) ด้านแม่สาย จ.เชียงราย 5) ด้านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว และ 6) ด้านสะเดา จ.สงขลา ในบทที่ 6 สามารถสรุปได้ว่า ในปัจจุบันพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ มีระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ให้อยู่ในเกณฑ์ระดับ (พอใช้) ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ให้อยู่ในเกณฑ์ระดับ (ดี) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **โครงสร้างพื้นฐานทางถนน** ปัจจุบันเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางเข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรภูตู ยังมีบางช่วงที่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนาจากถนนขนาด 2 ช่องจราจร (Class II) ให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (Class I) เนื่องจากเส้นทางหลักเส้นทางเดียวที่เข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรภูตูได้ และเพื่อการเชื่อมต่อกับด้านรถไฟเพื่อรองรับในพื้นที่ประกอบด้วยมิติการเชื่อมโยงจากด้านชายแดนไปยังสถานีรถไฟอุตรดิตถ์
- **โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ** ปัจจุบันจังหวัดอุตรดิตถ์ยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แต่สามารถเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศกับบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงได้ อาทิเช่น ท่าอากาศยานพิษณุโลก ซึ่งเป็นท่าอากาศยานขนาดกลาง ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 180 กม. และเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานแพร่ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 100 กม. ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศให้สามารถรองรับกับความต้องการเดินทางในอนาคตได้
- **โครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน** ปัจจุบันมีปัญหาไฟฟ้าดับบ่อยครั้งในช่วงที่มีฝนตกหนัก และปัญหาด้านระบบไฟฟ้ายังไม่เสถียร หลังจากการปรับปรุงพัฒนาแล้วคาดว่าจะมีไฟฟ้าค่อนข้างเพียงพอในเขตพื้นที่ จึงควรมีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง สามารถสนองความต้องการในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง และไม่ควรมีไม่มีปัญหาเรื่องไฟฟ้าตกหรือไฟดับ
- **โครงสร้างพื้นฐานด้านสื่อสารและโทรคมนาคม** ปัจจุบันมีสัญญาณเครือข่ายโทรศัพท์ให้บริการครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ และในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตูใช้ได้เป็นบางเครือข่ายเท่านั้น ดังนั้นควรมีระบบสื่อสารไร้สาย (EDGE/3G/4G) รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ที่สามารถครอบคลุมทั่วพื้นที่

- **โครงสร้างพื้นฐานด้านประปาและสุขาภิบาล** ปัจจุบันมีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาล เข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง แต่อาจเกิดการขาดแคลนน้ำในบางช่วง แต่อาจจะไม่รองรับในอนาคต ดังนั้นควรมีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อหรือส่งผลกระทบต่อเพียงเล็กน้อยต่อพื้นที่
- **โครงสร้างพื้นฐานด้านแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่** ปัจจุบันบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่ชัดเจน ต้องเดินทางไปเที่ยวในจังหวัดอุดรธานีหรือบริเวณที่ใกล้เคียง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 1-2 ชม. ดังนั้นควรมีการพัฒนาการสร้างแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มากขึ้นในบริเวณพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อ.บ้านโคก จ.อุดรธานี หรือให้มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงปานกลาง-มากอยู่ในพื้นที่ และสามารถเดินทางได้ด้วยระยะเวลาไม่เกิน 1 ชม.จากพื้นที่

7.2.2 แนวทางการพัฒนาตามการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อม

- **แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์ เชิงรุก SO**

เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ด้วยการใช้กลยุทธ์เชิงรุก โดยการนำเอาจุดแข็ง สร้างโอกาสในการพัฒนา ซึ่งจุดแข็งหลักของพื้นที่ คือ เรื่องทำเลที่ตั้งของด่านภูคู้ที่สามารถเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการเดินทางของ 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมา ได้เป็นอย่างดี โดยผ่านทางด่านภูคู้ไปยังด่านผาแก้ว ไปยังเมืองปากลายและเดินทางต่อไปยังหลวงพระบางหรือนครหลวงเวียงจันทน์ได้อย่างสะดวก หรือไปทางฝั่งตะวันตกผ่านทางด่านแม่สอด จังหวัดตากเพื่อเชื่อมกับเมืองเมียวดี สหภาพเมียนมาก็สามารถทำได้อย่างสะดวก อีกทั้งในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ยังเป็นศูนย์กลางการเดินทางไฟขนาดใหญ่ของภาคเหนือ ช่วยเสริมศักยภาพของด่านภูคู้ให้เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าในรูปแบบของ Multimodal ได้ในอนาคต รวมถึงการผลักดันการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมจากทางภาครัฐ และภาคเอกชน ผสานเข้ากับโอกาสของพื้นที่ ที่อยู่ในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน และการพัฒนาระหว่างประเทศ ประกอบกับการพัฒนาแขวงไซยะบุรีตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของสปป.ลาว และโครงการก่อสร้างรถไฟลาวจีน ที่ช่วยกระตุ้นการพัฒนาและสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาในด้านต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งในพื้นที่ยังมีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว ทั้งสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม ประเพณีวัฒนธรรมที่น่าสนใจ รวมถึงค่อนข้างมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยว และสามารถเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาเพื่อรองรับการพัฒนาของพื้นที่ได้

ดังนั้น แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรุก ควรเน้นการใช้ข้อได้เปรียบทางด้านทำเลที่ตั้งให้ได้เต็มที่ พัฒนาและผลักดันกลไกให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่าง 3 ประเทศ ให้ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยการร่วมกันพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เน้นหนักในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศในหลากหลายรูปแบบ โดยเฉพาะในระบบรางที่ถือว่าในพื้นที่ค่อนข้างมีศักยภาพและมีความพร้อมในการพัฒนาต่อยอด เพื่อให้กลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางและขนส่งสินค้าในรูปแบบ Multimodal สอดคล้องกับโครงการพัฒนาระบบลาวใน สปป.ลาว ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพิ่มโอกาสทางการค้าการลงทุนไปยังประเทศจีน ซึ่งถือเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางการค้าใน

ระดับสูง การหารือเพื่อแสวงหาแนวทางในการกำหนดกฎระเบียบ ข้อกฎหมายร่วมกัน เพื่อให้การเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศ สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น แสวงหาแนวทางแก้ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถเปิดใช้งานและพัฒนาด่านภู่อำเภอบ้านโคกในฐานะด่านการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค โดยคาดหวังว่าการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ การค้า จะช่วยกระตุ้นการเติบโตของเศรษฐกิจในพื้นที่ และเป็นแรงดึงดูดให้เกิดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น การพัฒนาความร่วมมือของภาคส่วนต่างๆ ทั้งในระดับรัฐและเอกชน ในการเชื่อมโยงกิจกรรมการค้าการลงทุนและการศึกษาให้เกิดขึ้น เช่นการทำข้อตกลง MOU ร่วมกันในด้านการค้าระหว่างประเทศ การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างองค์กรภาคการศึกษาในพื้นที่ เป็นต้น ในขณะที่การพัฒนาบริเวณด่านควรที่จะพัฒนาให้อยู่ในรูปแบบของเมืองชายแดน ที่มีความพร้อมในทุกๆ ด้าน โดยมุ่งเน้นในการพัฒนาทางด้านบุคคลากร ระบบโครงสร้างการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการเติบโตที่เกิดขึ้น รวมถึงการเตรียมความพร้อมในด้านระบบสาธารณสุข การศึกษา ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน นอกจากนี้ควรสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาด่านภู่อำเภอในเชิงของทางท่องเที่ยว เนื่องจากในพื้นที่มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว ทั้งสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม ประเพณีวัฒนธรรมที่น่าสนใจ อาจจะมีการสร้างจุดแลนด์มาร์คที่เป็นจุดขายและจุดเด่น ไว้เป็นสถานที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวที่หรือพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวใหม่ๆ เช่น การล่องเรือชมวิวทิวทัศน์ของแม่น้ำโขง เพื่อสร้างหมุดหมายด้านการท่องเที่ยวให้เกิดขึ้นในพื้นที่

● แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงแก้ไข WO

เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ด้วยการใช้กลยุทธ์เชิงแก้ไข โดยการใช้โอกาสในการเอาชนะจุดอ่อน โดยจุดอ่อนหลักของพื้นที่ คือ ปัญหาเกี่ยวกับเงื่อนไขด้านกฎระเบียบของทางภาครัฐทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานพัฒนาต่างๆ ทั้งในด้าน พรบ.ผังเมือง ที่ทำให้ไม่สามารถลงทุนภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้ และปัญหาการขอเข้าใช้พื้นที่ในการพัฒนาและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ที่ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากเป็นพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าน้ำป่าตึง ซึ่งในปัจจุบันเพิ่งได้รับอนุญาตเพื่อเข้าไปจัดสรรพื้นที่จากกรมป่าไม้ เพียงแค่ 99 ไร่ ตามที่ยื่นขอทั้งหมด 1,800 ไร่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการวางแผนพัฒนาและการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการพัฒนาพื้นที่ อีกทั้งนโยบายและแนวทางในการพัฒนาขององค์กรในแต่ละภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและในภาคประชาชน ไม่สอดคล้องกัน ทำในการดำเนินการพัฒนาเกิดความสับสน ไม่เป็นไปในทางเดียวกัน ขาดความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น รวมถึงในภาพรวมสปป.ลาว ยังมีศักยภาพในด้านการค้าการลงทุนไม่สูงนัก ต้องมองการเชื่อมโยงไปยังประเทศอื่นที่มีศักยภาพสูงกว่าเป็นหลักซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีประสิทธิภาพมากนัก โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในลาวที่กำลังจะแล้วเสร็จส่งผลโดยตรงปริมาณสินค้าเข้า-ออก ยังไม่มีสิ่งดึงดูดให้เกิดการเดินทางเข้ามายังในพื้นที่ เช่น สถานที่ท่องเที่ยว แหล่งกิจกรรมบันเทิงต่างๆ นอกจากนี้การพัฒนายังส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบอีกด้วย ในขณะที่ในมุมมองด้านโอกาสของพื้นที่ พบว่า ได้เปรียบจากการอยู่ในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนและการพัฒนาระหว่างประเทศ และการอย่างก้าวกระโดดของแขวงไซยะบุรีตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของสปป.ลาว และโครงการก่อสร้างรถไฟ-ลาวจีน ที่ช่วยกระตุ้นการพัฒนาและสนับสนุนส่งเสริม

การพัฒนา รวมถึงศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว ทั้งสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม ประเพณีวัฒนธรรมที่น่าสนใจ รวมถึงค่อนข้างมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยว และโอกาสในการเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาเพื่อรองรับการพัฒนาของพื้นที่

ดังนั้นในการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงแก้ไข ต้องมุ่งแก้ปัญหาข้อติดขัดในด้านกฎระเบียบให้ได้โดยเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขอเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวน ที่ต้องหาข้อสรุปให้ชัดเจนเร็วที่สุด เพื่อให้สามารถดำเนินการพัฒนาต่อไปได้ ในส่วนของ พ.ร.บ. ผังเมือง ก็อาจต้องมีการแก้ไขปรับปรุงให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่วางไว้ โดยอาจอยู่ในรูปของการวางผังพัฒนาเมืองใหม่ให้อยู่ในรูปแบบของเมืองชายแดน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งนอกจากจะช่วยให้สามารถพัฒนาเมืองได้อย่างเป็นระบบ ยังสามารถลดผลกระทบเชิงลบที่มีต่อชุมชนในพื้นที่ได้อีกด้วย ใช้การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ทั้งในด้านแหล่งท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว การจัดกิจกรรมและสร้างเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศให้เกิดขึ้น โดยใช้จุดเด่นในด้านประเพณี วิถีชีวิต วัฒนธรรม เป็นจุดเชื่อมโยงเรื่องราว รวมถึงจัดทำแผนประชาสัมพันธ์ในช่องทางที่หลากหลายและเข้าถึงนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย ในการดึงดูดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ และใช้เป็นหนึ่งในกลุ่มขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ เพื่อทดแทนปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้าที่ยังไม่มากนักในช่วงเริ่มต้น จากนั้นเมื่อการเชื่อมโยงการเดินทางใน สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมามีความพร้อมมากยิ่งขึ้น จึงขับเคลื่อนการเชื่อมโยงการเดินทาง ผลักดันการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์รวมถึงระบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาการขนส่งและกระจายสินค้าเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ลาว – จีน เพื่อกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคอื่นๆ ที่มีศักยภาพสูงต่อไป

● แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงป้องกัน ST

เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ด้วยการใช้กลยุทธ์เชิงป้องกัน โดยการใช้จุดแข็งในการหลีกเลี่ยงอุปสรรค โดยจุดแข็งของพื้นที่ คือ ท่าเรือที่ตั้งที่สามารถเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการเดินทางของ 3 ประเทศได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังมีความพร้อมในด้านระบบราง จากการเป็นศูนย์กลางการเดินทางรถไฟขนาดใหญ่ของภาคเหนือ เอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าในรูปแบบของ Multimodal ในอนาคต รวมถึงมีการผลักดันการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมจากทางภาครัฐ และภาคเอกชน ในส่วนอุปสรรคของพื้นที่นั้นจะเป็นประเด็นในเรื่อง แนวทางการพัฒนาจุดผ่านแดนของไทยในแต่ละแห่ง มีลักษณะการพัฒนาแยกกันเป็นเอกเทศ ซึ่งส่งผลให้มีลักษณะของการแข่งขันกันเองระหว่างจุดผ่านแดนแต่ละแห่ง อีกทั้งจุดผ่านแดนถาวรภูค้อตั้งเป้ามุ่งเน้นเชื่อมโยงการค้าเชื่อมโยงการค้ากับ สปป.ลาว และพม่า แต่ในปัจจุบัน ทาง สปป.ลาว กับพม่า ยังไม่มีการค้าการลงทุนระหว่างกัน อีกทั้งยังไม่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปยังประเทศปลายทางที่มีศักยภาพสูงกว่า ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สินค้าข้ามแดนส่วนใหญ่ยังเป็นลักษณะส่งออกจากประเทศไทยไปยัง สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมาเป็นหลัก ซึ่งมีกำลังซื้อไม่สูงนัก ประกอบกับทาง สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมามีแนวนโยบายลดการนำเข้าสินค้าจากไทย เพื่อการรักษาเสถียรภาพของดุลการค้าไว้ :ซึ่งอาจส่งผลโดยตรงต่อปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกด่านในอนาคต นอกจากนี้ยังมีอุปสรรคและข้อติดขัดด้านกฎระเบียบบางประการ การปฏิสัมพันธ์กันของภาครัฐบาล และภาคเอกชนระหว่างประเทศไทยกับทาง สปป.ลาว ในการผลักดันการพัฒนาด่านภูค้อที่ลดน้อยลง ยิ่งทำให้การเดินทางเชื่อมโยง 3 ประเทศ ทำได้ยาก นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในด้านการท่องเที่ยว ซึ่งหลายภาคส่วนมุ่งหวังให้เป็นหนึ่งในแนวทางการ

พัฒนาที่กระตุ้นให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่ พบว่า ยังมีอุปสรรคหลายประการ เช่น ปัญหาความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง การเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ไม่มีประสิทธิภาพ แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับดูแลและปรับปรุงให้อยู่ในมาตรฐาน ไม่มีป้ายแนะนำ หรือไม่มีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักผ่านทางสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ รวมถึงธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว ยังไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ การขาดข้อมูลด้านการท่องเที่ยวทำให้การคาดการณ์ความต้องการเดินทาง ไม่สามารถทำได้ นอกจากนี้ปัญหาผลกระทบทางลบในด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับชุมชนโดยรอบ ปัญหาด้านความปลอดภัยและความมั่นคงที่อาจเกิดจากการเคลื่อนย้ายแรงงานหรือการลักลอบขนยาเสพติดข้ามแดน เป็นต้น

ดังนั้นแนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงป้องกัน ต้องเน้นการสร้างกลไกการเชื่อมโยงพื้นที่ในบริบทต่างๆ ให้เกิดขึ้นให้ได้ เพื่อใช้เป็นข้อได้เปรียบในการลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากอุปสรรคในด้านต่างๆ ทั้งในด้านการเชื่อมโยงพื้นที่ในบริบทของการเดินทาง ที่ต้องเร่งแก้ปัญหาคอขวดด้านกฎระเบียบในการเดินทาง พัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในพื้นที่ด่านชายแดนและเส้นทางเชื่อมโยงศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาคต่างๆ เพิ่มทางเลือกในการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ ที่มีความเป็นไปได้ทั้งในด้านระบบราง หรือการขนส่งทางอากาศ ส่วนในการพัฒนาพื้นที่ด่าน เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งในหลายรูปแบบ และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้ใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงการขนส่งของทั้ง 3 ประเทศ รวมถึงสนับสนุนให้เกิดการแลกเปลี่ยนการค้าการลงทุนระหว่าง สปป.ลาวกับ สหภาพเมียนมาเพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าที่ผ่านพื้นที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว จัดกิจกรรมท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้ง 3 ประเทศ และเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ที่มีศักยภาพในการดึงดูดสูง เช่น กลุ่มเมืองมรดกโลกในจังหวัดสุโขทัยกำแพงเพชร แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงามในจังหวัดพิษณุโลกและเพชรบูรณ์ เมืองหลวงพระบาง นครหลวงเวียงจันทน์ โดยใช้ด่านภูค้อเป็นเสมือนประตูในการเดินทางท่องเที่ยวข้ามประเทศ

● แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรับ WT

เป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ ด้วยการใช้กลยุทธ์เชิงรับ ในการลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงอุปสรรคโดยจุดอ่อนที่สำคัญของพื้นที่ คือ ปัญหาด้านกฎระเบียบของทางภาครัฐที่ทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานพัฒนา เช่น พรบ.ผังเมือง ที่ทำให้ไม่สามารถลงทุนภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ได้ และปัญหาการขอเข้าใช้พื้นที่ป่าเสื่อมโทรม ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าน้ำปาด ในการพัฒนาด่านและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังคงติดปัญหาในการขอเข้าใช้ประโยชน์ การพัฒนาขององค์กรในแต่ละภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและในภาคประชาชน ที่ขาดการบูรณาการร่วมกัน พัฒนาไปในคนละทิศละทาง ขาดความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ รวมถึงปัญหาด้านปริมาณสินค้าเข้า-ออกที่ลดลงเนื่องจาก ที่ผ่านมาไม่สะท้อนศักยภาพของพื้นที่อย่างแท้จริง แต่มีปริมาณสินค้าเข้า-ออก เพิ่มขึ้นจากโครงการก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ใน สปป.ลาว ซึ่งเมื่อรวมกับการที่ในพื้นที่ยังไม่มีสิ่งดึงดูดการเดินทาง เช่น สถานที่ท่องเที่ยว แหล่งกิจกรรมบันเทิงต่างๆ ยิ่งทำให้บรรยากาศการค้ายิ่งซบเซา อีกทั้งยังเริ่มส่งผลกระทบต่อทางลบแก่ชุมชนโดยรอบอีกด้วย ในขณะที่ในด้านอุปสรรค ทั้งในด้านแนวทางการพัฒนาจุดผ่านแดนของไทยที่ซ้ำซ้อนกัน จนส่งผลให้มีลักษณะของการแข่งขันกันเองระหว่างจุดผ่านแดนแต่ละแห่ง ปริมาณสินค้าเข้า-ออก ที่ไม่สูงนัก และทางสปป.ลาว กับพม่า ยังไม่มีการค้าการลงทุนระหว่างกัน ประกอบกับทั้ง

2 ประเทศมีแนวโน้มนโยบายลดการนำเข้าสินค้าจากไทย เพื่อการรักษาเสถียรภาพของดุลการค้าไว้ :ซึ่งอาจส่งผลโดยตรงต่อปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกด่านในอนาคต อุปสรรคและข้อติดขัดด้านกฎระเบียบบางประการ การปฏิสัมพันธ์กันของภาครัฐบาล และภาคเอกชนไทยกับทางสปป.ลาว ที่ลดน้อยลง ยิ่งทำให้การพัฒนาเป็นไปได้ยาก อีกทั้งเมื่อพิจารณาในด้านการท่องเที่ยว ซึ่งมุ่งหวังให้เป็นตัวนำในการพัฒนาเพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่ ก็ยังมีอุปสรรคหลายประการ เช่น ปัญหาความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะ แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับดูแลและปรับปรุงให้อยู่ในมาตรฐาน ธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว ยังไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ และปัญหาผลกระทบทางลบในด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับชุมชนโดยรอบ ทั้งในด้านความปลอดภัยและความมั่นคงที่อาจเกิดจากการเคลื่อนย้ายแรงงานหรือการลักลอบขนยาเสพติดข้ามแดน เป็นต้น

ดังนั้นแนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรับ ควรเน้นการบูรณาการในการกำหนดแนวทางวางแผนการพัฒนาาร่วมกันของทุกภาคส่วน โดยเน้นการแลกเปลี่ยนข้อมูลและแผนงานดำเนินการร่วมกัน เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการพัฒนาพื้นที่ เร่งแก้ปัญหาข้อจำกัดด้านกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้การพัฒนาสามารถดำเนินการรุดหน้าได้ตามแผนที่วางไว้ รวมถึงต้องมีการหารือเพื่อวางแผนการบริหารจัดการพื้นที่ใหม่ โดยเน้นให้ภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผน ควรจัดให้มีการศึกษาเพื่อหารูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่ที่มีความเหมาะสม สอดคล้องกับคุณลักษณะของพื้นที่ และแนวนโยบายการพัฒนาของภาครัฐ และลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน โดยอาจพัฒนาตัวด่านในลักษณะของเมืองชายแดน ที่มีการจัดวางผังเมืองใหม่ แยกออกจากพื้นที่เดิม เพื่อให้การบริหารจัดการและการดำเนินงานในพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนาปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวหรือจัดให้มีแหล่งกิจกรรมต่างๆ เพื่อดึงดูดการเดินทางให้เข้ามาในพื้นที่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยว ทั้งโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะ ธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว ระบบข้อมูลข่าวสารและทักษะความพร้อมของแรงงานภาคบริการ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ พัฒนาเครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนของทั้งสามประเทศให้เกิดขึ้น เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจร่วมกัน ซึ่งจะนำไปสู่โอกาสและการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต และสุดท้ายควรมีการศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพ จุดเด่นจุดด้อย ข้อจำกัด รวมถึงคุณลักษณะของความต้องการในพื้นที่ทั้งคน สิ่งของและภาคบริการ ของจุดผ่านแดนอีก 4 แห่ง ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน ประกอบด้วยด่านพรมแดนเชียงของ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จังหวัดเชียงราย จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน ด่านพรมแดนถาวรบ้านนากระเซิง อ.ท่าลี่ จังหวัดเลย และด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 อ.เมืองหนองคาย เพื่อนำข้อมูลที่ได้ขึ้นไปใช้ในการวางแผนบริหารจัดการ และกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสอดคล้องกับพื้นที่ต่อไป

บทที่ 8

การรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

บทที่ 8

การรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เป็นการจัดประชุมสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษากับผู้เข้าร่วมประชุมตามกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง และประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อระดมความคิดเห็นในมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งจะสามารถนำข้อมูลที่ได้อาจจากการรับฟังความคิดเห็นไปช่วยในการกำหนดข้อเสนอแนะและแนวทางการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยข้อมูลที่ได้นำเสนอในการจัดประชุมสัมมนา ประกอบด้วย 1) ข้อมูลผลการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการของคนและสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ 2) และ ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคและคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับความต้องการของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้

8.1 ภาพรวมการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

คณะผู้วิจัยได้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในวันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 ณ โรงแรมฟลายเคย์ จังหวัดอุดรธานี ดังแสดงในรูปที่ 8.1-1 ได้การเปิดรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหน่วยงานของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษาที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อระดมความคิดเห็นในมุมมองของ 1) ภาพรวมการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่งในพื้นที่ 2) ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาด่านภูคู้ และ 3) แนวทางการพัฒนาพื้นที่ โดยมีตัวแทนจากหน่วยงานเข้าร่วม ดังแสดงในตารางที่ 8.1-1

ตารางที่ 8.1-1 ตัวแทนจากหน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ภาคการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ▪ รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ▪ องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานี ▪ แขวงทางหลวงอุดรธานี กรมทางหลวง ▪ สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 9 (อุดรธานี) ▪ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานการท่องเที่ยวและการกีฬาจังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานแรงงานจังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานกรมธนารักษ์พื้นที่จังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานสถิติจังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดอุดรธานี ▪ สำนักงานด่านกักสัตว์อุดรธานี (บ้านโคก) ▪ นายอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ▪ นายอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ▪ ผู้ใหญ่บ้านม่วงเจ็ดต้น หมู่ที่ 2 อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ หอการค้าจังหวัดอุดรธานี ▪ สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ วิทยาลัยอาชีวศึกษาอุดรธานี ▪ วิทยาลัยเทคโนโลยีอุดรธานี



รูปที่ 8.1-1 ภาพรวมการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

8.2 ภาพรวมการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่งในพื้นที่

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อระดมความคิดเห็นในมุมมองของภาพรวมการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังแสดงในตารางที่ 8.2-1

ตารางที่ 8.2-1 สรุปภาพรวมการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่งในพื้นที่

หน่วยงาน	สรุปรายละเอียด
<ul style="list-style-type: none"> รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> พ.ร.บ.ผังเมืองต้องสอดคล้องกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ซึ่งพ.ร.บ. ผังเมืองถือว่าเป็นสิ่งที่สำคัญมากในการพัฒนาผังเมืองและเศรษฐกิจของด่านภูค้อ การเขียนแผนพ.ร.บ.ผังเมืองควรวิเคราะห์ถึงการพัฒนาในปัจจุบันควบคู่ไปกับการพัฒนาในอนาคต
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> การปรับการแก้ไขผังเมือง กรมโยธาธิการผังเมืองจะทำการปรับปรุงแก้ไขเป็นระยะเวลา 5 ปี
<ul style="list-style-type: none"> หอการค้าจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ในปัจจุบันไม่ควรมองแค่การค้าระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว ควรมองถึงประเทศจีน เวียดนาม ฮานอย และประเทศที่ใกล้เคียง ควรทำเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ เพราะเป็นอีกหนึ่งประเด็นที่สามรถกระตุ้นเศรษฐกิจและนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ถึงต้องมองไปถึงประเทศอื่นๆ เนื่องจากลาวมีศักยภาพที่น้อย แต่ถ้ามองเชื่อมโยงกับฝั่งตะวันตกเพื่อที่จะเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาเส้นทางมากขึ้น และอีกหนึ่งประเด็น คือ บ้านโคกควรมีการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ให้มีการพัฒนาในด้านของจุดจอดรถสำหรับนักท่องเที่ยวหรือ ประชาชนที่เดินทางผ่านบ้านโคก เพื่อให้ตำบลที่ใกล้ด้านมีความเจริญเกิดขึ้น
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันทางกระทรวงสาธารณสุขได้สั่งให้มี ผู้ตรวจสอบและควบคุมโรคอยู่ประจำจุดของด่านภูค้อ
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานกรมธนารักษ์พื้นที่จังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันหน่วยงานธนารักษ์เป็นผู้รับผิดชอบดูแลสิ่งปลูกสร้างอาคารบริเวณตลาดภูค้อ
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานด่านกักสัตว์อุดรธานี (บ้านโคก) 	<ul style="list-style-type: none"> การส่งออกและการนำเข้าอาหารสัตว์ ได้มีการตรวจสอบก่อนนำเข้าและส่งออกอยู่แล้ว ในตอนนี้ยังไม่มีปัญหาใดๆ
<ul style="list-style-type: none"> นายอำเภอบ้านโคกจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ประเด็นปัญหาเรื่องของตลาดบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ในปัจจุบันที่มีความขบเซ้า ทำให้ผู้ประกอบการเลี่ยงไปใช้จุดผ่านแดนอื่นๆ อาทิเช่น จุดผ่านแดนจังหวัดเลย หรือจังหวัดใกล้เคียงอื่นๆ แทน ประเด็นเรื่องการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศ ถ้าพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อให้ดีขึ้น ก็สามารถเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศกับลาวให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เส้นทางการค้าระหว่างประเทศที่จะผ่านด่านภูค้อ ควรเริ่มจากพิษณุโลก เพราะจังหวัดพิษณุโลกเป็นฮับในจุดยุทธศาสตร์ของภาคเหนือตอนล่าง เชื่อมโยงมายังอุดรธานีผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ออกไปประเทศลาว ลื่นที่สุดที่หลวงพระบาง
<ul style="list-style-type: none"> วิทยาลัยอาชีวศึกษาอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ทางวิทยาลัยอาชีวศึกษาได้มีการขยายขอบเขตของการศึกษา โดยมีการทำ MOU แลกเปลี่ยนความรู้ทางการศึกษาร่วมกันกับสถานศึกษาของประเทศลาว และประเทศจีน ซึ่งในปัจจุบันทางวิทยาลัยอาชีวศึกษามีแนวโน้มให้ความสนใจที่จะเปิดสาขาโลจิสติกส์ในแผนการศึกษา

8.3 ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาด่านภูคู้

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อระดมความคิดเห็นในมุมมองของ ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาด่านภูคู้ ดังแสดงในตารางที่ 8.3-1

ตารางที่ 8.3-1 สรุปปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาด่านภูคู้

หน่วยงาน	สรุปรายละเอียด
<ul style="list-style-type: none"> รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ประเด็นของจุดผ่านแดน 5 ด่านในประเทศเหมือนกำลังแข่งขันกันเองอยู่หรือไม่ ซึ่งจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ไม่ได้มุ่งเน้นเชื่อมโยงการค้ากับจีน แต่มุ่งเน้นเชื่อมโยงการค้ากับลาว และพม่า
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาที่เกิดขึ้น คือเรื่องของงบประมาณที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนา เพราะยังติดเรื่องการขออนุญาตการใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ มีสภาพตลาดค่อนข้างเก่า และมีอุปสรรคทางด้านถนนที่มีสภาพทรุดโทรม
<ul style="list-style-type: none"> องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ประเด็นที่ด่านภูคู้ไม่มีจุดขายให้กับนักท่องเที่ยว และระยะทางการเดินทางมาถึงค่อนข้างไกลมาก ทางอบจ.เคยคิดจะทำซุ้มแบบตลาดแม่สอด แต่ก็ติดปัญหาทำไปแล้วพัฒนาต่อไม่ได้ ปัญหาว่าบ้านโคกเป็นเหมือนกับแหล่งเพาะเชื้อโรค เพราะมีการเอาขยะไปทิ้งไว้ในป่า ซึ่งอนาคตภายใน 2 ปีหากมีฝนตกหนักอาจเกิดปัญหาโรคระบาดมาสู่คนได้
<ul style="list-style-type: none"> แขวงทางหลวงอุดรธานีและกรมทางหลวง 	<ul style="list-style-type: none"> ในขั้นตอนแรกได้มีการนำเสนอ ให้พัฒนาเส้นทางหลวง 117 แม่สอด-ภูคู้ แต่เกิดปัญหาติดขัดในเรื่องของการแย่งชิงเส้นทาง จึงเปลี่ยนการพัฒนาจากเส้นทางหลวง 117 ให้เป็นเส้นทางหลวง 1045 ประเด็นเส้นทางการเดินทางของนักท่องเที่ยวในช่วงฤดูหนาวจากจังหวัดเลยไปสู่จังหวัดน่าน ได้พัฒนาเส้นทางเป็นช่วงๆ เพราะยังติดขัดในเรื่องของงบประมาณ
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 9 (อุดรธานี) 	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับคำสั่งจากทางจังหวัด ให้สำรวจเส้นทางหลวงชนบท ซึ่งได้ทำการสำรวจเส้นทางเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ติดปัญหาการขอใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ ซึ่งการสำรวจครั้งล่าสุดจะเข้าไปปรับปรุงแนวเขตแดนภูคู้ ได้ทำการขออนุญาตจากกรมป่าไม้ในการขอเข้าไปปรับปรุงแนวพัฒนาพื้นที่เฉพาะหน้าด่าน
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ทางกรมโยธาธิการได้มีการจัดจ้างผู้ออกแบบ โดยมีการออกเส้นทางรูปแบบเส้นทางทั้งการวางแผนเส้นทางในระยะสั้น และแผนการพัฒนาเส้นทางในระยะยาวของด่านผ่านแดนภูคู้ แต่ติดปัญหาในการขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ รวมถึงทางกรมโยธาธิการได้จ้างที่ปรึกษาโครงการมา 2 ชุด ให้มีการออกแบบระบบประปา และสวนสาธารณะขนาดใหญ่บริเวณด่านภูคู้ไว้แล้ว แต่ก็ยังติดปัญหาการขอใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้
<ul style="list-style-type: none"> หอการค้าจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> การปฏิสัมพันธ์กันของภาครัฐบาล และภาคเอกชนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว ที่เมื่อก่อนมีการเหย้าเยือนซึ่งกันและกัน แต่ในระยะหลังก็เงียบลงไป ประเด็นเรื่องค่าใช้จ่ายในการเก็บภาษี ณ จุดผ่านด่าน ที่มีความขัดแย้งกันอยู่ในเรื่องของราคาการเก็บภาษีไม่เท่ากัน ซึ่งประเทศไทยก็มองว่าประเทศลาวเก็บภาษีแพงเกินไป ในทางกลับกันประเทศลาวก็มองว่าประเทศไทยก็เก็บแพงเกินไป ประเด็นการใช้พื้นที่จุดผ่านแดนถาวร ที่ตัวเลขยังไม่เติบโต เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2556 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบที่จะผลักดันด่านภูคู้ และได้มีการขอพื้นที่จากกรมป่าไม้ไป 1,800 ไร่แต่กรมป่าไม้จัดสรรพื้นที่แค่เพียง 99 ไร่

ตารางที่ 8.3-1 (ต่อ) สรุปปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาด่านภูเกตุ

หน่วยงาน	สรุปรายละเอียด
<ul style="list-style-type: none"> สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุตรดิตถ์ 	<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่อำเภอบ้านโคก ที่ติดปัญหาพ.ร.บ.ผังเมือง มีข้อกำหนดห้ามจัดตั้งโรงงานการผลิต ซึ่งทางสำนักงานอุตสาหกรรมอยากผลักดันให้มีการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ประเด็นผู้ประกอบการกิจการทางด้านอุตสาหกรรมมีเอกสารสิทธิที่ดิน นส.3 แต่ติดข้อกำหนดห้ามจัดสร้างโรงงานของ พ.ร.บ.ผังเมือง
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์ 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันได้มีการสำรวจเส้นทางรถขนส่งมายังจังหวัดอุตรดิตถ์ ของกรมทางหลวงหมายเลข 117 บ้านโคกไปภูเกตุ มีการสำรวจไว้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2558 จากผู้แทนของประเทศไทย และประเทศลาว เมื่อได้แผนการก็มีกำหนดการจัดประชุมขึ้นในปีพ.ศ. 2560 ทางผู้แทนประเทศไทยมีความพร้อมที่จะเข้าร่วมการประชุมแต่ทางฝั่งประเทศลาวยังไม่พร้อมที่จะจัดการประชุม
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดอุตรดิตถ์ 	<ul style="list-style-type: none"> ภูเกตุมีการพัฒนาด้านการเกษตร เช่น การปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ในเขตพื้นที่ภูเกตุ ซึ่งประเทศลาวก็ได้นำเข้าเมล็ดข้าวโพดจากประเทศไทยไปปลูก และเมื่อประเทศลาวนำข้าวโพดจากไทยไปปลูกแล้วก็อยากจะส่งผลผลิตกลับมาขายในประเทศไทย แต่กรมเกษตรก็ยังห่วงในด้านราคาการค้าขายระหว่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> นายอำเภอบ้านโคกจังหวัดอุตรดิตถ์ 	<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาเรื่องการทิ้งขยะกำลังพูดคุยกันกับคนในชุมชน ประเด็นของการพัฒนาตลาด ปัญหาที่เกิดขึ้นคือพอทางอำเภอจะขอขออนุญาตมาพัฒนาตลาดก็ติดในเรื่องของการขอใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ ทำให้นางบประมาณมาไม่ได้ ซึ่ง ณ ตอนนั้นทางอำเภอที่กำลังพูดคุยกับกรมป่าไม้ เพื่อขออนุญาตในการใช้พื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนภูเกตุ ประเด็นการเปิดบ่อนคาสีโน ซึ่งเจ้าแขวงไซยะบุรีไม่ยอมให้มีการเปิดบ่อนคาสีโน
<ul style="list-style-type: none"> ผู้ใหญ่บ้านม่วงเจ็ดต้น หมู่ที่ 2 อำเภอบ้านโคกจังหวัดอุตรดิตถ์ 	<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาการใช้พื้นที่ป่าไม้ในปัจจุบัน ที่มีชาวบ้านเข้าไปประกอบกิจกรรม แต่ก็ยังไม่ได้รับการอนุญาตจากกรมป่าไม้ ปัญหาการทิ้งขยะของตำบลม่วงเจ็ดต้น ที่ยังไม่มีจุดในการทิ้งขยะ ปัญหาการขนถ่ายสินค้ารถข้าวโพด ซึ่งเวลารถขนข้าวโพดวิ่งผ่านหมู่บ้าน ทำให้เกิดฝุ่นละออง
<ul style="list-style-type: none"> วิทยาลัยเทคโนโลยีอุตรดิตถ์ 	<ul style="list-style-type: none"> วิทยาลัยเทคโนโลยีจังหวัดอุตรดิตถ์กล่าวว่า ในข้อมูลการนำเสนอเป้าหมายที่ 11 ยังไม่มีมิติการพัฒนาทางการศึกษา จึงเสนอแนะอยากให้เพิ่มการพัฒนาการศึกษาลงไปด้วย ซึ่งวิทยาลัยเทคโนโลยีจังหวัดอุตรดิตถ์ก็ทำการผลิตกำลังคนให้ออกไปทำงาน แต่งานที่มีก็ยังไม่เพียงพอกับแรงงาน จึงอยากให้มีการเพิ่มการสร้างงานให้เกิดขึ้นกับคนในพื้นที่ และทางวิทยาลัยเทคโนโลยีมีเด็ก หรือบุคลากรผู้ที่มีความรู้ความสามารถในผลิตอุปกรณ์ หรือเทคโนโลยีต่างๆ ที่สามารถนำมาช่วยพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนได้ แต่ยังคงขาดในเรื่องของงบประมาณในการใช้สร้างสรรค์ผลงาน

8.4 แนวทางการพัฒนาพื้นที่

การประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อระดมความคิดเห็นในมุมมองของ แนวทางการพัฒนาพื้นที่ ดังแสดงในตารางที่ 8.4-1

ตารางที่ 8.4-1 สรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่

หน่วยงาน	สรุปรายละเอียด
<ul style="list-style-type: none"> รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> เสนอแนวทางให้มีการวิเคราะห์ศักยภาพ ข้อดีข้อเด่นของจุดผ่านแดนทั้ง 5 ที่มีความแตกต่างกันออกไป เพื่อนำข้อดีข้อเด่นที่มีอยู่นั้นไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงคุณภาพรวมและวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก เช่น ว่าคุณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้มีความแตกต่างจากจุดผ่านแดนอื่นๆอย่างไร เป็นต้น
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้ช่วยพัฒนาวิเคราะห์งบประมาณ ในการจัดทำถนน อยากให้มีการพัฒนาถนนให้ตีก่อน ซึ่งการพัฒนาถนนในจุดผ่านแดนภูคู้สามารถทำได้ร่วมกับกรมป่าไม้ ทางหลวง หรือกรมอุทยาน แต่ต้องมีคนในพื้นที่คอยประสานงานกับโครงการที่จะนำงบประมาณไปลง และอยากให้มีการจัดประชุมเพื่ออภิปรายในเรื่องการพัฒนาจุดผ่านแดนภูคู้คือเป็นระยะต่อไป
<ul style="list-style-type: none"> องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> จำเป็นต้องดูนโยบายของรัฐบาลให้ชัดเจนก่อนว่าจะพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ให้เป็นไปในทิศทางไหน
<ul style="list-style-type: none"> แขวงทางหลวงอุดรธานีและกรมทางหลวง 	<ul style="list-style-type: none"> เสนอการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 117 และทางหลวงหมายเลข 1045 โดยเส้นทางทั้ง 2 เส้นทางจะถูกพัฒนาเป็นถนน 4 ช่องจราจร ได้มีการพัฒนาถนนเพื่อเชื่อมโยงเข้าสู่ด่านภูคู้ แต่อำเภอบ้านโคกเป็นพื้นที่ห่างไกลและยังไม่มีความสะดวกในการใช้เส้นทาง แขวงทางหลวงจัดการพัฒนาด่านภูคู้ออกเป็น 2 ระยะ ซึ่งในระยะแรกได้มีการพัฒนาไปแล้ว ยังเหลือการพัฒนาในระยะที่ 2 ซึ่งยังไม่ได้งบประมาณในการพัฒนา
<ul style="list-style-type: none"> หอการค้าจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้มีการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางรถไฟ กับจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ให้มีการส่งออก และการนำเข้าสินค้า ผ่านช่องทางการขนส่งด้วยระบบรางรถไฟ เพราะว่าระบบรางรถไฟของภูคู้ แขวงไชยบุรีสามารถขนส่งสินค้าได้ถึง 300 ตู้ เสนอให้มีการปิดเส้นทางการค้าชายวัฒนธรรม หรือเรียกสั้นๆว่า ด่านธรรมชาติ เป็นเส้นทางที่ผู้คนใน 2 ริมฝั่งชายแดนระหว่างไทยกับลาวได้แลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้ากัน เมื่อปิดเส้นทางธรรมชาติการค้าชายผ่านแดนก็จะผ่านได้แค่เพียงจุดผ่านแดนภูคู้
<ul style="list-style-type: none"> สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้มีการปรับปรุง พ.ร.บ. พังเมือง
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้ทีมวิจัยหรือทางหอการค้าให้ช่วยผลักดันทางฝั่งประเทศลาวให้มีการจัดประชุมในเรื่องความพร้อมที่จะเข้าร่วมการประชุมแต่ทางฝั่งประเทศลาว
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานการท่องเที่ยวและการกีฬาจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> ในการวิจัยที่ใช้หลักการ SWOT ควรเพิ่มการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นตัวชี้วัดในแผนการทำงานวิจัย เพื่อเพิ่มแผนงานในการนำเสนอโยบายให้แก่ภาครัฐ ในด้านการท่องเที่ยวและการกีฬาด้วย
<ul style="list-style-type: none"> สำนักงานแรงงานจังหวัดอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> เสนอให้จุดผ่านแดนมีการตรวจสอบควบคุมการเข้าออกของคนงานต่างชาติให้ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่ง ณ วันนี้อย่างไม่มีมาตรการควบคุมการเข้าออกของคนงานต่างชาติ

ตารางที่ 8.4-1 (ต่อ) สรุปแนวทางการพัฒนาพื้นที่

หน่วยงาน	สรุปรายละเอียด
▪ สำนักงานกรมธนารักษ์ พื้นที่จังหวัดอุดรธานี	▪ อาคารโกดังสินค้าถ้าไม่ติดการขออนุญาตใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ มีความเห็นว่าอยากให้มีการเปิดประมูล ให้ภาคเอกชนมาเปิดคลังสินค้าในการดำเนินธุรกิจ เช่น การสต็อกสินค้า, การกระจายสินค้า เป็นต้น หากทำได้ก็จะสามารถพัฒนาการขนส่งสินค้าเข้ามาในด้านภูคู้เพิ่มมากขึ้น
▪ สำนักงานเกษตรและ สหกรณ์จังหวัดอุดรธานี	▪ เสนอว่าอยากให้มีผู้เชี่ยวชาญมาช่วยกำกับราคากาการซื้อขาย และช่วยควบคุมโรคที่เกิดจากผลผลิตทางการเกษตรให้ดียิ่งขึ้นระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว
▪ สำนักงานพาณิชย์ จังหวัดอุดรธานี	▪ เสนอในเรื่องของการเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศ อยากให้มีการทำ MOU ระหว่างจังหวัดอุดรธานี ประเทศไทยกับแขวงไซยะบุรี ประเทศลาวให้สำเร็จ
▪ สำนักงานสถิติ จังหวัดอุดรธานี	▪ เสนอในฐานะนักท่องเที่ยวถ้าเราไปด่านภูคู้อย่างน้อยควรมีจุดแลนด์มาร์คที่เป็นจุดขายและจุดเด่น ไว้เป็นสถานที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาถึง ซึ่งสำนักงานสถิติจังหวัดอุดรธานีมีข้อมูล CMS จากข้อมูลต้นน้ำ ไปจนถึงข้อมูลปลายน้ำ
▪ สำนักงานตรวจคนเข้า เมืองจังหวัดอุดรธานี	▪ เสนอให้มีการพัฒนาเอกสารการตรวจคนเข้าเมืองให้มีความพร้อม ซึ่งความซ้ำเร็วในการตรวจสอบเอกสารคนเข้าเมืองยังไม่มีปัญหาใดๆ และการควบคุมแรงงานคนเข้าออกทางด้านตรวจคนเข้าเมืองมีการคัดกรองข้อมูลอยู่เป็นประจำ โดยมีการตรวจวีซ่าของเข้ามาอยู่ตลอด
▪ นายอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เสนอประเด็นเรื่องการพัฒนาถนนในจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ นั้น สามารถพัฒนาได้โดยให้กรมป่าไม้ทำงานร่วมกับกรมจังหวัด ▪ เสนอให้มีการล่องเรือชมวิวทิวทัศน์ของแม่น้ำโขง ถ้าเราเชื่อมเมืองปากลายกับแม่น้ำโขงได้ ก็สามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวได้ ตอนนี้อยากให้พัฒนาจุดผ่านแดนภูคู้ให้เป็นจุดการท่องเที่ยวก่อน ▪ เสนอว่าปัจจุบันได้มีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าในเรื่องของฝุ่นละอองที่เกิดจากรถชนข้าวโพด คือให้รถบรรทุกข้าวโพดมีการใช้ผ้าคลุมรถบรรทุก และมีการจำกัดความเร็วในเขตชุมชนให้วังชะลอ
▪ ผู้ใหญ่บ้านม่วงเจ็ดต้น หมู่ ที่ 2 อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี	▪ มติที่ประชุมของชาวบ้านตำบลม่วงเจ็ดต้น อยากให้มีการทำถนนเลี่ยงหมู่บ้าน และขยายเส้นทางถนนเลี่ยงหมู่บ้านออกไป

บทที่ 9

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

บทที่ 9

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ขั้นตอนนี้เป็นการนำผลการศึกษาที่ได้จากการวิเคราะห์และคาดการณ์ความต้องการเดินทางของคน และสินค้า และจากการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ มาทำการประมวลและการสรุปผลการวิจัย พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตูที่สอดคล้องเหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทาง และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมในอนาคต โดยคณะผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการศึกษานี้มาสรุปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย 3 ข้อ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- 1) จากการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และคาดการณ์ความต้องการของคน และสินค้าที่ผ่านเข้าออกพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู พบว่า
 - ปัจจุบันจุดผ่านแดนถาวรภูตูมีรถขาเข้า และ ขาออก ประมาณ 15 คัน/วัน (445 คัน/เดือน) และ 22 คัน/วัน (667 คัน/เดือน) ตามลำดับ โดยเมื่อพิจารณาสัดส่วนประเภทและสัญชาติรถขาเข้าและขาออก พบว่า รถขาเข้า ส่วนใหญ่เป็นรถส่วนบุคคล ประมาณ 92.43% และเป็นรถสัญชาติต่างประเทศ ประมาณ 87.54% ส่วนรถขาออก ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกสินค้า ประมาณ 65.67% และเป็นรถสัญชาติไทย ประมาณ 99.82%
 - สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็น เศษเหล็ก และสินค้าทางการเกษตร ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วลิสง มันสำปะหลัง ลูกเดือย และ ฯลฯ ส่วนสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็น น้ำมันปิโตรเลียม อาหารสัตว์ และ เมล็ดพันธุ์ข้าวโพด เป็นต้น
 - กรณีมีการพัฒนาในพื้นที่ (With Project) ที่มีการพัฒนาโครงข่ายถนนตามระเบียบเศรษฐกิจ Limec คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ.2571 จะมีปริมาณรถเดินทางเข้าและออกจุดผ่านแดนถาวรภูตู ประมาณ 899 คัน/เดือน และ 1,342 คัน/เดือน ตามลำดับ ส่วนในปี พ.ศ.2591 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของการวิเคราะห์ จะมีรถขาเข้าและขาออก ประมาณ 1,806 คัน/เดือน และ 2,692 คัน/เดือน ตามลำดับ โดยสินค้านำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตร คิดเป็น 97.02% และ 57.44% ของสินค้านำเข้าและส่งออกทั้งหมด ตามลำดับ
 - กรณีไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ (Without Project) คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ.2571 จะมีปริมาณรถเดินทางเข้าและออกจุดผ่านแดนถาวรภูตู ประมาณ 1,255 คัน/เดือน และ 1,347 คัน/เดือน ตามลำดับ ส่วนในปี พ.ศ.2591 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของการวิเคราะห์ จะมีรถขาเข้าและขาออก ประมาณ 3,542 คัน/เดือน และ 2,707 คัน/เดือน ตามลำดับ โดยสินค้านำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตร คิดเป็น 97.02% และ 57.44% ของสินค้านำเข้าและส่งออกทั้งหมด ตามลำดับ

2) จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคและคาดการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อรองรับความต้องการของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อพบว่า

- ในปัจจุบันพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี มีระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ให้อยู่ในเกณฑ์ระดับ (พอใช้) ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ให้อยู่ในเกณฑ์ระดับ (ดี)
- โครงสร้างพื้นฐานทางถนน ปัจจุบันเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางเข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ยังมีบางช่วงที่เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ดังนั้น จึงควรมีการพัฒนาจากถนนขนาด 2 ช่องจราจร (Class II) ให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (Class I) เนื่องจากเส้นทางหลักเส้นทางเดียวที่เข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อได้ และเพื่อการเชื่อมต่อกับด้านรถไฟเพื่อรองรับในพื้นที่ ประกอบกับมติการเชื่อมโยงจากด้านชายแดนไปยังสถานีรถไฟอุดรธานี
- โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ปัจจุบันจังหวัดอุดรธานียังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แต่สามารถเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศกับบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงได้ อาทิเช่น ท่าอากาศยานพิษณุโลก ซึ่งเป็นท่าอากาศยานขนาดกลาง ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 180 กม. และเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานแพร่ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานขนาดเล็ก ตั้งอยู่ในเขตรัศมี 100 กม. ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศให้สามารถรองรับกับความต้องการเดินทางในอนาคตได้
- โครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าและพลังงาน ปัจจุบันมีปัญหาไฟฟ้าดับบ่อยครั้งในช่วงที่มีฝนตกหนัก และปัญหาด้านระบบไฟฟ้ายังไม่เสถียร หลังจากการปรับปรุงพัฒนาแล้วคาดว่าจะมีไฟฟ้าค่อนข้างเพียงพอในเขตพื้นที่ จึงควรมีระบบส่งไฟฟ้าเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึงสามารถสนองความต้องการในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง และไม่ควรมีไม่มีปัญหาเรื่องไฟฟ้าตกหรือไฟดับ
- โครงสร้างพื้นฐานด้านสื่อสารและโทรคมนาคม ปัจจุบันมีสัญญาณเครือข่ายโทรศัพท์ให้บริการครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ และในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อใช้ได้เป็นบางเครือข่ายเท่านั้น ดังนั้นควรมีระบบสื่อสารไร้สาย (EDGE/3G/4G) รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ต ADSL ที่สามารถครอบคลุมทั่วพื้นที่
- โครงสร้างพื้นฐานด้านประปาและสุขาภิบาล ปัจจุบันมีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง แต่อาจเกิดการขาดแคลนน้ำในบางช่วง แต่อาจจะไม่รองรับในอนาคต ดังนั้นควรมีระบบน้ำประปา หรือน้ำบาดาลเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบหรือส่งผลกระทบต่อพื้นที่
- โครงสร้างพื้นฐานด้านแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ ปัจจุบันบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่ชัดเจน ต้องเดินทางไปเที่ยวในจังหวัดอุดรธานีหรือบริเวณที่ใกล้เคียง ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 1-2 ชม. ดังนั้นควรมีการพัฒนาการสร้างแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มากขึ้นในบริเวณพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูค้อ อ.บ้านโคก จ.อุดรธานี หรือให้มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงปานกลาง-มากอยู่ในพื้นที่ และสามารถเดินทางได้ด้วยระยะเวลาไม่เกิน 1 ชม.จากพื้นที่

3) จากการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางและภาพรวมการพัฒนาพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ที่ สอดคล้อง เหมาะสมกับปริมาณความต้องการ และสามารถตอบสนองต่อรูปแบบกิจกรรมใน อนาคต พบว่า

- **แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรุก** ควรเน้นการใช้ข้อได้เปรียบทางด้านทำเลที่ตั้งให้ ได้อย่างเต็มที่ พัฒนาและผลักดันกลไกให้เกิดการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่าง 3 ประเทศ ให้ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยการร่วมกันพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เน้นหนักในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศใน หลายหลายรูปแบบ โดยเฉพาะในระบบรางที่ถือว่าในพื้นที่ค่อนข้างมีศักยภาพและมีความพร้อมในการพัฒนาต่อยอด เพื่อให้กลายเป็นศูนย์กลางการเดินทางและขนส่งสินค้า ในรูปแบบ Multimodal สอดคล้องกับโครงการพัฒนาระบบลาวใน สปป.ลาว ที่จะเกิดขึ้น ในอนาคต เพิ่มโอกาสทางการค้าการลงทุนไปยังประเทศจีน ซึ่งถือเป็นประเทศที่มี ศักยภาพทางการค้าในระดับสูง การหารือเพื่อแสวงหาแนวทางในการกำหนดกฎระเบียบ ข้อกฎหมายร่วมกัน เพื่อให้การเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศ สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น แสวงหาแนวทางแก้ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถเปิดใช้งานและ พัฒนาด้านกฎบัตรในฐานะด้านการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค โดยคาดหวังว่า การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ การค้า จะช่วยกระตุ้นการเติบโตของเศรษฐกิจในพื้นที่ และเป็นแรงดึงดูดให้เกิดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น การพัฒนาภาคความร่วมมือ ของภาคส่วนต่างๆ ทั้งในระดับรัฐและเอกชน ในการเชื่อมโยงกิจกรรมการค้าการลงทุน และการศึกษาให้เกิดขึ้น เช่นการทำข้อตกลง MOU ร่วมกันในด้านการค้าระหว่าง ประเทศ การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างองค์กรภาคการศึกษาในพื้นที่ เป็นต้น ในขณะที่การพัฒนาบริเวณด้านควรจะทำให้อยู่ในรูปแบบของเมืองชายแดน ที่มีความพร้อมในทุกๆ ด้าน โดยมุ่งเน้นในการพัฒนาทางด้านบุคคลากร ระบบโครงสร้าง การคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการเติบโตที่เกิดขึ้น รวมถึงการเตรียมความพร้อมในด้าน ระบบสาธารณสุข การศึกษา ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน นอกจากนี้ควรสนับสนุนให้เกิด การพัฒนาด้านกฎบัตรในเชิงของทางท่องเที่ยว เนื่องจากในพื้นที่มีศักยภาพในด้านการ ท่องเที่ยว ทั้งสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม ประเพณีวัฒนธรรมที่น่าสนใจ อาจจะมีการสร้าง จุดแลนด์มาร์คที่เป็นจุดขายและจุดเด่น ไว้เป็นสถานที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวที่หรือพัฒนา รูปแบบการท่องเที่ยวใหม่ๆ เช่น การล่องเรือชมวิวทิวทัศน์ของแม่น้ำโขง เพื่อสร้างหมุด หมายด้านการท่องเที่ยวให้เกิดขึ้นในพื้นที่

- **แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงแก้ไข** ต้องมุ่งแก้ปัญหาข้อติดขัดในด้านกฎระเบียบ ให้ได้โดยเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขอเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวน ที่ต้องหาข้อสรุปให้ชัดเจนเร็วที่สุด เพื่อให้สามารถดำเนินการพัฒนาต่อไปได้ ในส่วนของ พ.ร.บ ผังเมือง ก็อาจต้องมีการแก้ไขปรับปรุงให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่วางไว้ โดยอาจอยู่ในรูปของการวางผังพัฒนาเมืองใหม่ ให้อยู่ในรูปแบบของเมืองชายแดน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งนอกจากจะช่วยให้สามารถพัฒนาเมืองได้อย่างเป็นระบบ ยังสามารถลดผลกระทบเชิงลบที่มีต่อชุมชนในพื้นที่ได้อีกด้วย ใช้การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ทั้งในด้านแหล่งท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว การจัดกิจกรรมและสร้างเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศให้เกิดขึ้น โดยใช้จุดเด่นในด้านประเพณี วิถีชีวิต วัฒนธรรม เป็นจุดเชื่อมโยงเรื่องราว รวมถึงจัดทำแผนประชาสัมพันธ์ในช่องทางที่หลากหลายและเข้าถึงนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย ในการดึงดูดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ และใช้เป็นหนึ่งในกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ เพื่อทดแทนปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้าที่ยังไม่มากนัก ในช่วงเริ่มต้น จากนั้นเมื่อการเชื่อมโยงการเดินทางใน สปป.ลาว และ สหภาพเมียนมามีความพร้อมมากยิ่งขึ้น จึงขับเคลื่อนการเชื่อมโยงการเดินทาง ผลักดันการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์รวมถึงระบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาการขนส่ง และกระจายสินค้าเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ลาว – จีน เพื่อกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคอื่นๆ ที่มีศักยภาพสูงต่อไป
- **แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงป้องกัน** ต้องเน้นการสร้างกลไกการเชื่อมโยงพื้นที่ในบริบทต่างๆ ให้เกิดขึ้นให้ได้ เพื่อใช้เป็นข้อได้เปรียบในการลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากอุปสรรคในด้านต่างๆ ทั้งในด้านการเชื่อมโยงพื้นที่ในบริบทของการเดินทาง ที่ต้องเร่งแก้ปัญหาข้อติดขัดด้านกฎระเบียบในการเดินทาง พัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งในพื้นที่ด่านชายแดนและเส้นทางเชื่อมโยงศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภูมิภาคต่างๆ เพิ่มทางเลือกในการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ ที่มีความเป็นไปได้ ทั้งในด้านระบบราง หรือการขนส่งทางอากาศ ส่วนในการพัฒนาพื้นที่ด่าน เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งในหลายรูปแบบ และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้ใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงการขนส่งของทั้ง 3 ประเทศ รวมถึงสนับสนุนให้เกิดการแลกเปลี่ยนการค้าการลงทุนระหว่าง สปป.ลาวกับ สหภาพเมียนมาเพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าที่ผ่านพื้นที่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว จัดกิจกรรมท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้ง 3 ประเทศ และเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ที่มีศักยภาพในการดึงดูดสูง เช่น กลุ่มเมืองมรดกโลกในจังหวัดสุโขทัย กำแพงเพชร แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงามในจังหวัดพิษณุโลกและเพชรบูรณ์ เมืองหลวงพระบาง นครหลวงเวียงจันทน์ โดยใช้ด่านภูค้อเป็นเสมือนประตูในการเดินทางท่องเที่ยวข้ามประเทศ

- **แนวทางการพัฒนาด้วยกลยุทธ์เชิงรับ** ควรเน้นการบูรณาการในการกำหนดแนวทางวางแผนการพัฒนาร่วมกันของทุกภาคส่วน โดยเน้นการแลกเปลี่ยนข้อมูลและแผนงานดำเนินการร่วมกัน เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการพัฒนาพื้นที่ เร่งแก้ปัญหาข้อจำกัดด้านกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้การพัฒนาสามารถดำเนินการรุดหน้าได้ตามแผนการที่วางไว้ รวมถึงต้องมีการหารือเพื่อวางแผนการบริหารจัดการพื้นที่ใหม่ โดยเน้นให้ภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผน ควรจัดให้มีการศึกษาเพื่อหารูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่ที่มีความเหมาะสม สอดคล้องกับคุณลักษณะของพื้นที่และแนวนโยบายการพัฒนาของภาครัฐ และลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน โดยอาจพัฒนาตัวด่านในลักษณะของเมืองชายแดน ที่มีการจัดวางผังเมืองใหม่ แยกออกจากพื้นที่เดิม เพื่อให้การบริหารจัดการและการดำเนินงานในพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนาปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวหรือจัดให้มีแหล่งกิจกรรมต่างๆ เพื่อดึงดูดการเดินทางให้เข้ามาในพื้นที่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยว ทั้งโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะ ธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว ระบบข้อมูลข่าวสารและทักษะความพร้อมของแรงงานภาคบริการ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ พัฒนาเครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนของทั้งสามประเทศให้เกิดขึ้น เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจร่วมกัน ซึ่งจะนำไปสู่โอกาสและการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต และสุดท้ายควรมีการศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพ จุดเด่นจุดด้อย ข้อจำกัด รวมถึงคุณลักษณะของความต้องการในพื้นที่ ทั้งคน สิ่งของและภาคบริการ ของจุดผ่านแดนอีก 4 แห่ง ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน ประกอบด้วย ด่านพรมแดนเชียงของ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จังหวัดเชียงราย จุดผ่านแดนถาวรบ้านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน ด่านพรมแดนถาวรบ้านนากระเซิง อ.ท่าลี่ จังหวัดเลย และด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 อ.เมืองหนองคาย เพื่อนำข้อมูลที่ได้นั้นไปใช้ในการวางแผนบริหารจัดการ และกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสอดคล้องกับพื้นที่ต่อไป

เอกสารอ้างอิง

เอกสารอ้างอิง

- กฤษณี รื่นรัมย์. (2545). การพยากรณ์การขาย (Sales Forecasting). กรุงเทพฯ: ภาควิชาการตลาด คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กรมทางหลวง. (2550). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการทางหลวงแนวใหม่สายเชียงใหม่ - ลำพูน. กระทรวงคมนาคม.
- กรมทางหลวง. (2553). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพญา-มาบตาพุด. กระทรวงคมนาคม.
- กรมทางหลวง. (2555). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการทางหลวงเชื่อมโยงสายลำปาง-อ.เด่นชัย จ.แพร่. กระทรวงคมนาคม.
- กรมศุลกากร. (2561). พิธีการเข้าเมือง. กระทรวงการคลัง.
- คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2554). การศึกษาผลกระทบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อการค้าระหว่างประเทศของไทย กรณีศึกษาระเบียงเศรษฐกิจ R12, บทความวิจัยฉบับที่ 2, โครงการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและผลกระทบต่อประเทศไทย โดยการสนับสนุนของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและพัฒนา
- จิตติชัย รุจกนกนาฏและณัชชา ลิ้มสหายรัตน์. (2557). การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ของกลุ่มประเทศ CLMV เพื่อรองรับความต้องการนักลงทุนชาวไทย, รายงานฉบับสมบูรณ์, สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ และ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2554). การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์การค้าของประเทศไทย. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 31(2), 18-37.
- ราชกิจจานุเบกษา. (2559). พระราชกำหนด พิกัดศุลกากร (ฉบับที่ 6) ปี พ.ศ.2559. Available from: <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2559/A/110/1.PDF>
- วารางคณา กิรติวิบูลย์. (2557). ตัวแบบพยากรณ์ปริมาณการส่งออกกาแฟคั่วและบด. วารสารวิทยาศาสตร์ มศว. 30, 55-73.
- ศราวุธ อยู่เกษม. (2560). SWOT Analysis. Available from: <https://www.gotoknow.org/posts/176813>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). เอกสาร “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน”, สศช. (2559)”. Available from: http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6210&filename=special_economic_dev
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). เอกสาร PowerPoint “นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ”. Available from: http://www.nesdb.go.th/nesdb_th/ewt_dl_link.php?nid=5196
- สำนักงานจังหวัดเพชรบูรณ์. (2560). การประชุมนานาชาติระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย ครั้งที่ 3 เรื่อง “Phetchabun : The 3rd Gateway of LIMEC”. สำนักงานจังหวัดเพชรบูรณ์.
- สำนักงานจังหวัดอุดรธานี. (2558). “ภู่อู่” ระเบียงเศรษฐกิจแห่งใหม่ เชื่อมไทย-ลาว-เมียนมา-เวียดนาม-จีน. สำนักงานจังหวัดอุดรธานี.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา. (2558). แนวทางและมาตรการเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวชายแดนของไทย. Available from: <http://eris.nesdb.go.th/pdf/401003-002.pdf>
- Box, G. E. P., G. M. Jenkins, and G. C. Reinsel. (1994). Time Series Analysis: Forecasting and Control. New Jersey: Englewood Cliffs Prentice-Hall.
- Brustlin, V.H. (2007). Transportation Demand Management Plan. Virginia: University of Virginia.
- Co, H. C., and R. Boosarawongse. (2007). Forecasting Thailand's rice export: Statistical Techniques vs. Artificial Neural Networks. Computers and Industrial Engineering. 53, 610-627.
- Dickey, D., and W. A. Fuller. 1981. Likelihood Ratiostatistics for Autoregressive Time Series with a Unitroot. Econometrica. 49, 1057-1072.
- McFadden, D. (2001). Economic Choices. American Economic Review, 91, 351-378.
- Ortúzar, J.D. and Willumsen, L.G. (1990). Modeling Transport. New York: John Wiley & Sons.
- Steinhoff, M. and Harpring, J. (2008). Transportation and Sustainability on the Indiana University. Bloomington: Bloomington Campus, Indiana University.
- Yagi, S. and Mohammadian, A. (2010). An Activity-Based Microsimulation Model of Travel Demand in the Jakarta Metropolitan Area. Journal of Choice Modelling, 3(1), 32-57.

ภาคผนวก ก

แบบสอบถามภาคสนามและแบบสัมภาษณ์เชิงลึก

ชุดที่ □□□

สถานที่เก็บข้อมูล.....วันที่.....เวลา.....ชื่อผู้สำรวจ.....

ทิศทาง.....



แบบสำรวจความต้องการเดินทาง
(การสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง (Origin-Destination Survey: OD))
โครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดนบริเวณ
จุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 1

คำชี้แจง ::
แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของ “โครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 1” โดยข้อมูลการสัมภาษณ์ทั้งหมดจะถูกเก็บไว้เป็นความลับ และนำมาใช้ประโยชน์ในการวิจัย เท่านั้น จึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริง และขอขอบพระคุณในความร่วมมือนที่ตีมา ณ โอกาสนี้

โครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาเมืองชายแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูตู จังหวัดอุดรธานี ระยะที่ 1

1

รูปที่ ก-1 แบบสอบถามภาคสนาม

ลำดับ ที่	ประเภทรถ	จุดต้นทาง	จุดปลายทาง	วัตถุประสงค์	สำหรับบริษัทส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน และ รถส่วนบุคคล เกิน 7 คน (รถประเภท 1,2)	สำหรับรถโดยสาร ขนาดเล็ก กลาง และ ใหญ่ (รถประเภท 3-5)	สำหรับรถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ, ขนาดกลาง 6 ล้อ, รถบรรทุกขนาดใหญ่ 10 ล้อ, รถพ่วง, แลรถกึ่งพ่วง (รถประเภท 6-10)						ระดับรายได้	เวลาขี้นกายน (นาที)				
							จำนวน คนโดยสาร	จำนวนตู้โดยสาร	สินค้าที่บรรทุก			น้ำหนัก						
									มี/ไม่มี	ชนิดสินค้า	น้ำหนัก							
1	ประเภทรถ ส่วนบุคคล รถโดยสาร รถบรรทุก	สถานที่ ตำบล ตำบล ตำบล ตำบล	จุดปลายทาง ตำบล ตำบล ตำบล ตำบล	วัตถุประสงค์ วัตถุประสงค์ วัตถุประสงค์ วัตถุประสงค์ วัตถุประสงค์	จำนวนผู้โดยสาร จำนวนผู้โดยสาร จำนวนผู้โดยสาร จำนวนผู้โดยสาร จำนวนผู้โดยสาร	จำนวนตู้โดยสาร จำนวนตู้โดยสาร จำนวนตู้โดยสาร จำนวนตู้โดยสาร จำนวนตู้โดยสาร	จำนวน คนโดยสาร	จำนวนตู้โดยสาร	มี/ไม่มี	ชนิดสินค้า	น้ำหนัก	1	2	3	1-1/4	1	2	ระยะเวลาเดินทาง ต้นทาง - ปลายทาง นาที / ชั่วโมง รวมเป็นตาราง ในการใช้เส้นกราฟนี้ เพื่อ..... สินค้า / เดือน / ปี
												4	5	6	1/2	3	4	
												7	8	9	3/4	5	6	
												10	11	12	2 (ตัน)	7	8	
												13	14	15		9	10	
16	17	18		11	12													
											19	20	21		13	14		
											22	23			15	16		

เอกสารประกอบการสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง (Origin-Destination Survey: OD)

1. รถจักรยาน 2 ล้อ และ 3 ล้อ	2. รถจักรยานยนต์ และ 3 ล้อเครื่อง	3. รถส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	4. รถโดยสารขนาดเล็ก	5. รถโดยสารขนาด เล็ก	6. รถโดยสารขนาด กลาง	7. รถโดยสารขนาด ใหญ่	8. รถบรรทุกเล็ก 4 ล้อ	9. รถบรรทุกกลาง 6 ล้อ	10. รถบรรทุกใหญ่ 10 ล้อ	11. รถบรรทุก พ่วง	12. รถบรรทุก กึ่งพ่วง

โปรดระบุชนิดสินค้า โดยละเอียด.....			ระดับรายได้
1. สัตว์ไม่มีชีวิต สลัดกันที่จากสัตว์	9. ผลิตภัณฑ์จากหนังและหนังเฟอร์	17. เครื่องจักร เครื่องกล อุปกรณ์ไฟฟ้า	1. น้อยกว่า 5,000
2. พืชและผัก	10. ไม้และของทำด้วยไม้	18. ยานพาหนะ ยานน้ำ อากาศยาน และอุปกรณ์	2. 5,001 - 10,000
3. ผลไม้	11. เหมืองแร่และกระดาษ	19. อุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์ การแพทย์ เครื่องดนตรี นาฬิกา	3. 10,001 - 15,000
4. ไขมันและน้ำมันที่ได้จากสัตว์หรือพืช	12. สิ่งทอและของทำด้วยสิ่งทอ	20. อาหารและกระสุน	4. 15,001 - 20,000
5. อาหารปรุงแต่ง เครื่องดื่ม สุรา และน้ำดื่มสายชู	13. ของสำเร็จรูป	21. ผลิตภัณฑ์เบ็ดเตล็ด	5. 20,001 - 25,000
6. ผลิตภัณฑ์แร่	14. หิน ผลิตภัณฑ์เซรามิก เครื่องแก้ว	22. ศิลปกรรม โบราณวัตถุ	6. 25,001 - 30,000
7. ผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมทางเคมี	15. ไข่มุก รัตนชาติ	23. อื่น ๆ	7. มากกว่า 30,000
8. ผลิตภัณฑ์ของพลาสติกและยาง	16. โลหะและของทำด้วยโลหะ		

รูปที่ ก-1 (ต่อ) แบบสอบถามภาคสนาม

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก มีข้อความที่ใช้ในการสัมภาษณ์ 8 ข้อ ดังต่อไปนี้

1. บทบาทของหน่วยงานท่าน ในด้านการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภู่อำเภอ
2. การพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรให้เป็นที่จุดยุทธศาสตร์หลักในการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน ท่านคิดว่ามีโอกาส ศักยภาพ มากน้อยเพียงใด (กฎระเบียบ , การลงทุน , สถานการณ์ , ฯลฯ)
3. ปัจจัยที่ท่านคิดว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งในด้านบวก - ลบ (การเมือง , เศรษฐกิจ , ความมั่นคง , ฯลฯ)
4. สถานะปัจจุบันและแนวทางการดำเนินนโยบายของประเทศไทยและประเทศลาว ในลักษณะใดที่จะมุ่งเน้นการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภู่อำเภอ
5. ปัจจุบันความต้องการเดินทางเข้า - ออก จุดผ่านแดนถาวรภู่อำเภอ ของประชาชน นักท่องเที่ยว รวมถึงสินค้า มีปริมาณเท่าใด และมีสัดส่วนเท่าใดยานพาหนะที่นำมาใช้ในการเดินทางบนเส้นทางนี้อย่างไร
6. ลักษณะการสร้างความร่วมมือ และการเตรียมความพร้อม ระหว่างภาคีหน่วยงานทั้งในด้านภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษาในพื้นที่ ต่อประเด็นการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภู่อำเภออย่างไร
7. สภาพปัญหาเกี่ยวกับการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภู่อำเภอ
8. ในอนาคตท่านมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภู่อำเภอ ให้เป็นด่านถาวรและดำเนินกิจกรรมในลักษณะใด

รูปที่ ก-2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

ภาคผนวก ข การสัมภาษณ์เชิงลึก

การสัมภาษณ์เชิงลึก

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการการสัมภาษณ์บุคลากรในหน่วยงานหรือแกนนำภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เพื่อสอบถามและเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านมุมมองและแนวคิดด้านการค้า การลงทุน ด้านการขนส่งสินค้า ด้านการท่องเที่ยว ด้านปัญหาและอุปสรรค และด้านการพัฒนาในพื้นที่โดยมีรายละเอียด จำแนกตามพื้นที่การสัมภาษณ์เชิงลึกในประเทศไทย ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ดังนี้

1. การสัมภาษณ์เชิงลึกในประเทศไทย

การสัมภาษณ์เชิงลึกที่ได้จากการประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็น ในวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2561 ณ โรงแรมฟลายเดย์ จังหวัดอุตรดิตถ์ ดังแสดงในรูปที่ ข-1 ประกอบด้วย หน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง และประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อระดมความคิดเห็นในมุมมองของ 1) ภาพรวมการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่งในพื้นที่ 2) ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูตู และ 3) แนวทางการพัฒนาพื้นที่ โดยมีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้



รูปที่ ข-1 การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ประเทศไทย

● ภาพรวมการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่งในพื้นที่

หลังการเปิดจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์ ส่งผลให้มูลค่าการค้าชายแดนภูค้อเพิ่มขึ้นจากปีละประมาณ 200-300 ล้านบาท เป็นปีละ 700-1,000 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเติบโตมากกว่า 300% ซึ่งเป็นผลมาจากความได้เปรียบของทำเลที่ตั้งติดกับแขวง ไชยะบูลี สปป.ลาว ซึ่งกำลังเจริญเติบโตในทุกด้าน อีกทั้งมีเส้นทางเชื่อมโยงไปยังแขวงหลวงพระบาง ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวเมืองมรดกโลกของลาว ทำให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวในพื้นที่

นอกจากนี้ การเปิดเส้นทางเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่ายผ่านด่านแม่สอด และจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ จะช่วยผลักดันให้กลุ่ม 5 จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ของไทยเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ระหว่าง 3 ประเทศ กระตุ้นให้เกิดการแลกเปลี่ยนทั้ง รายได้ แรงงาน องค์ความรู้ ประเพณีวัฒนธรรม รวมถึงช่วยยกระดับไทย สู่อันดับเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอินโดจีนในอนาคต

สินค้าที่ผ่านเข้า-ออก จุดผ่านแดนถาวรภูค้อในปัจจุบัน จะเป็นกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าเกษตร และอุปกรณ์ก่อสร้างเป็นหลัก เนื่องจากได้รับความนิยมและเชื่อถือในเรื่องคุณภาพจากกลุ่มลูกค้าใน สปป.ลาว รวมถึงสนองต่อการแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของลาวที่ตั้งเป้าเพิ่มเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะเป็น 25 แห่งให้ได้ภายในปี 2563 เพื่อให้เกิดศักยภาพในการรองรับทางการค้า และการลงทุนในอนาคต และกระตุ้นให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัว และแขวงไชยะบูลี ถือเป็นหนึ่งในแขวงที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงมีการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการพัฒนาดังกล่าว ทำให้มีปริมาณสินค้าในกลุ่มของอุปกรณ์ก่อสร้างมีความต้องการเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

แต่ในทั้งนี้ในปัจจุบัน การค้าชายบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อค่อนข้างซบเซาลงอย่างมาก มีเพียงพ่อค้าแม่ขายฝั่งไทยที่นำสินค้ามาวางขาย แต่พ่อค้าจากฝั่งลาว และคนซื้อจากฝั่งลาวนั้น แทบไม่พบว่าเข้ามาซื้อหาสินค้าเหมือนอย่างที่เคย เนื่องจากทางการ สปป.ลาว มีการเก็บภาษีสูงขึ้น จัดเก็บภาษีทั้งสินค้าที่นำเข้าจากประเทศไทย และประชาชนทั้ง 2 ประเทศที่ผ่านชายแดน การเก็บภาษีสินค้าที่นำเข้าจากประเทศไทยเพิ่มขึ้นนั้น โดยให้เหตุผลว่าสินค้าที่นำเข้าจากประเทศไทยนั้น ในปัจจุบันทางฝั่งลาว ก็เริ่มมีการผลิตได้มากขึ้น เช่น ไข่ หมู หรือสินค้าอุปโภคบริโภคอื่น ๆ หากไม่ใช้มาตรการทางภาษีที่ปรับสูงขึ้น สินค้าจากประเทศไทยก็จะทะลักเข้าไป ทำให้สินค้า สปป.ลาว ราคาถูกและล้นตลาดในที่สุด ซึ่งปัญหาการปรับภาษีที่สูงขึ้นที่ด่านภูค้อ ส่งผลให้การซื้อขายสินค้าของผู้ประกอบการไทยและลาว หันไปซื้อขายบริเวณจุดผ่อนปรนที่ไม่ต้องเสียภาษีกันแทน

● ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้

จากการรับฟังความคิดเห็น พบว่า ปัญหาและอุปสรรคใหญ่ในมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ต่อการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ได้แก่ ประเด็นปัญหาในด้านนโยบายและแนวทางในการพัฒนาขององค์กรในแต่ละภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและในภาคประชาชน ไม่สอดคล้องกัน ทำให้การดำเนินการพัฒนาเกิดความสับสน ไม่เป็นไปในทางเดียวกัน ขาดการบูรณาการในแง่ของการปฏิบัติ กล่าวคือมีความร่วมมือในรูปแบบต่างๆ ในพื้นที่ เพื่อสร้างความเข้าใจและแสวงหาแนวทางร่วมกันในการพัฒนา แต่ในส่วนของ การแปลงผลแนวคิดสู่การปฏิบัติยังไม่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม หรือติดขัดเงื่อนไขด้านกฎระเบียบของทางภาครัฐทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของการขอใช้พื้นที่ป่าเสื่อมโทรม (Zone C) ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าน้ำปาด จำนวน 99 ไร่ ในการพัฒนาตลาดการค้าชายบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ พร้อมทั้งสร้างถนนสายบ้านม่วงเจ็ดต้น - จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ อีก 95 ไร่ ซึ่งในปัจจุบันเพิ่งได้รับการอนุมัติในหลักการจากกรมป่าไม้ให้เข้าใช้พื้นที่ 99 ไร่ ที่ขอไว้ได้ แต่ยังคงต้องใช้เวลาในการดำเนินการให้เรียบร้อย

● แนวทางการพัฒนาพื้นที่

ทางด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่ด้านชายแดนภูคู้ ในส่วนของหน่วยงานภาครัฐ ต้องการให้เกิดการพัฒนาบริเวณด้านให้อยู่ในรูปแบบของเมืองชายแดน ที่มีความพร้อมในทุกๆ ด้าน โดยมุ่งเน้นในการพัฒนาทางด้านบุคลากร ระบบโครงสร้างการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการเติบโตที่เกิดขึ้น รวมถึงการเตรียมความพร้อมในด้านระบบสาธารณสุขให้เพียงพอและได้มาตรฐาน

ในฝั่งของเอกชนเน้นหนักในการแสวงหาแนวทางแก้ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถเปิดใช้งานและพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ในฐานะด่านการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค โดยคาดหวังว่าการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ การค้า จะช่วยกระตุ้นการเติบโตของเศรษฐกิจในพื้นที่ และเป็นแรงดึงดูดให้เกิดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น

นอกจากผู้เข้าร่วมประชุมยังให้ข้อเสนอแนะในการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ในเชิงของการท่องเที่ยว เนื่องจากในพื้นที่มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว ทั้งสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม ประเพณีวัฒนธรรมที่น่าสนใจ รวมถึงให้ข้อคิดเห็นในด้านโอกาสทางการเป็นศูนย์กลางทางการศึกษาในพื้นที่ ซึ่งจะยิ่งสนับสนุนให้ด้านชายแดนภูคู้มีการเจริญเติบโตมากยิ่งขึ้น

2. การสัมภาษณ์เชิงลึกในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

จากการลงพื้นที่สัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยเริ่มเดินทางจากจังหวัดพิษณุโลก เข้าสู่จังหวัดอุตรดิตถ์ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ประเทศไทย ไปยังแขวงไซยะบูลี แขวงหลวงพระบาง และเข้าพบหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่สำคัญ ในพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และกลับเข้าสู่ประเทศไทย ณ จังหวัดหนองคาย ซึ่งสามารถสรุปประเด็นการสัมภาษณ์และหน่วยงานที่เข้าพบได้ดังนี้

2.1 ประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาว และผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจท่องเที่ยวประจำแขวงไซยะบูลี



จากการเข้าพบประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรม (Chamber of Commerce and Industry, CCI) ประจำแขวงไซยะบูลี ท่านสังเวียน และท่านสมบุรณ์ ประกอบการด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจท่องเที่ยวประจำแขวงไซยะบูลี ซึ่งจากการพูดคุยได้พบประเด็นที่สำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

แขวงไซยะบูลี หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า ดินแดนล้านช้าง เป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ มีลักษณะการปกของในรูปแบบของแขวง ตั้งอยู่ทางตะวันตกของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีพื้นที่ติดกับประเทศไทย บริเวณพื้นที่จังหวัดเชียงรายจังหวัดพะเยา จังหวัดน่าน จังหวัดอุตรดิตถ์ และจังหวัดพิษณุโลก ปัจจุบันแขวงไซยะบูลีมีด่านชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศไทย ทั้งสิ้น 4 ด้านสำคัญ ได้แก่ 1. ด่านน้ำเหือง เชื่อมต่อ ด่านท่าลี่ 2. ด่านน้ำเงิน เชื่อมต่อ ด่านห้วยโก๋น 3. ด่านภูคู้(ไทย) เชื่อมต่อด่านภูคู้(ลาว) และ 4. ด่านปางมอญ เชื่อมต่อ ด่านบ้านฮวก

ในส่วนของการค้า สินค้าที่ส่งออกที่สำคัญของแขวงไซยะบูลีไปยังประเทศไทยนั้น ประกอบด้วย ใบชา พืชผลทางการเกษตร ได้แก่ ข้าวโพด มันสำปะหลัง ถั่วลิสง ถั่วดำ ถั่วแดง และ ขิง โดยข้าวโพดนั้นเป็นพืชเศรษฐกิจและเป็นสินค้าเกษตรที่สำคัญเนื่องมียอดในการส่งออกสูงถึง 300,000-400,000 ตัน/ปี ในส่วนของอุตสาหกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการแปรรูปสินค้าเกษตร เช่น โรงงานผลิตแป้งมันสำปะหลัง ไซโลข้าวโพด โดยทางแขวงและรัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาและผลักดันสินค้าเกษตร รวมถึงส่งเสริมการค้าการลงทุนในสินค้าเกษตรอีกด้วย

สำหรับด้านการท่องเที่ยว แขวงไชยบุรีให้ความสำคัญในด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นอย่างมาก โดยมีวัดที่สำคัญดังต่อไปนี้ วัดศรีบุญเรือง วัดศรีสว่างวงศ์ วัดบ้านนายาว วัดภูทอก อยู่ในเขตตัวเมืองไชยบุรี นอกจากนี้ยังมีศูนย์อนุรักษ์ช้างซึ่งเป็นอีกสถานที่ที่นักท่องเที่ยวชื่นชอบ โดยมีการจัดกิจกรรมต่างๆไม่ว่าจะเป็น การตั้งแคมป์แบบนอนกลางคืน การเที่ยวแบบผจญภัย การเที่ยวแบบไปเช้าเย็นกลับ ส่วนมากนักท่องเที่ยวที่นิยมเดินทางมาท่องเที่ยวและทำกิจกรรมในแขวงไชยบุรี ทั้งหมดเป็นชาวต่างชาติแถบยุโรป รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติมากมาย เช่น ถ้ำภูผาซำ ถ้ำผาขมื่น และการท่องเที่ยววิถีชีวิตชนเผ่าประจำแขวงไชยบุรี ซึ่งประกอบด้วยทั้งหมด 9 ชนเผ่า ประกอบด้วย เผ่าไทลื้อ เผ่าม้ง เผ่าลาวลุ่ม เผ่าขมุ เผ่าไทดำ เผ่าไทใหญ่ เผ่าไทญวน เผ่าอิวเมียง และเผ่าไป โดยเฉพาะเผ่าไปตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกติดกับชายแดนประเทศไทยบริเวณจังหวัดน่าน โดยเผ่านี้จะมีพื้นที่ในการปลูกชาที่มีชื่อเสียงมากและยังเคยใช้ในการต้อนรับผู้มาเยือนระหว่างประเทศมาแล้วในอดีต

ภาพรวมการขนส่งและโลจิสติกส์ของแขวงไชยบุรีนั้น มีผู้ประกอบการที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าส่วนมากจะเป็นการลงทุนของประเทศจีนที่มาลงทุนในธุรกิจนี้ โดยจัดตั้งบริษัทและทำการขนส่งสินค้า โดยสินค้าส่วนมากจะเป็นวัสดุก่อสร้าง โดยประเภทรถบรรทุกที่นิยมใช้ คือ รถพ่วงรถหauled โดยเส้นทางพาดผ่านชายแดน ประเทศจีนด่านบ่อเต็น - ม่อหาน - หลวงน้ำทา ในการขนส่งทางภาครัฐมีข้อจำกัดคือ ห้ามทำการส่งออกไม้ท่อนไม้แปรรูป สนับสนุนการส่งออกสินค้าทางการเกษตรเป็นหลัก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันมีรถโดยสารให้บริการระหว่างแขวงไชยบุรี - เมืองแก่นท้าว ใช้ระยะเวลาเดินทาง 4 - 5 ชั่วโมง สำหรับการขนส่งทางอากาศแขวงไชยบุรีมีสนามบินนานาชาติจำนวน 1 แห่ง รองรับการบินแบบส่วนบุคคล และเช่าเหมาลำ

● ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

สภาพปัญหาด้านการค้าการลงทุนในด้านอุตสาหกรรม พบว่า ส่วนใหญ่ส่วนสินค้าทางการเกษตรที่ถูกนำมาแปรรูปส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานที่ดำเนินงานโดยชาวต่างชาติ เกษตรกรถูกเอารัดเอาเปรียบ การค้าชายแดนมีปัญหาด้านการลักลอบนำสินค้าที่ผิดกฎหมาย ควรมีการรัดกุมในการนำเข้าส่งออกให้มากขึ้นกว่านี้ อีกทั้งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นประเทศที่พึ่งพิงการนำเข้าสินค้าเป็นหลัก ทำให้เสียดุลการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการเข้ามาดำเนินงานควบคุมจากนโยบายของรัฐเกี่ยวกับกิจกรรมการขนส่งไม้และผลิตผลทางการเกษตรทำให้อุดความต้องการในปัจจุบันลดน้อยลง รวมถึงปัญหาการผูกขาดของเมล็ดพันธ์ ปุย และยาปราบศัตรูพืช ซึ่งเกษตรกรต้องแบกรับต้นทุนในส่วนนี้

ในส่วนของอุปสรรคในด้านการท่องเที่ยว ของแขวงไชยบุรี คือ แหล่งท่องเที่ยวยังไม่ได้รับดูแลและปรับปรุงให้อยู่ในมาตรฐาน ไม่มีป้ายแนะนำ หรือการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักผ่านทางสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ อาจไม่มีความหลากหลาย รวมถึงไม่มีกลยุทธ์หรือการประชาสัมพันธ์ที่ดีให้ตรงกับความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยว อีกทั้งบุคลากรในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับด้านการท่องเที่ยวยังขาดองค์ความรู้ การอบรม หรือการถ่ายทอดประสบการณ์เพื่อการปฏิบัติหน้าที่ด้านการให้บริการในธุรกิจท่องเที่ยวได้อย่างเหมาะสม รวมถึงปัญหาทัวร์ 0 เหรียญที่กำลังสร้างผลกระทบในพื้นที่

ด้านการขนส่งท่าอากาศยานนานาชาติ ของแขวงไชยบุรี มีอยู่ด้วยกัน 1 แห่ง ซึ่งปัจจุบันไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการแบบต่อเนื่อง มีเพียงการเช่าสำหรับจอดเครื่องบินเล็ก หรือการเช่าเหมาลำ ทำให้ความต้องการเดินทางเกิดขึ้นในเมืองไชยบุรีไม่มาก อีกทั้งแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงลาว-จีนไม่ได้พาดผ่านแขวงไชยบุรีโดยตรง ทำให้ต้องพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งผู้ประกอบการด้านการขนส่งทางถนนในพื้นที่ก็ประสบกับปัญหาบริษัทขนส่งรายใหญ่จากประเทศจีน ใช้กลยุทธ์การตั้งราคาที่ต่ำกว่า และนำรถบรรทุกขนาดใหญ่ของจีนพร้อมคนขับ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดรายได้ในพื้นที่

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

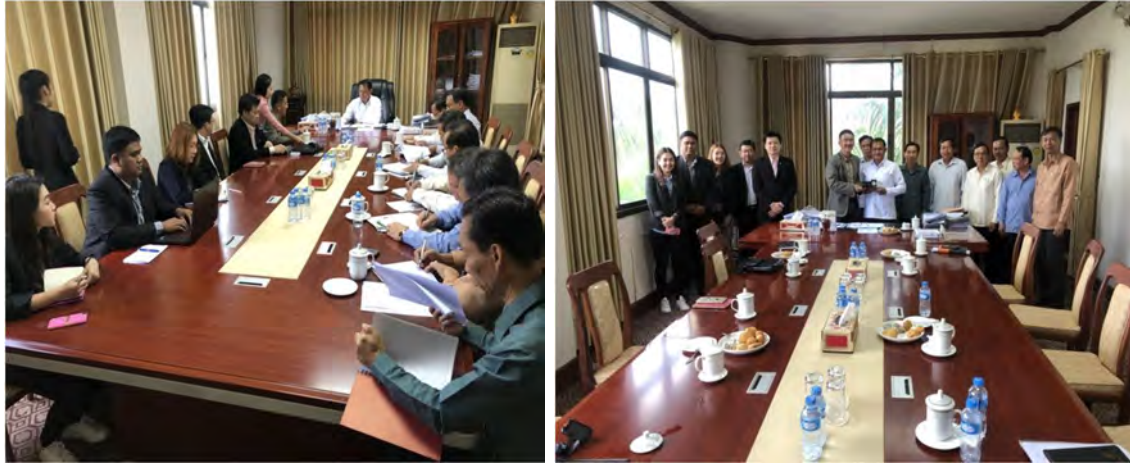
ด้านการค้าการลงทุน มีความต้องการให้นักลงทุนไทยมาลงทุนในด้านการเกษตร อุตสาหกรรมการแปรรูป และการผลิตสินค้า เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ โดยเน้น พืชเศรษฐกิจ คือ ข้าวโพดเนื่องจากรมียอดในการส่งออกที่ค่อนข้างสูง และอยากเรียกร้องให้มีการ ผ่อนผันโควตาค้าชายแดน อาทิเช่น สินค้าการเกษตรประเภท ข้าวโพด มันสำปะหลัง ถั่วลิสง ถั่วแดง ถั่วเหลือง และ ชিং ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น รวมถึงอยากให้ประเทศไทยทบทวนเรื่อง กฎระเบียบ เงื่อนไข ศุลกากร กำแพงภาษี ในการนำเข้าสินค้าจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อสร้างความสมดุลในการค้าให้กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อีกทั้งผู้ประกอบการลาวต้องการให้นักธุรกิจของทั้ง 2 ประเทศมีความร่วมมือกันในด้านต่าง ๆ อาทิเช่น การพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชน มุ่งเน้นการสนับสนุนการตลาด

ด้านการท่องเที่ยว แขวงไซยะบูลีต้องการการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักและเข้าถึงง่าย รวมทั้งอยากให้มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ให้มากขึ้น ส่งเสริมการร่วมมือกันด้านการท่องเที่ยว อาทิเช่น โครงการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวสี่เหลี่ยมวัฒนธรรมล้านช้าง 4 จังหวัดของไทย (เลย หนองบัว หนองคาย และอุดรธานี) กับ 4 แขวงของ สปป.ลาว (ไซยะบูลี นครหลวงพระบาง กำแพงนคร นครเวียงจันทน์) ให้ชุมชนมีส่วนร่วม แบ่งปันผลประโยชน์มากยิ่งขึ้น รวมถึงศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานของแขวงไซยะบูลีที่มีโรงแรมหลากหลายระดับ และสถานที่จัดประชุมขนาด 200 ที่นั่ง ทำให้ในอนาคตแขวงไซยะบูลีเหมาะสมในการพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่ง

ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของเมืองไซยะบูลี ในอนาคตคาดว่าสะพานปากลายจะเป็นจุดเชื่อมต่อด้านการค้าและการเดินทางที่สำคัญของแขวงไซยะบูลี กับนครหลวงเวียงจันทน์ ทำให้ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รวมถึงหากโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว แล้วเสร็จจะทำให้โครงข่ายการเดินทางของ นักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าสามารถเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แขวงไซยะบูลีอาจพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต

สรุปแขวงไซยะบูลีมีความต้องการที่จะพัฒนาในทุกๆด้านไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยว การศึกษา การค้าการลงทุนซึ่งไซยะบูลีขาดแหล่งเงินทุนและองค์ความรู้ที่จะมาพัฒนาแขวงของตนให้มีการพัฒนามากยิ่งขึ้นไป โดยพร้อมที่จะให้ความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการที่จะเข้ามาให้ความรู้และพัฒนาแขวงของตนพร้อมทั้งทางรัฐบาลได้มีนโยบายสนับสนุนเช่นกัน

2.2 เข้าพบหน่วยงานภาครัฐท่านรองเจ้าแขวงไซยะบูลี ผู้แทนจากหน่วยงานด้านการค้า อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว โยธาและขนส่ง รวมถึงด้านการต่างประเทศ สภาการค้าและอุตสาหกรรม แห่งชาติลาวประจำแขวง และผู้ประกอบการ ประจำแขวงไซยะบูลี



สรุปการเข้าพบพูดคุยและสัมภาษณ์ภาครัฐแขวง ไซยะบูลีนำโดยท่านรองเจ้าแขวง ไซยะบูลี (อ้ายเพียงนิรันทร์) รวมถึงท่านประธานในส่วนงานต่าง ๆ ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ ได้อธิบายภาพรวม และจุดประสงค์การดำเนินงานวิจัยโดยกล่าวถึงการเชื่อมโยงระหว่าง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ไทย และ สหภาพเมียนมา บนระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC ผ่านจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

สำหรับศักยภาพของสินค้าในแขวงไซยะบูลี พบว่า สินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ ลูกเดือย ถั่ว งา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ปาล์ม มีมูลค่ามากถึง 20 ล้านดอลลาร์ ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภค-บริโภค โดยมักนำเข้าจากประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่ผ่านด่านท่าลี่ จังหวัดเลย มีมูลค่าประมาณ 10 ล้านดอลลาร์/ปี ซึ่งปัจจุบันแขวงไซยะบูลีมีมาตรการจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติมาร่วมลงทุนในพื้นที่ โดยให้สิทธิเทียบเท่ากับคนลาวและยังมีสิทธิพิเศษเพื่อจูงใจในการเข้ามาลงทุน อาทิ เช่น การงดเว้นภาษีที่ดิน หากเป็นการลงทุนด้านการศึกษาและธุรกิจด้านสุขภาพในการเช่าที่ดินนั้น จะงดเว้นภาษีถึง 50 ปี จากปกติ 25 ปี แต่ก็มีข้อยกเว้นสำหรับอาชีพที่สงวนไว้สำหรับประชาชนชาวลาว อาทิเช่น ร้านอาหาร ร้านซ่อมรถ ร้านล้างรถ ต่างชาติต้องมีคนในพื้นที่ร่วมทุนด้วยจึงสามารถทำธุรกิจได้ โดยบริษัทที่มาลงทุนในพื้นที่ต้องมีแรงงานของเป็นคนชาติลาว จำนวนไม่น้อยกว่า 90% จากข้อมูลสถิติ ณ ปัจจุบันพบว่านักลงทุนจากประเทศไทยได้เข้ามาลงทุนในแขวงไซยะบูลีสูงสุดเป็นอันดับ 2 และนักลงทุนจากประเทศจีนมีสัดส่วนการลงทุนเป็นอันดับที่ 1 การลงทุนในแขวงส่วนใหญ่จะมุ่งเน้น การเพาะปลูก เกษตรกรรม และกิจกรรม ซึ่งในพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ รวมถึงอุตสาหกรรมประเภทพลังงาน(พลังงานน้ำ) แร่ธาตุ (หินปูน, ทองคำ, ฟลูโอไรต์) เป็นต้น

ประเด็นการท่องเที่ยว จากการพูดคุยแลกเปลี่ยนความเห็น ได้มีความเห็นตรงกันว่าควรมีแผนการพัฒนาและยกระดับเพื่อการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวของทั้ง 3 ประเทศ และมีความเป็นไปได้โดยเสนอแนวคิดให้มีการจัดกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวที่เป็นเรื่องราวสะท้อนถึงวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของคนในพื้นที่ อีกทั้งจุดแข็งด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยวของแขวงไซยะบูลี อาทิเช่น โรงแรมทั้งหมด 8 แห่ง บ้านพัก 157 แห่ง รีสอร์ท 6 แห่ง ร้านอาหาร 58 แห่ง สถานบันเทิง 18 แห่ง และบริษัทนำเที่ยว 9 บริษัท มุ่งเน้นการส่งเสริมให้มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่หลากหลายในรอบปี จะมีการทำบุญเมืองเพื่อความเป็นสิริมงคล ส่วนแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติได้แก่ ต้นไม้ค่า หรือ ไม้มะค่า ซึ่งมีอายุเก่าแก่กว่าหลายพันปี เป็น จุดดึงดูดนักท่องเที่ยวอีกด้วย โดย นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปค้นหาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวได้ที่ www.tourismsayabouty.org

ศักยภาพทางด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงด่านพรมแดนทั้ง 4 แห่ง ประกอบด้วย ด้านน้ำเหือง ด้านบั้งเงิน ด้านภูเกตุ และด้านปางมอญ ในอนาคตจะพัฒนาเป็นด่านสากลปางมอญ (เปิดใช้อย่างเป็นทางการในวันที่ 08/08/2018) ประกอบกับในอนาคตจะมีโครงการเชื่อมโยงทางรถไฟ เส้นทางไปเมืองหลักต่าง ๆ ในประเทศทำให้การเดินทางและเส้นทางการค้าในแขวงไซยะบูลีจะมีศักยภาพมากยิ่งขึ้น

● ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

การค้าการลงทุนในพื้นที่ประสบกับปัญหา ความต้องการในการซื้อและปริมาณที่ต้องการขายไม่สอดคล้องกัน การพยากรณ์ไม่มีความแน่นอน ทำให้สินค้าที่เข้าสู่กระบวนการอุตสาหกรรมในบางครั้งได้ผลกำไรที่คุ้มค่านักลงทุน หรือในบางอุตสาหกรรมผู้ได้รับสัมปทาน อาทิเช่น เหมืองแร่ หรือการพัฒนาเขตพื้นที่อุตสาหกรรมไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ทำให้เกิดผลกระทบและสร้างความเดือดร้อนต่อประชาชน รวมถึงปัญหาด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักที่รองรับการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมไม่เพียงพอและไม่มีความพร้อม ประกอบกับการขาดแคลนแรงงาน และแรงงานที่มีทักษะและคุณภาพสูงมุ่งออกไปหาตลาดแห่งใหม่ที่ให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่านักลงทุน

สภาพปัญหาเรื่องการเดินทางท่องเที่ยวสำหรับพื้นที่แขวง ไซยะบูลี ในประเด็นการให้วีซ่า นักท่องเที่ยวที่มีภูมิลำเนาและมาตรฐานที่ไม่แน่นอน รวมถึงความต้องการพัฒนาศักยภาพของด่านชายแดนให้มีจุดทำวีซ่าบริเวณด่าน สำหรับภาพรวมการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ไม่มีประสิทธิภาพนักท่องเที่ยวไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ในส่วนของธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว อาทิเช่น ของที่ระลึก ของฝาก ยังไม่มีเอกลักษณ์ที่แน่นอน รวมถึงการออกแบบยังไม่ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวยังต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลพื้นฐานสถิติด้านการท่องเที่ยวยังไม่มีการจัดเก็บที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการคาดการณ์ความต้องการเดินทาง

การขนส่งสินค้าผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรภูเกตุในปัจจุบัน ส่วนใหญ่จะมีจุดหมายปลายทางมายังแขวง ไซยะบูลี หรือแขวงหลวงพระบาง โดยสินค้าทั้งหมดมีจุดต้นทางมาจากประเทศไทย ไม่พบสินค้าที่มาจากประเทศอื่น ๆ สำหรับการบริหารจัดการด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ยังคงพบปัญหาเรื่องการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ รวมถึงปัจจัยในด้านต้นทุนของรถเที่ยวเปล่า อำนาจการแข่งขันทางการตลาดของกลุ่มทุนต่างชาติ รวมถึงการขาดการเชื่อมโยงของข้อมูลในด้านการบริหารจัดการและการพัฒนาร่วมมือในการประกอบธุรกิจ

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

ด้านการค้าการลงทุน มีความต้องการให้นักลงทุนไทยมาลงทุนในด้านการเกษตร อุตสาหกรรมการแปรรูป และการผลิตสินค้า เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ โดยเน้น พืชเศรษฐกิจ คือ ข้าวโพดเนื่องจากมียอดในการส่งออกที่ค่อนข้างสูง และอยากเรียกร้องให้มีการ ผ่อนผันโควตาการค้าชายแดน อาทิเช่น สินค้าการเกษตรประเภท ข้าวโพด มันสำปะหลัง ถั่วลิสง ถั่วแดง ถั่วเหลือง และ ชিং ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น รวมถึงอยากให้ประเทศไทยทบทวนเรื่อง กฎระเบียบ เงื่อนไข ศุลกากร กำแพงภาษี ในการนำเข้าสินค้าจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อสร้างความสมดุลในการค้าให้กับแขวง ไชยะบูลีผ่านระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC มากยิ่งขึ้น อีกทั้งต้องการให้ประเทศไทยมีการผ่อนผันทางด้านภาษี และอัตราการนำเข้าให้ลดลง

มีแนวคิดในการผลักดันการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์รวมถึงระบบสารสนเทศเพื่อการพัฒนาการขนส่งและกระจายสินค้าเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ลาว – จีน

ด้านการท่องเที่ยว มีความต้องการที่จะทำการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่แขวง ไชยะบูลีให้เป็นที่รู้จักมากยิ่งขึ้น รวมถึงต้องการผู้ที่มีความรู้ความสามารถมาช่วยพัฒนาและยกระดับมาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงธุรกิจเกี่ยวเนื่อง อาทิเช่น ของที่ระลึก และสิ่งจำเป็นขั้นพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยว

สรุป ไชยะบูลีมีความต้องการที่จะพัฒนาในทุกๆด้านไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยว การศึกษาและต้องการได้รับความช่วยเหลือด้านทุนการศึกษาในระดับปริญญาโทขึ้นไป การค้าการลงทุนซึ่งไชยะบูลีขาดแหล่งเงินทุนและองค์ความรู้ที่จะมาพัฒนาแขวงของตนให้มีการพัฒนามากยิ่งขึ้นไป ด้านสาธารณสุขต้องการการเข้ามาลงทุนโรงพยาบาลเอกชนเพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการใช้บริการโดยพร้อมที่จะให้ความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการที่จะเข้ามาให้ความรู้และพัฒนาแขวงของตนพร้อมทั้งทางรัฐบาลได้มีนโยบายสนับสนุนเช่นกัน

2.3 สถานการณ์และอุตสาหกรรมแห่งชาติลาวประจำนคร และผู้ประกอบการภาคเอกชน ณ แขวงหลวงพระบาง



สรุปการเข้าพบพูดคุยสัมภาษณ์ภาคเอกชนนครหลวงพระบาง นำโดยท่านบุญเพ็ง หัวหน้าอุตสาหกรรมและการค้าประจำแขวงหลวงพระบาง และ ผู้ประกอบการภาคเอกชนในแขวงหลวงพระบาง ซึ่งมีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

“นครหลวงพระบาง” เป็นหนึ่งในนครที่สำคัญของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่มีชื่อเสียงไปทั่วโลก เนื่องจากมีความโดดเด่นด้านการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่เก่าแก่และล้ำค่าแห่งหนึ่งของโลก โดยเฉพาะเมืองหลวงพระบาง (เมืองเอกของแขวงหลวงพระบาง) ซึ่งองค์การยูเนสโก (UNESCO) ประกาศเมื่อปี 2538 ให้เป็นเมืองมรดกโลก

ด้านการอนุรักษ์โบราณสถานและเป็นศูนย์กลางวัฒนธรรมและประเพณีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนับเป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางมาเที่ยวในแขวงหลวงพระบางอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงปี 2548-2553 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาแขวงหลวงพระบางกว่า 1 ล้านคน ซึ่งสร้างรายได้ถึง 296 ล้านดอลลาร์สหรัฐนอกจากนี้ระบบสาธารณูปโภคของแขวงหลวงพระบางที่มีความพร้อมค่อนข้างสูง ประกอบกับการที่รัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในด้านต่างๆ อาทิ การเร่งสร้างถนนและพัฒนาสนามบินนานาชาติให้มีมาตรฐานสากลยิ่งขึ้น ส่งผลให้แขวงหลวงพระบางมีศักยภาพในการลงทุนธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้องมากที่สุดในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ดังนั้น จึงเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยที่สนใจลงทุนในธุรกิจดังกล่าวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

- **ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง**

แขวงหลวงพระบางมีความพร้อมและมีความต้องการพัฒนาในการให้บริการนักท่องเที่ยวให้เป็นสากลและมีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น ซึ่งภาพรวมมีความต้องการการลงทุนจากต่างชาติในหลายๆธุรกิจที่ยังไม่มีความพร้อมต้องการร่วมมือและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้เพื่อพัฒนาพื้นที่ของตน รวมถึงต้องการให้มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์และยั่งยืน

ด้านการค้าการลงทุน มีความต้องการให้นักลงทุนในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและสิ่งของอุปโภคบริโภคสำหรับการท่องเที่ยวให้ครอบคลุมและเพียงพอกับพื้นที่

- **โอกาสในการพัฒนาในอนาคต**

แขวงหลวงพระบางมีความพร้อมและต้องการพัฒนาในการให้บริการนักท่องเที่ยวให้เป็นสากลและมีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น ซึ่งภาพรวมมีความต้องการการลงทุนจากต่างชาติในหลายๆธุรกิจที่ยังไม่มีความพร้อมต้องการร่วมมือและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้เพื่อพัฒนาพื้นที่ของตน และต้องการให้มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์และยั่งยืน

ด้านการค้าการลงทุน มีความต้องการให้นักลงทุนไทยมาลงทุนในด้านการเกษตร อุตสาหกรรมการแปรรูป และการผลิต

นครหลวงพระบางมีแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นมรดกโลกจึงเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยว นักลงทุนจากหลายๆประเทศเนื่องด้วยทางรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนทำให้นครหลวงพระบางมีการเจริญเติบโตอย่างมากในธุรกิจท่องเที่ยวแต่หากยังมีอุปสรรคในเรื่องของการให้บริการที่ยังไม่เป็นมาตรฐานสากลและระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ยังไม่เพียงพอจึงต้องการการเข้ามาช่วยเหลือส่งเสริมในด้านต่างๆเพื่อพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไป

2.4 สภาการค้าและอุตสาหกรรมแห่งชาติลาวประจำนครหลวงพระบาง(ภาครัฐ)



สรุปการเข้าพบพูดคุยสัมภาษณ์ภาครัฐนครหลวงพระบาง นำโดยท่านรองเจ้าแขวง (Dr.Bouakhong Nammavong, Vice Governor of Luang Prabang Province) และหัวหน้าแผนกโยธา หัวหน้าแผนกต่างประเทศ หัวหน้าแผนกท่องเที่ยว หัวหน้าแผนกการค้าและอุตสาหกรรม เป็นต้น ณ ห้องประชุม ที่ว่าการนครหลวงพระบาง

● การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

เมืองหลวงพระบาง เป็นเมืองเอกของแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อยู่ทางภาคเหนือของประเทศ ตัวเมืองตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงและแม่น้ำคาน ซึ่งไหลมาบรรจบกันบริเวณนั้นเรียกว่า ปากคาน เป็นเมืองที่องค์การยูเนสโก ได้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก และเพิ่งได้รับการสถาปนาเป็นนครหลวงพระบาง มีประชากรประมาณ 450,000 คน

ปัจจุบันศักยภาพของหลวงพระบางเป็นศูนย์กลางการบริการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (วัฒนธรรม, ธรรมชาติ, นครหลวงเก่า) และมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และ วัฒนธรรม อาทิ เช่น ปลุกผักอินทรีย์สะอาด ทานผักปลอดสารพิษ รองรับกับการเกษตรปลอดภัย ส่งเสริมธุรกิจสปา ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ สุขภาพ กีฬา รวมถึงความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ มีมหาวิทยาลัยสุพรรณวงศ์เป็นมหาวิทยาลัยหลัก ของภาคเหนือ และเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้าใหญ่ของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เนื่องจากหลวงพระบางมีแม่น้ำไหลผ่านหลายสาย อาทิเช่น แม่น้ำโขง แม่น้ำอู๋

ภาพรวมมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแขวงหลวงพระบางประมาณ 8.4% นครหลวงพระบาง มี GDP per capita เฉลี่ยอยู่ที่ \$1,877 ต่อคน มีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมาเยี่ยมเยียนเกินกว่า 5 แสนคน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวจีนมากที่สุด และนักการลงทุนชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนด้านการบริการและการท่องเที่ยวเป็นหลัก ยอดรวมการลงทุนต่อปีอยู่ที่ประมาณ 95 ล้านดอลลาร์ และมีแนวคิดในการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษบนพื้นที่ประมาณ 4,850 เฮกตาร์ สำหรับภาพรวมมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่ง แขวงหลวงพระบางมีสนามบินนานาชาติรองรับการให้บริการระดับสากล รวมถึงในอนาคตกำลังมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟจากประเทศจีน ผ่านนครหลวงพระบาง ไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2021 ซึ่งมีแนวเส้นทางพาดผ่านเมืองสำคัญ 3 เมือง คือ เมืองจอมเพชรระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร นครหลวงพระบางระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร และเมืองเชียงเงินระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร

สำหรับการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาของแขวงหลวงพระบาง สามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเด็นหลัก โดยมุ่งเน้น 1. การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและสังคม 2. แนวคิดการเชื่อมโยงจีน-ลาวเหนือ, จีน-ลาวเหนือ-เวียดนาม, ไทย, ลาวเหนือ, เวียดนาม 3. การพัฒนาเขตอุตสาหกรรม ประกอบด้วย อุดมชัย, เชียงขวาง, เวียงจันทน์ 4. การพัฒนาด่านสากล ประกอบด้วย ด่านบ่อเต็น, ด่านไดจาง, ด่านน้ำเหือง, ด่านห้วยทราย นอกจากนี้การท่องเที่ยว แขวงหลวงพระบางยังมีนโยบายส่งเสริมการค้าการลงทุนโดยมีกฎหมายรองรับ เช่น สัมปะทานที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคาร การยกเว้นภาษีการนำเข้าวัตถุดิบที่ต้องใช้ในการทำธุรกิจ หรือ การอนุมัติเพื่อสำรวจและขุดเจาะแร่ธาตุ

ทางนครหลวงพระบางได้คำนึงเรื่องการแก้ไขพัฒนาไปพร้อมๆกัน สิ่งใดที่กีดขวางการขนส่งหรือระเบียบต่างๆการปรับปรุงพาหนะการรักษาความปลอดภัยของสินค้า ปัญหาระบบเส้นทางต่างๆที่ยังไม่เชื่อมโยงกัน และมีแผนการปรับปรุงเส้นทางถนนจากนครหลวงพระบาง ผ่านเมืองจอมเพชร ไปที่ด่านชายแดนจังหวัดน่าน ระยะทางรวมจากนครหลวงพระบางไปด่านชายแดนประมาณ 160 กิโลเมตร

● ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

ด้านการค้าการลงทุน เมืองหลวงพระบางยังขาดศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่มีมาตรฐานตามหลักสากล รวมถึงการรักษาความปลอดภัยของสินค้าในระหว่างการขนส่งและจัดเก็บในคลัง ซึ่งบุคลากรทางด้านขนส่งและโลจิสติกส์ยังขาดแคลนจำนวนมาก

ด้านการท่องเที่ยว ยังขาดองค์ความรู้ในการพัฒนาบรรจุภัณฑ์สินค้าของที่ระลึกที่เหมาะสมกับนักท่องเที่ยว รวมถึงการบริหารจัดการโรงแรม และแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานสากล

ด้านการขนส่ง ยังพบว่ากฎหมายของประเทศไทยไม่อนุญาตให้รถโดยสารต่ำกว่า 45 ที่นั่งเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้การขยายเส้นทาง เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าถูกจำกัด

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

แขวงหลวงพระบางมุ่งเน้นความร่วมมือในการลงทุน ผลไม้ ส่วนมากนำมาจากไทย ลองกอง มะม่วง ลำไย เงาะ พืชผัก กสิกรรม เติบโตปัญหาด้านการตลาด ขาดดอกไม้ นำเข้ามาจากไทย อยากรู้ต้องการความรู้เพื่อให้สามารถปลูกในประเทศตนเองได้เพื่อลดการนำเข้า รวมถึงการแปรรูปสินค้าทางการเกษตร และเสริมสร้างความเป็นมาตรฐานของสินค้า

การเชื่อมโยงถนน หลวงพระบาง-เชียงใหม่, ปาย, เลย, เวียดนาม, จีน และศึกษาเส้นทางหลวงพระบาง-อุตรดิตถ์, พิษณุโลก สำหรับระบบขนส่งสาธารณะ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกับนักท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว การให้บริการ การประชาสัมพันธ์ รวมถึงอุตสาหกรรมของที่ระลึก และของฝาก

การถ่ายทอดและส่งต่อเทคโนโลยีด้านการผลิตและพัฒนาผลิตภัณฑ์ในเชิงอุตสาหกรรมแก่แขวงหลวงพระบาง

สรุปนครหลวงพระบางมีข้อได้เปรียบในด้านภูมิศาสตร์ ไม่ว่าจะเป็นด้านแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นมรดกโลกจึงเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวจากหลายๆประเทศเนื่องด้วยทางรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนทำให้นครหลวงพระบางมีการเจริญเติบโตอย่างมากในธุรกิจท่องเที่ยวแต่หากยังมีอุปสรรคในเรื่องของการให้บริการที่ยังไม่เป็นมาตรฐานสากลและระบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ยังไม่เพียงพอจึงต้องการการเข้ามาช่วยเหลือส่งเสริมในด้านต่างๆเพื่อพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไป

2.5 มหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์ แขวงหลวงพระบาง (ภาคการศึกษา)



● ประเด็นที่ร่วมหารือ

สรุปการสัมภาษณ์ท่านคณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์ นครหลวงพระบาง มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้ ภาพรวมของคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์มีคณาจารย์รวม 400 กว่าคน นักศึกษาในคณะประมาณ 500 คน มหาวิทยาลัยจัดให้มีการเรียนการสอนทั้งสิ้น 6 คณะ มีจำนวนนักศึกษาทั้งสิ้นกว่า 4,000 คน จากการพูดคุยทางมหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์ ได้เห็นด้วยและพร้อมให้ความร่วมมือและต้องการให้มีการวิจัยร่วมกันเพื่อพัฒนางานวิจัยให้ได้ใช้ประโยชน์ร่วมกันทั้ง 2 ประเทศ สำหรับความต้องการของมหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์ คือการพัฒนาบุคลากรแลกเปลี่ยนการเรียนการสอนเพื่อยกระดับการศึกษาให้ดียิ่งขึ้น ภายใต้กรอบการทำวิจัยบนระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC ทางมหาวิทยาลัยสุพานุวงศ์ มีความสนใจเป็นอย่างมากในการร่วมทำวิจัยเพื่อพัฒนางานวิจัยให้เป็นประโยชน์ต่อภาคการศึกษา พร้อมให้ความร่วมมือและให้ข้อมูลเป็นอย่างดี ในการจัดทำยุทธศาสตร์วิจัยและการพัฒนาความเชื่อมโยงในด้านต่างๆภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC

2.6 ผู้ประกอบการร้านค้า (จำหน่าย เครื่องใช้ไฟฟ้า-สินค้าในครัวเรือน)



- ประเด็นที่ร่วมหารือ

สรุปการสัมภาษณ์ เจ้าของกิจการจำหน่ายเครื่องใช้ไฟฟ้ารายใหญ่ นครหลวงพระบาง มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้การค้าขายในแขวงหลวงพระบางส่วนมากเป็นไปในลักษณะการนำเข้าสินค้ามาจากประเทศไทย ซึ่งจะมีผู้ค้ารายใหญ่ส่งตัวแทนมาเสนอขายสินค้าที่ร้านและส่งสินค้าให้ที่ร้านค้า โดยไม่ต้องมาที่เมืองไทย ความต้องการของตลาดนครหลวงพระบางยังมีอยู่อีกมากประชากรมีกำลังซื้อ ระบบการขายสินค้าเป็นระบบเงินสด ไม่มีบัตรเครดิต ในบางกรณีมีการผ่อนชำระแต่ก็ไม่ค่อยได้คืนและไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่ตกลงกันได้ ส่วนใหญ่ประชาชนจะนิยมซื้อโทรทัศน์ ตู้เย็น และหม้อหุงข้าว เป็นหลัก

2.7 ผู้ประกอบการขนส่ง (สิ่งของ,สินค้า)



- ประเด็นที่ร่วมหารือ

สรุปการสัมภาษณ์ เจ้าของกิจการ ขนส่งสินค้า ประเภท สิ่งของ,สินค้า นครหลวงพระบาง มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้บริษัทขนส่งได้ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปภายในประเทศและใกล้เคียง มีรถให้ลูกค้าเลือกใช้บริการตามความเหมาะสมของสินค้าและความต้องการของลูกค้า เส้นทางที่ให้บริการเป็นประจำ คือ หลวงพระบาง-หนองคาย โดยสินค้าจะเข้าออกผ่านทางด่านหนองคายประจำ โดยจำมีบริษัทบริหารจัดการขนส่งรายใหญ่เป็นผู้รวบรวมและกระจายสินค้า การขนส่งสินค้านำมายังแขวงหลวงพระบางส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค และในเส้นทางจังหวัดหนองคายจะมีลูกค้าที่ใช้บริการเป็นประจำจำนวนมาก จากการสำรวจข้อมูลพบว่า บางครั้งผู้ใช้บริการบริษัทขนส่งสินค้ามีพฤติกรรมไปใช้รูปแบบการขนส่งอื่น อาทิเช่น การขนส่งทางเรือ เนื่องจากค่าใช้จ่ายถูกกว่า เหมาะสมกับสินค้าที่ไม่เน่าเสียงานและไม่รีบเร่งในการใช้งาน การขนส่งทางเรือจะแต่อาจใช้ระยะเวลาในการขนส่งนานกว่ารถบรรทุกประมาณ 1-2 เท่า สำหรับปัญหาที่พบในธุรกิจขนส่งคือ การขนส่งสินค้าจากเวียงจันทน์มาขึ้นหลวงพระบางมีสินค้าเต็มพิกัด แต่หากกลับไม่มีสินค้า หรือผู้ประกอบการรายได้ขนของไปยังเวียงจันทน์ ทำให้เกิดปัญหาการเดินรถเที่ยวเปล่า เจ้าของกิจการจึงอยากมีนโยบายการลดเที่ยวเปล่าโดยกำลังเร่งดำเนินการเพื่อให้คุ้มค่ากับพลังงานที่เสียไป รวมถึงผู้ประกอบการเริ่มพัฒนาระบบตรวจสอบสถานะและติดตามสินค้า รวมถึงเครื่องมือและวิธีการในการลงของให้เป็นมาตรฐานมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากความเห็นของผู้ประกอบการ พบว่าหากจุดผ่านแดนถาวรภูคู้เปิดให้บริการได้อย่างแท้จริง จะเป็นเส้นทางขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าที่ตีอีกเส้นทางหนึ่งเลยทีเดียว

2.8 ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร



● ประเด็นที่ร่วมหารือ

สรุปการสัมภาษณ์ เจ้าของกิจการ ขนส่งผู้โดยสาร ประเภท ผู้โดยสาร นครหลวงพระบาง มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้สถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ได้ดำเนินการและบริหารจัดการโดยเอกชน ซึ่งจากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลพบว่า สถานีและบริษัทขนส่งมีตารางเวลาบอกเที่ยวรถที่จะเดินทางพร้อมราคาที่ชัดเจน การมีให้บริการทั้งรถบัส 45 ที่นั่งและรถนอน 38 ที่นั่ง เพื่อความสะดวกของลูกค้ามีการเดินรถหลากหลายเส้นทางเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ ประเภทของรถมีทั้งรถที่นิ่งและรถนอนที่ให้บริการในระยะทางที่ไกล ก่อนขึ้นรถจะมีเจ้าหน้าที่ตรวจสิ่งผิดกฎหมายโดยมากจะเป็น ของป่า สัตว์ป่า เนื้อสัตว์ ผู้โดยสารที่มาใช้บริการส่วนมากจะเป็นจากฝั่งยุโรปเดินทางมาเพื่อการท่องเที่ยว และมักจะท่องเที่ยวประเทศไทยก่อน แล้วจึงเดินทางผ่านเข้ามาในเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย-หลวงพระบาง เจ้าของกิจการได้ให้ความเห็นว่าในการทำธุรกิจขนส่งผู้โดยสารนั้น มีหลายรายได้แต่จะไม่เดินรถทับเส้นทางกันได้ เพราะต้องได้รับสัมปทานจากกรมโยธาและขนส่ง ธุรกิจการเดินรถขนส่งสาธารณะและการขยายเพิ่มเติมเส้นทางยังคงเป็นเรื่องที่ต้องเร่งผลักดันในการพัฒนาต่อไป

2.9 กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า นครเวียงจันทน์



สรุปการสัมภาษณ์ ให้การต้อนรับและข้อมูลโดยท่านรองผู้อำนวยการด้านการค้า และด้านชายแดน กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า นครเวียงจันทน์ มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

ด้านการค้าชายแดน ปัจจุบันสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีด่านอยู่ทั้งสิ้น 3 ประเภท คือ 1 ด่านสากล 2 ด่านประเพณี 3 ด่านท้องถิ่น โดยแขวง ไชยะบูลี มี 3 ด่านสากล ไม่นับด่านประเพณี คือ ด่านน้ำเหือง ด่านน้ำเงิน และ ด่านภูตู่ มีเจ้าหน้าที่ภาษี ตรวจคนเข้าเมือง กลสิกรรม กักกันพืชสัตว์คอยดูแล โดย ด่านภูตู่ มีมูลค่าการค้าอยู่ในลำดับที่ 17 จาก 23 ด่านของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวโดยสินค้า ที่จะผ่านด่านนี้ส่วนมากเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าการเกษตรโดยสินค้าที่นำเข้ามาทางด่านครอบครัวหรือด่านท้องถิ่นนั้นจะมีการงดเว้นภาษีเนื่องจากนำมาใช้ในครัวเรือนเท่านั้น

มูลค่าการส่งออกของด่านสากลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมียอดการส่งออกลดลงและนำเข้าเพิ่มขึ้นโดยเปรียบเทียบตามตารางดังต่อไปนี้ โดยสินค้าที่นำเข้าส่วนมากจะเป็นสินค้าประเภทอุปกรณ์ก่อสร้าง น้ำมันเชื้อเพลิง

ปี ค.ศ.	ยอดการส่งออก	ยอดการนำเข้า
2015	1.7 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ	6.9 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ
2016	2.4 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ	17.5 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ
2017	0.6 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ	57.8 แสนเหรียญดอลลาร์สหรัฐ

โดยในปี 2018 (ข้อมูล 5 เดือนย้อนหลัง) มีการนำเข้าสินค้าประเภท น้ำมัน เครื่องใช้ไฟฟ้าและวัสดุก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากเดิมอย่างรวดเร็ว โดยด่านที่มีมูลค่าการส่งออกและนำเข้าเรียงลำดับจากมากไปน้อยได้ดังต่อไปนี้ 1 ด่านหนองคาย 2 ด่านบ่อเต็น-บ่อหาน 3 ด่านสุวรรณเขต-มุกดาหาร

ด้านการค้าและโลจิสติกส์ สำหรับเส้นทางที่เป็นเส้นทางหลักและสำคัญในการขนส่งสินค้า คือ เส้นทาง R3 R12 และ R9 ในด้านเส้นทางนั้นยังคงอยู่ในการพัฒนาปรับปรุงและเชื่อมโยงให้สะดวกมากขึ้น มีการออกกฎหมายคุ้มครองด่านและมีการวางแผนโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้นเพื่อรองรับการพัฒนา

- ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

จากสถิติการค้าระหว่างประเทศผ่านด่านต่าง ๆ พบว่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีการนำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ในอนาคตสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอาจมีนโยบายในการนำเข้าให้น้อยลง เพื่อการรักษาเสถียรภาพของดุลการค้าไว้

- โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

มีความต้องการให้พัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูค้อ (ประเทศไทย) ให้รองรับกับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ มีการพัฒนากระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ได้มาตรฐาน และผลักดันให้มีการลงทุนพื้นที่มากยิ่งขึ้น

สรุปจากกาพูดคุยจะเห็นได้ว่า มีการนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยผ่านทางด่านชายแดนสากลเป็นจำนวนมากซึ่งเป็นข้อได้เปรียบต่อกธุรกิจไทยที่จะไปลงทุนในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยอ้างอิงจากข้อมูล 3 ปี ย้อนหลังและทางสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้นเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูค้อของไทยให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญเนื่องจากสามารถลดระยะทางและเชื่อมโยงไปได้ในหลายๆภูมิภาคของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอีกด้วย

2.10 มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว นครเวียงจันทน์ (ภาคการศึกษา)



สรุปการสัมภาษณ์ ให้การต้อนรับและข้อมูลโดย ดร ปิงปอง พิมพะจัม และ รองอธิการบดีหัวหน้าภาควิชาพร้อมทั้งคณาจารย์จากคณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว นครเวียงจันทน์ มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- ประเด็นที่ร่วมหารือ

มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว หรือ ชื่อในภาษาอังกฤษ "National University of Laos" เป็นมหาวิทยาลัยรัฐชั้นนำของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตั้งอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ มีวิทยาเขตที่เป็นศูนย์การบริหารหลักได้แก่ วิทยาเขตตงโดก จัดการเรียนการสอนทั้งสิ้น 13 คณะ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาวมีความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยในต่างประเทศมากมาย เช่น มหาวิทยาลัยในประเทศญี่ปุ่น และมหาวิทยาลัยในเครือข่ายอาเซียนอื่นๆ อาทิเช่น จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยมีการส่งนักเรียนแลกเปลี่ยนเข้ามาศึกษาในประเทศไทยหลายคน นอกจากนี้ยังมีเครือข่ายในการทำวิจัยระหว่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้เพื่อนำมาใช้ในการเรียนการสอนและพัฒนานักศึกษาและบุคลากรในสถานศึกษาต่อไป สำหรับมหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว ยังประสบปัญหาขาดแคลนหนังสือ ตำราทางด้านวิชาการ ไม่เพียงพอกับความต้องการของนักศึกษา รวมถึงต้องการความร่วมมือจากต่างชาติเพื่อเพิ่มองค์ความรู้ให้แก่อาจารย์ผู้สอน และร่วมทำงานวิจัยในระดับนานาชาติเพื่อเปิดโลกทัศน์ในการนำไปประยุกต์ใช้ในการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้นักศึกษาต่อไป

2.11 ผู้ประกอบการการค้านำเข้าส่งออก Export-Import, Freight and International Transport Specialist (ภาคเอกชน)



สรุปการสัมภาษณ์ ให้การต้อนรับและข้อมูลโดย คุณ สาคร พิลาจาม ผู้ประกอบการการค้านำเข้าส่งออก Export-Import, Freight and International Transport Specialist (ภาคเอกชน) นครเวียงจันทน์ มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- ประเด็นที่ร่วมหารือ

คุณสาคร ได้นำเสนอมุมมองในการทำธุรกิจ การค้าการลงทุนและวิธีการวางแผนยุทธศาสตร์ และสิ่งที่ควรจะไปทำการศึกษาเพื่อพัฒนา ดังนี้ ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้นการทำอุตสาหกรรมเหมาะสมในบางพื้นที่เท่านั้นเนื่องจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ อาทิเช่น ทางภาคเหนือ นั้นเหมาะสมในการทำเขื่อน เนื่องจากเป็นหุบเขาเสียเป็นส่วนมากพืชพรรณจะเป็นยางพารา และสินค้าเกษตร โดยมุมมองเห็นว่าหากจะทำอุตสาหกรรมต้องพัฒนาด้านโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้รองรับในทุกด้าน ให้มีความเหมาะสมและประสิทธิภาพเพียงพอ โดยคุณสาครได้นำเสนอแนวคิดในการทำ ศูนย์รถบรรทุก, ศูนย์กระจายสินค้าโดยรถบรรทุก ซึ่งต้องเริ่มจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีเป้าหมายไปในทิศทางเดียวกันและมีการพูดคุยเจรจาร่วมมือกัน เพื่อลดต้นทุนและเที่ยวเปล่า และควรมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการติดตามสถานะการเดินทางด้วยระบบGPSซึ่งทำให้รู้ว่าการเดินทางของทั้งคนและสิ่งของอยู่ตรงไหนแล้วซึ่งสะดวกรวดเร็วในการทำงานมากขึ้นสามารถแชร์ข้อมูลการทำงานได้ดียิ่งขึ้น สำหรับประเด็นด้านการขนส่งในอนาคตจะเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากขณะนี้ได้มีการผลักดันในเรื่องสัญญา GMS ที่สามารถให้ สป.ลาวเก็บค่าผ่านทาง (Maintenance charge) สามารถเก็บค่าผ่านทางได้ 50 ดอลลาร์ต่อครั้งที่เข้ามาใน 3 เส้นทาง ประกอบไปด้วย ถนนหมายเลข 13 R9 และ ASIAN16 ประเทศละ 500 คัน ประกอบกับการพัฒนาระบบรถไฟความร่วมมือลาว – จีน ทำให้รูปแบบการขนส่งคนและสินค้าในอนาคตของลาวจะเปลี่ยนแปลงไป

2.12 กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง (Ministry of Public Works and Transport), Lan xang avenue, Vientiane Lao PDR. (ภาครัฐ)



สรุปการสัมภาษณ์ ให้การต้อนรับและข้อมูลโดย ท่านรองหัวหน้าแผนกขนส่งทางบก ท่านพันทะ พาบ พูนสะหวัด (Phanthaphap Phounsavath, Deputy Director of the Department of Transport, Land Transport Division) รับผิดชอบด้านนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นหลัก ได้ อธิบายถึงพฤติกรรมการเดินทางเข้า-ออก ของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้น ได้มีการประสานงานเพื่อยกระดับด้านร่วมกันในทุกด้าน แต่เนื่องจากด้านกฎยังไม่ได้ถูกระบุว่าเป็นด้าน สากล ทำให้นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนายังไม่เห็นผลเป็นรูปธรรมเท่าที่ควร จากการประชุมกับทุก ฝ่ายที่เกี่ยวข้องมีมติที่จะเร่งบรรจุด้านกฎให้เป็นมาตรฐานสากล และทางผู้แทนกรมโยธาธิการและขนส่ง เสนอว่าควรมีการปรับปรุงสัญญาหรือเพิ่มเติม เพื่อบรรจุด้านกฎเข้าไปในข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการ ขนส่งทางถนน ระหว่าง รัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ภาควิศวกรรม ๓ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2542 (Subsidiary Agreement Specifying Road Transport Arrangement between the Government of the Lao People's Democratic Republic and the Government of the Kingdom of Thailand) พร้อมทั้งมีแผนในการก่อสร้าง อำนวยความสะดวกที่แขวงไซยะบูลี ซึ่งขณะนี้อยู่ในช่วงที่จัดทำแผนในการสำรวจด้านการค้าการลงทุน รวมถึงการพัฒนาเส้นทางเพื่อนำมาเสนอของบประมาณจากทางภาครัฐ สำหรับแผนการพัฒนาเส้นทาง ขนส่ง จุดรวบรวมและกระจายสินค้า ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เสนอรูปแบบการพัฒนาในลักษณะของ ท่าเรือบนบก (Dry port), ICD, Truck terminal พร้อมทั้งเชื่อมต่อจุดพักรถ (rest area) สำหรับท่าเรือ บกของ สปป.ลาว ในแผนการพัฒนามีอยู่ด้วยกัน 9 แห่ง ประกอบไปด้วย 1.Thanaleng 2.Nateuy 3.Savanakhet 4.Houyxaï 5.Laksao 6.Luangprabang 7.Oudomsai 8.Pakse 9.Thakhek ในส่วน รถไฟความเร็วสูงลาว – จีน ที่กำลังก่อสร้างโดย บริษัท Lao China Railway Company ออกแบบไว้ด้วยความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม. กรณีขนส่งสินค้า และ 160 กม./ชม. กรณีขนส่งผู้โดยสาร

การบริหารจัดการและวางแผนนโยบายด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของ สปป.ลาวจะมอบอำนาจให้เจ้า แขวงในการดูแลพื้นที่ตนเอง บางพื้นที่อาจยังขาดความรู้ความเข้าใจของบุคลากรรวมถึงงบประมาณ ทำให้ ข้อมูล ผลการศึกษาและการคาดการณ์เพื่อการพัฒนาข้างความชัดเจน

จากการพูดคุยพบว่าด้านต่าง ๆ นั้นมีความสำคัญต่อรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศไทยเป็นอย่างมากซึ่งส่งผลไปถึงการค้าการลงทุน การขนย้ายสินค้าข้ามแดน ซึ่งทางรัฐบาลฝั่ง รัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเองไม่ได้มีนโยบายผลักดันและส่งเสริมต่างๆ และพยายามแก้ไขปัญหาลักษณะต่างๆที่อาจจะทำให้การคมนาคมขนส่งล่าช้าทำให้มีความสะดวกและ อำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการมากที่สุด โดยหวังเป็นอย่างยิ่งจะได้รับความร่วมมือจากประเทศเพื่อน บ้านในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและด้านต่างๆร่วมกันเพื่อผลประโยชน์ของทั้ง 2 ประเทศ

2.13 กระทรวงข่าวสาร วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว (Ministry of Information, Culture and Tourism, Lane Xang Avenue, Vientiane Capital, Lao PDR)



สรุปการสัมภาษณ์ ท่านรองอธิบดีกรมส่งเสริมการท่องเที่ยว ท่านรองบุญลาภ ดวงพูมี (Mr.Bounlap Douangphoumy, Deputy Director General of Tourism Marketing Department, Ministry of Information, Culture and Tourism) คุณเกตตะสอน สุนดารา (Mr.Kettasone Sundara, Director of Tourism Marketing) และ คุณสีลิวันลา วังพะจัน (Ms.Sylvanla Vongphachanh, Deputy Director of General Affair and Tourist Information Service Devision)

● ประเด็นที่ร่วมหารือ

ในส่วนของการท่องเที่ยวของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวในปัจจุบัน มีแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกอยู่ด้วยกัน 2 แห่ง คือ นครหลวงพระบาง และจำปาศักดิ์ ทั้งนี้ ได้ยื่นขอเป็นมรดกโลก แล้วอีก 3 แห่ง ซึ่งยังรอการตอบกลับมาจาก World Heritage ในปี ค.ศ.2017 มีนักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประมาณ 3.86 ล้านคน เป็นนักท่องเที่ยวไทยประมาณ 1.8 ล้าน คน รองลงมาเป็นชาวเวียดนามและจีน ประมาณ 8.9 แสนคน และ 6.4 แสนคน ทั้ง 3 ประเทศ คิดเป็น สัดส่วนประมาณ 86% ของจำนวนนักท่องเที่ยวตลอดปี 2017 สามารถสร้างรายได้ให้กับสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว รวม 648 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นอันดับ 3 รองจากอุตสาหกรรมเหมืองแร่ (1,390 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และอุตสาหกรรมไฟฟ้า (1,280 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

การเดินทางของนักท่องเที่ยวเข้ามาใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้นเดินทางโดยทางบกมากที่สุด คือ 3.34 ล้านคน และทางอากาศ 0.52 ล้านคน โดยมีจุดประสงค์การท่องเที่ยว ประเภท holiday, business and visit มากที่สุด ตามลำดับ การเดินทางทางบกเข้ามาใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้น นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาทางสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 1 มากที่สุด คือ 719,037 คน รองลงมาคือ สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2 คือ 486,325 คน และสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 3 คือ 118,904 คน ตามลำดับ สำหรับปัญหาและอุปสรรคในด้านการท่องเที่ยวจากแลกเปลี่ยนความเห็นพบว่า สถานพยาบาลที่เป็นมาตรฐานสากลยังไม่รองรับสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ไม่มีป้ายประชาสัมพันธ์หรือแหล่งให้ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวที่ชัดเจน ป้ายบอกทางเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวไม่ชัดเจน ศูนย์ให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ยังไม่เพียงพอในการค้นหาข้อมูลสำหรับการท่องเที่ยว การใช้ภาษาทางการบางครั้งใช้ไม่เหมือนกันกับป้ายที่ประชาสัมพันธ์ในแหล่งท่องเที่ยว จึงทำให้ข้อมูลในการค้นหาตลาดเคลื่อนได้ ต้องการการการค้าการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อยกระดับสินค้าและบริการให้เป็นสากลมากยิ่งขึ้น และต้องการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเพื่อเสนอรัฐบาลเพื่อพัฒนาและผลักดันให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

สรุปการหารือพบว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นหัวใจสำคัญและเป็นรายได้หลักของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวดังนั้นจึงให้ความสำคัญและเล็งเห็นถึงประเด็นต่างๆในการพัฒนาและยกระดับของการท่องเที่ยวให้เป็นสากลยิ่งขึ้น โดยมีนโยบายการพัฒนาต่างๆทั้งนี้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวยังขาดองค์ความรู้และการบริหารจัดการท่องเที่ยวมาตรฐานการให้บริการต่างจึงอยากได้รับการร่วมมือจากต่างชาติในการเสนอแนะอบรมเพิ่มพูนความรู้เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวและบริการในประเทศของตนให้เป็นมาตรฐานและรองรับท่องเที่ยวจากนานาประเทศอย่างภาคภูมิใจ

2.14 นายด่านศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองด่านหนองคาย



สรุปการสัมภาษณ์ ให้การต้อนรับและข้อมูลโดย นายด่านศุลกากรหนองคาย นายนิมิตร แสงอำไพ และ รองผู้กำกับตรวจคนเข้าเมือง พ.ต.ท.ประสิทธิ์ สมใจประสงค์ (Prasit Somjaiprasong) และ ร.ต.อ.อภิชาติ คลธา (Apichat Kolta) รองสารวัตรตรวจคนเข้าเมือง

● ประเด็นที่ร่วมหารือ

ด่านหนองคายเป็นจุดผ่านแดนที่มีประชาชนจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวใช้บริการมากที่สุด ทำให้รายได้ในด้านการค้าและปริมาณการขนส่งสินค้าเข้าและออกมากเป็นลำดับต้น ๆ ของประเทศ จากสถิติสินค้าผ่านแดนในปี พ.ศ.2560 พบว่า ด่านศุลกากรหนองคายมีรายได้รวมทั้งสิ้น 5.8 หมื่นล้านบาท ทำให้ปัจจุบัน สปป.ลาวมีมาตรการเก็บค่าธรรมเนียม 10% เมื่อมูลค่าการขนส่งสินค้าผ่านด่านหนองคายเข้าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เกิน 1,500 บาท ทำให้การขนส่งสินค้ามีปริมาณลดลง ประกอบกับการนำเข้าสินค้าจากเวียดนามมายัง สปป.ลาว เนื่องจากมีราคาที่ต่ำกว่านำเข้าจากประเทศไทย ทำให้มูลค่าการค้าขายและการเคลื่อนย้ายสินค้าบางชนิดลดลง ท่านนายได้กล่าวว่า ประชาชนของ สปป.ลาวมีฐานะดีแต่จะกระจุกตัวอยู่ในเขตเมือง หากต้องการขายสินค้าใน สปป.ลาว ราคาต้องไม่สูงมาก อีกทั้งในเรื่องของการคมนาคมเส้นทางการขนส่งก็เป็นเรื่องสำคัญ หากสภาพภูมิประเทศเอื้ออำนวยต่อการขนย้ายซื้อขายสินค้า ก็จะเกิดการซื้อขายได้ง่ายพร้อมทั้งกฎระเบียบต่างๆ ในการซื้อขาย หากมีเงื่อนไขและข้อกำหนดที่ไม่ยุ่งยาก ก็ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อการขายสินค้าได้จำนวนมากก็จะส่งผลกระทบต่อมูลค่าการค้าด้านชายแดนสามารถยกระดับขึ้นได้เช่นกัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีโอกาสเป็นศูนย์กลางด้านระบบรางในภูมิภาค เห็นได้จากโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน ที่จะมาเชื่อมต่อกับสถานีที่ท่านาแ้ง ซึ่งเป็นสถานีนานาชาติซึ่งเป็นอีกเหตุผลที่เหล่านักธุรกิจเล็งเห็นความสำคัญในการลงทุนใน สปป.ลาว ทำให้ในอนาคตประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีศักยภาพเช่นกัน รวมถึงการผลักดันให้เกิดความร่วมมือกันทางการค้า กฎหมายการผ่านแดน ขั้นตอนพิธีการต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับทั้งสองประเทศทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ

3. การสัมภาษณ์เชิงลึกในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

จากการลงพื้นที่ที่สัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก ณ ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา โดยเดินทางจากจังหวัดพิษณุโลก ผ่านด่านแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย ไปยังรัฐกะยิ่น รัฐมอญ เขตย่างกุ้ง ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ในการเก็บข้อมูลเป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกกับทางภาครัฐและภาคเอกชน สามารถสรุปประเด็นการสัมภาษณ์ได้ดังนี้

3.1 สภาการค้าและอุตสาหกรรม (Chamber of Commerce and Industry, CCI) ประจำเมืองเมียวดี ณ เมืองเมียวดี รัฐกะยิ่น



จากการเข้าพบสภาการค้าและอุตสาหกรรม (Chamber of Commerce and Industry, CCI) ประจำเมืองเมียวดี รัฐกะยิ่น ประกอบด้วยประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรม ตัวแทนจากสมาคมหอการค้าและผู้ประกอบการในเมืองเมียวดี ซึ่งจากการพูดคุยได้พบประเด็นที่สำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

สหภาพเมียนมามีการนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยตั้งแต่ปี ค.ศ. 1982 จนถึงปัจจุบัน สินค้าที่นำเข้าจากประเทศไทยโดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าทางการเกษตร วัสดุก่อสร้าง และเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งเป็นสินค้าจำเป็นทั้งหมด นอกจากนี้ชาวเมียนมายังมีความนิยมเลือกใช้สินค้าที่นำเข้ามาจากประเทศไทย เนื่องจากมั่นใจในคุณภาพของสินค้า ส่วนสินค้าที่สหภาพเมียนมาส่งออกมายังประเทศไทยนั้นประกอบด้วย ถั่ว ข้าวโพด พริก หอม กระเทียม ถั่วลิสง เม็ดมะม่วงหิมพาน อาหารทะเล ฯลฯ ปัจจุบันสหภาพเมียนมาส่งออกไปยังประเทศไทยได้น้อยลง เนื่องจากติดปัญหาด้านข้อกฎหมายบางประการและมีขั้นตอนศุลกากรที่ยุ่งยาก

ในส่วนของสินค้าที่สหภาพเมียนมาส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวยังไม่มีในปัจจุบัน แต่คาดว่าสินค้าที่มีศักยภาพสามารถส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้ ประกอบด้วย หอม กระเทียม พริกป่น และถั่ว

เนื่องจากเมืองเมียวดีมีพื้นที่ชายแดนติดกับชายแดนแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทยจึงทำให้นักท่องเที่ยวจากประเทศไทยเข้าไปเที่ยวที่เมืองเมียวดีเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญหลายแห่ง เช่น วัดเจดีย์ทอง เป็นวัดสำคัญของเมืองเมียวดี วัดจระเข้ วัดมอญพระยิ่น วัดพระเขี้ยวแก้ว เป็นวัดที่ตั้งอยู่บนเนินเขา เป็นต้น จากการพูดคุยพบว่ายังไม่มีการเดินทางท่องเที่ยวจากสหภาพเมียนมาไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ในปัจจุบันชาวเมียนมาต้องการเข้ามาเที่ยวในประเทศไทย แต่ด้วยข้อจำกัดของระยะทางในการเดินทางทำให้ไม่สามารถเข้ามาเที่ยวได้ แต่หากเป็นการเดินทางโดยเครื่องบินจะพบว่านักท่องเที่ยวชาวเมียนมานิยมเข้ามาเที่ยวในประเทศไทย โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดภูเก็ตและจังหวัดพังงา

ในด้านการขนส่ง สหภาพเมียนมามีการค้าขายกับประเทศไทยทางถนนเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่สหภาพเมียนมาจะบรรทุกสินค้าส่งไปยังประเทศไทยด้วยรถบรรทุก ซึ่งหากลับจะเป็นการวิ่งรถเที่ยวเปล่านอกจากนี้ประเทศไทยยังมีข้อกำหนดทางกฎหมายให้รถบรรทุกจากสหภาพเมียนมาไม่สามารถเข้าไปในประเทศไทยได้เกิน 80 กิโลเมตร และในการขับรถเข้ามาในประเทศไทยต้องเป็นรถขนส่งสินค้าที่มีการบรรทุกสินค้าเท่านั้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นข้อจำกัดในการทำธุรกิจระหว่างสหภาพเมียนมาและประเทศไทย หากมีการปลดล็อคข้อกำหนดเหล่านี้และมีการค้าเสรีมากขึ้น อาจส่งผลดีต่อการค้าขายระหว่างสองประเทศ และเป็นการสร้างดุลการค้าที่เหมาะสมให้กับสหภาพเมียนมา

● ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

สหภาพเมียนมามีการนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยมากขึ้นไป แต่สหภาพเมียนมาสามารถส่งออกผลผลิตทางการเกษตรได้เพียงบางอย่างเท่านั้น จึงทำให้เสียดุลการค้าระหว่างประเทศ ส่งผลให้ค่าเงินอ่อนตัวลง ดังนั้นจึงอยากให้เกิดดุลการค้าระหว่างสหภาพเมียนมาและประเทศไทย หากเป็นไปได้อยากให้ประเทศไทยนำเข้าวัตถุดิบจากสหภาพเมียนมาเพื่อนำไปแปรรูปเป็นสินค้าแล้วส่งกลับมาขายยังสหภาพเมียนมา เพื่อให้เกิดดุลการค้าที่ดีขึ้น

ด้านการเงินและการธนาคาร ปัจจุบันสหภาพเมียนมายังไม่มีการนำระบบธนาคารเข้ามาใช้ในการดำเนินธุรกิจ ส่วนใหญ่จะเป็นการทำธุรกิจในรูปของเงินสด ในการค้าระหว่างประเทศบางครั้งพ่อค้าคนกลางไม่เปิดเผยใบสั่งซื้อที่แท้จริงแต่มักจะเขียนเป็นใบสั่งซื้อที่รวมค่าขนส่งแล้ว ทำให้ไม่สามารถทราบต้นทุนของสินค้าที่แท้จริง ดังนั้นจึงอยากให้เร่งผลักดันระบบการเงินและการธนาคารให้อยู่ในรูปแบบการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใส ชัดเจน และเป็นระบบ

ในด้านการท่องเที่ยวพบว่าการท่องเที่ยวทั้งนักท่องเที่ยวชาวเมียนมาเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยและนักท่องเที่ยวไทยเข้าไปเที่ยวในสหภาพเมียนมาทางถนน ยังมีข้อระเบียบในการยื่นขอวีซ่าเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งชาวเมียนมาต้องไปขอวีซ่าที่เขตอย่างกุงเท่านั้น แต่ด้วยการเดินทางในสหภาพเมียนมายังไม่มีความสะดวกสบายเท่าที่ควร

บริเวณด่านชายแดนเมียวดี –แม่สอด มีสภาพแออัดและไม่เป็นระเบียบ เนื่องจากมีรถบรรทุกและรถโดยสารจอดรอข้ามแดนเป็นจำนวนมาก

การขนส่งสินค้าจากเมียวดีไปประเทศไทยนั้นส่วนใหญ่บรรทุกสินค้าโดยขากลับมานั้นไม่สามารถขนของจากประเทศไทยกลับมา เนื่องจากมีข้อกำหนดทางกฎหมายซึ่งทำให้เกิดเที่ยวเปล่าในการเดินทาง นอกจากนี้รถบรรทุกจากสหภาพเมียนมาไม่สามารถเข้ามาเกินเขตพื้นที่ในในประเทศไทยที่กฎหมายกำหนด

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

ในขณะนี้สหภาพเมียนมาได้เร่งพัฒนาการเชื่อมโยงของถนน โดยมีการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 คาดว่าจะเปิดใช้งานในปี 2019 จะส่งผลทำให้การค้าและการเดินทางระหว่างประเทศนั้นสะดวกมากยิ่งขึ้น

ส่วนการคมนาคมขนส่งและการประกันภัยการขนส่งเดิมบริษัทขนส่งในสหภาพเมียนมาจะไม่ค่อยทำประกันภัยและประกันสินค้า เมื่อเกิดความเสียหายจะใช้การเจรจาเป็นหลัก จึงได้ผลักดันให้มีการทำการขนส่งแบบมีสัญญาและมีผู้รับผิดชอบ

ขณะนี้กำลังมีการขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor; LIMEC) โดยการเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวและการผ่อนผัน VISA เพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวระหว่างสามประเทศและเพื่อช่วยขับเคลื่อนการท่องเที่ยวให้สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก และเป็นประโยชน์ในการท่องเที่ยวให้ เป็นไปตามประเด็นยุทธศาสตร์ของ LIMEC

ในด้านการท่องเที่ยว เมืองเมียวดีต้องการการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักและเข้าถึงง่าย รวมทั้งอยากให้มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ให้มากขึ้น

ด้านการค้าการลงทุน อยากให้ประเทศไทยทบทวนเรื่อง กฎระเบียบ เงื่อนไข ศุลกากร กำแพงภาษี ในการนำเข้าสินค้าจากสหภาพเมียนมา และมีการนำวัตถุดิบจากสหภาพเมียนมาแปรรูปหรือเป็นวัตถุดิบในการผลิตสินค้าต่างๆ เพื่อสร้างความสมดุลในการค้าให้กับสหภาพเมียนมาเนื่องจากสหภาพเมียนมานำเข้าสินค้าจากประเทศไทยทั้งหมด

อยากให้ประเทศไทยผ่อนผัน ข้อกำหนดด้านกฎหมายในการบรรทุกสินค้าผ่านแดนเพื่อ สอดคล้องและสมดุลกับการค้าเสรีอาเซียน

สรุป เมียวดีเป็นเมืองที่ต้องการการพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนในทุกด้านไม่ว่าจะเป็น การส่งออกสินค้า การขนส่ง การเงินการธนาคารการค้าการลงทุนรวมถึงการท่องเที่ยว เมียวดียังขาดบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและการบริหารจัดการที่ดีเพื่อพัฒนาเมืองให้ดียิ่งขึ้นไป

3.2 สภาการค้าและอุตสาหกรรม (Chamber of Commerce and Industry, CCI) ประจำเมือง พะอ้น ณ เมืองพะอ้น รัฐกะยีน



สรุปการสัมภาษณ์รองประธาน คณะกรรมการสภาการค้าและอุตสาหกรรม และตัวแทน
ผู้ประกอบการ เมืองพะอ้น รัฐกะยีน มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

เมืองพะอ้นเป็นเมืองหลวงของรัฐกะยีนที่มีความพร้อมทางด้านการค้าการลงทุนเป็นอย่างมาก
ซึ่งเป็นอีกหนึ่งรัฐที่น่าสนใจ เนื่องด้วยโครงสร้างพื้นฐานทางภูมิศาสตร์ ธรรมชาติ แหล่งวัตถุดิบต่างๆ ทำให้
เหมาะสมในด้านการค้าและการลงทุน ทั้งด้านอุตสาหกรรม อสังหาริมทรัพย์ โรงแรมและการท่องเที่ยว
รวมไปทางด้านการเกษตร

พืชเศรษฐกิจที่สำคัญของเมืองพะอ้น ได้แก่ กระเทียม กาแฟ ข้าวโพด ซึ่งข้าวโพดนั้นเป็นอีก
หนึ่งผลผลิตที่ส่งออกขายที่ประเทศไทย โดยมีการทำเกษตรพันธสัญญา (contract farming) ส่วนสินค้า
ที่นำเข้านั้น เมืองพะอ้นนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยเกือบทั้งหมด มีการนำเข้าโดยพ่อค้าคนกลางนำเข้า
มาขายโดยตรงที่เมืองพะอ้นและนำเข้ามายังเขตต่างๆเพื่อกระจายไปขายในรัฐกะยีน แต่สำหรับการค้า
ขายกับ สเปน ลาว ยังไม่มีการค้าขายเกิดขึ้น

ในด้านความร่วมมือกับต่างชาติในด้านการค้าและการลงทุน พบว่าเมืองพะอ้นได้มีการเจรจา
ด้านความสัมพันธ์กับคู่ค้าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีขึ้น ในการลงทุนมีนักลงทุนจากต่างชาติสนใจเข้ามาลงทุน แต่ยังมี
ติดนโยบายจากภาครัฐ ซึ่งกำลังอยู่ในการดำเนินการแก้ไข ในปัจจุบันทางภาครัฐให้นักลงทุนต่างชาติ
สามารถเข้ามาลงทุนได้ โดยไม่สามารถเป็นเจ้าของที่ดินได้แต่เป็นการให้เช่าในระยะยาว นักลงทุนสามารถ
ถือหุ้นในธุรกิจได้ 35% สำหรับปัญหาภายในประเทศทั้งด้านการเมือง การปกครอง ปัญหาชนกลุ่มน้อย มี
แนวโน้มและทิศทางที่ดีขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับความน่าเชื่อถือในการที่ต่างชาติจะมาทำการค้าการลงทุน

การขนส่งและการท่องเที่ยวในรัฐกะยีน เมืองพะอ้นสามารถเดินทางได้หลายเส้นทาง โดย
ส่วนมากใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอยู่ระหว่างกำลังปรับปรุง เพื่อเพิ่ม
ความปลอดภัยให้มากขึ้นกว่าเดิม โดยเส้นทางจากเมืองเมียวดีมายังเมืองพะอ้นเป็นเส้นทางที่สร้างเสร็จ
เรียบร้อย ส่วนเส้นทางจากเมืองกอกาเร็กไปยังเมืองเอนดูกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะ
เสร็จภายใน 3 ปีนี้

การขนส่งและเดินทางทางถนน จากเมืองพะอานไปเมืองต่างๆ ในสหภาพเมียนมา มีรถขนส่งผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวระหว่างเมือง มีรถโดยสารจากเมืองพะอานไปเมืองย่างกุ้ง ราคา 20000 จ๊าด ส่วนรถโดยสารจากเมืองเมียวดีไปเมืองพะอานอยู่ที่ราคาประมาณ 8000-10000 จ๊าด สำหรับอุปสรรคในการเดินทางทางถนนของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ คือ ภาษา เนื่องจากการเดินทางจะต้องมีไกด์เป็นผู้สื่อสารเพื่อให้เกิดความเข้าใจ

การขนส่งและเดินทางทางเครื่องบิน นั้นยังไม่มีรองรับนักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นสนามบินขนาดเล็ก สำหรับเครื่องบินที่บรรจุผู้โดยสารไม่เกิน 40 ที่นั่งเท่านั้น และในปัจจุบันมีการปิดปรับปรุงสนามบิน ดังนั้นการเดินทางส่วนใหญ่จึงนิยมใช้การเดินทางโดยถนนเป็นหลัก

สถานการณ์การท่องเที่ยวในปัจจุบัน พบว่า มีชาวเมียนมาเข้ามาเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น หากเดินทางมาทางด้านแม่สอด จังหวัดตากจะพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเที่ยวตามเขตชายแดนในระยะเวลาที่ประเทศไทยกำหนด แต่ในความเป็นจริงนักท่องเที่ยวหลายคนสนใจที่จะเข้าไปเที่ยวในพื้นที่จังหวัดตาก ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายแห่ง แต่ไม่สามารถเดินทางไปได้ เนื่องจากข้อกำหนดระหว่างประเทศ ดังนั้นผู้ประกอบการมองว่าหากประเทศไทยมีการทบทวนกฎระเบียบ ข้อบังคับ ให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปเที่ยวในระยะทางที่เพิ่มขึ้น คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวจากสหภาพเมียนมาเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้มากขึ้น

สำหรับข้อได้เปรียบเชิงการท่องเที่ยว พบว่ารัฐกะเหรี่ยงมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติที่สวยงามมากมาย เช่น วัดวาอาราม น้ำพุร้อน ถ้ำหินงอกหินย้อย ถ้ำพระเก๋าแก่ ภูเขา และแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ซึ่งแหล่งเหล่านี้จะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในเมืองพะอานได้เป็นอย่างมาก สำหรับฤดูกาลท่องเที่ยวที่เหมาะสมของเมืองพะอานจะอยู่ในช่วงเดือนกันยายนถึงเดือนตุลาคม

ด้านที่พัก ในเมืองพะอานมีโรงแรมที่ได้ปรับปรุงและพัฒนายกระดับคุณภาพ ความสะอาดของโรงแรมและสถานบริการต่างๆ ให้มีความเป็นมาตรฐานมากยิ่งขึ้น โดยในรัฐกะเหรี่ยงโรงแรมทั้งหมด 37 แห่ง

● ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

ปัจจุบันนักท่องเที่ยวจากสหภาพเมียนมาสามารถเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้เพียงเขตที่กำหนดไว้เท่านั้น ซึ่งทางผู้ประกอบการให้ความเห็นว่าหากทางประเทศไทยมีการทบทวนกฎระเบียบ ข้อบังคับในการเข้ามาท่องเที่ยวให้สามารถเข้าไปได้มากกว่าเดิมนักท่องเที่ยวจากสหภาพเมียนมาจะสามารถเข้ามาท่องเที่ยวในไทยได้มากขึ้น

ปัจจุบันสหภาพเมียนมามีปัญหาภายในประเทศ ด้านการเมืองการปกครอง ปัญหาชนกลุ่มน้อย ซึ่งมีแนวโน้มและทิศทางที่ดีขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับความน่าเชื่อถือในการที่ต่างชาติจะมาทำการค้าการลงทุน

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง โดยเฉพาะทางถนนและสะพาน ยังขาดความปลอดภัย เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ครบ และยังขาดระเบียบ กฎหมาย ในการจราจรยังไม่มีความเป็นมาตรฐาน

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

โดยรวมแล้วเมืองพะอันต้องการที่จะให้เกิดการพัฒนาในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นการค้าการลงทุน ด้านโลจิสติกส์ การขนส่ง และด้านการท่องเที่ยว โดยความพร้อมทางภูมิศาสตร์ ท่าเล ที่ตั้ง แหล่งท่องเที่ยว แต่เมืองพะอันยังขาดบุคลากรที่จะส่งเสริมพัฒนาในด้านต่างๆ จึงอยากให้ต่างชาติมาร่วมลงทุนและพัฒนาเมืองพะอันให้เป็นเมืองที่พร้อมเพื่อการค้าการลงทุนต่อไป ซึ่งทั้งนี้เมืองพะอันยังติดปัญหาการเมือง ความมั่นคงและชนกลุ่มน้อย ซึ่งอยู่ในระหว่างการเจรจา

โอกาสด้านการท่องเที่ยวบนระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC ผู้ประกอบการได้เสนอมุมมองอยากให้มีการทำวีซ่า แบบ Multiple entry ในการเดินทางออกนอกประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว เนื่องจากปัจจุบันการเดินทางไปเที่ยวประเทศไทยนั้นชาวเมียนมาต้องไปทำการขอวีซ่าที่เมืองย่างกุ้ง ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคในการเดินทาง เสียเวลาและค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง จึงอยากให้มีการทำวีซ่า ณ ด่านชายแดน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ลดระยะเวลาในการเดินทางไปขอวีซ่าที่เมืองย่างกุ้ง และเพื่อเป็นการเปิดเสรีการท่องเที่ยวและการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ ด้านการค้าการลงทุน

นอกจากนี้ยังต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยให้มีความช่วยเหลือ ความร่วมมือจากต่างชาติ เพื่อให้เป็นมาตรฐานมากยิ่งขึ้น

โดยรวมแล้วพะอันต้องการการพัฒนาในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว โดยโครงสร้างพื้นฐานทางภูมิศาสตร์ ท่าเล ที่ตั้ง แหล่งท่องเที่ยวมีความได้เปรียบอยู่แล้ว แต่พะอันยังขาดบุคลากรที่จะส่งเสริมพัฒนาในด้านต่างๆ จึงอยากให้ต่างชาติมาร่วมลงทุนและพัฒนาพะอันให้เป็นรัฐที่พร้อมเพื่อการค้าการลงทุนต่อไป ซึ่งทั้งนี้เมืองพะอันก็มีปัญหาในเรื่องการเมือง ความมั่นคงและชนกลุ่มน้อยเช่นกัน

3.3 ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐประจำเมืองพะอัน ณ เมืองพะอัน รัฐกะยีน



สรุปการสัมภาษณ์ผู้แทนภาครัฐประจำเมืองพะอัน รัฐกะยีน มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

● การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

สินค้าที่รัฐกะยีนส่งออกไปขายที่ประเทศไทย ได้แก่ ถั่วลิสง ส่วนสินค้าที่นำเข้าจากประเทศไทยนั้นเกือบจะทุกอย่าง และรัฐกะยีนไม่มีการค้าขายกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ภาครัฐมีความต้องการสนับสนุนด้านการค้าการลงทุน โดยมีนโยบายช่วยเหลือและเปิดโอกาสให้นักลงทุนจากต่างชาติมาทำการค้าการลงทุน ซึ่งมีการสนับสนุนด้านต่างๆ ดังนี้

- การให้สิทธิพิเศษแก่นักลงทุน เช่น การยกเว้นภาษีรายได้ 7 ปี (เฉพาะรัฐกะยีน)
- การให้สัมปทานในการเช่าที่ดินเช่า 30 ปี และสามารถต่อสัญญาได้ 2 ครั้ง คราวละ 10 ปี รวมเป็น 50 ปี ให้กับชาวต่างชาติ แต่ห้ามมิให้มีการซื้อขายที่ดิน แต่สามารถลงทุนได้ภายใต้ข้อกำหนดการให้เช่าระยะยาว
- ห้ามต่างชาติเป็นเจ้าของในการทำการค้าในรัฐกะยีน หากแต่เป็นธุรกิจที่รัฐบาลอนุญาตสามารถทำได้
- ภาครัฐยังสามารถอนุมัติโครงการต่างๆ หากวงเงินการลงทุนไม่เกิน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยไม่ต้องรออำนาจจากรัฐบาลกลาง ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบในดิ่งนักลงทุนมาทำการค้าการลงทุนในรัฐกะยีนมากขึ้น

การเดินทางส่วนใหญ่ภายในรัฐใช้การเดินทางทางถนนเป็นหลัก ซึ่งขณะนี้กำลังมีการสร้างถนนเส้นทางจากเมืองกอกาเร็กไปยังเมืองเอ็นดู โดยการสัมปทานโครงการจากประเทศมี ภายใต้การสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank) หรือ ADB ซึ่งคาดว่าจะสร้างเสร็จภายในปี ค.ศ. 2019 และหากเส้นทางนี้สร้างเสร็จจะทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทางระหว่างเมืองเมียวดีและเมืองพะอันลงเหลือระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมงถึง 2 ชั่วโมงครึ่ง

ในด้านการท่องเที่ยว บริเวณแหล่งท่องเที่ยวด่านเจดีย์สามองค์ เป็นช่องเขาเชื่อมอำเภอสังขละบุรี ทางตอนเหนือของจังหวัดกาญจนบุรี กับอำเภอพะเยาตองซู ทางตอนใต้ของรัฐกะยีน ในส่วนนี้ทางฝั่งสหภาพเมียนมาได้มีการดำเนินการสร้างถนน เพื่อรองรับการเชื่อมต่อระหว่างประเทศและนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาเที่ยวผ่านด่านนี้ แต่ขณะนี้ยังไม่เปิดให้เข้าเนื่องจากอยู่ระหว่างการเจรจาความสงบ หากสามารถเจรจาความสงบได้ก็พร้อมที่จะเปิด

● ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

การเมืองการปกครองในสหภาพเมียนมายังคงมีปัญหา ซึ่งต้องรอการเจรจาต่อรองเพื่อลดความขัดแย้งเรื่องชนเผ่าและความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ

เนื่องด้วยเส้นทางการคมนาคมภายในรัฐนั้นมีการเก็บค่าผ่านทางจากชนกลุ่มน้อยเป็นระยะ ส่งผลต่อภาพลักษณ์ความปลอดภัยสำหรับผู้ที่จะมาลงทุนในรัฐ ซึ่งทางรัฐไม่ได้มีนโยบายพยายามเจรจาเพื่อความสะดวกและหากเรียบร้อยแล้วจะพัฒนาเส้นทางต่างๆ เป็นการเตรียมความพร้อมสำหรับเส้นทางเพื่อการค้าการลงทุนต่อไป

เนื่องจากยังมีปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของรัฐกะยีน จึงต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ดียิ่งขึ้น โดยอาศัยทุนจากต่างชาติในการช่วยเหลือ

ในการทำการเกษตร พบว่าเกษตรกรยังขาดความรู้ในการทำการเกษตร ต้องการให้ประเทศไทยเข้าไปช่วยเหลือ ให้ความรู้แก่เกษตรกรในเพาะปลูกพืชพันธุ์ต่างๆ เนื่องจากเห็นว่าลักษณะทางภูมิศาสตร์ของทั้งสองประเทศมีความคล้ายคลึงกัน

- โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

ในด้านการค้าการลงทุน หากเกิดความร่วมมือระหว่างนักลงทุนบนระเปียงเศรษฐกิจ LIMEC จะทำให้สหภาพเมียนมามีนักลงทุนเข้ามาลงทุนมากขึ้น โดยในส่วนนี้จะต้องมีความร่วมมือทั้งภาครัฐและภาคส่วนอื่นๆ ที่ช่วยส่งเสริมกัน

รัฐกะยีนยังคงต้องการความช่วยเหลือจากประเทศต่างๆ เป็นอย่างมาก เนื่องจากขาดความรู้และองค์ความรู้ต่างๆ ในการพัฒนารัฐกะยีนในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นการค้าการลงทุน การเกษตร การคมนาคม แต่หากสามารถแก้ไขปัญหาความไม่สงบภายในรัฐได้ ต่างชาติน่าจะมีความไว้วางใจ และกล้ามาลงทุนในรัฐกะยีนมากขึ้น

ขณะนี้ยังอยู่ในการดำเนินการสร้างสนามบินที่เมืองกอกาเร็ก ในเบื้องต้นจะเป็นการให้บริการเที่ยวบินในประเทศก่อน จากนั้นหากมีการพัฒนาด้านต่างๆ อาจมีการพัฒนาเป็นสนามบินนานาชาติเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้

3.4 ผู้ประกอบการขนส่ง ประจำเมืองพะอัน ณ เมืองพะอัน รัฐกะยีน



สรุปการสัมภาษณ์ประธานและผู้ประกอบการด้านขนส่งประจำเมืองพะอัน รัฐกะยีน มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

● การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

การให้บริการด้านรถโดยสารนั้น มีผู้ให้บริการทั้งรถทัวร์ปรับอากาศ รถบัสให้เช่า และในด้าน การขนถ่ายสินค้าก็ยังมีบริการการขนส่งโดยรถบรรทุกหกล้อ รถบรรทุกสิบล้อ และรถพ่วง ซึ่งสามารถ เลือกได้ตามความเหมาะสมของสินค้า

ในด้านการให้บริการนักท่องเที่ยวหรือผู้โดยสารทั่วไปนั้น มีเส้นทางให้เลือกดังต่อไปนี้

รถทัวร์ปรับอากาศขนาด 49-52 ที่นั่ง ให้บริการนักเดินทางจากเมืองพะอานไปเมืองย่างกุ้งและ เมืองเมียวดี โดยมีระยะทางและค่าโดยสารดังนี้

รถทัวร์จากเมืองพะอานไปเมืองย่างกุ้งให้บริการ 25 เที่ยวต่อวัน ใช้เวลาเดินทาง 6-6.5 ชั่วโมง ค่าโดยสาร 5,000 จี๊ด

รถทัวร์จากเมืองพะอานไปเมืองเมียวดีให้บริการ 20 เที่ยวต่อวัน ใช้เวลาเดินทาง 3.5-4 ชั่วโมง ค่าโดยสาร 3,000 จี๊ด

ถ้าขับส่วนตัวบนเส้นทางดังกล่าว จะใช้เวลาเดินทางลดลงเหลือ 5 และ - ชั่วโมง ตามลำดับ

ในด้านการให้บริการขนส่งสินค้าต่างๆ นั้นมีเส้นทางให้เลือกใช้ดังตาราง

ตารางแสดงเส้นทางบริการรถบรรทุก 6 ล้อ 10 ล้อ 12 ล้อ และรถพ่วง สามารถเลือกได้ ตามความเหมาะสมของสินค้า โดยมีรายละเอียดดังตารางต่อไปนี้

เส้นทางรถบรรทุก	ประเภทรถ	ราคา (จี๊ด)	น้ำหนักบรรทุก (ตัน)	น้ำหนักรวม (ตัน)
พะอาน-เมียวดี	6 ล้อ	35,000	4-5.5	16
พะอาน-เมียวดี	10 ล้อ	35,000	10-11	21
พะอาน-เมียวดี	12 ล้อ	45,000	11	27
พะอาน-เมียวดี	22 ล้อ	ตามมตกล	22	55

* หมายเหตุ หากเดินทางจาก เมืองย่างกุ้ง-เมืองเมียวดี โดยไม่ผ่านเมืองพะอาน จะมีค่าใช้จ่าย 90,000 จี๊ด สำหรับ รถขนาดใหญ่ หรือแล้วแต่ตกลง โดยการขนส่งได้รวมค่าธรรมเนียมและค่าผ่านทางด่านทุกประเภทไว้หมดแล้วจนถึง ปลายทาง

● ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

อยากให้ให้มีการขอวีซ่าที่ด่านแม่สอดและผ่อนปรนกฎหมายการนำรถเข้าไปในประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน ผู้ประกอบการขนส่ง และนักท่องเที่ยว

รัฐมอญมีสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่ง แต่ยังคงขาดโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น สิ่งก่อสร้างตามสถานที่ท่องเที่ยวเพื่ออำนวยความสะดวก หรือโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง จึงไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

มีการให้บริการด้านการขนส่งทั้งคนและสินค้าอย่างเพียงพอ ซึ่งพร้อมให้บริการตามความต้องการของลูกค้าตลอดเวลา

หากสามารถพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้พร้อมสำหรับการท่องเที่ยว จะทำให้มีนักท่องเที่ยวมา เที่ยวที่รัฐมอญเพิ่มมากขึ้น

3.5 ADRA MYANMAR Technical and Vocational Education and Training ณ เมืองพะอั้น รัฐกะยีน



สรุปการสัมภาษณ์ผู้แทนภาคการศึกษา ADRA MYANMAR Technical and Vocational Education and Training เมืองพะอั้น รัฐกะยีน นำโดยมีคณาจารย์ร่วมพูดคุย สามารถสรุปประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

ADRA Myanmar Technical and Vocational Education and Training เป็นโรงเรียนเทคนิคและอาชีวศึกษา มีหลักสูตรการฝึกอบรมโรงเรียนมัธยมเทคโนโลยีโดยได้รับอนุญาตจากกรมวิชาการอาชีวศึกษาและกระทรวงศึกษาธิการ โรงเรียนเทคโนโลยีภาครัฐร่วมกับ ADRA สหภาพเมียนมาเสนอหลักสูตรการฝึกอบรมวิชาชีพสำหรับเยาวชนใน รัฐกะยีนโดยสร้างโอกาสสำหรับผู้เข้ารับการศึกษาฝึกอบรมให้กลายเป็นผู้ที่มีความสามารถและมีไหวพริบโดยการปรับปรุงคุณภาพของงานที่สร้างขึ้นในรัฐ โดยมีหลักสูตรที่หลากหลาย ประกอบด้วย การฝึกอบรมการตัดเย็บตามขั้นพื้นฐาน หัตถกรรมจักรเย็บผ้าเน้นการออกแบบที่หลากหลายของการออกแบบที่ไม่ซับซ้อน พื้นฐานคอมพิวเตอร์ โดยมุ่งเน้นโปรแกรมสำนักงานที่จำเป็นต้องใช้ พื้นฐานการซ่อมและบำรุงเครื่องยนต์ การใช้เครื่องจักรอย่างปลอดภัย พื้นฐานงานไฟฟ้า การเดินไฟฟ้าภายในบ้านและแผงวงจรไฟฟ้า การตรวจสอบคำนวณตรวจสอบความปลอดภัยบำรุงรักษาช่างเชื่อมเหล็ก หลักสูตรการพยาบาล การประกอบธุรกิจขนาดเล็ก การโรงแรม และช่างตัดผมชาย-หญิง

● ปัญหาอุปสรรคที่พบ

ในการเรียนการสอนยังขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถในการสอน และยังต้องการความร่วมมือจากต่างชาติในการพัฒนานักศึกษาอีกเป็นจำนวนมาก

เนื่องจากโรงเรียนแห่งนี้เป็นโรงเรียนสอนวิชาชีพอาชีวศึกษามีหลักสูตรขั้นพื้นฐานในการทำงานให้กับนักศึกษาและประชาชนทั่วไป ทางโรงเรียนมุ่งหวังอยากให้หลักสูตรการประกอบอาชีพเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มพูนทักษะในการทำงาน

3.6 มุขมนตรี และคณะผู้แทนภาครัฐ ณ เมืองเมะลำไย ประจํารัฐมอญ



สรุปการสัมภาษณ์ หน่วยงานภาครัฐ ประจํารัฐมอญ โดยมีมุขมนตรีและคณะผู้แทนภาครัฐ ประจํารัฐมอญ โดยมีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การหรือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

เมืองเมะลำไยเป็นเมืองหลวงของรัฐมอญ (Mon State) เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง และเป็นเมืองท่าที่สำคัญในการกระจายสินค้าสู่เมืองต่างๆ ในสหภาพเมียนมา เมืองเมะลำไยมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ "สะพานตานลวิน (สาละวิน)" (Thanlwin Bridge) หรือ "สะพานเมะลำไย" เป็นสะพานที่ยาวที่สุดในสหภาพเมียนมาความยาวประมาณ 3 กิโลเมตร เชื่อมระหว่างเมืองเมะตะมะและเมืองเมะลำไย นอกจากนี้ในสมัยที่สหภาพเมียนมายังเป็นอาณานิคมของอังกฤษเมืองแห่งนี้ได้รับการพัฒนาเป็นเมืองท่าที่สำคัญ และมีสถาปัตยกรรมแบบตะวันตกหลงเหลืออยู่เป็นจำนวนมากตามพื้นที่ส่วนต่างๆ ของเมือง นอกจากนี้ยังมีวัดที่สำคัญ 2 วัด คือ วัดไจ้तालาน (Kyaukthanlan) ซึ่งเป็นวัดเก่าแก่ที่เป็นที่ประดิษฐานของพระเจดีย์ไจ้तालาน (Kyaukthanlan Pagoda) และเป็นที่ยับยพระเกศาธาตุและพระทันตธาตุและวัดป่าวินเส่งตอว์ยะ (Win Sein Taw Ya) ซึ่งมีพระนอนที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยมีความยาวประมาณ 170 เมตร นอกจากนี้ยังมีเขตนครดินแม่น้ำสาละวินและติดชายฝั่งทะเลซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างยิ่ง

รัฐมอญเป็นรัฐที่มียุทธศาสตร์ที่ดี เนื่องจากเป็นรัฐที่สามารถเชื่อมต่อกับเมืองอย่างกุงและมันทะเลย์ได้ และยังมีทางออกสู่ทะเลได้อีกด้วย จากตำแหน่งที่ตั้งรัฐมอญจึงเห็นว่าเกาะกาลาก็อก (Kalegauk Island) เป็นเกาะที่จะเสริมสร้างศักยภาพให้กับรัฐมอญได้ ซึ่งอยู่ห่างจากเมืองเมะลำไยประมาณ 40 ไมล์ นอกจากนี้ยังสามารถเดินทางจากเกาะนี้ไปยังประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา ในขณะนี้ มีแผนโครงการในการพัฒนาพื้นที่ เพื่อส่งเสริมศักยภาพของระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC ให้ดียิ่งขึ้นไปในการเชื่อมโยงด้านถนนได้เริ่มมีโครงการพัฒนาแล้วรวมถึงการพัฒนาระบบไฟฟ้า พลังงาน และเส้นทางคมนาคมเส้นทางใหม่ที่จะสามารถเป็นประโยชน์ในการคมนาคมของรัฐ

ปัจจุบันเมืองเมะลำไยมีโรงแรมขนาดกลาง ซึ่งในอนาคตการก่อสร้างโรงแรมมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจากประเทศไทยเมะลำไยมีท่าเรือ

โรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าจากน้ำมันดีเซลของเอกชน ซึ่งดำเนินงานโดย Capital Electric power Ltd และธนาคารหลายแห่ง อย่างไรก็ตามเนื่องจากกระแสไฟฟ้าไม่เพียงพอต่อความต้องการ จึงต้องรับกระแสไฟฟ้าจากย่างกุ้งและบริษัทเอกชนส่วนใหญ่ต้องมีเครื่องผลิตกระแสไฟฟ้าใช้เอง

ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ เกษตรกรรม ปลูกข้าวปลูกยางพารา ประมง เลี้ยงสัตว์และค้าขาย ลินค้ำทางการเกษตรที่ส่งออกสำคัญ ได้แก่ ยางพารา ทุเรียน มะม่วง เป็นแหล่งผลิตเกลือ และอาหารทะเลเพราะมีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล

ลินค้ำนำเข้าส่วนใหญ่มาจากประเทศไทยผ่านทางเรือจากเมืองเกาะสอง (ตรงข้ามจังหวัดระนอง) โดยทั้งนี้ทางรัฐมอญได้มีโครงการส่งเสริมการลงทุนโดยต้องการให้ประเทศไทยเข้ามาทำการค้าขาย กระจายลินค้ำ และขนส่งลินค้ำอีกด้วย

● ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

เมืองเมะล่าย รัฐมอญ อยู่ในการพัฒนาเพื่อให้เป็นมาตรฐานมากยิ่งขึ้นจึงอาจจะยังไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควร

ในด้านการท่องเที่ยวยังขาดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ อย่างทั่วถึง ทำให้การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวทำได้ยากและไม่สะดวกสบาย ซึ่งจะมีการเร่งผลักดันให้ดำเนินการเพื่อเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเร่งด่วน

ปัญหากระแสไฟฟ้าไม่เพียงพอเป็นปัญหาหลักที่สำคัญของสภาพเมียนมา ส่งผลให้ไฟฟ้าในรัฐมอญมีไม่เพียงพอสำหรับใช้สอยในพื้นที่ จึงทำให้เกิดปัญหาไฟตกบ่อยครั้ง

จากความขัดแย้งของชนเผ่าต่างๆ ในสภาพเมียนมา ส่งผลให้นักลงทุนจากต่างชาติขาดความมั่นใจในการลงทุน ดังนั้นจึงมีการเจรจาความสงบเรียบร้อยภายในรัฐ

นอกจากนี้การเข้าถึงแหล่งข้อมูลการศึกษายังไม่เพียงพอ เนื่องจากประชากรส่วนใหญ่อยู่ในภาคเกษตรและยากจน

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

ในอนาคตอันใกล้ ทางภาครัฐเร่งให้เกิดการพัฒนาแหล่งอาหารทะเล การสร้างท่าเรือ เพื่อรองรับการจำหน่ายและส่งออกอาหารทะเล โดยทางรัฐได้เตรียมแผนการไว้แล้ว มีการจัดสรรที่ดินในการดำเนินโครงการต่างๆ และมีพื้นที่ในการเพาะพันธุ์สัตว์ทะเล เพื่อรองรับการพัฒนาให้เป็นแหล่งการค้าการลงทุนด้านอาหารทะเล ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับการเปิดรัฐเพื่อการค้าเสรีและรองรับนักลงทุนต่างชาติ

● รัฐมอญนำเสนอสัญชาติและโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

เมืองเมะล่ายเป็นเมืองหลวงของรัฐมอญ (Mon State) เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงสามารถเดินทางได้สะดวกสบาย ทั้งทางถนนและเครื่องบิน หากเดินทางทางรถสามารถเดินทางจากชายแดนแม่สายเพื่อมาสภาพเมียนมาได้ อีกทั้งยังมีความสมบูรณ์ทางธรรมชาติมากมายและยังเป็นแหล่งทรัพยากรหลักของสภาพเมียนมาอีกด้วย เมืองเมะล่าย แห่งรัฐมอญนั้นเป็นเมืองที่ติดชายฝั่งซึ่งเป็นเมืองที่กำลังมีการสร้างระบบขนส่งทางทะเล โดยมีเมืองสำคัญคือ

- KyaukPhyu Kalagauk เป็นเมืองที่มีท่าเรือซึ่งเป็นท่าเรือหลักสำคัญในการขนส่งน้ำมันและแก๊ส
- Ngayok Bay Coastline ซึ่งชายฝั่งของเมืองนี้ระดับน้ำทะเลไม่ลึกพอและเกิดพายุบ่อยครั้ง จึงยังไม่มีมีการสร้างท่าเรือที่นี่

เมืองเมะลำไยเป็นเมืองหลวงของรัฐมอญมีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล จึงเป็นข้อดีในการสร้างโอกาสเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ซึ่งเห็นได้จากประเทศสิงคโปร์ที่เป็นประเทศที่พัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายฝั่งทะเล ด้านการขนส่งทางทะเลและนานาชาติ โดยรัฐมอญมีข้อได้เปรียบดังนี้

- เส้นทางจากทะเลฝั่งอินเดียผ่านไปยังมะละกาไปทางจีนตอนใต้ซึ่งไม่มีท่าเรือ เส้นทางนี้สามารถทำให้สภาพเมียนมากลายเป็นศูนย์กลางท่าเรือในการคมนาคมขนส่งสำหรับเดินเรือเดินสมุทร เรือส่งสินค้าต่างๆ
- KaLaGauk Deep Sea Port สามารถเป็นตัวเชื่อมโยงเศรษฐกิจ บนระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor, NSEC) ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor, EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor, SEC)
- ระบบ Highway Road และ Railway Road จากเมืองย่างกุ้งไปยังเมืองทวาย โดยเส้นทางไม่ไกลจากแม่สอด สามเหลี่ยมทองคำ และ กรุงเทพมหานคร

โดย บริษัท Sourthen Myanmar Development ได้วางแผนการพัฒนาของรัฐมอญในเรื่องต่างๆ เช่น น้ำมันและก๊าซ ท่าเรือ นิคมอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมอาหารทะเล การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 เฟส ดังต่อไปนี้

เฟส 1 โรงงานผลิตกระแสไฟฟ้า อุตสาหกรรมน้ำมันและแก๊ส

ในส่วนของโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้า อุตสาหกรรมน้ำมันและแก๊ส นั้นได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาการจัดเก็บและเป็นคลังน้ำมันและพลังงานเชื้อเพลิง และมุ่งหวังในส่วนของ การสร้างโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อเป็นศูนย์กลางในการกระจายไฟฟ้าในอุตสาหกรรมและการใช้ไฟฟ้าภายในรัฐด้วย โดยให้ความสำคัญที่ Thaung apyin เพื่อจ่ายไฟฟ้าให้กับเมืองนั้นๆ

เฟส 2 คลังสินค้าท่าเรือคลังสินค้า และอสังหาริมทรัพย์

โดยให้ความสำคัญที่เกาะการาก็อก (Kalaguyk Island) ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่ทางชายฝั่งตะวันออกของสหภาพเมียนมา ให้กลายเป็นบริเวณท่าเรือที่มีความพร้อมให้บริการแก่เรือเดินสมุทร เพราะมีพื้นที่กว้างขวางอีกทั้งยังเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเรื่องระบบการขนส่งทางท่อ น้ำมันและแก๊ส หรือพลังงานเชื้อเพลิงจากเส้นทางเกาะการาก็อกไปยังประเทศไทย และยิ่งไปกว่านั้นรัฐมอญยังจะส่งเสริมพัฒนาในเรื่องของการค้าการลงทุนและภาษีศุลกากรเพื่อส่งเสริมการลงทุนแก่นักลงทุนต่างชาติอีกด้วย โดยรัฐมอญหวังว่าท่าเรือนี้จะช่วยพัฒนาระบบเศรษฐกิจ และการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ ซึ่งรวมไปถึงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมและศูนย์กลางการค้าอาหารทะเลทั้งอาหารทะเลสดและอาหารทะเลแช่แข็ง ในด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์นั้น ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดสรรที่ดิน การปรับปรุงพื้นที่ และก่อสร้างเพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาเมืองเมะลำไย รัฐมอญมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์สามารถเป็นเมืองท่องเที่ยวและเมืองอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างดี ด้วยเหตุที่ว่ามัตริพยากรที่เพียงพอแต่ยังขาดการนำไปใช้ เนื่องจากยังขาดเทคโนโลยีและองค์ความรู้ในการบริหารจัดการทรัพยากรจึงยังคงต้องอาศัยความร่วมมือจากต่างชาติในการเข้ามาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการค้าและการลงทุน โดยทางรัฐมอญต้องมีนโยบายมาตรการในการแก้ไขปัญหาเรื่องชนกลุ่มน้อยภายในรัฐเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นและน่าเชื่อถือในการที่จะให้ต่างชาติเข้ามาลงทุน

3.7 สภาการค้าและอุตสาหกรรม ประจำเมืองเมาะลำไย (Chamber of Commerce and Industry, CCI) รัฐมอญ



สรุปการสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคมการค้าและผู้ประกอบการประจำเมืองเมาะลำไย รัฐมอญ มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของรัฐมอญคือ พระธาตุอินแขวน เจดีย์ต่างๆ เนื่องจากติดทะเลจึงมีแหล่งท่องเที่ยวชายทะเล หาดขนาดใหญ่ และมีชายหาดที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว คือ หาดแซดแซ ซึ่งเป็นชายหาดแห่งใหม่ที่กำลังจะเปิดให้เข้าชม หาดเย ออสะ มีลักษณะเป็นทะเลสีฟ้ามรกตเตรียมเปิดเพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวใหม่เช่นกัน

รัฐมอญเป็นรัฐที่ปลูกยางพารามากที่สุดในสหภาพเมียนมา ซึ่งมีพื้นที่ปลูก 500,000 เอเคอร์ โดยคิดสัดส่วนได้เป็นประมาณ 40% ของทั้งประเทศ ในการส่งออกนั้น พบว่ายางพาราจากรัฐมอญถูกส่งออกไปยังประเทศจีน คิดเป็นร้อยละ 80 และประเทศญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 20 โดยยางพาราที่ส่งออกไปนั้น เป็นลักษณะยางแผ่นไม่สำเร็จรูป จึงเป็นยางเกรดต่ำ ทำให้มูลค่าของสินค้าน้อย ในส่วนของการแปรรูปยางพารานั้น สหภาพเมียนมามีโรงงานรองเท้าและโรงงานยานยนต์ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมาะลำไย จะทำให้สามารถเพิ่มมูลค่าสินค้าในการส่งออกได้ และในปัจจุบันยังมีการส่งออกไม้เนื้อแข็งอีกด้วย นอกจากนี้รัฐมอญยังมีพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนใหญ่เป็นสวนผลไม้ เช่น ทุเรียน ส้มโอ สับปะรด ทุเรียน ในการส่งออกสินค้าเกษตร รัฐมอญจะมีห้องเย็นควบคุมอุณหภูมิเป็นศูนย์รวมสินค้าเกษตรเพื่อรอการส่งออก โดยสินค้าเกษตรส่วนใหญ่ส่งออกไปยังประเทศจีน สินค้าอีกชนิดที่สำคัญของรัฐมอญคือ เกลือ เนื่องจากรัฐมอญเป็น 1 ใน 3 รัฐของสหภาพเมียนมาที่สามารถผลิตเกลือได้ เพราะมีพื้นที่อยู่ติดทะเล และจากการที่รัฐมอญมีพื้นที่ติดทะเล จึงพบว่ารัฐมอญมีอาหารทะเลในปริมาณที่มากพอแก่การบริโภคภายในประเทศและมีเพียงพอที่จะสามารถส่งออกไปขายต่างประเทศได้ ซึ่งอาหารทะเลจากรัฐมอญส่วนใหญ่ส่งออกไปขายยังประเทศจีน ผ่านเมืองมูเซ ซึ่งมีชายแดนติดกับประเทศจีน และยังสามารถส่งออกไปยังประเทศไทยผ่านด่านชายแดนของจังหวัดระนอง

การผลิตพลังงานไฟฟ้า พบว่ารัฐมอญมีการร่วมมือกับบริษัทเอกชนในการผลิตกระแสไฟฟ้า ซึ่งสามารถรัฐมอญเป็นแหล่งผลิตไฟฟ้าโดยพลังงานก๊าซหลักแห่งหนึ่งของประเทศ สามารถผลิตไฟฟ้าได้ 200 เมกกะวัตต์ ในส่วนนี้จะเป็นกระแสไฟฟ้าที่ใช้ในรัฐประมาณ 70 เมกกะวัตต์ กระแสไฟฟ้าที่เหลือจะเป็นการขายไฟฟ้าให้แก่รัฐบาล

สำหรับธุรกิจที่รัฐมอญส่งเสริมให้นักลงทุนชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนมีดังต่อไปนี้

- ยางพารา เนื่องจากรัฐมอญปลูกยางพาราเป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีต้นยางที่สดมาก หากสามารถแปรรูปเป็นยางธรรมชาติหรือยางสังเคราะห์ได้ จะทำให้สินค้ามีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น
- ผลไม้ เนื่องจากเห็นว่าลักษณะทางภูมิประเทศมีความคล้ายคลึงกับประเทศไทย จึงมองเห็นว่าผลไม้บางชนิดที่ปลูกในประเทศไทยจะสามารถปลูกในรัฐมอญได้ และรัฐมอญยังมีพื้นที่เปล่าเหลืออีกมากในการทำการเกษตรและการเพาะปลูก และมองว่าหากผลไม้เหล่านี้ไม่เพียงพอในประเทศไทยก็จะสามารถส่งไปขายยังประเทศไทยได้
- เนื่องจากรัฐมอญมีพื้นที่ปลูกข้าวค่อนข้างมาก จึงอยากให้มีนักลงทุนเข้ามาลงทุนเพื่อสร้างโรงสีข้าว และนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยเกษตรกร เนื่องจากการปลูกข้าวในรัฐมอญมีพื้นที่ปลูกข้าวเยอะแต่ผลผลิตที่ได้จากการเก็บเกี่ยวค่อนข้างน้อย
- เกลือ การผลิตเกลือของรัฐมอญเป็นเกลือธรรมชาติ ทางรัฐมีความต้องการให้พัฒนาเกลือธรรมชาติเป็นเกลือไอโอดีน ดังนั้นรัฐบาลจึงส่งเสริมและสนับสนุนนักลงทุนที่มีความสนใจในธุรกิจนี้
- การทำประมง เนื่องจากรัฐมอญมีแม่น้ำที่สำคัญคือแม่น้ำสาละวิน เป็นแม่น้ำที่เชื่อมต่อทะเล จึงเหมาะสมในการทำประมง โดยส่วนใหญ่พื้นที่บริเวณนี้จะมีการทำประมงโดยการเลี้ยงปลาในบ่อเลี้ยง และมองเห็นว่าการทำงานธุรกิจห้องเย็นเป็นธุรกิจที่น่าสนใจ เนื่องจากมีอาหารทะเลในปริมาณมาก
- สำหรับระบบคมนาคมขนส่ง รัฐมอญสนใจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง ในระบบ BOT เพื่อการค้าและการขนส่ง ซึ่งส่งผลต่อการลงทุนในธุรกิจการขนส่งทางราง โดยหากนักลงทุนสนใจสามารถจับมือกับนักธุรกิจชาวเมียนมาเพื่อทำธุรกิจร่วมกันได้ โดยผู้ประกอบการจะต้องซื้อตั๋วขนส่งสินค้าเอง แต่ระบบรางทางรัฐบาลจะเป็นผู้ลงทุน
- สิทธิประโยชน์ของชาวต่างชาติในการเช่าที่ดิน นักลงทุนชาวต่างชาติหากสนใจเข้ามาลงทุนและเช่าที่ดินในสหภาพเมียนมา จะต้องติดต่อผ่านหน่วยงาน Myanmar Investment Commission (MIC) ก่อน จากนั้นจะมีการพิจารณาการลงทุน หากนักลงทุนเข้ามาลงทุนในวงเงิน ไม่เกิน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ผู้นำรัฐสามารถตัดสินใจการลงทุนได้โดยไม่ต้องรอรัฐบาลกลาง แต่หากจำนวนเงินลงทุนมีมูลค่ามากกว่า 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐจะต้องผ่านการพิจารณาจากรัฐบาลกลาง

ด้านการขนส่งพบว่าในปัจจุบันรัฐมอญกำลังมีการเร่งพัฒนาสนามบินให้เป็นสากลมากยิ่งขึ้นเพื่อรองรับชาวต่างชาติ นอกจากนี้ยังมีแผนในการขยายรันเวย์ (Runway) และเพิ่มเที่ยวบินให้มากขึ้น

● ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

ปัญหาในด้านสถานการณ์ทางการเมืองที่ยังคงมีความไม่แน่นอน ส่งผลให้มีผลต่อการดำเนินงานในหลายๆ ด้าน นอกจากนี้รัฐมอญกำลังอยู่ในการพัฒนาการค้าการลงทุนส่งผลให้การดำเนินงานอาจล่าช้า เพราะต้องผ่านหลายขั้นตอน

ในด้านการเกษตรพบว่าเกษตรกรยังขาดองค์ความรู้ในการเพาะปลูกพืช ส่งผลให้มีผลผลิตไม่ดีเท่าที่ควร และยังไม่สามารถนำวัตถุดิบทางการเกษตรมาทำการแปรรูปและส่งออกได้ เนื่องจากยังขาดความรู้ความเข้าใจในด้านนี้

รัฐมอญมีสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวได้ แต่เนื่องจากยังขาดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จัก หรือการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวทำได้ยาก รวมทั้งในการสื่อสารจะต้องมีไกด์เป็นผู้นำเที่ยว

โครงการต่างๆ ที่ได้วางแผนไว้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาของรัฐมอญ ยังขาดเงินลงทุนเพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้ รัฐบาลจึงเปิดโอกาสให้นักลงทุนสามารถเข้ามาลงทุนได้

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

จากข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของรัฐมอญนั้น จะเป็นแหล่งดึงดูดให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนได้มากยิ่งขึ้น ซึ่งทางภาครัฐมอญต้องการให้นักลงทุนต่างชาติมาลงทุนในการสร้างโรงงานผลิตสินค้า เพื่อให้สินค้าในท้องถิ่นมีมูลค่าเพิ่มมากยิ่งขึ้น

ด้านการเกษตร อยากให้ประเทศไทยเข้ามาเปิดอบรมด้านการเกษตรหรือต่อยอดศึกษาดูงานด้านเครื่องจักรกลการเกษตร การสาธิตและอธิบายวิธีการใช้เครื่องจักร เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรมการเกษตร และอยากให้นักลงทุนจากต่างชาติมาลงทุนเพื่อนำเสนอเทคนิคและความรู้ใหม่ๆ เพื่อพัฒนาการเกษตรของประเทศ โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่ส่งออกอยากให้มีคุณภาพดีกว่าเดิม หากการเกษตรของสหภาพเมียนมาได้รับการพัฒนาอาจส่งผลให้มีโอกาสในการส่งออกเพิ่มมากขึ้น

ด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง รัฐบาลสหภาพเมียนมากำลังเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง โดยเฉพาะการสร้างถนนเพื่อให้เชื่อมโยงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระยะเวลาในการเดินทางและการดำเนินการต่างๆ นอกจากนี้รัฐลาบยังได้มีการอนุมัติให้สร้างสะพานใหม่ข้ามแม่น้ำ Gyaing และ Ataran โดยให้สะพานสามารถรับน้ำหนักรถบรรทุกได้ไม่มากขึ้น แต่ยังไม่มีการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาสนับสนุน

ด้านการท่องเที่ยว หากสามารถให้มีการอนุมัติวีซ่าเดินทางผ่านด่านชายแดนจาก 7 วัน เป็น 15 วัน ก็จะเป็นโอกาสให้สามารถเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวได้มากขึ้น

3.8 Myanmar Highway Freight Transportation Service Association (MHFTSA)



สรุปการสัมภาษณ์ประธานสมาคมขนส่งสินค้าทางบกและผู้ประกอบการขนส่งทางบก ประจำเมือง
ย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- การหารือเกี่ยวกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง

สหภาพเมียนมาส่งออกสินค้าเกษตร อาทิเช่น หอมแดง พริก ข้าวสาร เป็นจำนวนมาก และได้
นำเข้าสินค้าจากประเทศไทยเป็นจำนวนมากเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็น อาหาร เครื่องอุปโภคบริโภค วัสดุ
ก่อสร้างและในปัจจุบันได้มีการนำเข้าผักและผลไม้หลากหลายชนิด ในด้านการค้าการลงทุนกับสาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาวยังไม่มีการทำงานร่วมกัน

ด้านการขนส่งนั้นมีการให้บริการการขนส่งโดยรถบรรทุกหลายแบบ ตั้งแต่ รถบรรทุกหกล้อ
รถบรรทุกสิบล้อ รถบรรทุกสิบล้อ และรถบรรทุกยี่สิบล้อ โดยให้บริการตามความต้องการ
ของลูกค้า ในการขนส่งเส้นทางหลักที่ใช้คือ เส้นทางเมียวดี-ย่างกุ้ง จากการพูดคุย พบว่าการขนส่งสินค้า
กว่า 90% เป็นการขนส่งสินค้าจากด่านแม่สอดมาที่เมืองย่างกุ้ง แต่มีสินค้าแค่ประมาณ 10% ที่ขนส่งจาก
ย่างกุ้งกลับไปด่านแม่สอด ในการขนส่งสินค้ามีรถบรรทุกหลายหลายชนิด เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้
มาใช้บริการ ในการเดินทางจะใช้เวลาประมาณ 16 ชั่วโมง สำหรับรายละเอียดการบรรทุกและราคาตั้ง
ตาราง นอกจากการให้บริการด้านการขนส่งบนเส้นทางนี้แล้ว ยังมีการให้บริการรถโดยสารโดยมีรถบัส
ให้บริการแก่คนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว

ตารางแสดงรายละเอียดการให้บริการรถบรรทุกตามขนาด น้ำหนักบรรทุก และราคาในการขนส่ง

ประเภทรถบรรทุก	น้ำหนักบรรทุก (ตัน)	ขนส่งสินค้าแบบเหมาคัน (จำกัด/เที่ยว)	ขนส่งสินค้าแบบไม่เหมาคัน (จำกัด ต่อตัน)
6 ล้อ	11 ตัน	500,000	25,000
12 ล้อ	17 ตัน	500,000	25,000
18 ล้อ	32 ตัน	750,000-800,000	20,000
22 ล้อ	35 ตัน	750,000-800,000	20,000

- **ปัญหาและอุปสรรคในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง**

ด้านการท่องเที่ยวพบว่ามียานักท่องเที่ยวชาวเมียนมาไปเที่ยวสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวน้อยมาก โดยส่วนใหญ่จะเดินทางโดยเครื่องบิน และในการเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย สามารถเที่ยวได้เพียงฝั่งชายแดนที่กำหนดไว้ในระยะทางไม่เกิน 30 กิโลเมตรเท่านั้น หากต้องเข้าไปเที่ยวในพื้นที่อื่นๆ ต้องดำเนินการขอวีซ่าที่เมืองย่างกุ้งไม่สามารถขอที่ชายแดนได้

การเสียดุลทางการค้า เนื่องจากสภาพเมียนมานำเข้าสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมด ในขณะที่สภาพเมียนมามีการส่งออกสินค้าได้ไม่เท่ามูลค่าที่นำเข้าจากต่างประเทศ จึงต้องการส่งออกสินค้าด้านการเกษตรและอื่นๆ ให้มากกว่านี้เพื่อลดการขาดดุลทางการค้า

เส้นทางเมียวดี-ย่างกุ้ง มีปัญหาอุปสรรคในการขนส่งและการเดินทาง เนื่องจากมีการเก็บค่าผ่านทาง หรือค่าผ่านแดน โดยกลุ่มชนเผ่าต่างๆ ตลอดเส้นทาง ซึ่งปัจจุบันทางรัฐบาลได้ดำเนินการเจรจาเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับกฎหมายเพื่อบังคับใช้ต่อไป

- **โอกาสในการพัฒนาในอนาคต**

ด้านการท่องเที่ยว ต้องการให้ประเทศไทยทบทวนการทำวีซ่าชายแดนเพื่อความสะดวกในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยว หากมีข้อตกลงที่เหมาะสมในเรื่องการขอวีซ่า จะทำให้เกิดการท่องเที่ยวและการค้าขายที่มากขึ้น

หากมีแหล่งทุนจากต่างชาติเข้ามาลงทุน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการคมนาคมขนส่ง จะทำให้สภาพเมียนมามีศักยภาพในด้านต่างๆ เพิ่มมากขึ้น

อยากให้ประเทศไทย สภาพเมียนมาและ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีกฎหมายที่เหมือนกันเพื่อบังคับใช้ไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้ง่ายต่อการลงทุนและกาท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังอยากให้ประเทศไทยเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาหลายๆ ด้านให้กับสภาพเมียนมา เนื่องจากตัวสภาพเมียนมาเองไม่มีประสบการณ์อยากให้มีการจัดอบรมกฎระเบียบในการจราจรเพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันทั้ง 3 ประเทศ อยากให้เกิดสมดุลการค้าทั้งนำเข้าและส่งออก ดังนั้นสภาพเมียนมาจึงมีแผนในการเข้าไปศึกษาเรียนรู้รูปแบบของประเทศไทยเพื่อเป็นแบบอย่างในการพัฒนาประเทศของตนเองต่อไป และมีการเจรจาพูดคุยเพื่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศ

3.9 Thailand Business Association of Myanmar (TBAM) ณ เมืองย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา



สรุปการสัมภาษณ์ประธานสมาคม Thailand Business Association of Myanmar ประจำเมืองย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

● ประเด็นที่หารือร่วมกัน

แม้ว่าสหภาพเมียนมากำลังปฏิรูปประเทศ เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการค้าและการลงทุน แต่การปิดประเทศมานานและขาดแคลนเงินทุนในการพัฒนาประเทศ ทำให้สหภาพเมียนมายังขาดความพร้อมด้านสาธารณูปโภคทั้งไฟฟ้า น้ำประปา ซึ่งการจะเข้าไปลงทุนนั้นต้องศึกษาอย่างรอบคอบ เนื่องจากเป็นต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ โดยปัญหาอุปสรรคที่ควรพิจารณาด้วยความระมัดระวัง ได้แก่

- ขั้นตอนการขออนุมัติการลงทุนต้องใช้เวลาและมีความยุ่งยาก เนื่องจากการดำเนินการจะใช้ภาษาเมียนมาเป็นหลัก ทำให้ธุรกิจต้องหาบริษัทกฎหมายหรือบริษัทที่ปรึกษา ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการทำธุรกิจเพิ่มขึ้น
- การขออนุญาตลงทุนบางอย่างและสัดส่วนการลงทุนร่วมของหุ้นส่วนท้องถิ่นต้องได้รับความเห็นชอบและขออนุญาตคณะกรรมการการลงทุนของสหภาพเมียนมา หรือ MIC
- นโยบายไม่แน่นอน กฎระเบียบยังขาดความชัดเจน รัฐบาลสหภาพเมียนมายังผูกขาดระบบการค้าและการลงทุนบางอย่าง มีการปรับระเบียบที่มีผลต่อการลงทุนและไม่คำนึงถึงผลประโยชน์ของนักลงทุน
- ปัญหาทางด้านการเมืองและการปกครอง ซึ่งทหารยังมีบทบาทในรัฐสภา ธุรกิจบางอย่างยังมีกลุ่มทหารเป็นเจ้าของ และมีอิทธิพลท้องถิ่น ยังมีระบบอุปถัมภ์ ปัญหาการสู้รบระหว่างรัฐบาลสหภาพเมียนมากับชนกลุ่มน้อย และความขัดแย้งทางศาสนาซึ่งขยายตัวในหลายพื้นที่อาจส่งผลต่อการค้าและการลงทุน
- ระบบการเงินการธนาคาร ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาให้ได้มาตรฐานสากล ธนาคารพาณิชย์ยังไม่พัฒนา รวมทั้งยังไม่มีผลิตภัณฑ์ทางการเงินเพื่อรองรับธุรกรรมระหว่างประเทศได้ การชำระเงินส่วนใหญ่ใช้เงินสดหรือการโอนเงินนอกระบบที่ไม่ผ่านระบบธนาคาร

- ระบบคมนาคมและสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐาน ยังไม่เพียงพอและไม่มีประสิทธิภาพ เช่น รถไฟ ถนน ไฟฟ้า และระบบการขนส่งภายในประเทศ
- แรงงาน ส่วนใหญ่เป็นแรงงานภาคเกษตร และยังขาดทักษะ ทำให้ต้องใช้เงินทุนและระยะเวลาในการพัฒนาระดับฝีมือ นอกจากนี้เงื่อนไขข้อหนึ่งในการเข้าไปลงทุนคือการกำหนดระยะเวลาที่ต้องเพิ่มการจ้างงานแรงงานสหภาพเมียนมาทำให้ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายเพิ่มในการพัฒนาฝีมือของแรงงาน
- อุปสรรคอื่นๆ ในการดำเนินธุรกิจ เช่น การประสานงานต้องอาศัยคนท้องถิ่นในการติดต่อราชการ และต้องใช้เวลาในการหาผู้ค้าท้องถิ่นหรือหุ้นส่วนที่ดี ที่จะสามารถสร้างความมั่นใจในการลงทุน

ดังนั้นหากการที่จะเข้าไปลงทุนในพื้นที่ได้นั้นนักลงทุนควรให้ความสำคัญและแบ่งปันรายได้ให้กับคนในพื้นที่เพื่อให้สามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างสงบสุข

สหภาพเมียนมานั้นถึงแม้จะมีความได้เปรียบในด้านทรัพยากรทางธรรมชาติ แต่อย่างไรก็ดีการพัฒนาให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมนั้นยังคงต้องเข้าไปพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความพร้อมเพื่อส่งเสริมความมั่นใจในการลงทุน รวมถึงการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังในด้านการเมืองการปกครองและการเงินการธนาคารซึ่ง ณ ปัจจุบันมี EXIM BANK อยู่ที่สหภาพเมียนมาร์แล้ว ซึ่งพร้อมให้ความช่วยเหลือนักลงทุนที่สนใจเข้ามาลงทุนในสหภาพเมียนมา แต่สหภาพเมียนมานั้นมีอัตราเงินเฟ้อซึ่งเกิดจากการปล่อยเงินกู้โดยไม่เน้นหลักทรัพย์และสัญญาที่ไม่ชัดเจนอาจส่งผลให้เกิดหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (หนี้เสีย)

3.10 สภาการค้าและอุตสาหกรรม (Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce and Industry, UMFCCI) สำนักงานใหญ่ ประจำกรุงย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา



สรุปการสัมภาษณ์ประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรม (Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce and Industry, UMFCCI) สำนักงานใหญ่ ประจำกรุงย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา และคณะ โดยมีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- ประเด็นที่หารือร่วมกัน

ในปัจจุบันสหภาพเมียนมามีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของประเทศ รวมทั้งนักท่องเที่ยว และนักลงทุนที่จะเข้ามาลงทุนในสหภาพเมียนมา ซึ่งต้องการความร่วมมือจากต่างชาติในการเข้ามาสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน

สหภาพเมียนมามีความต้องการในการให้นักลงทุนจากต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศ โดยมีการสนับสนุนนโยบายส่งเสริมการค้าการลงทุนในประเทศ เพื่อเป็นแรงจูงใจในการเข้ามาลงทุน และสหภาพเมียนมาเองได้เร่งดำเนินการในการเจรจาปัญหาการเมืองการปกครองเพื่อความเชื่อมั่นในการลงทุน และมีความหวังอย่างยิ่งว่าระบียงเศรษฐกิจ LIMEC จะช่วยเชื่อมโยงการค้าให้ดียิ่งขึ้นไป

3.11 ตัวแทนภาคการศึกษา Myanmar Maritime University



สรุปการสัมภาษณ์ผู้แทนภาคการศึกษา ณ Myanmar Maritime University สหภาพเมียนมา มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- ประเด็นที่ร่วมหารือ

การค้าขายระหว่างประเทศนั้นสหภาพเมียนมามีการนำเข้า เครื่องจักร น้ำมัน วัสดุก่อสร้าง ซีเมนต์ และสินค้าส่งออกจะเป็นพืชพรรณทางการเกษตร เช่น ถั่ว ชาเขียว ส้ม ไม้เนื้อแข็ง โดยส่งไปทางด่านท่าชีเหล็ก

เนื่องจากโดยภูมิประเทศเป็นพื้นที่เพาะปลูกเป็นจำนวนมากจึงสนใจในการพัฒนาการเกษตรเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเพาะปลูกและใช้พื้นที่เพาะปลูกให้มีประโยชน์และได้ผลผลิตสูงสุด หวังอย่างยิ่งที่จะส่งสินค้าที่มีศักยภาพ เช่น ชา กาแฟ สายพันธุ์อาราบิก้า เข้ามาจำหน่ายในประเทศไทย

สินค้าที่นำเข้าโดยการขนส่งโดยเรือที่ผ่านท่าเรือสหภาพเมียนมานั้นได้แก่ น้ำมัน ซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร ยา สินค้าอุปโภคบริโภค อะไหล่รถยนต์ สินค้าที่ส่งออกมาท่าเรือสหภาพเมียนมาสินค้าหลักๆ ประกอบด้วย ชาแห้ง ส้ม ไม้เนื้อแข็ง และ โลหะต่างๆ

สหภาพเมียนมามีความต้องการที่จะส่งออกเป็นจำนวนมากแต่ติดขัดด้วยข้อจำกัดทางด้านกฎหมายในหลายๆ ส่วนของแต่ละประเทศที่ต้องการส่งไปซึ่งรัฐบาลมีแผนจะดำเนินการช่วยเหลืออยู่ในช่วงระยะเวลาในการผลักดันพูดคุยเพื่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศ

ปัจจุบันมีสะพานที่สร้างใหม่ ที่เมืองไจละ (Kyaiklat) เขตอิรวดี ซึ่งยังไม่ได้เปิดใช้งาน หากมีการเปิดใช้หวังว่าจะช่วยในการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศให้สะดวกมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้การส่งออกขยายตัวมากขึ้นและส่งผลต่อการพัฒนาชายแดนมากขึ้นระหว่างทั้ง 2 ประเทศ

ทางมหาวิทยาลัยได้มีการศึกษาเพื่อหาหัวข้อที่จะทำวิจัยระหว่างประเทศ ในตอนนี้กำลังศึกษาเก็บข้อมูลเพื่อเสนอโครงร่างเพื่อขอรับเงินสนับสนุนต่อไป ในอนาคตสนใจอยากจะได้รับความร่วมมือในการศึกษาทำวิจัยระหว่างประเทศเพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนาและด้านการศึกษาให้ดียิ่งขึ้น

● ปัญหาอุปสรรคที่พบ

ในการทำธุรกิจพบว่านักลงทุนต่างชาติขาดความมั่นใจในการลงทุนในสหภาพเมียนมา เนื่องจากปัญหาความไม่สงบภายในประเทศ

เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานยังอยู่ในการปรับปรุงพัฒนาจึงอาจจะยังไม่เชื่อมโยงกันในบางเส้นทาง ส่งผลต่อการเดินทางที่ไม่สะดวกสบาย

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

สหภาพเมียนมาให้ความสำคัญกับการค้าการลงทุนและต้องการความร่วมมือจากต่างประเทศเพื่อพัฒนาศักยภาพด้านการค้าการลงทุนต่อไป รวมไปถึงภาครัฐก็มีส่วนช่วยในการผลักดันเรื่องการค้าการลงทุน โดยมีการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ และทางมหาวิทยาลัยหวังว่าจะได้มีการทำงานวิจัยร่วมกันเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ทางด้านการค้าการลงทุนเพื่อนำมาพัฒนาแหล่งอุตสาหกรรมภายในประเทศ เนื่องจากมหาวิทยาลัยแห่งนี้อยู่ในเขตอุตสาหกรรมจึงมีแนวทางในการวิจัยและพัฒนาเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่ของตน

3.12 Yangon University ณ สหภาพเมียนมาร์



สรุปการสัมภาษณ์ผู้แทนภาคการศึกษา Yangon University ณ เมืองย่างกุ้ง สหภาพเมียนมา มีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- ประเด็นที่ร่วมหารือ

ทางมหาวิทยาลัยไม่ได้รับการอุดหนุนงานวิจัยจากรัฐบาลมากนักจึงไม่สามารถผลักดันโครงการวิจัยต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ทางมหาวิทยาลัยได้ให้ความสำคัญในเรื่องการวิจัยและศึกษาข้อมูลในด้านการศึกษาค้าการลงทุนและความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยมุ่งหวังให้เกิดความสมดุลในการนำเข้าและส่งออกเพื่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ เนื่องจากสหภาพเมียนมาอยู่ในประเทศกำลังพัฒนาจึงอยากให้ความร่วมมือต่างๆ จากนานาประเทศ ไม่ว่าจะเป็น ด้านการศึกษา การค้าการลงทุน และในทุกๆด้านที่จะสามารถช่วยพัฒนาได้

3.13 Minister Counsellor (Commercial)



สรุปการสัมภาษณ์อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายการพาณิชย์) (Minister Counsellor (Commercial)) สำนักงานใหญ่ ประจำเมืองย่างกุ้ง โดยมีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

● ประเด็นที่ร่วมหารือ

ในการเชื่อมโยงด้านชายแดนระหว่าง 3 ประเทศ บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ LIMEC พบว่าเมืองเมะล่าย เป็นเมืองหน้าด่านที่เหมาะสมและมีศักยภาพ เนื่องจากเป็นเมืองที่มีความเสถียรด้านไฟฟ้ามากกว่ารัฐอื่นๆ รวมทั้งได้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก

ปัจจุบันในการทำเอกสารเข้าเมืองจะสามารถเข้าไปได้ในระยะทางที่กำหนด ไม่สามารถเดินทางข้ามรัฐหรือจังหวัดได้ แต่ทางฝั่งเมียนมาต้องการเดินทางเข้ามาในประเทศไทยเกินเขตที่ได้กำหนดไว้ต้องมีการดำเนินการขอวีซ่าที่เมืองย่างกุ้ง เช่นเดียวกับกับชาวไทยหากต้องการเดินทางเข้าไปยังสหภาพเมียนมาจะต้องมีการดำเนินการขอวีซ่าที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งต่างจากการเดินทางโดยเครื่องบินไม่ต้องมีการขอวีซ่า ดังนั้นเห็นว่าหากมีการดำเนินการขอวีซ่าที่ด่านชายแดนจะทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่งอยู่ที่การผลักดันของทั้งสองประเทศ นอกจากนี้ยังเห็นว่า การเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ควรมีการเชื่อมโยงโดยสามารถเดินทางระหว่างประเทศโดยรถส่วนตัวได้ เช่นเดียวกับสหภาพยุโรป

ในปัจจุบันสถานะทางการเงินของสหภาพเมียนมาค่อนข้างน่าเป็นห่วง ซึ่งในขณะนี้ได้มีกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund, IMF) เข้ามาดูแลสถาบันทางการเงินของสหภาพเมียนมา นอกจากนี้ยังมี EXIM BANK อยู่ที่สหภาพเมียนมาร์ พร้อมให้ความช่วยเหลือนักลงทุนที่สนใจเข้ามาลงทุนในสหภาพเมียนมา ทั้งนี้ทาง Minister Counsellor ได้จัดทำ DITP Yangon เพื่อให้ผู้ที่สนใจเข้าไปศึกษาเพิ่มเติมและติดต่อสอบถามเพื่อความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

● ปัญหาอุปสรรคที่พบ

ความไม่แน่นอนของนโยบายการค้า รวมถึงการไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนภายในประเทศที่เชื่อถือได้ รวมถึงข้อจำกัดของระบบอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ส่งผลต่อการตัดสินใจของนักลงทุนต่างชาติ

● โอกาสในการพัฒนาในอนาคต

อยากให้ทำการศึกษาถึงธุรกิจที่นำมาทำการค้าการลงทุนในสหภาพเมียนมาเพื่อจูงใจนักลงทุนให้มองเห็นว่าจะได้ผลตอบแทนที่คุ้มค่าอย่างไรจากการมาทำการลงทุนที่สหภาพเมียนมา โดยเฉพาะในหลายๆรัฐของสหภาพเมียนมามีการรับรองเรื่องการส่งเสริมการลงทุน เนื่องจากเป็นนิคมอุตสาหกรรม ส่วนรัฐฉานมีนักลงทุนสนใจลงทุนเป็นอย่างมาก เนื่องจากรัฐฉานนิยมสินค้าจากไทยจึงมีนักลงทุนเข้าไปทำธุรกิจที่นั่นจำนวนมาก

4. สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกในประเทศไทย ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สามารถสรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ได้ดังนี้

9.1.1.1 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกในประเทศไทย

การค้าขายบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ค่อนข้างชงเซาลงอย่างมาก เนื่องจากทางการ สปป.ลาว มีการ เก็บภาษีสูงขึ้น ส่งผลให้การซื้อขายสินค้าของผู้ประกอบการไทยและลาว หันไปซื้อขายบริเวณจุดผ่านปรนที่ไม่ต้องเสียภาษีกันแทน

● มุมมองด้านปัญหาและอุปสรรค

- นโยบายและแนวทางในการพัฒนาขององค์กรในแต่ละภาคส่วนไม่สอดคล้องกัน ทำให้ การดำเนินการพัฒนาเกิดความสับสน ไม่เป็นไปในทางเดียวกัน
- ติดเงื่อนไขด้านกฎระเบียบของทางภาครัฐทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน
- การขอใช้พื้นที่ป่าเสื่อมโทรม (Zone C) ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าน้ำป่าด

● มุมมองด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่

- ภาครัฐ ต้องการให้เกิดการพัฒนาบริเวณด่านให้อยู่ในรูปแบบของเมืองชายแดนที่มีความพร้อมในทุกๆ ด้าน
- ภาคเอกชน ต้องการแนวทางการแก้ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถเปิดใช้ งานและพัฒนาด่านภูคู้ในฐานะด่านการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค

9.1.1.2 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกใน สปป.ลาว

สปป. ลาว เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ของไทยให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ เนื่องจากสามารถลดระยะทางและเชื่อมโยงไปได้ในหลายๆ ภูมิภาคของ สปป. ลาว

● มุมมองด้านปัญหาและอุปสรรค

- ภาครัฐมีนโยบายควบคุมเกี่ยวกับกิจกรรมการขนส่งไม้และผลิตผลทางการเกษตรทำให้ ยอดความต้องการในปัจจุบันลดน้อยลง
- ในอนาคต สปป. ลาว มีนโยบายในการนำเข้าให้น้อยลง เพื่อการรักษาเสถียรภาพของ ดุลการค้าไว้ - ด้านการให้บริการของ สปป.ลาว ยังไม่เป็นมาตรฐานสากลและระบบ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ยังไม่เพียงพอ
- กฎหมายของประเทศไทยไม่อนุญาตให้รถโดยสารต่ำกว่า 45 ที่นั่งเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้การขยายเส้นทาง เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าถูกจำกัด

- มุมมองด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่

- ต้องการให้พัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ (ประเทศไทย) ให้สามารถรองรับกับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ มีการพัฒนากระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ได้มาตรฐานและผลักดันให้มีการลงทุนพื้นที่มากยิ่งขึ้น
- ควรมีระบบขนส่งสาธารณะเส้นทางหลวงพระบาง - อุดรธานี - พิษณุโลก

9.1.1.3 สรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกในสหภาพเมียนมา

ปัจจุบันการขนส่งส่วนใหญ่จะส่งไปยังประเทศไทยเท่านั้น ไม่มีการขนส่งสินค้าจากสหภาพเมียนมาไปยัง สปป. ลาว โดยตรง และการขนส่งสินค้ากว่า 90% เป็นการขนส่งสินค้าจากด่านแม่สอดไปยังเมืองย่างกุ้ง แต่มีสินค้าเพียง 10% ที่ขนส่งจากย่างกุ้งกลับมาที่ด่านแม่สอด และสำหรับจำนวนนักท่องเที่ยวชาวเมียนมาไปท่องเที่ยว สปป. ลาว น้อยมาก ส่วนใหญ่เดินทางโดยเครื่องบิน

- มุมมองด้านปัญหาและอุปสรรค

- ประเทศไทยกำหนดให้เดินทางในระยะทางไม่เกิน 30 กิโลเมตรเท่านั้น หากต้องเข้าไปเที่ยวในพื้นที่อื่นๆ ต้องดำเนินการขอวีซ่าที่เมืองย่างกุ้ง ซึ่งไม่สามารถขอที่ชายแดนได้
- ข้อกฎหมายการส่งออกสินค้าไปยังประเทศไทยและมีขั้นตอนศุลกากรที่ยุ่งยาก
- ปัจจุบันสหภาพเมียนมาทำธุรกิจในรูปแบบของเงินสด ในการค้าระหว่างประเทศบางครั้งพ่อค้าคนกลางไม่เปิดเผยใบสั่งซื้อที่แท้จริง ทำให้ไม่สามารถทราบต้นทุนของสินค้าที่แท้จริง
- สำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง โดยเฉพาะทางถนนและสะพาน ยังขาดความปลอดภัยและยังขาดระเบียบ กฎหมายในการจราจรยังไม่มีความเป็นมาตรฐาน

- มุมมองด้านแนวทางการพัฒนาพื้นที่

- คาดว่าสินค้าที่มีศักยภาพสามารถส่งออกไปยัง สปป. ลาว ประกอบด้วย หอม กระเทียม พริกป่น และถั่ว
- ในขณะนี้สหภาพเมียนมาได้เร่งพัฒนาการเชื่อมโยงของถนน โดยมีการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 คาดว่าจะเปิดใช้งานในปี 2019 จะส่งผลทำให้การค้าและการเดินทางระหว่างประเทศนั้นสะดวกมากยิ่งขึ้น
- เส้นทางจากเมืองกอกาเร็กไปยังเมืองเ็นดูกำลังก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะเสร็จภายในปี ค.ศ. 2019 ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางระหว่างเมืองเมียวดีและเมืองพะอันลงเหลือเพียง 2 ชั่วโมงครึ่ง
- ในอนาคตอันใกล้ทางภาครัฐเร่งให้เกิดการพัฒนาแหล่งอาหารทะเล การสร้างท่าเรือ เพื่อรองรับการจำหน่ายและส่งออกอาหารทะเล
- อยากให้ประเทศไทยมีการผ่อนผัน VISA เพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวระหว่างสามประเทศ และเพื่อช่วยขับเคลื่อนการท่องเที่ยวให้สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก

- อยากให้ประเทศไทยผ่อนผัน ข้อกำหนดด้านกฎหมายในการบรรทุกสินค้าผ่านแดน เพื่อสอดคล้องและสอดคล้องกับการค้าเสรีอาเซียน
- อยากให้ประเทศไทยทบทวนเรื่อง กฎระเบียบ เงื่อนไข ศุลกากร กำแพงภาษี ในการนำเข้าสินค้าจากสหภาพเมียนมา
- อยากให้เร่งผลักดันระบบการเงินและการธนาคารให้อยู่ในรูปแบบการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใส ชัดเจน และเป็นระบบ

ภาคผนวก ค

คณะผู้ดำเนินงานวิจัย

คณะผู้ดำเนินงานวิจัย

1. หัวหน้าโครงการวิจัยย่อย 1

ดร. บุญทรัพย์ พานิชการ

ตำแหน่งปัจจุบัน: ผู้อำนวยการวิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยนเรศวร

สถานที่ติดต่อ: วิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยนเรศวร
เลขที่ 99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์: 055-964-300, 3945

โทรสาร: 056-963-946

โทรศัพท์มือถือ: 086-979-0909

E-mail: boonsub.pa@gmail.com

2. ผู้ร่วมงานวิจัย

1) ผศ.ดร. ปรีดา พิชยาพันธ์

ตำแหน่งปัจจุบัน: อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

สถานที่ติดต่อ: ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์: 053-944-156

โทรสาร: 053-892-2376

โทรศัพท์มือถือ: 084-171-4069

E-mail: preda@eng.cmu.ac.th

2) ผศ.ดร. ภูพงษ์ พงษ์เจริญ

ตำแหน่งปัจจุบัน: อาจารย์ประจำภาควิชาอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย
นเรศวร

สถานที่ติดต่อ: ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร
เลขที่ 99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์: 055-964-300, 3945

โทรสาร: 056-963-946

โทรศัพท์มือถือ: 089-960-3200

E-mail: pupongp@gmail.com

3) ดร. นิตชาชล ไทยทอง

ตำแหน่งปัจจุบัน: มหาวิทยาลัยกว้างซี
สถานที่ติดต่อ: มหาวิทยาลัยกว้างซี เมืองหนานหนิง สาธารณรัฐประชาชนจีน
โทรศัพท์: -
โทรสาร: -
โทรศัพท์มือถือ: -
E-mail: -

4) นาย เฉษฐา โพธิ์จันทร์

ตำแหน่งปัจจุบัน: อาจารย์ประจำสาขาวิชาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม
มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม
สถานที่ติดต่อ: คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม
เลขที่ 156 หมู่ 5 ตำบลพลายชุมพล อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000
โทรศัพท์: -
โทรสาร: -
โทรศัพท์มือถือ: 087-531-7788
E-mail: markpochan@gmail.com

5) นาย วชิระ วิจิตรพงษ์

ตำแหน่งปัจจุบัน: อาจารย์ประจำสาขาวิชาวิศวกรรมโลจิสติกส์ คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม
มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม
สถานที่ติดต่อ: คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม
เลขที่ 156 หมู่ 5 ตำบลพลายชุมพล อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000
โทรศัพท์: -
โทรสาร: -
โทรศัพท์มือถือ: 087-314-0051
E-mail: wachira.tran@gmail.com

6) นาย ปุริม ศรีสวัสดิ์

ตำแหน่งปัจจุบัน: อาจารย์ประจำคณะธุรกิจการบริหาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง
สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสุโขทัย

สถานที่ติดต่อ: คณะธุรกิจการบริหาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง สาขาวิทยบริการเฉลิมพระ
เกียรติ จังหวัดสุโขทัย ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย 64210

โทรศัพท์: 055-615-518

โทรสาร: 055-615-518

โทรศัพท์มือถือ: 086-169-2096

E-mail: khunpurim92@gmail.com

7) นาย ชัยวัฒน์ แสงศรีจันทร์

ตำแหน่งปัจจุบัน: อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย
พะเยา

สถานที่ติดต่อ: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา
เลขที่ 19 หมู่ 2 ตำบลแม่กา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา 56000

โทรศัพท์: 054-466-666, 3389

โทรสาร: 054-466-662

โทรศัพท์มือถือ: 095-643-0414

E-mail: chaiwat.sangsrichan@gmail.com

3. ผู้ประสานและเลขานุการงานวิจัย

นางสาว ธัญญรัตน์ ไชยวงศ์

ตำแหน่งปัจจุบัน: ผู้ประสานและเลขานุการ วิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัย
นเรศวร

สถานที่ติดต่อ: วิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยนเรศวร
เลขที่ 99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์: 055-964-300, 3945

โทรสาร: 056-963-946

โทรศัพท์มือถือ: 093-131-2388

E-mail: abcdef_gamm@hotmail.com