



รายงานการวิจัย เรื่อง

การศึกษาศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดนด้านจังหวัด อุบลราชธานี ต่อการเปิดประเทศเข้าสู่ AEC

The potential of the Ubon Ratchathani Province border
trade and transport to tune the country into AEC



นางสุนันทา เจริญปัญญาอิง

นายธนวัฒน์ เดชปรอท

มีนาคม 2561



รายงานฉบับสมบูรณ์

เรื่อง

การศึกษาศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดนด้านจังหวัด

อุบลราชธานี ต่อการเปิดประเทศเข้าสู่ AEC

The potential of the Ubon Ratchathani Province border trade and
transport to tune the country into AEC

นางสุนันทา เจริญปัญญาอิง

นายธนวัฒน์ เดชปรอท

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มีนาคม 2561

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี ต่อการเปิดประเทศเข้าสู่ AEC ของสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ประจำปีงบประมาณ 2560

งานวิจัยนี้ได้สำเร็จลุล่วงด้วยดี โดยได้รับความช่วยเหลือและความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้า และการขนส่งชายแดนในจังหวัดอุบลราชธานี ประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ สำนักงานจังหวัดอุบลราชธานี สำนักงานขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี สำนักงานเกษตรจังหวัดอุบลราชธานี สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุบลราชธานี ด่านตรวจคนเข้าเมืองอุบลราชธานี ด่านศุลกากรช่องเม็ก ด่านศุลกากรเขมราฐ และหน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัดอุบลราชธานี และผู้ประกอบการขนส่งในจังหวัดอุบลราชธานี ที่กรุณาให้ข้อมูล และข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัยครั้งนี้

นอกจากนี้ ขอขอบคุณ คุณสมศักดิ์ จังตระกูล ผู้ว่าราชการจังหวัดอุบลราชธานี ที่ได้กรุณาให้ข้อมูลเชิงยุทธศาสตร์และการผลักดันทิศทางการพัฒนาของจังหวัดอุบลราชธานี และในท้ายสุดผู้วิจัยใคร่ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาผลงานวิจัย ที่ได้ให้ข้อคิดเห็นซึ่งเป็นประโยชน์ในการแก้ไขงานวิจัยฉบับนี้สมบูรณ์มากขึ้น

บทคัดย่อ

ชื่อโครงการ: การศึกษาศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี ต่อการเปิดประเทศเข้าสู่ AEC

ชื่อผู้วิจัย: นางสาวนันทา เจริญปัญญาภัย
นายธนวัฒน์ เดชปรอท

เดือนและปีที่ทำวิจัยแล้วเสร็จ : มีนาคม 2561

บทคัดย่อ

จังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดน มีจุดแข็งสำคัญ คือ มีพรมแดนติดต่อกับ สปป.ลาวทางบก ทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนสะดวก และเป็นประตูสู่ภาคใต้ของ สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ผลการศึกษาพบว่า เส้นทางอุบลราชธานี-โหจิมินห์ (ระยะทาง 1,596 กิโลเมตร) เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เป็นเส้นทางที่ควรส่งเสริมการค้าและการขนส่งชายแดน และอุตสาหกรรมที่เหมาะสมในการส่งเสริม 2 ชนิด ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตร เช่น แปรรูปข้าว ผลิดกาแฟ แปรรูปยาง และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เช่น โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร รถเช่า ผู้นำเที่ยว เนื่องด้วยทุกเมืองที่ถนนสายนี้พาดผ่าน ล้วนมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวในด้านวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ตลอดจนมีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากร จึงทำให้หลายชนิดธุรกิจที่อยู่ใน 2 กลุ่มอุตสาหกรรมนี้ มีศักยภาพที่จะเติบโตได้ในอนาคต ข้อเสนอแนะจากการศึกษาแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ 1) ด้านระบบการคมนาคมขนส่ง พบว่า จังหวัดอุบลราชธานีควรปรับปรุงด้านคมนาคมขนส่ง ได้แก่ สนามบิน ระบบราง และถนนให้สามารถรองรับด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารมากขึ้น 2) การส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมในจังหวัดอุบลราชธานี ได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตร เช่น โรงงานผลิดกาแฟ โรงงานแปรรูปข้าว ศูนย์เปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้า โดยใช้ความได้เปรียบการเป็นเมืองเชื่อมโยงกับเมืองที่สำคัญ ทั้งด้านสินค้าและการท่องเที่ยว 3) การส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเชื่อมโยงสินค้าและการท่องเที่ยว เจริญจากความร่วมมือด้านการเป็นเมืองท่องเที่ยว 4 ประเทศ 5 เมือง ได้แก่ อุบลราชธานี ไทย ปากเซ สปป.ลาว โหจิมินห์ เวียดนาม พนมเปญ และเสียมราฐ กัมพูชา ให้สอดคล้องในทิศทางเดียวกัน

คำสำคัญ: การขนส่งข้ามแดน, การค้าชายแดน, นโยบายขนส่งและโลจิสติกส์, อุบลราชธานี

ABSTRACT

Project Title: The potential of Ubon Ratchathani Province border trade and transport to tune the country into AEC

Name of Investigator: Mrs. Sununta Charoenpanyaying
Mr. Tanawat Dachparot

Month and Year of Completion: March 2018

Ubon Ratchathani province has high potential for border trade and transportation. The key strength is its land border with Lao PDR, which makes Ubon Ratchathani Province a convenient route for road transport between the two nations. It is also the gateway to the southern region of Lao PDR, Cambodia and Vietnam. The study indicated that the Ubon Ratchathani-Ho Chi Minh Route (1,596 km) is a strategic transport pathway linking 4 neighbouring countries including Thailand, Laos, Cambodia and Vietnam. This route should be able to promote trade and cross-border transportation. The industry is suitable for two types of promotion: 1) agricultural industry, such as rice, coffee, and rubber, and 2) tourism industries such as hotels, restaurants, car rental, and tour operators since the cities on this route share a unique culture, history and abundance of resources, which mean they have the potential to grow in the future. Recommendations from the study are divided into 3 areas as follows: 1) Ubon Ratchathani should improve its transport systems such as airports, railways and roads to accommodate both transport vehicles and passengers 2) The promotion of industrial development in Ubon Ratchathani such as coffee factories, rice processing, vehicle replacement centre storage and distribution centre would be beneficial using the advantage of being a city linked to other important cities, both in terms of goods and tourism, and 3) Promoting industrial development in neighbouring countries to link goods and tourism, such as negotiating tourism cooperation in 4 countries, 5 cities: Ubon Ratchathani Thailand, Pakse Lao PDR, Ho Chi Minh Vietnam, Phnom Penh and Siem Reap Cambodia in the same direction.

Key Words: Cross-border Transport, International Trade, Transport and Logistics Policy, Ubon Ratchathani

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	4
1.3 ขอบเขตการศึกษา	5
1.4 กรอบแนวความคิดของการศึกษา	5
1.5 วิธีการศึกษา	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
บทที่ 2 จังหวัดอุบลราชธานี	7
2.1 ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดอุบลราชธานี	7
2.2 เศรษฐกิจในจังหวัดอุบลราชธานี	10
2.3 ระบบคมนาคมขนส่งของจังหวัดอุบลราชธานี	12
2.4 การค้าชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี	16
2.5 ระบบขนส่งที่เชื่อมต่อจังหวัดอุบลราชธานี กับประเทศเพื่อนบ้าน	24
2.6 นโยบายการค้าและการขนส่งชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี	26
2.7 การศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	32
บทที่ 3 จังหวัดเพื่อนบ้านในเส้นทางการค้าชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี	35
3.1 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	35
3.2 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	40
3.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา	49
บทที่ 4 การคัดเลือกเส้นทางและชนิดอุตสาหกรรม	53
4.1 การทบทวนเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และลงพื้นที่ครั้งที่ 1	53
4.2 การคัดเลือกเส้นทาง และอุตสาหกรรม	54
บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ	69
5.1 สรุปผลการศึกษา	69
5.2 ข้อเสนอแนะด้านระบบการคมนาคมขนส่ง	69
5.3 ข้อเสนอแนะด้านการส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมในจังหวัดอุบลราชธานี	71
5.4 ข้อเสนอแนะด้านการส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่เมืองที่เกี่ยวข้อง	71
5.5 ข้อเสนอแนะหน่วยงานที่รับผิดชอบ	72
5.6 ข้อจำกัดในการวิจัย	73
5.7 แนวทางการวิจัยขั้นต่อไป	73

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บรรณานุกรม	75
ภาคผนวก	79
ภาคผนวก 1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยว	81
ภาคผนวก 2 เส้นทางรถโดยสารประจำทาง จังหวัดอุบลราชธานี ไปยังจังหวัดต่าง ๆ	85
ภาคผนวก 3 เกณฑ์การพิจารณา 13 มิติ	91
ภาคผนวก 4 รายงานลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัย ครั้งที่ 1 วันที่ 23- 25 มกราคม พ.ศ.2560	99
ภาคผนวก 5 รายงานลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัย ครั้งที่ 2 วันที่ 16- 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561	111

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2-1	การแบ่งเขตการปกครองจังหวัดอุบลราชธานี 9
ตารางที่ 2-2	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดอุบลราชธานี ประจำปี 2557 10
ตารางที่ 2-3	เวลาเดินทางโดยสายระหว่างประเทศ (International Route) บริษัท ขนส่ง จำกัด (999) 14
ตารางที่ 2-4	เวลารถไฟจากกรุงเทพ- อุบล 15
ตารางที่ 2-5	จุดผ่านแดนถาวร/จุดผ่อนปรน ระหว่างไทย ลาว กัมพูชา ด้านจังหวัดอุบลราชธานี 18
ตารางที่ 2-6	จำนวนประชากรบนเส้นทาง อุบลราชธานี-ดอนตูม..... 25
ตารางที่ 2-7	โครงการปรับปรุง/ขยายช่องจราจรถนน จังหวัดศรีสะเกษ 27
ตารางที่ 2-8	แผนพัฒนาจังหวัดอุบลราชธานี 4 ปี (พ.ศ.2557 - 2560) ที่เกี่ยวข้องกับการค้า ชายแดน 31
ตารางที่ 3-1	สรุปเมืองเศรษฐกิจที่เชื่อมต่อด้านจังหวัดอุบลราชธานีกับประเทศเพื่อนบ้าน 51
ตารางที่ 4-1	เกณฑ์การให้คะแนนด้านวัตถุดิบ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคการผลิต) เพื่อใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรม 62
ตารางที่ 4-2	เกณฑ์การให้คะแนนด้านความต้องการบริการของพื้นที่ (สำหรับอุตสาหกรรม ภาคบริการ) เพื่อใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรม 63
ตารางที่ 4-3	เกณฑ์การให้คะแนนด้านความสามารถของพื้นที่ที่จะจัดตั้งอุตสาหกรรม เพื่อใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรม 64
ตารางที่ 4-4	เกณฑ์การให้คะแนนด้านความสอดคล้องกับอาชีพดั้งเดิมของคนในพื้นที่ เพื่อใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรม 64
ตารางที่ 4-5	เกณฑ์การให้คะแนนด้านการส่งเสริมอุตสาหกรรมในแผนจังหวัดฉบับปัจจุบัน เพื่อใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรม 65
ตารางที่ 4-6	การให้คะแนนและผลการคัดเลือกอุตสาหกรรม 66

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1-1 แสดงพื้นที่ติดต่อกับด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี กับแขวงจำปาสัก และ สาละวัน	1
รูปที่ 1-2 แสดงเส้นทางเชื่อมต่อจากช่องเม็ก –สปป.ลาว – กัมพูชา- เวียดนาม	2
รูปที่ 1-3 แผนที่แสดงกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต	3
รูปที่ 1-4 เส้นทาง Para EWE (740 กม.)	4
รูปที่ 1-5 วิธีดำเนินการศึกษา	6
รูปที่ 2-1 อำเภอในจังหวัดอุบลราชธานี	8
รูปที่ 2-2 สัดส่วนสินค้าสำคัญในภาคเกษตร ของจังหวัดอุบลราชธานี ในปี พ.ศ.2559	11
รูปที่ 2-3 สาขาการผลิตของจังหวัดอุบลราชธานีในพ.ศ. 2557	12
รูปที่ 2-4 เส้นทางหลวงไปยังจังหวัดอุบลราชธานี	13
รูปที่ 2-5 จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสาร ณ สนามบินอุบลราชธานี	16
รูปที่ 2-6 มูลค่าการค้าชายแดนไทย-ลาว/ ไทย-กัมพูชา ปีพ.ศ.2529	16
รูปที่ 2-7 บรรยากาศทั่วไปของด่านชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี	18
รูปที่ 2-8 บรรยากาศทั่วไปของด่านพรมแดนช่องเม็ก	19
รูปที่ 2-9 มูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านด่านศุลกากรช่องเม็ก ปีงบประมาณ 2555-2559	19
รูปที่ 2-10 มูลค่าสินค้านำเข้าผ่านด่านศุลกากรช่องเม็ก ปีงบประมาณ 2555-2559	20
รูปที่ 2-11 มูลค่าสินค้านำเข้า และส่งออก 10 อันดับผ่านด่านศุลกากรช่องเม็ก ปีงบประมาณ 2559	20
รูปที่ 2-12 เขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเขมราฐ	21
รูปที่ 2-13 บรรยากาศทั่วไปของด่านพรมแดนเขมราฐ	22
รูปที่ 2-14 มูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรเขมราฐ ปีงบประมาณ 2551-2559 .	22
รูปที่ 2-15 มูลค่าสินค้านำเข้า และส่งออก 10 อันดับผ่านด่านศุลกากรเขมราฐ ปีงบประมาณ 2559	23
รูปที่ 2-16 16 ช่องทางเดินระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน	24
รูปที่ 2-17 เส้นทางช่องเม็ก - ปากช่อง - ดอนตูม	25
รูปที่ 2-18 เส้นทางโครงการปรับปรุง/ขยายช่องจราจรถนน จังหวัดศรีสะเกษ	28
รูปที่ 2-19 แผนที่แสดงเขตติดต่อจังหวัดยโสธร	29

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 2-20 แผนที่ภูมิประเทศและเขตการปกครอง จังหวัดอำนาจเจริญ	30
รูปที่ 3-1 แผนที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (แขวงสำคัญของลาวใต้)	35
รูปที่ 3-2 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดกอนตูม	40
รูปที่ 3-3 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดเถรใหญ่	41
รูปที่ 3-4 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดกว้างนาม	43
รูปที่ 3-5 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดดำนัง	44
รูปที่ 3-6 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดกว้างหางาย	46
รูปที่ 3-7 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดบึงดิง	48
รูปที่ 4-1 ภาพรวมขั้นตอนการคัดเลือกเส้นทาง และชนิดอุตสาหกรรม	54
รูปที่ 4-2 ภาพรวมขั้นตอนการคัดเลือกเส้นทาง	55
รูปที่ 4-3 เส้นทางที่ 1 ช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี - โฮจิมินห์ซิตี้ เวียดนาม	55
รูปที่ 4-4 เส้นทางที่ 2 ช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี - ดำนัง เวียดนาม	57
รูปที่ 4-5 เส้นทางที่ 3 ช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี - จังหวัดรัตนคีรี กัมพูชา	58
รูปที่ 4-6 ภาพรวมขั้นตอนการคัดเลือกชนิดอุตสาหกรรม	59

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

จังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดน เนื่องจากมีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ มีระยะทางรวม 428 กิโลเมตร คือ สปป.ลาว ระยะทาง 361 กิโลเมตร มีพรมแดนติดต่อกับลาว 3 แขวง คือ แขวงสุวรรณเขต สาละวัน และ จำปาสัก และกัมพูชา ระยะทาง 67 กิโลเมตร ติดต่อกับจังหวัดพระวิหาร



รูปที่ 1-1 แสดงพื้นที่ติดต่อกับด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี กับแขวงจำปาสัก และสาละวัน

ที่มา: บริษัท ไทยเอ็มทีบี จำกัด

จังหวัดอุบลราชธานีมีจุดแข็งที่สำคัญ คือ อยู่ตรงข้ามกับแขวงจำปาสักซึ่งเป็นแขวงที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้ของลาว อยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในภาคใต้ของลาวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในแขวงจำปาสัก และการที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศลาวทางบก ทำให้มีการขนส่งสินค้าทางถนนได้โดยสะดวก



รูปที่ 1-2 แสดงเส้นทางเชื่อมต่อจากช่องเม็ก – สปป.ลาว – กัมพูชา- เวียดนาม

ที่มา: หอการค้าจังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานีเป็นประตูสำคัญสู่ภาคใต้ของ สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เส้นทาง การขนส่งที่สำคัญ จากด่านพรมแดนช่องเม็กสามารถเดินทางเชื่อมหลัก ไปยัง ปากเซ แขวงจำปาสัก และออก แขวงสาละวัน เข้าไปทางเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม หรือเดินทางต่อไปยังแขวงอัตตะปือ ไปทางคอนตูม ประเทศเวียดนาม นอกจากนี้จากแขวงจำปาสักสามารถเดินทางเข้าสู่กัมพูชา ไปยังพนมเปญ และต่อไปยัง โฮจิมินห์ซิตี้ ได้ ดังนี้

1. เส้นทางสาย ช่องเม็ก – ปากเซ – สาละวัน

ช่องเม็ก $\xrightarrow{20 \text{ กม.}}$ โพนทอง $\xrightarrow{20 \text{ กม.}}$ ปากเซ $\xrightarrow{90 \text{ กม.}}$ สาละวัน

2. เส้นทางสาย ช่องเม็ก – ปากเซ – เซกอง – อัตตะปือ – ชายแดนเวียดนาม

ช่องเม็ก $\xrightarrow{20 \text{ กม.}}$ โพนทอง $\xrightarrow{20 \text{ กม.}}$ ปากเซ $\xrightarrow{30 \text{ กม.}}$ เซกอง
 $\xrightarrow{70 \text{ กม.}}$ อัตตะปือ $\xrightarrow{100 \text{ กม.}}$ ภูเกี๋ย

3. เส้นทางสาย ช่องเม็ก – ปากเซ – คอนพะเพ็ง – สติงแตรง – กระเจาะ

ช่องเม็ก $\xrightarrow{150 \text{ กม.}}$ คอนพะเพ็ง $\xrightarrow{80 \text{ กม.}}$ ชายแดนกัมพูชา
 $\xrightarrow{50 \text{ กม.}}$ สติงแตรง $\xrightarrow{70 \text{ กม.}}$ กระเจาะ

นอกจากนี้ จังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีศักยภาพในการค้าและการขนส่งชายแดน นอกเหนือจากพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนามแล้ว ในแนวพื้นที่เศรษฐกิจอื่นได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยวน

และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน 13 กลุ่มพื้นที่ โดยเฉพาะเส้นทาง : จำปาสัก (ลาว) – อุบลราชธานี (ไทย) จุดผานแดน : วังเตา (ลาว) – ชองเม็ก (ไทย) ให้มีความสำคัญลำดับสูงในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ในกลุ่มสามเหลี่ยมมรกต (Emerald Triangle) ครอบคลุมพื้นที่ตอนเหนือและกลางของกัมพูชา (บริเวณสตึงแตรง) ตอนใต้ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย (บริเวณจังหวัดอุบลราชธานี) และตอนใต้ของลาว (บริเวณแขวงจำปาสัก) โดยมีประชากรรวมกันประมาณ 5 ล้านคน สามเหลี่ยมมรกตเป็นความร่วมมือระหว่างกัมพูชา ลาว และไทย ครอบคลุม 7 จังหวัด/แขวง ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี และศรีสะเกษของไทย จังหวัดพระวิหาร อุดรมิชัย และสตึงแตรงของกัมพูชา แขวงสาละวัน และจำปาสักของ สปป.ลาว ในพื้นที่สามเหลี่ยมมรกตมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของภูมิภาค ซึ่งตอบสนองต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ในการสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม และเป็นการสอดคล้องต่อแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดนประมาณ 30-50 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าบริเวณชายแดน โดยพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน



รูปที่ 1-3 แผนที่แสดงกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต

นอกจากนี้ความพยายามในการผลักดันเพื่อส่งเสริมเส้นทางเศรษฐกิจดังกล่าว ได้มีแนวทางการศึกษา การส่งเสริมโอกาสทางเศรษฐกิจของไทยตามเส้นทางคู่ขนานแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (Para EWEC) (อุบลราชธานี-ชองเม็ก-ปากเซ-อัตตะปือ-กอนตูม-บึงดิง-กวีญิน) เพื่อเส้นทางคู่ขนานระเปียง

เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (PARA EWEC : Parallel East West Economic Corridor)¹ เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ทางจากทะเลจีนใต้ที่ดำเนินไปยังทะเลอันดามันที่ทวาย ประเทศเมียนมา โดยผ่านแขวงอัตตะปือ - แขวงเซกอง - แขวงจำปาสัก - จังหวัดอุบลราชธานี - ศรีสะเกษ - สุรินทร์ - บุรีรัมย์ - นครราชสีมา - กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี - ทวาย (เมียนมา) เพื่อให้จังหวัดอุบลราชธานีเป็นอีกหนึ่งประตู (Gate Way) สู่กลุ่มประเทศอินโดจีนตอนกลางและตอนใต้ ตามกรอบการท่องเที่ยวสามเหลี่ยมมรกต (The Emerald Triangle) และวงกลมเศรษฐกิจอินโดจีน (Economic Circle in Indochina Thai - Laos - Vietnam - Cambodia) ภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Sub-region : GMS) และความร่วมมือทางเศรษฐกิจของ ASEAN



รูปที่ 1-4 เส้นทาง Para EWEC (740 กม.)

อุบลราชธานี-ปากเซ (จำปาสัก)-เซกอง-สามัคคี (อัตตะปือ)-กอนตูม เปลกู (ชาลาย)-กวีญิน (บิ่งดิ่ง)

ที่มา: สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสุวรรณเขต

การศึกษาเพื่อเพิ่มศักยภาพในเส้นทางการค้าการขนส่ง ด้านจังหวัดอุบลราชธานีนี้ เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและความพร้อมของประเทศไทยต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community หรือ AEC) ได้อีกทางหนึ่งเช่นกัน

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1) ศึกษาสภาพการค้าชายแดนโดยทั่วไปของจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย แขวงจำปาสัก สปป.ลาว จังหวัดสintang จังหวัดพนมเปญ และจังหวัดเสียมราฐ ในกัมพูชา

¹ เป็นแนวคิดที่หอการค้าจังหวัดอุบลราชธานีนำเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) ศึกษาสภาพเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อจังหวัดอุบลราชธานี ประเทศไทย แขวงจำปาสัก สปป.ลาว จังหวัดสปป.ลาว จังหวัดพมเปญ และจังหวัดเสียมราฐ ในกัมพูชา

3) วิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันของการค้าการขนส่งชายแดนในเส้นทางนี้รวมทั้งแนวโน้มในอนาคต

4) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการพัฒนาการค้าการขนส่งชายแดน

5) เสนอแนะแนวทางและแผนการแก้ไขเพื่อพัฒนาศักยภาพการค้าการขนส่งชายแดน

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ เป็นการศึกษาด้านการค้าและการขนส่ง จำกัดพื้นที่ตามแนวเส้นทาง ช่องเม็ก – จำปาสัก สปป.ลาว - จังหวัดสปป.ลาว จังหวัดพมเปญ และจังหวัดเสียมราฐ ในกัมพูชา

1.4 กรอบแนวความคิดของการศึกษา

เส้นทางการค้าการขนส่งชายแดน ณ ด้านพรมแดนทางบกด้านจังหวัดอุบลราชธานี มีความพร้อมในการส่งเสริมการค้าและการขนส่งชายแดนไทย และความพร้อมต่อการรองรับ AEC ได้

1.5 วิธีการศึกษา

การดำเนินการศึกษา ได้กำหนดขั้นตอนออกเป็น 2 งานหลัก ประกอบด้วย

1) รวบรวมข้อมูล ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดชายแดนทั้งของประเทศไทย สปป.ลาว และประเทศกัมพูชา ปริมาณการค้าการขนส่งชายแดนของทั้ง 3 ประเทศ และการเก็บข้อมูลภาคสนาม สภาพการค้าชายแดนของจังหวัดอุบลราชธานี เส้นทางขนส่งที่เชื่อมต่อชายแดนของทั้ง 3 ประเทศ ประเทศไทย สปป.ลาว และประเทศกัมพูชา

2) การวิเคราะห์ ได้แก่ การวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของการค้าและการขนส่งชายแดนตามเส้นทาง เพื่อนำผลการศึกษามาประมวลและเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการผลักดันศักยภาพของเส้นทางการค้าชายแดน

สถานที่เก็บข้อมูล ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี แขวงจำปาสัก สปป.ลาว จังหวัดสปป.ลาว จังหวัดพมเปญ และจังหวัดเสียมราฐ ในกัมพูชา



รูปที่ 1-5 วิธีดำเนินการศึกษา

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทราบถึงสภาพแท้จริงของการค้าการขนส่งชายแดน ด้านจังหวัดอุบลราชธานี
- 2) เข้าใจถึงสภาพของปัญหาที่เกิดขึ้นจากการค้าการขนส่งในเส้นทางดังกล่าว
- 3) เข้าใจถึงศักยภาพที่แท้จริงของเส้นทางดังกล่าวที่สามารถเชื่อมต่อการค้ากับ AEC ต่อไปในอนาคต
- 4) แนวทางในการผลักดันศักยภาพของเส้นทางการค้าชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี เพื่อให้ประเทศไทยสามารถเตรียมพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการค้าการขนส่งและโลจิสติกส์ของอนุภาค

บทที่ 2

จังหวัดอุบลราชธานี

2.1 ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดขนาดใหญ่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงสุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและของประเทศไทย เป็นที่ตั้งของเส้นเวลาหลักของประเทศ ที่เส้นแวง 105 องศาตะวันออก โดยเป็นจังหวัดแรกที่ได้เห็นดวงอาทิตย์ก่อนพื้นที่อื่น ๆ ทั่วประเทศ เป็นดินแดน “รับตะวันใหม่ก่อนใครในสยาม” มีเนื้อที่ประมาณ 16,112.62 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 9,840,526 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 9.5 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของภาค และมีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 5 ของประเทศ ตั้งอยู่ในบริเวณแอ่งโคราช ลักษณะพื้นที่โดยทั่วไปเป็นที่ราบสูงลาดเอียงไปทางตะวันออก มีแม่น้ำมูลไหลผ่านกลางจังหวัดจากทิศตะวันตกมายังทิศตะวันออก มาบรรจบกับแม่น้ำชีแล้ว ไหลลงสู่แม่น้ำโขงที่อำเภอโขงเจียม มีภูเขาสลับซับซ้อนทางตอนใต้ เทือกเขาสำคัญ คือ เทือกเขาบรรทัด และ เทือกเขาพนมดงรัก อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครระยะทาง 630 กิโลเมตร และมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดและประเทศใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดจังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธร และสปป.ลาว
ทิศใต้	ติดจังหวัดศรีสะเกษ และประเทศกัมพูชา
ทิศตะวันออก	ติด สปป.ลาว
ทิศตะวันตก	ติดจังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดยโสธร



รูปที่ 2-1 อำเภอในจังหวัดอุบลราชธานี

ที่มา: ยุทธศาสตร์จังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานีแบ่งการปกครองออกเป็น 25 อำเภอ 216 ตำบล 2,699 หมู่บ้าน 500,686 ครัวเรือน มีจำนวนประชากรในปี 2559 ทั้งสิ้น 1,858,618 คน แยกเป็นชาย 931,169 คน หญิง 927,449 คน ดังแสดงในตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 การแบ่งเขตการปกครองจังหวัดอุบลราชธานี

ที่	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	อบต.	เทศบาล			เนื้อที่ (ตร.กม.)	ระยะทางจาก จังหวัด (กม.)
					นคร	เมือง	ตำบล		
1	เมืองฯ	11	155	8	1	1	3	406.39	-
2	วารินชำราบ	15	192	9	-	1	7	584.00	5
3	เดชอุดม	16	243	14	-	1	4	1,416.00	45
4	พิบูลมังสาหาร	13	180	10	-	1	4	1,277.95	45
5	เขมราฐ	9	123	4	-	-	6	522.16	104
6	เขื่องใน	18	182	16	-	-	3	772.82	38
7	ตระการพืชผล	23	234	22	-	-	1	1,306.00	50
8	ม่วงสามสิบ	14	158	14	-	-	1	917.54	34
9	น้ำยืน	7	101	5	-	-	3	845.50	110
10	บุญศรี	8	126	6	-	-	3	1,402.00	92
11	ศรีเมืองใหม่	11	121	11	-	-	1	1,310.00	83
12	โขงเจียม	5	52	5	-	-	1	901.80	85
13	กุดข้าวปุ้น	5	75	5	-	-	1	320.00	78
14	นาจะหลวย	6	78	5	-	-	2	632.00	122
15	ตาลชุม	6	59	6	-	-	1	505.11	32
16	โพธิ์ไทร	6	71	6	-	-	1	301.00	99
17	สำโรง	9	108	8	-	-	1	416.00	28
18	สิรินธร	6	76	5	-	-	2	370.01	75
19	ดอนมดแดง	4	47	4	-	-	-	235.00	35
20	ทุ่งศรีอุดม	5	52	5	-	-	-	307.00	75
21	นาเยีย	3	35	1	-	-	3	229.00	40
22	นาตาล	4	64	4	-	-	-	194.84	103
23	เหล่าเสือโก้ก	4	55	3	-	-	1	284.00	23
24	สว่างวีระวงศ์	4	57	1	-	-	3	270.00	29
25	น้ำขุ่น	4	55	2	-	-	2	386.50	90
	รวม	216	2,699	185	1	4	54	16,112.62	

ที่มา: จังหวัดอุบลราชธานี

2.2 เศรษฐกิจในจังหวัดอุบลราชธานี

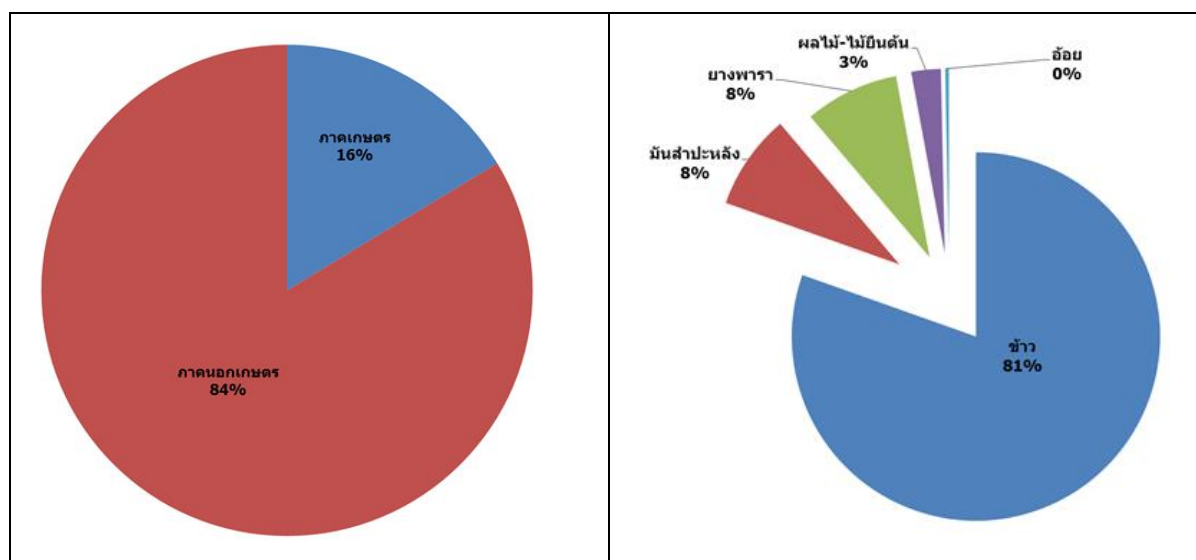
โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดอุบลราชธานี ขึ้นอยู่กับภาคเกษตร มีสัดส่วนร้อยละ 16 ในขณะที่ภาคนอกเกษตรมีสัดส่วนร้อยละ 84 ดังแสดงในตารางที่ 2-2 และรูปที่ 2-2

ตารางที่ 2-2 ผลผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดอุบลราชธานี ประจำปี 2557

สาขาการผลิต	มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาประจำปี (ล้านบาท)			โครงสร้างการผลิต ณ ราคาประจำปี (ร้อยละ)			อัตราการขยายตัว ณ ราคาคงที่ (ร้อยละ)		
	2555	2556	2557	2555	2556	2557	2555	2556	2557
ภาคเกษตร	31,088	28,141	28,444	19.5	16.4	16.3	5.6	-10.1	0.6
สาขาเกษตรกรรม ล่าสัตว์ และป่าไม้	30,473	27,460	27,774	19.1	16.0	16.0	5.8	-10.2	0.6
สาขาประมง	615	682	670	0.4	0.4	0.3	-0.7	-0.6	0.9
ภาคนอกเกษตร	128,589	143,566	145,546	80.5	83.6	83.7	4.6	6.7	3.3
สาขาเหมืองแร่ และเหมืองหิน	203	229	214	0.1	0.1	0.1	4.9	8.6	-12.6
สาขาอุตสาหกรรม	30,722	33,007	33,903	19.2	19.2	19.5	3.9	5.8	6.2
สาขาไฟฟ้า ก๊าซ	1,195	1,347	1,578	0.7	0.8	0.9	-2.0	5.9	12.9
สาขาการก่อสร้าง	4,602	4,535	3,869	2.9	2.6	2.2	6.8	-1.7	-14.8
สาขาการขนส่ง การขายปลีก	42,211	48,848	47,291	26.4	28.4	27.2	6.5	9.0	3.4
สาขาโรงแรมและ ภัตตาคาร	1,232	1,161	970	0.8	0.7	0.6	-0.6	-1.2	-8.8
สาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม	2,327	2,313	2,366	1.5	1.3	1.3	-1.2	0.6	3.0
สาขาตัวกลางทาง การเงิน	10,901	12,889	14,408	6.8	7.5	8.3	16.4	12.7	7.8
สาขาบริการด้าน อสังหาริมทรัพย์ ให้เช่าและบริการ ทางธุรกิจ	13,018	15,162	15,605	8.2	8.8	9.0	1.2	3.1	1.3
สาขาบริหารราชการ แผ่นดินและป้องกัน ประเทศ ฯ	8,877	9,463	9,912	5.6	5.5	5.7	-2.0	3.8	1.6
สาขาการศึกษา	8,813	9,608	10,195	5.5	5.6	5.9	4.2	3.2	1.7

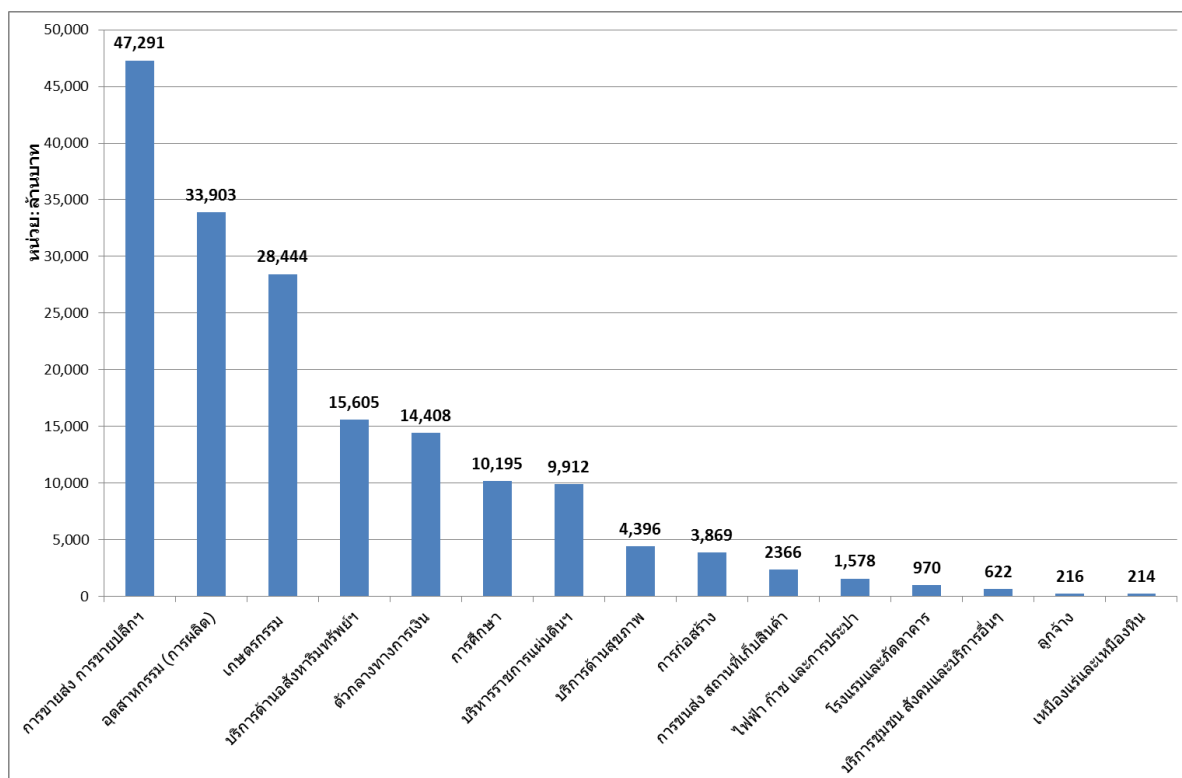
สาขาการผลิต	มูลค่าเพิ่ม ณ ราคาประจำปี (ล้านบาท)			โครงสร้างการผลิต ณ ราคาประจำปี (ร้อยละ)			อัตราการขยายตัว ณ ราคาคงที่ (ร้อยละ)		
	2555	2556	2557	2555	2556	2557	2555	2556	2557
สาขาบริการด้าน สุขภาพและสังคม	3,601	4,127	4,396	2.3	2.4	2.5	0.3	13.6	2.6
สาขาการให้บริการ ชุมชนสังคมและ บริการส่วนบุคคลอื่นๆ	734	610	622	0.5	0.4	0.4	0.2	-15.0	7.5
สาขาถูกจ้างใน ครัวเรือนส่วนบุคคล	153	268	216	0.1	0.2	0.1	-51.4	91.8	-24.0
Gross Provincial Products (GPP)	159,676	171,707	173,990	19.5	16.4	16.3	4.8	3.6	2.8
Per Capita GPP	92,022	99,235	100,864	100.0	100.0	100.0	11.2	7.8	1.6
Population (1,000 persons)	1,735	1,730	1,725				-0.3	-0.3	-0.3
ดัชนีราคาผลิตภัณฑ์	128.5	133.3	131.4				5.8	3.8	-1.4

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสำนักนายกรัฐมนตรีน



รูปที่ 2-2 สัดส่วนสินค้าสำคัญในภาคเกษตร ของจังหวัดอุบลราชธานี ในปี พ.ศ.2559

ที่มา: สำนักงานเกษตรจังหวัดอุบลราชธานี



รูปที่ 2-3 สาขาการผลิตของจังหวัดอุบลราชธานี พ.ศ. 2557

ที่มา: สำนักงานเกษตรจังหวัดอุบลราชธานี

สินค้าเกษตรที่สำคัญของจังหวัดอุบลราชธานี คือ ข้าว มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 81 รองลงมาในอัตราส่วนที่เท่ากัน คือ มันสำปะหลังและยางพารา ดังแสดงในรูปที่ 2-2

ภาคอุตสาหกรรมเป็นสาขาที่มีความสำคัญในอันดับ 2 ของจังหวัด รองจาก การขายส่ง ขายปลีก โดยมีโรงงานอุตสาหกรรมในปี 2559 จำนวนทั้งสิ้น 1,452 โรงงาน สาขาอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตร ประกอบด้วย การสีข้าว การทำมันเส้น การอบลดความชื้นข้าวเปลือก อุตสาหกรรมขนส่ง ประกอบด้วย การซ่อม และเคาะพ่นสีรถยนต์ ทำหลังคารถยนต์ และทำเบาะรถยนต์ และอุตสาหกรรมทั่วไป เช่น การขุด ตัก ดิน ทราบและดูดทราย

2.3 ระบบการคมนาคมขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี

ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งการคมนาคมทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางรถไฟ ทางหลวงที่สำคัญ ได้แก่

- ทล. 23 หรือถนนแจ้งสนิท (สายบางไผ่ - อุบลราชธานี)
- ทล. 24 (สายสีคิ้ว - อุบลราชธานี)
- ทล. 202 (สายชัยภูมิ - เขมราฐ)
- ทล. 212 (สายหนองคาย - อุบลราชธานี)
- ทล. 217 (สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก)

- ทล. 226 (สายหัวทะเล – วารินชำราบ)
- ทล. 231 (ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี)

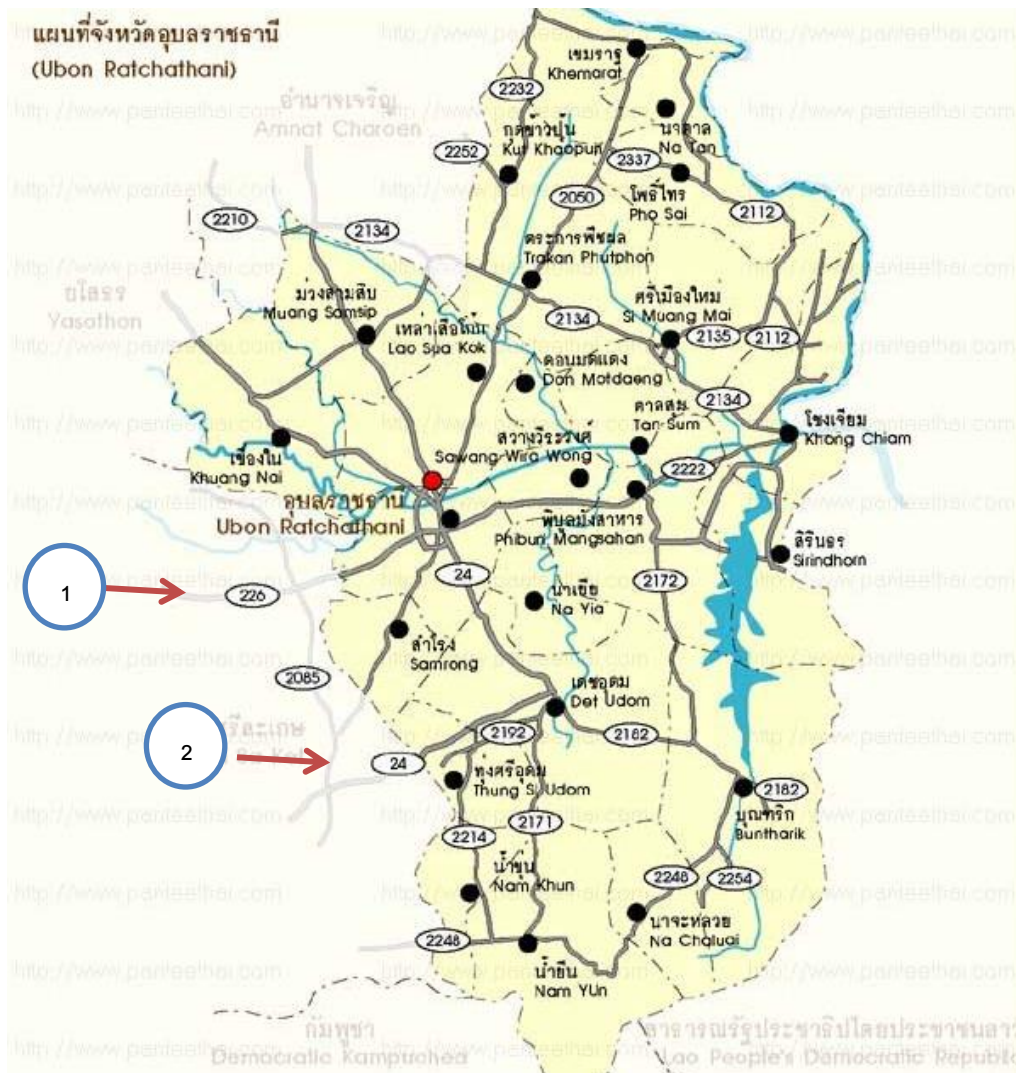
2.3.1 ทางบก

ก. โดยรถยนต์

จากกรุงเทพฯ สามารถเดินทางไปยังจังหวัดอุบลราชธานีได้ 2 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1 ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรี แยกขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ไปจนถึงจังหวัดนครราชสีมา จากนั้นแยกใช้ทางหลวงหมายเลข 226 ผ่านจังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ ไปจนถึงจังหวัดอุบลราชธานี

เส้นทางที่ 2 ใช้ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จนถึงจังหวัดสระบุรี แยกขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) ไปจนถึงอำเภอสีคิ้ว แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 24 (โชคชัย-เดชอุดม) ผ่านอำเภอโชคชัย อำเภอนางรอง อำเภอสังขะ อำเภอเดชอุดม ไปจนถึงจังหวัดอุบลราชธานี



รูปที่ 2-4 เส้นทางหลวงไปยังจังหวัดอุบลราชธานี

ที่มา: แผนที่ไทยดอทคอม

ข. รถโดยสารประจำทาง

รถโดยสารประจำทางปรับอากาศของบริษัท ขนส่ง จำกัด และของเอกชน สายกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี และกรุงเทพฯ-โขงเจียม ออกจากสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต 2) ถนนกำแพงเพชร 2 ทุกวัน วันละหลายเที่ยว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง

จากจังหวัดอุบลราชธานี มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้แก่

- อุบลราชธานี ไป เชียงใหม่
- อุบลราชธานี ไป อุดรดิตถ์ (ด่วน)
- เชียงใหม่ ไป อุบลราชธานี
- อุดรดิตถ์ ไป อุบลราชธานี (ด่วน)
- อุบลราชธานี ไป เชียงราย (ด่วน)
- เชียงราย ไป อุบลราชธานี (ด่วน)
- อุบลราชธานี ไป ระยอง
- ระยอง ไป อุบลราชธานี

ค. รถโดยสารระหว่างประเทศ

บริษัทขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี เปิดเส้นทางรถโดยสารระหว่างประเทศ อุบลราชธานี – ปากเซ วันละ 4 เที่ยว คือ

ตารางที่ 2-3 เวลาเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ (International Route)

บริษัท ขนส่ง จำกัด (999) The Transport Co., Ltd

รหัส เส้นทาง Code	ชื่อเส้นทาง Route	มาตรฐานรถโดยสาร Bus standard	ค่าโดยสาร Fare	ระยะทาง Distance	ระยะเวลา Duration	เวลารถออกต้นทาง Outbound	เวลารถออก ปลายทาง Inbound
3	อุบลราชธานี - ปากเซ Ubonratchathani - Pakse	ม.1ข	200	138	3	09.30,15.30	08.30,15.30
10	กรุงเทพฯ - วังเต่า - ปากเซ Bangkok – Wang tao - Pakse	ม.1พ	900	790	12	20.30	16.00,17.00

ข้อมูล ณ วันที่ 29 กรกฎาคม 2558

ที่มา: บริษัท ขนส่ง จำกัด

การเปิดรถโดยสารระหว่างประเทศเพื่อการท่องเที่ยว ได้แก่ เส้นทางอุบลราชธานี-คอนพะเพ็ง (จำปาสัก) ไป-กลับวันละ 1 เที่ยว โดยมีต้นทางสถานีขนส่งอุบลราชธานี 07.00 น. ถึงคอนพะเพ็ง 14.00 น. ต้นทางคอนพะเพ็ง 16.00 น. ถึงสถานีขนส่งอุบลราชธานี 21.00 น. ค่าโดยสาร 400 บาท นอกจากนี้มีแนวทางในการพัฒนาเพื่อเปิดเส้นทางรถโดยสาร เส้นทางอุบลฯ-ศรีสะเกษ-เสียมราฐ

ง. การขนส่งทางรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีบริการรถไฟออกจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปยัง จังหวัดอุบลราชธานีทุกวัน ทั้งรถเร็ว รถด่วน และรถด่วนพิเศษ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมงครึ่ง – 12 ชั่วโมง

ตาราง 2-4 เวลารถไฟจากกรุงเทพ- อุบล

รถ	อุบล - กรุงเทพ		ออก	ถึง	กรุงเทพ - อุบล		ออก	ถึง
เร็ว	ขบวน	136	07:00	18:40	ขบวน	135	06:40	18:00
เร็ว	"	146	08:45	21:00	"	145	15:20	03:35
สปริงเตอร์	"	22	14:50	23:15	"	21	05:45	14:20
เร็ว	"	144	15:05	03:15	"	139	18:55	06:15
เร็ว	"	142	16:50	04:25	"	141	22:25	10:20
ด่วน	"	68	18:30	05:50	"	67	20:30	07:25
เร็ว	"	140	19:30	07:30	"	143	23:40	11:50
ด่วนพิเศษ สายอีสานวัฒนา	"	24	19:00	05:15	"	23	20:30	06:35

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ รถไฟด่วนพิเศษ สายอีสานวัฒนา ให้บริการจาก กรุงเทพมหานคร ถึง อุบลราชธานี เริ่มบริการเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

2.3.2 ทางน้ำ

การเดินทางทางน้ำมีท่าเรือตั้งแต่จังหวัดอำนาจเจริญ ผ่านอำเภอเขมราฐ และอำเภอนาตาล จนถึง สุดเขตพื้นที่อำเภอโพธิ์ไทร จังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง ประมาณ 100 กิโลเมตร มีท่าเรือประเพณีที่มี จุดจอดเรือ จำนวน 44 แห่ง จำนวนเรือมี 1,635 ลำ ดังนี้

อำเภอขามเฒ่า จุดจอดเรือมี 10 แห่ง จำนวนเรือ 638 ลำ

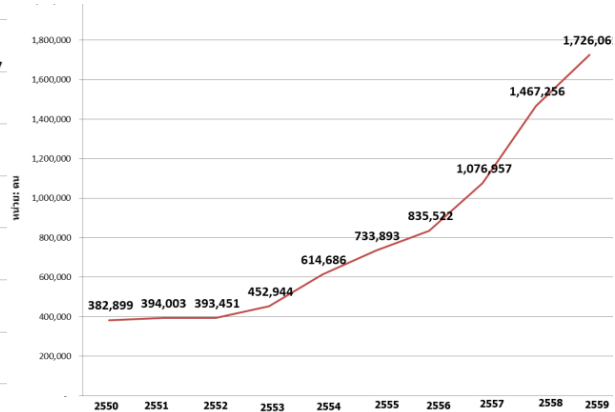
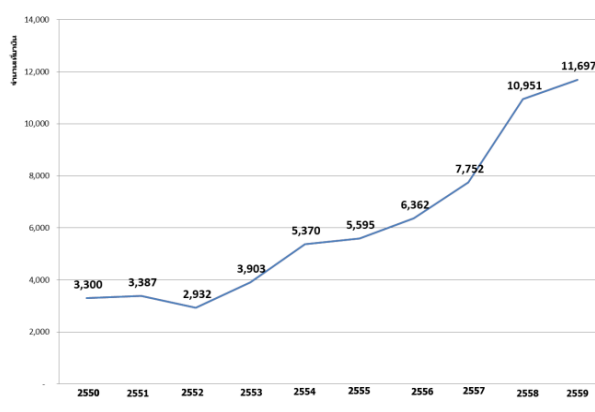
อำเภอเขมราฐ จุดจอดเรือมี 17 แห่ง จำนวนเรือ 440 ลำ

อำเภอนาตาล จุดจอดเรือมี 8 แห่ง จำนวนเรือ 173 ลำ

อำเภอโพธิ์ไทร จุดจอดเรือมี 9 แห่ง จำนวนเรือ 384 ลำ

2.3.3 ทางอากาศ

จังหวัดอุบลราชธานี มีท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ซึ่งมีสายการบินให้บริการ 5 สายการบิน ได้แก่ นกแอร์ แอร์เอเชีย ไทย-สมายล์ ไทยไลอ้อนแอร์ และกานต์แอร์ (เชียงใหม่-อุบลราชธานี) รวม 18 เที่ยวบิน/สัปดาห์ จากสถิติเที่ยวบินเข้า-ออก ณ สนามบิน ในปี พ.ศ.2559 มีจำนวนเที่ยวบิน จำนวน 11,697 เที่ยวบิน และมีจำนวนผู้โดยสารในปีดังกล่าว จำนวน 1,726,061 คน



จำนวนเที่ยวบิน ณ สนามบินนานาชาติอุบลราชธานี
ในช่วงปี 2550-2559

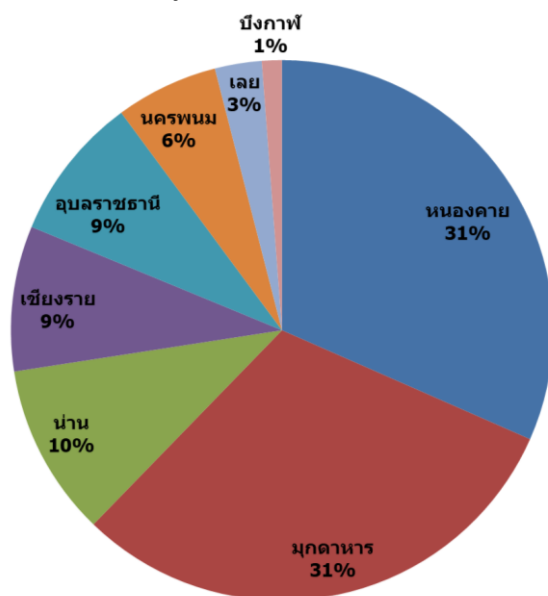
จำนวนผู้โดยสาร ณ สนามบินนานาชาติอุบลราชธานี ในช่วง
ปี 2550-2559

รูปที่ 2-5 จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสาร ณ สนามบินอุบลราชธานี

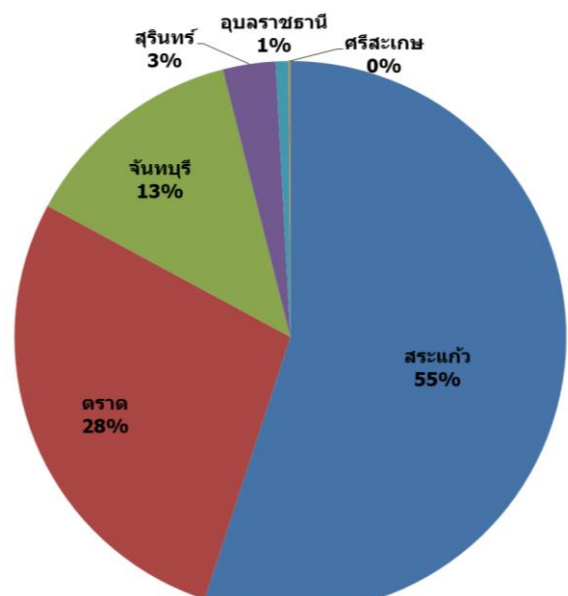
ที่มา: กรมท่าอากาศยาน ประมวลข้อมูลจาก www.airports.go.th

2.4 การค้าชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานี มีแนวพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สปป.ลาว และ ประเทศกัมพูชา มีระยะทางทั้งหมด 428 กิโลเมตร คือ แบ่งเป็น สปป.ลาว จาก อำเภอเขมราฐ - อำเภอน้ำยืน ติดต่อกับ แขวงสุวรรณเขต และแขวงจำปาสัก ระยะทาง 361 กิโลเมตร และประเทศกัมพูชา จาก อำเภอน้ำยืน ติดกับจังหวัดพระวิหาร เป็นระยะทาง 67 กิโลเมตร การค้าชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี มีการค้าชายแดนกับ ส.ปป.ลาว คิดเป็นร้อยละ 9 เมื่อเทียบการค้าชายแดนแยกตามจังหวัด และมีการค้าชายแดนกับกัมพูชา เพียงร้อยละ 1 เท่านั้น



มูลค่าการค้าชายแดน ไทย-ลาว แยกตามจังหวัด



มูลค่าการค้าชายแดน ไทย-กัมพูชา แยกตามจังหวัด

รูปที่ 2-6 มูลค่าการค้าชายแดนไทย-ลาว/ ไทย-กัมพูชา ปีพ.ศ.2529

ที่มา: ประมวลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

จังหวัดอุบลราชธานีมีช่องทางการค้ารวม 7 จุด จำแนกเป็นจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง และจุดผ่อนปรน 5 แห่ง ดังแสดงในตารางที่ 2-5

1) ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) จำนวน 6 จุด ได้แก่

- จุดผ่านแดนถาวร จำนวน 2 จุด ได้แก่

(1) ด้านพรมแดนช่องเม็ก ตั้งอยู่เขตรอยต่อพรมแดนช่องเม็ก อำเภอสิรินธร กับด้านวังเต่าของสปป.ลาว โดยมีจุดเชื่อมต่อเป็นเส้นทางคมนาคมทางบก

(2) ด้านพรมแดนปากแซง ตั้งอยู่ที่บ้านปากแซง อำเภอนาตาล ตรงข้ามกับ บ้านตาดสะพาน เมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน สปป.ลาว จุดผ่านแดนแห่งนี้มีแม่น้ำโขงกั้นพรมแดนระหว่างไทย - สปป.ลาว การคมนาคมและขนส่งสินค้าใช้ทางเรือและแพขนานยนต์

- จุดผ่อนปรน จำนวน 4 จุด คือ

(1) หน้าที่ทำการเทศบาลเขมราฐ อำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี ติดกับแขวงสุวรรณเขต

(2) บ้านสองคอน หมู่ที่ 1 ตำบลสองคอน อำเภอโพธิ์ไทร จังหวัดอุบลราชธานี ติดกับแขวงสาละวัน

(3) บ้านด่านเก่า หมู่ที่ 1 ตำบลโขงเจียม อำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี ติดกับแขวงจำปาสัก

(4) ช่องตาอุ บ้านหนองแสง หมู่ที่ 3 ตำบลโพธิ์งาม อำเภอบุญทริก จังหวัดอุบลราชธานี ติดกับแขวงจำปาสัก

2) การค้าชายแดนกับประเทศกัมพูชา จำนวน 1 จุด คือ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า ตั้งอยู่บ้านน้ำเย็น หมู่ที่ 6 ตำบลโขง อำเภอน้ำเย็น จังหวัดอุบลราชธานี ติดกับ บ้านสะเตียลกวาง อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร



ด้านพรมแดนช่องเม็ก



ด้านพรมแดนบ้านปากแซง



ด่านพรมแดนเขมราฐ

ด่านพรมแดนบ้านด่านเก่า (ปี 2552)

รูปที่ 2-7 บรรยากาศทั่วไปของด่านชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี

ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามระหว่างวันที่ 23-25 มกราคม 2560

ตารางที่ 2-5 จุดผ่านแดนถาวร/จุดผ่อนปรน ระหว่างไทย-ลาว กัมพูชา ด้านจังหวัดอุบลราชธานี

ลำดับ	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้าน	เวลาทำการ
การค้าไทย-สปป.ลาว			
จุดผ่านแดนถาวร 2 จุด			
1	จุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก	แขวงจำปาสัก	6.00-20.00 น. ทุกวัน
2	จุดผ่านแดนถาวรปากแซง	แขวงสาละวัน	8.00-18.00 น. ทุกวัน
จุดผ่อนปรน 4 จุด			
1	หน้าที่ทำการเทศบาลเขมราฐ อำเภอเขมราฐ	แขวงสุวรรณเขต	8.00-15.00 น. จันทร์ – ศุกร์
2	บ้านสองคอน อำเภอโพธิ์ไทร	แขวงสาละวัน	9.00 – 15.00 น. วันพฤหัสบดี
3	บ้านด่านเก่า อำเภอโขงเจียม	แขวงจำปาสัก	9.00 – 15.00 น. วันพฤหัสบดี และวันเสาร์
4	ช่องตาอุ บ้านหนองแสง อำเภอบุณฑริก	แขวงจำปาสัก	8.00 – 15.00 น. วันจันทร์ พุธ และศุกร์
การค้าไทย-กัมพูชา จุดผ่อนปรน 1 จุด			
1	ช่องอานม้า อำเภอน้ำยืน	จังหวัดพระวิหาร	9.00 – 15.00 น. วันอังคาร และวันพฤหัสบดี

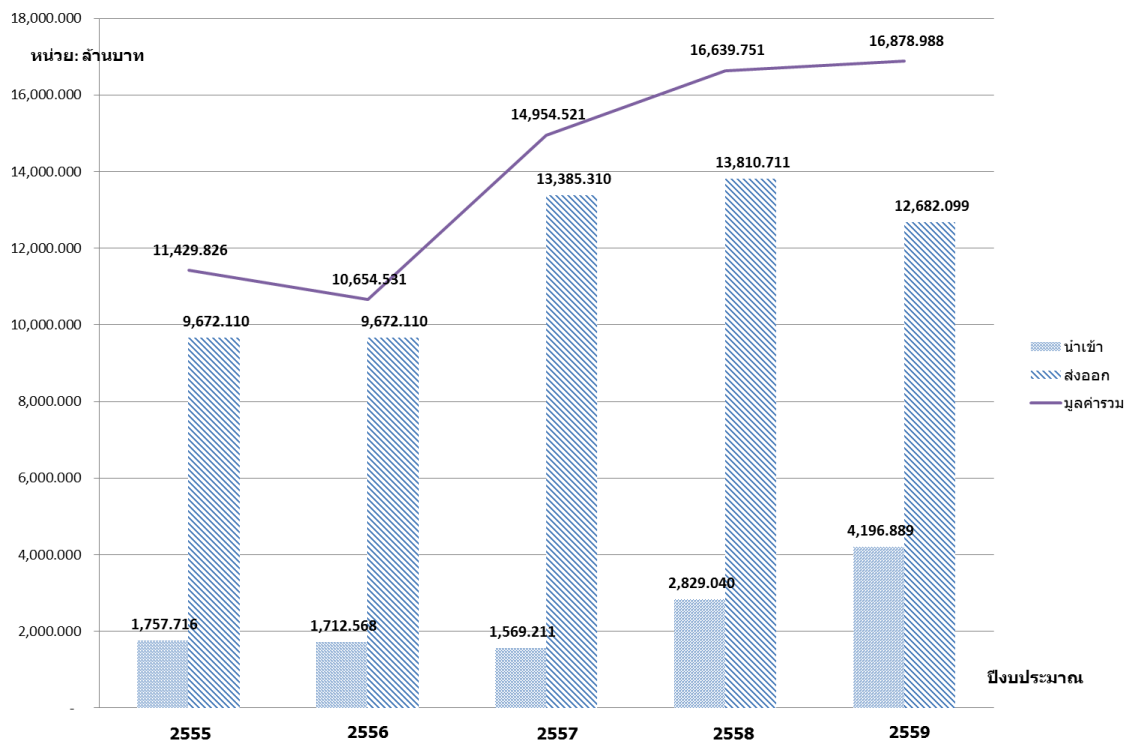
ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

ก. ด้านศุลกากรช่องเม็ก

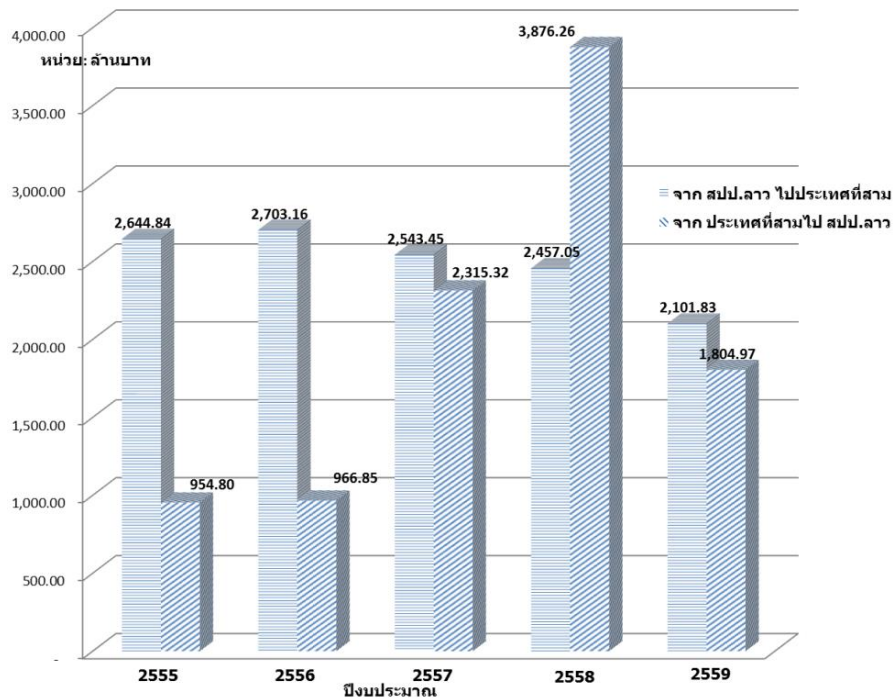
ด้านศุลกากรช่องเม็กตั้งอยู่ในเขตอำเภอสรินทร ห่างจากตัวจังหวัดราว 90 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ชายแดนติดต่อระหว่างไทยกับลาว ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนจุดเดียวในภาคอีสาน ที่สามารถเดินทางไป สปป.ลาว ทางพื้นดินและสิ้นสุดของทางหลวงหมายเลข 217 จากอุบลราชธานี ถนนสายนี้เชื่อมกับถนนในเขตลาว เข้าไปสู่เมืองปากเซ ระยะทาง 38 กิโลเมตร เส้นทางนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชีย



รูปที่ 2-8 บรรยากาศทั่วไปของด่านพรมแดนช่องเม็ก
ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามระหว่างวันที่ 23-25 มกราคม 2560

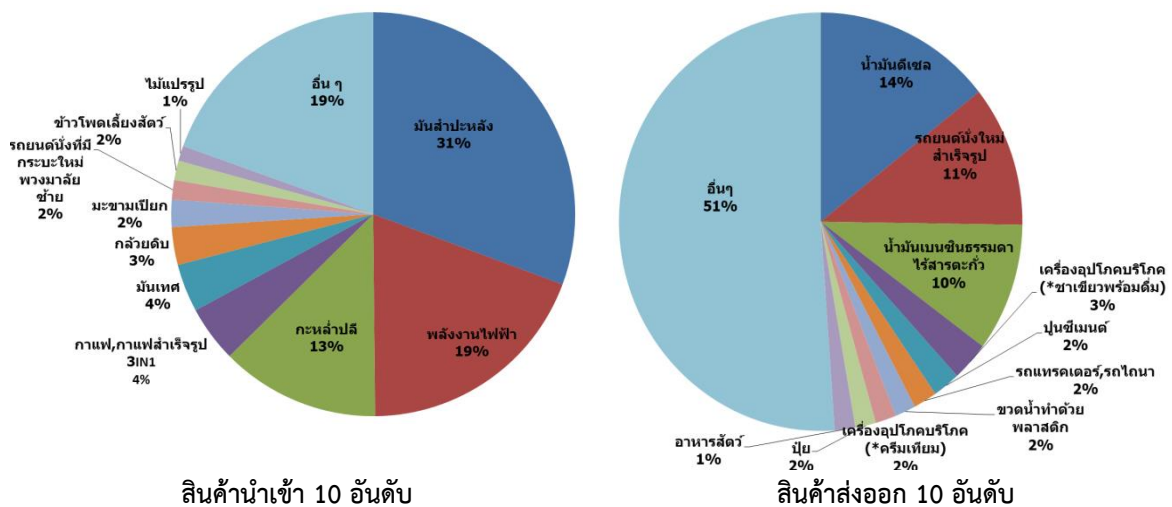


รูปที่ 2-9 มูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านด่านศุลกากรช่องเม็ก ปีงบประมาณ 2555-2559
ที่มา: ด่านศุลกากรช่องเม็ก



รูปที่ 2-10 มูลค่าสินค้าผ่านแดนศุลกากรช่องเม็ก ปีงบประมาณ 2555-2559

ที่มา: ด้านศุลกากรช่องเม็ก



รูปที่ 2-11 มูลค่าสินค้านำเข้า และส่งออก 10 อันดับผ่านด่านศุลกากรช่องเม็ก ปีงบประมาณ 2559

ที่มา: ด้านศุลกากรช่องเม็ก

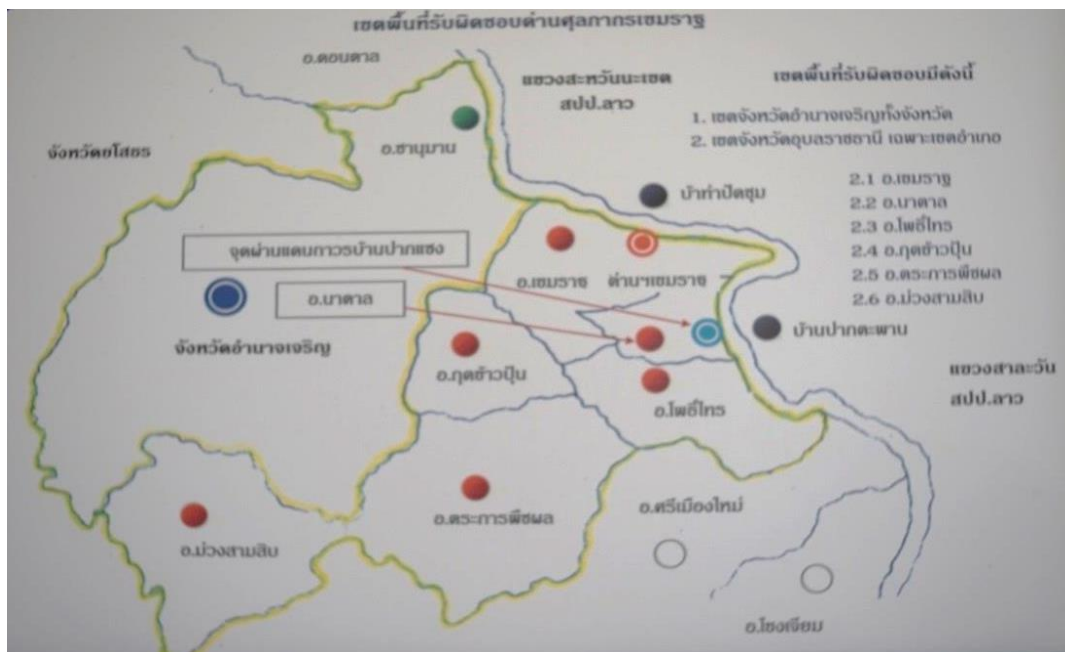
มูลค่าการนำเข้าและการส่งออกทางด่านศุลกากรช่องเม็ก ย้อนหลังตั้งแต่ปีงบประมาณ 2555 – 2559 จำนวน 5 ปี พบว่ามูลค่าสินค้านำเข้า – ส่งออก เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและชะลอตัวลดลง ในปี 2559 มูลค่าสินค้านำเข้าอยู่ที่ 4,196 ล้านบาท มูลค่าสินค้าส่งออกอยู่ที่ 12,682 ล้านบาท ดังแสดงในรูป 2-9

สินค้าที่มีการนำเข้ามากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ มันสำปะหลัง มูลค่า 1,286 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 31 อันดับสอง คือ พลังงานไฟฟ้า มูลค่า 805 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 19 และอันดับที่สาม คือ กะหล่ำปลี เป็นมูลค่า 535 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13 สินค้าที่ส่งออกมากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ น้ำมันดีเซล มูลค่า 1,819 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14 อันดับสอง คือ รถยนต์ใหม่สำเร็จรูป มูลค่า 1,380 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11 และอันดับสามเป็นน้ำมันเบนซินธรรมดาไร้สารตะกั่ว เป็นมูลค่า 1,258 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10

มูลค่าสินค้าผ่านแดนจาก สปป.ลาว ไปประเทศที่สาม ในปีงบประมาณ 2559 มีมูลค่า 2,101 ล้านบาท มีสินค้าที่ผ่านสูงสุด คือ เมล็ดกาแฟดิบ มูลค่า 1,335 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 64 รองลงมา ได้แก่ อุปกรณ์เจาะอุโมงค์ มูลค่า 215 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10 และมูลค่าสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามไป สปป.ลาว มูลค่า 1,804 ล้านบาท มีสินค้าที่ผ่านสูงสุด คือ บุหรี่ มูลค่า 425 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 24 รองลงมา ได้แก่ ข้าวมอลท์ มูลค่า 99 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5

ข. ด้านศุลกากรเขมราฐ

ด่านศุลกากรเขมราฐ ตั้งอยู่บนถนนกงพะเนียง ตำบลเขมราฐ อำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี อยู่ห่างจากจังหวัดอุบลราชธานีประมาณ 100 กิโลเมตร มีแนวน้ำโขงเป็นแนวกั้นพรมแดน ระยะทางประมาณ 80 กิโลเมตร มีเขตติดต่อเมืองไซพูทอง เมืองสองคอน แขวงสุวรรณเขต และเมืองละครเพ็ง แขวงสาละวัน สปป.ลาว พื้นที่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากร ครอบคลุมพื้นที่ 6 อำเภอในจังหวัดอุบลราชธานี ได้แก่ อำเภอเขมราฐ อำเภอกุดข้าวปุ้น อำเภอม่วงสามสิบ อำเภอโพธิ์ไทร อำเภอตระการพืชผล อำเภอนาตาล และจังหวัดอำนาจเจริญ



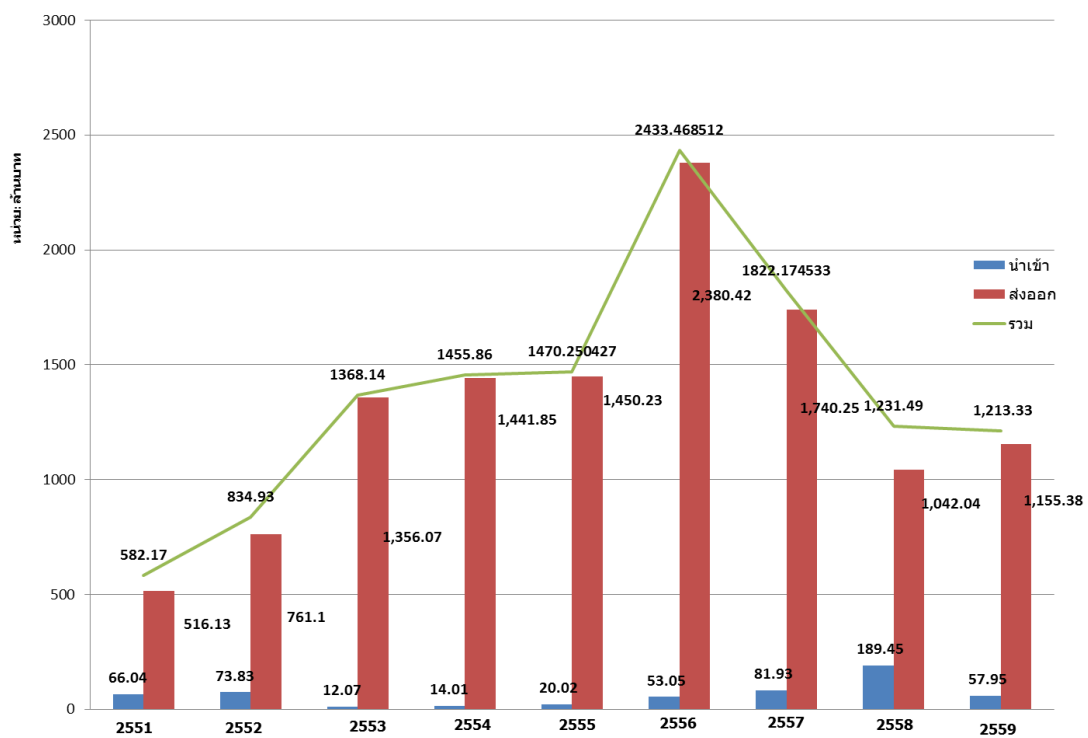
รูปที่ 2-12 เขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเขมราฐ

ที่มา: ด่านศุลกากรเขมราฐ



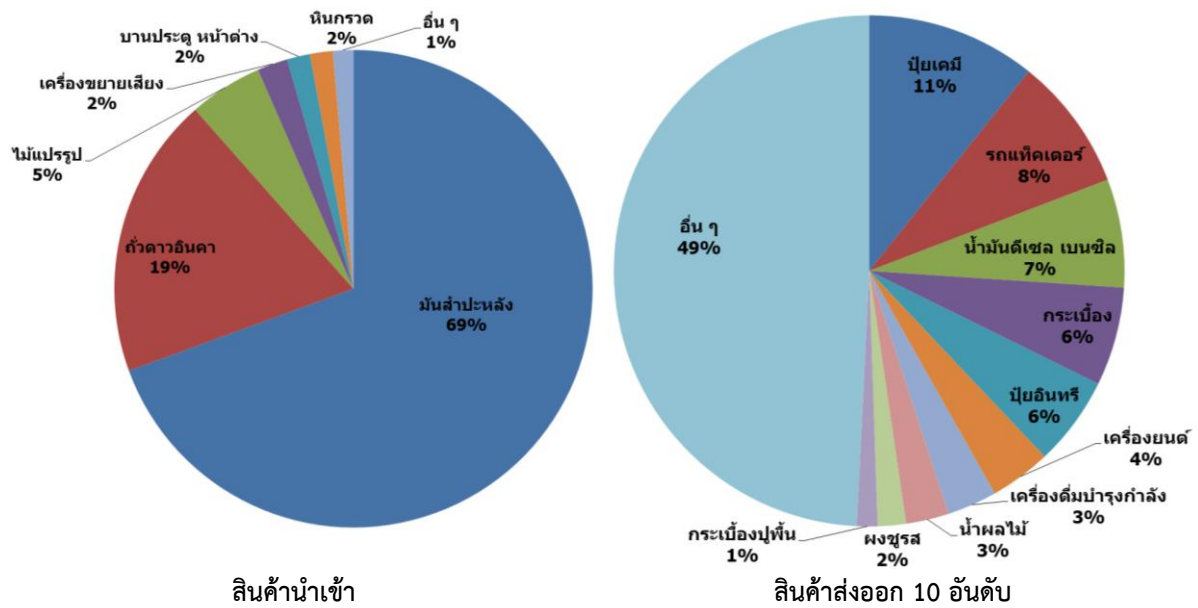
รูปที่ 2-13 บรรยากาศทั่วไปของด่านพรมแดนเขมรรัฐ

ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนามระหว่างวันที่ 23-25 มกราคม 2560



รูปที่ 2-14 มูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรเขมรรัฐ ปีงบประมาณ 2551-2559

ที่มา: ด่านศุลกากรเขมรรัฐ



รูปที่ 2-15 มูลค่าสินค้านำเข้า และส่งออก 10 อันดับผ่านด่านศุลกากรเขมราฐ ปีงบประมาณ 2559

ที่มา: ด่านศุลกากรเขมราฐ

มูลค่าการนำเข้าและการส่งออกทางด้านศุลกากรเขมราฐ ตั้งแต่ปี 2555 - 2559 พบว่ามูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออก เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและลดลง ในปี 2559 มูลค่าสินค้านำเข้าอยู่ที่ 57.99 ล้านบาท มูลค่าสินค้าส่งออกอยู่ที่ 1,155 ล้านบาท

สินค้าที่มีการนำเข้ามากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ มันสำปะหลัง มูลค่า 40.23 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 69 อันดับสอง คือ ถั่วดาวอินคา มูลค่า 11.05 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 19 และอันดับที่สาม คือ ไม้แปรรูป มูลค่า 2.88 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5 ส่วนสินค้าที่ส่งออกมา มากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ ปุ๋ยเคมี มูลค่า 124.14 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11 อันดับสอง คือ รถแทรกเตอร์ มูลค่า 97.59 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8 และอันดับสามเป็นน้ำมันดีเซล มูลค่า 79.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7

สถานการณ์การค้าชายแดนด้านประเทศกัมพูชา

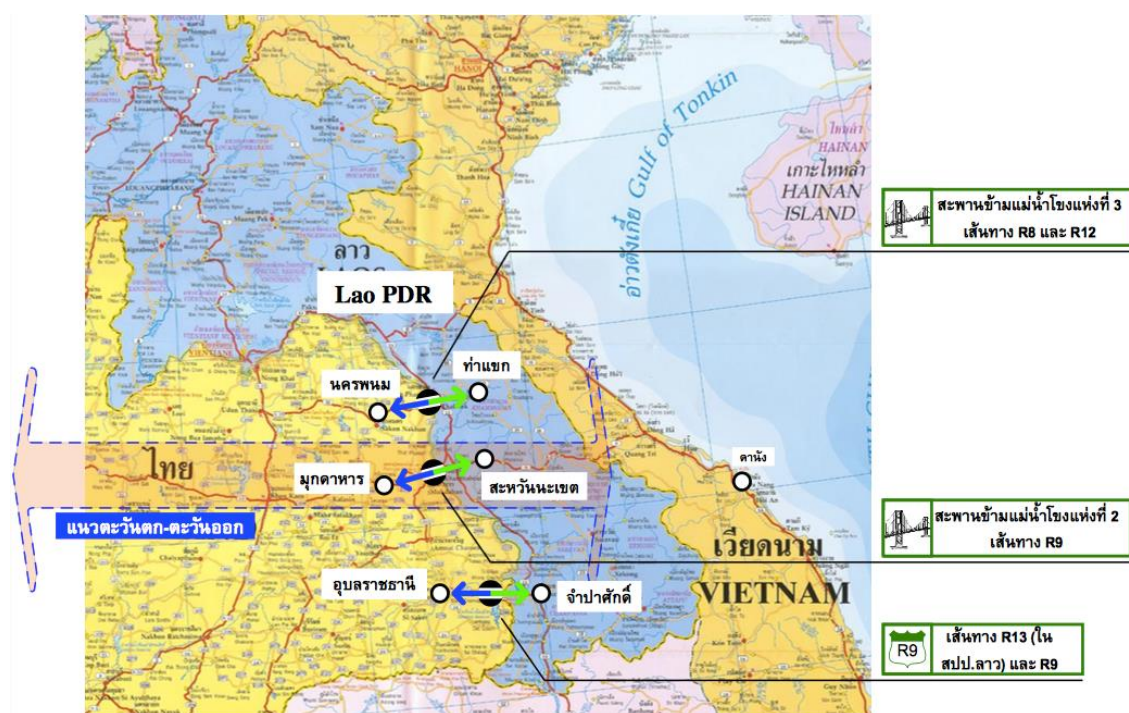
จากข้อมูลด่านศุลกากรช่องเม็ก การค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา ด้านจังหวัดอุบลราชธานี ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2559 มีมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 144.97 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนกรกฎาคม 99.84 ล้านบาท แบ่งเป็น น้ำมันเบนซินธรรมดาไร้สารตะกั่ว จำนวน 11,595,000 ลิตร คิดเป็นมูลค่า 141.98 ล้านบาท และส่งออก น้ำมันดีเซลจำนวน 248,000 ลิตร มูลค่า 2.99 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่มีสถิติมูลค่าการนำเข้า การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ด้านจังหวัดอุบลราชธานี ในปี 2558 อยู่ในช่วงการเตรียมพร้อมยกระดับจุดผ่อนปรนช่องอานม้าขึ้นเป็นด่านถาวร ในปี 2558 เปิดทำการเฉพาะวันอังคารและวันพฤหัสบดี เมื่อยกระดับขึ้นเป็นด่านถาวรได้แล้ว จะทำให้การค้าชาย ขนส่งสินค้าทำได้สะดวกขึ้น ผู้บริโภคชาวกัมพูชา นิยมสินค้าไทยมาก เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ โดยสินค้าที่นิยมซื้อ-ขายกัน ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง

สินค้าอุปโภค-บริโภค ที่จำเป็นต่อการดำรงชีพ เช่น สบู่ ยาสีฟัน เสื้อผ้า วัสดุก่อสร้าง และวัสดุทางการเกษตร เป็นต้น

2.5 ระบบขนส่งที่เชื่อมต่อจังหวัดอุบลราชธานีกับประเทศเพื่อนบ้าน

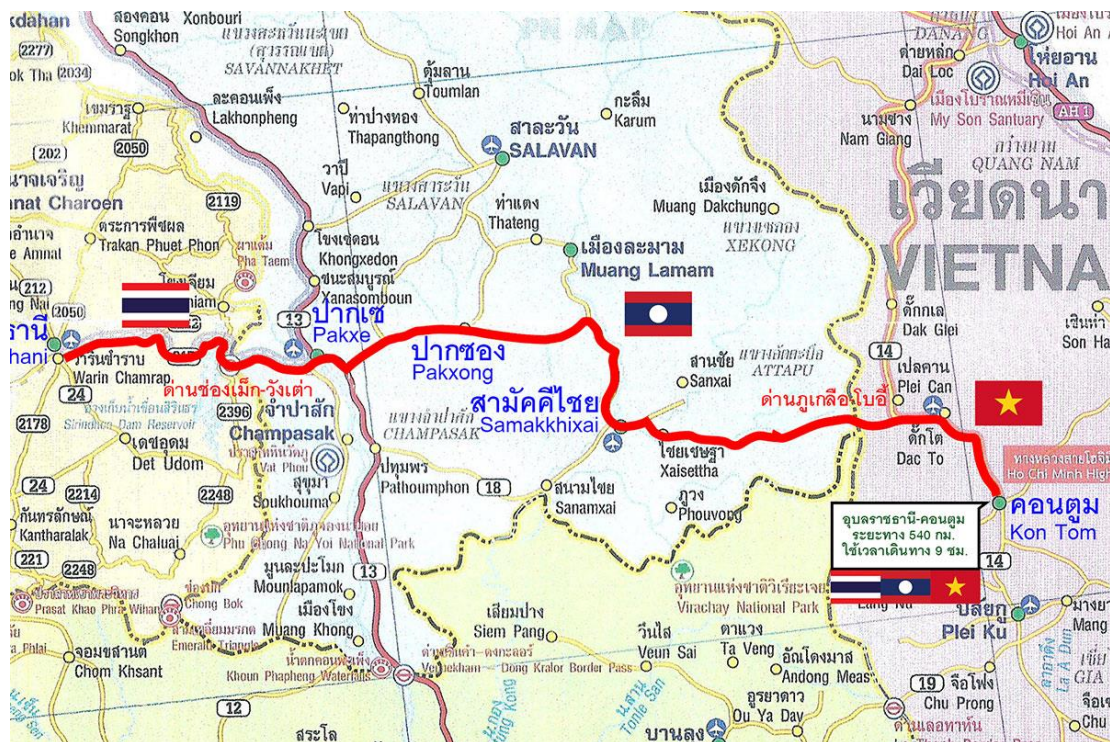
1) การเดินทางทางบก

เส้นทางการเดินทางระหว่างจังหวัดอุบลราชธานีและประเทศเพื่อนบ้านสามารถเดินทางผ่านเส้นทางสายอุบลราชธานี - จำปาสัก (สปป.ลาว) - Koh Tum (เวียดนาม) มีระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร ผ่านเมืองสำคัญ คือ ประเทศไทยจังหวัดอุบลราชธานี พิบูลมังสาหาร อำเภอลำดวน และ สปป. ลาว ปากเซ จำปาสัก ดอนโขง ปากซ่อง จังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดชายแดนที่นอกจากจะมีการค้าผ่านแดน ณ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรนหลายจุดแล้ว เส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมต่อไปยังภาคใต้ของ สปป.ลาว คือ แขวงจำปาสัก โดยผ่านจุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก อำเภอสิรินคร เป็นเส้นทางที่มีความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าเข้า-ออก อีกทั้งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปสู่ประเทศเวียดนามได้



รูปที่ 2-16 ช่องทางเดินระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก.



รูปที่ 2-17 เส้นทางช่องเม็ก-ปากช่อง -คอนตูม

ที่มา: อริยทรัพย์แลนด์

เส้นทางเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านคือ สปป.ลาวและเวียดนาม ผ่านเส้นทางสายเมืองอุบลราชธานี-เมืองคอนตูม ประเทศเวียดนาม ซึ่งปัจจุบันทั้ง 2 เมืองได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจเพื่อสถาปนาความสัมพันธ์เมืองคู่มิตร ร่วมมือแลกเปลี่ยนข้อมูลกันทั้งด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว ด้านช่องเม็ก-วังเต่า หลังจากนั้นเดินทางผ่านแขวงจำปาสัก (Champasak) เมืองปากเซ เมืองเอกของแขวงและเป็นเมืองที่ใหญ่อันดับ 2 ของ สปป.ลาว เป็นชุมทางของลาวใต้ เป็นตลาดการค้าขนาดใหญ่ เมืองปากช่อง แหล่งปลูกกาแฟอันดับหนึ่งของประเทศ แขวงอัตตะปือ (Attapeu) เมืองสามัคคีชัย เมืองเอกของแขวง เมืองสุดท้ายชายแดน หลังจากนั้นจะข้ามพรมแดน สปป.ลาว ไปยังประเทศเวียดนามที่ด่านภูเกิ้ลือ-โบอี เพื่อเข้าสู่จังหวัดคอนตูม ประเทศเวียดนาม รวมระยะทางทั้งสิ้น 540 กม. ใช้เวลาในการเดินทาง 9 ชม. เป็นเส้นทางที่มีประชากรรวม 1,201,753 คน

ตารางที่ 2-6 จำนวนประชากรบนเส้นทาง อุบลราชธานี-คอนตูม

เมือง	ประชากร (คน)
แขวงจำปาสัก สปป.ลาว	607,333
แขวงอัตตะปือ สปป.ลาว	121,120
จังหวัดคอนตูม ประเทศเวียดนาม	473,300
รวม	1,201,753

ที่มา: อริยทรัพย์แลนด์

2) ทางน้ำ

เส้นทางการขนส่งทางน้ำที่สำคัญ คือ ทางแม่น้ำโขง

2.6 นโยบายการค้าและการขนส่งชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี

นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องการค้าและการขนส่งชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี ประกอบด้วย

2.6.1 วิสัยทัศน์ประเทศไทย พ.ศ. 2558-2563

รัฐบาลภายใต้การนำของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายการขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ ความมั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืน

มั่นคง การที่ประเทศมีความสงบสุข ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ไม่ใช้ความรุนแรงหรือวิธีนอกกฎหมาย

มั่งคั่ง ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นตามสมควรแก่ฐานะ เชื่อมโยงเศรษฐกิจกับตลาดโลก โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้น มีการบริหารจัดการภายในประเทศอย่างบูรณาการ

ยั่งยืน การคำนึงถึงความเหมาะสม คุ่มค่า ในการปฏิบัติงาน รู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง มีภูมิคุ้มกันตามแนวทางปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

นโยบายรัฐบาลและแผนการบริหารราชการแผ่นดิน (พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชานายกรัฐมนตรี) ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน คือการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ และการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน การกำหนดยุทธศาสตร์ ที่ 4 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน และยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม

2.6.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (ด้านส่งเสริมจังหวัดอุบลราชธานี)

ประเด็นยุทธศาสตร์ กำหนดให้ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ให้บรรลุวิสัยทัศน์ 3 ประเด็นยุทธศาสตร์ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาคุณภาพและเพิ่มมูลค่าข้าวหอมมะลิสู่ความต้องการของตลาด ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวให้ได้ระดับมาตรฐานและยั่งยืน และยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบสนับสนุนการบริหารจัดการธุรกิจการค้าและเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนครบวงจรและได้มาตรฐานสากล เพื่อการเสริมสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางการค้า การลงทุนในกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน ศึกษาและพัฒนาระบบการให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics) เพื่อสนับสนุนการค้า และเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันของกลุ่มจังหวัดภายใต้กรอบประชาคมอาเซียน

2.6.3 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร อำนาจเจริญ (อีสานล่าง)

แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจนและยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของประชาชนในจังหวัด เพื่อให้ผลิตภัณฑ์ของประชาชนในจังหวัดสามารถแข่งขัน ทั้งตลาดภายในประเทศและตลาดโลกได้ กลุ่มจังหวัดมีดังนี้

1) จังหวัดศรีสะเกษ

จังหวัดศรีสะเกษ มีเนื้อที่ 8,840 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยอำเภอ 22 อำเภอ ประชากรประกอบด้วยกลุ่มชาติพันธุ์หลากหลาย การใช้ภาษาถิ่นต่าง ๆ ได้แก่ ภาษาลาว ภาษากูย ภาษาเยอ และภาษาเขมรถิ่นไทย มีพื้นที่ชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีจุดผ่านแดนถาวรช่องสง่า อำเภอภูสิงห์ ตรงข้ามช่องจอม อำเภออัลลองเวง จังหวัดอุดรธานี เชื่อมโยงการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุนกับประเทศกัมพูชาผ่านเส้นทางหมายเลข 67 (ช่องสง่า - อัลลองเวง เสียมราชู) ระยะ 135 กิโลเมตร สินค้าส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าเกษตรบางชนิด และสินค้าที่หาได้จากธรรมชาติ เช่น ขอบป่า ชากสัตว์ เป็นต้น และจุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว 1 แห่ง คือ ช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร อำเภอกันทรลักษ์ แหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญในจังหวัดศรีสะเกษ โดยอุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร ปราสาทสระกำแพงใหญ่ สามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับเสียมราชู รวมถึงสามารถพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงสามเหลี่ยมมรกต ซึ่งประกอบด้วยประเทศไทย ลาว และกัมพูชา

จังหวัดศรีสะเกษ มีศักยภาพเรื่องการเป็นแหล่งปลูกข้าวหอมมะลิและเกษตรปลอดสารพิษ สามารถเป็นประตูการค้า ท่องเที่ยว และ เป็นศูนย์กลางการผลิตของอีสานใต้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และอยู่ในโครงการสามเหลี่ยมมรกต 3 ประเทศ 7 จังหวัด/แขวง อันได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี และศรีสะเกษ ประเทศไทย จังหวัดพระวิหาร อุดรธานี และสปป.ลาว ประเทศกัมพูชา แขวงสาละวันและแขวงจำปาสัก สปป.ลาว โดยเน้นความร่วมมือด้านท่องเที่ยว

การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ จังหวัดศรีสะเกษ มีแผนพัฒนาการปรับปรุงและขยายช่องจราจรถนนเชื่อมโยงต่อเนื่องถึงปี 2562 เช่น เส้นทางหมายเลข 24 ช่วงอำเภอนางรอง- อำเภอปราสาท (บุรีรัมย์) เตรียมปรับปรุงขยายเป็น 4 ช่องจราจร การสร้างรถไฟ เส้นทางรถไฟทางคู่ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี และได้รับสัมปทานก่อสร้างสนามบิน เมืองใหม่ นิคมอุตสาหกรรม และเขตเศรษฐกิจพิเศษ ห่างจากศรีสะเกษไปตามเส้นทาง 67 ประมาณ 90 กม. (อาคม เดิมพิทยาไพสิฐ, 2557)

ตารางที่ 2-7 โครงการปรับปรุง/ขยายช่องจราจรถนน จังหวัดศรีสะเกษ

ลำดับ	ทางหลวง	โครงการ	ระยะ (กม.)	ลักษณะโครงการ	ความก้าวหน้า
โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ					
1	226	อ.อุทุมพรพิสัย - ศรีสะเกษ	6	เพิ่มช่องจราจร	อยู่ระหว่างจัดจ้าง
แผนโครงการงบประมาณอนาคต					
2	226	อ.อุทุมพรพิสัย - ศรีสะเกษ ตอน 2	8	เพิ่มช่องจราจร	ปีดำเนินการ 58-60
3	24	อ.ปราสาท - อ.ขุขันธ์ - แยกสาย 2085	117	4 ช่องจราจร ระยะที่ 2	ปีดำเนินการ 59-61
4	226	ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ	9	เพิ่มช่องจราจร	ปีดำเนินการ 59-61
5	226	สะพานข้ามทางรถไฟบนทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ	-	สะพานลอยข้ามทางรถไฟ	ปีดำเนินการ 59-61
6	221	ศรีสะเกษ - อ.กันทรลักษ์ ตอน 1	27	เชื่อมโยง ระหว่างประเทศ	ปีดำเนินการ 60-62
		รวม	161		

ที่มา : กรมทางหลวง/กระทรวงคมนาคม (2557)

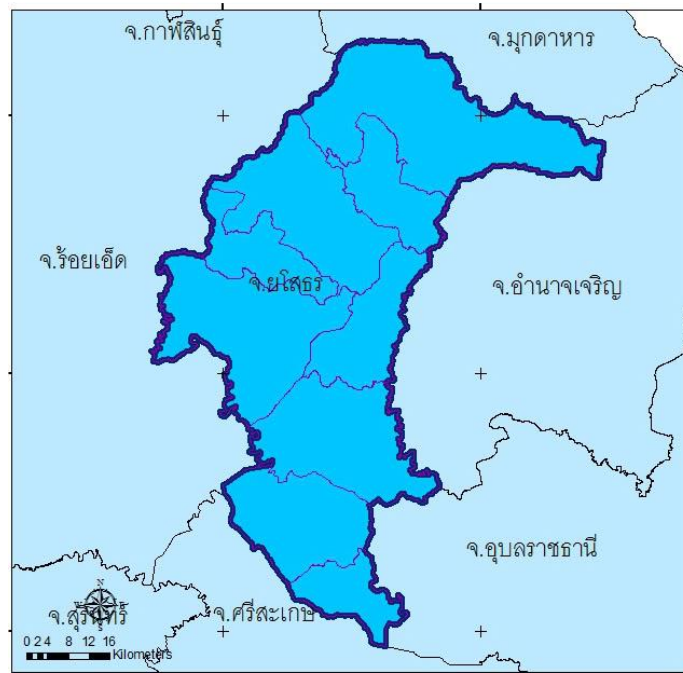


รูปที่ 2-18 เส้นทางโครงการปรับปรุง/ขยายช่องจราจรถนน จังหวัดศรีสะเกษ

ที่มา: ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดน เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน, 2557

2) จังหวัดยโสธร

จังหวัดยโสธร ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยห่างจากกรุงเทพมหานคร โดยทางรถยนต์ประมาณ 531 กิโลเมตร อยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 มีพื้นที่ติดกับจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ ร้อยเอ็ด มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี และศรีสะเกษ ประกอบด้วย 9 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง เลิงนกทา คำเขื่อนแก้ว มหาชนะชัย กุดชุม ป่าดิว ค้อวัง ทรายมูล และไทยเจริญ มีพื้นที่ทั้งหมด 2,600,902 ไร่ แยกเป็นพื้นที่การเกษตร 62.42% ป่าสงวนแห่งชาติ 27.41% ที่อยู่อาศัย 1.34% และอื่น ๆ อีก 8.83% ขณะที่ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ของยโสธร ในปี 2556 มีมูลค่า 28,421 ล้านบาท รายได้เฉลี่ยต่อหัวเป็นลำดับที่ 72 ของประเทศ โดยสาขาเกษตรกรรมทำรายได้มากที่สุด 9,822 ล้านบาท รองลงมา คือ สาขาศึกษา 4,877 ล้านบาท สาขาการขนส่ง-ขายปลีก 2,913 ล้านบาท และสาขาอุตสาหกรรมการผลิต 2,425 ล้านบาท ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพในภาคเกษตรกรรม



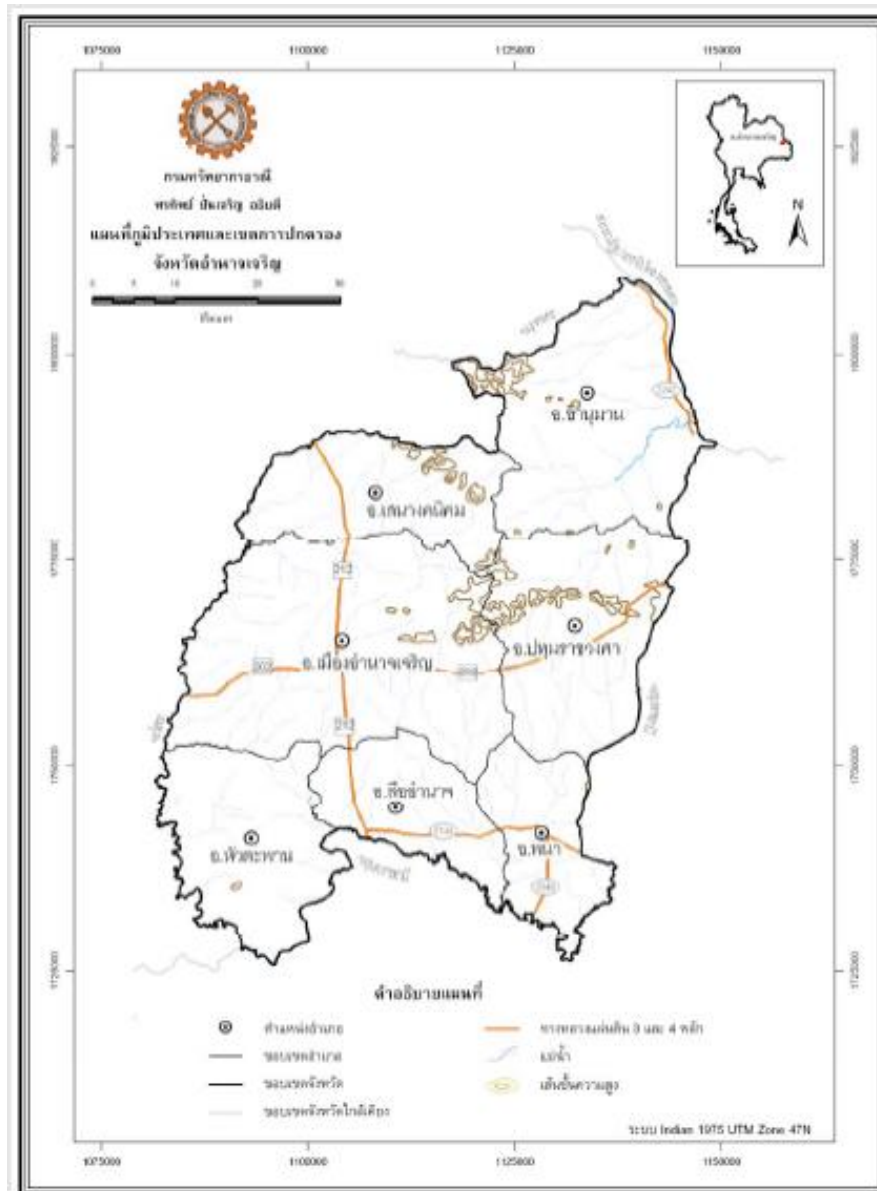
รูปที่ 2-19 แผนที่แสดงเขตติดต่อจังหวัดยโสธร

ที่มา: สถาบันอาณานิคมศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จังหวัดยโสธร มีเส้นทางคมนาคมโดยทางรถยนต์อย่างเดียว โครงข่ายถนนเข้าถึงทุกหมู่บ้าน โดยเส้นทางถนน เป็นทางหลวงแผ่นดิน 7 สาย ระยะทาง 320 กิโลเมตร ทางหลวงท้องถิ่น 245 สาย ระยะทาง 898 กิโลเมตร ผิวจราจรส่วนใหญ่เป็นทางลูกรัง และทางหลวงชนบท 22 สาย ระยะทาง 460 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 411 กิโลเมตร และลูกรัง 49 กิโลเมตร สภาพถนนทางหลวงท้องถิ่นและทางหลวงชนบทดังกล่าวส่วนมากมีสภาพชำรุดเสียหาย เนื่องจากการใช้รถสัญจรและขนส่งสินค้าเกษตรมาก และมีงบประมาณไม่เพียงพอมาปรับปรุง ทำให้ไม่สะดวกและปลอดภัยในการสัญจรและการขนส่งสินค้าเกษตรของประชาชนในหมู่บ้านต่าง ๆ (สถาบันอาณานิคมศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ออนไลน์)

3) จังหวัดอำนาจเจริญ

จังหวัดอำนาจเจริญ เป็นจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เดิมเป็นอำเภอในจังหวัดอุบลราชธานี แยกออกเป็นจังหวัดอำนาจเจริญ เมื่อปี พ.ศ. 2536 พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลาง ประมาณ 227 ฟุต แบ่งการปกครองออกเป็น 7 อำเภอ มีอาณาเขตติดต่อ ทิศเหนือติดเขตจังหวัดยโสธรที่อำเภอเลิงนกทา และจังหวัดมุกดาหารที่อำเภอดอนตาล ทิศตะวันออกติดเขตสปป.ลาว ตามแนวฝั่งแม่น้ำโขงด้านอำเภอนามนเป็นระยะทาง 38 กิโลเมตร และจังหวัดอุบลราชธานีที่อำเภอเขมราฐ อำเภอกุดข้าวปุ้น และอำเภอตระการพืชผล ทิศตะวันตกติดเขตจังหวัดยโสธรที่อำเภอป่าดัว และอำเภอเลิงนกทา และทิศใต้ติดเขตจังหวัดอุบลราชธานีที่อำเภอม่วงสามสิบ ประชากรส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนอำเภอเมืองอำนาจเจริญ โครงสร้างประชากรเป็นชาวไทยอีสาน มีไทยเชื้อสายจีน เชื้อสายลาวและเชื้อสายเวียดนามอยู่เล็กน้อย



รูปที่ 2-20 แผนที่ภูมิประเทศและเขตการปกครอง จังหวัดอุบลราชธานี

ที่มา: กรมทรัพยากรธรณี

จังหวัดอุบลราชธานีมีการคมนาคมที่สำคัญ คือ การคมนาคมทางบก มูลค่าเศรษฐกิจส่วนใหญ่มาจากภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์และการป่าไม้ คิดเป็นร้อยละ 25.58 ได้แก่ ข้าว อ้อย และมันสำปะหลัง เป็นต้น รองลงมาอยู่นอกภาคเกษตร ได้แก่ ขายเป็น ขายเป็นปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคล ของใช้ในครัวเรือน สินค้าการเกษตรของจังหวัดมีศูนย์กลางอยู่ที่อำเภอเมือง อำนาจเจริญ ซึ่งเป็นศูนย์กลางสินค้าอุปโภคบริโภค และเป็นแหล่งกระจายสินค้าไปยังแต่ละอำเภอของจังหวัด ปศุสัตว์เป็นสาขาหนึ่งที่มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้น แต่การลงทุนด้านนี้พบว่ามีน้อย สัตว์ที่มีมาก ได้แก่ ไก่ โค เป็ด สุกร และกระบือ ส่วนประมงเป็นการเลี้ยงตามแหล่งน้ำธรรมชาติ หน่วยงานรัฐแจกจ่ายพันธุ์ปลาส่งเสริมการเลี้ยงปลาแก่เกษตรกร นอกจากนี้ ยังมีการประกอบธุรกิจการค้าและการบริการ ส่วนภาคอุตสาหกรรม ยังมีสัดส่วนค่อนข้างน้อย (สำนักงานแรงงาน จังหวัดอำนาจเจริญ, ออนไลน์)

2.6.4 แผนพัฒนาจังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานี ได้กำหนด วิสัยทัศน์ ของจังหวัดคือ “ชุมชนเข้มแข็ง เมืองน่าอยู่ เป็นประตูการค้า การท่องเที่ยว การเกษตรมีศักยภาพ” กำหนดพันธกิจไว้ 3 ด้าน คือ

- 1) ยกระดับคุณภาพชีวิต พัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมให้เป็นเมืองน่าอยู่
- 2) ส่งเสริมการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวให้เพิ่มขึ้น
- 3) พัฒนาศักยภาพการผลิตด้านการเกษตรและแปรรูปสินค้าเกษตรให้มีมูลค่าเพิ่มขึ้น

ประเด็นยุทธศาสตร์ (STRATEGY)

- 1) การพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีและเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน
- 2) การส่งเสริมการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว
- 3) การพัฒนาการเกษตรและการแปรรูปสินค้าเกษตร
- 4) การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 5) การเสริมสร้างและรักษาความมั่นคง
- 6) การพัฒนาระบบบริหารงานแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์

แผนพัฒนาจังหวัดอุบลราชธานี ด้านการค้าชายแดน ได้กำหนดไว้ในแผนพัฒนา 4 ปี ดังแสดงในตารางที่ 2-8

ตารางที่ 2-8 แผนพัฒนาจังหวัดอุบลราชธานี 4 ปี (พ.ศ.2557 - 2560) ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
(1) มีพื้นที่การเกษตรเป็นจำนวนมาก ประมาณ 5.6 ล้านไร่ จากเนื้อที่ทั้งหมด 10.3 ล้านไร่ เป็นแหล่งใหญ่ในการผลิตข้าวหอมมะลิ ซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดโลก (2) เป็นแหล่งมรดก ด้านประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม และพระพุทธศาสนา (3) มีระบบโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านการค้า การท่องเที่ยว การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน ศูนย์กลางด้าน Medical Hub เช่น สนามบินนานาชาติ สถานีรถไฟ โรงแรมจำนวนมาก ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ รวมทั้งเป็นสถานที่ตั้งของโรงพยาบาลของรัฐและเอกชนที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ (4) มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลายและอุดมสมบูรณ์ รองรับภาคการผลิตทางการเกษตร ปศุสัตว์ การแปรรูปเป็นสินค้า OTOP (5) มีสถาบันการศึกษาครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีสถาบันการศึกษาที่เปิดการเรียนการสอนระดับ	(1) เกษตรกรส่วนใหญ่ขาดความสามารถในการจัดการกลุ่มและขาดการนำเทคโนโลยีมาเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร ขาดการบริหารจัดการด้านการตลาด ขาดอาชีพเสริม ขาดเงินทุน ขาดกรรมสิทธิ์ในที่ดินทำกิน (2) ระบบชลประทานยังไม่เพียงพอ และครอบคลุมพื้นที่การเกษตร (3) ทรัพยากรป่าไม้เหลือน้อยไม่ถึง 20 % ของพื้นที่ (4) ขาดระบบไฟฟ้าเพื่อการเกษตรและประปาที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึง (5) ผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาขั้นพื้นฐานอยู่ในระดับต่ำ (6) แรงงานขาดการพัฒนาทักษะฝีมือที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
อุดมศึกษา จำนวน 7 แห่ง (รวมวิทยาลัยพยาบาล 2 แห่ง และมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ราชวิทยาลัย) (6) มีหน่วยงานด้านความมั่นคงหลายหน่วยงาน ทั้ง กองทัพบก กองทัพอากาศ กองทัพเรือ (หน่วยรักษาความสงบตามลำน้ำโขง) กองกำลังทหารพราน รวมทั้ง ตำรวจภูธรและตำรวจตระเวนชายแดน	

โอกาส	ภัยคุกคาม
(1) นโยบายของรัฐในการส่งเสริมและพัฒนาประเทศด้านต่าง ๆ เช่น การท่องเที่ยว การปรับโครงสร้างภาคการเกษตร อุตสาหกรรม การบริหารจัดการ การพัฒนาคุณภาพชีวิต (2) ความร่วมมือของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคน้ำโขงและการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ส่งผลให้เกิดความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ ด้านวิชาการ ด้านการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม เพิ่มขึ้น (3) เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่พรมแดนติดต่อกับประเทศลาวและประเทศกัมพูชา ซึ่งสามารถส่งเสริมศักยภาพด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว เข้าไปยังกลุ่มประเทศอินโดจีน (4) จังหวัดอุบลราชธานี เป็นเมืองพี่เมืองน้อง กับเมืองเฉิงตู ประเทศจีน และเมืองกวางนาม ประเทศเวียดนาม	(1) ภัยธรรมชาติซ้ำซาก (ภัยน้ำท่วม ภัยแล้ง) การระบาดของโรคของพืชและศัตรูพืช (2) การระบาดของโรคประจำถิ่น เช่น ไข้เลือดออก โรคฉี่หนู (3) ปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดน การลักลอบขนถ่ายสินค้าผิดกฎหมาย ยาเสพติด แรงงานต่างด้าวที่ลักลอบเข้าเมือง การอาชญากรรม การค้ามนุษย์ (4) ความผันผวนของราคาสินค้าภาคเกษตร กลไกการตลาด (5) ขาดความต่อเนื่องของนโยบายรัฐบาล รวมถึงปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง (6) ปัญหาการแข่งขันทางการค้า การตลาดกับประเทศเพื่อนบ้าน (7) ค่านิยมของประชาชนในปัจจุบันเปลี่ยนไปสู่กระแสบริโภคนิยม ทำให้มีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น

ที่มา: สำนักงานจังหวัดอุบลราชธานี

กลยุทธ์ที่สำคัญของจังหวัด คือ การส่งเสริมการค้า การลงทุน และท่องเที่ยว

2.7 การศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เชษฐพงศ์ ใจสมบูรณ์ และคณะ (2555) ศึกษาการพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมรกตเพื่อการท่องเที่ยว มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาศักยภาพพื้นที่สามเหลี่ยมมรกตเพื่อรองรับการท่องเที่ยว เพื่อพัฒนาระบบการจัดการโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่สามเหลี่ยมมรกต และเพื่อสร้างเครือข่ายการท่องเที่ยวระหว่างไทย ลาว และกัมพูชา โดยกำหนดพื้นที่บ้านโนนสูง อำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี ผลการศึกษาพบว่า ศักยภาพการรองรับการท่องเที่ยวของพื้นที่สามเหลี่ยมมรกตมีความเป็นไปได้สูง ควรแก่การพัฒนาให้มีความพร้อมมากขึ้นให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวแบบยั่งยืน และการพัฒนาระบบการจัดการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่สามเหลี่ยมมรกต

วัชร ศรีคำ (2557) ได้ทำการศึกษา เรื่องแรงงานย้ายถิ่นเวียดนามในเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานี เพื่อศึกษาปัจจัยผลักดันและปัจจัยดึงดูดให้แรงงานย้ายถิ่นเวียดนามมาทำงานในเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานี การเข้าสู่การเป็นแรงงานข้ามชาติ รวมทั้งกระบวนการปรับตัวและการใช้ชีวิตของแรงงานย้ายถิ่นเวียดนาม โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกแรงงานย้ายถิ่นเวียดนามจำนวน 50 คน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยผลักดันในเวียดนามที่ทำให้แรงงานย้ายถิ่นเวียดนามเข้าไปทำงานในเขตเทศบาลเมืองอุบลราชธานี คือ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ความหนาแน่นของประชากรในเวียดนาม และปัจจัยในด้านครอบครัว ส่วนปัจจัยดึงดูด คือ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ สวัสดิการที่นายจ้างจัดหาที่พัก อาหาร และค่าใช้จ่ายในการข้ามแดนแต่ละเดือนให้แก่แรงงาน

เจริญชัย ค่ายอด (2553) ศึกษาแนวทางการส่งเสริมการค้าชายแดนของเทศบาลตำบลเขมราฐ และศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการค้าตามแนวชายแดน โดยพบว่ายังขาดการให้ความรู้ความเข้าใจเรื่องการค้าชายแดนให้แก่ผู้ประกอบการรายย่อยเท่าที่ควร ในส่วนของเทศบาลตำบลเขมราฐมีการผลักดันให้เป็นด่านถาวรในอนาคตโดยมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาด้านโครงสร้างรูปแบบการค้าอย่างเป็นรูปธรรม มีการสร้างองค์ความรู้ให้กับผู้ประกอบการการค้าในเขตเทศบาลตำบลเขมราฐ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีแนวทางการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางรูปแบบโครงการการค้าชายแดนให้เป็นรูปธรรมตามขอบเขตที่กฎหมายกำหนด

ณัฐกิตติ์ ดันสมรส (2551) ศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมนักท่องเที่ยวบริเวณชายแดนไทย-ลาว ที่ด่านชายแดนช่องเม็กและด่านชายแดนมุกดาหาร กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย นักท่องเที่ยวชาวไทย นักท่องเที่ยวชาวลาว และนักท่องเที่ยวชาติอื่น ๆ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออุปสงค์การท่องเที่ยวยานพาหนะประกอบด้วย ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยว การวางแผนการเดินทาง ลักษณะการเดินทาง พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง การพักค้างคืน ช่วงเวลา จุดประสงค์การเดินทาง ค่าใช้จ่าย ประสบการณ์ในการเดินทาง และความประทับใจในการกลับมาเที่ยวครั้งต่อไป พบว่า ที่ด่านชายแดนช่องเม็ก นักท่องเที่ยวเดินทางมาด้วยรถโดยสาร สินค้าที่นักท่องเที่ยวนิยมซื้อมากที่สุดคือ สินค้าปลอดภาษี เครื่องอุปโภคบริโภค และสิ่งทอผ้าทอ ต่างจากด่านชายแดนมุกดาหารที่นักท่องเที่ยวเดินทางด้วยรถส่วนตัว และนิยมซื้อเครื่องใช้ในครัวเรือนและเครื่องใช้ไฟฟ้า

มัทวีณา ยวนยี่ (2551) ศึกษาปัญหาในการประกอบธุรกิจการค้าชายแดนไทย-ลาว ในตลาดช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อปัญหาในการประกอบธุรกิจ กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ประกอบการจำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภคที่ประกอบธุรกิจอย่างน้อย 3 ปีขึ้นไป โดยผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการประกอบธุรกิจ 11 ปีขึ้นไป และมีต้นทุนการประกอบธุรกิจ 50,000 – 100,000 บาท ปัญหาในการประกอบธุรกิจเกิดจากสภาพแวดล้อมภายในด้านการตลาด ได้แก่ ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านราคา ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย และปัญหาภายนอก ได้แก่ ด้านสังคมและวัฒนธรรม ด้านกฎหมายและการเมือง ด้านเศรษฐกิจ และด้านเทคโนโลยี

อัญญา บุชยันต์ (2557) ศึกษาการค้าชายแดนไทย-ลาว และการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ชายแดนบริเวณช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ผลการศึกษาพบว่า การค้าระหว่างประเทศมีมูลค่าการค้าสูงที่สุด ส่วนการค้าในระดับท้องถิ่นมีมูลค่าน้อยมาก เนื่องจากสินค้าที่สำคัญเป็นสินค้าเกษตร ปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดที่ทำให้เกิดการค้าชายแดน คือ ปัจจัยทางด้านกายภาพ สำหรับปัจจัยย่อยที่สำคัญในแต่ละด้านพบว่า ความต้องการสินค้าของประชาชนจากทั้งสองฝั่งประเทศมีความสำคัญมากที่สุด ภูมิทัศน์ทางกายภาพ พบการใช้ที่ดินที่เป็นพื้นที่ป่าไม้มากที่สุด แต่มีบางส่วนเปลี่ยนเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ส่วนภูมิทัศน์วัฒนธรรมมีการเปลี่ยนแปลงมากตามการขยายตัวทางการค้าและผังเมืองรวมช่องเม็กจึงพบสิ่งปลูกสร้างใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกจำนวนมาก ในอนาคตคาดว่าจะการค้าระหว่างประเทศยังคงขยายตัวเนื่องจากผู้บริโภคชาวลาวยังมีความต้องการสินค้าเครื่องก่อสร้าง เชื้อเพลิง และสินค้าอุปโภคบริโภคบางประเภท ในขณะที่การค้าชายแดนในระดับท้องถิ่นมีแนวโน้มลดลง เพราะสินค้าและบริการสำหรับนักท่องเที่ยวมีความหลากหลายไม่มาก จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องมีการส่งเสริมสินค้าที่นักท่องเที่ยวต้องการและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน

บทที่ 3

จังหวัดเพื่อนบ้านในเส้นทางการค้าชายแดนด้านจังหวัดอุบลราชธานี

สำหรับเนื้อหาบทนี้ได้นำเสนอขั้นตอนการศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเส้นทางการค้าของประเทศที่เชื่อมโยง ซึ่งที่มีอิทธิพลกับจังหวัดอุบลราชธานี ทั้งด้านเศรษฐกิจ และวัฒนธรรม เพื่อมาวิเคราะห์ศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดน โดยเส้นทางที่เชื่อมโยงกับจังหวัดอุบลราชธานีในประเทศเพื่อนบ้านสู่เมืองเศรษฐกิจ มีดังต่อไปนี้

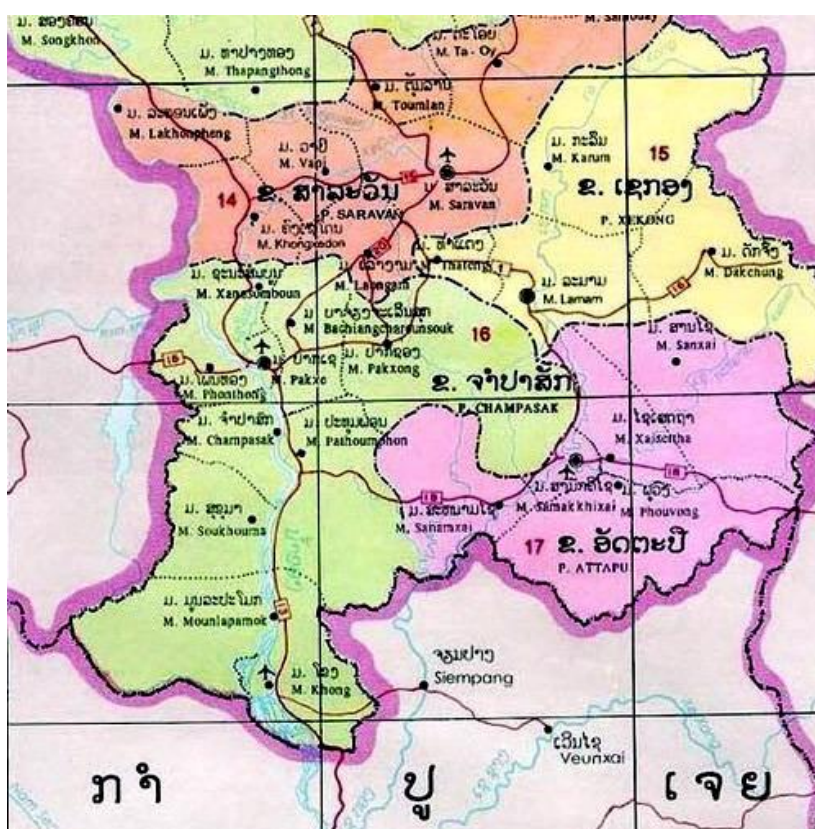
3.1 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

3.2 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

3.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา

3.1 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ประเทศลาว ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเชื่อมโยงอุบลราชธานี สู่เมืองเศรษฐกิจ มีจำนวน 4 แขวง ได้แก่ จำปาสัก สาละวัน เซกอง อุดตะบือ โดยมีรายละเอียดรายพื้นที่ดังนี้



รูปที่ 3.1 แผนที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (แขวงสำคัญของลาวได้)

ที่มา: สำนักงานผู้ช่วยทูตทหาร ไทย/เวียงจันทน์

1) แขวงจำปาสัก

ทิศเหนือ	ติดกับแขวงสาละวัน
ทิศใต้	ติดกับกัมพูชา
ทิศตะวันออก	ติดกับแขวงเซกอง แขวงอัตตะปือ
ทิศตะวันตก	ติดกับจังหวัดอุบลราชธานี

แขวงจำปาสักมีการแบ่งเขตการปกครอง 10 เมือง ได้แก่ ปากเซ บาเจียงจะเลินสุก จำปาสัก ปะทุมพอน สุขุม่า มูนละปาโมก ชะนะสมบูน ปากซอง โพนทอง เมืองโขง ในแขวงนี้มีประชากรมากที่สุดในประเทศ คือ ประมาณ 643,785 คน เป็นหญิงร้อยละ 51 (ปี 2556) ความหนาแน่นของประชากรอยู่ที่ 42 คน/ตร.กม. ประชากรวัยแรงงานคิดเป็นร้อยละ 74 ของประชากรแขวง ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ร้อยละ 74 บริการ (เช่น ค้าขาย ขนส่ง ท่องเที่ยว) พนักงานรัฐ/เอกชน ร้อยละ 23 วางงานร้อยละ 3 มี 18 ชนเผ่า ได้แก่ ลาวลุ่ม ลาวส่วย ละเวน ผู้ไท กะตาง ตะโอย ยาเหิน ชะแมลลาว ละแว ออง อาลัก แกะ กะตุ เจง อินหรือโยย กะเสง มั่ง และตะเหลียง มีรายได้ต่อหัวต่อปีอยู่ที่ 1,097 เหรียญสหรัฐ (ปี 2556)

ทรัพยากรธรรมชาติ พื้นที่กิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 37 ของพื้นที่แขวง สินค้าหลัก ได้แก่ ข้าว ไม้แปรรูป กาแฟ พืชผักและผลไม้ โค กระบือ พื้นที่ป่า 931,349 เฮกตาร์ คิดเป็นร้อยละ 58 ของพื้นที่แขวง มีป่าสงวนแห่งชาติขนาดใหญ่ 3 แห่ง รวมเนื้อที่เป็น 309,000 เฮกตาร์ และมีป่าสงวนของแขวง อีก 11 แห่ง ทรัพยากรน้ำ มีแม่น้ำหลายสาย อาทิ เซโดน ห้วยบังเลียง ห้วยโตะโหมะ เซล้าเพา ห้วยตวย เซคำพอ ฯลฯ มีน้ำใช้ ตลอดปี เหมาะสำหรับการพัฒนาเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำ การขนส่ง การเกษตร การท่องเที่ยว ลำสุดมีโครงการเซเปียน-เซิน้าน้อย เป็นเขื่อนกั้นห้วยหมากจัน เพื่อผันน้ำมาลงลำน้ำเซเปียน และสร้างเขื่อนกั้นลำน้ำเซเปียนเพื่อผันน้ำมาลงที่ ลำน้ำเซิน้าน้อย และสุดท้ายสร้างเขื่อนกั้นลำน้ำเซิน้าน้อย เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าและผันน้ำลงลำน้ำเซกอง กำลังผลิต 390 เมกะวัตต์ (มีบริษัทผลิตไฟฟ้าให้กับไทยเพื่อรองรับความต้องการในจังหวัดอุบลราชธานีและยโสธร (กำหนดส่ง กระแสไฟฟ้าในปี 2561) แร่ธาตุ เกลือ (เมืองปะทุมพอน) ดินเหนียว (เมืองปะทุมพอน/เมืองชะนะสมบูน) ทองแดง (เมืองสุขุม่า/เมืองจำปาสัก/เมืองโพนทอง/เมืองชะนะสมบูน) แร่บอกไซต์ (เมืองปากซอง) ตะกั่ว (เมืองปะทุมพอน) ถ่านหิน (เมืองปะทุมพอน) และยังมีแหล่งแร่แบไรต์และฟอสเฟต (เมืองปะทุมพอน) และอะเมทิส (เมืองโขง)

จุดเด่นของแขวง คือ มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เป็นจุดเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมทางบกระหว่าง ไทย - ลาว - กัมพูชา ตามเส้นทาง อุบลราชธานี - จำปาสัก - อัตตะปือ - สตรึงแตง (กัมพูชา) และจุดเชื่อมต่อไทย - ลาว - เวียดนามโดยเชื่อมต่อไทย กับ ทะเลจีนใต้ ตาม เส้นทางอุบลราชธานี - จำปาสัก - ดานัง - เว้ หรือ เชื่อมต่อไทยไปยังปากแม่น้ำโขง ตามเส้นทางอุบลราชธานี - จำปาสัก - โฮจิมินห์ - คุชี - วุงเตา (เวียดนาม) นอกจากนี้ยังเป็นจุดเชื่อมเครือข่ายคมนาคมทางบกระหว่างประเทศให้กับแขวงอื่น ๆ ภายในประเทศ โดยเฉพาะแขวงที่ไม่มีด่านพรมแดน ได้แก่ แขวงสาละวัน เซกอง และอัตตะปือ ดังนั้น นักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางจากจังหวัดอุบลราชธานี ไปยังตอนใต้ของ สปป.ลาว จะผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรที่ด่านช่องเม็ก - วังเตา รวมทั้ง สินค้านำเข้า - ส่งออกระหว่างไทย-ลาว

แขวงจำปาสักมีศักยภาพที่จะพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติ และภูมิอากาศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้แขวงจำปาสักสามารถผลิตพืชผลทางเกษตรเพียงพอสำหรับการบริโภคและการส่งออก เช่น ข้าว เมล็ดกาแฟ ผักผลไม้ และพืชไร่ต่าง ๆ โดยเฉพาะเมืองปากซ่อง ซึ่งเป็นเมืองที่ตั้งอยู่บริเวณที่ราบสูง มีสภาพอากาศเย็นตลอดทั้งปี และมีฝนตกชุก เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการเพาะปลูก นอกจากนี้ แขวงจำปาสักมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญ ได้แก่ น้ำตกหลี่ผี น้ำตกคอนพะเพ็ง และประสาทหินวัดพู เป็นต้น เป็น 1 ใน 4 แขวงของ สปป.ลาว ที่เจ้าแขวงมีอำนาจอนุมัติโครงการลงทุนได้เอง หากมูลค่าโครงการไม่เกิน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และใช้พื้นที่ไม่เกิน 100 เฮกตาร์

การเกษตร มีการแบ่งเขตทำกิจกรรมออกเป็นโซน ดังนี้

โซน 1 ที่ราบสูงทุ่งเพียง ใจกลางเมืองปากเซ พื้นที่นี้รัฐบาลส่งเสริมการปลูกกาแฟ ผลไม้เมืองหนาว ชา และสินค้าการเกษตรต่าง ๆ มีพื้นที่ปลูกทั้งหมด 156,053 เฮกตาร์

โซน 2 เขตรอยต่อระหว่างที่ราบสูงทุ่งเพียงและเขตที่ลุ่ม เหมาะแก่การปลูกยางพารา มะม่วงหิมพานต์ และผลไม้เมืองหนาว หรือการทำอุตสาหกรรมแปรรูปผลไม้ต่าง ๆ (เป็นที่ตั้งโรงงานผลิตกาแฟสำเร็จรูปของดาวเรือง) มีพื้นที่ทั้งหมด 37,556 เฮกตาร์

โซน 3 มี 8 เมืองที่อยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง (เมืองชนะสมบุญ บาเจียงจะเลินสูก โพนทอง จำปาสัก สุกุม่า ปะทุมพอน มุนละ ปะโมก และเมืองโขง) เหมาะแก่การปลูกข้าว ประมง ปลูกพืชพื้นเมือง ปลูกหม่อนเลี้ยงไหม

เขตส่งเสริมการปลูกไม้กฤษณาและยางพารา มีพื้นที่ปลูกไม้กฤษณา 3,800 เฮกตาร์ และพื้นที่ปลูกยางพารา 14,500 เฮกตาร์ (เวียดนามร่วมลงทุนกับรัฐบาลลาวแล้ว 2 โครงการ มีพื้นที่ได้รับสัมปทาน 13,000 เฮกตาร์) และเขตส่งเสริมการเลี้ยงสัตว์มีพื้นที่ทั้งหมด 33,800 เฮกตาร์ ใน 6 จุด

มีเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่ 2,500 เฮกตาร์ เขตอุตสาหกรรมใน กม. 12-19 เมืองบาเจียงติดกับเมืองปะทุมพอน มีพื้นที่ 1,012 เฮกเตอร์ มีการลงทุน ของ Lao Brewery Factory/Champasak Branch และศูนย์รวมเฟอร์นิเจอร์ กระเบื้อง มีเขื่อนไฟฟ้า น้ำตก 1 แห่ง กำลังผลิต 5 MW/ปี มีสถานีกระจายไฟฟ้า 1 แห่งกระจายไฟฟ้าได้ 32 MW/ปี ผู้ลงทุนต่างประเทศกำลังศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการก่อสร้างเขื่อนไฟฟ้ากำลังผลิต 350 MW / ปี ที่เขื่อนน้ำน้อย มีโรงงานอุตสาหกรรม 3,519 แห่ง เป็นโรงงานขนาดใหญ่ 13 แห่ง ขนาดกลาง 37 แห่งขนาดเล็ก 3,469 แห่ง โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรและป่าไม้ (ร้อยละ 84)

แขวงจำปาสักมีศักยภาพสูงมากในด้านการท่องเที่ยว โดยมีแหล่งท่องเที่ยว 95 แห่ง ประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ 41 แห่ง ทางประวัติศาสตร์ 25 แห่ง ทางวัฒนธรรม 29 แห่ง โดยใน 95 แห่งได้รับการสำรวจแล้ว 43 แห่ง และเปิดบริการแล้ว 33 แห่ง สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ มรดกโลกที่ปราสาทหินวัดพู น้ำตกคอนพะเพ็ง (ในแองการาแห่งเอเชีย) น้ำตกหลี่ผี น้ำตกตาดพาน น้ำตกผาส้วม ปลาโลมาน้ำจืดที่เวินคาม ดอนโขง ฯลฯ

เส้นทางติดต่อไปยังแขวงอื่นๆ

1. ถนนหมายเลข 13 ซึ่งเป็นถนนสายหลักของ สปป.ลาว เชื่อมภาคเหนือกับภาคใต้ (ความยาวในแขวงจำปาสัก 204 กิโลเมตร)
2. ถนนเลขที่ 23 ไปสู่แขวงเซกอง
3. ถนนเลขที่ 20 ไปแขวงสาละวัน
4. ถนนเลขที่ 18 ไปแขวงอัตตะปือ

เส้นทางติดต่อไปยังไทย

ถนนหมายเลข 10 จากช่องเม็ก-ปากเซ ระยะทาง 45 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่สำคัญ โดยเฉพาะการนำนักท่องเที่ยว ที่เดินทางจากประเทศไทยผ่านจังหวัดอุบลราชธานีเข้าสู่แขวงจำปาสัก สำหรับการขนส่ง เส้นทางจากปากเซไปยัง ท่าเรือคลองเตย ระยะประมาณ 995 กม.

เส้นทางติดต่อไปยังเวียดนาม

1. ปากเซ – ลาวบาว จังหวัดกวางจิ ระยะทาง 500 กม.
2. ปากเซ – ดงฮา จังหวัดกวางจิ ระยะทาง 570 กม.
3. ปากเซ – ฮานอย ระยะทาง 1,170 กม.
4. ปากเซ – ดานัง ระยะทาง 820 กม.
5. ปากเซ - จังหวัดกอนตูม ระยะทาง 419 กม.
6. ปากเซ – กวางหงาย ระยะทาง 499 กม.
7. ปากเซ – โฮจิมินห์ ระยะทาง 1,499 กม.

เส้นทางติดต่อไปยังกัมพูชา จากปากเซ-ชายแดนกัมพูชา ระยะทาง 203 กม.

การคมนาคมอื่น ๆ มีเส้นทางน้ำยาว 196 กม. ใช้ได้ทั้งฤดูแล้งและฤดูฝน ทางอากาศ มีสนามบินนานาชาติ 1 แห่ง คือ สนามบินปากเซ มีเที่ยวบินของสายการบินลาวไปยังเวียงจันทน์ และเสียมเรียบ ในระหว่างการประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมไทย-ลาว ที่จังหวัดอุบลราชธานี-แขวงจำปาสัก เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2547 รัฐบาลไทยได้เห็นชอบให้ความช่วยเหลือในการปรับปรุงสนามบินดังกล่าว มูลค่าโครงการ 320 ล้านบาท ในรูปของเงินให้เปล่าร้อยละ 30 และเงินกู้ร้อยละ 70 (แล้วเสร็จ เมื่อเดือนมิถุนายน 2553)

2) แขวงสาละวัน

แขวงสาละวันตั้งอยู่บริเวณที่ราบสูงบอละเวนทางตอนใต้ของประเทศ มีพื้นที่ 10,691 ตารางกิโลเมตร มีพื้นที่กว่า 60% เป็นเขตภูเขา และที่สูง เป็นแขวงที่ไม่มีความน่าสนใจทางเศรษฐกิจมากนัก ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากการคมนาคมที่ไม่สะดวก มีเพียงถนนหมายเลข 20 ที่เชื่อมต่อกับจำปาสักดี และหมายเลข 15 ที่เชื่อมกับนาบง นอกจากนี้การบริโภคของคนภายในพื้นที่มีเพียง 3 แสนคน โดยมีประชากรที่อยู่ใน

เกณฑ์ยากจนคิดเป็น 18% และแหล่งท่องเที่ยวที่มีเพียงอุทยานแห่งชาติเขียงทอง จึงทำให้แขวงนี้เป็นเพียงเมืองเกษตร ซึ่งโดยมากชาวลาวในพื้นที่ จะมีอาชีพปลูกยางพาราเพื่อส่งขายให้กับชาวเวียดนาม

3) แขวงเซกอง

แขวงเซกองเป็นแขวงที่มีอายุน้อย แยกออกมาจากแขวงสาละวันเมื่อปี พ.ศ. 2526 มีพื้นที่เพียง 7,665 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศ ติดกับประเทศเวียดนาม โดยพื้นที่ส่วนใหญ่กว่า 90% เป็นภูเขา และที่ราบสูง จึงอุดมสมบูรณ์ด้านธรรมชาติ ป่าไม้ แร่ธาตุ แม่น้ำลำธารที่เหมาะสมแก่การสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำ ด้านประชากรสำรวจล่าสุดมีเกือบ 1 แสนคน โดยประชากรส่วนใหญ่ของแขวงเป็นชนเผ่าลาวเทิง พูดภาษาในตระกูลมอญ-เขมร มีเผ่าย่อยออกไปหลายเผ่า มีชาวลาวลุ่มอาศัยอยู่ค่อนข้างน้อย เพียงร้อยละ 3 เท่านั้น ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเพาะปลูก และเลี้ยงสัตว์ มีแรงงานที่ประกอบอาชีพในภาคอุตสาหกรรมประมาณ 1,000 คน ทั้งนี้เนื่องจากในพื้นที่มีโรงงานขนาดใหญ่เพียง 6 แห่ง และขนาดกลางเพียง 3 แห่ง ส่วนใหญ่สินค้าส่งออกจะเป็นผลิตภัณฑ์ไม้ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 68 ของสินค้าส่งออก สำหรับด้านการท่องเที่ยว แขวงเซกองมีแหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นบัญชีแล้ว 19 แห่ง เป็นแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 10 แห่ง เช่น น้ำตกตาดหัวคน น้ำตกตาดแฝก น้ำตกตาดเฮีย น้ำตกตาดตะมอรอน และแก่งหลวง น้ำตกธรรมชาติที่สวยงาม แต่ยังไม่มีการปรับปรุงเพื่อรองรับการท่องเที่ยว ส่งผลให้แขวงไม่เป็นที่สนใจสำหรับนักท่องเที่ยวมากนัก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากปัญหาด้านการคมนาคมที่ไม่สะดวก ที่ต้องใช้ถนนหมายเลข 1H แยกมาจากถนนหมายเลข 20 ระยะทางกว่า 20 กิโลเมตร อีกด้วย

4) แขวงอัตตะปือ

แขวงอัตตะปือตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศ ติดต่อกับแขวงเซกองทางทิศเหนือ ติดต่อกับแขวงจำปาสักทางทิศตะวันตก ติดต่อกับเทือกเขาอันนัมทางทิศตะวันออก มีพื้นที่ 1,032 กิโลเมตร โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ภูเขา มีประชากรกว่า 1.2 แสนคน ส่วนใหญ่กว่า 80% ประกอบอาชีพเพาะปลูก นอกนั้นทำอาชีพบริการ มีเพียง 5% ที่ประกอบอาชีพด้านอุตสาหกรรม โดยมากนิยมทำเหมืองแร่ และโรงงาน ส่งผลให้มีจำนวนคนยากจนมากถึง 9,000 ครอบครัว และยากจนที่สุดถึง 5,000 ครอบครัวจากทั้งหมด 2 แสนครัวเรือน แม้จะมีผู้บริหารเมืองจะจัดตั้งระบบคลังเงินงบประมาณระดับแขวง ธนาคารของรัฐ เช่น ธนาคารส่งเสริมกสิกรรม ธนาคารนโยบายประจำแขวง ธนาคารการค้าต่างประเทศ และธนาคารพัฒนาลาว แล้วก็ตาม มีโรงงานขนาดใหญ่เพียง 2 แห่ง และขนาดกลาง 4 แห่ง ซึ่งโดยมากนักลงทุนจะมาจากเวียดนาม ที่เลือกลงทุนในธุรกิจยางพารา และมันสำปะหลัง และนักลงทุนที่มาจากอินเดีย ที่จัดทำสายนำส่งไฟฟ้าแรงสูงจากอัตตะปือไปยังเมืองปะทุมพอน แขวงจำปาสัก สำหรับด้านการท่องเที่ยว โดยมากจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ จนมีคำขวัญว่า “ผืนแผ่นดินคำ ลำน้ำใส ป่าไม้เขียว ท่องเที่ยวหนองฟ้า ชมผ้าเรียงซานไซ ไหว้พระองค์ใหญ่แสน พักแดนสามัคคี” และ “อัตตะปือปิ้ง ขายคำ แลกไก่ หัวหยอง ลงมุดน้ำโปโลขึ้นตั้งแต่คำ” ทั้งนี้เนื่องจากแขวงอัตตะปือเป็นแขวงที่อุดมไปด้วยทองคำ และมีวัฒนธรรมที่เก่าแก่ มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ทำให้มีโรงแรม บ้านพัก ร้านอาหาร ที่

สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ สำหรับการคมนาคมยังไม่สะดวกมากนัก จะต้องใช้เส้นทางหมายเลข 18B แม้จะเป็นถนนลาดยางแล้วก็ตาม

3.2 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ประเทศเวียดนาม ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเชื่อมโยงอุบลราชธานีสู่เมืองเศรษฐกิจ จำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ กอนตูม เถื่อเทียนเว้ กว่างนาม ดานัง กว่างหงาย และบิ่งดิ่ง โดยมีรายละเอียดรายพื้นที่ดังนี้

1) จังหวัดกอนตูม

จังหวัดกอนตูม เป็นจังหวัดในเขตที่สูงตอนกลางของประเทศเวียดนาม มีอาณาเขตติดกับจังหวัดต่าง ๆ ดังนี้

ทิศเหนือ จังหวัดกวางนาม

ทิศใต้ จังหวัดซาลาย

ทิศตะวันออก จังหวัดกวางหงาย

ทิศตะวันตก จังหวัดตรันคีรี ประเทศกัมพูชา แขวงอัตตะปือ และแขวงเซกอง สปป.ลาว



รูปที่ 3-2 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดกอนตูม

ที่มา: วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี

เมืองหลักของจังหวัด คือ เมืองกอนตูม มีเนื้อที่ทั้งหมด 9,689.6 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 453,200 คน เศรษฐกิจขึ้นอยู่กับเกษตรกรรมเป็นหลัก กอนตูมเป็นจังหวัดที่ครอบคลุมไปด้วยเทือกเขา Truong Son ตั้งแต่เหนือจรดใต้ และจากตะวันออกถึงตะวันตก ลักษณะภูมิประเทศมีความลาด

ชั้นมากในทิศเหนือ ซึ่งมีความสูงตั้งแต่ 800 – 1,200 เมตร และมีความลาดชันทางทิศใต้อยู่ที่ 500-530 เมตร ภูเขา Ngoc Linh เป็นภูเขาที่สูงที่สุดในจังหวัด มีความสูงอยู่ที่ 2,600 เมตร

2) จังหวัดเถื่อเทียน-เว้

เป็นจังหวัดในภูมิภาคชายฝั่งตอนกลางเหนือของประเทศเวียดนาม ตั้งอยู่บริเวณตอนกลางของประเทศ มีชายฝั่งทะเลยาว 128 กิโลเมตร มีพื้นที่ทะเลสาบน้ำเค็มชายฝั่ง 22,000 เฮกตาร์ และมีพื้นที่ป่ามากกว่า 200,000 เฮกตาร์ โดยมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ดังนี้

ทิศเหนือ จังหวัดกว๋างจิ

ทิศใต้ เขตเทศบาลนครดานังและจังหวัดกว๋างนาม

ทิศตะวันออก ทะเลตะวันออก

ทิศตะวันตก สปป.ลาว



รูปที่ 3.3 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดเถื่อเทียน-เว้

ที่มา: วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี

จังหวัดเถื่อเทียน-เว้ มีจำนวนประชากรประมาณ 1,151,000 คน แรงงานคิดเป็นร้อยละ 57 ของจำนวนประชากรทั้งหมด อุณหภูมิโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 25.6 องศาเซลเซียส ในบริเวณภูเขา สภาพอากาศจะมีความเย็นด้วยอุณหภูมิที่ต่ำและสูงสุดอยู่ที่ประมาณ 9 องศาเซลเซียส และ 29 องศาเซลเซียส

ทรัพยากรการท่องเที่ยว มีมรดกโลกทางวัฒนธรรม คือ กรุงเก่าเว้ ประกอบด้วยสถานที่ทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมหลายแห่ง วัดแบบดั้งเดิมที่มีสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของประเทศเวียดนามเป็นจำนวนมาก ในปี 2559 มีจำนวนนักท่องเที่ยวมาเที่ยวในจังหวัดถึง 3,162,800 คน โดยแบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวเวียดนาม 1,597,996 คน นักท่องเที่ยวต่างชาติ 1,564,804 คน สร้างรายได้กว่า

3 พันล้านด่ง (135 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2560 จังหวัดต้อนรับนักท่องเที่ยวกว่า 2.7 ล้านคน เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติกว่า 1.2 ล้านคน

มรดกทางวัฒนธรรม แม่น้ำ Huong ภูเขา Ngu อุทยานแห่งชาติ Bach Ma อ่าว Lang Co (หนึ่งใน 30 อ่าวที่สวยงามที่สุดในโลก) ทรายหาด Thuan An ทรายหาด Canh Duong และมีทรัพยากรภูมิทัศน์ธรรมชาติที่เหมาะสมต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวและกลายเป็นส่วนหนึ่งของภาคเศรษฐกิจที่สำคัญ

จังหวัดเถียน-เวมีที่เหมาะสมต่อการพัฒนา โดยเฉพาะเศรษฐกิจค้าขายสินค้า จังหวัดตั้งอยู่บนเส้นทางหลักเหนือ-ใต้ เส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเชื่อมโยงท่าเรือ Chan May กับภาคใต้ประเทศลาว และภาคตะวันออกเฉียงเหนือประเทศกัมพูชา เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือประเทศไทยกับภูมิภาคแม่น้ำโขงโดยผ่านเส้นทาง R9 ผ่านชายแดน Lao Bao (Quang Tri) มีเส้นทาง 49 A ผ่านด่าน A dot - Ta Vang และ Hong Van - Cu Tai

เขตเศรษฐกิจที่มีแผนการดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ

1. เขตเศรษฐกิจ Chan May และเขตเศรษฐกิจ Lang Co – 27,108 เฮกตาร์
2. เขตเศรษฐกิจด่าน A Dot – 10,184 เฮกตาร์

เขตอุตสาหกรรมที่มีแผนการดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ

1. เขตอุตสาหกรรม Phu Bai – 743.4 เฮกตาร์
2. เขตอุตสาหกรรม Phong Dien – 700 เฮกตาร์
3. เขตอุตสาหกรรม La Son – 300 เฮกตาร์
4. เขตอุตสาหกรรม Tu Ha – 250 เฮกตาร์
5. เขตอุตสาหกรรม Phu Da – 250 เฮกตาร์
6. เขตอุตสาหกรรม Quang Vinh – 150 เฮกตาร์

3) จังหวัดกว๋างนาม Quang nam

จังหวัดกว๋างนามเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ภาคกลางของเวียดนาม และเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ในอดีตเพราะเป็นที่ตั้งของอาณาจักรจาม และมีเมืองประวัติศาสตร์อย่างเมืองฮอยอันตั้งอยู่ จังหวัดกว๋างนามมีเนื้อที่ทั้งหมด 10,406 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ติดกับชายแดนประเทศลาวและจังหวัดคอนตูม พื้นที่มากกว่าครึ่งของจังหวัดเป็นพื้นที่ป่าไม้ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของจังหวัดติดกับเขตจังหวัดกว๋างหงาย



รูปที่ 3-4 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดกว๋างนาม

ที่มา: วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี

จำนวนประชากรประมาณ 1,488,000 คน จำนวนแรงงานในจังหวัดอยู่ที่ 883,000 คน จำนวนแรงงานทำงานเกษตรกรรม การเพาะปลูก และการประมง 425,000 คน คิดเป็นร้อยละ 48.1 จำนวนแรงงานทำงานอุตสาหกรรม การก่อสร้างประมาณ 222,000 คน คิดเป็นร้อยละ 25.1 จำนวนแรงงานทำงานบริการประมาณ 236,000 คน คิดเป็นร้อยละ 26.8

จังหวัดกว๋างนามเป็นจังหวัดใหญ่ในภาคกลางเวียดนาม มีท่าเรือ สนามบิน มรดกวัฒนธรรม และมีศักยภาพสูง ทางจังหวัดได้พัฒนาจุดแข็งด้านการท่องเที่ยว เครื่องจักรกลและโครงสร้างพื้นฐาน ความเป็นอยู่ของประชาชนได้รับการยกระดับให้ดีขึ้น ให้ความสนใจถึงการพัฒนากิจกรรมชนบท โดยเฉพาะการสร้างสรรคชนบทใหม่ และการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจ

จังหวัดกว๋างนามมีโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจและมีเครือข่ายที่ดีในการเชื่อมโยงกับ จังหวัดต่าง ๆ สนามบิน Chu Lai ซึ่งเป็นหนึ่งในสนามบินที่ใหญ่ที่สุดของภาคกลาง มีเที่ยวบินไปกรุงฮานอย และนครโฮจิมินห์ทุกวัน และทางจังหวัดกำลังศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสนามบินขนส่งสินค้า นานาชาติระดับ 4F และสถานีซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องบินของเวียดนาม นอกจากนั้นสนามบินนานาชาติ ดานังก็ห่างจากตัวเมือง Tam Ky (ตัวเมืองของจังหวัดกว๋างนาม) เพียงแค่ 70 กิโลเมตรทางทิศเหนือเท่านั้น ซึ่งสนามบินนานาชาติดานังมีเที่ยวบินจากประเทศญี่ปุ่น เกาหลี สิงคโปร์ มาเลเซีย และไทยในทุก ๆ วัน นอกจากการมีสนามบินที่ดีในจังหวัดแล้ว กว๋างนามยังมีท่าเรือย่อย Ky Ha และ Tam Hiep ในท่าเรือ Chu Lai – Truong Hai ที่มีศักยภาพในการรองรับเรือที่มีน้ำหนัก 20,000 DWT ท่าเรือนี้ส่งสินค้าของภาคเหนือ และภาคใต้สู่ต่างประเทศ และไม่ไกลจากท่าเรือดานัง ท่าเรือดานังเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในภาคกลางและ สามารถรองรับเรือที่มีน้ำหนักได้มากถึง 50,000 DWT และตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 3,000 Teus สำหรับการจราจรทางบก จังหวัดกว๋างนามตั้งอยู่ในจุดเชื่อมต่อระหว่างทางหลวง Quoc Lo 1A ทางด่วนพิเศษ

จังหวัดดานัง – กว่างหยาย และ ถนนเชื่อมริมทะเลของดานัง – ฮอยอัน – ชูลาย ถนนเส้นต่าง ๆ เหล่านี้เชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจภาคกลางตะวันออกกับจังหวัดต่าง ๆ ในเขตที่ราบสูงภาคกลาง และยังเชื่อมต่อไปยังประเทศลาวตอนเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยได้อีกด้วย นอกจากนั้นจังหวัดยังมีทางรถไฟเชื่อมจังหวัดต่าง ๆ

สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เครื่องแต่งกาย อาหารทะเล ผงแป้งมันสำปะหลัง ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ และเครื่องดื่ม ส่วนสินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ ชิ้นส่วนอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ชิ้นส่วนรถยนต์ วัสดุที่ใช้ในอุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย ผงแป้งมันสำปะหลัง เหล็ก และชิ้นส่วนอุปกรณ์

4) ดานัง (Danang)

นครดานังตั้งอยู่ในบริเวณภาคกลางเวียดนาม มีระยะห่างจากกรุงฮานอย 764 กิโลเมตร และห่างจากนครโฮจิมินห์ 964 กิโลเมตร นครดานังถือเป็นประตูสู่ทะเลจีนใต้ ตามระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ที่พาดผ่าน 13 จังหวัดใน 4 ประเทศ (เมียนมา ไทย ลาว เวียดนาม) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจภายในอนุภูมิภาคของประเทศเวียดนาม นอกจากนั้นนครดานังยังคงเป็นกลุ่มจังหวัดที่รัฐบาลส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ เนื่องจากมีข้อได้เปรียบเรื่องการเชื่อมโยงทางบกด้านปลายสุดของเส้นทาง EWEC ทางอากาศ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐาน



รูปที่ 3-5 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดดานัง

ที่มา: วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี

นครดานังมีเนื้อที่ทั้งหมด 1,283 ตารางกิโลเมตร จำนวนประชากรประมาณ 1,048,860 คน อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2559 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.04 เมื่อเทียบกับปี 2558 รายได้เฉลี่ยต่อคนในปี 2559 อยู่ที่ 3,059 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.43 เมื่อเทียบกับปี 2558

สำหรับภาคอุตสาหกรรม ในปี 2559 มีมูลค่าการผลิตของผลิตภัณฑ์และการก่อสร้าง 78,561 พันล้านด่ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.40 เมื่อเทียบกับปี 2558 สินค้าอุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ อาหารทะเลแช่แข็ง เสื้อผ้าและสิ่งทอ ซีเมนต์ ยางรถ และรองเท้า

มูลค่าการผลิตสินค้าการเกษตร ประมง และป่าไม้ ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2560 มีมูลค่า 1,208 พันล้านด่ง (53 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 มีแรงงานมากกว่าร้อยละ 70 ของจำนวนประชากร โดยจำนวนนั้น มีแรงงานที่ผ่านการอบรมกว่าร้อยละ 47 อัตราการตกงานอยู่ที่ร้อยละ 3.8 มีค่าแรงขั้นต่ำอยู่ที่ 135 ดอลลาร์สหรัฐ/เดือน

โครงสร้างด้านการคมนาคมของนครดานัง ประกอบไปด้วย ความยาวถนนรวม 382.5 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นทางหลวงแผ่นดิน 70 กิโลเมตร ทางหลวงจังหวัด 99 กิโลเมตร ทางหลวงชนบท 81 กิโลเมตร และทางหลวงภายในตัวเมือง 81 กิโลเมตร ดานังมีอุโมงค์ Hai Van ความยาว 6.28 กิโลเมตรที่เป็นจุดสำคัญในการคมนาคมที่เชื่อมต่อระหว่างนครดานังกับจังหวัดเถื่อเทียนเว้ นอกจากนี้นครดานังยังมีสนามบินนานาชาติ ท่าเรือน้ำลึก และการคมนาคมระบบรางเพื่อเชื่อมโยงนครกับภูมิภาคต่าง ๆ ของเวียดนามตลอดจนต่างประเทศ

การส่งออกและนำเข้าสินค้า มีสินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ เสื้อผ้า ไม้แปรรูป สินค้าสิ่งทอ สินค้าหัตถกรรม รองเท้า กาแฟ อาหารทะเล ของเล่นเด็ก และยางรถ และมีสินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ วัตถุดิบที่ใช้ในกระบวนการผลิต เครื่องมือ / อุปกรณ์ และอาหารทะเล

5) กว่างหงาย (Guang ngai)

จังหวัดกว๋างหงายเป็นจังหวัดชายฝั่งในภาคกลางตอนล่างของประเทศเวียดนาม มีจำนวนประชากรประมาณ 1,251,500 คน เนื้อที่ทั้งหมด 5,152.3 ตารางกิโลเมตร อยู่ทางทิศใต้ของกรุงฮานอย 883 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากนครโฮจิมินห์ขึ้นมาทางเหนือ 838 กิโลเมตร ในทิศเหนือมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดกว๋างนาม ระยะทางประมาณ 60 กิโลเมตร ทิศตะวันตกติดกับจังหวัดญาลาย และจังหวัดคอมตูม ระยะทางประมาณ 142 กิโลเมตร ทิศใต้ติดกับจังหวัดบิ่งดิ่งห์ ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร และทิศตะวันออกติดทะเล มีระยะประมาณ 130 กิโลเมตร



รูปที่ 3-6 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดกว๋างหงาย

ที่มา: วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี

จังหวัดกว๋างหงายเป็นตำแหน่งยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจที่สำคัญในภาคกลางของประเทศเวียดนาม รวมทั้งในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) ซึ่งสามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งทางบก ทางทะเล มีท่าเรือ 5 แห่ง โดยท่าเทียบเรือสำคัญ คือ ท่าเรือนานาชาติ Dung Quat ที่สามารถรองรับน้ำหนักของเรือได้ถึง 100,000 DWT รองรับน้ำหนักเรือขนส่งสินค้าได้ 30,000 – 50,000 DWT มีแนวชายฝั่งยาว 130 กิโลเมตร และมีอาณาเขตทางทะเลมากกว่า 11,000 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ห่างจากเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ 90 กิโลเมตร และห่างจากเส้นทางการเดินเรือภายในประเทศ 30 กิโลเมตร

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม

1. การคมนาคมทางบก มีทางหลวงแห่งชาติ 1A และทางหลวงแห่งชาติ 24B ที่เชื่อมระหว่างจังหวัดกว๋างหงายกับบริเวณจังหวัดที่ราบสูงในภาคกลาง เชื่อมต่อไปยังภาคใต้ของประเทศลาว และเมียนมา และเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย มีถนน Dung Quat - Tra Bong - Tra My มีทางด่วนสายนครดานัง – จังหวัดกว๋างหงาย มีถนนเลียบริมทะเลเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรม Dung Quat และอำเภอ Sa Huynh

2. การคมนาคมทางน้ำ ด้วยความลึกของน้ำ 19 – 21 เมตร จังหวัดกว๋างหงายจึงมีท่าเรือน้ำลึก ซึ่งห่างจากเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ 90 กิโลเมตร ห่างจากเส้นทางเดินเรือในประเทศ 30

กิโลเมตร โดยขณะนี้อยู่ในระหว่างการดำเนินการและสามารถรองรับน้ำหนักเรือได้ถึง 100,000 DWT นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือ Sa Ky และท่าเรือ Ly Son ที่ห่างจากแผ่นดินออกไป 30 กิโลเมตร

3. รถไฟ รถไฟสายเหนือ – ใต้ วิ่งตรงผ่านจังหวัดกว๋างหงาย มี 8 สถานีขนาดเล็กและขนาดใหญ่ ซึ่งสถานีจังหวัดกว๋างหงายเป็นสถานีที่ใหญ่ที่สุดสถานีหนึ่ง

4. สายการบิน มีสนามบิน Chu Lai ที่อยู่ห่างออกไปทางเหนือของจังหวัดกว๋างหงาย 35 กิโลเมตร มีเที่ยวบิน Airbus A320 บินไปยัง นครโฮจิมินห์ และกรุงฮานอย

เขตเศรษฐกิจ Dung Quat ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางของประเทศเวียดนาม เป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญของเวียดนามตอนกลาง มีพื้นที่รวมกว่า 45,000 เฮกตาร์ ได้รับการออกแบบเพื่อรองรับการลงทุนที่หลากหลาย โดยเฉพาะโครงการอุตสาหกรรมหนักและมีขนาดใหญ่ เพื่อพัฒนาระบบท่าเรือน้ำลึก Dung Quat และสนามบิน Chu Lai ซึ่งขณะนี้เขตเศรษฐกิจ Dung Quat ดึงดูดเงินลงทุนมูลค่ามากกว่า 1.05 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ทุนจดทะเบียนดำเนินการมีมูลค่า 5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ปัจจุบันการส่งออกในเขตเศรษฐกิจดังกล่าวมีมูลค่าคิดเป็นร้อยละ 90 ของปริมาณการส่งออกในภาคอุตสาหกรรมโดยรวมของจังหวัดกว๋างหงาย และมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาทางเศรษฐกิจท้องถิ่นและภาคกลางของประเทศ

รัฐบาลเวียดนามได้เลือกเขตเศรษฐกิจ Dung Quat เป็น 1 ใน 5 เขตเศรษฐกิจที่สำคัญในการจัดสรรงบประมาณการลงทุนสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อดึงดูดการลงทุนและการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากมีความหลากหลายทางเศรษฐกิจและได้รับการออกแบบมาเพื่อการลงทุนในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ได้แก่ การกลั่นน้ำมันปิโตรเคมี อุตสาหกรรมเคมี อุตสาหกรรมพลังงานแก๊ส อุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ อุตสาหกรรมหนักขนาดใหญ่ เช่น อุตสาหกรรมเหล็กกล้า การสร้างเรือ เป็นต้น อุตสาหกรรมเบา อุตสาหกรรมสนับสนุน ระบบท่าเรือและโลจิสติกส์

6) บิ่งดิ่ง (Binh Dinh)

บิ่งดิ่งตั้งอยู่ทางภาคกลางของประเทศเวียดนาม ห่างจากนครโฮจิมินห์ประมาณ 700 กิโลเมตร เป็นจังหวัดที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจในภาคกลางตอนใต้ เป็นหนึ่งในแหล่งอารยธรรมจามปาที่เก่าแก่ของเวียดนาม มีเนื้อที่ทั้งหมด 6,039 ตารางกิโลเมตร



รูปที่ 3-7 อาณาเขตติดต่อ จังหวัดบึงดิง

ที่มา: วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี

จำนวนประชากรในปี พ.ศ. 2559 ประมาณ 1,523,800 คน ประชากรชายคิดเป็นร้อยละ 48.9 และประชากรหญิงคิดเป็นร้อยละ 51.1 ของจำนวนประชากรทั้งหมด สัดส่วนของประชากรในเมืองคิดเป็นร้อยละ 31 และสัดส่วนของประชากรในชนบทคิดเป็นร้อยละ 69

ด้านการเกษตร การป่าไม้ และการประมงมีมูลค่า 10,189.9 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.12 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2559 แบ่งเป็น ภาคการเกษตรมีมูลค่า 6,631.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.74 ภาคการป่าไม้มีมูลค่า 523.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.75 และภาคการประมงมีมูลค่า 3,035.3 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.51 การเติบโตทางการเกษตรส่วนใหญ่มาจากการเพาะปลูกและการเลี้ยงสัตว์ ผลผลิตทางการเกษตรที่ลดลง ได้แก่ ข้าวเปลือกลดลงร้อยละ 2.8 ข้าวโพดลดลงร้อยละ 1.1 มันสำปะหลังลดลงร้อยละ 2.1 อ้อยลดลงร้อยละ 28.4 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2559 ผลผลิตทางการเกษตรที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ ถั่วลิสงเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.4 งาเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.5 ผักต่าง ๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 การเลี้ยงสัตว์มีการเติบโตของจำนวนการผลิตและมูลค่าสินค้า จำนวนวัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.4 และหมูเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7

ด้านอุตสาหกรรมและการก่อสร้างมีมูลค่า 12,447.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.17 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2559 ภาคอุตสาหกรรมมีมูลค่า 8,464.2 พันล้านบาท สินค้าหลักของจังหวัด ได้แก่ อาหารสำหรับการเลี้ยงปศุสัตว์เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.99 เนื้อปลาเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.9 เป็ยร์ขวดเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.79 เสื้อผ้าหลากหลายชนิดเพิ่มขึ้นต่ำสุดอยู่ที่ร้อยละ 14.2 และสูงที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 212.56 ผลิตภัณฑ์สารเคมีเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.92 เหล็กเพิ่มขึ้นร้อยละ 130.62 และเฟอร์นิเจอร์ไม้เพิ่มขึ้นร้อยละ 96.88

การส่งออกมีมูลค่า 730.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2558
สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่

1. ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้มีมูลค่า 236.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3
2. ผลิตภัณฑ์ผ้าและเครื่องแต่งกายมีมูลค่า 115.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.9
3. ผลิตภัณฑ์อาหารทะเลมีมูลค่า 71.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8
4. แร่ธาตุธรรมชาติมีมูลค่า 43 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.9
5. ไม้ดิบมีมูลค่า 124.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 6.5
6. มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์ทำจากมันสำปะหลังมีมูลค่า 77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 15.1

การนำเข้ามีมูลค่า 289.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2558
สินค้านำเข้าหลัก ได้แก่

1. วัสดุที่ใช้ในการผลิตผ้าและเครื่องแต่งกายมีมูลค่า 55.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.1
2. เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ และเครื่องจักรมีมูลค่า 52.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.2
3. ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องปรุงมีมูลค่า 44.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.6
4. ผลิตภัณฑ์อาหารทะเลมีมูลค่า 30.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5
5. ปุ๋ยมีมูลค่า 18.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.6
6. วัตถุดิบทางเคมีมีมูลค่า 16.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 41
7. ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้มีมูลค่า 48.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 34

3.3 ราชอาณาจักรกัมพูชา

ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ประเทศกัมพูชา ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเชื่อมโยงอุบลราชธานีสู่เมืองเศรษฐกิจจำนวน 4 จังหวัด ได้แก่ สตึงแตรง พระวิหาร อุดรมิชัย รัตนคีรี โดยมีรายละเอียดรายพื้นที่ดังนี้

1) จังหวัดสตึงแตรง

จังหวัดสตึงแตรงตั้งอยู่ทางตอนเหนือสุดของประเทศกัมพูชา พื้นที่ส่วนนี้เคยเป็นเขตแดนของอาณาจักรล้านช้างจำปาสัก ก่อนจะตกมาเป็นของกัมพูชาในปี พ.ศ. 2447 จากการที่ฝรั่งเศสได้พื้นที่ฝั่งขวาของแม่น้ำโขงในบังคับสยามมาเป็นส่วนหนึ่งของอาณานิคมอินโดจีนฝรั่งเศส มีพื้นที่ 11,092 ตารางกิโลเมตร หรือใหญ่เป็นอันดับ 8 ของประเทศ มีประชากรราว 1 แสนคน และเนื่องจากตัวชายแดนอยู่ห่างจาก สปป.ลาว เพียงประมาณ 40 กิโลเมตร ประชาชนในจังหวัดนี้ ส่วนหนึ่งมีเชื้อสายลาว พื้นที่จังหวัดส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบสูงตามแม่น้ำโขงมาประสกับแม่น้ำเสสาน ด้านการคมนาคม มีถนนสายหลักหมายเลข 7 ผ่านมาจาก สปป.ลาว และมีเส้นทางเชื่อมโยงสายย่อยอีก 3 สาย ได้แก่ ถนนหมายเลข 78, 214 และ 219 ที่เชื่อมระหว่างจังหวัดในประเทศ ทำให้ช่วยอำนวยความสะดวกในการเป็นเมืองท่องเที่ยว

ของจังหวัดได้อย่างดี จนเคยได้รับรางวัลชนะเลิศเมืองที่สวยงามของประเทศกัมพูชามาแล้ว มีสถานที่ท่องเที่ยวที่โดดเด่น ได้แก่ น้ำตกถลบกโขง บุรีโอสวย ปราสาทพระโค ปราสาทพระธาตุ น้ำตกโองาบเกาะขล้ง เกาะหีบ และหินศักดิ์สิทธิ์ เป็นต้น

2) จังหวัดพระวิหาร

จังหวัดพระวิหารตั้งอยู่ทางตอนเหนือของประเทศกัมพูชา มีชายแดนติดประเทศไทยทางด้านจังหวัดศรีสะเกษ มีเมืองพนมตะแบงมีชัยเป็นเมืองหลักของจังหวัด มีประชากรเพียง 1.7 แสนคน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพด้านการเกษตร และมีพื้นที่ขนาดเล็ก เพียง 13,788 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองที่ยังไม่มีความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ ทั้งด้านการคมนาคมที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นดินลูกรัง และการพัฒนาด้านสาธารณูปโภค ส่งผลให้ยังไม่มีโรงงานมาจัดตั้งในพื้นที่มากนัก มีเพียงจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดนั่นคือ ปราสาทพระวิหาร ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณชายแดนไทยเท่านั้น

3) จังหวัดอุดรมีชัย

จังหวัดอุดรมีชัยเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ทางภาคเหนือของประเทศกัมพูชา มีพรมแดนติดกับประเทศไทยที่จังหวัดสุรินทร์ บุรีรัมย์ และศรีสะเกษ เป็นจังหวัดที่มีขนาดเล็กที่สุดของกัมพูชา นั่นคือ 6,158 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรกว่า 1.8 แสนคน เมืองหลวงของจังหวัดอุดรมีชัยเรียกว่า เมืองสำโรง ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เือกเขาพนมดงรัก ปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาการตัดไม้ทำลายป่าอย่างรุนแรง และปัญหาจากการสัมปทานที่ดินทางเศรษฐกิจ และการบุกรุกป่าข้ามชาติ ด้านการคมนาคมยังไม่สะดวกนัก ถนนส่วนใหญ่ยังไม่มีลาดยาง และด้านสาธารณูปโภคยังไม่มีความพร้อม มีเพียงไม่กี่ครัวเรือนเท่านั้น ที่มีไฟฟ้าใช้ ส่งผลให้ประชาชนในจังหวัดยังคงประกอบอาชีพด้านเกษตรกรรม และยังไม่มียุทธศาสตร์ขนาดใหญ่เข้ามาจัดตั้ง ด้านการท่องเที่ยวก็ยังไม่ได้รับการส่งเสริมพัฒนา มีเพียงตลาดโอชะเม็ด และท่าชะมอ ที่ขายสินค้าทั่ว ๆ ไปคล้ายคลึงกับฝั่งไทยเท่านั้น

4) จังหวัดรัตนคีรี

จังหวัดรัตนคีรีตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของกัมพูชา ติดกับ สปป.ลาว ทางเหนือ และติดกับเวียดนามทางภาคตะวันออก ภูมิประเทศเป็นภูเขาเป็นส่วนใหญ่ จึงมีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะน้ำตก มีประชากร 1.8 แสนคน และมีชนกลุ่มน้อยอาศัยจำนวนมาก มีขนาดพื้นที่ 10,782 ตารางกิโลเมตร ด้านการคมนาคมอยู่ในเกณฑ์ดี ถนนสายหลักมีการลาดยาง ชาวบ้านในพื้นที่ยังนิยมการขนส่งทางเรือ และมีท่าอากาศยานรัตนคีรี ใช้ขนส่งบริการเชิงพาณิชย์ นับว่าเป็นจังหวัดที่ค่อนข้างพร้อมด้านการคมนาคม

การเปรียบเทียบศักยภาพของเมืองเศรษฐกิจที่เชื่อมต่อด้านจังหวัดอุบลราชธานี กับสปป.ลาว เวียดนาม และกัมพูชา สรุปดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 สรุปเมืองเศรษฐกิจที่เชื่อมต่อด้านจังหวัดอุบลราชธานีกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศ	เมือง	ขนาดพื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร (คน)	ภาพรวมเศรษฐกิจ	อุตสาหกรรม/ธุรกิจ
สปป.ลาว	จำปาสัก	15,415	643,785	เมืองเกษตรกรรมและ การท่องเที่ยวเชิง ธรรมชาติ	นาข้าว โรงสีข้าว ไร่ กาแฟ โรงงานกาแฟ ไร่ยาง ไร่ผักผลไม้ ท่องเที่ยว
	สาละวัน	10,691	830,000	เมืองเกษตรกรรม	นาข้าว ไร่ผักผลไม้ ไร่ยาง
	เซกอง	7,665	99,387	เมืองเกษตรกรรม และผลิตกระแสไฟฟ้า	ผลิตไฟฟ้าจากเขื่อน นาข้าว ไร่ผักผลไม้
	อัตตะปือ	10,320	114,300	เมืองเกษตรกรรม และเหมืองแร่	นาข้าว ไร่ผักผลไม้ ไร่ยาง ไร่มัน- สำปะหลัง เหมืองแร่
เวียดนาม	กอนตูม	9,614	473,300	เมืองเกษตรกรรม	นาข้าว ไร่ผักผลไม้
	เถื่อเทียนเว้	5,033	1,124,000	เมืองเกษตรกรรมและ การท่องเที่ยว	นาข้าว ไร่ผักผลไม้ ท่องเที่ยว
	กว๋างนาม	10,438	1,472,000	เมืองเกษตรกรรม การท่องเที่ยว ศูนย์กลางการขนส่ง ทางอากาศ	นาข้าว ไร่ผักผลไม้ ท่องเที่ยว รถยนต์ ชิ้นส่วนอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์
	ดานัง	1,285	1,347,000	เมืองเกษตรกรรม การประมง การท่องเที่ยว ศูนย์กลางการขนส่ง ทางน้ำ	นาข้าว ไร่ผักผลไม้ ประมง ท่องเที่ยว อาหารทะเลแช่แข็ง เสื้อผ้าและสิ่งทอ ซีเมนต์ ยางรถ และ รองเท้า
	กว๋างหยาย	5,138	1,236,000	เมืองเกษตรกรรม การประมง ศูนย์กลางการขนส่ง ทางรถไฟ และทางน้ำ	นาข้าว ไร่ผักผลไม้ ประมง โลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเคมี พลังงานแก๊ส น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ อุตสาหกรรม เหล็กกล้า การสร้างเรือ

ประเทศ	เมือง	ขนาดพื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร (คน)	ภาพรวมเศรษฐกิจ	อุตสาหกรรม/ธุรกิจ
	บึงดี่	6,851	1,962,000	เมืองเกษตรกรรม	นาข้าว ไร่ผักผลไม้ ไร่นาสำปะหลัง ถั่วลิสง งา
กัมพูชา	สตึงแตรง	11,092	111,734	เมืองเกษตรกรรม	นาข้าว ไร่ผักผลไม้
	พระวิหาร	13,788	170,852	เมืองเกษตรกรรมและ การท่องเที่ยว	นาข้าว ไร่ผักผลไม้ ไร่ผลไม้ ท่องเที่ยว
	อุดรมีชัย	6,158	185,443	เมืองเกษตรกรรม	นาข้าว ไร่ผักผลไม้
	รัตนคีรี	10,782	184,000	เมืองเกษตรกรรม	นาข้าว ไร่ผักผลไม้

บทที่ 4

การคัดเลือกเส้นทาง และชนิดอุตสาหกรรม

ในการส่งเสริม และพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานีนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนได้มีการศึกษาหลายครั้ง เพื่อจัดทำร่างแผนพัฒนาอุตสาหกรรม ซึ่งมีเส้นทางที่คาดว่าจะส่งเสริมถึง 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางที่ 1 อุบลราชธานี-โฮจิมินห์ เส้นทางที่ 2 อุบลราชธานี-ดานัง และเส้นทางที่ 3 อุบลราชธานี-รัตนคีรี แต่ด้วยงบประมาณที่จำกัด และเพื่อการส่งเสริมที่ตรงจุด คณะวิจัยจึงได้ทำการออกแบบวิธีการคัดเลือกเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดเพียง 1 เส้นทาง และคัดเลือกอุตสาหกรรมที่ควรส่งเสริมให้เหลือเพียง 1-2 อุตสาหกรรม ทั้งนี้เพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชนสามารถมุ่งเป้าพัฒนาเส้นทางและอุตสาหกรรมอย่างเต็มประสิทธิภาพ ตามความได้เปรียบเชิงพื้นที่ ทรัพยากร ความพร้อม และโอกาสทางเศรษฐกิจต่อไป

4.1 การทบทวนเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และลงพื้นที่ครั้งที่ 1

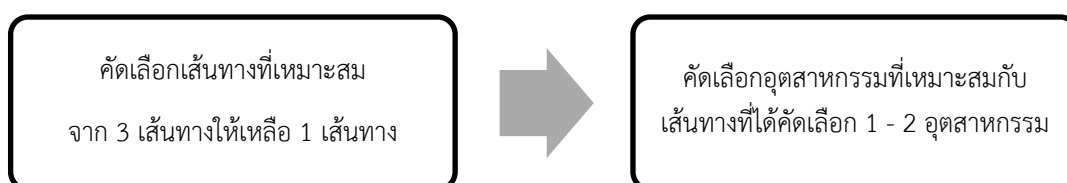
จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยต่าง ๆ ในบทที่ 2, 3 และลงพื้นที่ครั้งที่ 1 สามารถสรุปการดำเนินการศึกษาได้ดังนี้

- ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดอุบลราชธานี และพื้นที่โดยรอบที่เกี่ยวข้อง ทั้งประเทศไทย สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม
- ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และสภาพจุดผ่านแดนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง
- ศึกษานโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ข้อมูลความพร้อมของแต่ละเส้นทาง ตัวเมืองอุบลราชธานี และจังหวัดข้างเคียง
- ข้อมูลความพร้อมด้านวัตถุดิบ พลังงาน แรงงาน ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ผังเมือง เช่น ขนาดและความเหมาะสมของพื้นที่ ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ราคาที่ดิน และนโยบายของภาครัฐ ของทั้ง 3 เส้นทาง ได้แก่
 - 1) เส้นทางที่ 1 ชองเม็ก อุบลราชธานี - โฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม
 - 2) เส้นทางที่ 2 ชองเม็ก อุบลราชธานี - ดานัง ประเทศเวียดนาม และ
 - 3) เส้นทางที่ 3 อุบลราชธานี - รัตนคีรี ประเทศกัมพูชา

หลังจากที่ผู้วิจัยได้ข้อมูลต่าง ๆ แล้ว ได้นำเอาข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกเส้นทางที่เหมาะสมให้เหลือ 1 เส้นทาง และลงพื้นที่ครั้งที่ 2 เพื่อสำรวจเส้นทางที่ได้ทำการคัดเลือกอย่างละเอียด หลังจากนั้นจะนำเอาข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์ด้วยแบบประเมินทางคณิตศาสตร์ และแสดงผลลัพธ์เป็นชนิดอุตสาหกรรมที่เหมาะสมที่จะส่งเสริมและพัฒนาต่อไป โดยจะแสดงรายละเอียดวิธีการคัดเลือก และผลลัพธ์ในลำดับต่อไป

4.2 การคัดเลือกเส้นทาง และอุตสาหกรรม

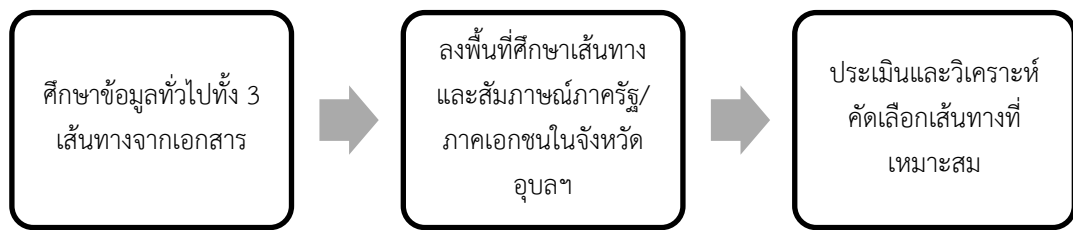
การกำหนดแนวทางการจัดทำเกณฑ์ชี้วัด การคัดเลือกเส้นทางที่เหมาะสมจาก 3 เส้นทาง ให้เหลือเพียง 1 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางที่ 1 อุบลราชธานี-โฮจิมินห์ เส้นทางที่ 2 อุบลราชธานี-ดานัง และเส้นทางที่ 3 อุบลราชธานี-รัตนครี หลังจากนั้นจะทำการคัดเลือกชนิดอุตสาหกรรมที่เหมาะสมที่สุดกับเส้นทางที่ได้ทำการคัดเลือก 1 – 2 ชนิด เพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชน สามารถมุ่งเป้าพัฒนาและส่งเสริมอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 4-1 ภาพรวมขั้นตอนการคัดเลือกเส้นทาง และชนิดอุตสาหกรรม

4.2.1 การคัดเลือกเส้นทาง

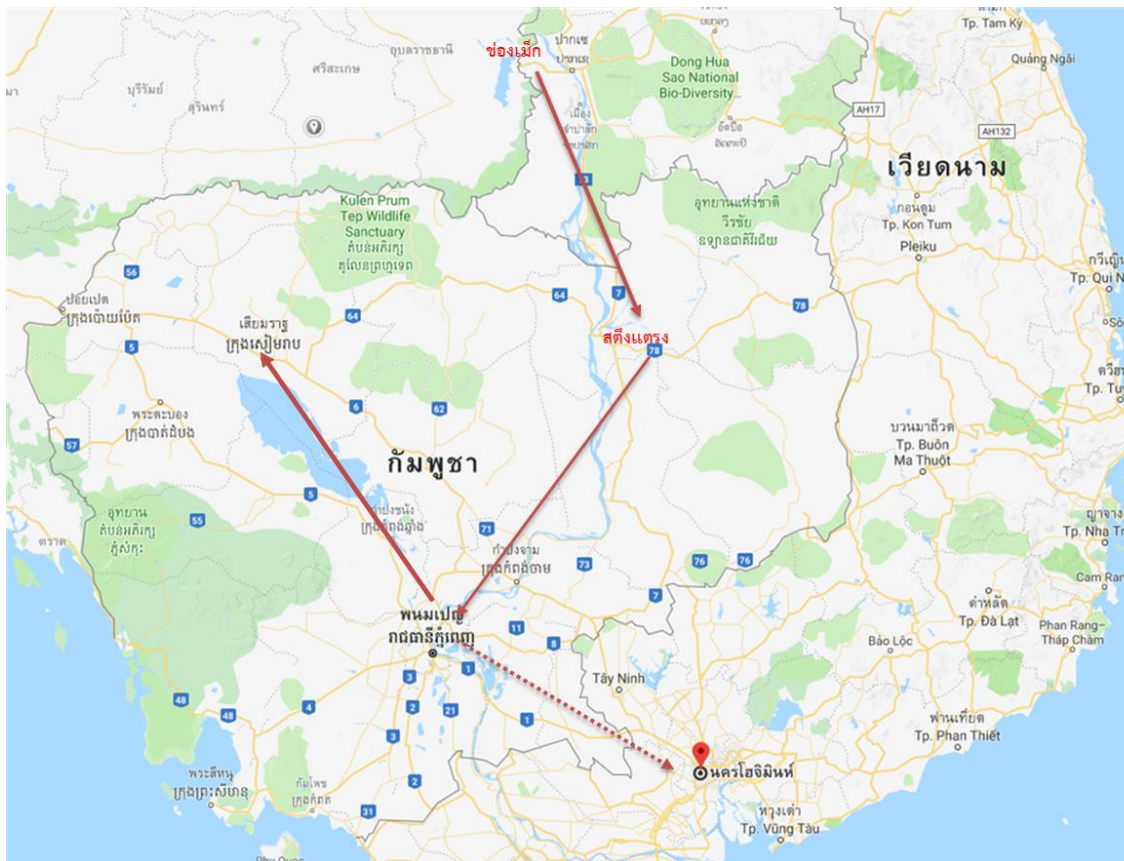
เนื่องจากงานวิจัยและนโยบายเดิมของภาครัฐ ได้มีการกำหนดแนวเส้นทางที่จะส่งเสริมและพัฒนาเอาไว้ถึง 3 เส้นทาง ทีมวิจัยจึงได้ทำการศึกษาและลงพื้นที่ครั้งที่ 1 เพิ่มเติม พบว่า ในทุกเส้นทางที่กำหนดเกิดปัญหากับภาคเอกชนในการเลือกลงทุน อีกทั้งทุกเส้นทางมีการเชื่อมโยงหลายประเทศ ดังนั้นผู้วิจัยเห็นว่า หากมีการกำหนดชัดเจนให้เหลือเพียง 1 เส้นทาง และแสดงผลลัพธ์ว่าอุตสาหกรรมใดมีความเหมาะสมแก่การพัฒนาที่สุด 1-2 อุตสาหกรรม จะทำให้เกิดความมั่นใจต่อภาคธุรกิจในการลงทุน และยังทำให้ภาครัฐสามารถเลือกส่งเสริมพัฒนาได้อย่างมีเป้าหมายมากยิ่งขึ้น ในหัวข้อนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดปัจจัยที่จะนำมาพิจารณา เพื่อทำการวิเคราะห์และประเมินศักยภาพของเส้นทาง ซึ่งจะต้องเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญและส่งผลต่อการดำเนินงานธุรกิจ โดยใช้หลักการอ้างอิงของ Barcelona Field Studies Centre (geographyfielwork.com) ทั้งนี้ ปัจจัยหลักที่นำมาพิจารณา มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 8 ปัจจัย ในทุกเมืองที่ถนนแต่ละเส้นทางพาดผ่าน ได้แก่ วัตถุประสงค์ พลังงาน แรงงาน ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ผังเมือง เช่น ขนาดและความเหมาะสมของพื้นที่ ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ราคาที่ดิน และนโยบายของภาครัฐ โดยการประเมินปัจจัยต่าง ๆ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาผ่านเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ลงพื้นที่สำรวจ และสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการลงพื้นที่ครั้งที่ 1



รูปที่ 4-2 ภาพรวมขั้นตอนการคัดเลือกเส้นทาง

สรุปผลการคัดเลือกเส้นทาง

หลังจากทีมวิจัยได้ทำการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร ลงศึกษาพื้นที่ และสัมภาษณ์ภาครัฐ และภาคเอกชนแล้วนั้น พบข้อมูลของแต่ละเส้นทาง ดังนี้



รูปที่ 4-3 เส้นทางที่ 1 ช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี - โฮจิมินห์ซิตี เวียดนาม
ที่มา : google map

เส้นทางที่ 1 อุบลราชธานี-โฮจิมินห์ (1,596 กิโลเมตร) ดังแสดงในรูปที่ 4-3 เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงทั้ง 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เข้าไว้ด้วยกัน โดยมีเมืองที่เกี่ยวข้อง และมีความสำคัญ ได้แก่ **จำปาสัก** ของ สปป.ลาว มีทรัพยากรธรรมชาติพื้นที่ที่กสิกรรม กว่าร้อยละ 37 ของพื้นที่แขวง สามารถผลิตพืชผลทางการเกษตรได้หลายชนิด เช่น ข้าว ไม้แปรรูป พืชผัก ผลไม้ และที่โดดเด่นเป็นตัวหลักในการผลิตสินค้าส่งออกของพื้นที่ คือ กาแฟ โดยมีนักลงทุนของลาว และต่างชาติเข้าไปผลิตและจัดจำหน่ายหลายบริษัท จนทำให้พื้นที่ส่วนที่ราบสูงของแขวงนี้ กลายเป็นไร่กาแฟจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวกว่า 95 แห่ง ประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ 41 แห่ง ทางประวัติศาสตร์ 25 แห่ง ทางวัฒนธรรม 29 แห่ง จากตัวเลขแหล่งท่องเที่ยวใน 95 แห่งได้รับการสำรวจแล้ว 43 แห่ง และเปิดบริการแล้ว 33 แห่ง โดยมีสถานท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ มรดกโลกที่ปราสาทหินวัดพู น้ำตกคอนพะเพ็ง (ในแองการาแห่งเอเชีย) น้ำตกหลี่ผี น้ำตกตาดพาน น้ำตกผาส้วม ปลาโลมาน้ำจืดที่เวินคาม และดอนโขง นอกจากนี้ด้านการเชื่อมโยงคมนาคมยังมีถนนสายหลักถึง 4 สาย ได้แก่ ถนนหมายเลข 13, 18, 20 และ 23 ทำให้มีความพร้อมในการพัฒนาให้เป็นเมืองเศรษฐกิจทั้งด้านการท่องเที่ยวและด้านการเกษตร

เมืองที่ 2 ที่สำคัญของเส้นทางเชื่อมโยงในเส้นทางที่ 1 ได้แก่ **จังหวัดสตึงแตรง** ของกัมพูชา ไม่ได้เป็นเมืองที่มีความพร้อมด้านการเป็นแหล่งท่องเที่ยวและเศรษฐกิจมากนัก แต่เป็นจุดเชื่อมโยงการคมนาคมไปยังเมืองที่สำคัญทางเศรษฐกิจของกัมพูชาเองอย่างพนมเปญ ปากเซ ของลาวตอนใต้ และโฮจิมินห์ ของเวียดนาม โดยมีถนนสายหลักหมายเลข 7 ผ่านมาจาก สปป.ลาว และมีเส้นทางเชื่อมโยงสายย่อยอีก 3 สาย ได้แก่ ถนนหมายเลข 78, 214 และ 219 ที่เชื่อมระหว่างจังหวัดในประเทศ ทำให้ช่วยอำนวยความสะดวกในการเป็นเมืองท่องเที่ยวของจังหวัดได้อย่างดี จนเคยได้รับรางวัลชนะเลิศเมืองที่สวยงามของประเทศกัมพูชามาแล้ว นอกจากนี้ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวที่โดดเด่น ได้แก่ น้ำตกกลบักโขน บุรีโอสวาย ปราสาทพระโค ปราสาทพระธาตุ น้ำตกโอบาบ เกาะขสัจ เกาะหีบ และหินศักดิ์สิทธิ์

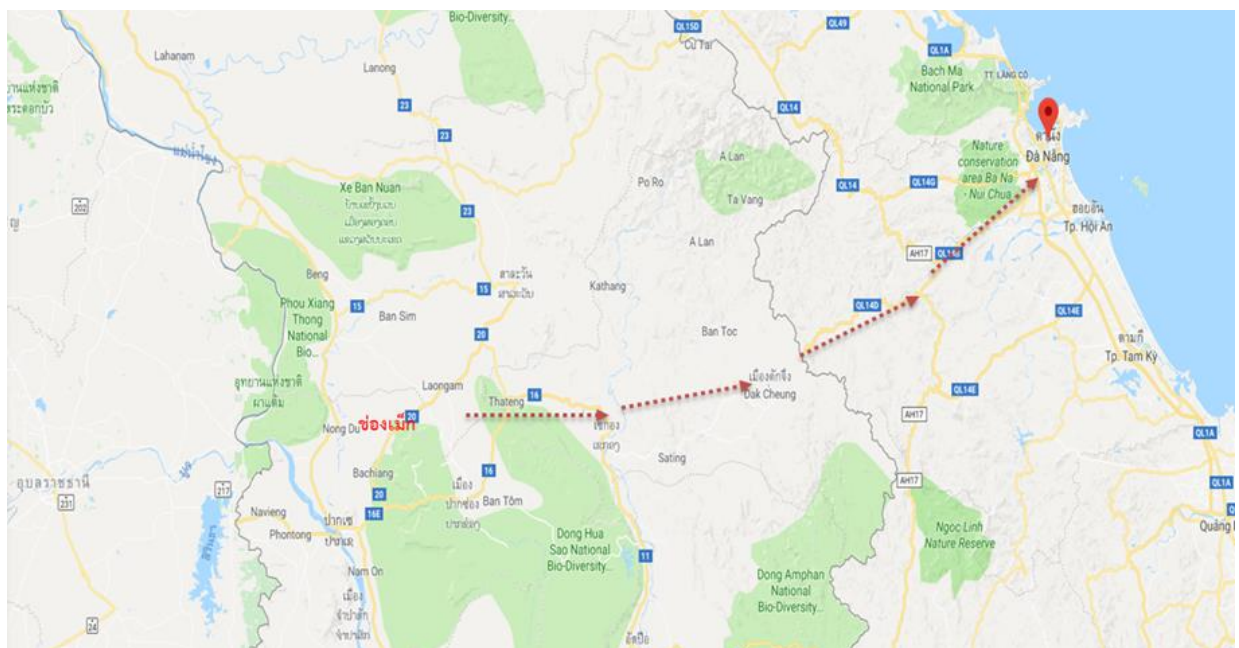
เมืองที่ 3 ที่สำคัญของเส้นทางเชื่อมโยงในเส้นทางที่ 1 ได้แก่ **พนมเปญ** ของกัมพูชา เป็นเมืองหลวงของประเทศมีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยว และการค้าการลงทุนจนในปี พ.ศ. 2463 (ค.ศ.1920) เคยได้ชื่อว่า ไข่มุกแห่งเอเชีย พร้อมกับเมืองเสียมราฐ นับเป็นเมืองที่เป็นเป้าหมายการท่องเที่ยวทั้งจากผู้คนในประเทศและจากต่างประเทศ พนมเปญยังมีชื่อเสียงในฐานะที่มีสถาปัตยกรรมแบบเขมรดั้งเดิมและแบบได้รับอิทธิพลฝรั่งเศส นอกจากนี้ยังเป็นเมืองศูนย์กลางการค้า การเมือง และวัฒนธรรมของกัมพูชา โดยมีจำนวนประชากรกว่า 2 ล้านคน จากประชากรทั้งประเทศราว 15 ล้านคน

เมืองที่ 4 ที่สำคัญของเส้นทางเชื่อมโยงในเส้นทางที่ 1 ได้แก่ **เสียมราฐ** หรือในชื่อท้องถิ่นคือ เสียมเรียบ ของกัมพูชา เป็นจังหวัดทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ ห่างจากกรุงพนมเปญเพียง 300 กิโลเมตร มีแหล่งท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่สำคัญคือ นครวัด และกลุ่มปราสาทหินหลายแห่ง อาทิ หมู่ปราสาทหินจากอาณาจักรขอม ได้แก่ ปราสาทนครวัด กลุ่มปราสาทนครธม (ตาพรหม และบายน บันทายศรี บากอง โลเลย พนมบาเค็ง พนมกุเลน และบารายตะวันตก) นอกจากนี้ยังมีจุดเด่นด้านธุรกิจบริการ ทั้งที่

พักโรงแรม ร้านอาหาร และตลาดกลางคืน ทำให้สามารถเป็นเมืองเอกด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ โดยในปีหนึ่ง ๆ มีนักท่องเที่ยวกว่า 1.6 ล้านคน นอกจากนี้ยังมีความพร้อมด้านการคมนาคม ทั้งทางถนน และสนามบินนานาชาติอีกด้วย

เมืองที่ 5 ที่สำคัญของเส้นทางการเชื่อมโยงในเส้นทางที่ 1 ได้แก่ **โฮจิมินห์** ของเวียดนาม เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของเวียดนามมีการเชื่อมต่อทางถนน รถไฟ และการบินที่มีประสิทธิภาพ มีบทบาทสำคัญของศูนย์กลางสำหรับการค้า การท่องเที่ยว กิจกรรมทางวัฒนธรรมและวิทยาศาสตร์ของประเทศ ตั้งอยู่บริเวณแม่น้ำ Sai Gon ห่างจากทะเลตะวันออก 60 กิโลเมตร และ 1,760 กิโลเมตร จากทางทิศใต้ของกรุงฮานอย มีเขตอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ทันสมัย และเป็นจุดหมายปลายทางที่น่าสนใจที่สุดสำหรับนักลงทุนต่างชาติ เนื่องจากสภาพภูมิประเทศที่ดี ส่งผลให้นครโฮจิมินห์เป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญของประเทศเวียดนามและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เส้นทางที่ 2 อุบลราชธานี – ดานัง (537 กิโลเมตร) เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงทั้ง 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว และเวียดนาม เอาไว้เข้าด้วยกัน ดังแสดงในรูปที่ 4-4 โดยมีเมืองที่เกี่ยวข้อง และมีความสำคัญ ได้แก่



รูปที่ 4-4 เส้นทางที่ 2 ช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี – ดานัง เวียดนาม

ที่มา : google map

เมืองที่ 1 **จำปาสัก** ของ สปป.ลาว

เมืองที่ 2 ที่สำคัญของเส้นทางการเชื่อมโยงในเส้นทางที่ 2 ได้แก่ **ดานัง** ของเวียดนาม เป็นประตูสู่ทะเลจีนใต้ ตามระเบียบเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก รัฐบาลเวียดนามมีการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ เนื่องจากมีข้อได้เปรียบเรื่องการเชื่อมโยงทางบกด้านปลายสุดของเส้นทาง EWEC และทางอากาศ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อม โดยล่าสุดในปี พ.ศ.2560 สนามบินนานาชาตินครดานังได้มีการเปิดอาคารผู้โดยสารนานาชาติอาคารใหม่อีกด้วย

เส้นทางที่ 3 อุบลราชธานี-รัตนคีรี (568 กิโลเมตร) เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงทั้ง 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว และกัมพูชา เอาไว้เข้าด้วยกัน โดยมีเมืองที่เกี่ยวข้อง และมีความสำคัญ ได้แก่



รูปที่ 4-5 เส้นทางที่ 3 ช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี – จังหวัดรัตนคีรี กัมพูชา

ที่มา : google map

เมืองที่ 1 **จำปาสัก** ของ สปป.ลาว

เมืองที่ 2 ที่สำคัญของเส้นทางการเชื่อมโยงในเส้นทางที่ 3 ได้แก่ **สตึงแตรง** ของกัมพูชา

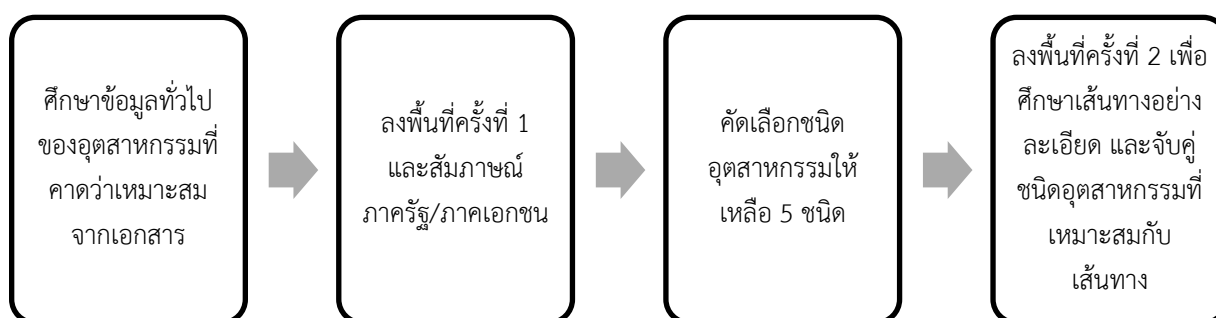
เมืองที่ 3 ที่สำคัญของเส้นทางการเชื่อมโยงในเส้นทางที่ 3 ได้แก่ **รัตนคีรี** ของกัมพูชา มีลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขา จึงมีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติหลายแห่ง โดยเฉพาะกลุ่มน้ำตก และเนื่องด้วยมีประชากรกว่า 1.8 แสนคน และมีชนกลุ่มน้อยอาศัยจำนวนมาก ทำให้มีลักษณะวัฒนธรรมที่น่าสนใจเหมาะแก่การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว แม้จะมีขนาดพื้นที่ที่ใหญ่กว่า 10,000 ตารางกิโลเมตร แต่ก็มีความพร้อมด้านการคมนาคมอยู่ในเกณฑ์ดี ถนนสายหลักมีการลาดยาง หากแต่ชาวบ้านในพื้นที่ยังคงนิยมการขนส่งทางเรือ นอกจากนี้ยังมีท่าอากาศยานรัตนคีรี ใช้ขนส่งบริการเชิงพาณิชย์ นับว่าเป็นจังหวัดที่ค่อนข้างพร้อมด้านการคมนาคม

จะเห็นได้ว่า แต่ละเส้นทางมีข้อดีข้อจำกัดแตกต่างกันไป แต่หากพิจารณาความได้เปรียบเชิงพื้นที่และยึดจังหวัดอุบลราชธานีเป็นแกนกลางในการพัฒนา พบว่า จังหวัดอุบลราชธานีมีจุดเด่นในด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นหลัก ซึ่งตรงกับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวของประเทศเพื่อนบ้าน ทั้ง สปป.ลาว ที่ส่งเสริมให้ปากเซเป็นเมืองท่องเที่ยวหลักของลาวได้ นอกจากนี้เส้นทางนี้ยังมุ่งตรงสู่โฮจิมินห์

อีกหนึ่งศูนย์กลางใหญ่ด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของเวียดนามได้ใกล้ที่สุด และหากจะมองถึงเส้นทางระหว่างนั้นยังผ่านกัมพูชา ซึ่งมีเมืองใหญ่อย่างพนมเปญ และเสียมราฐแล้ว เส้นทางที่ 1 นี้ นับว่ามีศักยภาพต่อการส่งเสริมและพัฒนามากที่สุด

4.2.2 การคัดเลือกอุตสาหกรรม

หลังจากได้ทำการคัดเลือกเส้นทางที่มีความเหมาะสมในการส่งเสริม และพัฒนาแล้วนั้น ขั้นตอนการคัดเลือกอุตสาหกรรมที่เหมาะสมกับเส้นทาง ทั้งด้านทรัพยากร และความพร้อมต่าง ๆ โดยในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้นำเอาข้อมูลชนิดอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะเหมาะสมจากการลงพื้นที่สัมภาษณ์ภาคีรัฐและเอกชน ในการลงพื้นที่ครั้งที่ 1 มาประกอบกับเอกสารงานวิจัยอื่น ๆ ได้รายชื่ออุตสาหกรรมที่คาดว่าจะเหมาะสม 5 ชนิด จากนั้นผู้วิจัยได้ลงพื้นที่ครั้งที่ 2 เพื่อศึกษาปัจจัยและผลกระทบจากหลาย ๆ ส่วนอย่างละเอียด และได้นำข้อมูลทั้ง 2 ส่วนมาพิจารณาในเกณฑ์ดัชนีชี้วัดความเหมาะสมของอุตสาหกรรมกับพื้นที่ ทั้งนี้หากธุรกิจใดมีความเหมาะสมกับพื้นที่ จะได้ค่าคะแนนออกมาสูง ซึ่งจะเป็นตัวบ่งชี้ว่าชนิดธุรกิจและอุตสาหกรรมนั้นมีความน่าสนใจจะผลักดันส่งเสริม โดยวิธีการคัดเลือกมีรายละเอียด ดังนี้



รูปที่ 4-6 ภาพรวมขั้นตอนการคัดเลือกชนิดอุตสาหกรรม

สำหรับการคัดเลือกอุตสาหกรรมขั้นที่ 1 จากการศึกษาข้อมูลทั่วไปจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และลงพื้นที่ครั้งที่ 1 ผู้วิจัยได้วิเคราะห์สภาพพื้นที่ ปัจจัยด้านทรัพยากร แรงงาน พลังงาน ลักษณะธรรมชาติของพื้นที่ ระบบขนส่ง มูลค่าของที่ดิน รวมถึงนโยบายของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทำให้ได้รายชื่อกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีความเหมาะสมจำนวนมาก โดยผู้วิจัยจะยังไม่ทำการระบุชื่อของอุตสาหกรรมเพื่อไม่เป็นการจำกัดกรอบความคิด หลังจากนั้นนำข้อมูลทั้งหมดมาประมวล เพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีอุตสาหกรรมใดหลุดจากรายชื่อชนิดอุตสาหกรรมที่มีความเหมาะสมดังกล่าว โดยเบื้องต้นผู้วิจัยได้ทำการเลือกประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกลุ่มที่มีความน่าสนใจตามสำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี โดยใช้วิธีการจัดประเภทอุตสาหกรรมทางเศรษฐกิจทุกประเภทตามมาตรฐานสากล ซึ่งจำแนกอุตสาหกรรมออกเป็นประเภทหมวดหมู่และหมู่ย่อย โดยใช้แทนด้วยเลขรหัส 4 ตัว ดังนี้

ประเภท ได้แก่ กลุ่มที่ใหญ่ที่สุด ซึ่งจัดประเภทอุตสาหกรรมที่มีลักษณะที่คล้ายกันเข้าอยู่ในกลุ่มเดียวกัน โดยจัดไว้เป็น 17 ประเภท และใช้แทนด้วยตัวอักษรภาษาอังกฤษ คือ A-Q หมวด ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมซึ่งแบ่งเป็นกลุ่มย่อยจากประเภท มีทั้งสิ้น 60 หมวด และใช้แทนด้วยเลขรหัส 2 ตัวแรก

หมู่ ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมซึ่งแบ่งเป็นกลุ่มย่อยจากหมวด มีทั้งสิ้น 159 หมู่ และใช้แทนด้วยเลขรหัส 3 ตัวแรก

หมู่ย่อย ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ได้นำมาจัดประเภทเข้าไว้ในหมู่ ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 292 หมู่ย่อย และใช้แทนด้วยเลขรหัส 4 ตัว

โครงสร้างในระดับหมู่ย่อยที่ใช้แทนด้วยเลขรหัส 4 ตัว สามารถแสดงถึงหมวดและหมู่ ได้ดังตัวอย่างต่อไปนี้

กิจกรรมทางเศรษฐกิจ เลขรหัส

หมวด เกษตรกรรม การล่าสัตว์และกิจกรรมด้านการบริการที่เกี่ยวข้อง 01

หมู่ การเพาะปลูกพืชไร่ พืชผักเพื่อการค้า พืชสวน 011

หมู่ย่อย การเพาะปลูกธัญพืชและพืชอื่น ๆ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น 0111

หลังจากที่ได้รายชื่อกลุ่มอุตสาหกรรมเบื้องต้นแล้ว ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่ครั้งที่ 1 เพื่อปรึกษาผู้เชี่ยวชาญทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและประชาชนในพื้นที่ เพื่อวิเคราะห์หารายชื่อชนิดอุตสาหกรรม ตลอดจนศึกษาเพิ่มเติมจากเอกสารงานวิจัยต่าง ๆ จนได้รายชื่ออุตสาหกรรมที่คาดว่าจะมีความเหมาะสมกับทั้ง 3 เส้นทาง ทั้งนี้เพื่อใช้คัดเลือกทั้งเส้นทางที่มีศักยภาพที่สุดให้เหลือเพียง 1 เส้นทาง และใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรมขั้นต้นให้เหลือ 5 ชนิด โดยในขั้นนี้ผู้วิจัยได้รายชื่อชนิดอุตสาหกรรมก่อนการลงพื้นที่ครั้งที่ 1 จำนวน 9 ชนิด ดังนี้

- 1) (1512) การแปรรูปและการเก็บถนอมสัตว์น้ำ และผลิตภัณฑ์จากสัตว์น้ำเนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดที่อยู่ติดแม่น้ำโขงและมีแรงงานที่ประกอบอาชีพอยู่แล้ว
- 2) (1513) การแปรรูปผลไม้และผัก เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีมีความอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูก และอยู่ติดกับ สปป.ลาว และกัมพูชา จึงสามารถใช้ความได้เปรียบนี้ในการแลกเปลี่ยนทรัพยากรได้ง่าย
- 3) (1531) การผลิตผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการโม้-สีธัญพืช เช่น โรงสีข้าว ผลิตภัณฑ์จากข้าว และการแปรรูปต่าง ๆ ที่ทำจากข้าว เพื่อเป็นการแปรรูปเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการเกษตร
- 4) (1544) การผลิตมะกะโรนี เส้นบะหมี่ เส้นก๋วยเตี๋ยว เส้นหมี่ วุ้นเส้น และผลิตภัณฑ์อาหาร ประเภทแป้งที่คล้ายกัน เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีมีความสามารถในการผลิตข้าว จึงควรเพิ่มมูลค่าของสินค้าเพื่อส่งออกต่อไป
- 5) (2010) การเลื่อยไม้และการไสไม้ เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานี และพื้นที่ข้างเคียงอย่าง

สปป.ลาว และกัมพูชา มีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรดิน เหมาะแก่การปลูกป่าน้อย จึงน่าจะมีการทำธุรกิจชนิดนี้

- 6) (2022) การผลิตเครื่องมือที่ใช้ในการก่อสร้าง และเครื่องประกอบอาคาร เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีมีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรดิน เหมาะแก่การปลูกป่าน้อย จึงควรเพิ่มมูลค่าของสินค้าเพื่อส่งออกไป
- 7) (3610) การผลิตเฟอร์นิเจอร์ เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานี มีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรดิน เหมาะแก่การปลูกป่าน้อย จึงควรเพิ่มมูลค่าของสินค้าเพื่อส่งออกไป
- 8) (6302) การเก็บสินค้าและสถานที่เก็บสินค้าเนื่องจากในอนาคตมีอุตสาหกรรมผลิตและกิจกรรมทางเกษตรเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากแล้ว ก็ควรมีสถานที่รองรับสินค้าเหล่านี้ เพื่อให้เกิดความเป็นระบบไม่ให้เกิดอุปสรรคต่อกระบวนการผลิตในอนาคต
- 9) (6304) กิจกรรมของตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและผู้จัดนำเที่ยว รวมทั้งกิจกรรมบริหารนักท่องเที่ยว ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีมีแหล่งท่องเที่ยวหลายอย่างที่น่าสนใจ และมีความได้เปรียบในการเดินทางคมนาคมเชื่อมโยงกับเพื่อนบ้านหลายประเทศ จึงเหมาะแก่การจัดตั้งธุรกิจท่องเที่ยว

หลังจากการลงพื้นที่ครั้งที่ 1 ผู้วิจัยได้ทำการประมวลผลเพื่อคัดเลือกเส้นทาง และได้ผลลัพธ์ออกมาว่า เส้นทางที่ 1 อุบลราชธานี-โฮจิมินห์ ดังที่ได้กล่าวมาในหัวข้อก่อนหน้านี้แล้วนั้น ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์อุตสาหกรรมทั้ง 9 ชนิด ที่คาดว่าจะเหมาะสมกับเส้นทางดังกล่าว ด้วยปัจจัยด้านทรัพยากร แรงงาน พลังงาน ลักษณะธรรมชาติของพื้นที่ ระบบขนส่ง มูลค่าของที่ดิน รวมถึงนโยบายของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อคัดเลือกให้เหลืออุตสาหกรรม 5 ชนิด และกำหนดชื่อชนิดธุรกิจ เพื่อทำการวิเคราะห์โดยละเอียดในขั้นต่อไป ดังนี้

- 1) ธุรกิจแปรรูปอาหารจากสัตว์น้ำ
- 2) ธุรกิจแปรรูปอาหารจากผลผลิตการเกษตร
- 3) ธุรกิจแปรรูปไม้
- 4) ธุรกิจคลังสินค้าและโลจิสติกส์
- 5) ธุรกิจท่องเที่ยว

ในการคัดเลือกอุตสาหกรรมขั้นที่ 2 ผู้วิจัยทำการลงพื้นที่ครั้งที่ 2 เพื่อศึกษาเส้นทางที่ได้ทำการคัดเลือก (เส้นทางที่ 1 อุบลราชธานี-โฮจิมินห์) มาในขั้นตอนก่อนหน้านี้โดยละเอียด ทั้งนี้ได้นำรายชื่อชนิดอุตสาหกรรมที่ได้คัดเลือกทั้ง 5 ชนิด มาทำการวิเคราะห์ผลประกอบกับเส้นทาง โดยใช้เกณฑ์ดัชนีชี้วัดมาประยุกต์ใช้ ทั้งนี้ในงานวิจัยดังกล่าวได้กำหนดให้เหมาะสมของอุตสาหกรรมถูกบ่งชี้ด้วยค่าคะแนนทั้ง 5 ปัจจัย ได้แก่ วัตถุดิบ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคการผลิต) ความต้องการบริการ (สำหรับอุตสาหกรรม

ภาคบริการ) พื้นที่ที่จะสามารถจัดตั้งอุตสาหกรรมชนิดนั้น ความสอดคล้องกับอาชีพเดิมของคนในพื้นที่ และแผนจังหวัดในฉบับปัจจุบันเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชนิดนั้น โดยกำหนดคะแนนเต็มแต่ละปัจจัยเต็ม 4 (4 คะแนนหมายถึงมีความพร้อมของปัจจัยมากที่สุด และ 1 คะแนนหมายถึง ไม่มีความพร้อมของปัจจัย) ยกเว้นปัจจัยด้านแผนจังหวัด 2 คะแนนหมายถึงอยู่ในแผนจังหวัดฉบับปัจจุบัน และ 1 คะแนนหมายถึงไม่อยู่ในแผนจังหวัดฉบับปัจจุบัน จากนั้นจะแสดงคะแนนของทั้ง 5 อุตสาหกรรมทั้ง 5 ชนิด และสรุปผล อุตสาหกรรมที่น่าส่งเสริม 1-2 ชนิดต่อไป ทั้งนี้วิธีการให้คะแนนทั้ง 5 ปัจจัย มีหลักเกณฑ์การพิจารณา 13 มิติ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานทางถนน พลังงาน สาธารณูปโภค แรงงาน ขนาดและความเหมาะสมของ พื้นที่ สื่อสารและโทรคมนาคม นโยบายของภาคส่วนต่าง ๆ ในมุนนักรธุรกิจ ราคาที่ดิน ประปาและ สุขาภิบาล ความสะดวกที่ด่านศุลกากร นโยบายภาครัฐในมุนนักรของประชาชน ความปลอดภัย การจัดการภัย พิบัติ และความเห็นของประชาชนและนักธุรกิจในพื้นที่¹

จากแนวทางการพิจารณาความเหมาะสมของชนิดอุตสาหกรรมต่อพื้นที่ (เส้นทาง) ทั้ง 13 มิติ ผู้วิจัยจึงกำหนดเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกอุตสาหกรรมออกมาได้ 5 ปัจจัย ได้แก่ วัตถุดิบ (สำหรับ อุตสาหกรรมภาคการผลิต) ความต้องการบริการ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคบริการ) พื้นที่ที่จะสามารถ จัดตั้งอุตสาหกรรมชนิดนั้น ความสอดคล้องกับอาชีพเดิมของคนในพื้นที่ และแผนจังหวัดในฉบับปัจจุบัน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชนิดนั้น โดยจะใช้ปัจจัยเหล่านี้เพื่อทำการให้คะแนนในการคัดเลือกอุตสาหกรรม หากอุตสาหกรรมใดที่มีคะแนนเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด จะถือว่ามีความน่าสนใจจะผลักดันพัฒนาให้ เกิดขึ้นในจังหวัดอุบลราชธานี โดยมีรายละเอียด และหลักการให้คะแนน ดังนี้

ก. ปัจจัยด้านวัตถุดิบ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคการผลิต)

ในการเลือกอุตสาหกรรมที่เหมาะสมจะจัดตั้งในพื้นที่นั้น มีปัจจัยที่จะสร้างข้อได้เปรียบเหนือ คู่แข่งนั้น คือ ด้านต้นทุนการขนส่ง ซึ่งนับว่ามีผลอย่างมาก หากเลือกอุตสาหกรรมที่มีปัจจัยการผลิตหลักอยู่ ในพื้นที่หรือบริเวณข้างเคียง อันจะส่งผลต่อราคาที่จะสามารถนำไปแข่งขันกับตลาดได้ดีกว่าคู่แข่งรายอื่น ๆ ดังนั้นวัตถุดิบในพื้นที่จึงมีความสำคัญที่จะใช้เป็นปัจจัยในการคัดเลือกอุตสาหกรรม

ตารางที่ 4-1 เกณฑ์การให้คะแนนด้านวัตถุดิบ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคการผลิต)

เพื่อใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรม

คะแนน	ความหมาย
4	มีวัตถุดิบชนิดนั้นอยู่ในพื้นที่มาก
3	มีวัตถุดิบชนิดนั้นอยู่ในพื้นที่ปานกลาง
2	มีวัตถุดิบชนิดนั้นในพื้นที่น้อย
1	ไม่มีวัตถุดิบชนิดนั้นในพื้นที่

¹ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวก 3

สำหรับปัจจัยด้านวัตถุดิบของแต่ละอำเภอที่ได้ทำการเลือกมานั้น ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาหาข้อมูล ความหลากหลายและปริมาณของวัตถุดิบในพื้นที่จากข่าว เว็บไซต์ข้อมูลจังหวัด และจากการลงพื้นที่ทั้ง 2 ครั้ง โดยเข้าสัมภาษณ์ผู้รู้ข้อมูลในระดับจังหวัดและในระดับอำเภอ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อใช้ในการ คัดเลือกอุตสาหกรรมที่มีความเหมาะสมกับวัตถุดิบที่มีในพื้นที่ต่อไป

ข. ปัจจัยด้านความต้องการบริการของพื้นที่ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคบริการ)

สำหรับธุรกิจและอุตสาหกรรมบริการนั้นมีความจำเป็นที่จะต้องดูความต้องการของคน เพื่อ ตอบสนองความต้องการให้ตรงตามเป้าหมาย เพื่อลดต้นทุนนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน หากสามารถตอบโจทย์ของผู้รับบริการได้ก็จะทำให้ธุรกิจและอุตสาหกรรมนั้นประสบความสำเร็จ ดังนั้น สำหรับภาคอุตสาหกรรมบริการ ความต้องการบริการของพื้นที่จึงมีความสำคัญที่จะใช้เป็นปัจจัยในการ คัดเลือกอุตสาหกรรม

ตารางที่ 4-2 เกณฑ์การให้คะแนนด้านความต้องการบริการของพื้นที่ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคบริการ) เพื่อใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรม

คะแนน	ความหมาย
4	มีความต้องการบริการชนิดนั้นอยู่ในพื้นที่มาก
3	มีความต้องการบริการชนิดนั้นอยู่ในพื้นที่ปานกลาง
2	มีความต้องการบริการชนิดนั้นในพื้นที่น้อย
1	ไม่มีความต้องการบริการชนิดนั้นในพื้นที่

สำหรับปัจจัยด้านความต้องการบริการของแต่ละอำเภอที่ได้ทำการเลือกมานั้น ผู้วิจัยได้ ทำการศึกษาหาข้อมูลจากข่าว เว็บไซต์ข้อมูลจังหวัด และจากการลงพื้นที่เข้าสัมภาษณ์ผู้รู้ข้อมูลในระดับ จังหวัดและในระดับอำเภอ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อใช้ในการศึกษาหาแนวโน้มความต้องการธุรกิจ บริการ และอุตสาหกรรมบริการที่มีความเหมาะสมกับวัตถุดิบและความต้องการให้ตรงเป้าหมายที่มีในพื้นที่ อุบลราชธานี

ค. ปัจจัยด้านความสามารถของพื้นที่ที่จะจัดตั้งอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมแต่ละชนิดมีเงื่อนไขด้านผลกระทบและความต้องการพื้นฐานที่แตกต่างกัน ทั้งใน เรื่องของความต้องการขนาดของพื้นที่ ข้อจำกัดเรื่องการปล่อยมลพิษ และการยอมรับจากชาวบ้านต่อ อุตสาหกรรมชนิดนั้น ดังนั้นความสามารถของพื้นที่ที่จะจัดตั้งอุตสาหกรรมจึงมีความสำคัญที่จะใช้เป็น ปัจจัยในการคัดเลือกอุตสาหกรรม

ตารางที่ 4-3 เกณฑ์การให้คะแนนด้านความสามารถของพื้นที่ที่จะจัดตั้งอุตสาหกรรม
เพื่อใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรม

คะแนน	ความหมาย
4	มีพื้นที่สำหรับตั้งอุตสาหกรรมชนิดนั้นได้อยู่มาก
3	มีพื้นที่สำหรับตั้งอุตสาหกรรมชนิดนั้นได้อยู่ปานกลาง
2	มีพื้นที่สำหรับตั้งอุตสาหกรรมชนิดนั้นได้น้อย
1	ไม่มีพื้นที่สำหรับตั้งอุตสาหกรรมชนิดนั้นได้เลย

สำหรับแต่ละอุตสาหกรรมมีความต้องการใช้พื้นที่ และข้อจำกัดที่จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ที่แตกต่างกัน ทำให้ต้องทำการศึกษาด้านนี้ด้วย โดยปัจจัยด้านความสามารถของพื้นที่ที่จะจัดตั้งอุตสาหกรรมนั้นได้พิจารณาหลักการให้คะแนนเบื้องต้นการตรวจสอบทั้งด้านขนาด และรูปลักษณะทางกายภาพของพื้นที่จากเว็บไซต์ (www.google.co.th/maps) จากนั้นได้ลงพื้นที่เข้าสัมภาษณ์ผู้รู้ข้อมูลในระดับจังหวัดและในระดับอำเภอ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และยังศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมจากข่าว และเว็บไซต์ข้อมูลจังหวัด เพื่อทราบถึงปัญหาข้อจำกัดด้านผังเมืองของแต่ละพื้นที่ว่ามีหรือไม่ และมากน้อยเพียงใด เพื่อให้ได้มาซึ่งคะแนนในการคัดเลือกอุตสาหกรรมที่เหมาะสมต่อพื้นที่ต่อไป

ง. ปัจจัยด้านความสอดคล้องกับอาชีพดั้งเดิมของคนในพื้นที่

แรงงานนับว่ามีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมหลาย ๆ ชนิด แม้ว่าจะมีการนำเอาเครื่องจักรเข้ามาใช้แล้วก็ตาม ในบางส่วนของสายการผลิตก็ยังคงต้องใช้แรงงานคนในการผลิต นั่นก็หมายความว่าความสามารถของแรงงานย่อมมีผลต่ออุตสาหกรรมที่จะเข้ามาจัดตั้ง โดยหากเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสอดคล้องกับอาชีพดั้งเดิมของชาวบ้านในพื้นที่ ก็จะทำให้ชาวบ้านสามารถดึงเอาประสบการณ์ความสามารถออกมาใช้ในการผลิตได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ดังนั้นความสอดคล้องกับอาชีพดั้งเดิมของคนในพื้นที่จึงมีความสำคัญที่จะใช้เป็นปัจจัยในการคัดเลือกอุตสาหกรรม

ตารางที่ 4-4 เกณฑ์การให้คะแนนด้านความสอดคล้องกับอาชีพดั้งเดิมของคนในพื้นที่
เพื่อใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรม

คะแนน	ความหมาย
4	ปัจจุบันประชาชนประกอบอาชีพชนิดนั้นอยู่มาก
3	ปัจจุบันประชาชนประกอบอาชีพชนิดนั้นอยู่ปานกลาง
2	ปัจจุบันประชาชนประกอบอาชีพชนิดนั้นได้น้อย
1	ปัจจุบันไม่มีประชาชนประกอบอาชีพชนิดนั้นอยู่เลย

สำหรับปัจจัยด้านอาชีพเดิมของคนในพื้นที่นั้น มีผลต่อคุณภาพของงานที่จะได้รับหากมีการจัดตั้งอุตสาหกรรม ถ้ามีความสอดคล้องกับอาชีพเดิมก็เท่ากับว่าคนในพื้นที่มีประสบการณ์ในการผลิต และแก้ปัญหา ส่งผลต่อคุณภาพของสินค้าและบริการที่จะดีหรือไม่ตามไปด้วย จึงมีการพิจารณาการให้คะแนนปัจจัยด้านนี้จากการศึกษาข้อมูลจากแหล่งข่าวการจัดทำผลิตภัณฑ์ในท้องถิ่นตนเอง นอกจากนี้ลงพื้นที่สอบถามหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน และชาวบ้าน เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่จะนำไปสู่การให้คะแนนต่อไป

จ. ปัจจัยด้านการส่งเสริมอุตสาหกรรมในแผนจังหวัดฉบับปัจจุบัน

ในทุกอุตสาหกรรมที่จะสามารถจัดตั้งและประสบความสำเร็จได้นั้น นอกจากจะต้องมีจุดแข็งเป็นของตัวเองที่มากแล้ว ยังจะต้องอาศัยโอกาสต่าง ๆ จากทางหน่วยงานราชการเพื่อผลักดันให้เกิดความสำเร็จ ดังนั้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในแผนจังหวัดฉบับปัจจุบันจึงมีความสำคัญที่จะใช้เป็นปัจจัยในการคัดเลือกอุตสาหกรรม

ตารางที่ 4-5 เกณฑ์การให้คะแนนด้านการส่งเสริมอุตสาหกรรมในแผนจังหวัดฉบับปัจจุบัน
เพื่อใช้ในการคัดเลือกอุตสาหกรรม

คะแนน	ความหมาย
2	อยู่ในแผนจังหวัดฉบับปัจจุบัน
1	ไม่อยู่ในแผนจังหวัดฉบับปัจจุบัน

สำหรับการพิจารณาเพื่อให้คะแนนด้านการส่งเสริมอุตสาหกรรมในแผนจังหวัด ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลฉบับปัจจุบันที่จัดทำโดยจังหวัด เพื่อทราบถึงแนวทางยุทธศาสตร์ที่จังหวัดจะก้าวเดินในอนาคต ว่ามีความสอดคล้องกับอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ตามปัจจัยอื่น ๆ ที่มีหรือไม่ เพราะถือว่าการสนับสนุนที่ดีจากภาครัฐ จะเป็นแรงผลักดันให้อุตสาหกรรมชนิดนั้น ๆ สามารถก้าวข้ามหรือก้าวกระโดดไปสู่ความสำเร็จด้วยความรวดเร็วที่แตกต่างกัน แต่เนื่องจากการสนับสนุนจากภาครัฐ เป็นเพียงการสนับสนุนหรือปัจจัยนำอุตสาหกรรมไปสู่ความสำเร็จทางอ้อม จึงได้มีการให้ระดับคะแนนสูงสุดต่างจากปัจจัยอื่น ๆ คือ กรณีในแผนจังหวัดฉบับปัจจุบัน โดยหากมีการกำหนดว่าจะมีการส่งเสริมและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชนิดนั้นก็ให้คะแนนที่ระดับ 2 แต่หากกรณีไม่มีการกำหนดไว้ก็จะให้ระดับคะแนนเพียง 1 เท่านั้น

สรุปผลการคัดเลือกอุตสาหกรรม

ในการคัดเลือกอุตสาหกรรมนั้นขั้นตอนได้มีการวิเคราะห์จากงานวิจัยที่เคยมีการศึกษา แหล่งข่าว และลงพื้นที่ครั้งที่ 1 เพื่อวิเคราะห์รายชื่ออุตสาหกรรมที่คาดว่าจะมีความเหมาะสมกับพื้นที่ตามประเภทอุตสาหกรรมทางเศรษฐกิจมาตรฐานสากล ซึ่งมีรายชื่อชนิดอุตสาหกรรมผ่านการคัดเลือก 9 ประเภท จากนั้นผู้วิจัยได้ทำการตีความและสรุปรายชื่อชนิดอุตสาหกรรมออกมาได้ 5 รายชื่อ ได้แก่ ธุรกิจแปรรูปอาหารจากสัตว์น้ำ ธุรกิจแปรรูปอาหารจากผลผลิตการเกษตร ธุรกิจแปรรูปไม้ ธุรกิจคลังสินค้าและโลจิสติกส์ และธุรกิจท่องเที่ยว หลังจากนั้นได้ทำการวิเคราะห์เส้นทางที่เหมาะสมที่สุด จาก 3 เส้นทางให้เหลือเพียง 1 เส้นทาง ซึ่งได้แก่ เส้นทางที่ 1 อุบลราชธานี - โฮจิมินห์ จึงได้ทำการลงพื้นที่ครั้งที่ 2 เพื่อ

ศึกษาเส้นทางตามความเหมาะสมของชนิดอุตสาหกรรมดังกล่าวโดยละเอียด โดยประเมินคะแนนตามเกณฑ์ 5 ปัจจัย ได้แก่ วัตถุประสงค์ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคการผลิต) ความต้องการบริการ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคบริการ) พื้นที่ที่จะสามารถจัดตั้งอุตสาหกรรม ชนิดนั้น ความสอดคล้องกับอาชีพเดิมของคนในพื้นที่ และแผนจังหวัดในฉบับปัจจุบันเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชนิดนั้น โดยผลคะแนนการคัดเลือกอุตสาหกรรมเป็นดังนี้

ตารางที่ 4-6 การให้คะแนนและผลการคัดเลือกอุตสาหกรรม

รายชื่ออุตสาหกรรม	วัตถุประสงค์ (สำหรับ อุตสาหกรรม ผลิต)	ความต้องการ บริการในพื้นที่ (สำหรับ อุตสาหกรรม บริการ)	พื้นที่ที่ สามารถทำ ได้	ความ สอดคล้อง กับอาชีพ เดิม	อยู่ในแผน จังหวัด	รวม
ธุรกิจแปรรูปอาหารจากสัตว์น้ำ	3	-	2	4	2	11
ธุรกิจแปรรูปอาหารจากผลผลิตการเกษตร	5	-	4	5	5	19
ธุรกิจแปรรูปไม้	5	-	2	3	2	12
ธุรกิจคลังสินค้าและโลจิสติกส์	-	3	3	2	5	13
ธุรกิจท่องเที่ยว	-	5	4	5	5	19

จากการลงพื้นที่เพื่อศึกษาเส้นทางโดยละเอียด ครั้งที่ 2 เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่สำคัญต่ออุตสาหกรรมทั้ง 5 ชนิด ได้แก่ ธุรกิจแปรรูปอาหารจากสัตว์น้ำ ธุรกิจแปรรูปอาหารจากผลผลิตการเกษตร ธุรกิจแปรรูปไม้ ธุรกิจคลังสินค้าและโลจิสติกส์ และธุรกิจท่องเที่ยว ด้วย 5 ปัจจัย ได้แก่ วัตถุประสงค์(สำหรับอุตสาหกรรมภาคการผลิต) ความต้องการบริการ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคบริการ) พื้นที่ที่จะสามารถจัดตั้งอุตสาหกรรมชนิดนั้น ความสอดคล้องกับอาชีพเดิมของคนในพื้นที่ และแผนจังหวัดในฉบับปัจจุบันเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชนิดนั้น ได้ผลคะแนนของธุรกิจท่องเที่ยว และธุรกิจแปรรูปอาหารจากผลผลิตการเกษตร มาเป็นลำดับที่ 1 คู่กัน ที่คะแนนรวม 19 คะแนน

ธุรกิจท่องเที่ยวมีความพร้อมในทุกด้านของเส้นทางสายนี้ โดยเฉพาะเมื่อมองจังหวัดอุบลราชธานีเป็นศูนย์กลาง จะเห็นว่า ตัวจังหวัดเองมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และห้างสรรพสินค้าหลายแห่งที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวโดยรอบ ในขณะที่เมืองรอบข้างตลอดเส้นทางของสปป.ลาว เวียดนาม และกัมพูชา ก็มีลักษณะคล้ายคลึงกัน หากแต่อุบลราชธานีมีความโดดเด่นมากกว่าหรือเท่ากับเมืองอื่น ๆ ในด้านการคมนาคมที่มีทั้งถนนขนาดใหญ่ สนามบินนานาชาติ ท่าเรือข้ามฟาก และธุรกิจบริการท่องเที่ยวที่มีความพร้อม นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในแผนจังหวัดจะเห็นว่าการส่งเสริมด้วยการเพิ่มงบลงทุนด้านกีฬา และท่องเที่ยวรวมกว่า 7,000 ล้านบาท ทั้งนี้เพื่อผลักดันในการเป็นเจ้าภาพซีเกมส์ครั้งที่ 33 ในปี พ.ศ. 2568 ในขณะที่เมืองที่ถนนเส้นนี้พาดผ่านก็มีนโยบายการพัฒนาให้เป็นเมือง

ท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน ทั้งปากเซ โฮจิมินห์ พนมเปญ และเสียมราฐ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในแง่ความสอดคล้องกับอาชีพเดิมของตัวธุรกิจ ก็มีทิศทางไปในแนวทางเดียวกัน อันเนื่องมาจากเมืองที่สำคัญเหล่านี้มีแหล่งท่องเที่ยวเป็นที่นิยมมาอย่างยาวนาน ทำให้ชาวบ้านและผู้บริหารเมือง มีความคุ้นเคยในการรับมือและบริหารจัดการมาเป็นระยะเวลายาวนาน

สำหรับธุรกิจลำดับที่ 1 ที่ได้คะแนนมาคู่กันอีกชนิด ได้แก่ ธุรกิจแปรรูปอาหารจากผลผลิตการเกษตร พบว่า พื้นที่อุบลราชธานี และเมืองสำคัญที่ถนนเส้นนี้พาดผ่าน ล้วนมีความอุดมสมบูรณ์มาก ชาวบ้านส่วนใหญ่มีอาชีพเพาะปลูกและทำอุตสาหกรรมด้านการเกษตรมาหลายรุ่น ทำให้มีองค์ความรู้ประสบการณ์ในธุรกิจด้านนี้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอุตสาหกรรมข้าว และกาแฟ มีความโดดเด่นเป็นอย่างมาก โดยที่เมืองปากเซมีพื้นที่ราบสูงขนาดใหญ่ เหมาะแก่การเพาะปลูกต้นกาแฟหลายพันธุ์ มีนักธุรกิจจากทั้งชาวลาวเอง และชาวต่างชาติเข้าไปลงทุน นอกจากนี้ยังมีการจัดตั้งโรงงานผลิตครบวงจร เพื่อจัดทำเป็นสินค้าส่งออก ซึ่งในปัจจุบันมีนักลงทุนชาวไทยให้ความสนใจเข้าไปดำเนินธุรกิจแล้วจำนวนมาก ซึ่งหากอุบลราชธานีใช้ความได้เปรียบในการเป็นเมืองผาแฝด จัดตั้งโรงงานและจัดทำแผนการพัฒนาร่วมในอุตสาหกรรมชนิดนี้ จะทำให้สามารถช่วยในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจได้เป็นอย่างมาก ด้วยความที่อุบลราชธานีเองเป็นหัวเมืองหลักในการกระจายสินค้า ทั้งทางบกและทางอากาศ จึงนับเป็นโอกาสที่ดีที่จะร่วมส่งเสริมให้เกิดขึ้นจริง สำหรับการเกษตรชนิดอื่นในเส้นทางสายนี้ ยังมีข้าวอีกหนึ่งชนิดที่โดดเด่น เนื่องจากมีพื้นที่ส่วนหนึ่งติดกับแม่น้ำโขง มีน้ำใช้ตลอดทั้งปี ความอุดมสมบูรณ์ของดิน และสภาพอากาศ ทำให้มีผลผลิตจำนวนมากในทุกปี หากมีการส่งเสริมพัฒนาสายพันธุ์ และพัฒนาคุณภาพ ย่อมทำให้เป็นที่น่าสนใจของนักธุรกิจ

ธุรกิจคลังสินค้าและโลจิสติกส์มีคะแนนอยู่ในลำดับที่ 3 ด้วยการที่จังหวัดอุบลราชธานี และเมืองตลอดเส้นทางมีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่เพียบไม่กี่ยกเว้น จึงทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ มักเลือกที่จะสร้างจุดจัดเก็บและกระจายสินค้าเป็นของตนเอง และเนื่องจากไม่ใช่ชนิดธุรกิจดั้งเดิมของคนในพื้นที่ จึงยังไม่มี ความสอดคล้องในความรู้ความเข้าใจ มีเพียงภาครัฐที่วางแนวทางด้านการขนส่งทางถนนและทางราง เพื่อตอบสนองการขนส่งให้ในอนาคต ซึ่งการจัดทำคลังสินค้า จะช่วยเข้ามาตอบโจทย์ได้ในอนาคตต่อไป

ธุรกิจแปรรูปไม้ มีคะแนนอยู่ในลำดับที่ 4 เนื่องด้วยทุกเมืองตลอดเส้นทางที่มีถนนเส้นนี้ผ่าน ยังมีความอุดมสมบูรณ์ด้านป่าไม้ จึงยังมีวัตถุดิบด้านทรัพยากรไม้จำนวนมาก นอกจากนี้หากจะจัดตั้งเป็นระบบอุตสาหกรรม แผ่นดินบริเวณนี้ยังมีความพร้อม ความอุดมสมบูรณ์ในการเพาะปลูกเพื่อผลิตไม้เฉพาะในการจัดทำอุตสาหกรรมไม้ โดยเฉพาะในฝั่งกัมพูชาตลอดเส้นทาง จะพบชาวบ้านขนส่งไม้กันในพื้นที่เพื่อผลิตเป็นเฟอร์นิเจอร์ ซึ่งนับเป็นธุรกิจที่น่าลงทุนและพัฒนาในพื้นที่ต่อไป

ธุรกิจแปรรูปอาหารจากสัตว์น้ำอยู่ในลำดับที่ 5 เนื่องจากเมืองโดยส่วนใหญ่ที่มีถนนเส้นนี้ผ่าน มีภูมิประเทศติดกับแม่น้ำโขงด้วย จึงมีสัตว์น้ำจำนวนมากอาศัย ประกอบกับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ชาวบ้านมีความคุ้นเคยกับการเพาะเลี้ยง และจับสัตว์น้ำขาย จึงเป็นอีกหนึ่งอุตสาหกรรมที่น่าสนใจลงทุน หากแต่เมื่อพิจารณาในแง่การส่งเสริมและพัฒนา ยังไม่ได้รับการสนับสนุนมากนัก ทำให้นักลงทุนที่สนใจใน

ธุรกิจชนิดนี้เลือกลงทุนในพื้นที่แม่น้ำโขงตอนต้น ที่มีขนาดพื้นที่ของแม่น้ำใหญ่กว่า มีความหนาแน่นและหลากหลายของชนิดสัตว์น้ำมากกว่านั่นเอง

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาของผู้วิจัยที่ได้เข้าสำรวจพื้นที่จริงในจังหวัดอุบลราชธานี และเมืองที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการได้สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่ ทำให้พบปัญหาอุปสรรค ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานอุตสาหกรรมและพัฒนาเส้นทางหลายประการ ทั้งด้านความพร้อมแรงงาน คมนาคม และสาธารณูปโภค เพื่อให้แต่ละพื้นที่สามารถขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายการเป็นเมืองอุตสาหกรรมได้สำเร็จ ผู้วิจัยขอเสนอแผนการจัดการพื้นที่ ดังนี้

5.1 สรุปการศึกษา

จากการศึกษาเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สัมภาษณ์ภาครัฐภาคเอกชน ชาวบ้านในพื้นที่ และลงพื้นที่เก็บข้อมูลในพื้นที่จริง ทั้งในตัวจังหวัดอุบลราชธานี และเมืองที่เกี่ยวข้อง เมื่อนำมาวิเคราะห์ด้วยเกณฑ์ดัชนีชี้วัดการคัดเลือกชนิดอุตสาหกรรมให้เหมาะสมกับพื้นที่ ดังแสดงในบทที่ 4 ได้ข้อสรุปว่า เส้นทางที่ควรเลือกมาส่งเสริมพัฒนา ได้แก่ เส้นทางอุบลฯ-โฮจิมินห์ ซึ่งผ่านเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจหลายเมือง ได้แก่ อุบลราชธานี ประเทศไทย ปากเซ สปป.ลาว โฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม พนมเปญ และเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา หลังจากได้เส้นทางแล้ว คณะวิจัยได้ลงพื้นที่เพื่อสำรวจเส้นทางโดยละเอียด เพื่อเก็บข้อมูลและนำมาวิเคราะห์ด้วยดัชนีชี้วัดทางคณิตศาสตร์ เพื่อคัดเลือกชนิดอุตสาหกรรมให้เหมาะสมกับพื้นที่ ไม่เกิน 2 ชนิด ซึ่งได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตร เช่น แปรรูปข้าว ผลิตภัณฑ์แปรรูปยาง และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เช่น โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร รถเช่า ผู้นำเที่ยว เนื่องจากทุกเมืองที่ถนนสายนี้พาดผ่าน ล้วนมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวในแง่วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ตลอดจนมีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากร จึงทำให้หลายชนิดธุรกิจที่อยู่ใน 2 กลุ่มอุตสาหกรรมนี้ มีศักยภาพที่จะเติบโตได้ในอนาคต ซึ่งหากภาครัฐและภาคเอกชนได้เข้ามาทำความร่วมมือในการผลักดัน จะยิ่งทำให้เกิดผลได้จริงอย่างเป็นรูปธรรม และได้สรุปข้อเสนอแนะแนวทาง ในหัวข้อต่าง ๆ ต่อไป

5.2 ข้อเสนอแนะด้านระบบการคมนาคมขนส่ง

การศึกษานี้ ได้มีการลงพื้นที่หาข้อมูลและศึกษาความพร้อมในด้านต่าง ๆ พบว่า จังหวัดอุบลราชธานียังมีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง และมีข้อจำกัดด้านคมนาคมขนส่งในหลายด้าน จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ ศึกษาแผนการพัฒนาจังหวัด และลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพโครงสร้างพื้นฐานจริง ผู้วิจัยขอเสนอแผนการพัฒนาศนามบิน ระบบราง และถนน ดังนี้

ด้านสนามบิน ท่าอากาศยานอุบลราชธานีมีการก่อสร้างมาตั้งแต่สมัยสงครามเวียดนาม จึงทำให้สภาพอาคารค่อนข้างเก่า นอกจากนี้สนามบินตั้งอยู่ในตัวเมือง จึงมีข้อจำกัดด้านการขยายเพิ่มเติม ที่มีเพียง 3,876 ไร่ ทำให้ปัจจุบันสนามบินยังรองรับอากาศยานได้พร้อมกันเพียง 5 ลำ หรือ 40 เที่ยวบินต่อวัน เท่านั้น แม้ปัจจุบันจะมีการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารด้วยงบประมาณกว่า 170 ล้านบาท แล้วก็ตาม โดยมีเพียง 4

สายการบินให้บริการ ได้แก่ การบินไทยสมายล์ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และไทยไลอ้อนแอร์ ทั้งหมดมีจุดหมายปลายทางอยู่ภายในประเทศ ซึ่งหากในอนาคตมีการจัดสร้างศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้า อาคารผู้โดยสาร หรือเส้นทางวิ่งเพิ่มขึ้น มีการพัฒนาเพิ่มเติมให้เต็มศักยภาพไปพร้อม ๆ กับการพัฒนาเมือง เพื่อให้สามารถรองรับด้านการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าการเกษตร ตามที่ผลการศึกษาได้วิเคราะห์ อุตสาหกรรมที่ความสามารถของพื้นที่ จะทำให้ช่วยส่งเสริมและเกิดการขนส่งเชิงพาณิชย์ข้ามไปสู่ชาติอื่น ๆ ได้โดยตรง ทั้งกลุ่มนักท่องเที่ยว และสินค้าการเกษตร

ด้านระบบราง จากการลงพื้นที่ในครั้งที่ 1 คณะผู้วิจัยได้เลือกเดินทางด้วยรถไฟ จากสถานีต้นทาง กรุงเทพฯ สู่ปลายทางสถานีรถไฟอุบลราชธานี พบว่า ปัจจุบันการขนส่งทางรถไฟมายังอุบลราชธานีมีเที่ยวขาขึ้นและเที่ยวขาล่องเพียงวันละ 24 ขบวน ทั้งนี้เนื่องมาจากเส้นทางปัจจุบัน ยังคงเป็นทางเดี่ยว ทำให้ไม่สามารถทำความเร็ว และมีช่วงหยุดรอเป็นเวลานาน จึงไม่ได้รับความนิยมในการเดินทางด้วยระบบนี้จากผู้โดยสารได้ปานกลางขึ้นไปมากนัก นอกจากนี้สถานียังไม่มีความทันสมัย สภาพอาคารเก่า สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ห้องน้ำ ที่นั่งพัก จุตรผู้โดยสาร สาธารณูปโภค ยังอยู่ในเกณฑ์ควรปรับปรุงในทุกสถานี อีกทั้งระบบการขายตัวยังไม่สามารถปรับตัวเข้ากับยุคสมัยได้ แม้จะมีการแสดงเวลาบนอินเทอร์เน็ต แต่ยังคงต้องจองผ่านการโทรศัพท์หรือหน้าสถานีเท่านั้น นอกจากนี้ปัจจุบันตัวสถานีสิ้นสุดที่อำเภอวารินชำราบ ซึ่งห่างไกลจากด่านชายแดนช่องเม็กกว่า 90 กิโลเมตร ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าต้องเพิ่มขึ้นตอนในการนำสินค้าข้ามแดน ส่งผลให้เสียเวลา และเพิ่มต้นทุน แม้ปัจจุบันจะมีแผนโครงการพัฒนาระบบรางเส้นทางเดชอุดม นาเยีย ช่องเม็ก เกิดขึ้นแล้วก็ตาม แต่ยังคงไม่เห็นการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ ควรเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟให้เข้าถึงตัวสนามบิน เพื่อให้สามารถเคลื่อนย้ายคนและสินค้าได้อย่างสะดวกปลอดภัย ซึ่งหากภาครัฐและองค์กรรถไฟที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยพัฒนา ปรับเส้นทางให้เป็นทางคู่ เพิ่มเส้นทางให้สามารถเดินทางไปถึงจุดชายแดน พัฒนาปรับปรุงตัวสถานี และระบบการซื้อขายตั๋ว จะช่วยให้ระบบการขนส่งชนิดนี้กลายมาเป็นที่นิยมเหมือนในหลาย ๆ ประเทศ นอกจากนี้ยังช่วยลดปริมาณการจราจรบนท้องถนน ทั้งจากภาคการขนส่งเชิงพาณิชย์ และการขนส่งผู้โดยสารทั่วไปอีกด้วย

ด้านถนน จากการลงพื้นที่สำรวจเส้นทาง พบว่า ปัจจุบันอุบลราชธานีมีความพร้อมด้านการคมนาคมทางถนนค่อนข้างมาก โดยมีถนนเส้นหลักหลายสาย ได้แก่ ถนนหมายเลข 23 ที่เชื่อมโยงเส้นทางมาจากยโสธรทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ถนนหมายเลข 212 ที่เชื่อมโยงเส้นทางมาจากอำนาจเจริญทางตอนเหนือ ถนนหมายเลข 226 และ 24 ที่เชื่อมโยงเส้นทางมาจากศรีสะเกษทางทิศตะวันตก ถนนหมายเลข 217 ที่เชื่อมโยงเส้นทางไปยังแขวงจำปาสัก สปป.ลาว ทางทิศตะวันออก และถนนหมายเลข 2248 ที่เชื่อมโยงเส้นทางไปยังสามเหลี่ยมมรกต จุดพบกันของ 3 ประเทศ ไทย-ลาว-กัมพูชา นับได้ว่าจังหวัดอุบลราชธานีค่อนข้างมีความพร้อมด้านการเชื่อมโยงทางถนนอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีการตีเส้นจราจร ป้ายบอกเส้นทาง และติดตั้งไฟส่องสว่างได้มาตรฐานสากล หากจะมีเรื่องปรับปรุงเพียงแต่ด้านขนาดของถนนในบางช่วงระหว่างเมืองที่ยังเป็น 2 เลน ซึ่งหากต้องการจะเป็นเมืองท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมด้านการเกษตรแล้ว ควรจะมีการพัฒนาเส้นทางที่เกี่ยวข้องให้เป็น 4 เลน เพื่อให้รถสินค้าขนาดใหญ่และรถ

ทั่วไปสามารถวิ่งในเลนทำความเร็วได้ นอกจากนี้ควรปรับปรุงเส้นทางเข้าออกสนามบิน สถานีรถไฟ ท่าเรือ และบริเวณจุดผ่านแดนที่สำคัญ ให้มีขนาด และมาตรฐานพร้อมรับการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าต่อไป

5.3 ข้อเสนอแนะด้านการส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมในจังหวัดอุบลราชธานี

- รัฐบาลควรเร่งให้มีการพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ทั้งตัวอาคาร ผู้โดยสาร จุดจัดเก็บและกระจายสินค้า ทางเข้าออกสู่ตัวสนามบิน ไม่ให้เกิดการติดขัดจราจร ภายนอกและภายใน เชื่อมโยงระบบรางเข้ากับสนามบิน เพื่อรองรับด้านการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวในภูมิภาคแห่งนี้ ตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างต่อเนื่องในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การพัฒนาท่าอากาศยานให้มีความพร้อม เชื่อมโยงกับระบบราง จะส่งผลให้อุบลราชธานีสามารถเจริญเติบโตแบบก้าวกระโดด
- ควรมีการจัดตั้งโซนในการพัฒนาอุตสาหกรรมให้ชัดเจน เพื่อจัดสร้างสาธารณูปโภคและการขนส่งคมนาคมให้พร้อมรับการเข้ามาของอุตสาหกรรมเกษตร และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- ควรมีการจัดตั้ง และส่งเสริมโรงเรียน มหาวิทยาลัย ในสาขาเกษตร โลจิสติกส์ บัญชี บริหาร การท่องเที่ยวและโรงแรม เพื่อให้พร้อมรับการจัดตั้งอุตสาหกรรมเกษตร และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ตัวจังหวัดอุบลราชธานีมีความพร้อม
- ภาคเอกชนที่จะเข้ามาลงทุน ควรสนับสนุนวิทยากรมาให้ความรู้แก่คนในพื้นที่ก่อนการจัดตั้งอย่างเร่งด่วน เป็นการสร้างอาชีพให้คนในพื้นที่ อันจะทำให้อุตสาหกรรมที่จะมาจัดตั้งมั่นคง และมีแรงงานที่มีคุณภาพอย่างยั่งยืน
- ข้อเสนอแนะในเชิงพื้นที่และอุตสาหกรรมในการศึกษานี้ จังหวัดอุบลราชธานีมีศักยภาพในการประกอบการอุตสาหกรรม 2 ชนิด ได้แก่ 1) อุตสาหกรรมเกษตร เช่น โรงงานผลิตกาแฟ โรงงานแปรรูปข้าว ศูนย์เปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้า โดยใช้ความได้เปรียบด้านการเป็นเมืองเชื่อมโยงกับเมืองที่สำคัญ ได้แก่ เมืองปากเซ ประเทศลาว ในการแลกเปลี่ยนวัตถุดิบการเกษตร เช่น ข้าว กาแฟ ยาง 2) อุตสาหกรรมท่องเที่ยว เช่น โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร สถานบันเทิง โดยการใช้ความได้เปรียบในด้านความพร้อมทางคมนาคมขนส่งทางราง และทางอากาศ ในการเป็นศูนย์กลางดึงดูดนักท่องเที่ยวมาลงที่จังหวัด ก่อนจะเดินทางไปยังเมืองท่องเที่ยวของประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ ได้แก่ ปากเซ สปป.ลาว โฮจิมินห์ เวียดนาม พนมเปญ และเสียมราฐ กัมพูชา

5.4 ข้อเสนอแนะด้านการส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่เมืองที่เกี่ยวข้อง

- รัฐบาลควรเจรจาความร่วมมือทางคมนาคมระบบรางกับ สปป.ลาว และเวียดนาม เพื่อเชื่อมโยงสินค้าและการท่องเที่ยว จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนใต้ผ่าน 3 ประเทศ ไปยังท่าเรือเวียดนาม เพื่อออกสู่ทะเลจีนใต้ได้อย่างสะดวกต่อไป

- รัฐบาลควรเจรจาความร่วมมือด้านการเป็นเมืองท่องเที่ยว 4 ประเทศ 5 เมือง ได้แก่ อุบลราชธานี ไทย ปากเซ สปป.ลาว โฮจิมินห์ เวียดนาม พนมเปญ และเสียมราฐ กัมพูชา เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เห็นความพร้อมในการเป็นกลุ่มเมืองท่องเที่ยว และให้เมืองที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทั้งทางถนน ทางราง ให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน
- รัฐบาลควรเจรจากับ สปป.ลาว ในการร่วมเป็นเมืองเกษตรแปรรูป โดยการจัดทำแผนนโยบายอำนวยความสะดวก และดึงดูดลงทุนให้เข้ามาจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเกษตร เช่น แปรรูปข้าว ผลิตกาแฟ เป็นต้น เพื่อใช้ความได้เปรียบด้านทรัพยากรของ สปป.ลาว และการเป็นเมืองศูนย์กลางการกระจายสินค้าอุบลราชธานีให้เป็นประโยชน์

5.5 ข้อเสนอแนะหน่วยงานที่รับผิดชอบ

จากรายละเอียดข้อเสนอข้างต้นดังกล่าว มีรายละเอียด และความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายองค์กร ผู้วิจัยจึงขอนำเสนอรายละเอียดข้อมูลที่ต้องดำเนินการปรับปรุงพัฒนา และหน่วยงานที่รับผิดชอบ ดังนี้

รายละเอียด	หน่วยงานรับผิดชอบ
ปรับปรุงอาคาร ขนาด และสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งตัวอาคารผู้โดยสาร จุดจัดเก็บและกระจายสินค้า ทางเข้าออกสู่ตัวสนามบิน ภายในท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี	กรมท่าอากาศยาน
ก่อสร้างขยายเส้นทาง ปรับปรุงอาคาร สถานี และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟอุบลราชธานี	การรถไฟแห่งประเทศไทย
เพิ่มเติมช่องจราจร ไฟแสงสว่าง ของถนนหมายเลข 23, 24, 212, 217, 226 และ 2248	กรมทางหลวง, กรมทางหลวงชนบท
เชื่อมโยงระบบราง ท่าอากาศยาน และถนน ในจังหวัดอุบลราชธานีให้เชื่อมโยงถึงกันได้สะดวก	จังหวัดอุบลราชธานี
จัดตั้งโซนในการพัฒนาอุตสาหกรรมแต่ละประเภทให้มีความชัดเจน	จังหวัดอุบลราชธานี
จัดตั้ง และส่งเสริมการเรียนการสอนสาขาเกษตร โลจิสติกส์ บัญชี บริหาร การท่องเที่ยวและโรงแรม	สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา, สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา และสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน
จัดตั้งหน่วยงานให้คำปรึกษาด้านการค้าการลงทุน และสร้างวิทยากรให้ความรู้ในสถาบันการศึกษา	จังหวัดอุบลราชธานี, สภาหอการค้าจังหวัดอุบลราชธานี, สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุบลราชธานี
เจรจาความร่วมมือทางคมนาคมระบบรางกับ สปป.ลาว และเวียดนาม	รัฐบาล
เจรจาความร่วมมือด้านการเป็นเมืองท่องเที่ยว 4 ประเทศ 5 เมือง ได้แก่ อุบลราชธานี ไทย ปากเซ สปป.ลาว โฮจิมินห์ เวียดนาม พนมเปญ และเสียมราฐ กัมพูชา	รัฐบาล
เจรจาความร่วมมือเป็นเมืองเกษตรแปรรูปกับ สปป.ลาว	รัฐบาล, จังหวัดอุบลราชธานี

5.6 ข้อจำกัดในการวิจัย

การศึกษานี้ มีข้อจำกัดในการทำงานหลายประการ และมีข้อเสนอแนะเพื่อนำเสนอประสบการณ์ที่ได้จากการศึกษา ดังนี้

- เนื่องจากการให้คะแนนเพื่อคัดเลือกมาจากวิธีการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และการลงพื้นที่ศึกษาตลอดเส้นทาง ซึ่งอาจมีอคติที่เกิดขึ้นได้จากผู้ให้ข้อมูล ผู้เก็บข้อมูล และสภาพพื้นที่ที่เห็นเฉพาะเวลาที่ลงสำรวจช่วงสั้นๆ จึงต้องระมัดระวังในขั้นตอนนี้อย่างมาก ทั้งการเลือกผู้ให้ข้อมูลควรเลือกผู้ที่เชี่ยวชาญเชื่อถือได้ ไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อนกับการศึกษา และควรเลือกผู้สัมภาษณ์ที่มีความชำนาญด้านการสัมภาษณ์ นอกจากนี้ต้องตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล เพื่อหาความสมเหตุสมผลอีกครั้งหนึ่งก่อนการประเมินคะแนน
- ในการศึกษาที่ใช้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญระดับสูงจำนวนมาก ซึ่งมีข้อจำกัดด้านการนัดหมาย ทำให้ต้องมีการวางแผนล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน สำหรับการจัดทำหนังสือเพื่อนัดหมายการเข้าสัมภาษณ์ ควรระบุถึงประเด็นคำถามเบื้องต้น เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ได้เตรียมข้อมูลหรือจัดหาผู้เชี่ยวชาญในองค์กรมาให้คำตอบ
- ในการลงพื้นที่ศึกษาเส้นทางโดยละเอียด ควรจะมีการสัมภาษณ์ตัวแทนของทุกเมืองที่เส้นทางพาดผ่านอย่างน้อยเมืองละ 1 คน เพื่อให้ทราบข้อมูลเชิงลึกของทุกเมืองอย่างแท้จริงก่อนการประเมินคะแนน นอกจากนี้ในขั้นตอนการคัดเลือกอุตสาหกรรมควรเข้าสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมนอกพื้นที่ และชาวบ้านที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความหลากหลายเข้าใจในทุกแง่มุมอย่างแท้จริง

5.7 แนวทางการวิจัยต่อไป

เพื่อให้การศึกษาเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ประกอบการนักลงทุน ภาครัฐ และประชาชนในพื้นที่อย่างแท้จริง ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนวทางในการศึกษาต่อไป ดังนี้

- ศึกษารายละเอียด และวิธีการจัดการชนิดอุตสาหกรรมเกษตร และการท่องเที่ยว และคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมระดับอำเภอ เพื่อให้ภาครัฐสามารถให้การสนับสนุนด้านสาธารณูปโภคได้อย่างตรงจุด
- ศึกษาประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการคัดเลือกอุตสาหกรรมที่เหมาะสมกับพื้นที่ของงานวิจัยนี้ ทั้งด้านมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ สังคม และสิ่งแวดล้อม

บรรณานุกรม

- เจริญชัย ค่ายอด. แนวทางในการส่งเสริมการค้าชายแดนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษา เทศบาลตำบลเขมราฐ อำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี. รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการปกครองท้องถิ่น วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น 2553.
- เชษฐพงศ์ ใจสมบูรณ์. การพัฒนาศักยภาพสามเหลี่ยมมรกตเพื่อการท่องเที่ยว. วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม. ปีที่ 31 ฉบับที่ 2 (มี.ค.- เม.ย. 2555) หน้า 27-38.
- ณัฐกิตติ์ ต้นสมรส. พฤติกรรมนักท่องเที่ยวบริเวณด่านชายแดนไทย-ลาว ที่ด่านชายแดนช่องเม็ก กับด่านชายแดนมุกดาหาร. วิทยาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการนันทนาการการท่องเที่ยว จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจกรรมระดับจังหวัดจังหวัดอุบลราชธานี พ.ศ. 2560-2564.
- มัทวีณา ยวนยี่. ปัญหาในการประกอบธุรกิจการค้าชายแดนไทย-ลาว ในตลาดช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี. บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี, 2551.
- วัชร ศรีคำ. การปรับตัวของแรงงานข้ามชาติเวียดนาม ในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. วารสารภาษาและวัฒนธรรม. ที่ 31 ฉบับที่ 2. สถาบันวิจัยภาษาและวัฒนธรรมเอเชีย มหาวิทยาลัยมหิดล. 2557.
- อัญญา บุชายันต์. การค้าชายแดนไทย-ลาว และการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ชายแดน บริเวณช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี วิทยาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2557.
- Burke, Andrew and Vaisutis, Justine Laos 6th Edition. Lonely Planet. 2007.
- Bush, Austin; Elliot. Mark; Ray, Nick (1 December 2010). Laos 7. Lonely Planet. 2010
- Mansfield, Stephen and Koh, Magdalene (1 September 2008). Laos. Marshall Cavendish. 2008.
- Cambodia Inter-Censal Population Survey 2013: Report 10.

Web Site

- การขนส่งทางบก, กรม. โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเชิงรุกเพื่อรองรับ กรมการขนส่งทางบก การเปิดการค้าเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.thaitruckcenter.com/qmark/UploadFile/KnowledgeSource/-1526729398.pdf> [10 มกราคม 2560]

- ข้อมูลไทยและท่องเที่ยวเอเชีย. [สายตรง] แหล่งที่มา: http://www.dooasia.com/laos-2/champassak/champasak_bg.jpg [10 มกราคม 2560]
- ขนส่ง จำกัด, บริษัท [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.home.transport.co.th> [10 มกราคม 2560]
- ไทยเอ็มทีบี จำกัด, บริษัท [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.thaimtb.com/forum/viewtopic.php?f=56&t=301892> [10 มกราคม 2560]
- เปิดเดินรถสายอุบลราชธานี-คอนพะเพ็ง [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.rottourthai.com/showthread.php?p=35104> [5 เมษายน 2560]
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. จังหวัดกว้างนาม. [สายตรง] แหล่งที่มา: <https://th.wikipedia.org/wiki> [5 เมษายน 2560]
- “-----” จังหวัดกว้างหาง. [สายตรง] แหล่งที่มา: <https://th.wikipedia.org/wiki> [5 เมษายน 2560]
- “-----” จังหวัดกอนตูม. [สายตรง] แหล่งที่มา: <https://th.wikipedia.org/wiki> [5 เมษายน 2560]
- “-----” จังหวัดเถื่อนเทียน-เว้ [สายตรง] แหล่งที่มา: <https://th.wikipedia.org/wiki> [5 เมษายน 2560]
- “-----” จังหวัดบึงดิ่ง [สายตรง] แหล่งที่มา: <https://th.wikipedia.org/wiki> [5 เมษายน 2560]
- “-----” เทศบาลนครดานัง [สายตรง] แหล่งที่มา: <https://th.wikipedia.org/wiki> [5 เมษายน 2560]
- สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต โครงการส่งเสริมโอกาสทางเศรษฐกิจของไทยตามเส้นทางคู่ขนานแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (Para EWEC) [สายตรง] แหล่งที่มา: http://www.thaisavannakhet.com/savannakhet/th/news/detail.php?ELEMENT_ID=425 [18 กันยายน 2558]
- สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์. ข้อมูลเศรษฐกิจของแต่ละจังหวัดในเขตกงสุลของสถานกงสุลใหญ่ ณ นครโฮจิมินห์ [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.thaiembassy.org/hochiminh/th/business/6836> [10 มกราคม 2560]
- สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์. ข้อมูลแขวงต่าง ๆ. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://vientiane.thaiembassy.org> [20 กันยายน 2559]
- สถาบันอาณานิคมศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.apecthai.org/index.php> [10 มกราคม 2560]
- สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต (Emerald Triangle Cooperation) [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.jpp.moi.go.th/detail.php?section=2&id=43> [10 มกราคม 2560]
- สำนักงานผู้ช่วยทูตทหาร ไทย/เวียงจันทน์ แขวงอัตตะปือ (Attapeu Province) [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://ounon19.com/Attapeu.htm> [10 มกราคม 2560]

สำนักงานแรงงานอำนาจเจริญ. สภาพทั่วไป [สายตรง] แหล่งที่มา: [http://amnatcharoen.mol.](http://amnatcharoen.mol.go.th/node/579)

[go.th/node/579](http://amnatcharoen.mol.go.th/node/579) [10 มกราคม 2560]

อริยทรัพย์แลนด์ การเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน [สายตรง] แหล่งที่มา :

<http://www.areeyasupland.com/potentiality.html> [5 เมษายน 2560]

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยว

ภาคผนวก 2 เส้นทางรถโดยสารประจำทาง จังหวัดอุบลราชธานี ไปยังจังหวัดต่าง ๆ

ภาคผนวก 3 เกณฑ์การพิจารณา 13 มิติ

ภาคผนวก 4 รายงานลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัย ครั้งที่ 1 วันที่ 23 - 25 มกราคม พ.ศ.2560

ภาคผนวก 5 รายงานลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัย ครั้งที่ 2 วันที่ 16 - 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561

ภาคผนวก 1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยว

ภาคผนวก ที่ 1

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยว โดยวางแผนร่วมกันและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน 13 กลุ่มพื้นที่ที่มีความสำคัญลำดับสูงในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้แก่

- (1) ระเบียงการท่องเที่ยวตามลำน้ำโขง (Mekong World Tourism River Corridor)
- (2) ระเบียงเหนือใต้ (North South Corridor) ครอบคลุมพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำ (ลาว เมียนมา ไทย) และเมืองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน
- (3) ระเบียงตะวันออกและตะวันตก (East West Corridor) ครอบคลุมพื้นที่จากเมืองดานัง (ตอนกลาง ของเวียดนาม) ผ่านตอนกลางของลาว ไทย และเชื่อมเข้าสู่เมืองเมะล่าย (เมียนมา)
- (4) สามเหลี่ยมมรกต (Emerald Triangle) ครอบคลุมพื้นที่ตอนเหนือและกลางของกัมพูชา (บริเวณเสตริงตรัง) ตอนใต้ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย (บริเวณจังหวัดอุบลราชธานี) และตอนใต้ของลาว (บริเวณแขวงจำปาสัก)
- (5) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ครอบคลุมชายฝั่งทะเลของไทย (นับตั้งแต่กรุงเทพฯ ชลบุรี ระยอง และตราด) กัมพูชา (สีหนุวิลล์) และเวียดนาม (นครโฮจิมินห์และปากแม่น้ำโขง)
- (6) สามเหลี่ยมสีเขียว (Green Triangle) ครอบคลุมกัมพูชา (จังหวัดสตึงแตรง และจังหวัดรัตนคีรี) ลาว (แขวงอัตตะปือ และ แขวงเซกอง) และเวียดนาม (จังหวัดไกลาย และจังหวัดดักลัก)
- (7) พื้นที่สายป่านมรดกการท่องเที่ยว (Heritage Necklace) ครอบคลุมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่าง แหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกในเมืองสำคัญ เช่น กัมพูชา (เสียมเรียบ) เวียดนาม (เว้) เมียนมา (พุกาม) ไทย (น่าน สุโขทัย) ลาว (หลวงพระบาง) และจีน (ลี่เจียง และดาลี้)
- (8) พื้นที่ชายแดนลาวและเวียดนาม (Laos-Vietnam Cross Border Community) ครอบคลุมพื้นที่ใน ลาว (แขวงหลวง พระบาง แขวงหัวพัน และแขวงเชียงขวาง) และเวียดนาม (จังหวัดซันลา เตียนเบียน และลาวไค)
- (9) พื้นที่ท่องเที่ยวชายฝั่งและหมู่เกาะอันดามัน (Andaman Coast and Islands Tourism Zone) ครอบคลุมพื้นที่ชายฝั่งและหมู่เกาะของไทยและเมียนมา (นับตั้งแต่พรมแดนไทยกับมาเลเซียจนถึงปากแม่น้ำอิระวดีของเมียนมา)
- (10) พื้นที่ท่องเที่ยวหุบเขาแม่น้ำแดง (Red River Valley Tourism Zone) ครอบคลุมพื้นที่มณฑลยูนนานของจีน จนถึงอ่าวฮาลองซึ่งอยู่ทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม
- (11) พื้นที่ท่องเที่ยวเขตแซงกรีลา-เถิงซงของจีนเชื่อมกับเมืองมิดจินา ของเมียนมา ครอบคลุมตอนเหนือ ของมณฑลยูนนานและส่วนตะวันตกเฉียงเหนือของเมียนมา
- (12) พื้นที่ท่องเที่ยวเขตปกครองตนเองกวางซีกับตอนเหนือของเวียดนาม และ
- (13) การเดินเรือท่องเที่ยวตามชายฝั่งและแม่น้ำในกลุ่มน้ำโขง

ภาคผนวก 2 เส้นทางรถโดยสารประจำทาง จังหวัดอุบลราชธานี ไปยังจังหวัดต่าง ๆ

ภาคผนวก ที่ 2

จังหวัดอุบลราชธานี มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางไปยังจังหวัดต่าง ๆ ดังนี้

รถโดยสารประจำทาง อุบลราชธานี ไป เชียงใหม่

ลำดับ	เวลาออก ต้นทาง	เวลาถึง ปลายทาง	ประเภทรถที่ให้บริการ	จุดขึ้นรถ / เวลารถออก		ค่าโดยสาร
				ศูนย์บริการ อุบลฯ	สถานีขนส่ง	
01	13.45	07.45	Silver Class 40 ที่นั่ง	13.45	13.45	707
02	18.00	10.15	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	18.00	18.25	790

เชียงใหม่ ไป อุบลราชธานี

ลำดับ	เวลาออก ต้นทาง	เวลาถึง ปลายทาง	ประเภทรถที่ให้บริการ	จุดขึ้นรถ / เวลารถออก		ค่าโดยสาร
				ศูนย์บริการ เชียงใหม่	สถานีขนส่ง แห่งที่ 3	
01	13.15	07.38	Silver Class 40 ที่นั่ง	13.15	13.23	707
02	18.00	10.10	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	18.00	18.10	790

อุบลราชธานี ไป อุดรดิตถ์

ลำดับ	เวลาออก ต้นทาง	เวลาถึง ปลายทาง	ประเภทรถที่ให้บริการ	จุดขึ้นรถ / เวลารถออก		ค่าโดยสาร
				ศูนย์บริการ อุบลฯ	สถานีขนส่ง	
01	12.15	01.45	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	12.15	12.15	632
02	19.00	06.50	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	19.00	19.00	632

อุดรดิตถ์ ไป อุบลราชธานี

ลำดับ	เวลาออก ต้นทาง	เวลาถึง ปลายทาง	ประเภทรถที่ให้บริการ	จุดขึ้นรถ / เวลารถออก		ค่าโดยสาร
				สถานีขนส่ง อุดรดิตถ์	พิษณุโลก	
01	14.30	03.50	Gold Class 32 ที่นั่ง (VIP)	14.30	16.00	632
02	20.00	08.05	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	20.00	21.30	632

อุบลราชธานี ไป เชียงราย

ลำดับ	เวลาออก ต้นทาง	เวลาถึง ปลายทาง	ประเภทรถที่ให้บริการ	จุดขึ้นรถ / เวลาารถออก		ค่าโดยสาร
				สถานีขนส่งฯ อุตรดิตถ์	พิษณุโลก	
01	16.30	11.21	Gold Class 32 ที่นั่ง (VIP)	16.30	16.30	884

เชียงใหม่ ไป อุบลราชธานี

ลำดับ	เวลาออก ต้นทาง	เวลาถึง ปลายทาง	ประเภทรถที่ให้บริการ	จุดขึ้นรถ / เวลาารถออก		ค่าโดยสาร
				ศูนย์บริการ เชียงใหม่	สถานีขนส่ง	
01	16.00	10.23	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	16.00	16.40	884

อุบลราชธานี ไป ระยอง

ลำดับ	เวลาออก ต้นทาง	เวลาถึง ปลายทาง	ประเภทรถที่ให้บริการ	จุดขึ้นรถ / เวลาารถออก			ค่าโดยสาร
				สถานีเดินรถ นครชัยแอร์ อุบลฯ	บขส. ขามใหญ่	แยก บ้านจาน	
01	07.00	21.45	Silver Class 40 ที่นั่ง	07.00	07.00	-	515
02	07.15	20.50	Gold Class 32 ที่นั่ง	07.15	07.15	-	601
03	17.00	06.50	Silver Class 40 ที่นั่ง	17.00	17.00	-	515
04	18.00	06.05	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	18.00	18.00	-	601
05	19.30	06.02	Gold Class 32 ที่นั่ง	19.30	19.30	-	601
06	19.45	06.23	First Class (VIP) 21 ที่นั่ง	19.45	19.45	-	801
07	20.00	08.30	Gold Class 32 ที่นั่ง	20.15	20.15	-	601
08	20.15	07.02	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	20.15	20.15	-	601

ระยอง ไป อุบลราชธานี

ลำดับ	เวลาออก ต้นทาง	เวลาถึง ปลายทาง	ประเภทรถที่ให้บริการ	จุดขึ้นรถ / เวลาารถออก		ค่าโดยสาร
				ศูนย์บริการ ระยอง	สถานีขนส่ง	
01	06.30	21.14	Silver Class 40 ที่นั่ง	06.30	06.44	515
02	06.45	20.15	Gold Class 32 ที่นั่ง	06.45	-	601
03	16.30	06.50	Silver Class 40 ที่นั่ง	16.30	16.47	515
04	17.30	07.35	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	17.30	17.45	601
05	19.00	05.30	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	19.00	-	601
06	19.20	06.15	First Class 21 ที่นั่ง	19.20	-	801
07	19.45	08.05	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	19.45	19.43	601
08	19.45	06.20	Gold Class (VIP) 32 ที่นั่ง	19.45	-	601

ที่มา: นครชัยแอร์

ภาคผนวก 3 เกณฑ์การพิจารณา 13 มิติ

ภาคผนวก ที่ 3

เกณฑ์การพิจารณา 13 มิติ ประกอบด้วย

ก. มิติด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

จะพิจารณามิตินี้ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนนใน 2 ส่วน คือ ส่วนที่เดินทางจากแหล่งวัตถุดิบไปโรงงาน และจากโรงงานไปตลาด หรือไปโรงงานอื่นอีกต่อหนึ่งสำหรับสินค้าบางชนิด

ตารางที่ 1 มิติด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

เกณฑ์ดัชนีโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	วิ่งด้วยความเร็วมากกว่า 120 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 90-120 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็ว 50-89 กม./ชม.	วิ่งด้วยความเร็วต่ำกว่า 50 กม./ชม.
มอเตอร์เวย์ หรือถนนที่มีการควบคุมการจราจรเข้า-ออก (Primary Class)	4.0	3.5	3.0	3.0
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 ผิวถนนขรุขระหรือถนนลูกรัง (Class III)	2.5	2.0	1.5	1.0

ข. มิติด้านพลังงาน

จะพิจารณาจากระดับการใช้กระแสไฟฟ้าของพื้นที่ เทียบกับความสามารถในการจ่ายไฟ โดยคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ หากมีปริมาณการใช้ที่ต่ำกว่าระดับการจ่ายไฟก็จะได้คะแนนสูง แต่ถ้าหากมีปริมาณการใช้ที่สูงกว่าระดับการจ่ายไฟก็จะได้คะแนนต่ำ ทั้งนี้จะต้องทำการศึกษาความเป็นไปได้ด้านพลังงานไฟฟ้าจากการไฟฟ้า เพื่อให้ได้เกณฑ์ที่เหมาะสมต่อไป

ค. มิติด้านสาธารณูปโภค

จะใช้วิธีการพิจารณาตรวจสอบจากการเข้าไปสอบถามขอข้อมูลเกี่ยวกับการไฟฟ้าที่ดูแลในเขตพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ของจังหวัด เพื่อให้ทราบข้อมูลการใช้ไฟฟ้า และปัญหาที่เกิดขึ้นกรณีต่าง ๆ ของแต่ละพื้นที่

ตารางที่ 2 มิติด้านสาธารณูปโภค

ระดับ คะแนน	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

ง. มิติด้านแรงงาน

จะพิจารณาจากจำนวนประชากรในแต่ละอำเภอของจังหวัดอุบลฯ และคุณภาพของแรงงานจากความสามารถในการทำสินค้าโอท็อป เนื่องจากความพร้อมของแรงงานในพื้นที่ที่มีคุณภาพเป็นหลัก เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานตามความเหมาะสมของประเภทธุรกิจต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม โดยจะขอข้อมูลจากสำนักงานแรงงานจังหวัด

จ. มิติด้านขนาดและความเหมาะสมของพื้นที่

เป็นการพิจารณาว่าชนิดของธุรกิจมีความเหมาะสมที่จะจัดตั้งในพื้นที่นั้นหรือไม่ ทั้งการพิจารณาจากขนาด และผังเมือง เช่น กรณีพื้นที่อนุรักษ์อาจจะไม่เหมาะสมในการจัดตั้งกิจกรรมทางธุรกิจบางชนิด เป็นต้น สำหรับการขอข้อมูลนั้นจะขอผ่านกรมที่ดินเพื่อทราบข้อมูลขนาดของที่ดินสภาพทางกายภาพของแต่ละพื้นที่ และศาลากลางจังหวัดเพื่อทราบเงื่อนไขข้อจำกัดของแต่ละพื้นที่

ฉ. มิติด้านสื่อสารและโทรคมนาคม

จะใช้วิธีการพิจารณาตรวจสอบนับจำนวนเสาสัญญาณว่ามีความครอบคลุมพื้นที่มากน้อยเพียงใด โดยจะพิจารณาเพียง 3 ระบบผู้ให้บริการหลัก คือ AIS DTAC และTRUE ผ่านการเช็คจากเว็บไซต์การลงพื้นที่ตรวจสอบจริง และการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมจากผู้ให้บริการในพื้นที่

ตารางที่ 3 มิติด้านสื่อสารและโทรคมนาคม

ระดับ คะแนน	ความหมาย
4.0	มีระบบสื่อสารไร้สาย (EDGE/3G/4G) รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ตไร้สายทั่วพื้นที่
3.0	มีระบบสื่อสารไร้สาย เช่น EDGE/3G/4G รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ตไร้สายที่ครอบคลุมเพียงบางพื้นที่นั้น แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรม
2.0	มีระบบสื่อสารไร้สาย เช่น EDGE/3G/4G รวมทั้งมีการให้บริการอินเทอร์เน็ตไร้สายที่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนน้อย และส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมในพื้นที่
1.0	ไม่มีระบบสื่อสารไร้สาย เช่น EDGE/3G/4G และอินเทอร์เน็ตไร้สายเป็นอุปสรรคอย่างมากต่ออุตสาหกรรมในพื้นที่

ข. มิติด้านนโยบายของภาคส่วนต่าง ๆ ในมุนักธุรกิจ

จะใช้วิธีการทำแบบสอบถามนักธุรกิจในพื้นที่ถึงความพึงพอใจต่อนโยบายในด้านต่าง ๆ มากน้อยเพียงใดเพื่อที่จะได้คิดหาหรือปรับปรุงนโยบายให้สอดคล้องกับความต้องการของนักธุรกิจได้ต่อไป

ช. มิติด้านราคาที่ดิน

ราคาที่ดินจะใช้ข้อมูลราคาที่ดินจากสำนักงานที่ดินจังหวัดเป็นตัวอ้างอิง และพิจารณาราคาตลาดว่าขายกันอยู่ที่เท่าไร จากนั้นจะนำมาคำนวณเป็นเปอร์เซ็นต์ เช่น หากมีการบวกราคาที่ดินที่ขายจริงมากกว่าราคาที่ดินที่สำนักงานที่ดินจังหวัดประเมินขายในเปอร์เซ็นต์ที่มากก็จะได้คะแนนน้อย แต่ในทางตรงกันข้ามหากมีการบวกราคาที่ดินที่ขายจริงน้อยกว่าราคาที่ดินที่สำนักงานที่ดินจังหวัดประเมินขายในเปอร์เซ็นต์ที่มากก็จะได้คะแนนมาก ทั้งนี้จะต้องทำการศึกษาความเป็นไปของราคาที่ดินจากกรมที่ดินเพื่อให้ได้เกณฑ์ที่เหมาะสมต่อไป

ณ. มิติด้านประปาและสุขาภิบาล

จะใช้วิธีการพิจารณาตรวจสอบจากการเข้าไปสอบถามขอข้อมูลเกี่ยวกับการประปาที่ดูแลในเขตพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ของจังหวัด เพื่อให้ทราบข้อมูลการใช้น้ำ และปัญหาที่เกิดขึ้นกรณีต่าง ๆ ของแต่ละพื้นที่

ตารางที่ 4 มิติด้านประปาและสุขาภิบาล

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

ก. มิติด้านความสะดวกที่ด้านศุลกากร

จะใช้วิธีการพิจารณาตรวจสอบจากการเข้าไปสอบถามขอข้อมูลที่ด้านศุลกากร เพื่อให้ทราบข้อมูลการดำเนินงาน และปัญหาที่เกิดขึ้นกรณีต่าง ๆ

ตารางที่ 5 มิติด้านความสะดวกที่ด้านศุลกากร

ระดับ คะแนน	ความหมาย
4.0	การดำเนินการด้านเอกสารง่าย รวดเร็ว มีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยในการดำเนินงาน และมีความโปร่งใสในการดำเนินเอกสารตามมาตรฐานสากลเป็นไปตามข้อตกลง GMS อย่างสมบูรณ์
3.0	การดำเนินการด้านเอกสารชัดเจน ได้ใช้ระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยในการดำเนินงาน แต่การปฏิบัติยังไม่เป็นไปตามระบบเท่าที่ควร อาจจะต้องพึ่งพาความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่เพื่อความสะดวกรวดเร็วขึ้น
2.0	การดำเนินการด้านเอกสารยังไม่มีชัดเจน ยังไม่ได้ใช้ระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยในการดำเนินงาน และการปฏิบัติยังไม่เป็นไปตามระบบเท่าที่ควร ขึ้นกับความสัมพันธ์อันดีกับเจ้าหน้าที่
1.0	การดำเนินการด้านเอกสารยังไม่มีชัดเจน ถ้าเข้าไม่มีระบบ ไม่มีระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยในการดำเนินงาน ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์อันดีกับเจ้าหน้าที่ หรือต้องใช้นายหน้าท้องถิ่นเข้าช่วยเหลือ

ฎ. มิติด้านนโยบายของภาครัฐในมุมมองของประชาชน

จะใช้ข้อมูลของทีมวิจัยอีกทีมหนึ่งซึ่งจากการทำแบบสอบถามประชาชนในพื้นที่ถึงความพึงพอใจต่อนโยบายในด้านต่าง ๆ มากน้อยเพียงใดเพื่อที่จะได้คิดหาหรือปรับปรุงนโยบายให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนได้ต่อไป

ฐ. มิติด้านความปลอดภัย

จะพิจารณาทั้งสถานีตำรวจ และสถานีดับเพลิงว่ามีความเพียงพอต่อพื้นที่มากน้อยเพียงใด โดยขอข้อมูลจากศาลากลางจังหวัดทั้งนี้ต้องพิจารณาในแง่ครอบคลุมพื้นที่หรือไม่ และมีความสามารถในการจัดการมากน้อยเพียงใดด้วย

ฑ. มิติด้านการจัดการภัยพิบัติ

จะพิจารณาพื้นที่ทั้งด้านปริมาณน้ำว่าท่วมหรือแล้งในบริเวณใดมากน้อยแค่ไหน รวมไปถึงด้านพายุ แผ่นดินไหว และไฟฟ้าที่เกิดขึ้น โดยจะขอข้อมูลเหล่านี้จากศาลากลางจังหวัด เพื่อนำมาพิจารณาจัดทำแผนที่ในแต่ละพื้นที่ต่อไป

ฒ. มิติด้านความเห็นของประชาชนและนักธุรกิจในพื้นที่

จะใช้ข้อมูลของทีมวิจัยอีกทีมหนึ่งซึ่งเก็บรวบรวมแบบสอบถามความสนใจของนักธุรกิจในพื้นที่ และการตอบรับของประชาชนในพื้นที่ต่อกิจกรรมต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น จากนั้นทำการสรุปออกมาเป็นเปอร์เซ็นต์ แต่ทั้งนี้ต้องพิจารณาคะแนนจากความเหมาะสมของคำถามในแต่ละข้อด้วย

ที่มา: ธนวัฒน์ เดชปรอท. การคัดเลือกอุตสาหกรรมที่เหมาะสมสำหรับมุกดาหารและนครพนม.

วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2558

ภาคผนวก 4 รายงานลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัย ครั้งที่ 1 วันที่ 23 - 25 มกราคม พ.ศ.2560

ภาคผนวก ที่ 4

รายงานลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัย

ระหว่างวันจันทร์ที่ 23 ถึงวันพุธที่ 25 มกราคม พ.ศ.2560

ณ อำเภอเมืองอุบลราชธานี อำเภอเขมราฐ อำเภวารินชำราบ อำเภอสิรินธร อำเภอนาตาล
และอำเภอพิบูลมังสาหาร จังหวัดนครพนม

คณะผู้เดินทาง

- | | |
|------------------------------|------------------|
| 1. นางสาวนันทา เจริญปัญญาอิง | (หัวหน้าโครงการ) |
| 2. นายธนวัฒน์ เดชปรอท | (ผู้ร่วมวิจัย) |
| 3. นางสาวสริตา รัศมี | (ผู้ช่วยวิจัย) |

บทนำ

คณะวิจัยได้ออกเดินทางด้วยรถไฟ เพื่อศึกษาเส้นทางการค้าทางรางจากหัวลำโพงกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดอุบลราชธานี โดยเริ่มออกเดินทางเวลา 20:30 น. ถึงสถานีรถไฟอุบลราชธานี เวลา 7:30 น. เพื่อเก็บข้อมูลวิจัยครั้งที่ 1 เป็นการศึกษาเชิงลึกของสภาพพื้นที่จริง จากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ในประเด็นศักยภาพการค้าและการขนส่งชายแดน ภายหลังการเปิด AEC โดยเบื้องต้นได้ทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาแล้ว ในการศึกษาครั้งนี้ได้ลงพื้นที่ทั้งหมด 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองอุบลราชธานี อำเภอเขมราฐ อำเภวารินชำราบ อำเภอสิรินธร อำเภอนาตาล และอำเภอพิบูลมังสาหาร โดยเข้าสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐและเอกชนรวม 7 แห่ง เป็นเวลา 3 วัน ระหว่างวันจันทร์ที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2560 ถึง วันพุธที่ 25 มกราคม พ.ศ.2560 นอกจากนี้ได้สำรวจเส้นทางการขนส่งสินค้าบนถนนสาย 23 ที่วิ่งไปยโสธร 226 และ 24 ที่วิ่งไปศรีสะเกษ 212 ไปอำนาจเจริญ 217 ไปด่านช่องเม็ก และ 231 วงแหวนรอบตัวเมืองอุบลราชธานี นอกจากนี้ยังได้ลงพื้นที่ศึกษาสภาพการค้าชายแดนบริเวณช่องเม็ก และข้ามไปยังฝั่ง สปป.ลาวด้วย

วันจันทร์ที่ 23 มกราคม พ.ศ.2560

วัน เดือน ปี	23 มกราคม พ.ศ.2560	เวลา	13:00 – 14:00 น.
สถานที่	สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง อำเภอสิรินธร		
ผู้ให้ข้อมูล	วรรณสา สายศิริวิทย์	ตำแหน่ง	สารวัตรตรวจคนเข้าเมือง อุบลราชธานี
เรื่อง	สภาพการเข้าออกของคนไทย ลาว และประเทศที่สาม ในด้านชายแดนต่าง ๆ ของจังหวัด		

คณะวิจัยได้ออกเดินทางด้วยรถไฟเพื่อศึกษาเส้นทางการค้าทางราง จากกรุงเทพฯ มุ่งสู่อุบลราชธานี เมื่อคณะวิจัยเดินทางไปจังหวัดอุบลราชธานี ได้ทำการตรวจสอบสภาพความเปลี่ยนแปลงของอำเภอวารินชำราบ ซึ่งเป็นเมืองหลักในด้านการขนส่งทางรางของจังหวัด พบว่า ตัวเมืองค่อนข้างแออัด โดยเฉพาะบริเวณสถานีรถไฟที่เป็นแหล่งชุมชนขนาดใหญ่ หากมีการขนส่งสินค้าทางรางอาจก่อให้เกิดปัญหาต่อเมือง และผู้ประกอบการเอง หลังจากนั้นคณะวิจัยได้ออกเดินทางไปยังด่านช่องเม็ก เพื่อศึกษาสภาพการค้าชายแดนทั้งฝั่งไทยและฝั่งลาว พบว่า การค้าชายและการขนส่งค่อนข้างเจียบเหว โดยเฉพาะในฝั่งลาว ส่วนใหญ่จะเป็นเพียงคนท้องถิ่นที่ข้ามมาแลกเปลี่ยนซื้อขายของระหว่างกันเท่านั้น และจากการสอบถามชาวบ้านได้ข้อมูลว่า ในวันเสาร์และอาทิตย์ ถึงจะมีนักท่องเที่ยวปริมาณมากขึ้น นักท่องเที่ยวมาจากต่างถิ่นของไทยและลาว แต่จะไม่มีนักท่องเที่ยวประเทศที่ 3 มากนัก สำหรับสินค้าส่วนใหญ่ของไทยจะเป็นเสื้อผ้า ของฝาก และอาหารอีสาน ในขณะที่ฝั่งลาวจะเป็นสินค้าจากจีน ผ้าลาว และร้านค้าแปะชื่อดังของแขวงจำปาสักเอง หลังจากศึกษาสภาพการค้าชายแดนเสร็จแล้ว คณะวิจัยได้เดินทางไปยังสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง อำเภอสิรินธร เพื่อเข้าสัมภาษณ์คุณวรรณสา สายศิริวิทย์ สารวัตรตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดอุบลราชธานี ในประเด็นสภาพการเข้าออกของคนไทย ลาว และประเทศที่สาม ในด้านชายแดนต่าง ๆ ของจังหวัด พบว่า ในปีที่ผ่านมาปริมาณคนข้ามแดนลดน้อยลงในทุกด้าน โดยมากจะเป็นเพียงชาวบ้านทั้งสองฝั่งข้ามไปมาระหว่างกันเท่านั้น ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ สภาพเศรษฐกิจโลกที่ซบเซา และข่าวการสวรรคตของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช อันนำความโศกเศร้ามาให้ชาวไทย จึงทำให้ประชาชนไม่มีจิตใจอยากจะทำในจังหวัด ซึ่งทั้งจังหวัดอุบลราชธานีและเมืองคูแฝดในฝั่งลาวได้นี้ มีจุดขายหลัก คือ เรื่องการท่องเที่ยว นอกจากนี้ในด้านการค้าเองก็มีตัวเลขที่ไม่ดีเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องมาจากตัวเส้นทางเองห่างไกลจากจีน ซึ่งเป็นตลาดการค้าใหญ่ ผู้ประกอบการมักนิยมเลือกใช้เส้นทางนครพนม มุกดาหาร และหนองคายมากกว่า อีกทั้งบริเวณด่านคับแคบ และมีข้อขัดแย้งเรื่องการรื้อลำที่ดินของชาวบ้าน ทำให้ไม่สามารถขยายช่องทางเดินรถบริเวณด่านได้ ทำให้ด่านช่องเม็กซึ่งเป็นด่านหลักของจังหวัดไม่ได้รับความนิยมในการขนส่งสินค้า และหากสินค้าผ่านเส้นทางนี้ออกไปยังลาว และเวียดนาม ก็พบว่าเส้นทางถนนยังไม่มีความพร้อมต่อการวิ่งของรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยมากสินค้าจึงเป็นสินค้าเกษตรที่บริโภคกันในลาว กัมพูชา และเวียดนามเอง ซึ่งขนส่งในปริมาณที่ไม่มาก มีเพียงผู้ประกอบการจำนวนน้อยรายที่จะทำการขนส่งสินค้าไปลงเรือที่ท่าเรือดานัง และคิวเียน

ภายหลังที่มีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้มีการออกกฎระเบียบใหม่ โดยห้ามคนประเทศที่ 3 ข้ามด่านชายแดนเกินกว่า 2 ครั้งต่อปี และการขอเข้าประเทศโดยใช้บัตรผ่านแดนจะสามารถอยู่ได้เพียง 3 วัน 2 คืนเท่านั้น หากพบผู้ฝ่าฝืนกระทำผิดจะมีการขึ้นบัญชีดำ และไม่ให้เข้าประเทศเป็นเวลา 1 ปี

วัน เดือน ปี	23 มกราคม พ.ศ.2560	เวลา	14:30 – 15:30 น.
สถานที่	ด่านศุลกากรช่องเม็ก		
ผู้ให้ข้อมูล	กุสุมา ทวนทอง	ตำแหน่ง	-
เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงปริมาณการนำเข้าและขนส่งสินค้า ภายหลังจากการเข้าสู่ AEC		

หลังจากที่ได้ทราบสภาพความเป็นไปของการเคลื่อนย้ายคนข้ามแดนจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง อำเภอสิรินธร คณะวิจัยได้เดินทางต่อมายังด่านศุลกากรช่องเม็ก เพื่อสอบถามประเด็นการเปลี่ยนแปลงปริมาณการนำเข้าและขนส่งสินค้า ภายหลังจากการเข้าสู่ AEC พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้นทุกปี แต่มีอัตราการเพิ่มขึ้นที่ไม่ได้มีนัยยะสำคัญมากนัก สำหรับในปี 2559 ที่ผ่านมา มูลค่าการค้าส่งออกผ่านด่านช่องเม็กอยู่ที่ 3,339 ล้านบาท โดยมีสินค้าส่งออก 10 อันดับแรก ได้แก่ อันดับ 1 น้ำมันดีเซล มูลค่า 532 ล้านบาท อันดับ 2 รถยนต์นั่งใหม่สำเร็จรูป มูลค่า 434 ล้านบาท อันดับ 3 น้ำมันดีเซลธรรมดาไร้สารตะกั่ว มูลค่า 339 ล้านบาท อันดับ 4 รถจักรยานยนต์ มูลค่า 189 ล้านบาท อันดับ 5 รถแทรกเตอร์และรถไถนา มูลค่า 108 ล้านบาท อันดับ 6 อาหารสัตว์ มูลค่า 82 ล้านบาท อันดับ 7 เครื่องดื่มบำรุงกำลัง มูลค่า 75 ล้านบาท อันดับ 8 ปูนซีเมนต์ มูลค่า 60 ล้านบาท อันดับ 9 ครีมเทียม มูลค่า 56 ล้านบาท และอันดับ 10 รถตัดอ้อยพร้อมอุปกรณ์ครบชุด มูลค่า 56 ล้านบาท สำหรับสินค้านำเข้ามีมูลค่าเพียง 1,058 ล้านบาท นับว่าไทยยังได้ดุลการค้าที่ด่านนี้กว่า 300% โดยมีการนำเข้า 10 อันดับแรก ได้แก่ อันดับ 1 พลังงานไฟฟ้า มูลค่า 134 ล้านบาท อันดับ 2 กะหล่ำปลีและผักคะน้า มูลค่า 55 ล้านบาท อันดับ 3 มันเทศ มูลค่า 27 ล้านบาท อันดับ 4 กาแฟสำเร็จรูป มูลค่า 25 ล้านบาท อันดับ 5 กาแฟคั่ว มูลค่า 20 ล้านบาท อันดับ 6 กล้วยดิบ มูลค่า 18 ล้านบาท อันดับ 7 มันสำปะหลัง มูลค่า 16 ล้านบาท อันดับ 8 เครื่องเจาะหิน มูลค่า 8 ล้านบาท อันดับ 9 ไม้สำเร็จรูป มูลค่า 5 ล้านบาท และอันดับ 10 ผักกาดขาว มูลค่า 4 ล้านบาท ทั้งสินค้านำเข้าและส่งออกจะเห็นได้ว่า ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นสินค้าทางการเกษตร และมีมูลค่าที่ไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับด่านชายแดนหลักของจังหวัดอื่น ๆ ซึ่งเป็นการบ่งชี้ว่าผู้ประกอบการไม่ได้ให้ความสนใจในตัวเส้นทางการขนส่งนี้ อันเนื่องมาจากตัวด่านที่คับแคบ มีการรุ้งพื้นที่ของชาวบ้าน ทำให้ไม่สามารถขยายตัวด้านได้ ประกอบกับสภาพเส้นทางในฝั่งลาวเองจะต้องลัดเลาะแนวเขา และส่วนใหญ่ยังมีสภาพที่ยังไม่พร้อมให้รถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งได้ ทำให้การขนส่งในเส้นทางนี้ไปยังจีน อันเป็นตลาดใหญ่ล่าช้ากว่าการเลือกใช้ด่านนครพนม มุกดาหาร และหนองคาย แต่ด้วยจุดแข็งของจังหวัดอุบลราชธานีและเมืองคู่แฝดทางฝั่งลาว คือ การท่องเที่ยว จึงทำให้ยังคงมีความน่าสนใจในการเคลื่อนย้าย

คนไปมาระหว่างกันอยู่ สินค้าส่วนใหญ่จึงมักเป็นสินค้าทางการเกษตร เพื่อนำไปเป็นวัตถุดิบในการอุปโภคบริโภค และเพื่อส่งเสริมด้านอาหารในการเป็นเมืองท่องเที่ยวของจังหวัด

วันอังคารที่ 24 มกราคม พ.ศ.2560

วัน เดือน ปี	24 มกราคม พ.ศ.2560	เวลา	9:30 – 10:30 น.
สถานที่	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุบลราชธานี		
ผู้ให้ข้อมูล	รังสรรค์ บุญสะอาด	ตำแหน่ง	อุตสาหกรรมจังหวัด
เรื่อง	สถานการณ์ปัจจุบันของภาคอุตสาหกรรมในจังหวัด ภายหลังการเปิด AEC		

คณะวิจัยได้เดินทางไปยังสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุบลราชธานี เพื่อเข้าสัมภาษณ์คุณรังสรรค์ บุญสะอาด อุตสาหกรรมจังหวัด เพื่อสอบถามถึงประเด็นสถานการณ์ปัจจุบันของภาคอุตสาหกรรมในจังหวัด ภายหลังการเปิด AEC ได้ข้อมูลว่า ภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดไม่มีความคึกคักมากนัก เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ที่ส่วนใหญ่มักเข้าไปใช้แรงงานในกรุงเทพฯ อีกทั้งประชาชนอยากให้จังหวัดเป็นเมืองสีเขียว หากจะมีอุตสาหกรรมใดมาจัดตั้งก็ต้องเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วย ทำให้ทางจังหวัดมีการจัดทำผังเมืองใหม่เมื่อไม่กี่ปีที่ผ่านมา ซึ่งแบ่งพื้นที่จังหวัดออกเป็น 4 โซน ได้แก่ ที่อยู่อาศัย แหล่งท่องเที่ยว ศูนย์ราชการ และนิคมอุตสาหกรรม เพื่อให้เมืองเติบโตอย่างมีระบบ แต่ด้วยความพร้อมของพื้นที่ที่จัดให้เป็นจุดที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมนั้น ยังไม่มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภค ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมไม่ยอมมาตั้ง เพราะต้องลงทุนการดึงน้ำดึงไฟเข้าพื้นที่เอง ปัจจุบันจึงมีผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดน้อยราย หลัก ๆ มี 4 ชนิด ได้แก่ โรงสีข้าว โรงงานแปรรูปแป้งมัน โรงงานผลิตเอทานอล และโรงเชือดไก่ นอกนั้นจะเป็นเพียงระดับอุตสาหกรรมการเกษตรรายย่อยเล็ก ๆ เท่านั้น

สำหรับแนวโน้มการประกอบการอุตสาหกรรมในจังหวัดมีสถานการณ์ที่ดีขึ้น โดยในปี พ.ศ.2558 มูลค่าของอุตสาหกรรม เมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดคิดเป็นร้อยละ 12.71 % และเมื่อขยายดูไป 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2555 – 2559 พบว่า จำนวนโรงงานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร การซ่อมเครื่องยนต์ และเครื่องจักรกลทางการเกษตร ยิ่งเมื่อดูข้อมูลภาพรวมผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) ของจังหวัดอุบลราชธานี จะพบว่า มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2554 โดยโครงสร้างทางเศรษฐกิจจวบจน ประกอบด้วย ภาคอุตสาหกรรม 19% ซึ่งอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป และภาคเกษตรกรรม 15% โดยมีพืชเศรษฐกิจหลัก 3 ชนิด ได้แก่ ข้าวหอมมะลิ ยางพารา และมันสำปะหลัง ทางหน่วยงานมองว่าอุตสาหกรรมและบริการที่น่าลงทุนในจังหวัด จึงควรเป็นอุตสาหกรรมแปรรูปทางการเกษตร ผ้า โลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

นอกจากนี้คณะวิจัยยังได้เข้าพูดคุยกับนักวิชาการของสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดอุบลราชธานี ได้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันจังหวัดอุบลราชธานีมีประเภทอุตสาหกรรมที่ประกอบการมากที่สุด คือ โรงงานเคาะพ่นสีรถยนต์มากถึง 145 โรงงาน อันดับ 2 ได้แก่ โรงงานทอวงกบประตู-หน้าต่าง จำนวน 85 โรงงาน

อันดับ 3 ได้แก่ โรงงานทำเส้นมัน 78 โรงงาน และอันดับ 4 โรงสีข้าว จำนวน 71 โรงงาน ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณอำเภอเมืองกว่า 36% รองลงมา คือ อำเภวารินชำราบ เดชอุดม น้ำยืน และเขื่องใน ตามลำดับ สำหรับอุตสาหกรรมที่ลงทุนมากที่สุดเป็นอุตสาหกรรมด้านการเกษตรที่มีมากถึง 166 โรงงาน เงินลงทุนกว่า 5,218 ล้านบาท มีการจ้างแรงงานกว่า 1,000 คน รองลงมา คืออุตสาหกรรมขนส่ง ซึ่งในนี้หมายรวมไปถึง การซ่อม และเคาะพ่นสีด้วย มีทั้งหมด 168 โรงงาน เงินลงทุน 4,393 ล้านบาท และมีการจ้างแรงงานเกือบ 2,000 คน

วัน เดือน ปี	24 มกราคม พ.ศ.2560	เวลา	11:00 – 12:00 น.
สถานที่	หอการค้าจังหวัดอุบลราชธานี		
ผู้ให้ข้อมูล	ชวลิต อนุวานิช	ตำแหน่ง	ประธานที่ปรึกษาหอการค้าจังหวัด
เรื่อง	สภาพปัจจุบัน และการเปลี่ยนแปลงของภาคธุรกิจ ภายหลังการเปิด AEC		

ในช่วงสายคณะวิจัยได้เดินทางไปยังหอการค้าจังหวัดอุบลราชธานี เพื่อเข้าสัมภาษณ์คุณชวลิต อนุวานิช ประธานที่ปรึกษาหอการค้าจังหวัด ถึงประเด็นสภาพปัจจุบัน และการเปลี่ยนแปลงของภาคธุรกิจ ภายหลังการเปิด AEC พบว่า สภาพการค้าการลงทุนในจังหวัดมีอัตราที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลต่อภาคการขนส่งที่มากขึ้นตาม แม้จะไม่ได้ก้าวกระโดดเหมือนด้านของจังหวัดอื่น ๆ แต่ก็เห็นว่าด้านนี้มีศักยภาพที่น่าสนใจ โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว ที่ตัวจังหวัดอุบลราชธานีเองมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย โดยเฉพาะที่หอการค้าร่วมกับจังหวัดพยายามผลักดัน คือ สามพันโบก โดยมีเส้นทางให้นักท่องเที่ยวเดินทางเป็นลักษณะวงกลม โดยเริ่มที่อุบลราชธานี ผ่านเขาลาวที่ด่านชายแดนที่ช่องเม็ก ปากเซ น้ำตกคอมพะเพ็ง ดงกะลอ สติงแตรง กระเจี๊ว เข้าเวียดนามที่ด่านฮั่วลือ โฮจิมินห์ วนเป็นวงกลมไปที่ด่านม็อกไบของกัมพูชา พนมเปญ เสียมเรียบ และกลับเข้าอุบลราชธานีอีกครั้งที่สามเหลี่ยมมรกต รวมแล้วจะมีระยะทางอยู่ที่ 1,596 กิโลเมตร เป็นวงกลมเศรษฐกิจแห่งการท่องเที่ยว 4 ประเทศ โดยไทยมีจุดขายที่อุบลราชธานี คือ สามพันโบก กัมพูชาคือ พระวิหาร และลาว คือ ปราสาทวัดภู นอกจากนี้ยังมีเส้นทางการค้าอีก 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางที่ 1 อุบลราชธานี – ช่องเม็ก – ปากเซ – เซกอง – ดักจิง – กวางนาม – ดานัง เส้นทางที่ 2 อุบลราชธานี – ช่องเม็ก – ปากเซ – น้ำตกคอมพะเพ็ง – ดงกะลอ – สติงแตรง – รัตนคีรี จากทั้ง 2 เส้นทางจะเห็นได้ว่า อุบลราชธานีมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาก โดยเฉพาะเป็นการเชื่อมต่อทางบก ไม่ต้องมีการลงทุนการสร้างสะพานเหมือนด่านอื่นๆ แต่ด้วยสภาพเศรษฐกิจการค้าในปัจจุบัน ประเทศในกลุ่มดังกล่าวยังไม่มีกำลังซื้อมากนัก แม้จะมีจำนวนประชากรหลายล้านคน แต่ส่วนใหญ่มักประกอบอาชีพด้านการเกษตร และทำกินใช้กันเอง จึงไม่บริโภคสินค้าอื่นมากนัก อีกทั้งสภาพเส้นทางเมื่อเขาลาว เวียดนามยังไม่พัฒนาพร้อมรับการขนส่งรถบรรทุก โดยเฉพาะลาวเองมีการเก็บค่าผ่านทางในทุกแขวงที่ผ่าน และไม่มีอัตราที่แน่นอน ภาครัฐจึงควรเข้าไปเจรจาหาเส้นทางการค้า เพื่อวางกฎระเบียบนโยบายกับประเทศเพื่อนบ้านในด้านเส้นทางการค้าให้มีมาตรฐานต่อไป

วัน เดือน ปี	24 มกราคม พ.ศ.2560	เวลา	13:00 – 14:00 น.
สถานที่	สำนักงานขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี		
ผู้ให้ข้อมูล	สัตตบุษย์ สร้อยสิงห์	ตำแหน่ง	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
เรื่อง	สภาพปัจจุบัน และความเปลี่ยนแปลงของปริมาณรถในจังหวัด หลังเปิด AEC		

คณะวิจัยได้เดินทางไปสำนักงานขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี เพื่อเข้าสัมภาษณ์คุณสัตตบุษย์ สร้อยสิงห์ นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ เพื่อสอบถามถึงประเด็นสภาพปัจจุบัน และความเปลี่ยนแปลงของปริมาณรถในจังหวัด หลังเปิด AEC ได้ข้อมูลว่า ในปี พ.ศ.2559 ที่ผ่านมามีด่านช่องเม็กอันเป็นช่องทางหลักในการขนส่งสินค้าของจังหวัดอุบลราชธานี มีตัวเลขปริมาณรถสินค้าผ่านแดนลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญ คือ มีปริมาณน้อยที่สุดในรอบ 5 ปี โดยมีรถขนส่งสินค้าผ่านแดนเข้า 1,483 คัน และออก 1,478 คัน ในขณะที่ พ.ศ.2558 ปีก่อนหน้า มีปริมาณรถสินค้าเข้ามามากถึง 2,013 คัน ซึ่งสูงที่สุดในรอบ 5 ปี และส่งออกมากที่สุดในปี พ.ศ.2557 อยู่ที่ 1,969 คัน แต่ในขณะที่รถขนส่งสินค้ามีปริมาณที่ลดลง รถยนต์ส่วนบุคคลกลับเพิ่มขึ้นมากที่สุด โดยมีการแจ้งเข้าเป็นรถไทยมากถึง 21,229 คัน และรถลาว 34,874 คัน ส่วนแจ้งออกเป็นรถไทย 21,292 คัน และรถลาว 34,655 คัน จากตัวเลขดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การค้าในจังหวัดกับประเทศเพื่อนบ้านมีปริมาณที่ลดลง แต่กลับกับรถส่วนบุคคล ซึ่งแปลผลได้ว่าการท่องเที่ยวมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวจำนวนมากของจังหวัดอุบลราชธานีเอง และการผลักดันเส้นทางไทย ลาว เวียดนาม กัมพูชา ให้เป็นเส้นทางแห่งการท่องเที่ยว ทำให้ตัวเลขรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งเข้าและออกเพิ่มมากขึ้นที่สุดในรอบ 5 ปี นอกจากนี้ยังมีรถบริการสาธารณะซึ่งโดยมากจะเป็นนักท่องเที่ยวใช้บริการ โดยมีเส้นทางจากตัวเมืองอุบลราชธานีไปยังปากเซ วันละ 4 เที่ยว ค่าบริการ 200 บาท และอีกเส้นทางหนึ่งจากกรุงเทพฯ ไปยังปากเซ วันละ 2 เที่ยว ทำให้เป็นการเสริมความแข็งแกร่งด้านการท่องเที่ยวให้กับทั้ง 2 ประเทศ นอกจากนี้ทางจังหวัดได้มีการผลักดันให้เกิดสถานีขนส่งที่บริเวณด่านช่องอานม้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวที่จะไปยังกัมพูชาแห่งใหม่อีกด้วย

วัน เดือน ปี	24 มกราคม พ.ศ.2560	เวลา	14:30 – 16:30 น.
สถานที่	ศาลากลางจังหวัดอุบลราชธานี		
ผู้ให้ข้อมูล	สมศักดิ์ จังตระกุล	ตำแหน่ง	ผู้ว่าราชการจังหวัดอุบลราชธานี
เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ แผน และนโยบายของจังหวัดอุบลราชธานีต่อการเปิด AEC		

ในช่วงสุดท้ายของวันคณะวิจัยได้เดินทางไปยังศาลากลางจังหวัดอุบลราชธานี เพื่อเข้าสัมภาษณ์ คุณสมศักดิ์ จังตระกุล ผู้ว่าราชการจังหวัดอุบลราชธานี เพื่อสอบถามถึงประเด็นการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ตลอดจนแผน และนโยบายของจังหวัดอุบลราชธานีต่อการเปิด AEC และด้วยประเด็นดังกล่าวค่อนข้างคาบเกี่ยวกับหน่วยงานอื่น ๆ ท่านผู้ว่าฯ จึงได้เชิญอีก 2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมให้ข้อมูล ได้แก่ พาณิชย์จังหวัด และขนส่งจังหวัด จากข้อมูลที่ได้สัมภาษณ์พบว่า ปัจจุบันอุบลราชธานีมีพัฒนาการด้านการค้าการลงทุนที่ดีเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะที่ด่านช่องเม็ก ที่มีการพัฒนาปรับปรุงตัวด่านให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น ติดเพียงช่องทางการเดินรถยังค่อนข้างคับแคบ เนื่องจากมีการรुक้าของชาวบ้าน ซึ่งกำลังอยู่ในขั้นตอนการเจรจาโดยฝ่ายทหาร สำหรับสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะเป็นน้ำมัน รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถแทรกเตอร์และรถไถนา อาหารสัตว์ เครื่องดื่มบำรุงกำลัง ปูนซีเมนต์ ในขณะที่สินค้านำเข้าจะเป็นกะหล่ำปลี กาแฟ มันเทศ ถั่วลิสง ไม้สำเร็จรูป ผักกาดขาว มันสำปะหลัง และผักคะน้า

ปัจจุบันมีการจัดตั้งกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ที่จะร่วมกันพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ด้วยวิสัยทัศน์ หันส่วนเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ โยธธร และอำนาจเจริญ โดยมุ่งเน้นที่จะขยายฐานการลงทุนไปสู่เพื่อนบ้าน ส่งเสริมการท่องเที่ยวและเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตของกลุ่มจังหวัด มีการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตร การท่องเที่ยวและบริการ และพัฒนาสินค้า OTOP โดยมีจังหวัดอุบลราชธานีเป็นพี่ใหญ่ในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ด้วยความได้เปรียบที่เป็นเมืองชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านทางบกถึง 2 ประเทศ ได้แก่ ลาว และกัมพูชา อีกทั้งยังสามารถเดินทางไปยังเวียดนามได้ด้วยระยะทางเพียงไม่กี่ร้อยกิโลเมตร นอกจากนี้อุบลราชธานียังมีสนามบินนานาชาติ สถานีรถไฟ และโครงข่ายถนนที่จะเชื่อมโยงกับจังหวัดต่าง ๆ ได้มากมาย ได้แก่ ถนนสาย 23 ที่จะวิ่งไปโยธธร 226 และ 24 ที่จะวิ่งไปศรีสะเกษ 212 ที่จะวิ่งไปอำนาจเจริญ 217 ที่จะวิ่งไปด่านช่องเม็ก และ 231 วงแหวนรอบตัวเมืองอุบลราชธานี ทั้งหมดนี้ทำให้อุบลราชธานีถูกวางยุทธศาสตร์ให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัด

ปัจจุบันจังหวัดมี 8 ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 ส่งเสริมการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมมรกต เพื่อให้มีการลงทุนทั้งในและต่างประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมให้มีระบบการคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงทั้งในและประเทศเพื่อนบ้าน ยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้งในประเทศและกับประเทศเพื่อนบ้าน ในเขตสามเหลี่ยมมรกต ยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมให้มีการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการบริการ และเพิ่มแรงดึงดูดของแหล่งท่องเที่ยวภายในจังหวัด ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมให้มีระบบการผลิต การพัฒนาคุณภาพ และการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรอินทรีย์แบบครบวงจร

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ส่งเสริมให้มีการพัฒนาแรงงานทั้งในและต่างประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 7 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน ในการพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิต และยุทธศาสตร์ที่ 8 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

วันพุธที่ 25 มกราคม พ.ศ.2560

วัน เดือน ปี	25 มกราคม พ.ศ.2560	เวลา	9:30 – 10:30 น.
สถานที่	ด่านศุลกากรเขมราฐ		
ผู้ให้ข้อมูล	วัลลภ วุฒาพาณิชย์	ตำแหน่ง	นายด่านเขมราฐ
เรื่อง	การค้าชายแดน และการเปลี่ยนแปลง ภายหลังการเปิด AEC		

ในวันสุดท้ายคณะวิจัยได้เดินทางไปยังด่านศุลกากรเขมราฐ เพื่อเข้าพบ คุณวัลลภ วุฒาพาณิชย์ นายด่านเขมราฐ เพื่อสอบถามถึงประเด็นการค้าชายแดน และการเปลี่ยนแปลง ภายหลังการเปิด AEC พบว่า ด่านศุลกากรเขมราฐมีขอบเขตความรับผิดชอบในพื้นที่ 6 อำเภอ ของอุบลราชธานี ได้แก่ เขมราฐ นาตาล โพธิ์ไทร กุดข้าวปุ้น ตระการพืชผล และม่วงสามสิบ นอกจากนี้ยังดูแลจังหวัดอำนาจเจริญทั้งจังหวัดอีกด้วย สำหรับด่านพรมแดนของศุลกากรเขมราฐมี 2 จุด คือ ที่ด่านพรมแดนเขมราฐ ซึ่งเป็นจุดที่คณะวิจัยเดินทางเข้าไปสัมภาษณ์นายด่าน และด่านพรมแดนบ้านปากแซง ซึ่งเป็นอีกจุดหนึ่งที่คณะวิจัยจะเดินทางต่อไปเยี่ยมชมการค้าชายแดน สำหรับสินค้าทั้งสองจุดนี้ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคของชาวบ้านทั่วไป โดยชาวบ้านจากฝั่งลาวจะข้ามเรือเพื่อมาเลือกซื้อสินค้าในร้านขายของชำในฝั่งไทย และบางส่วนข้ามเพื่อมาหาหมอเท่านั้น ทำให้การค้าโดยรวมของจุดเหล่านี้ยังไม่มีความคึกคัก โดยเฉพาะที่ด่านปากแซง มีสภาพไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้า ด้วยสภาพภูมิประเทศมีตลิ่งสูง และแม่น้ำโขงมีสันทรายตื้นเขิน โดยเฉพาะในหน้าแล้ง ไม่สามารถใช้เรือขนาดใหญ่ขนส่งสินค้าได้ มีเพียงเรือขนาดเล็กที่ไซ้ขนส่งคนได้เท่านั้น เรือสินค้าจึงต้องไปข้ามที่ท่าทรายบ้านนาหินโงน อำเภอนาตาล ซึ่งห่างออกไปราว 3 กิโลเมตร ที่มีร่องน้ำลึก สามารถใช้แพขนานยนต์ขนส่งสินค้าได้ตลอดปี แต่ด้วยข้อจำกัดของแพขนานยนต์ที่เอกชนไม่มีเอกสิทธิ์ การขนส่งสินค้าจำเป็นต้องใช้อำนาจขอเป็นทางการอนุมัติทางเฉพาะคราวตามมาตรา 5 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร จึงทำให้เกิดความล่าช้า

สำหรับแนวโน้มการค้าในเขตความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเขมราฐทั้งหมดนั้น มีมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าทางการเกษตร และอุปโภคบริโภค โดยในปี พ.ศ.2559 มีมูลค่ารวม 641 ล้านบาท โดยเป็นสินค้านำเข้า 47 ล้านบาท และสินค้าส่งออก 594 ล้านบาท ทั้งนี้เนื่องมาจากแขวงสาละวันได้มีการพัฒนาเส้นทางการค้าด้วยดีเสมอมา อีกทั้งยังมีการเชื่อมต่อไปยังเมืองเว้ของเวียดนามเสร็จสิ้นแล้ว โดยมีระยะทางเพียง 258 กิโลเมตร ทำให้สินค้าสามารถวิ่งไปสู่ท่าเรือดานัง อันเป็นประตูการค้าสู่ทะเลจีนใต้ได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น อีกทั้งทางลาวและเวียดนามได้มี

แผนการจัดตั้งให้เมืองสหม่วยและเว้ เป็นด่านสากล หลังจากก่อนหน้านี้ในปี พ.ศ.2556 ลาวและไทยได้มีการผ่อนผันให้จุดผ่านแดน ระหว่างบ้านตะพานและบ้านปากแซง สามารถใช้หนังสือเดินทางของบุคคลทั้งสองประเทศได้ เพื่อเตรียมยกระดับด้านนี้ให้เป็นด่านสากลต่อไป



บรรยากาศการให้สัมภาษณ์ ผู้ว่าราชการจังหวัด รองผู้ว่าราชการจังหวัด พาณิชย์จังหวัดอุบลราชธานี



ด้านศุลกากรช่องเม็ก



ด้านตรวจคนเข้าเมืองช่องเม็ก



ขนส่งจังหวัดอุบลฯ



ด้านศุลกากรเขมราฐ



หอการค้าจังหวัดอุบลราชธานี



อุตสาหกรรมจังหวัดอุบลราชธานี

ภาคผนวก 5 รายงานลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัย ครั้งที่ 2 วันที่ 16 – 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561

ภาคผนวก ที่ 5

รายงานลงพื้นที่เก็บข้อมูลวิจัย

ระหว่างวันศุกร์ที่ 16 ถึงวันจันทร์ที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561

ณ อำเภอเมืองอุบลราชธานี อำเภอสิรินคร จังหวัดนครพนม ประเทศไทย

เมืองจำปาสัก เมืองปากเซ เมืองปากซ่อง และเมืองโขง แขวงจำปาสัก ประเทศลาว

จังหวัดสตึงแตรง จังหวัดกระเจะ จังหวัดไพรแวง จังหวัดพนมเปญ จังหวัดกันดาล จังหวัดกำปงจาม

จังหวัดกำปงธม และจังหวัดเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา

คณะผู้เดินทาง

1. นางสาวนันทา เจริญปัญญาอิง (หัวหน้าโครงการ)
2. นายธนวัฒน์ เดชปรอท (ผู้ร่วมวิจัย)
3. นางสาวสริตา รัศมี (ผู้ช่วยวิจัย)

บทนำ

หลังจากที่คณะวิจัยได้ศึกษาข้อมูลจากเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และลงพื้นที่ครั้งที่ 1 แล้วนั้น ได้ทำการสรุปผลการวิเคราะห์การคัดเลือกเส้นทางที่เหมาะสมแก่การพัฒนา 1 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางอุบลราชธานี-โฮจิมินห์ ซึ่งรูปแบบเส้นทางที่เดิมเป็นวงกลม คือ เริ่มต้นที่จังหวัดอุบลราชธานีทางช่องเม็ก วิ่งเข้าสู่ลาว กัมพูชา เวียดนาม กลับเข้าสู่กัมพูชาอีกครั้ง และออกสู่อุบลราชธานีที่สามเหลี่ยมมรกต ระยะทางรวมกว่าพันกิโลเมตร ซึ่งคณะวิจัยได้ทำการศึกษาเส้นทาง และปัจจัยที่เกี่ยวข้องก่อนลงพื้นที่ ทำให้ได้รายละเอียดงานเส้นทางสาย QL22B, QL13 และ QL22 ที่วิ่งตรงจากด่านชายแดนกัมพูชา (ตบุมขมูม) เข้าสู่เวียดนามจนถึงโฮจิมินห์ และเนื่องด้วยเส้นทางดังกล่าวมีระยะทางที่ยาว สามารถใช้การศึกษาเดิมประกอบได้ จึงตัดการสำรวจพื้นที่ในส่วนนี้ออก และเลือกลงพื้นที่ศึกษาโดยละเอียดเฉพาะเมืองที่ใกล้ชิดและมีผลกระทบทางเศรษฐกิจการค้ากับอุบลราชธานีเท่านั้น ซึ่งได้แก่ เมืองจำปาสัก เมืองปากเซ เมืองปากซ่อง และเมืองโขง แขวงจำปาสัก สปป.ลาว จังหวัดสตึงแตรง จังหวัดกระเจะ จังหวัดไพรแวง จังหวัดพนมเปญ จังหวัดกันดาล จังหวัดกำปงจาม จังหวัดกำปงธม และจังหวัดเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา โดยใช้รถยนต์วิ่งตรวจพื้นที่ตลอดเส้นทางรวมกว่า 1,100 กิโลเมตร ซึ่งมีรายละเอียดการเดินทางตลอด 4 วัน 3 คืน ดังนี้

วันศุกร์ที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561

วัน เดือน ปี	16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561	ระยะทาง	150 กิโลเมตร
สถานที่	อำเภอเมืองอุบลราชธานี อำเภอสิรินธร เมืองปากเซ และเมืองปากช่อง		

เนื่องจากการลงพื้นที่ครั้งที่ 2 มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาเส้นทางที่ได้คัดเลือกมาแล้วอย่างละเอียด เพื่อคัดเลือกอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะเหมาะสมทั้ง 5 ชนิด ได้แก่ ธุรกิจแปรรูปอาหารจากสัตว์น้ำ ธุรกิจแปรรูปอาหารจากผลผลิตการเกษตร ธุรกิจแปรรูปไม้ ธุรกิจคลังสินค้าและโลจิสติกส์ และธุรกิจท่องเที่ยว มาวิเคราะห์คะแนนทั้ง 13 มิติ 5 ปัจจัย ได้แก่ วัตถุดิบ(สำหรับอุตสาหกรรมภาคการผลิต) ความต้องการบริการ (สำหรับอุตสาหกรรมภาคบริการ) พื้นที่ที่สามารถจัดตั้งอุตสาหกรรมชนิดนั้น ความสอดคล้องกับอาชีพเดิมของคนในพื้นที่ และแผนจังหวัดในฉบับปัจจุบันเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชนิดนั้น คณะวิจัยจึงได้ทำการลงพื้นที่เพื่อศึกษาเส้นทางโดยแบ่งเป็น 4 ช่วง 4 วัน โดยในวันแรกมีระยะทางที่ศึกษารวม 150 กิโลเมตร เริ่มจากในช่วงเช้าคณะวิจัยได้ออกเดินทางจากสนามบินดอนเมืองเวลา 7:40 น. ด้วยสายการบิน AirAsia ถึงสนามบินนานาชาติจังหวัดอุบลราชธานีเวลา 9:00 น. โดยได้สำรวจตัวสนามบิน พบว่า มีโครงการปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร และขยายพื้นที่สนามบินด้วยงบกว่า 170 ล้านบาท เนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารมากขึ้น จากนั้นนั่งรถเข้าเมืองเพื่อตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจในตัวเมือง พบว่า ภาพรวมยังมีลักษณะคล้ายคลึงกับการลงพื้นที่ในครั้งแรก (1 ปีก่อนหน้า) นอกจากนี้ได้สอบถามชาวบ้านพบว่า ส่วนใหญ่สินค้าและบริการยังไม่มีอะไรโดดเด่นนัก มีเพียงเรื่องการท่องเที่ยวที่เป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจได้ตลอดทั้งปี ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากตัวอุบลราชธานีเองมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติจำนวนมาก และยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านบริการ ทั้งที่พักโรงแรม ร้านอาหาร โครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม สาธารณูปโภค ขอบปึงมอล และสถาบันเทิดทูนครัน แม้ในช่วง 1 ปีของการลงพื้นที่ จังหวัดจะมีการเปลี่ยนแปลงผู้ว่าราชการจังหวัด แต่ก็ได้มีการต่อยอดนโยบายแนวคิดด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมให้ตัวเมืองอุบลราชธานีเองเป็นเมืองสุขภาพ โดยเพิ่มงบลงทุนด้านกีฬา และท่องเที่ยวรวมกว่า 7,000 ล้านบาท ทั้งนี้เพื่อผลักดันในการเป็นเจ้าภาพซีเกมส์ ครั้งที่ 33 ในปี พ.ศ.2568 โดยการใช้พื้นที่ทางทหารกว่า 2,000 ไร่ ในอำเภวารินชำราบ ซึ่งคาดว่าจะมีตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดเพิ่มขึ้นกว่า 4% นอกจากนี้ยังมีโครงการปรับปรุงถนนสายหลักไปยังอำเภอและจังหวัดข้างเคียง จัดทำแผนการทำอุโมงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรหนาแน่น โครงการสร้างสะพานจากอำเภอนาตาลไปยังแขวงสาละวัน โครงการสร้าง Big Data ให้กับพื้นที่ และพัฒนาด้านอาหารปลอดภัยอีกด้วย ทั้งหมดนี้เพื่อสร้างให้อุบลราชธานีกลายเป็นเมืองสมัทธิในอนาคต

จากการลงพื้นที่สำรวจด้านเศรษฐกิจ พบว่า ปัจจุบันจังหวัดอุบลราชธานีมีรายได้ต่อหัวค่อนข้างสูง เพราะมีการกระจายตัวของประชากรภายในจังหวัดประมาณ 1.8 ล้านคน และมีประชากรรายได้ต่ำกว่าเกณฑ์ไม่ถึง 3,000 ครั้วเรือน จึงทำให้ภาคการเกษตรเติบโตกว่าปีที่แล้วที่ได้ลงพื้นที่ศึกษาประมาณ 3% สำหรับภาคอุตสาหกรรม พบว่า มีการจ้างงานเพิ่มขึ้นกว่า 5% เป็นเงินประมาณ 1.2 แสนล้านบาท จาก

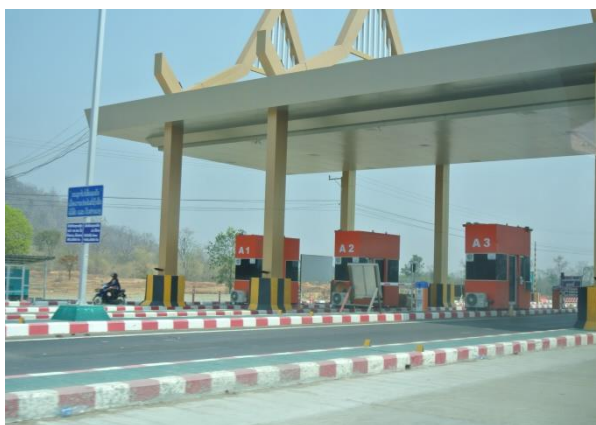
ภาพรวมเศรษฐกิจเติบโตขึ้นกว่าปีก่อนที่ได้ศึกษาไม่ต่ำกว่า 4% โดยพืชเศรษฐกิจหลักยังคงเป็นข้าว มันสำปะหลัง และไม้ผล เน้นการแปรรูปสร้างมูลค่าเพิ่ม ส่วนภาคบริการขยายตัวสูงใกล้เคียงกับตัวเลขของรัฐบาล นอกจากนี้ยังพบว่า ภาคเอกชนมีความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐในจังหวัด ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในหลายมิติ ทั้งภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้า ซึ่งราคาพืชผลทางการเกษตรที่ตกต่ำในปีก่อนที่ได้ลงพื้นที่ศึกษา เริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้นเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น และจะส่งผลชัดเจนต่อภาพรวมของเศรษฐกิจในปี 2561 ส่วนการคมนาคม และการส่งเสริมผลเมือง มีการส่งเสริมด้านกีฬาตามที่กล่าวข้างต้น ด้วยการดึงศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวที่หลากหลายมาใช้ เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจจังหวัด ที่สามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไปยังประเทศเพื่อนบ้านโดยการเป็นศูนย์กลางหรือเป็นฮับด้านการบิน ที่มีไฟล์ทบินถึง 19 เที่ยวบิน สามารถบินตรงมาจากอุตะเภหรือมาจากเชียงใหม่ได้ด้วยค่าเดินทางที่มีราคาถูก ซึ่งหากดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ก็จะเกิดการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้ชุมชนมีรายได้

อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยพบว่า การกระตุ้นเศรษฐกิจที่จะเห็นได้ชัดในปีนี้ คือ การท่องเที่ยวและกีฬาดังนั้นการค้าที่จะเพิ่มขึ้นไปตามกลไกการพัฒนา และกิจการร้านโชห่วยที่ถูกกระตุ้นขึ้นมาด้วยบัตรสวัสดิการแห่งรัฐสำหรับผู้มีรายได้น้อย หรือกิจกรรมธงฟ้าประชารัฐ ที่คาดว่าจะทำให้รายได้ประชากรเพิ่มขึ้น

หลังจากลงศึกษาตัวเมืองอุบลราชธานีแล้ว คณะวิจัยได้เดินทางไปยังอำเภอสิรินธร เพื่อศึกษาสภาพการค้าบริเวณชายแดน พบว่า บรรยากาศชบเซา ผู้ค้าเบาบางกว่าการลงพื้นที่ในครั้งแรก ในขณะที่ด้านนักท่องเที่ยวก็มีจำนวนน้อยลง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากปัญหาที่ดินที่เคยได้ลงศึกษาพูดคุยกับหน่วยงานราชการ และภาคเอกชนในการลงพื้นที่ครั้งแรก แต่จากการศึกษาพื้นที่ครั้งนี้ พบว่า มีโครงการพัฒนาระบบรางเส้นทางเดชอุดม นาเยีย ชื่องเม็กเกิดขึ้น โดยการพัฒนาของกระทรวงคมนาคมในการสร้างรถไฟทางคู่เพื่อช่วยในการขนส่ง และกระจายสินค้า จากศรีสะเกษ มาจบที่ชื่องเม็กนี้

คณะวิจัยได้เดินทางต่อไปยังเมืองปากเซ และเมืองปากช่อง เพื่อศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงการค้าและบริการ ด้วยถนนหมายเลข 16 พบว่า มีนักลงทุนเข้ามาสัมปทานถนนจากชายแดนชื่องเม็กเข้ามายังตัวเมืองปากเซ และเมืองจำปาสัก จึงทำให้ถนนในช่วงต้นของการเข้าสู่เมือง มีสภาพที่ติดตลอดเส้นทาง โดยการเก็บค่าผ่านทางเพื่อเข้าสู่ปากเซมี 2 ด่าน และด่านจำปาสักมี 3 ด่าน ค่าใช้จ่ายอยู่ที่ประมาณ 80 บาท/ด่าน แต่จากการสังเกตพบว่า ผู้ใช้เส้นทางบางรายมีการต่อรองเจรจาราคากับผู้เก็บเงิน จึงยังไม่มีมาตรฐานด้านราคาราคา จากนั้นผู้วิจัยได้ศึกษาเส้นทางหมายเลข 16 ไปยังด้านตะวันออก พบว่า ถนนกำลังปรับปรุง โดยการเว้นช่องทางเดินรถไว้เพียง 1 เลน จาก 4 เลน ตลอดเส้นทาง จากการสอบถามชาวบ้านในพื้นที่ได้ให้ข้อมูลว่า มีการเริ่มปรับปรุงเส้นทางมากกว่า 2 ปี แต่ยังไม่มีความคืบหน้ามากนัก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากมีการปรับปรุงพร้อมกัน 4 เลน ตลอดระยะทางกว่า 50 กิโลเมตร จึงทำให้ใช้ระยะเวลานาน และงบประมาณสูงจากผลการปรับปรุงเส้นทางที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีไฟส่องสว่าง ไม่มีปั้มน้ำมัน และไม่มีการจัดกันเขตการก่อสร้างที่ดี ส่งผลให้รถของคณะวิจัยได้รับอุบัติเหตุอย่างร้าย ทำให้เห็นได้ชัดว่า เส้นทางนี้ไม่เหมาะแก่การ

ขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว นอกจากนี้พบว่า การก่อสร้างถนนไม่มีการวางท่อระบายน้ำ ทั้งนี้อาจส่งผลเสียได้ในอนาคต แต่สำหรับด้านสัญญาณโทรคมนาคม นับว่ามีการพัฒนาที่ดี โดยคณะวิจัยได้เลือกใช้ระบบ AIS ของไทย 1 สัญญาณ และระบบ UNITEL ซึ่งเป็นค่ายโทรศัพท์รายใหญ่ของ สปป.ลาว ในการศึกษาพบว่า มีสัญญาณโทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ตที่ติดตลอดเส้นทาง (4G) แต่จากการสอบถามคนในพื้นที่ได้ข้อมูลว่า หากใช้เครือข่ายอินเทอร์เน็ตของ สปป.ลาว เอง ตัวเลขสัญญาณที่ได้รับ ไม่ตรงกับความเร็วที่สามารถเข้าถึงได้ สำหรับด้านสาธารณสุข ชาวบ้านในพื้นที่ให้ข้อมูลว่า หากเป็นโรคทั่วไปส่วนใหญ่จะรักษากันเอง และหากมีอาการหนักจะเลือกไปรักษาที่ประเทศไทย (อุบลราชธานี) ทั้งนี้เนื่องจาก สถานพยาบาลในพื้นที่มีน้อย และชาวบ้านไม่ไว้วางใจในคุณภาพ จึงไม่เลือกรักษาในโรงพยาบาลพื้นที่



ด่านเก็บเงินทางด่วนบริเวณผ่านจากด่านตรวจคนเข้าเมือง จำปาสัก



สภาพเมืองจำปาสักที่มีการปรับปรุงเมืองบริเวณริมแม่น้ำโขง



สภาพไร่กาแฟที่ปากช่อง จำปาสัก



สภาพถนนสองเลน สภาพเป็นดินลูกรังเป็นระยะ ๆ



บริการน้ำมันปตท.ในจำปาสัก

บริเวณที่จอดรถขนส่งสินค้าผ่านแดน

สำหรับเมืองปากซ่องที่คณะวิจัยได้เดินทางไปศึกษา เป็นเมืองเกษตรด้านกาแฟ เนื่องจากมีภูมิศาสตร์เป็นพื้นที่ราบสูง และมีอากาศเย็นตลอดปี นักลงทุนทั้งจาก สปป.ลาว เองก็ได้มีการลงทุนส่งเสริมและจัดตั้งโรงงานผลิตกาแฟหลายแห่ง และจากต่างชาติ โดยเฉพาะนักลงทุนไทยเข้าไปพัฒนาไร่ขนาดใหญ่จำนวนมาก โดยเปิดให้เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวและศึกษาด้านประวัติศาสตร์อีกด้วย

ในช่วงค่าคณะวิจัยได้ศึกษาสภาพตลาดการค้าในตัวเมืองปากเซ พบว่า ไม่คึกคักมากนัก ร้านค้าส่วนใหญ่เริ่มปิดกันเวลาประมาณ 17:00 น. คงเหลือเพียงร้านอาหาร ร้านขายยา และร้านขายของชำท้องถิ่นเท่านั้น สำหรับสถาบันเชิง มีการกำหนดเวลาให้ปิดที่เวลาเที่ยงคืน จึงพบนักท่องเที่ยวส่วนมากเป็นชาวเอเชีย ไม่ค่อยมีชาวตะวันตกมากนัก

วันเสาร์ที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561

วัน เดือน ปี	17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561	ระยะทาง	620 กิโลเมตร
สถานที่	เมืองปากเซ เมืองจำปาสัก เมืองโขง จังหวัดสตึงแตรง จังหวัดกระแจะ จังหวัดไพรแวง และจังหวัดพนมเปญ		

คณะวิจัยได้เดินทางสำรวจสภาพเศรษฐกิจในตลาดเช้าเมืองปากเซทั้ง 2 ตลาด ได้แก่ ตลาดใหม่เมืองปากเซ และตลาดดาวเรือง พบว่า สินค้าส่วนใหญ่เป็นผลิตผลจากในพื้นที่เอง ทั้งด้านการเกษตร และเนื้อสัตว์ ส่วนการนำเข้าโดยส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบที่มาจากไทย อันเป็นปัจจัยหลักให้อาหาร โดยทั่วไปมีราคาสูงกว่าประเทศไทยกว่าเท่าตัว จากการเดินสำรวจและสอบถามชาวบ้านพบว่า ราคาอาหารริมถนนหรือในตลาดทั่วไปจะเริ่มจากราคา 15,000 กีบ หรือ ราว ๆ 60 บาท ซึ่งเมื่อเช้าสำรวจในร้านอาหารขนาดกลางขึ้นไป จะมีราคาที่สูงกว่านี้ราว 10-20 เปอร์เซนต์ โดยสามารถซื้อสินค้าและบริการด้วยเงินบาทได้ สำหรับเครื่องใช้อุปกรณ์ในบ้านส่วนใหญ่มีการนำเข้ามาจากจีน นอกจากนี้ภายในตลาด จะสามารถพบร้านขายทองคำจำนวนมาก ซึ่งไม่ได้มีการขายทองเพียงอย่างเดียว ยังมีการรับแลกเปลี่ยนเงินตรา และขายซิเมนต์โทรศัพท์อีกด้วย เมื่อเข้าไปสอบถามผู้ค้าได้ข้อมูลว่า โดยส่วนใหญ่คนลาวนิยมเก็บเงินในรูปของทองคำ และการตั้งร้านทองคำในตลาดสดสามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้ง่าย จึงเป็นวัฒนธรรมการซื้อขายทองแบบนี้ในทุกแขวงของลาว นอกจากนี้ยังสามารถพบร้านกาแฟเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจาก

เมืองปากเซถือเป็นเมืองหลวงด้านการผลิตกาแฟของอาเซียน จึงสามารถพบนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย และ ยุโรปเลือกซื้อกาแฟดื่มในตลาดยามเช้าได้ โดยมีราคาเริ่มต้นที่แก้วละประมาณ 60 บาท เมื่อสำรวจ ภายนอกตลาด พบการลงทุนของค่ายกาแฟไทยที่ผูกธุรกิจกับปั้มน้ำมันเข้าไปลงทุนด้วยเช่นกัน โดยมีราคา ใกล้เคียงกับกาแฟลาวแบรนด์ชื่อดัง นับว่าพื้นที่เมืองปากเซมีความน่าสนใจด้านผลิตและส่งออกกาแฟเป็น อย่างมาก ซึ่งนอกจากมีนักธุรกิจไทยเข้ามาลงทุนปลูก ลงทุนขาย และลงทุนส่งออกแล้ว ยังมีอดีต นักการเมืองไทยเข้ามาทำความร่วมมือเป็นพันธมิตรทางธุรกิจกับค่ายกาแฟดังของลาว เพื่อส่งออกกาแฟไป ยังประเทศต่าง ๆ ทั่วอาเซียนแล้ว



ตลาดใหม่ปากเซ นอกจากตลาดสดแล้ว ยังมีร้านขายทองหลายร้าน

หลังจากศึกษาสภาพเศรษฐกิจการค้าในเมืองปากเซแล้ว ผู้วิจัยออกสำรวจรอบตัวเมือง พบที่พัก โรงแรม และร้านอาหารจำนวนมาก ถือเป็นความพร้อมด้านการเป็นเมืองท่องเที่ยวที่ดี เมื่อสอบถามคนใน พื้นที่ด้านสัญญาณโตรคมนาคม โครงสร้างพื้นฐาน ความปลอดภัยของเมือง และสาธารณูปโภค พบว่าอยู่ใน เกณฑ์ที่ดีในทุกปัจจัย แต่เมื่อผู้วิจัยออกสำรวจถนนไปยังนอกตัวเมืองในเส้นทางหมายเลข 13 พบว่า เป็น ถนนลาดยางมีเพียง 2 เลน ไม่มีไฟส่องสว่าง และไม่มีการตีเส้นจราจรตลอดเส้นทาง โดยผู้คนส่วนใหญ่จะมุง เดินทางไปยังเมืองจำปาสัก และเมืองโขง ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ และเส้นทางเชื่อมต่อไปยังประเทศ กัมพูชา ผู้วิจัยพบว่า ตลอดเส้นทางไม่มีรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่วิ่งผ่าน มีเพียงรถขนส่งสินค้าขนาดกลางที่ ขนส่งเปียร์ลาว และกลุ่มโรงงานขนาดเล็กที่จัดตั้งระหว่างเส้นทางเท่านั้น

เมื่อถึงจุดผ่านแดนลาว-กัมพูชา พบว่าด่านทั้ง 2 มีขนาดเล็ก มีกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวเอเชียและตะวันตกจำนวนไม่ถึง 50 คน รอทำเอกสารเพื่อข้ามแดน ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวเยอรมัน พบปัญหาการเรียกเก็บเงินที่ไม่ถูกต้อง เพื่อทำเอกสารข้ามแดนทั้งฝั่งลาวและฝั่งกัมพูชา ส่งผลให้นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ไม่พอใจ และเกิดปัญหาในการทำเอกสารในเวลาต่อมา หลังจากนั้นผู้วิจัยได้เดินทางสำรวจเส้นทางในประเทศกัมพูชาด้วยถนนหมายเลข 7 เพื่อเข้าสู่จังหวัดสตึงแตรง และจังหวัดกระเจะ พบว่า มีรูปแบบการพัฒนาเส้นทางต่างจากของกลุ่มลาวได้ คือ มีการแบ่งถนนเป็นช่วง ๆ ช่วงที่หนึ่งเป็นถนนลาดยาง 2 เลน มีเส้นจราจร ไม่มีไฟส่องสว่างตลอดเส้นทาง สลับกับถนนลูกรัง ราวช่วงละ 5 กิโลเมตร มีปั๊มน้ำมันขนาดเล็ก (ปั๊มหลอด) กระจายอยู่ห่าง ๆ กันตลอดเส้นทางหมายเลข 7 ซึ่งหากวิ่งสุดสาย ถนนสายนี้จะไปเข้าสู่ประเทศเวียดนามที่ถนนหมายเลข QL13

จากนั้นผู้วิจัยเดินทางต่อไปยังจังหวัดไพรแวงด้วยถนนหมายเลข 8 พบว่า เมื่อเข้าสู่เส้นทางสายนี้เริ่มมีไฟส่องสว่างเป็นช่วง ๆ ในย่านชุมชน เป็นถนนลาดยาง มีเส้นจราจร ปั๊มน้ำมันขนาดกลาง (มีห้องน้ำบริการ) และป้ายบอกเส้นทาง (ภาษากัมพูชา) ตลอดเส้นทาง และเมื่อเช็คสัญญาณโทรศัพท์ พบว่าอยู่ในระดับ EDGE เท่านั้น เมื่อเข้าสู่ตัวจังหวัดพนมเปญที่ถนนหมายเลข 6 พบว่า ถนนมีขนาดใหญ่ 6 เลน มีไฟส่องสว่างมากขึ้น รอบข้างมีโครงการพัฒนาเมือง บ้านจัดสรร และธุรกิจป้ายโฆษณาตลอดเส้นทาง สำหรับสัญญาณโทรศัพท์พบว่าอยู่ในระดับ 4G เมื่อเข้าสู่ตัวเมืองพนมเปญ ถนนเหลือ 4 เลน การจราจรเริ่มแออัด และมีความเจริญพร้อมในด้านการเป็นเมืองหลวงอย่างครบครัน โดยผู้วิจัยได้ออกเดินสำรวจตลาดในช่วงกลางวัน พบว่า มีร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรมที่พัก และสถานบันเทิงเปิดให้บริการมากมายตลอดคืน ถือได้ว่าเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ



สภาพถนนไม่ดี ทำให้รถต้องจอดซ่อมข้างทาง



สภาพเส้นทางชายแดน ลาว-เขมร ด้านสตึงแตรง

วันอาทิตย์ที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561

วัน เดือน ปี	18 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561	ระยะทาง	360 กิโลเมตร
สถานที่	จังหวัดพนมเปญ จังหวัดกันดาล จังหวัดกำปงจาม จังหวัดกำปงธม และจังหวัดเสียมราฐ		

ในวันที่ 3 ของการลงพื้นที่ศึกษา คณะวิจัยอยู่ในตัวเมืองพนมเปญ ประเทศกัมพูชา โดยในช่วงเช้า คณะวิจัยได้ออกสำรวจเศรษฐกิจการค้าการลงทุนในตัวเมืองโดยรอบ และเข้าศึกษาในตลาด Central Market พบสินค้าอุปโภคบริโภคนำเข้าจากจีนจำนวนมาก สำหรับเครื่องปรุงและวัตถุดิบอาหารเป็นสินค้านำเข้าจากเมืองไทย ส่วนอาหารและของสด เป็นสินค้ามาจากในพื้นที่เอง เมื่อสำรวจราคาอาหารพบว่า มีราคาเฉลี่ยอยู่ที่จานละ 2 ดอลลาร์ ซึ่งการใช้จ่ายเงินตราสามารถใช้เป็นเงินดอลลาร์ หรือเงินเรียลก็ได้ แต่จากการสอบถามผู้ค้าส่วนใหญ่ไม่รับเงินบาทไทย

หลังจากนั้นผู้วิจัยออกเดินทางตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจภายในตัวเมือง พบว่ามีการลงทุนของนายทุนต่างชาติจำนวนมากเข้ามาสร้างกิจการ เช่น ห้างขนาดใหญ่ที่นักธุรกิจญี่ปุ่นลงทุนกลางถนนสายหลักของเมือง โรงแรมค่ายดังที่มีในเมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลก และนักลงทุนรุ่นใหม่ด้านการเงิน เข้ามาพัฒนาระบบการใช้จ่ายผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างแพร่หลาย นอกจากนี้ คณะวิจัยได้ลงพื้นที่สำรวจระบบการคมนาคมขนส่งทางราง และทางน้ำ พบว่า ท่าเรือพนมเปญไม่ได้รับความนิยมมากนัก มีเพียงโครงสร้างท่าเรือแต่ไม่มีเรือเข้าเทียบ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากแม่น้ำโขงในส่วนที่ติดกับพนมเปญ เป็นช่วงแม่น้ำขนาดเล็กและตื้น จึงทำให้เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบได้ ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางน้ำไม่เป็นที่นิยมมากนัก ส่วนด้านการขนส่งทางรางพบว่า มีเพียงการขนส่งสินค้าทั่วไป ในปริมาณที่ไม่มากนัก และไม่เป็นที่นิยมของคนในการเดินทางด้วยรถไฟในเมืองนี้ หลังจากนั้นผู้วิจัยได้ออกเดินทางเข้าสำรวจตลาดรัสเซีย และได้พูดคุยกับผู้ประกอบการค้าในตลาดที่เปิดให้บริการ พบว่า ผู้ค้าในตลาดส่วนใหญ่ปิดวันอาทิตย์ โดยสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าจากพนมเปญเอง จึงมีลักษณะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป ต่างจากตลาด Central Market นอกจากนี้พบว่า มีร้านอาหารเปิดให้บริการโดยรอบ ราคาเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 2 ดอลลาร์ พบนักท่องเที่ยวชาวเอเชียและชาวตะวันตกเข้ามาท่องเที่ยวจำนวนหนึ่ง นอกจากนี้ ยังพบรถเมย์รูปแบบใหม่ที่มีความทันสมัยให้บริการภายในเมืองมายังตลาดแห่งนี้ด้วย หลังจากนั้นผู้วิจัยออกเดินทางสำรวจพื้นที่เมืองใหม่บนเกาะพาดผ่านถนนหมายเลข 1 พบโครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยระดับราคาสูงจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีเอนเตอร์เทนเมนต์คอมเพล็กซ์ และท่าเรืออีกด้วย



สภาพปั้มน้ำมันทั่วไปเส้นทางไปพนมเปญ



การข้ามสะพานเหล็ก จะสลับรถเพื่อข้ามไปมา



สภาพตลาดในเมืองพนมเปญ



ผู้วิจัยออกเดินทางต่อไปยังเมืองเสียมราฐ ด้วยเส้นทางหมายเลข 5 เพื่อสำรวจตัวเมืองจังหวัดกันดาล จังหวัดกำปงจาม จังหวัดกำปงธม พบว่า ตลอดเส้นทางในจังหวัดดังกล่าว มีคุณภาพในเกณฑ์ดี เป็นถนนลาดยาง 2 เลน มีเส้นจราจร มีไฟส่องสว่างในย่านชุมชน มีสัญญาณโทรศัพท์ระดับ 4G และมีปั้มน้ำมันขนาดกลางและขนาดใหญ่ โดยพบรถขนส่งสินค้าผ่านเป็นช่วง ๆ เนื่องจากมีโรงงานผลิตสินค้าทางการเกษตรในระหว่างเส้นทาง แต่ในบางช่วงยังพบการจัดงานของชาวบ้านด้วยการปิดถนน และสัตว์ เช่น วัว ขึ้นมาเดินบนเส้นทางจราจรเป็นระยะ เมื่อเข้าสู่ตัวเมืองเสียมราฐ ถนนถูกขยายเป็น 4 เลน และมีเลนเฉพาะให้รถ 3 ล้อ และรถขนาดเล็ก วิ่งในเลนขนาดใหญ่บริเวณไหล่ทาง มีไฟส่องสว่างตลอดจนเข้าเมืองพบการค้าขายตลอดคืน ลักษณะเป็นเมืองท่องเที่ยวเต็มรูปแบบ ทั้งร้านค้าปลีก ร้านอาหาร ที่พักโรงแรม สถานบันเทิง และขนส่งสาธารณะให้เลือกใช้บริการมากมาย

วันอาทิตย์ที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561

วัน เดือน ปี	19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2561	ระยะทาง	100 กิโลเมตร
สถานที่	เสียมราฐ		

ในวันสุดท้ายคณะวิจัยได้ออกเดินทางด้วยรถ 3 ล้อ ซึ่งเป็นพาหนะที่นิยมของคนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว เพื่อสัมผัสวิถีชีวิต และเพื่อความเข้าใจในรูปแบบการขนส่งของคนในพื้นที่ พบว่ามีการแบ่งเลนให้รถ 3 ล้อวิ่งบนถนนเส้นใหญ่บริเวณไหล่ทาง ผู้คนใช้เป็นขนส่งสาธารณะในชีวิตประจำวัน ตลอดจนเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญที่มีระยะทางไกลหรือสนามบิน โดยราคาอยู่ที่การตกลงระหว่างผู้ให้บริการและผู้ขับ ซึ่งจากการสอบถามพบว่า ส่วนใหญ่จะใช้วิธีการเหมาเป็นรอบ หรือเป็นวัน ตกอยู่ที่ประมาณวันละ 20-40 ดอลลาร์ ทั้งนี้สินค้าและบริการในเมืองเสียมราฐ สามารถใช้สกุลเงินได้หลากหลาย ทั้งเงินดอลลาร์ เรียล บาท เยน หยวน และก๊ีบ โดยผู้ให้บริการส่วนใหญ่นิยมมาเที่ยวนครวัดนครธม ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกขนาดใหญ่ ผู้วิจัยเข้าสำรวจตลาดเช้า พบว่ามีตลาดเช้าหลายแห่ง ส่วนใหญ่มีสินค้าด้านการเกษตร และของสดทั่วไปจากในพื้นที่ สำหรับเครื่องปรุงและวัตถุดิบเป็นสินค้าที่มีตรานำเข้าจากประเทศไทย และบางส่วนนำเข้าจากจีน



รถสามล้อเป็นที่นิยมสำหรับการท่องเที่ยว
ในเสียมราฐ



สถานที่จำหน่ายตั๋วสำหรับนักท่องเที่ยวเข้าชม
นครวัด-นครธม

พบนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย และตะวันตกจำนวนมาก มีธุรกิจไกด์นำเที่ยว ที่พัก ร้านอาหาร ร้านของฝาก ตลาดขนาดเล็กและใหญ่จำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีตลาดกลางคืนอันเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว ส่งผลให้เมืองเสียมราฐมีความคึกคักทั้งด้านการเป็นเมืองท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่สุดในกัมพูชา อีกทั้งยังมีโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมที่มีความพร้อม ทั้งถนน สนามบินนานาชาติที่ทันสมัยด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ความพร้อมด้านสาธารณูปโภคน้ำไฟ และระบบโทรคมนาคม 4G



สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชั้น 6 อาคารประชาธิปไตย-รำไพพรรณี

พญาไท กรุงเทพฯ 10330

โทร. 02 2187440 โทรสาร 02 2187446