

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความได้เปรียบในเรื่องขนาดของพื้นที่ ซึ่งมีขนาดใหญ่ 1 ใน 3 ของพื้นที่ประเทศ และตั้งอยู่ใกล้กับประเทศเพื่อนบ้าน คือ สาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาวและกัมพูชาประชาธิปไตย ในขณะที่มีข้อจำกัดในการพัฒนา เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูง ประกอบกับเป็นภูมิภาคที่มีปัญหาด้านความขาดแคลนทรัพยากรน้ำโดยเฉพาะ ในฤดูแล้ง และดินเค็ม ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ อย่างไรก็ตามภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการเข้าถึงสะดวกโดยเฉพาะทางรถยนต์ เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ

สำหรับจังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ติดกับชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและกัมพูชาประชาธิปไตย เป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีแหล่งท่องเที่ยวมากมาย และมีความพร้อมทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ มีการคมนาคมที่สะดวกสามารถใช้เชื่อมโยงกลุ่มประเทศอินโดจีน คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 217 (อุบลราชธานี – ชองเม็ก) ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งเพื่อติดต่อค้าขายกับกลุ่มประเทศอินโดจีนทางด้านชองเม็ก โดยทางหลวงหมายเลข 16 สู่ปากเซ จำปาศักดิ์ ทางหลวงหมายเลข 13 และ 213 เข้าสะเต็งตริงของกัมพูชาประชาธิปไตย จากการศึกษาพบว่า จังหวัดอุบลราชธานีได้เปรียบทางด้านที่ตั้ง เนื่องจากมีระยะทางใกล้กับกรุงเทพมหานครมากกว่าจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว และยังมีอาณาเขตเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวทางบก โดยไม่มีแม่น้ำขวางกั้น และติดต่อกับกัมพูชาประชาธิปไตย ถือเป็นปัจจัยสนับสนุนด้านการผลิต การขนส่งวัตถุดิบ และสินค้าต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลให้จังหวัดอุบลราชธานี และมีการเติบโตในอัตราที่สูงขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 กำหนดให้เมืองอุบลราชธานี เป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญ จากความได้เปรียบในเรื่องที่ตั้งเหมาะสม ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ให้กลุ่มเมืองชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการพัฒนาเชื่อมโยงกลุ่มพื้นที่ด้วยโครงข่ายถนนทั้งภายในกลุ่มเมืองหลักและเมืองชายแดน หรือเมืองชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 ได้มีการ

สนับสนุนการค้าและการบริการของภาค เพื่อเป็นประตูเชื่อมโยงกลุ่มประเทศอินโดจีน โดยมี อุบลราชธานีเป็นศูนย์กลางหลัก พัฒนาเมืองชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจควบคู่กับเมืองที่น่าอยู่ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน และโครงการพัฒนาของรัฐบาลเกิดขึ้นมากมาย ส่งผลให้มีการขยายตัวของประชากรสูง โดยเฉพาะในกลุ่มจังหวัดชายแดน ซึ่งจังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดที่มีขยายตัวของประชากรสูงสุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.57 ต่อปี

ในด้านโครงสร้างเศรษฐกิจ จังหวัดอุบลราชธานีที่มีการเติบโตในสาขาการขนส่ง และคมนาคม เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.07 ต่อปี ซึ่งเป็นสาขาที่ทำรายได้ให้แก่จังหวัดอุบลราชธานีอย่างต่อเนื่อง ยังผลให้จังหวัดอุบลราชธานีกลายเป็นเมืองชายแดนที่มีช่องทางการค้าชายแดนในการ นำเข้าและส่งออกสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งไทยได้เปรียบดุลการค้ามาโดยตลอด

มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนของจังหวัดอุบลราชธานี ใน พ.ศ.2544 – 2547 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 47.02 และ 51.70 แม้ว่าจะลดลงใน พ.ศ.2547 แต่ก็ไม่มากเท่าไร ลดลงเพียง ร้อยละ -3.85 ต่อปี สำหรับการนำเข้าก็เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.38 และ 15.16 แต่ใน พ.ศ.2547 ก็ลดลง ร้อยละ -18.81 เช่นเดียวกับมูลค่าการส่งออกที่ลดลง กล่าวได้ว่าในระยะเวลาที่มีการส่งสินค้าออกใน มูลค่าที่เพิ่มขึ้น รัฐบาล ผู้ผลิต พ่อค้า ผู้ส่งออก ก็จะมีรายได้เพิ่มมากขึ้น สภาพะการการค้าการลงทุนก็ จะเพิ่มขึ้น มีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น เศรษฐกิจของประเทศจะเจริญขึ้นตามไปด้วย การนำ สินค้าเข้าเป็นการเพิ่มการลงทุน ในกรณีที่มีการนำสินค้าเข้า เพื่อทำการผลิตหรือนำวัตถุดิบเข้ามา เพื่อใช้ในการผลิต ทำให้มีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น และรายได้ประชาชาติก็จะเพิ่มมากขึ้น สำหรับ สินค้านำเข้าที่สำคัญของจังหวัดอุบลราชธานี ได้แก่ ไม้แปรรูป และสินค้ากสิกรรม สำหรับสินค้า ส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สินค้าเชื้อเพลิง อุปโภค / บริโภค และวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น

การไหลเวียนของสินค้า มีผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาคและ ระหว่างภาค เห็นได้จากมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนของจังหวัดอุบลราชธานี ใน พ.ศ.2546 เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ.2545 ถึงร้อยละ 51.7 ต่อปี ก่อให้เกิดการสร้างงานของคนในพื้นที่และนอก ภูมิภาค เห็นได้จาก จำนวนประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป ที่ทำงานในสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บ สินค้า และการคมนาคม ของจังหวัดอุบลราชธานี เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.97 ต่อปี จาก พ.ศ.2543

ในการศึกษาการไหลเวียนของสินค้าผ่านชายแดนช่องเม็ก มีสินค้านำเข้า 6 ประเภท พบว่า ไม้แปรรูป มีแหล่งบริโภคระยะทางไกลสุด คือ กรุงเทพฯ และทั่วประเทศ เศษ เปลือกบง กะหล่ำปลี และพืชผักมีแหล่งบริโภคระยะทางไกลสุดที่กรุงเทพฯ และสินค้าประเภท

อุปโภค / บริโภค มีแหล่งบริโภคในจังหวัดอุบลราชธานีเท่านั้น สำหรับสินค้าส่งออก พบว่า สินค้าประเภทเชื้อเพลิง ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และก๊าซหุงต้ม มีแหล่งผลิตที่จังหวัดชลบุรีเพียงแห่งเดียว วัสดุก่อสร้าง มีต้นทางที่จังหวัดอุบลราชธานีและกรุงเทพฯ และสินค้าอุปโภค / บริโภค มีต้นทางที่จังหวัดอุบลราชธานี ชลบุรี และกรุงเทพฯ นอกจากนี้การขนส่งสินค้าจากชายแดนก่อให้เกิดอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการซ่อม เคาะ ฟันสี ปะยาง ทำท่อไอเสียรถยนต์

การไหลเวียนของสินค้านำเข้า ศึกษาถึงความเชื่อมโยงไปข้างหน้า ว่าสินค้าที่เป็นวัตถุดิบสามารถนำมาผลิตในอุตสาหกรรมใดบ้าง โดยสินค้าประเภทไม้แปรรูป ซึ่งเป็นสินค้าสำคัญที่นำเข้ามาเป็นอันดับหนึ่ง ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการนำเข้ามาไม้แปรรูป เช่น ไซ ซอย อบ เลื่อย ทำวงกบ ประตู หน้าต่าง เฟอร์นิเจอร์ เครื่องเรือน เครื่องใช้ จากไม้สำหรับสินค้า จากสถิติจำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ พบว่า ในจังหวัดอุบลราชธานี อำเภอที่มากที่สุด ในจังหวัด คือ อำเภอเมืองอุบลราชธานี และอำเภวารินชำราบ มีร้อยละ 35.17 ของจังหวัดอุบลราชธานี แต่สินค้าประเภทพืชผักและอุปโภค / บริโภค ไม่มีความเชื่อมโยงไปข้างหน้า เนื่องจากเป็นสินค้าขั้นสุดท้าย

สำหรับการไหลเวียนของสินค้าส่งออก ศึกษาถึงความเชื่อมโยงไปข้างหลัง ว่าสินค้านั้นมีต้นทาง แหล่งผลิต และนำวัตถุดิบมาจากที่ใด โดยสินค้าประเภทเชื้อเพลิงมีแหล่งผลิตที่จังหวัดชลบุรี สินค้าประเภทอุปโภค / บริโภค มีต้นทางที่จังหวัดอุบลราชธานีและกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีแหล่งผลิตที่จังหวัดอุบลราชธานีและกรุงเทพมหานครเอง รวมทั้งยังมีแหล่งผลิตจังหวัดปทุมธานีอีกด้วย สำหรับสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างส่วนใหญ่มีแหล่งผลิตและวัตถุดิบที่จังหวัดสระบุรี รวมทั้งนำวัตถุดิบมาจากต่างประเทศ

การขนส่งสินค้าผ่านชายแดนช่องเม็ก พบว่า ส่วนใหญ่จะใช้รถบรรทุก และทางหลวงสำคัญที่ใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้า ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 217 และทางหลวงหมายเลข 24 ซึ่งเป็นการไหลเวียนสินค้าระหว่างจังหวัดกรุงเทพมหานครหรือชลบุรีกับด่านช่องเม็ก รวมทั้งยังมีทางหลวงหมายเลข 1 2 212 331 และ 304 ที่ใช้เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้พบว่าทางหลวงหมายเลข 1 ช่วงบางปะอิน – วังน้อย มีปริมาณการจราจรและมีรถบรรทุกวิ่งมากที่สุด

การไหลเวียนของสินค้าชายแดนทำให้เกิดการพัฒนาภูมิภาค ทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม กล่าวคือ ด่านช่องเม็กเป็นด่านชายแดนที่มีการนำเข้าไม้แปรรูปมาก เนื่องจากมีความสะดวกในด้านการขนส่ง ซึ่งไม่ต้องขนส่งข้ามแม่น้ำ และการขนส่งสินค้าไป

ยังปากเซ สปป.ลาว และสามารถขนส่งสินค้าต่อไปยังเวียดนามได้ อย่างไรก็ตามจากโครงการพัฒนาตามแนวตะวันออก – ตะวันตก (East – West Corridor) หากสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหารสร้างเสร็จ ด้านช่องเม็กอาจมีการนำเข้าและส่งออกสินค้าน้อยลงได้เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารใกล้เคียงกับจังหวัดอุบลราชธานี

การค้าชายแดนด้านช่องเม็กยังทำให้เกิดการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นระบบสาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการ ทำให้เศรษฐกิจมีการขยายตัว ทำให้คนในท้องถิ่นมีงานทำ และมีแรงงานราคาถูกลงจาก สปป.ลาว รวมทั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจ คือความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี – เจ้าพระยา – แม่โขง (ACMECS) จะทำให้การค้าชายแดนมีการขยายตัวสูงขึ้น

ความเชื่อมโยงไปข้างหน้าและความเชื่อมโยงไปข้างหลังของการไหลเวียนสินค้าจากชายแดนช่องเม็ก พบว่า อำเภอที่ได้รับอิทธิพลจากการค้าชายแดนด้านช่องเม็กมากที่สุด ได้แก่ อำเภอเมืองอุบลราชธานี อำเภอวารินชำราบ เนื่องจากเป็นศูนย์กลางในด้านต่าง ๆ ของจังหวัด รองลงมาได้แก่ อำเภอพิบูลมังสาหาร ซึ่งเป็นอำเภอที่ติดกับอำเภอสิรินธร ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านช่องเม็กและเป็นทางผ่านจากตัวเมืองมายังด่าน สำหรับอำเภอสิรินธรได้รับอิทธิพลจากการค้าชายแดนน้อยมาก เพราะเมืองที่มีขนาดเล็ก

6.2 ปัญหาและอุปสรรค

1) สภาพถนนบริเวณทางเข้าด่านมีรถจอดเกะเกะไม่เป็นระเบียบ รถวิ่งผ่านได้ไม่ค่อยสะดวก ทำให้เสียช่องจราจรจาก 3 ช่องจราจร เหลือเพียง 1 ช่องจราจร ทั้งที่มีป้ายห้ามจอดรถรวมทั้งมีแผงขายของตั้งขวางทางจราจร

2) ทางหลวงหมายเลข 24 212 217 331 และ 304 ในบางช่วง ที่มีเพียง 2 ช่องจราจร และมีความกว้าง เพียง 6 – 7 เมตร ทำให้รถยนต์ที่จะแซง ๆ ได้ค่อนข้างลำบาก เนื่องจากรถบรรทุกขนส่งสินค้ามีขนาดใหญ่ นอกจากนี้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประเภทเชื้อเพลิงจะต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุง่าย

3) ความไม่พร้อมของสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจของ สปป.ลาว และเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อไปยังชนบทหรือพื้นที่อื่น ๆ ใน สปป.ลาว ยังไม่สะดวก เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้า

4) จากโครงการพัฒนาตามแนวตะวันออก – ตะวันตก (East – West Corridor) หากสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหารสร้างเสร็จ ด้านช่องเม็กอาจมีการนำเข้า และส่งออกสินค้าน้อยลงได้



ภาพ 6.1 ทางหลวงหมายเลข 217



ภาพ 6.2 สภาพถนนบริเวณด่านช่องเม็ก

6.3 แนวทางการพัฒนา

6.3.1 ด้านการคมนาคม

1) เจ้าหน้าที่ตำรวจควรเอาใจจริงเอาใจสั่งในการเอาผิดผู้ละเมิดจอร์ตบนทางเท้า บริเวณด่าน เพื่อความเป็นระเบียบและรถบรรทุกขนาดใหญ่จะได้วิ่งผ่านอย่างสะดวก และแผงขายของที่ตั้งกีดขวางทางจราจร ควรหาพื้นที่ที่เหมาะสมจัดให้ตั้งแผงขายของอย่างเป็นสัดส่วน ไม่เกะกะกีดขวางบริเวณถนน

2) โครงข่ายคมนาคมทางหลวงปัจจุบัน เป็นโครงข่ายที่เชื่อมเมืองของจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภูมิภาคอื่น ๆ ไว้ด้วยกันอย่างทั่วถึงแล้ว ปัจจุบันเส้นทางสายหลักกำลังได้รับการปรับปรุงเพื่อขยายช่องทางให้เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น และเชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วประเทศได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้น ควรศึกษาความเหมาะสมในการขยายทางหลวงที่ในบางช่วงมีเพียง 2 ช่องจราจร เนื่องจากรถบรรทุกสินค้ามีขนาดใหญ่

3) โครงการขายนาคมนทางรถไฟของจังหวัดอุบลราชธานี ปัจจุบันอยู่ที่เทศบาลเมืองวารินชำราบ ทำให้การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไม่มีความสะดวกต้องผ่านสะพานข้ามแม่น้ำมูล ในอนาคตควรจะขยายเส้นทางรถไฟไปยังอำเภอสิรินธร จะทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางสะดวกมากยิ่งขึ้น

6.3.2 ด้านอุตสาหกรรม

ควรมีการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดอุบลราชธานี โดยให้มีฐานการผลิตที่อำเภอเมืองอุบลราชธานีและอำเภовารินชำราบ เนื่องจากเป็นอำเภอที่มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากที่สุดในจังหวัด และรัฐควรจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดอุบลราชธานีเพื่อเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปยังสปป.ลาว และต่อไปจนถึงกัมพูชา และในด้านการนำสินค้าเข้าจากสปป.ลาว ควรมีการลงทุนในด้านการผลิตที่ใช้วัตถุดิบจากสปป.ลาว เช่น ไม้แปรรูป เพื่อส่งไปขายยังจังหวัดต่าง ๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปไม้ ทำเครื่องเรือนเครื่องใช้จากไม้

6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่อง อิทธิพลการค้าชายแดนที่มีต่อการพัฒนาภูมิภาค : กรณีศึกษาด้านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี โดยได้ศึกษาถึงบทบาทและอิทธิพลของการค้าชายแดนบริเวณด้านช่องเม็กจะมีผลต่อการพัฒนาภูมิภาค ศึกษาถึงกิจกรรมการค้าชายแดนทำให้ทราบปัญหาและศักยภาพความเชื่อมโยงของโครงข่ายการขนส่งสินค้า บริเวณด้านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี อย่างไรก็ตาม การศึกษายังไม่มีความสมบูรณ์เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านเวลาและวัตถุประสงค์การศึกษา จึงทำให้ไม่สามารถศึกษาพื้นที่ใกล้เคียงอันสำคัญ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ปัจจัยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ก็เป็นเพียงปัจจัยพื้นฐานของการไหลเวียนสินค้า ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปจึงควรนำปัจจัยอื่น ๆ มาประกอบเพิ่มเติมในการศึกษาและวิเคราะห์ เพื่อขยายผลการศึกษาให้สมบูรณ์มากขึ้น