
The Paradox of Mukdahan Special Economic Development Zone within the AEC Regional Collaboration and Connection Contexts

Yutasat Norkaew

Lecturer in Public Administration Program, School of Public Administration,
Chiang Rai Rajabhat University

Received: August 9, 2017

Accepted: December 8, 2017

Abstract

The current study aimed to consider international economic policies influencing the development of Mukdahan economic development zone in relations to its roles and contexts on ASEAN economic cooperation. For research methodology, the qualitative secondary data were analyzed with reasoning correlations and presented with the narrative technique.

The results revealed that Mukdahan province has a number of developmental policies that aim to build a hub for global economic integration. However, in reality, being a center of trade and investment has not materialized. Investors seek for their business opportunities in neighboring provinces, such as Nakhon Phanom, because they have better infrastructures essential for economic growth. Mukdahan has faced multiple problems related the allocation of land properties on the main route, train route services, and the establishment of new airport. A boom in the development of special economic zone is a result of local residents and investors raising their land prices, speculating on short-term profitability rather than building long-term economic stability and improving the province's potential. Theses problems have led to new investors' and entrepreneurs' hesitation to invest in their business ventures, and served as an indicator of the paradox of the special economic zone.

Key Words: paradox of spatial development, special economic zone, Mukdahan Province, ASEAN Economic Community

ปฏิทรรศน์ของการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารต่อการประสานความร่วมมือและความเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคภายใต้บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ยุทธศาสตร์ นน่อแก้ว

อาจารย์ประจำ โปรแกรมวิชารัฐประศาสนศาสตร์ สำนักวิชาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย

ได้รับบทความ: 9 สิงหาคม 2560

ตอบรับตีพิมพ์: 8 ธันวาคม 2560

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งพิจารณานโยบายทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่และบทบาทของจังหวัดมุกดาหารภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยใช้วิธีการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิเชิงคุณภาพผ่านการพรรณนาบรรยายและวิเคราะห์ข้อมูลเชื่อมโยงกับความสัมพันธ์เชิงเหตุผลที่สอดคล้องกันอย่างเป็นรูปธรรม

ผลการศึกษาพบว่า จังหวัดมุกดาหารมีนโยบายการพัฒนาทางด้านต่าง ๆ อย่างรอบด้าน เพื่อรองรับการเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของโลก แต่ทว่าภายในพื้นที่จริงยังไม่สามารถต่อยอดการเป็นศูนย์กลางทางการค้าการลงทุนได้อย่างเป็นรูปธรรมมากนัก กอปรกับบรรดานักลงทุนต่างมุ่งย้ายไปประกอบกิจการยังพื้นที่ข้างเคียง ได้แก่ จังหวัดนครพนม เพราะมองในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้มากกว่า อันเนื่องมาจากจังหวัดมุกดาหารติดปัญหาในเรื่องของการจัดสรรที่ดินบนเส้นทางสายหลัก เส้นทางโครงข่ายพาดผ่านทางรถไฟ รวมถึงบริเวณที่คาดการณ์ว่าจะก่อสร้างสนามบินภายในจังหวัด ถือเป็นการสร้างหลุมพรางขนาดใหญ่ในการพัฒนาพื้นที่ อันเกิดจากการปั่นราคาที่ดินและเก็งกำไรอย่างสุดโต่งของชาวบ้านและนายทุนบางกลุ่มที่เข้ามาในพื้นที่เพื่อหวังกอบโกยผลประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมจากการที่ดินราคาที่ดินมากกว่าความมั่นคงทางเศรษฐกิจยังล้าจากการพัฒนาของพื้นที่ โดยไม่คำนึงถึงจินตภาพของจังหวัดในอนาคตที่มีขีดความสามารถในการยกระดับการพัฒนาพื้นที่ได้มากกว่าที่เป็นอยู่ ส่งผลทำให้บรรดานักลงทุนและผู้ประกอบการขนาดใหญ่ไม่กล้าเข้ามาดำเนินธุรกิจอย่างเป็นทางการและเต็มรูปแบบ หากแต่มีเพียงแค่การส่งผ่านสินค้าเข้า – ออก ภายในจังหวัดเป็นหลักเพียงเท่านั้น ถือได้ว่าเป็น “ปฏิทรรศน์” ของการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้เป็นอย่างมาก

คำสำคัญ : ปฏิทรรศน์ของการพัฒนาพื้นที่ เขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดมุกดาหาร ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

บทนำ

อาเซียน (ASEAN) เป็นองค์กรที่เกิดขึ้นจากการรวมตัวกันของกลุ่มประเทศสมาชิกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Southeast Asia) ซึ่งมีความหลากหลายทางด้านเชื้อชาติ ศาสนา การเมือง สังคม วัฒนธรรม ตลอดจนสภาพเศรษฐกิจ อันประกอบไปด้วย 10 ชาติสมาชิก ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม ส่วนติมอร์-เลสเต เป็นเพียงประเทศผู้สังเกตการณ์ซึ่งยังไม่ได้เข้าร่วมกลุ่มเป็นสมาชิกของอาเซียน (ASEAN) อย่างเป็นทางการ อย่างไรก็ตาม หลังจากเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชีย “วิกฤตต้มยำกุ้ง” ในปี พ.ศ. 2540 ประเทศสมาชิกได้มีแนวความคิดในการก่อตั้งองค์กรใหม่ขึ้นมา โดยมีความมุ่งหมายเพื่อต้องการให้เกิดความร่วมมือระหว่างกันในด้านต่างๆ อย่างจริงจังเพิ่มมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่และมีแนวทางร่วมกัน คือ 1) การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน 2) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน 3) การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน 4) การเป็นภูมิภาคที่บูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกอย่างสมบูรณ์ (ไชยวัฒน์ คำชู และณัชชาภัทร อุ่นตรงจิตร, 2555) ต่อมาในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนอย่างเป็นทางการ ครั้งที่ 9 พ.ศ. 2546 ประเทศสมาชิกได้มีมติร่วมกันจัดตั้งองค์กรใหม่ขึ้นมาในภูมิภาค เรียกว่า “ประชาคมอาเซียน” (ASEAN Community: AC) ประกอบด้วย 3 เสาหลัก ได้แก่ 1) ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political – Security Community: APSC) 2) ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio – Cultural Community: ASCC) 3) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) (สำนักนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2555)

แม้จะปรากฏให้เห็นถึงความแตกต่างของบรรดาประเทศสมาชิกแต่ก็ไม่ได้เป็นอุปสรรคต่อการสร้างความร่วมมือระหว่างกัน เนื่องจากอาเซียน (ASEAN) ถือว่าเป็นหนึ่งในภูมิภาคที่น่าจับตามองมากที่สุดทางด้านการค้าและการลงทุน โดยพิจารณาได้จากมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของกลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN) หลังจากเกิดภาวะวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชีย “วิกฤตต้มยำกุ้ง” นับจากปี พ.ศ. 2541 – ปี พ.ศ. 2552 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก มีตัวเลข Ratio ปรากฏอยู่ที่ 2.63 และมูลค่า GDP ของโลกเป็นอันดับที่ 2 รองจากประเทศจีน (ASEAN trade statistics database as of September, 2010 อ้างถึงใน สำนักนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2555) ทำให้มหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกหลายประเทศเล็งเห็นความสำคัญกับการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) เป็นอย่างมาก กอปรกับประเทศไทยได้ให้ความสำคัญในเรื่องของการส่งออก เนื่องจากเป็นช่องทางในการหารายได้หลักเข้าประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนที่นับวันมูลค่าการส่งออกจะมีอัตราพุ่งสูงขึ้นในแต่ละปี (ยุทธศาสตร์ หน่อแก้ว, 2560: 2)

เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นหนึ่งในกลไกและเครื่องมือที่สำคัญของภาครัฐที่จะต้องดำเนินการจัดตั้งขึ้นมาเพื่อรองรับขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของพื้นที่ในด้านการค้าและการลงทุน การบริหารจัดการนำเข้าและส่งออกอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการมูลค่าเม็ดเงินอันเกิดจากผลของการลงทุนในตลาดการค้าให้เกิดการหมุนเวียนอย่างมีประสิทธิภาพภายในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนซึ่งถือว่าเป็นประตูเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นมารองรับพื้นที่ชายแดน จึงก่อให้เกิดการพัฒนาที่เป็นรูปธรรมอย่างสมดุลในด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตและแก้ปัญหาความมั่นคงอีกด้วย ทั้งนี้

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ได้กำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของประเทศไทย ใน 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตากพื้นที่ติดกับประเทศเมียนมาร์ จังหวัดสระแก้วพื้นที่ติดกับประเทศกัมพูชา จังหวัดตราดพื้นที่ติดกับประเทศกัมพูชา จังหวัดสงขลาพื้นที่ติดกับประเทศมาเลเซีย และจังหวัดมุกดาหารพื้นที่ติดกับ สปป. ลาว (ทีมข่าวภูมิภาค, 2557) โดยภาครัฐจะให้การสนับสนุนในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐาน สิทธิประโยชน์การลงทุน การสนับสนุน SMEs และการลงทุนต่อเนื่องของประเทศไทยในประเทศเพื่อนบ้าน การจัดระเบียบพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน การบริหารแรงงานต่างด้าวแบบไป – กลับ การให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ฯลฯ (สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

ทั้งนี้ เมืองที่มีมูลค่าการส่งออกสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านอยู่ในระดับสูงเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศ และอาจกล่าวได้ว่าเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) คือ จังหวัดมุกดาหาร เนื่องจากพื้นที่ติดกับแขวงสะหวันนะเขตของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) ซึ่งเป็นประเทศที่ถูกปิดล้อมด้วยทรัพยากรธรรมชาติ เช่น แร่ทองคำ พลังงานไฮโดรอิเล็กทริก (เขื่อนไฟฟ้า) และทรัพยากรป่าไม้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ด้วยลักษณะของประเทศที่ไม่สามารถออกสู่ทะเลได้ (Land Lock) จึงจำเป็นต้องมีการส่งออกทรัพยากรต่างๆ ออกสู่ภายนอก ทำให้ประเทศต่างๆ ที่เข้ามาลงทุนจำเป็นต้องหาเส้นทางเพื่อนำเข้าและส่งออกสินค้าที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศจีนที่ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการทำเหมืองแร่ทองคำ จึงมีความจำเป็นต้องนำเข้าพลังงานเชื้อเพลิง เครื่องจักรกลหนัก สารเคมี และแรงงานจากประเทศไทยในปริมาณมาก รวมถึงการส่งแร่ทองแดงที่สกัดจากทองคำไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อส่งต่อไปยังประเทศที่สาม ทำให้สินค้าต่างๆ จำเป็นต้องใช้ช่องทางส่งผ่านข้ามมายังสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) เป็นเส้นทางหลัก เพราะสะดวกและรวดเร็วกว่าเส้นทางอื่นๆ ของประเทศไทยที่สามารถผ่านเข้ามาได้ (กุศล ภูวภรณ์, ม.ป.ป.: 1)

จังหวัดมุกดาหารเป็นหนึ่งในเมืองหน้าด่านพื้นที่ติดชายแดนและยังเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนำร่อง 1 ใน 5 แห่งของประเทศไทยในระยะแรก ทำให้บรรดาผู้ประกอบการธุรกิจขนาดใหญ่ต่างทยอยกันเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อเก็งกำไรและบุกเบิกนำร่องธุรกิจใหม่ๆ เป็นจำนวนมาก (ยุทธศาสตร์ หน่อแก้ว, 2558: 7) เนื่องจากพิจารณาเห็นถึงช่องทางการค้าและความเป็นไปได้ในการลงทุน สืบเนื่องมาจากบรรดานักลงทุนได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก “ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย” (Asian Development Bank – ADB) โดยมีจุดมุ่งหมายหลัก คือ ต้องการให้จังหวัดมุกดาหารเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสำหรับการเชื่อมโยงระหว่างประเทศที่มีระยะสั้นที่สุด โดยทางสามารถเดินทางไปยังทิศตะวันออกเชื่อมโยงกับ สปป. ลาว และประเทศเวียดนาม ออกสู่ทะเลจีนใต้ ส่วนทางทิศตะวันตกสามารถเดินทางต่อไปยังด่านแม่สอด จังหวัดตาก สู่ประเทศเมียนมาร์ ออกไปยังมหาสมุทรอินเดีย ทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงและยังเป็นการส่งเสริมการขยายตัวด้านการค้า อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและการบริการต่างๆ (เรวดี แก้วมณี, ม.ป.ป. อ้างถึงใน ยุทธศาสตร์ หน่อแก้ว, 2558: 74)

บริบทของการก่อตั้งองค์การความร่วมมือแห่งใหม่ในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) นามว่า “ประชาคมอาเซียน” (ASEAN Community: AC) ผนวกกับศักยภาพของพื้นที่ที่มีความโดดเด่น ทำให้บริบทต่างๆ โดยรวมสอดคล้องกับเสาหลักประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ส่งผลให้จังหวัดมุกดาหารซึ่งมีพื้นที่ติดชายแดนกลายเป็นเมืองหน้าด่านที่มีความน่าสนใจเพิ่มขึ้นทันที ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของ

ทำเลที่ตั้งซึ่งมีเส้นทางเชื่อมโยงกับนโยบายทางเศรษฐกิจของต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งยักษ์ใหญ่ทางเศรษฐกิจของโลกในปัจจุบันอย่างประเทศจีนและประเทศญี่ปุ่น จนอาจกล่าวได้ว่าเส้นทางทุกสายสามารถเชื่อมโยงผ่านมายังจังหวัดมุกดาหารได้ทุกทิศทางเปรียบเสมือน “เส้นทางสายไหมยุคใหม่” ที่ดึงดูดบรรดานักลงทุนทั้งจากภายในและภายนอกประเทศให้หลั่งไหลกันเข้ามาประกอบกิจการต่างๆ อย่างไม่ขาดสาย นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2557 จังหวัดมุกดาหารได้มีการลงนามสถาปนาความสัมพันธ์เมืองแฝดสามระหว่าง มุกดาหาร (ประเทศไทย) – สะหวันนะเขต (สปป. ลาว) – กวางตริ (ประเทศเวียดนาม) ถือเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันให้มีความแน่นแฟ้นใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ภาครัฐควรเข้ามาเร่งรัดการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ในเรื่องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการจัดสรรที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานทางด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมทั้งการพัฒนาสนามบินเก่าที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงในเขตอำเภอเลิงนกทา จังหวัดยโสธร ให้กลายเป็นสนามบินพาณิชย์หรืออาจดำเนินการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ภายในจังหวัดมุกดาหาร ตลอดจนต้องมีการกำหนดนโยบายและการพัฒนากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับระหว่างประเทศ อันถือเป็นการลดความซับซ้อน และข้อจำกัดต่างๆ ที่อาจจะเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันทางการค้ากับต่างประเทศ อีกทั้งต้องพัฒนาเศรษฐกิจภายในจังหวัดมุกดาหารให้แข็งแกร่งเสียก่อนเป็นลำดับแรก เพื่อให้ศักยภาพของพื้นที่อยู่ในระดับที่มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องและดียิ่งขึ้นกว่าเดิม ถือเป็นการชิงความได้เปรียบในเชิงรุกให้เหนือกว่าคู่แข่งในพื้นที่อื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ภายในหรือภายนอกประเทศที่มีขีดความสามารถในการพัฒนาเช่นเดียวกันและอยู่ในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษานโยบายทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ภายในจังหวัดมุกดาหาร
2. เพื่อศึกษาบทบาทของจังหวัดมุกดาหารภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

วิธีการวิจัย

บทความนี้เป็นงานวิชาการเชิงคุณภาพใช้การพรรณนาบรรยายโดยการวิเคราะห์ข้อมูลเชื่อมโยงกับความสัมพันธ์เชิงเหตุผลที่สอดคล้องกันอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์มีลักษณะเป็นข้อมูลทุติยภูมิรวบรวมจากเอกสารวิชาการต่างๆ ได้แก่ เอกสารของทางราชการ รายงานการวิจัย วารสาร หนังสือ วิทยานิพนธ์ รายงานการศึกษาระยะ บทความวิชาการ เอกสารระบบออนไลน์ รวมถึงข้อมูลข่าวสารจากแหล่งอื่นๆ มาประกอบกัน อาทิ หนังสือพิมพ์ หนังสือพิมพ์ออนไลน์ ข่าวสารจากสถานีโทรทัศน์และวิทยุ เป็นต้น

นโยบายการพัฒนาทางเศรษฐกิจและกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่ส่งผลต่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

“นโยบายหนึ่งแกนสองปีก” (One Axis Two Wings) เป็นนโยบายของประเทศจีนในการสร้างทางรถไฟเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia Laos Myanmar Vietnam) โดยมีศูนย์กลางการขนส่งอยู่ที่เมืองคุนหมิง ประเทศจีน ส่งผลให้ประเทศไทยได้รับอานิสงค์เป็นอย่างมากจากนโยบายดังกล่าว ซึ่งได้ดำเนินการสร้างทางรถไฟและแบ่งเส้นทาง คุนหมิง – กรุงเทพฯ ออกเป็น 2 เส้นทาง คือ เส้นทางแรกรางรถไฟจะผ่านมายังจังหวัด

หนองคาย ซึ่งมีสถานีที่อยู่ใกล้จังหวัดมุกดาหารมากที่สุดอยู่ที่จังหวัดขอนแก่นและยังสามารถมุ่งเข้าสู่จังหวัดกรุงเทพฯ ได้ เส้นทางที่สองจะมาจากทางประเทศเวียดนามผ่านเมืองฮานอย กวางตรี ลาวบาว เข้าสู่ สปป. ลาว ผ่านแขวงสะหวันนะเขตลงใต้เข้าปากเซ มุ่งสู่ประเทศกัมพูชาออกมาทางด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และต่อมายังจังหวัดกรุงเทพฯ โดยเส้นทางนี้มีสถานีที่อยู่ใกล้กับจังหวัดมุกดาหารมากที่สุด คือ สถานีสะหวันนะเขตของ สปป. ลาว การสร้างทางรถไฟแบ่งออกเป็น 2 เส้นทางส่งผลดีต่อจังหวัดมุกดาหารเป็นอย่างมาก ทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้เปรียบเสมือนศูนย์กลางของการขนส่งและยังเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการสร้างแหล่งพักสินค้า เพื่อขนถ่ายไปยังเส้นทางอื่นๆ อย่างมีประสิทธิภาพสูงที่สุด รวมถึงยังส่งผลโดยตรงต่อดัชนีภาพทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมอีกด้วย (กุศล ภูวกรณ์, ม.ป.ป.: 1 - 2)

ประเทศจีนได้มีการกำหนดกรอบนโยบายและความร่วมมือข้างต้นขึ้นมาก่อนการเปิดประชาคมอาเซียน (ASEAN Community: AC) อย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นการชิงความได้เปรียบและรองรับการเจริญเติบโตทางด้านการค้าและการลงทุน ทำให้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องก่อนที่ภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) จะมีการสร้างกรอบความร่วมมือกันอย่างเป็นทางการ โดยก่อนหน้านี้ “นโยบายหนึ่งแกนสองปีก” (One Axis Two Wings) ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบของนโยบาย ดังนี้ (ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครหนานหนิง, 2551)

หนึ่งแกน คือ แกนกลาง ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมทางบกที่สามารถมุ่งไปยังประเทศสิงคโปร์ โดยแบ่งเส้นทางออกเป็น 2 สาย ได้แก่ 1) เส้นทางคมนาคมทางบกเลียบริมฝั่งตะวันออก คือ หนานหนิง ฮานอย ดานัง โฮจิมินห์ พนมเปญ กรุงเทพฯ มาเลเซีย และสิงคโปร์ (เส้นทางเรียงตามลำดับจากซ้ายมาขวา) 2) เส้นทางคมนาคมทางบกสายกลาง คือ หนานหนิง ฮานอย บินห์ เวียงจันทน์ หนองคาย กรุงเทพฯ มาเลเซีย และสิงคโปร์ (เส้นทางเรียงตามลำดับจากซ้ายมาขวา) สองปีก คือ กรอบความร่วมมือ 2 กรอบ ได้แก่ 1) ปีกด้านซ้าย คือ กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง” (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation: GMS) 2) ปีกด้านขวา คือ กรอบการพัฒนาเศรษฐกิจรอบอ่าวเป๋อตั๋น (Pan - Beibu Gulf Economic Cooperation: PBGEC)

ปีกด้านซ้าย “กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง” (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation: GMS) ประเทศที่อยู่ในกรอบความร่วมมือมี 6 ชาติ ประกอบไปด้วย ไทย เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (ยูนนานและกว่างซี) เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยกลุ่มประเทศ GMS มีพื้นที่รวมกัน 2,300,000 ตารางกิโลเมตร หรือขนาดพื้นที่ประมาณยุโรปตะวันออก มีประชากรรวม 250 ล้านคน มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น (ปริยานุช เทียบรัตน์, 2554: 2) ประเทศไทยมีบทบาทตามการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS ดังนี้ 1) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) 2) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) 3) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) 4) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) 5) ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (Quadripartite Agreement on

Commercial Navigation on Lancang Mekong River) 6) ความร่วมมือด้านโทรคมนาคม 7) ความร่วมมือด้านการเกษตร 8) ความร่วมมือด้านพลังงาน 9) ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว 10) ความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (ปริยนาฏ เทียบรัตน์, 2554: 7 - 11)

ปักด้านขวา “กรอบการพัฒนาเศรษฐกิจรอบอ่าวเป๋อตั๋น” (Pan - Beibu Gulf Economic Cooperation: PBGEC) ประเทศที่อยู่ในกรอบความร่วมมือมี 7 ชาติ ประกอบด้วย จีน (กว่างซี กวางตุ้ง ไหหล่า) เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และบรูไน โดยกำหนดยุทธศาสตร์ เรียกว่า “สองประเทศสี่ทิศทาง” โดยใช้ความได้เปรียบของสภาพทางภูมิศาสตร์ของกว่างซี ซึ่งมีพรมแดนทั้งทางบกและทางทะเลเชื่อมต่อกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) เพื่อเสริมให้นครหนานหนิงเป็นศูนย์กลางในการขยายความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) ทุกด้าน รวมทั้งประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกับกว่างซีทางบกและทางทะเลจนได้รวมถึงสร้างเขตความเจริญแห่งใหม่บริเวณชายฝั่งตะวันตกของมหาสมุทรแปซิฟิก (ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน นครหนานหนิง, 2551) ถือได้ว่าเป็นกรอบของโครงข่ายการคมนาคมขนส่งและการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ โดยเน้นการพัฒนาเมืองหนานหนิงให้เส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ได้อย่างสะดวกและรวดเร็วมากที่สุด

จากภาพที่ 1 ปักขวา “กรอบการพัฒนาเศรษฐกิจรอบอ่าวเป๋อตั๋น” (Pan - Beibu Gulf Economic Cooperation: PBGEC) และ ปักซ้าย “กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง” (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation: GMS) ภายใต้แกนกลางตาม “นโยบายหนึ่งแถบสองปีก” (One Axis Two Wings) กับการเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจในการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) และโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบการพัฒนาเศรษฐกิจรอบอ่าวเป๋อตั๋น และ ปักซ้าย “กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน นครหนานหนิง (2551)

นอกจากนี้ ยังมีประเทศอื่นๆ เข้ามาร่วมลงทุนและเล็งเห็นถึงมูลค่าของการดำเนินกิจการภายในจังหวัดมุกดาหาร โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นที่มีความสัมพันธ์อันดีทางการค้าและการลงทุนนับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากประเทศไทยเป็นแหล่งนำเข้า – ส่งออกสินค้าหลากหลายชนิด ไม่ว่าจะเป็นชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่ และยังเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญในภูมิภาค กอปรกับบริษัทผู้นำเข้าและส่งออกรายใหญ่ของประเทศไทย คือ กลุ่มทุนของประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้ จากการศึกษาปรากฏว่าท่าเรือน้ำลึกดานังของประเทศเวียดนาม เป็นเส้นทาง การขนส่งสินค้าที่มีระยะทางใกล้ที่สุดและสามารถเชื่อมโยงผ่านจังหวัดมุกดาหารได้ ทำให้ประเทศญี่ปุ่นเล็งเห็นถึง ความสำคัญในการเชื่อมโยงเส้นทางในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จึงได้ให้การสนับสนุนทางการเงินเพื่อเชื่อมโยง เส้นทางดังกล่าวให้เกิดความสมบูรณ์โดยส่งวิศวกรมาเป็นผู้ออกแบบสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) รวมถึงดำเนินการก่อสร้างสะพานดังกล่าวจนแล้วเสร็จ โดยการเข้ามาลงทุนในอนุ ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนั้นเป็นการสร้างบทบาทของตนผ่านกองทุนเพื่อการพัฒนาต่างๆ รวมถึง “ธนาคารเพื่อการ พัฒนาแห่งเอเชีย” (Asian Development Bank – ADB) สำหรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน นอกจากนี้ ยังจะมีการก่อสร้างในโครงการเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากอำเภอแม่สอด จังหวัด ตาก – จังหวัดพิษณุโลก และเชื่อมต่อมายังจังหวัดมุกดาหารในอนาคต (กุศล ภูวกรณ์, ม.ป.ป.: 2)

เมื่อพิจารณานโยบายของต่างประเทศทางด้านเศรษฐกิจ เช่น นโยบายหนึ่งแกนสองปีก (One Axis Two Wings) กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation: GMS) กรอบการพัฒนาเศรษฐกิจรอบอ่าวเป๋นปู (Pan - Beibu Gulf Economic Cooperation: PBGEC) และโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) เป็นต้น ผสมผสานกับทำเลที่ตั้งตามเส้นทางต่างๆ ที่ปรากฏในแผนที่ ทำให้ประเทศไทยเล็งเห็นถึงช่องทางและโอกาสมากมายทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดมุกดาหารซึ่งถือเป็นเมืองหน้า ด่านที่มีความสำคัญของประเทศและเป็นจุดศูนย์กลางในการขนส่งและขนผ่านสินค้าของโลก ดังนั้น ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ภาคการปกครองท้องถิ่น และภาคประชาชน ต้องร่วมมือกันในทุกๆ ด้านเพื่อให้เกิด ความพร้อมและเสริมสร้างศักยภาพของพื้นที่ให้อยู่ในระดับที่สูงขึ้น ถือเป็นการรองรับความเจริญเติบโตทาง เศรษฐกิจที่จะเข้ามาภายในพื้นที่อย่างไม่หยุดยั้งในอนาคต

บทบาทของจังหวัดมุกดาหารต่อการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อรองรับการเปิดประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) โดยมี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นประธานในการประชุม คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ครั้งที่ 1 ได้แถลงผลการประชุมโดยประกาศให้จัดตั้งเขต เศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของประเทศไทยใน 5 จังหวัดชายแดน อันประกอบไปด้วยเมืองหน้าด่านชายแดน ดังนี้

- 1) ด้านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก ติดกับประเทศเมียนมาร์
- 2) ด้านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ติดกับประเทศกัมพูชา
- 3) ด้านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด ติดกับประเทศกัมพูชา
- 4) ด้านศุลกากรสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ติดกับประเทศมาเลเซีย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2556-2560)

1. ภาคเหนือ
กิจกรรมหลัก:
 • ส่งเสริมการค้าชายแดนและท่องเที่ยว
 • ส่งเสริมการเกษตรและอุตสาหกรรม
 • ส่งเสริมการท่องเที่ยว
กรณีศึกษา: โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ

2. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
กิจกรรมหลัก:
 • ส่งเสริมการค้าชายแดนและท่องเที่ยว
 • ส่งเสริมการเกษตรและอุตสาหกรรม
 • ส่งเสริมการท่องเที่ยว
กรณีศึกษา: โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3. ภาคกลาง
กิจกรรมหลัก:
 • ส่งเสริมการค้าชายแดนและท่องเที่ยว
 • ส่งเสริมการเกษตรและอุตสาหกรรม
 • ส่งเสริมการท่องเที่ยว
กรณีศึกษา: โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง

4. ภาคใต้
กิจกรรมหลัก:
 • ส่งเสริมการค้าชายแดนและท่องเที่ยว
 • ส่งเสริมการเกษตรและอุตสาหกรรม
 • ส่งเสริมการท่องเที่ยว
กรณีศึกษา: โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคใต้

5. เขตชายแดน
กิจกรรมหลัก:
 • ส่งเสริมการค้าชายแดนและท่องเที่ยว
 • ส่งเสริมการเกษตรและอุตสาหกรรม
 • ส่งเสริมการท่องเที่ยว
กรณีศึกษา: โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน

ภาพที่ 2 เขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก 5 จังหวัดชายแดน
ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (2557)

จากแถลงผลการประชุมดังกล่าว ทำให้จังหวัดมุกดาหารกลายเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ส่งผลให้เกิดการตื่นตัวภายในพื้นที่เป็นอย่างมากทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ภาคการปกครองท้องถิ่น และภาคประชาชน โดยบทบาทที่ปรากฏออกมาอย่างเป็นรูปธรรม เบื้องต้น คือ การสถาปนาความสัมพันธ์เมืองแฝดสามระหว่าง มุกดาหาร (ไทย)-สะหวันนะเขต (ลาว)-กวางตรี (เวียดนาม) ถือเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดี “เมืองพี่เมืองน้อง” และความร่วมมือที่มีระหว่างกันให้เกิดความแนบแน่นใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ยังมีการเปิดเสรีทางการค้ากับประเทศจีนและประเทศในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) เพื่อเป็นแหล่งกระจายสินค้าทางการเกษตร ซึ่งเป็นผลผลิตโดยส่วนใหญ่ของเมืองแฝดสาม เห็นได้ว่าความเชื่อมโยงทางด้านความสัมพันธ์ภายในภูมิภาคเป็นการเปิดโอกาสทางการค้าและการขยายตลาดให้มีขนาดกว้างขวางมากยิ่งขึ้น ทำให้ส่งผลดีต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในอนาคต อย่างไรก็ตาม จังหวัดมุกดาหารควรต้องเร่งการพัฒนาศักยภาพภายในที่มีอยู่ให้ดียิ่งขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ เนื่องจากการสร้างความสัมพันธ์ลักษณะนี้จะทำให้เกิดการแข่งขันในระดับที่สูงขึ้นกว่าเดิมทั้งในด้านคุณภาพของสินค้าและการบริการ จึงจำเป็นต้องลดข้อจำกัดทางด้านนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบระหว่างประเทศที่มีความซับซ้อน ให้อำนวยความสะดวกและมีความทันสมัยต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐอย่างจริงจัง (จังหวัดมุกดาหาร, 2553)

ทั้งนี้ ความสำเร็จทางด้านภูมิศาสตร์ยังบ่งบอกถึงขีดความสามารถทางการค้าและการลงทุน โดยเฉพาะการเป็นเมืองหน้าด่านของภาคอีสานตอนบนและยังเป็นประตูเชื่อมโยงสู่ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) บนเส้นทางเชื่อมโยงตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (East

- West Economic Corridor: EWEC) และยังมีตลาดการค้าชายแดนขนาดใหญ่ คือ ตลาดอินโดจีน ซึ่งมีสินค้ามากมายหลากหลายชนิดเป็นตัวชูโรง ทำให้ช่วยดึงดูดเม็ดเงินจากนักท่องเที่ยวทั้งภายในและภายนอกพื้นที่เข้ามาหมุนเวียนภายในจังหวัดอีกทางหนึ่งผ่านการจับจ่ายใช้สอยและยังส่งผลให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ภาคประชาชน รวมถึงยังมีจุดเด่นทางด้านศิลปวัฒนธรรมที่เป็นอัตลักษณ์ของท้องถิ่น (จังหวัดมุกดาหาร, 2553) โดยเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางด้านสังคมพหุวัฒนธรรม เนื่องจากมีชนพื้นเมืองอยู่อาศัยร่วมกันถึง 8 ชนเผ่า ได้แก่ ชาวไทยชา่ ชาวไทยกะโซ่ ชาวไทยกะเลิง ชาวไทยอีสาน ชาวไทยย้อ ชาวไทยแสก ชาวไทยกุลา และชาวภูไท (น้ำฝน สलगสิงห์, 2553) ทำให้สามารถพัฒนาต่อยอดเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้ต่อไปในอนาคตอีกด้วย

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารในบริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

มุกดาหารเป็นหนึ่งในจังหวัดที่มีพื้นที่ติดชายแดนทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาคอีสาน) ของประเทศไทย มีแม่น้ำโขงไหลผ่านระยะทาง 72 กิโลเมตร เป็นเส้นกั้นพรมแดนตรงข้ามกับแขวงสะหวันนะเขตของ สปป. ลาว ซึ่งเป็นแขวงที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสองรองจากนครหลวงเวียงจันทน์ ขนาดพื้นที่ของจังหวัดทั้งหมดมีจำนวน 2,712,394 ไร่ หรือ 4,339.83 ตารางกิโลเมตร ประกอบไปด้วย 7 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอหว้านใหญ่ อำเภอดอนตาล อำเภอดงหลวง อำเภอคำชะอี อำเภอหนองสูง และอำเภอนิคมน้ำคำสร้อย รวมถึงมีท่าเลที่ตั้งอยู่ปลายทางด้านตะวันออกสูงสุดของประเทศและยังตั้งอยู่บนจุดกึ่งกลางตามแนวเส้นทางเชื่อมโยงตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) โดยมีสะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) เป็นจุดเชื่อมโยงทางการค้า วัฒนธรรม ตลอดจนส่งผลต่ออุปสงค์ทางการค้าในระดับสูงต่อหลายประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง อาทิ สปป. ลาว เวียดนาม และจีน (ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนจังหวัดมุกดาหาร, ม.ป.ป.: 1)



ภาพที่ 3 เส้นทางเชื่อมโยงโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันออก – ตะวันตก

ที่มา: กุศล ภูวภรณ์ (ม.ป.ป.)

โครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) มีเส้นทางเริ่มต้นจากเมืองมาเลาะหรือมาละหม่าง ประเทศเมียนมาร์ เข้ามาทางด่านแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย ผ่านจังหวัดพิษณุโลก จังหวัดขอนแก่น มายังจังหวัดมุกดาหาร ข้ามสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) ไปแขวงสะหวันนะเขตของ สปป. ลาว ตามเส้นทางหมายเลข 9 ที่ตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน เชื่อมโยงถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวของประเทศเวียดนาม เข้าสู่ประเทศจีน ตอนใต้ผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษฉงจั่ว มณฑลกว่างซี เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง มีนครหนานหนิงเป็นเมืองหลัก มีประชากรมากกว่า 100 ล้านคน ซึ่งเป็นสถานที่รองรับสินค้าจากจังหวัดมุกดาหาร (ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนจังหวัดมุกดาหาร, ม.ป.ป.: 2) จะเห็นได้ว่าเส้นทางเชื่อมโยงดังกล่าวสามารถเพิ่มมูลค่าทางด้านการค้าชายแดนของจังหวัดมุกดาหารให้มีจำนวนสูงขึ้นเรื่อยๆ ทั้งการนำเข้า – ส่งออก และสินค้าผ่านแดน โดยสามารถพิจารณารายละเอียดของมูลค่าการค้าชายแดนในแต่ละปี ได้ดังนี้ (ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนจังหวัดมุกดาหาร, ม.ป.ป.: 11)

- ปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวมมากกว่า 100,000 ล้านบาท
- ปี พ.ศ. 2556 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 67,791 ล้านบาท
- ปี พ.ศ. 2557 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 76,354 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าส่งออก จำนวน 34,726 ล้านบาท เป็นสินค้าประเภทหน่วยประมวลผลอิเล็กทรอนิกส์ข้อมูลในฮาร์ดดิสก์คอมพิวเตอร์ มอเตอร์ ส่วนประกอบยานยนต์ และน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนมูลค่านำเข้า จำนวน 31,764 ล้านบาท เป็นสินค้าประเภททองแดงบริสุทธิ์ แผ่นทองแดงยังไม่ขึ้นรูป และเสื้อผ้าสำเร็จรูป รวมถึงมูลค่าสินค้าผ่านแดน 9,864 ล้านบาท
- ปี พ.ศ. 2558 (ตุลาคม 2557 – มิถุนายน 2558) มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 47,587 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าส่งออก จำนวน 20,463 ล้านบาท เป็นสินค้าประเภททองแดงบริสุทธิ์ พลังงานไฟฟ้า เครื่องประมวลผลข้อมูล อุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้า และถังพลาสติกเปล่า ส่วนมูลค่านำเข้า จำนวน 27,124 ล้านบาท เป็นสินค้าประเภทหน่วยประมวลผลข้อมูล แผ่นวงจรพิมพ์ แท่งก๊าก คาสก์ ครัม (ที่มีความจุไม่เกิน 300 ลิตร) ส่วนประกอบและอุปกรณ์กล่องและน้ำมันเชื้อเพลิง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนและเศรษฐกิจของประเทศไทยในภาพรวม ทำให้แนวทางการส่งเสริมจากภาครัฐจึงถือเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม หากภาครัฐยังรอการสนับสนุนหรือความช่วยเหลือจากนักลงทุนภายนอกอยู่ อาจจะส่งผลให้ไม่ทันต่อพลวัตทางเศรษฐกิจของสังคมโลกได้ อย่างไรก็ตาม จังหวัดมุกดาหารได้ขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาลในด้านต่างๆ ดังนี้ (ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนจังหวัดมุกดาหาร, ม.ป.ป.: 10)

1) การพัฒนาถนนเส้นหลักให้เป็น 4 เลนครอบคลุมทั้งจังหวัด โดยจะต้องครอบคลุมถนนเลียบริมแม่น้ำโขงตลอดแนวจนถึงจังหวัดนครพนมและจังหวัดบึงกาฬ เพื่อให้เกิดเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างกันในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงและภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) ในปัจจุบันยังมีการก่อสร้างถนน 4 เลน เพิ่มเติมบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 12 กาศสินธุ์บรรจบทางหลวงหมายเลข 12 (บ้านนาไคร้) ตอน 1 ซึ่งก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้ว แต่ตอน 2 บ้านนาไคร้ - คำชะอี กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมกราคม พ.ศ. 2562 (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2560)



ภาพที่ 4 ส่องเส้นทาง EWEC “แม่สอด – มุกดาหาร” ขยายถนน 4 เลนสะดุด – ลงทุนบางตา
ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (2560)

2) การพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ เชื่อมโยงจากบ้านไผ่ (ขอนแก่น) – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด – มุกดาหาร – นครพนม ระยะทาง 354 กิโลเมตร ผ่าน 6 จังหวัด โดยเบื้องต้นมีสถานีจอดป้าย 14 สถานี ได้แก่ สถานีบ้านไผ่ สถานีภูธร สถานีบรบือ สถานีมหาสารคาม สถานีร้อยเอ็ด สถานีเชียงขวัญ สถานีพนทอง สถานีหนองพอก สถานีนิคมคำสร้อย สถานีมุกดาหาร สถานีหัวน้ำใหญ่ สถานีธาตุพนม สถานีเรณูนคร และสถานีนครพนม (ศูนย์วิจัยธุรกิจและเศรษฐกิจอีสาน, ม.ป.ป.) ในกรอบวงเงินลงทุน 60,353 ล้านบาท เพื่อสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจ การค้า (นำเข้า – ส่งออก) การลงทุน (แหล่งพักสินค้า) ภายในประเทศผ่านเส้นทางบกที่มีระยะสั้นที่สุดตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจแนวระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) (ฐานเศรษฐกิจออนไลน์, 2560)



ภาพที่ 5 แนวเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ – นครพนม
ที่มา: ศูนย์วิจัยธุรกิจและเศรษฐกิจอีสาน (ม.ป.ป.)

3) การพัฒนาสนามบินกองทัพบก อำเภอลำปาง จังหวัดยโสธร เป็นสนามบินพาณิชย์ หรือก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ภายในจังหวัดมุกดาหาร เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักลงทุนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติในการเดินทางเข้ามาทำธุรกิจ เนื่องจากผู้โดยสารส่วนใหญ่ทั้งจากจังหวัดมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขตของ สปป. ลาว จะเดินทางไปขึ้น – ลงเครื่องบินยังสนามบินจังหวัดนครพนมและสนามบินจังหวัดสกลนคร เพื่อเดินทางไปยังสนามบินแห่งอื่นๆ ภายในประเทศอยู่แล้ว (ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนจังหวัดมุกดาหาร, ม.ป.ป.: 10) อีกทั้ง ปัจจุบันแขวงสะหวันนะเขตของ สปป.ลาว ได้รับงบประมาณเงินกู้จากประเทศญี่ปุ่นเพื่อก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ (โพสต์ทูเดย์ออนไลน์, 2558) เมื่อเป็นเช่นนั้น จังหวัดมุกดาหารจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์รองรับการเดินทางและการพัฒนาในบริบทต่างๆ เป็นอย่างยิ่ง เพราะถ้าหากดำเนินการล่าช้าเกินไปอาจจะไม่ทันต่อสถานการณ์ทางด้านเศรษฐกิจในระดับประเทศ นอกจากนี้ ถ้าหากการพัฒนาสนามบินหรือการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่แล้วเสร็จยังเป็นการเพิ่มช่องทางจุดเชื่อมโยง (Hub Link) กับถนนเส้น R9 ทำให้สามารถเดินทางต่อไปยังท่าเรือน้ำลึกด้านของประเทศไทยได้อย่างรวดเร็วเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนยังช่วยเสริมสร้างความสะดวกสบายของการเดินทางให้กับบรรดานักลงทุนชั้นนำทั้งจากภายในและภายนอกประเทศอีกด้วย

4) การพัฒนาด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานในด้านต่างๆ อาทิ ไฟฟ้า ประปา การบริหารจัดการขยะชุมชน รวมถึงการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจให้สามารถดำเนินการในสถานที่เดียวอย่างเบ็ดเสร็จ โดยบริการให้คำปรึกษา การขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจ และแนะนำการลงทุนทำธุรกิจในเขตพัฒนาเศรษฐกิจ

5) การกำหนดนโยบายของรัฐบาลและการออกกฎหมายเพื่อเอื้อต่อการลงทุนภายในพื้นที่ การพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจะต้องมีการปรับนโยบายให้เกิดความแตกต่างจากพื้นที่ทั่วไปอื่นๆ เพื่อเป็นการดึงดูดเม็ดเงินลงทุนจากบรรดานักธุรกิจให้เข้ามาประกอบกิจการทางการค้าเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ รัฐบาลได้กำหนดมาตรการต่างๆ เบื้องต้นเพื่อเป็นการจูงใจให้บรรดานักลงทุนเข้ามาทำธุรกิจในพื้นที่มากยิ่งขึ้น เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุด 8 ปี การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 เพิ่มอีก 5 ปี การหักค่าขนส่ง ไฟฟ้า ประปา 2 เท่า เป็นระยะเวลา 10 ปี การยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร การยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบที่ใช้ผลิตเพื่อการส่งออก การหักค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ร้อยละ 25 ของเงินลงทุน การอนุญาตให้ใช้แรงงานต่างด้าวไม่มีทักษะเฉพาะ และสิทธิประโยชน์อื่นๆ ที่ไม่ใช่ภาษีอากร เป็นต้น (สถานีวิทยุโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่องสาม, 2560) และสิทธิประโยชน์กรณีจากกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลจากร้อยละ 20 เหลือร้อยละ 10 เป็นเวลา 10 รอบระยะเวลาบัญชี และการผ่อนปรนดอกเบี้ยเงินกู้ ร้อยละ 1 - 20 ล้านบาท ตลอดจนยังมีสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากกรมศุลกากรกรณีตั้งเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บนอีกด้วย (กรมประชาสัมพันธ์, 2560)

ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่ภายในจังหวัดมุกดาหารสามารถทำการยึดโยงได้กับการพัฒนาทางด้านต่างๆ ในระดับประเทศ ซึ่งนโยบายของภาครัฐส่วนใหญ่ที่ปรากฏจะเกี่ยวข้องกับจังหวัดมุกดาหารอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากเป็นเมืองหน้าด่านติดชายแดนและอยู่บนเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างกันในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) ที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงทำเลที่ตั้งยังอยู่บนบริเวณแถบจุดกึ่งกลางบนเส้นทางเชื่อมโยง

โครงการพัฒนาเศรษฐกิจแนวระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) โดยมีสะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศเปรียบเสมือนจังหวัดมุกดาหารได้กลายเป็นศูนย์กลางของการส่งผ่านสินค้าและการลงทุนของโลก ส่งผลให้ภายในพื้นที่ต้องเร่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ อาทิ การพัฒนาถนนหลักให้เป็น 4 เลน ครอบคลุมทั้งจังหวัด การพัฒนาระบบรถไฟรางคู่ การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาสนามบินหรือก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ การพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน และการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน ทั้งนี้ การที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารจะเกิดการพัฒนารูปแบบได้นั้น ต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตัดสินใจเข้ามาลงทุนของบรรดานักลงทุนทั้งภายในและภายนอกประเทศ ทำให้ภาครัฐต้องอำนวยความสะดวกให้แก่การลงทุนอย่างรอบด้าน เพื่อให้การพัฒนาเศรษฐกิจภายในพื้นที่เป็นไปอย่างมีศักยภาพภายใต้บริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

บทสรุป

การพัฒนาพื้นที่ภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารเพื่อมุ่งสู่ความเชื่อมโยงกับบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) จะต้องคำนึงถึงปัจจัยในสภาวะแวดล้อมที่เกิดขึ้นทั้งจากภายนอกและภายใน โดยการพิจารณาบริบทต่างๆ อย่างรอบด้านและดำเนินการอย่างครอบคลุม ซึ่งในปัจจุบันได้มีการพัฒนานานใหญ่ อาทิ การก่อสร้างถนนเส้นหลักให้เป็น 4 เลนครอบคลุมทั้งจังหวัดและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ข้างเคียงได้อย่างสะดวก การพัฒนาระบบรถไฟรางคู่เชื่อมจากบ้านไผ่ (ขอนแก่น) – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด – มุกดาหาร – นครพนม ระยะทาง 354 กิโลเมตร ผ่าน 6 จังหวัด การศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาสนามบินกองทัพบก อำเภอลือเม็กกา จังหวัดยโสธร ให้สามารถเปิดใช้เป็นสนามบินพาณิชย์หรือก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ภายในจังหวัดมุกดาหาร การพัฒนาด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานในด้านต่างๆ เช่น ไฟฟ้า ประปา การบริหารจัดการขยะชุมชน เป็นต้น รวมถึงการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ปัจจัยดังที่กล่าวมาส่งผลต่อโครงการพัฒนาเศรษฐกิจแนวระเบียงตะวันออก – ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) โดยมีจุดเริ่มต้นจากท่าเรือน้ำลึกของประเทศเมียนมาร์ (ตะวันตก) ผ่านเข้ามาทางด่านแม่สอด จังหวัดตาก เชื่อมโยงมายังจังหวัดมุกดาหาร ออกไปยังแขวงสะหวันนะเขต สปป. ลาว และสามารถต่อไปยังท่าเรือน้ำลึกของประเทศเวียดนาม (ตะวันออก) ได้ ขณะเดียวกันเส้นทางดังกล่าวยังอยู่ภายใต้การสนับสนุนทางเศรษฐกิจตาม “กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง” (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation: GMS) อีกด้วย (โปรดพิจารณาเพิ่มเติม วนิลา ออนประดิษฐ์, 2560)

อย่างไรก็ดี จังหวัดมุกดาหารประสบกับปัญหาและอุปสรรคในด้านการพัฒนาขีดความสามารถของพื้นที่และการดำเนินงานให้ปรากฏอย่างเป็นรูปธรรมมาอย่างยาวนาน ซึ่งส่งผลกระทบทำให้การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษให้สามารถขับเคลื่อนอย่างมีประสิทธิภาพนั้นยังไม่สามารถกระทำได้อย่างทันที่ในสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วภายใต้พลวัตของการเคลื่อนที่ทางเศรษฐกิจสมัยใหม่ เนื่องจากติดปัญหาในหลายๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นทางด้านสังคม การเมือง เศรษฐกิจ วัฒนธรรม และกฎหมาย จึงกลายเป็นข้อจำกัดที่คอยบั่นทอน

ความก้าวหน้าของการพัฒนาภายในจังหวัดและการเชื่อมโยงพื้นที่ให้เกิดการเจริญเติบโตมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อรองรับอนาคตอันใกล้ที่นับวันความเจริญยิ่งดูห่างไกลออกไปอันเกิดจากความล่าช้าของการดำเนินนโยบายที่เกิดขึ้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวภาครัฐจึงควรให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ในการเสริมโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจของจังหวัดมุกดาหารให้มีความแข็งแกร่งและสามารถทำการแข่งขันกับพื้นที่ใกล้เคียงได้ ทั้งนี้ รัฐบาลควรเร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางรางรถไฟอย่างครอบคลุม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์เพื่อรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ภายในพื้นที่ของจังหวัด เป็นสิ่งที่สำคัญมาก เนื่องจากยุทธศาสตร์ของพื้นที่ตั้งอยู่บนจุดศูนย์กลางของเส้นทางการเดินทางทุกสาย ทำให้สามารถอนุมาณถึงการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปีได้ แต่ในปัจจุบันภาครัฐยังคงศึกษาพื้นที่ว่าควรพัฒนาสนามบินกองทัพบกเลิงนกทา จังหวัดยโสธร เป็นสนามบินพาณิชย์ หรือก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ภายในจังหวัดมุกดาหารจนเกิดความล่าช้าในการแข่งขัน ในขณะเดียวกัน ทางแขวงสะหวันนะเขตของ สปป. ลาว ได้รับงบประมาณเงินกู้จากประเทศญี่ปุ่นในการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่เพื่อให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ในอนาคต ดังนั้น ภาครัฐไทยต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนให้สามารถเปิดใช้งานสนามบินให้ได้ภายในไม่เกิน 3 – 5 ปีนับจากนี้เป็นต้นไป หากยังล้งเลหรือล่าช้าเกินไปอาจจะส่งผลให้บรรดานักลงทุนหันเหมุ่งเป้าหมายไปยังพื้นที่อื่นๆ จนเสียโอกาสทางการค้าก็เป็นไปได้ นอกจากนี้ ยังต้องพัฒนาเส้นทางหลักถนน 4 เลน ให้สามารถเชื่อมโยงกับการพัฒนาระบบรถไฟรางคู่และการพัฒนาท่าเรือของจังหวัดควบคู่กันไปอย่างครอบคลุม เพื่อให้เกิดความสมดุลของการนำเข้า – ส่งออกสินค้าและการเดินทางเข้ามาเพื่อประกอบกิจการอย่างรอบด้านถือเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับบรรดานักลงทุนทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ นอกจากนี้ ภาครัฐจะต้องมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้ครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัด เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่รอบนอกเมืองในเขตชนบทยังคงเดือดร้อนเกี่ยวกับเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านสาธารณูปโภค เช่น ถนน น้ำประปา ไฟฟ้า และการบริหารจัดการขยะมูลฝอย เป็นต้น (โปรดพิจารณาเพิ่มเติม เข้มเพชร ศรีสมพาน และอภิศักดิ์ ธีระวิสิษฐ์, 2558) ซึ่งยังไม่ได้รับการตอบสนองอย่างทั่วถึงเท่าที่ควร ส่งผลทำให้ไม่สามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางคมนาคมสายหลักได้ อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่แท้จริงอาจจะเป็นประเด็นการอยู่อาศัยของประชาชนภายในจังหวัดที่มีลักษณะกระจัดกระจาย โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ชนบทที่ห่างไกล ทำให้ความช่วยเหลือต่างๆ ทางด้านสาธารณูปโภคยังไม่สามารถตอบสนองและครอบคลุมทุกพื้นที่ได้ รวมถึงระบบสาธารณูปการของจังหวัด เช่น โรงพยาบาล ศูนย์การแพทย์ สถานือนามัย โครงการเคหการ เป็นต้น ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่อย่างแท้จริง เมื่อเป็นเช่นนั้นแล้วการที่จังหวัดมุกดาหารจะกลายเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจะก้าวเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของโลกในอนาคตได้นั้น จะต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการควบคู่กันไปอย่างครอบคลุมเสียก่อน เพื่อเป็นการสร้างระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการบริการขั้นพื้นฐานและยังเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับจังหวัดอีกด้วย

แม้ว่าจังหวัดมุกดาหารจะมีการพัฒนาทางด้านต่างๆ อย่างรอบด้าน เพื่อรองรับการเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของโลกมากเพียงใดก็ตาม แต่ก็ยังคงปรากฏว่าในพื้นที่จริงนั้นไม่อาจที่จะต่อยอดการเป็นศูนย์กลางทางการค้าการลงทุนได้อย่างเป็นรูปธรรมมากนัก อีกทั้งบรรดานักลงทุนต่างหันเหทิศทางและแห่พากันไปลงทุนยังจังหวัดนครพนมเพิ่มมากขึ้น เพราะมองในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการ

เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้มากกว่า อันเนื่องมาจากมีปัญหาในการจัดสรรที่ดินบนเส้นทางสายหลัก การวางโครงข่ายเส้นทางคมนาคมและพื้นที่ดำเนินธุรกิจที่ไม่เป็นรูปธรรม การกำหนดเส้นทางโครงข่ายพาดผ่านของทางรถไฟผ่านบนพื้นที่เวนคืนที่ดิน รวมถึงบริเวณที่มีการคาดการณ์ว่าจะก่อสร้างสนามบินภายในจังหวัดมุกดาหาร ถือเป็น การสร้างหลุมพรางขนาดใหญ่ในการพัฒนาพื้นที่ อันเกิดจากการปันราคาที่ดินและแก้งำไรอย่างสุดโต่งของชาวบ้านและนายทุนบางกลุ่มที่เข้ามาในพื้นที่เพื่อหวังกอบโกยผลประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมจากที่ดินมากจนเกิน โดยไม่คำนึงถึงจินตภาพของจังหวัดในอนาคตที่มีขีดความสามารถในการยกระดับการพัฒนาพื้นที่ได้มากกว่าที่เป็นอยู่ ส่งผลทำให้บรรดานักลงทุนและผู้ประกอบการขนาดใหญ่ไม่กล้าเข้ามาดำเนินธุรกิจอย่างเป็นทางการและเต็มรูปแบบ มีเพียงแค่การส่งผ่านสินค้าเข้า – ออก เป็นหลักเพียงเท่านั้น ถือได้ว่าเป็น “ปฏิทรรศน์” ของการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งนี้เป็นอย่างมาก เพราะฉะนั้น จะต้องมีการที่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาจจะใช้ในรูปแบบของตัวบทกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ข้อบังคับที่เป็นมาตรฐานการรับรู้เหมือนกัน นอกจากนี้ ภาวะผู้นำของผู้บริหารในทุกระดับไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ภาคการปกครองท้องถิ่น และภาคประชาชนก็มีผลเช่นเดียวกัน เนื่องจากการขับเคลื่อนนโยบายต่างๆ จะเกิดขึ้นได้ต้องอาศัยผู้นำที่มีวิสัยทัศน์ต่อความเจริญและการพัฒนาภายในพื้นที่อย่างยั่งยืนในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

เอกสารอ้างอิง

- กรมประชาสัมพันธ์. (2560). *เขตเศรษฐกิจพิเศษไทย 5 จังหวัด 6 พื้นที่ เพื่รองรับ AEC*. สืบค้นเมื่อ 13 กรกฎาคม 2560, จาก http://www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=4393&filename=index
- กุศล ภูวกรณ์. (ม.ป.ป.). *เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร*. สืบค้นเมื่อ 30 มิถุนายน 2560, จาก http://www4.fisheries.go.th/local/file_document/20170220153716_file.pdf
- เข็มเพชร ศรีสมพาน และอภิศักดิ์ ธีระวิสิษฐ์. (2558). กระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของกรมมาตรฐาน และมาตรฐานวิยา สปบ.ลาว. *วารสารการบริหารท้องถิ่น*, 8(2), 12 – 22.
- จังหวัดมุกดาหาร. (2553). *แผนพัฒนาจังหวัดมุกดาหาร (พ.ศ.2553-2556)*. มุกดาหาร: [ม.ป.พ.].
- ไชยวัฒน์ คำชู และณัชชาภัทร อุ๋นตรงจิตร. (2555). *ประชาคมอาเซียนกับการปกครองส่วนท้องถิ่น*. กรุงเทพฯ: ส เจริญการพิมพ์.
- ฐานเศรษฐกิจออนไลน์. (2560). *รถไฟสายบ้านไผ่ปลายทางนครพนม เชื่อมเขตเศรษฐกิจ – สะพานข้ามโขง 3*. สืบค้นเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2560, จาก <http://www.thansettakij.com/content/56819>
- ทีมข่าวภูมิภาค. (2557). *คสช.ยกมุกดาหารเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ*. สืบค้นเมื่อ 13 กรกฎาคม 2560, จาก <http://www.thairath.co.th/content/437804>
- น้ำฝน สलगสิงห์. (2553). *รวมประวัติ 8 เผ่าไทย ของจังหวัดมุกดาหาร ที่น่าสนใจ*. สืบค้นเมื่อ 13 กรกฎาคม 2560, จาก <http://50011320088g10.blogspot.com/2010/09/8.html>

- บริษัท แอลทูพี ทราเวล. (ม.ป.ป.). *สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะพานนะเขต)*. สืบค้นเมื่อ วันที่ 13 กรกฎาคม 2560, จาก <http://l2btravel.net/content/image/article-20131218-093333.jpg>
- ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2560). *เขตเศรษฐกิจพิเศษปีที่ 3 (3) “สงขลา – ตรวต – มุกดาหาร” ลงทุน 2,313 ล้านบาท*. สืบค้นเมื่อ 12 กรกฎาคม 2560, จาก https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1496832257
- _____. (2557). *เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก 5 จังหวัดชายแดน*. สืบค้นเมื่อ 12 กรกฎาคม 2560, จาก <http://www.asean thai.net/images/content/2015/02.jpg>
- _____. (2560). *ส่องเส้นทาง EWEC “แม่สอด – มุกดาหาร” ขยายถนน 4 เลนสะดุด – ลงทุนบางตา*. สืบค้นเมื่อ 12 กรกฎาคม 2560, จาก http://m.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1399562454
- ปริยนาฏ เทียบรัตน์. (2554). *ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง” (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation: GMS)*. สืบค้นเมื่อ 13 กรกฎาคม 2560, จาก http://www.opsmoac.go.th/download/BOFAA/GMS_12sep11.pdf
- โพสต์ทูเดย์ออนไลน์. (2558). *มุกดาหารเร่งรัฐเปิดสนามบิน หวังสะพานนะเขตแขวงหน้*. สืบค้นเมื่อ 12 กรกฎาคม 2560, จาก <http://www.posttoday.com/biz/aec/news/370792>
- ยุทธศาสตร์ หน่อแก้ว. (2558). *บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดมุกดาหารต่อการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)*. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- _____. (2560). *เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร: การพัฒนาศักยภาพภายในพื้นที่สู่ความเชื่อมโยงในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. บทความในงานประชุมวิชาการระดับชาติ ด้านการบริหารกิจการสาธารณะ ครั้งที่ 4. ขอนแก่น. วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ระนิลา อ่อนประดิษฐ์. (2560). *ผลกระทบของการนำรูปแบบการบริหารแบบเศรษฐกิจพิเศษที่มีต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว*. *วารสารการบริหารท้องถิ่น*, 10(2), 44 – 69.
- ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครหนานหนิง. (2551). *ท่าเรือเปย์ไห่ต้นทางสายใหม่: รุกอาเซียนด้วยยุทธศาสตร์ One Axis Two Wings*. สืบค้นเมื่อ 13 กรกฎาคม 2560, จาก <http://oknation.nationtv.tv/blog/akom/2008/08/14/entry-1>
- ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนจังหวัดมุกดาหาร. (ม.ป.ป.). *เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร*. สืบค้นเมื่อ 12 กรกฎาคม 2560, จาก <http://www.mukoss.go.th/oss/data/sez-mukdahan.pdf>
- ศูนย์วิจัยธุรกิจและเศรษฐกิจอีสาน. (ม.ป.ป.). *แนวเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ – นครพนม*. สืบค้นเมื่อ 12 กรกฎาคม 2560, จาก <http://www.ecberkku.com/news3/921-32-10-.html>

- สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดมุกดาหาร. (2557). *มุกดาหาร – สะหวันนะเขต - กวางตริ ประชุมความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว ระดับท้องถิ่น*. สืบค้นเมื่อ 13 กรกฎาคม 2560, จาก http://radio.prd.go.th/mukdahan/ewt_news.php?nid=3519&filename=News_mukdahan
- สถานีวิทยุโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่องสาม. (2560). *สิทธิพิเศษในเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร*. สืบค้นเมื่อ 13 กรกฎาคม 2560, จาก <http://www.krobkruakao.com/?refer=intro>
- สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่. (2559). *เขตเศรษฐกิจพิเศษของไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- สำนักนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. (2555). *รายงานการศึกษาโอกาสและผลกระทบของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อกระทรวงมหาดไทย*. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงมหาดไทย.

Translated Thai References

- Khamchu. C. & Ountrangchit. N. (2012). *ASEAN Community and Local Administration*. Bangkok: Sochareon Printing House.
- L-Two-B Travel Company. (No citation). *The 2nd Thai – Lao Friendship Bridge (Mukdaharn – Sawannakhet)*. Retrieved July 31, 2016, from <http://l2btravel.net/content/image/article-20131218-093333.jpg>
- Mukdaharn Broadcasting and Radio Authority of Thailand. (2014). *Local Forum on Trading, Investment, and Tourism Cooperation Organized by Mukdaharn, Sawannakhet, and Kwangtree*. Retrieved July 13, 2016, from http://radio.prd.go.th/mukdahan/ewt_news.php?nid=3519&filename=News_mukdahan
- Mukdaharn Province. (2010). *Mukdaharn Provincial Development Plan for Year 2010 – 2013*. Mukdaharn: [n.p.].
- Noethern-east Business and Economic Research. (No Citation). *Rail Route from Ban Phai to Nakhon Panom*. Retrieved July 12, 2016, from <http://www.ecberkku.com/news3/921-32-10-.html>
- Norkaew. Y. (2015). *Roles of Local Administrative Organizations in Mukdaharn Province in Preparation for Entering The ASEAN Economic Community (AEC)*. Thesis: for Master Degree of Public Administration, College of Local Administration, Khon Kaen University.

- Norkaew. Y. (2017). *The Potentialities of Mukdahan Special Economic Development Zone in Linkage with ASEAN Economic Community Contexts*. (The 4th National Conference on Public Affairs Management “Public Affairs Management Under Thailand 4.0”).
Khon Kaen: College of Local Administration, Khon Kaen University.
- Office of Policy and Planning, the Office of Permanent Secretary for Interior. *Report on the Study of Educational Opportunities and Impacts of ASEAC Community Influencing the Ministry of Interior*. Bangkok: Ministry of Interior.
- One-Stop Service Center for Mukdaharn Provincial Investment. (No Citation). *Mukdaharn Provincial Investment*. Retrieved July 13, 2016, from <http://www.mukoss.go.th/oss/data/sez-mukdahan.pdf>.
- Onpadith, V. (2017). Impact of Special Economic Administration on the Quality of Life of the Population in Savannakhet Province, Lao PDR. *Local Administration Journal*, 10(2), 44 – 69.
- Phuwaporn. K. (n.d.). *Mukdaharn Economic Development Zone*. Retrieved June 30, 2016, from http://www4.fisheries.go.th/local/file_document/201702_20153716_file.pdf
- Prachachatthurakit-online. (2016). *The 3rd Year Special Economic Zone: Songkhla – Trad – Mukdaharn*. Retrieved July 31, 2016, from https://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1496832257
- Prachachatthurakit-online. (2014). *Special Economic Development Zone in Southern Provinces (1st Phase)*. Retrieved July 31, 2016, from <http://www.asean thai.net/images/content/2015/02.jpg>
- Prachachatthurakit-online. (2016). *“Explore EWEC Route “Maesod - Mukdaharn” with the 4 Expanding Lines*. Retrieved July 12, 2016, from http://m.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1399562454
- Preeyanat Teabrat. (2011). *Economic Cooperation in Greater Mekong Sub-Region (GMS)*. Retrieved July 13, 2016, from http://www.opsmoac.go.th/download/BOFAA/GMS_12sep11.pdf
- Posttoday-online. (2015). *Mukdaharn Urges New Airport, But Sawannakhet Does First*. Retrieved July 12, 2016, from <http://www.posttoday.com/biz/aec/news/370792>
- Regional News. (2014). *Mukdaharn Province as a Special Economic Zone Officially Inaugurated by the National Peace and Order Maintaining Council (NPOMC)*. Retrieved July 12, 2016, from <http://www.thairath.co.th/content/437804>
- Salangsingha. N. (2010). *Eight Interesting Thai Ethnical Groups in Mukdaharn Province*. Retrieved July 13, 2016, from <http://50011320088g10.blogspot.com/2010/09/8.html>

- Srisomphan, K. & Dhiravisit, A. (2015). Construction Participatory Process in Strategic Planning of Department of Standards and Metrology, Lao PDR. *Local Administration Journal*, 8(2), 12 – 22.
- Thai Business Information Center in Nanning, PDR China. (2008). *Pei Hai Shipping Port as Silk Road: ASEAN Proactive Strategies Based on Using the One Axis Two Wings*. Retrieved on July, 13th, 2016, from <http://oknation.nationtv.tv/blog/akom/2008/08/14/entry-1>
- Thai Television and Radio Station (Channel 3). *Special Rights in Mukdaharn Special Economic Zone*. Retrieved on July, 13th, 2016, from <http://www.krobkruakao.com/?refer=intro>
- Thansettakit-online. (2016). *Rail Route from Ban Phai to Nakon Phanom Province in Linkage with the 3rd Bridge's Economic Corridor*. Retrieved July 12, 2016, from <http://www.thansettakij.com/content/56819>
- The Government Public Relations Department. *5 Special Economic Zones in 6 Areas of Thailand Served for AEC Partnership*. Retrieved July 13, 2016, from http://www.aseanthai.net/ewt_news.php?nid=4393&filename=index