

อุตรธานี : ศักยภาพและโอกาสในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคอีสานตอนเหนือ



นายไกรสิทธิ์ ชะลุยรัตน์

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา)

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2551

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Udonthani : Potential and Opportunity to become Logistics Hub
of Upper North-Eastern Thailand.



Mr.Kraisit Chaluirat

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Science Program Program in Logistics Management

(Interdisciplinary Program)

Graduate School

Chulalongkorn University

Academic Year 2008

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

อุดรธานี : ศักยภาพและโอกาสในการเป็นศูนย์กลาง
โลจิสติกส์ของ อีสานตอนเหนือ

โดย

นายไกรสิทธิ์ ชะลุยรัตน์

สาขาวิชา

การจัดการด้านโลจิสติกส์


อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก


รองศาสตราจารย์ ดร.พุทธกาล รัชธร

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารบัณฑิต


..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.พรพจน์ เปี่ยมสมบุญ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาहनฤพณี)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.พุทธกาล รัชธร)


..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ดร.รักษพงศ์ วงศาโรจน์)


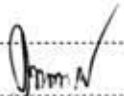
ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ไกรสิทธิ์ ชะลุยรัตน์ : อุดรธานี: ศักยภาพและโอกาสในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคอีสานตอนเหนือ. (Udonthani: Potential and Opportunity to become Logistics Hub of Upper North-Eastern Thailand) อ. ที่ปรึกษา : รศ.ดร. พุทธกาล วัชร, จำนวนหน้า 137หน้า.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงศักยภาพและโอกาสของจังหวัดอุดรธานีที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคอีสานตอนเหนือ การศึกษาหาข้อมูลเพื่อหาศักยภาพและโอกาสของจังหวัดอุดรธานีในครั้งนี้ได้ศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพด้านที่เกี่ยวข้องเช่นหาปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านทางรถบรรทุก, รถไฟและทางเครื่องบิน ปริมาณผู้โดยสารที่เข้าออกจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นโดยรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศและทางเครื่องบิน ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดของจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดขอนแก่นโดยดูจากกลยุทธ์การพัฒนาจังหวัดสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งศึกษาเส้นทางการเชื่อมต่อของจังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางการขนส่งไปฮานอยและดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามโดยใช้เส้นทางผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของจังหวัด(Potential)ด้วยการเปรียบเทียบ ภูมิรัฐศาสตร์ที่ตั้งของจังหวัดอุดรธานี ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด(GPP) สินค้านำเข้าและส่งออกจากจังหวัด และเส้นทางการคมนาคมขนส่งสินค้าและคนของจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น

ผลการศึกษาพบว่า จังหวัดอุดรธานีมีการพัฒนาการโครงสร้างพื้นฐานที่จะพัฒนาตัวเองไปสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนไปอย่างรวดเร็ว จะเห็นได้จากผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด(GPP) และรายได้เฉลี่ยต่อหัวที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง รวมถึงการที่มีสนามบินเป็นอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ท ที่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศบินมาลงที่สนามบิน เที่ยวบินภายในประเทศมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเพียงพอต่อการเจริญเติบโตของจังหวัด ปริมาณการส่งสินค้าและคนผ่านทางอากาศก็มีตามการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบิน พร้อมกันนี้จากโอกาสที่การขนส่งระหว่างประเทศจะขยายตัวตามเส้นทางหมายเลข 8 และถ้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 เสร็จ การขนส่งตามเส้นทางที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านตามเส้นทางหมายเลข 8 โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศลาวก็จะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดอุดรธานีก็ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลที่สนับสนุนพัฒนาจังหวัดอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางการค้าและบริการของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมเพื่อการบริโภค อุปโภค และเพื่อผลิตสินค้าเชื่อมโยงไปสู่กลุ่มประเทศอินโดจีน

สาขาวิชา การจัดการด้านโลจิสติกส์.....
ปีการศึกษา 2551.....

ลายมือชื่อผู้นิสิต 
ลายมือชื่ออ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก 

5087117620 : MAJOR LOGISTICS MANAGEMENT

KEY WORD: LOGISTICS / UDORNTHANI / POTENTIAL / UDORNTHANI ANALYSIS

KRAISIT CHALUIRAT : UDORNTHANI,POTENTIAL AND OPPORTUNITY TO BECOME LOGISTICS HUB OF UPPER NORTH-EASTERN THAILAND. THESIS ADVISOR : PROF. BUDDHAGARN RUSHATORN, 137 pp.

This thesis has intention on potential and opportunity of Udonthani province to become Logistics Hub of North-Eastern Thailand. By research and comparative value and volume of transportation of goods by truck, railway and airplane included passengers that in and out Udonthani and Khuankaen by public bus and airplane. Analysis Gross provincial product (GPP) of each province base on of province strategy. Included analysis the route of transportation from Udonthani and Khuankaen to Hanoi and Danang by passing Lao PDR. In order to comparative the potential between Udonthani and Khuankaen that whose has more than able to become Logistics Hub of upper North-Eastern Thailand

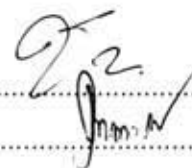
The result of the analysis discover that Udonthani Province has been developing of infrastructures and has a lot of potential that will be improved Udonthani province to become transportation center and will be developing to Logistics Hub of North-East of Thailand. Approve and support the reason by Gross Provincial Product (GPP) of Udonthani province and average Income of population has continues increase every year, moreover Udonthani province have a lot of airline direct to, everyday and also international transportation are increase on the roadenumber 8 and if the 3rd Thai – Lao friendship bridge are complete transportation between border from neighbor country, Lao P.D.R. particularly will be increasing are significantly. Also the strategics development of province has supported by the government to make Udonthani to become Logistics Hub of North-Eastern Thailand and Indochina.

Field of studyLogistics Management

Academic year 2008.....

Student's signature.....

Advisor's signature.....



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี เนื่องด้วยความกรุณาและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากรองศาสตราจารย์ ดร. พุทธกาล รัชชวร ซึ่งกรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นต่างๆ รวมทั้งการตรวจสอบ แก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่องานวิจัยเป็นอย่างมาก จึงขอกราบขอบพระคุณมา ณ ที่นี้ นอกจากนี้ต้องขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และดร.รักษพงษ์ วงศาโรจน์ คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งได้ให้ความกรุณาช่วยเหลือและตรวจสอบข้อบกพร่อง รวมถึงแนวทางในการแก้ไขให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ที่ได้สั่งสอนวิชาความรู้ ซึ่งผู้วิจัยต้องขอกราบขอบพระคุณทุกท่านด้วยความเคารพอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

นอกจากนี้ ผู้วิจัยต้องขอกราบขอบพระคุณนางเลิศไทย ชะลุยรัตน์ ที่คอยเป็นกำลังใจ ผลักดันทั้งแรงกายแรงใจในการทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี และขอขอบคุณกรรมการผู้จัดการบริษัทลิน คอร์ปอเรชั่น, นายอรรถวิทย์ และนางรัชณีกร ชะลุยรัตน์ ที่ได้สนับสนุนและส่งเสริมรวมทั้งคำแนะนำให้ผู้วิจัยทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จ และขอขอบคุณ หอการค้าจังหวัดอุดรธานี, เจ้าหน้าที่ประจำศาลากลางจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดขอนแก่น, ผู้ประกอบการที่ได้ให้คำแนะนำ รวมทั้งการสนับสนุนข้อมูล และการสละเวลาอันมีค่าเพื่อดำเนินการช่วยเหลือในด้านต่างๆ

สุดท้ายนี้ ขอขอบคุณขอขอบคุณนายนิรุจน์ ชะลุย ที่กรุณาเสียสละเวลาช่วยผู้วิจัยสืบค้นข้อมูลตามที่ผู้วิจัยร้องขออย่างเต็มความสามารถ และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่หลักสูตรการจัดการด้านโลจิสติกส์ทุกท่านและเพื่อน ๆ รุ่นพี่ทุกคนที่ให้ความช่วยเหลือทั้งในและนอกห้องเรียนรวมทั้งมิตรภาพที่ดีมาก ๆ ตลอดมา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่	
1. บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	6
ขอบเขตของการวิจัย.....	6
คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	7
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	12
ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย.....	12
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	13
2. แนวคิด ข้อมูลพื้นฐานและเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	14
แนวคิดและองค์ประกอบของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์.....	14
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	14
3. การศึกษาปัจจัยสนับสนุนของการเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ของจังหวัดอุดร และขอนแก่น – กรอบแนวคิดเพื่อการวิเคราะห์.....	22
วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่.....	22
วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของเศรษฐกิจ.....	28
วิเคราะห์นโยบายเศรษฐกิจของประเทศและการปฏิบัติ.....	37
พิจารณาคูณภาพและผลสัมฤทธิ์ของธรรมาภิบาล.....	40
พิจารณากระแสโลกที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ.....	40

บทที่	หน้า
4. ผลการวิเคราะห์.....	44
ผลการวิเคราะห์และเปรียบเทียบการวิจัย.....	44
ความเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมทางอากาศ.....	44
การพัฒนาเศรษฐกิจโดยเปรียบเทียบ.....	47
วิเคราะห์ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น.....	48
การวิเคราะห์การขนส่งผ่านสินค้าผ่านแดน การค้าชายแดน การค้าระหว่างประเทศ.....	49
การวิเคราะห์แนวโน้มของการพัฒนาการเส้นทางขนส่งทางถนนเพื่อลำเลียงสินค้าออกไปต่างประเทศของอุดรธานีและขอนแก่น.....	51
การวิเคราะห์นโยบายจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีต่อจังหวัดอุดรและขอนแก่นโดยการทำ SWOT.....	64
สรุปบทสัมภาษณ์ความเป็นไปได้ของจังหวัดอุดรธานีในการที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน.....	67
5. สรุปผลการวิเคราะห์ อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	70
สรุปผลการวิจัย.....	70
ข้อเสนอแนะ.....	72
รายการอ้างอิง.....	74
ภาคผนวก.....	77
ภาคผนวก ก. ความหมายของความจำเป็นพื้นฐาน.....	78
ภาคผนวก ข. ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด.....	85
ภาคผนวก ค. ปริมาณขนส่งทางอากาศ.....	94
ภาคผนวก ง. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด.....	99
ภาคผนวก จ. บทสัมภาษณ์.....	121
ภาคผนวก ฉ. สินค้าส่งออกและแรงงาน.....	127
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	137

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3.1	รายงานกำลังแรงงาน (ผู้มีงานทำ , ผู้ว่างงาน , ผู้รอฤดูกาล) ปี 2549 – 2551...	25
3.2	มูลค่าสินค้าผ่านแดนที่นำเข้าและส่งออกจากส.ป.ป.ลาว ผ่านประเทศไทยไปประเทศที่ 3 ปี 2549 – 2551.....	29
3.3	มูลค่าสินค้าที่นำเข้าและส่งออกจากประเทศไทยไปส.ป.ป.ลาว ปี 2549 – 2551	29
3.4	ปริมาณผู้โดยสารและสินค้าที่มาจากสนามบินขอนแก่น ปี 2551.....	30
3.5	ปริมาณผู้โดยสารและสินค้าที่มาจากสนามบินอุดรธานี ปี 2551.....	31
3.6	ปริมาณเที่ยวรถประจำทางระหว่างประเทศจากจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นไปนครหลวงเวียงจันทน์.....	31
3.7	ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านจังหวัดหนองคาย.....	32
3.8	ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2547	33
3.9	ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ฝงตามเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2547.....	34
3.10	ระยะทางที่สั้นที่สุดจากจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นถึงเมืองดานังและฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม.....	35
4.1	เปรียบเทียบปริมาณเที่ยวบินที่ขึ้น – ลงที่สนามบินจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดขอนแก่น.....	44
4.2	เปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร ขาเข้าขาออก และต่อเครื่อง ของสนามบินอุดรธานีและขอนแก่น.....	45
4.3	เปรียบเทียบปริมาณสินค้าที่ขึ้น ลง และต่อเครื่องที่จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น.....	45
4.4	เปรียบเทียบปริมาณจุดหมายที่ขึ้น ลง ของสนามบินอุดรธานีและขอนแก่น.....	46
4.5	ปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศถึงขอนแก่นและอุดรธานี.....	46
4.6	ปริมาณเที่ยวบินต่างประเทศที่บินตรงลงที่จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น.....	47
4.7	ร้อยละGPP (ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาปีปัจจุบัน) ร้อยละรายได้ประชากรต่อหัว และจำนวนประชากร.....	47
4.8	GPP นอกภาคเกษตรสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม.....	48
4.9	ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์.....	48

ตารางที่	หน้า
4.10 ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ฝง.....	49
4.11 มูลค่าสินค้าที่นำเข้าและส่งออกจากประเทศไทยไป ส.ป.ป.ลาว ปี 2550 – 2551	50
4.12 มูลค่าสินค้าผ่านแดนที่นำเข้าและส่งออกจาก ส.ป.ป. ลาว ผ่านประเทศไทยไป ประเทศที่ 3 ปี 2549 – 1551.....	50
4.13 การวิเคราะห์นโยบายจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีต่อจังหวัดอุดรและขอนแก่นโดย การทำ SWOT.....	65



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1	เส้นทางการขนส่งทางบก..... 5
2.1	เครือข่ายความร่วมมือโครงการ GMS..... 17
3.1	แผนที่จังหวัดอุตรธานี..... 26
3.2	แผนที่จังหวัดขอนแก่น..... 27
3.3	แผนที่เส้นทางการขนส่งทางบกจากอุตรธานีและขอนแก่นไปฮานอยและดานัง ประเทศเวียดนาม..... 36
3.4	ความสัมพันธ์ของกรอบความคิดเพื่อการวิเคราะห์พื้นฐานระดับกลางของภูมิภาค 41
3.5	กรอบความร่วมมือของโครงการ GMS..... 43
4.1	เส้นทางจากจังหวัดอุตรธานีถึงกรุงฮานอยโดยผ่านถนนหมายเลข 13 (เหนือ) และถนนหมายเลข 4 52
4.2	ถนนช่วงที่ผ่านภูเขา ระยะทาง 230 กิโลเมตร และช่วงที่เป็นลูกรังอัดแน่น..... 53
4.3	เส้นทางอุตรธานี – ฮานอยโดยใช้เส้นทางหมายเลข 8 ข้ามด่านที่จังหวัดนครพนม 54
4.4	ภาพจำลองสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นครพนม – ท่าแขก..... 55
4.5	ถนนหมายเลข 8 ผ่านเมืองคำเกิด ผ่านเมืองหลักซาว..... 55
4.6	ถนนหมายเลข 8 ผ่านเมืองคำเกิด ผ่านเมืองหลักซาว..... 56
4.7	เส้นทางจังหวัดอุตรธานี – เมืองดานัง โดยผ่านด่านที่จังหวัดนครพนมท่าแขก สะหวันนะเขต..... 57
4.8	เส้นทางหมายเลข 9 ระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร (ในลาว 195 กิโลเมตร ในเวียดนาม 105 กิโลเมตร..... 58
4.9	ด่านลาวบ่าว เชื่อมประเทศลาวกับประเทศเวียดนาม..... 58
4.10	เส้นทางจากจังหวัดอุตรธานี – เมืองดานัง โดยผ่านจังหวัดสกลนคร..... 59
4.11	ด่านศุลกากรมุกดาหาร..... 60
4.12	สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2 มุกดาหาร – สะหวันนะเขต..... 60
4.13	แผนที่เส้นทางหมายเลข 13 เชื่อมด้วยหมายเลข 8 สะหวันนะเขต – ด่านน้ำพาว 61
4.14	เส้นทางขอนแก่น – ฮานอย โดยการผ่านด่านที่จังหวัดนครพนม..... 62
4.15	สภาพถนนช่วงภูพานจังหวัดสกลนคร..... 63
4.16	เส้นทางหมายเลข 9 จากจังหวัดขอนแก่นถึงเมืองดานัง 64

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีการขยายตัวและตื่นตัวทางด้านโลจิสติกส์ ซึ่งดูได้จาก นโยบายและแผนงานต่างๆของรัฐ เช่นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2550 – 2554 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ส.ศ.ช.) รวมถึงความพยายามที่จะพัฒนาประเทศไปสู่การเป็น ศูนย์กลางการขนส่งของเอเชีย (Logistics Hub of Asian) รวมทั้งจีนตอนใต้ด้วยข้อตกลงต่างๆที่จัดตั้งขึ้นระหว่างประเทศ เช่น ACMECS ซึ่งเป็นข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Aeyawadee - Chaopraya-Mekong Economic Cooperation) เป็นข้อตกลงความร่วมมือด้านธุรกิจระหว่างประเทศไทย, พม่า, ลาว, กัมพูชา และเวียดนามซึ่งเป็นความร่วมมือของธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asia Development Bank:ADB) และไทยในการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งด้านการเงินแบบให้เปล่า , เงินกู้ผ่อนปรน หรือความช่วยเหลือด้านรับซื้อผลิตผลทางเกษตรที่เรียกว่า Contract Farming ซึ่งเป็นการส่งเสริมความสัมพันธ์ในลักษณะการพึ่งพาทางเศรษฐกิจ โดยประเทศไทยก็ได้ประโยชน์จากเส้นทางที่ลงทุน เพราะประเทศเหล่านั้น ก็จะเป็นแหล่งวัตถุดิบและทรัพยากรที่ไทยต้องการ รวมถึงเป็นตลาดระบายสินค้าของไทย นอกจากนี้ยังมีโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ หรือ GMS(Greater Mekong Sub region) ก็เป็นโครงการภายใต้ ESCAP (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) ซึ่งเน้นการเชื่อมโยงการขนส่งและการค้า ซึ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนค่อนข้างเห็นประโยชน์และสนับสนุนเพราะจีนได้สร้างถนนผ่านพม่าและลาว เพื่อเชื่อมกับไทยและระเบิดเกาะแก่งในแม่น้ำโขง ก็อ้างว่าเป็นข้อตกลงจาก GMS ซึ่งจีนอาศัยข้อตกลง FTA อาเซียน-จีน ซึ่งประเทศในอาเซียนได้ลงนาม โดยจะมีผลภายในปี พ.ศ. 2553 สินค้าส่วนใหญ่ภายใต้ Normal Track จะลดอัตราภาษีศุลกากรสำหรับไทยได้เร่งรัดหมวดสินค้าผลไม้และเกษตรได้มีผลอัตราภาษีศุลกากร ตั้งแต่ 1 มกราคม 2547 ทั้งนี้สาธารณรัฐประชาชนจีน จะมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในการใช้ประโยชน์จากข้อตกลง ทั้ง GMS และ FTA อาเซียน-จีน ขณะที่ไทย จะเน้นด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง

โอกาสและความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคจะต้องศึกษาถึงสภาพการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและระบบท่าเรือของโลจิสติกส์ซึ่งจะมีบทบาทเชื่อมโยงอย่างไรต่อสถานะภาพทางเศรษฐกิจ ทั้งในระดับครัวเรือน ระดับธุรกิจ และระดับมหภาค ผลผลิตมวลรวมประชาชาติหรือ GDP ของประเทศไทยกว่าร้อยละ 90 อยู่ในภาคอุตสาหกรรมและบริการ ซึ่งประมาณร้อยละ 35- 38 % จะเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งกลไกการค้าถูกกำหนดด้วยระบบโลกาภิวัตน์ (Globalization) อันเป็นผลมาจากกติกาการค้าโลกภายใต้ต้องการการค้าโลกหรือ WTO (World Trade Organization) รวมถึงการเปิดเสรีทางการค้า (FTA : Free Trade Agreement) โดยเศรษฐกิจของประเทศไทยต้องพึ่งพิงกับการส่งออกในฐานะเป็น Export Oriented Country ทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยต้องพึ่งพาการค้าระหว่างประเทศสูง ดังจะเห็นได้จากมูลค่าการค้าระหว่างประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) จะมีตัวเลขที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดย GDP ในปี 2550 จะมีตัวเลขกว่าแปดล้านล้านบาท ซึ่งการค้าระหว่างประเทศภายใต้การค้าเสรีจะต้องมีขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับภาคธุรกิจและในระดับประเทศ จำเป็นที่ผู้ประกอบการจะต้องพยายามปรับปรุงวิธีการดำเนินธุรกิจให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นภายใต้ต้นทุนที่ต่ำที่สุด ขณะที่คุณภาพจะต้องมีการปรับปรุงให้สูงขึ้นตลอดเวลา ดังนั้นการจัดการด้านโลจิสติกส์จึงเป็นกลยุทธ์สำคัญในการสร้างสมรรถนะในการแข่งขัน และใช้เป็นเครื่องมือในการเพิ่มขีดความสามารถในการส่งออก ซึ่งถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่ทุกรัฐบาลได้ใช้เป็นเครื่องมือพัฒนาเศรษฐกิจ โดยจะเห็นได้ว่าการส่งออกในปี 2546 เป็นร้อยละ 33.6 ของ GDP ในขณะที่ปี 2550 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 56.1 ของ GDP อย่างไรก็ดี จากการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในปี 2550 พบว่าตัวเลขต้นทุนของกิจกรรมการขนส่งซึ่งเป็นกิจกรรมหลักที่อยู่ในระบบโลจิสติกส์มีต้นทุนของไทยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 19 - 25 ของ GDP ขณะที่ประเทศญี่ปุ่นมีต้นทุนประมาณร้อยละ 11 สหรัฐอเมริกา ประมาณร้อยละ 7 - 9 กลุ่มประเทศยุโรปตะวันตกอยู่ที่ร้อยละ 6.7 -7 โดยระดับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในระดับเบื้องต้น ที่เรียกว่า Physical Logistics คือ อยู่ในระดับการให้ความสำคัญด้านการขนส่ง การเก็บสินค้า การบรรจุหีบห่อ ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้วจะอยู่ในระดับที่เป็น External Integrated Logistics และหรือในระดับ Global Logistics ซึ่งเป็นระดับที่มีการเชื่อมโยงอุปทานแบบเครือข่าย โดยประเทศที่พัฒนาแล้วภาครัฐและภาคเอกชนต่างตื่นตัวด้านการจัดการโลจิสติกส์มาตั้งแต่ช่วงยุค 1980 โดยได้ใช้เป็นกลยุทธ์สำคัญในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันทั้งในสวนภาครัฐและเอกชน ส่งผลให้ประสิทธิภาพและต้นทุนของประเทศที่มีการ

พัฒนาระบบโลจิสติกส์สามารถเติบโตทางเศรษฐกิจและพัฒนาความเป็นอยู่ให้กับประชาชนได้ดีขึ้น(ธนิต โสรัตน์, 2548)

และถ้ามองโดยภาพรวมแล้วประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง(ไทยกัมพูชา พม่า ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้(มณฑลยูนนานและกวางสี)ได้อย่างไม่ยากนัก เพราะมีความได้เปรียบเชิง ภูมิรัฐศาสตร์(Geopolitics Location) กล่าวคือ ประเทศไทยตั้งอยู่ตรงกลางระหว่างมหาสมุทรอินเดียในส่วนของทะเลอันดามัน มีความยาว 467 ไมล์ทะเล และมหาสมุทรแปซิฟิก ในส่วนของทะเลอ่าวไทยมีความยาวพื้นที่ติดทะเล 994 ไมล์ทะเล อีกทั้งประเทศไทยยังมีพรมแดนติดกับประเทศในกลุ่ม ASEAN โดยอยู่ตรงกลางของกลุ่มพอดี กล่าวคือ มีพรมแดนติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, พม่า, กัมพูชา โดยทุกประเทศสามารถใช้ไทยเชื่อมต่อไปยังมาเลเซีย และสิงคโปร์ รวมถึงการที่สิงคโปร์ และมาเลเซีย สามารถใช้เส้นทางคมนาคมในประเทศไทยผ่านไปจนถึงจีนตอนใต้ได้ด้วย (ธนิต โสรัตน์, 2548)

อีกทั้งประเทศไทยมีการทำข้อตกลงการค้า FTA (Free Trade Agreement) กับหลายประเทศในกลุ่ม ASEAN รวมทั้งจีน ออสเตรเลีย และอินเดียด้วย โครงการต่างๆไม่ว่าจะเป็น North-South Corridor หรือ East-West Corridor ก็ล้วนเป็นแรงสนับสนุนให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันที่จะเป็น Logistic Hub of Asian หรือ Hub of Indochina ทั้งสิ้น

อย่างไรก็ตามการที่มีที่ตั้งที่เหมาะสมอย่างเดียวยังคงไม่พอที่จะทำให้โอกาสและความเป็นไปได้ในการเป็นศูนย์กลางคมนาคม หรือ Logistics Hub of Asian ได้ ยังต้องมีการพิจารณาถึงศักยภาพด้านอื่นๆด้วย เช่น การพัฒนาบุคลากรของประเทศในด้านความรู้ด้านโลจิสติกส์, ปริมาณการค้า การลงทุน ถนนหรือเส้นทางในการคมนาคม, ทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและความมีเสถียรภาพทางการเมือง การปกครองและอื่นๆซึ่งล้วนมีผลต่อการที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ของ ASEAN ทั้งสิ้น

พื้นฐานที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ประเทศไทยสามารถแข่งขันหรือพัฒนาศักยภาพด้านต่างประเทศที่จะส่งเสริมการเป็น Regional Hub หรือศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง ของ ASEAN ได้นั้น จังหวัดหัวเมืองต่างๆที่สำคัญในแต่ละภูมิภาคก็ต้องเตรียมพร้อมที่จะรองรับการเป็น Hub ในแต่ละภูมิภาคนั้นๆได้เช่นกัน

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือก็เป็นอีกหนึ่งภูมิภาคที่สำคัญ เพราะมีพรมแดนติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และกัมพูชา มีช่องทางการไปมาหาสู่กันหลายช่องทาง และสามารถเชื่อมต่อได้ถึงสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และจีนตอนใต้

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถแบ่งได้กว้างๆเป็น 2 ส่วนคือ อีสานเหนือ และอีสานใต้ โดยมีเส้นทางการขนส่ง หรือคมนาคมระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ปัจจุบันมีอยู่ 5 ช่องทางใน 7 ช่องทางการค้าคือ

1. ที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่1 เชื่อมจังหวัดหนองคาย-เวียงจันทน์
2. ที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 เชื่อมจังหวัดมุกดาหาร – สะหวันนะเขต
3. ที่สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ที่จังหวัดนครพนม-ท่าแขก
4. ที่ด่านศุลกากรอำเภอบึงกาฬจังหวัดหนองคาย- ปากซัน โดยใช้แพขนานยนต์
5. เส้นทางถนนที่ด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี – เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก

ในกลุ่มอีสานเหนือมีจังหวัดที่เป็นไปได้ในการเป็นศูนย์กลางคมนาคม ขนส่ง ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน (Logistics Hub of upper North-Eastern of Thailand) คือ ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย สกลนคร และ นครพนม จังหวัดที่กล่าวมามีเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้โดยใช้สะพานคือ

1. ที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่1 เชื่อมจังหวัดหนองคาย-เวียงจันทน์
2. ที่สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหารข้ามไปสะหวันนะเขตของ ส.ป.ป.ลาว และกำลังสร้างคือสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนมข้ามไปท่าแขกของส.ป.ป.ลาว

จุดผ่านแดนทั้ง 2 จุดนี้มีความคับคั่งของการขนส่งไม่เท่ากัน กล่าวคือ จุดที่ 1คือที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่1 เชื่อมจังหวัดหนองคาย-เวียงจันทน์นั้น จะมีความคับคั่งของการขนส่งและใช้เป็นเส้นทางหลักมากกว่าจุดที่ 2 เนื่องจากสร้างเสร็จก่อน และผ่านเข้าไปก็เป็นแขวงกำแพงนครเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในขณะที่สะพานข้ามแดนที่จังหวัดมุกดาหารและสะหวันนะเขตซึ่งอยู่บนเส้นทางหมายเลข 9 ปริมาณการขนส่งยังไม่มากนักเนื่องจากยังมีปัญหาด่านระเบียบศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง

ทั้งนี้จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่อยู่บนเส้นทาง East – West Corridor หรือเส้นทางหมายเลข 9 พาดผ่าน เส้นทางดังกล่าวเริ่มตั้งแต่ท่าเรือดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ผ่านสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เข้าจังหวัดมุกดาหาร ผ่านขอนแก่น พิษณุโลก (สี่แยกอินโดจีน) ตาก (แม่สอด) ถึงเมืองเมียวดี ประเทศพม่า ออกทะเลอันดามันที่อ่าวเกาะตะมาะ ดังนั้นจังหวัดขอนแก่นอาจถือได้ว่าเป็นเมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่ปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นยังไม่ได้รับการพัฒนามาจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องรวมถึงจังหวัดใกล้เคียงที่อยู่ถัดขึ้นไปคือจังหวัดอุดรธานีกลับได้รับการพัฒนาองค์ประกอบพื้นฐานของการที่จะเป็น HUB ของ



รูปที่ 1.1 ภาพเส้นทางการขนส่งทางบก
ที่มา: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ภาคอีสานตอนบนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนไม่แน่ว่าอาจจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคอินโดจีนก็เป็นได้ เนื่องจากปริมาณสินค้าที่ผู้ประกอบการต้องส่งต่อไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แล้วส่งต่อไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้นั้น ส่วนใหญ่มาหยุดพักที่จังหวัดอุดรธานี (80% ของสินค้าที่ต้องส่งไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) แล้วข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ที่ด่านหนองคายเข้าด่านท่านาแล้ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อีกทั้งคนลาวหรือคนต่างชาติที่อาศัยในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวก็นิยมที่จะเดินทางข้ามมายังจังหวัดอุดรธานีเพื่อส่งสินค้าไปจำหน่ายต่อที่ประเทศของตน หรือซื้อใช้เป็นการส่วนตัว ทั้งเครื่องอุปโภค บริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้า และอื่นๆ ที่ต้องการ โดยคนลาวเหล่านี้ (ส่วนใหญ่ ใช้ Border Pass หรือหนังสือผ่านแดนชั่วคราว) ไม่สามารถเดินทางเข้าประเทศไทยได้ไกลกว่าจังหวัดอุดรธานี เพราะจะเป็นการผิดกฎหมายและข้อขัดถกแถลงระหว่างประเทศทำให้เศรษฐกิจของจังหวัดอุดรธานี มีคนลาวมาช่วยในการจับจ่ายใช้สอยทุกวันและมากขึ้นเป็นเท่าตัวในวันสุดสัปดาห์และวันหยุดต่อเนื่อง 2-3 วันของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อีกทั้งจังหวัดอุดรธานียังมีสายการบินที่บินตรงมาลงที่จังหวัดมากกว่าจังหวัดขอนแก่นถึง 4 เท่าตัว (ขอนแก่นมีวันละ 3 เที่ยวบินทุกวัน แต่อุดรธานีมีถึง 12 เที่ยวบินต่อวันทุกวัน ยังไม่รวมอุดร-เชียงใหม่, และอุดร-หลวงพระบาง)

ในขณะเดียวกันเมื่อสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนมสร้างเสร็จ ความสำคัญของจังหวัดอุดรธานีในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในอีสานเหนืออาจมีเพิ่มขึ้นด้วย

จากที่กล่าวมา ยังไม่ได้ข้อสรุปว่าจังหวัดใดควรจะได้รับพัฒนาในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและคมนาคมของอีสานเหนือ เพราะยังต้องดูองค์ประกอบด้านอื่นๆด้วย เช่น ศักยภาพด้านต่างๆของจังหวัด จุดแข็งจุดอ่อนของจังหวัดและความเป็นไปได้ในการพัฒนา

ดังนั้นการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ จึงเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆที่จำเป็นและเป็นพื้นฐานของการพัฒนาจังหวัดขอนแก่นและอุดรธานี เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (The Prospect to become Logistics Hub of upper North - Eastern of Thailand)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาหาศักยภาพและโอกาสของจังหวัดอุดรธานีจากปัจจัยภายในและภายนอกประเทศในการจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งสินค้าและผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนแทนที่จังหวัดขอนแก่น
2. เพื่อศึกษาหาแนวทางในการพัฒนาศักยภาพของจังหวัดอุดรธานีในการเตรียมตัวเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้มีขอบเขตการศึกษาโดยการเก็บข้อมูลในด้านต่างๆดังต่อไปนี้

1. เครือข่ายเส้นทางคมนาคมทั้งทางถนน, ทางรถไฟ, ทางน้ำ และทางอากาศในการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารในเขตจังหวัดอุดรธานีกับขอนแก่น โดยข้อมูลเป็นข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานสถิติของหน่วยงานราชการ
2. ศึกษาข้อมูลการธุรกรรมทางพาณิชย์ การค้า และการลงทุน เปรียบเทียบในจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น โดเน้นข้อมูลเชิงสังเคราะห์จากการสัมภาษณ์ประกอบกับข้อมูลสถิติของหน่วยงานราชการ

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

เพื่อความเข้าใจในความหมายของคำย่อและความหมายของโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้จำเป็นต้องอธิบายความหมายของคำต่างๆที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ

GMS ย่อมาจาก Greater Mekong Subregion (GMS) ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โครงการ GMS เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศคือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก กลุ่มประเทศ GMS มีพื้นที่รวมกันประมาณ 2 ล้าน 3 แสน ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ พื้นที่ของยุโรปตะวันตก มีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้านคน และอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อีกทั้งยังเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ, กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, 2550)

FTA ย่อมาจาก Free Trade Agreement หรือเขตการค้าเสรี (Free Trade Area) หมายถึง ความตกลงระหว่าง 2 ประเทศขึ้นไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างกันให้เหลือน้อยที่สุดเพื่อให้เกิดการค้าเสรีระหว่างกัน และปัจจุบันประเทศต่างๆ ก็ได้ขยายขอบเขตของ FTA ให้ครอบคลุมการค้าด้านบริการ อาทิ บริการท่องเที่ยว การรักษาพยาบาล การสื่อสาร การขนส่ง ฯลฯ พร้อมกับความร่วมมือในด้านต่างๆ เช่น การลงทุน การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา และการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้วย

ลักษณะสำคัญของ FTA คือ

FTA จะมีรูปแบบเป็นอย่างไรนั้นก็ขึ้นอยู่กับประเทศคู่สัญญา FTA จะตกลงกัน ไม่มีกฎเกณฑ์กำหนดตายตัวว่า FTA จะต้องมีลักษณะอย่างไร แต่ถึงกระนั้นก็ดี ทุก FTA จะมีลักษณะพื้นฐานที่เหมือนกันอยู่ 3 ประการ คือ

- มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า และไม่สร้างอุปสรรคทางการค้าเพิ่มต่อประเทศอื่นๆ ที่ไม่ใช่สมาชิก (No fortress effects)

- ครอบคลุมการค้าระหว่างประเทศมากพอ (Substantial coverage) ซึ่งเป็นกติกาที่ WTO กำหนดไว้เพื่อปกป้องและป้องกันผลกระทบของ FTA ที่จะมีต่อประเทศอื่นๆ ที่ไม่ใช่สมาชิกของ FTA นั้นๆ
- มีตารางการลดภาษีหรือเปิดเสรีที่ประเทศคู่สัญญา FTA เจรจากันว่าจะลดภาษีให้เท่ากันในสินค้าใดบ้าง จะลดอย่างไร และจะใช้ระยะเวลายาวนานเท่าไรในการลด (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2548)

ADB ย่อมาจาก Asian Development Bank หมายถึง สถาบันทางการเงินที่มุ่งเน้นการพัฒนาในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ซึ่ง ADB มีอิทธิพลต่อการพัฒนาในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกเป็นคู่แข่งแม้กระทั่งธนาคารโลก และองค์การการเงินระหว่างประเทศ หรือ IMF โดย ADB ตั้งขึ้นมาด้วยเงินจากการบริจาค และเงินจากการเป็นสมาชิกของประเทศต่างๆ และจากการกู้ยืมจากตลาดเงินระหว่างประเทศด้วย แหล่งที่มา: (มยุรินทร์ ชันดี, 2549)

ESCAP ย่อมาจาก Economic and Social Commission for Asia and the Pacific- ESCAP หรือ คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก-เอสแคป

ตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2490 (ค.ศ. 1947) ณ นครเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน ขณะนั้นเรียกว่า คณะกรรมการเศรษฐกิจเพื่อเอเชีย และตะวันออกไกล (Economic Commission for Asia and the Far East-ECAFE) มีหน้าที่ช่วยเหลือการฟื้นฟูเศรษฐกิจหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 อีกสองปีต่อมาได้ย้ายสำนักงานมาตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานครเปลี่ยนชื่อเป็น คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก เมื่อ พ.ศ.2517 (ค.ศ.1974) เพื่อขยายขอบเขตการพัฒนาไปสู่ด้านสังคม และขยายอาณาบริเวณทางภูมิศาสตร์ครอบคลุมประเทศที่อยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิกรวมออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และเกาะอื่นๆ

เอสแคปมีส่วนอย่างมากในการริเริ่มจัดตั้งธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank) เครือข่ายทางหลวงแห่งเอเชีย (Asian Highway Network) และ คณะกรรมการเพื่อพัฒนาแม่น้ำโขง (The Mekhong River Commission) โดยวัตถุประสงค์หลักของเอสแคปคือการนำความเจริญด้านเศรษฐกิจและสังคมมาสู่ประเทศในเอเชียแปซิฟิกที่ด้อยพัฒนาและด้อยโอกาส ช่วยขจัดความยากจนและช่วยพัฒนาชีวิตให้มีคุณภาพ

หน้าที่หลักของแอสแคปมีอยู่ 4 ประการ คือ

- 1 วิจัยและวิเคราะห์ปัญหาอย่างลึกซึ้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมของภาคพื้น
- 2 รวบรวมพลังของประเทศสมาชิก (49 ประเทศ และสมาชิกวิสามัญอีก 10 ประเทศ) ให้ระดมและแลกเปลี่ยนประสบการณ์เพื่อการพัฒนา
- 3 ให้ความช่วยเหลือทางเทคโนโลยี โดยสำนักงานแอสแคป และโดยขอความร่วมมือจากประเทศที่พัฒนาแล้ว

4 รวบรวมและกระจายความรู้และข้อมูลเกี่ยวกับด้านเศรษฐกิจสังคม และการพัฒนาในด้านต่างๆ ให้แก่ประเทศสมาชิกแอสแคป (ESCAP) เป็นคณะกรรมการประจำภูมิภาคที่ใหญ่ที่สุด

ปัจจุบันมีสมาชิก (Members) 52 ประเทศ ซึ่งประกอบด้วยประเทศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก 48 ประเทศ และประเทศนอกภูมิภาค 4 ประเทศ คือ ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สหราชอาณาจักรและสหรัฐฯ และมีสมาชิกสมทบ (Associate members) 9 แห่ง ซึ่งเป็นดินแดนที่ยังมิได้ปกครองตนเองหรือมิได้เป็นรัฐอิสระหรือมิได้เป็นสมาชิก สหประชาชาติ ครอบคลุมประชากร 3.5 พันล้านคนหรือกว่าร้อยละ 60 ของประชากรโลก (สำนักงานเลขาธิการ ESCAP, เอกสารเผยแพร่, 2551)

ACMECS หมายถึง Ayeyawady-ChaoPhraya- Mekong Economic Cooperation Strategy ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอริวัตติ-เจ้าพระยา-แม่โขงมีชื่อเดิม ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกัมพูชา ลาว พม่า ไทย (ECS: Economic Cooperation Strategy among Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Thailand) คือ กรอบความร่วมมือระหว่าง 5 ประเทศ คือ กัมพูชา ลาว พม่า ไทย และเวียดนามซึ่งผู้นำทั้ง 5 ประเทศร่วมกันออกปฏิญญาพุกาม (Bagan Declaration) รวมทั้งแผนปฏิบัติการ (Plan of Action) ครอบคลุมความร่วมมือ 6 สาขา ได้แก่

1. การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน
 2. ความร่วมมือด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม
 3. การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม
 4. การท่องเที่ยว
 5. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
 6. ความร่วมมือด้านสาธารณสุข
- (การประชุมระดับรัฐมนตรี, กระทรวงการต่างประเทศ, 2547)

JBIC ย่อมาจาก Japan Bank for International Cooperation : JBIC คือ ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2542 เป็นสถาบันการเงินภาครัฐ โดยมีนามและภารกิจเบื้องต้นตามที่กำหนดไว้ใน JBIC Law (กฎหมาย JBIC) การก่อตั้ง JBIC เป็นผลของการควมร่วมมือกิจการระหว่าง ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (JEXIM) และกองทุนเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจภาคพื้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น ("OECF") วัตถุประสงค์ของธนาคารตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 1 ของกฎหมาย JBIC คือ การส่งเสริมการพัฒนาการของประเทศไทย และการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมระหว่างประเทศ โดยการส่งเสริมการนำเข้าส่งออกและสนับสนุนธุรกรรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศของประเทศไทย เพื่อความมีเสถียรภาพของระบบการเงินระหว่างประเทศ และส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมและความมีเสถียรภาพของเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา (อารยา กิตติเวช, 2549)

สินค้าผ่านแดน คือหมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่างๆ ที่ประชาชนหรือผู้ประกอบการค้าจากประเทศที่หนึ่งส่งผ่านประเทศที่สองไปยังประเทศที่สามหรือจากประเทศที่สามผ่านแดนประเทศที่สองมายังประเทศที่หนึ่ง ทั้งนี้ แต่ละประเทศจะต้องยินยอมให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนกันได้

ตลาดการค้าประเทศใกล้เคียงกับประเทศที่อยู่ถัดไป เช่น จีน อินเดีย บังคลาเทศ และเวียดนาม ซึ่งมีประชากรรวมกันกว่าหนึ่งพันล้านคนนับว่าเป็นตลาดการค้าที่สำคัญที่น่าสนใจ การขนส่งสินค้าทางบกผ่านแดนไปยังประเทศดังกล่าวสามารถย่นระยะทางการขนส่งสินค้า เป็นการลดต้นทุนค่าขนส่งได้เป็นจำนวนมาก และยังช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทย (สำนักส่งเสริมการค้าชายแดนและมาตรการพิเศษทางการค้ากรมการค้าต่างประเทศ, กลุ่มการค้าชายแดน 2550)

การค้าชายแดน หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่างๆ ของประชาชนหรือผู้ประกอบการที่มีภูมิลำเนาอยู่ใน จังหวัด อำเภอ หมู่บ้านที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้ทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประชาชนที่อยู่อาศัยตามบริเวณชายแดนของทั้งสองฝ่าย โดยมีมูลค่าครั้งละไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าเกษตรบางชนิด และสินค้าที่หาได้จากธรรมชาติ ได้แก่ ของป่า ซากสัตว์ เป็นต้น เป็นการค้าที่มีกรรมวิธีไม่ยุ่งยาก และมีความสะดวกรวดเร็ว การค้าชายแดนมีทั้งที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยผ่านด่านศุลกากรและลักลอบค้า หรือการค้าสินค้าที่ผิดกฎหมาย การค้า

ชายแดน จะช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันอื่นๆ และยังสามารถทำการค้าผ่านแดนไปยังประเทศใกล้เคียง อาทิ เวียดนาม อินเดีย จีนตอนใต้ บังคลาเทศ และสิงคโปร์

ประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ คือ สหภาพพม่า สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย โดยประเทศสหภาพพม่าเป็นประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันยาวที่สุดคือ ระยะทาง 2,400 ก.ม. รองลงมา ได้แก่ สปป.ลาว ระยะทาง 1,800 ก.ม. และ มาเลเซีย ระยะทาง 647 ก.ม.ตามลำดับ (สำนักส่งเสริมการค้าชายแดนและมาตรการพิเศษทางการค้า กรมการค้าต่างประเทศ, กลุ่มการค้าชายแดน 2550)

ความหมายของโลจิสติกส์

ราชบัณฑิตสภา, 2540 ได้ให้ความหมายของคำว่าโลจิสติกส์ (Logistics) ไว้ว่า “พลาธิการ” ซึ่งความหมายนี้ยังไม่เป็นที่ยอมรับเพราะยังให้ความหมายไม่ชัดเจนกับบทบาทของโลจิสติกส์ นอกจากนี้คำนิยามในภาษาต่างประเทศในแต่ละตำราก็ให้ความหมายที่ไม่ค่อยตรงกัน เนื่องจากโลจิสติกส์พัฒนามาจากผลของการปฏิบัติงานในการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ โลจิสติกส์จึงยังไม่มีทฤษฎีที่จะมารองรับเหมือนศาสตร์อื่นๆ ดังนั้นความหมายของโลจิสติกส์จึงมีผู้ให้คำนิยามไว้แตกต่างกันในแต่ละประเทศและแต่ละแขนงที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

The Council of Logistics Management (CLM) ได้ให้ความหมาย ของโลจิสติกส์ไว้คือ “กระบวนการในการวางแผน ดำเนินงาน และควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในการไหลการ จัดเก็บวัตถุดิบ สินค้าคงคลัง สินค้าสำเร็จรูป และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งาน โดยมีเป้าหมายเพื่อสอดคล้องกับเวลาและความต้องการของผู้บริโภค” (กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ, 2547: 2)

สำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาระบบราชการและสังคมแห่งชาติ ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ว่าหมายถึง “การจัดการ การเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ ข้อมูลและการเงินระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค โดยต้องมีการวางแผนการปฏิบัติและการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ โดยโลจิสติกส์จะต้องมีความเชื่อมโยงเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางถนน ทางเรือ ทางอากาศ รวมถึงการขนส่งทางท่อ

รัฐบาลจะต้องมีการสร้างโครงสร้างการขนส่งพื้นฐานสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้มีภาวะเบียบ มี
องกรณ์บริหาร” (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบโอกาสจังหวัดอุดรธานีมีความเป็นไปได้หรือไม่ในการเป็นศูนย์กลาง
คมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
2. ทำให้ทราบแนวทางการพัฒนาศักยภาพของจังหวัดในการเตรียมตัวเป็นศูนย์กลาง
คมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและเป็นแนวทางให้รัฐกำหนดกลยุทธ์การพัฒนา
3. ทำให้ทราบถึงความเป็นไปได้ต่อการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและคมนาคมไป
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนาม

ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ศึกษาจากการเก็บข้อมูลด้านต่างๆของภาครัฐและเอกชน ของแต่
ละจังหวัด คือ จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น ซึ่งแสดงออกในลักษณะแผนงาน นโยบาย แผน
ยุทธศาสตร์ รายงานการศึกษาวิจัย รวมถึงผลการดำเนินงานทั้งของภาครัฐและเอกชนเพื่อ
เปรียบเทียบกันระหว่างจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น รวมทั้งศึกษาเส้นทางการขนส่งจากจังหวัด
อุดรธานีและขอนแก่นไปสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยม
เวียดนาม ผู้ประเทศจีนตอนใต้ซึ่งดำเนินการวิเคราะห์ตามกรอบความคิดเพื่อการวิเคราะห์ของ
โครงการศึกษากรุงเทพมหานครเพื่อการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคโดย

1. เปรียบเทียบเส้นทางการเชื่อมต่อทางบกจากจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดขอนแก่นไป
ยังดำนัง และฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
2. เปรียบเทียบศักยภาพ (Potential) ด้านต่างๆดังต่อไปนี้

เปรียบเทียบ ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดของจังหวัด
อุดรธานี และจังหวัดขอนแก่น

เปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านทางรถบรรทุก, รถไฟและทางเครื่องบินที่เข้าออก
จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น

เปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารที่เข้าออกจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นโดยรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศและทางเครื่องบิน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลในการศึกษาและวิจัยมีข้อมูลอยู่ 2 ลักษณะดังนี้

1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้แก่

โดยการสัมภาษณ์ โดยแบ่งเป็น

การสัมภาษณ์รายบุคคล อันได้แก่ เจ้าหน้าที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ด่านศุลกากร มุกดาหาร นครพนม หนองคายและพนักงานที่ทำงานในภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้อง อาทิ ผู้ประกอบการขนส่งทั้งของไทยและของลาว ลูกค้า พนักงานผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

การสัมภาษณ์แบบประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของผู้ประกอบการ ข้าราชการ เอกชน

2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้แก่

การศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร หนังสือ แผนงาน นโยบาย แผนยุทธศาสตร์ และรายงานที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลกระทบกับการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น ซึ่งได้แก่

1. สภาพเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นโดยการเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์ของจังหวัด GPP (Gross Provincial Product) ในด้านต่างๆที่เกี่ยวข้อง
2. เครือข่ายเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางบกจากจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น ไป ส.ป.ป. ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ และสภาพเชิงการภาพ
3. ปริมาณผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศและทางเครื่องบินที่เข้ามาที่ จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น
4. ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกจากจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นไปยังส.ป.ป.ลาว
5. ข้อมูลเชิงสังคมเศรษฐกิจ โดยศึกษาถึงข้อมูลประวัติศาสตร์การพัฒนาและความสัมพันธ์ของการค้าผ่านแดน

บทที่ 2

แนวคิด เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและองค์ประกอบของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) คือการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งเกี่ยวข้องกันอย่างเป็นระบบ อันประกอบไปด้วยการขนส่ง การเคลื่อนย้ายสินค้า-บริการ, ข้อมูลข่าวสาร และการเคลื่อนย้ายทุน โดยมีความพร้อมเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง และระบบสาธารณูปการ

อีกทั้งเกี่ยวข้องกับการสนับสนุนจากนโยบายภาครัฐโดยต้องมีการจัดการกฎหมายและระเบียบ ข้อบังคับที่เอื้ออำนวยต่อการส่งเสริมธุรกรรมทางการค้า และมีการพัฒนาระบบขนส่งที่เชื่อมโยง ทั้งทางบก-ทางน้ำ-ทางอากาศ รวมถึงการให้มีระบบพื้นฐานในการบริการและการอำนวยความสะดวกในการเก็บและกระจายสินค้า สามารถจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถเชื่อมโยงเครือข่ายการกระจายสินค้าทั้งภายในประเทศ และเชื่อมต่อไปยังต่างประเทศ

ดังนั้นการศึกษาวิจัยครั้งนี้จึงเป็นการศึกษาวิเคราะห์ปริมาณและมูลค่าการขนส่งสินค้าที่ส่งออกและนำเข้าจากส.ป.ป.ลาวมาที่จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น หาจำนวนผู้โดยสารและสินค้าที่เดินทางมาทางเครื่องบินและรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ รวมถึงการศึกษาเส้นทาง การขนส่งทางบกจากจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นไปกรุงเทพมหานคร และเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แล้วนำข้อมูลที่ได้มาเปรียบเทียบกันเพื่อวิเคราะห์หาศักยภาพและความเป็นไปได้ในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

2.2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

โลจิสติกส์ใดเจส, 2552 กล่าวว่าเมื่อวิวัฒนาการของระบบการค้าโลกมุ่งเน้นสู่การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจหรือการลงทุนแบบตลาดเดียว (Single Market) มากขึ้น เห็นได้จากความพยายามในการทำข้อตกลง FTA (Free Trade Agreement) ของประเทศต่าง ๆ รวมถึงประเด็นร้อนใกล้ตัวของประเทศไทยในโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง หรือ GMS (Greater Mekong Sub region: GMS) ของประเทศไทยร่วมกับอีก 5 ประเทศ คือ

ราชอาณาจักรกัมพูชา สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ที่เห็นภาพชัดเจนในการเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างกันแล้ว โดยคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ความตกลงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามแดน (GMS Cross Border Transport Agreement: GMS CBTA) อย่างเต็มรูปแบบภายในสิ้นปี 2553 นี้ด้วย ขณะนี้จึงเป็นประเด็นท้าทายว่าประเทศสมาชิก GMS จะร่วมผลักดันอย่างไรเพื่อให้เกิดเป็นเส้นทางการค้าที่แท้จริง และได้ประโยชน์ร่วมกันแบบ win-win situation

ดังนั้นในฐานะที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ (Geographical Advantage) ในเรื่องสถานที่ตั้ง ทำให้สามารถวางตำแหน่งเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน และประตูการค้าสู่อาเซียน จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องเดินหน้าให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือทางการค้า การลงทุน การบริการโลจิสติกส์แบบบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรมในกลุ่ม GMS ก่อนจะขยายผลความร่วมมือไปสู่ระดับอาเซียน ซึ่งกลุ่มประเทศอาเซียนได้กำหนดเป้าหมายชัดเจนที่จะมีการรวมกลุ่มเป็นหนึ่งเดียว (Single Market) เพื่อสร้างประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ภายในปี 2558

สภาพการค้าแห่งประเทศไทย, 2550 กล่าวว่ปัจจุบันได้มีการพัฒนาเส้นทางขนส่งตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ประกอบด้วย

1. **แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน ได้แก่**

1.1 เส้นทางสาย แม่สาย – เชียงตุง – เชียงรุ่ง – कुนหมิง ไทยช่วยสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 แบบให้เปล่าด้วยวงเงิน 38 ล้านบาท และเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 และเส้นทางแม่สาย – เชียงตุง – เชียงรุ่ง เมื่อเดือนกรกฎาคม 2547

1.2 เส้นทางสาย เชียงของ – หลวงน้ำทา – เชียงรุ่ง – कुนหมิง ไทยและจีน รวมทั้ง ADB ให้ความช่วยเหลือการก่อสร้างเส้นทางในส่วนของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ฝ่ายละ 1 ใน 3 ของค่าก่อสร้าง โดยไทยให้ความช่วยเหลือ แบบเงินกู้ผ่อนปรนด้วยวงเงิน 1,385 ล้านบาท

1.3 เส้นทางสาย ห้วยโก๋น – ปากแบ่ง โครงการปรับปรุงเส้นทางจากห้วยโก๋น (จังหวัดน่าน) – เมืองเงิน (แขวงไชยบุรี) – ปากแบ่ง (แขวงอุดมไชย) ระยะทาง 49.22 กิโลเมตร ซึ่งไทยจะให้ความช่วยเหลือด้วยวงเงิน 840 ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ผ่อนปรน (ร้อยละ 70) และเงินให้เปล่า

(ร้อยละ 30) โดยเส้นทางนี้จะสามารถเชื่อมต่อกับจังหวัดน่าน ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน (ผ่านทางไชยบุรี – บ่อเต็น) และเชื่อมต่อไปยังหลวงพระบาง

2. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม แยกเป็นตะวันออกและตะวันตก ดังนี้

2.1 ฝั่งตะวันออก : มุกดาหาร – สะหวันนะเขต – ดองฮา – เว้ – ดานัง

1 สะพานมิตรภาพไทย – ลาว 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) ไทยและลาวได้กู้เงินจาก JBIC มาดำเนินการก่อสร้างเป็นวงเงิน 4,700 ล้านบาท (ส่วนของไทย 2,300 ล้านบาท) ได้มีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549 ล่าสุดสะพานฯ ได้มีการเปิดใช้งานจริงในวันที่ 9 มกราคม 2550

2 เส้นทางหมายเลข 9 (ลาว) การปรับปรุงและซ่อมเส้นทางสะหวันนะเขต – เมืองพิน – แคนสวรรคร์ ระยะทางประมาณ 210 กิโลเมตร โดย JICA และ ADB ให้มีการสนับสนุนด้านการเงินเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2547

3 เส้นทางหมายเลข 9 (เวียดนาม) และท่าเรือน้ำลึกดานัง ADB, JBIC และรัฐบาลเวียดนามให้การสนับสนุนด้านการเงินในการก่อสร้างเส้นทางลาวบ่าว – ดองฮา อุโมงค์ไฮ วัน และการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกดานัง

2.2 ฝั่งตะวันตก : แม่สอด – เมะละลำไย ไทยให้ความช่วยเหลือเส้นทางช่วงแม่สอด – เมียวดี – กอกกะเร็ก – พะอัน – ท่าตอน ระยะทางประมาณ 198 กิโลเมตร (โดยจะสร้างถนนให้เปล่าในช่วง 18 กิโลเมตรแรก และให้กู้ในส่วนที่เหลือ) ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแม่สอด – เมียวดี – เมะละลำไย โดยรัฐบาลไทยตกลงในหลักการที่จะให้เงินกู้สำหรับการก่อสร้างช่วงกอกกะเร็ก – เมะละลำไย ในระยะต่อไป

3. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยง ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ได้แก่

3.1 เส้นทาง ทรายด – เกะกะง – สแรมแอมปัด เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลไทย – กัมพูชา – เวียดนาม (R10) โดยไทยให้ความช่วยเหลือแบบเงินกู้ผ่อนปรน 567.7 ล้านบาท เพื่อการปรับปรุงถนนระยะทาง 151.5 กิโลเมตร และให้เปล่า 288 ล้านบาท เพื่อการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ 4 แห่ง

3.2 เส้นทาง ช่องชะงำ – อันดองเวง – เสียมราฐ การปรับปรุงถนนระยะทาง 167 กิโลเมตร
ซึ่งจะเชื่อมโยงระหว่างภาคอีสานใต้ของไทยกับเมืองเสียมราฐ

จุดเด่นของเส้นทางดังกล่าวคือเป็นเส้นทางการค้าใหม่ที่เชื่อมมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกด้วยการขนส่งทางบกที่มีระยะทางเชื่อมต่อสั้นที่สุด ขณะนี้การขนส่งทางบกในภูมิภาคเป็นที่จับตามองว่าจะมีบทบาทสูงมากในอนาคต



รูปที่ 2.1 เครือข่ายความร่วมมือโครงการ GMS

ที่มา: สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

Thailand as a Transport Hub for The GMS, (2548)

การศึกษาเส้นทางเศรษฐกิจในการเชื่อมโยงประเทศไทย , สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และกัมพูชา โดยใช้ถนนนานาชาติ International Road สายใหม่ของ Asian ที่รู้จักในชื่อเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ East- West Economic Corridor เป็นการร่วมมือของประเทศต่างๆที่ตั้งอยู่บนแผ่นดินใหญ่ของอนุทวีปหรือคาบสมุทรอาเซียน (Asian Main Land) ประกอบด้วย ประเทศไทย , เมียนมา , ลาว , กัมพูชา , เวียดนาม , มาเลเซีย , สิงคโปร์ รวมทั้งประเทศนอก Asian คือ สาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ (สำหรับฟิลิปปินส์ , อินโดนีเซีย และบรูไน พื้นที่เป็นเกาะ) โดยโครงการจะเป็นเส้นทางคมนาคมทางถนนในการเชื่อมโยงชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย โดยใช้ถนนหมายเลข 9 เชื่อมท่าเรือดานังของเวียดนามกับเชื่อมโยงท่าเรือเกาะลำไย (Maw Lam Yine) ของเมียนมา ซึ่งเส้นทางสายนี้จะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญ เพราะจะเป็นการเชื่อมโยงประเทศต่างๆของซีกโลกตะวันออก ริมขอบมหาสมุทรแปซิฟิก ไม่ว่าจะเป็นญี่ปุ่น เกาหลี เมืองท่าชายฝั่งทะเลของสาธารณรัฐประชาชนจีน เช่น ปักกิ่ง เชียงไฮ้ กวางโจว ฮองกง รวมไปถึงประเทศสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตกและประเทศออสเตรเลีย โดยใช้สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามเป็น Land Bridge เข้าสู่แผ่นดิน

ทั้งนี้ โดยชายฝั่งทะเลของเวียดนามยาวกว่า 2,000 กิโลเมตร ประกอบด้วย ท่าเรือไฮฟอง (Hai Phrong Port) , ท่าเรือวิน (Vinh Port) , ท่าเรือดานัง (Danang Port) , ท่าเรือไซ่ง่อน (Saigon Port) ฯลฯ โดยเส้นทางจะผ่านเข้าไปในแผ่นดินใหญ่ของอาเซียน (Asian Mainland) เริ่มจากเมืองท่าดานังของเวียดนามผ่านเมืองเว้ และเมืองลาวบาวอันเป็นเมืองชายแดน (Lao Bao) อยู่ในจังหวัดกวางจิ (Quangtri) ซึ่งเป็นเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนาม ติดกับชายแดน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระยะทางในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามประมาณ 83 กิโลเมตร

จากนั้นเส้นทางถนนหมายเลข 9 จะผ่านเข้าไปในประเทศ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นระยะทางประมาณ 210 กิโลเมตร โดยได้รับการพัฒนาการก่อสร้างจากประเทศญี่ปุ่น โดย JICA หรือสำนักงานเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศ ใช้งบประมาณก่อสร้าง 105 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นเส้นทางคอนกรีตมาตรฐานรถสวนสองเลน สร้างเสร็จตั้งแต่ต้นปี 2547 ซึ่งเส้นทางนี้จะผ่านแขวงสะหวันนะเขตและมาข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขง (สร้างเสร็จแล้ว) ที่จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งจะเป็น Land Bridge Gate Way ของไทย

โดยเส้นทางหมายเลข 9 จะผ่านกึ่งกลางของภาคอีสานจากจังหวัดมุกดาหารผ่านจังหวัดขอนแก่น และพิษณุโลกที่อำเภอวังทอง (ซึ่งจะกลายเป็นสี่เหลี่ยมอินโดจีน) และเส้นทางนี้จะไปสุดที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ออกไปประเทศเมียนมาที่อำเภอเกาะตะมะ ที่เมืองเกาะลำไย (Maw Lam Yine) เป็นการเชื่อมไปสู่มหาสมุทรอินเดียไปสู่ประเทศต่างๆทางซีกตะวันตก ไม่ว่าจะเป็น

อินเดีย ประเทศต่างๆในตะวันออกกลาง ผ่านคลองซูเอซทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ไปสู่ยุโรปและประเทศอเมริกาฝั่งตะวันออก เส้นทางนี้จะเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง (Infrastructure Logistics) ที่สำคัญของโลกในอนาคต เพราะได้เชื่อมโยงกับเส้นทาง North South Economic Corridor ซึ่งมาจากเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ คือ ตั้งแต่เมืองคุนหมิงในแคว้นยูนนานกับประเทศมาเลเซียตอนเหนือและสิงคโปร์ เส้นทางนี้จึงสามารถเชื่อมประชากรของ ASAIN 450 ล้านคนกับประชากรจีน 1,300 ล้านคน หากเส้นทางออกไปถึงเมืองมณีปุระของอินเดีย ก็จะมีประชากรอีก 1,000 ล้านคน

ซึ่งตรงนี้เป็นเหตุผลสำคัญที่ทางสายหมายเลข 9 ได้รับความสนใจจากนักเศรษฐศาสตร์ว่าจะเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง ที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมหาศาลในอนาคต (วีระพันธ์ สุขศึกพ่าย, 2550)

พุทธกาล รัชตร,2546 กล่าวว่าจังหวัดที่ได้ประโยชน์มากที่สุดจากการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง เชื่อมกับเส้นทางหมายเลข 9 ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและเวียดนาม คือ จังหวัดขอนแก่น เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีต้นทุนการขนส่งลดลงมากที่สุดเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นในภาคอีสานทั้งหมดสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 บริเวณตัวเมืองจังหวัดมุกดาหารจะเป็นจุดเชื่อมกับแขวงสะหวันนะเขตของลาวตามเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมตะวันออก-ตะวันตกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากท่าเรือด่านงของเวียดนามเชื่อมกับพม่าโดยการก่อสร้างจะแล้วเสร็จและเปิดใช้ได้ในปี 2549 เขากล่าวว่า หลังสะพานแห่งนี้เปิดใช้ ประเทศไทยจะได้ประโยชน์ทางการค้า โดยเฉพาะด้านเกษตร ดังนั้นรัฐบาลจะต้องกำหนดกรอบนโยบายทางเศรษฐกิจของภาคอีสาน เพื่อรองรับโอกาสที่เกิดขึ้นรวมทั้งต้องเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานไว้รองรับด้วย"ทางใจกาเห็นว่าจุดนี้จะเอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคมากกว่า โดยคาดว่าหลังเปิดใช้แล้ว 5 ปีรายได้ของประชาชนในภาคอีสานจะเพิ่มขึ้น 5 เท่าตัวโดยเฉพาะภาคเกษตร จากศักยภาพการส่งออกไปยังตลาดจีนและญี่ปุ่นผ่านท่าเรือด่านงของเวียดนามทั้งนี้ อุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวมากที่สุดคือ อุตสาหกรรมขนาดย่อมด้านอาหารและการผลิตสินค้าเพื่ออุปโภคบริโภคซึ่งจากการศึกษาพบว่าอุตสาหกรรมขนาดย่อมจะขยายตัวมากถึง 27 เท่าตัวดังนั้นจึงน่าจะพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาว่าจะเป็นอย่างไร แต่สิ่งที่รัฐบาลต้องเตรียมไว้คือ ความต้องการใช้ไฟฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะเพิ่มขึ้นอีก 1.7 เท่าตัวนั้น หากไม่มีการขยายกำลังการผลิตไฟฟ้า อาจทำให้เกิดปัญหาขึ้นมาได้ และการใช้น้ำประปาจะเพิ่มขึ้น 2.3 เท่า จึงต้องเตรียมแหล่งน้ำไว้รองรับและด้านการสื่อสารคาดว่าจะมีการใช้โทรศัพท์เพิ่มขึ้น 2.2เท่าเมื่อพิจารณาศักยภาพทางเศรษฐกิจทั้ง 8 จังหวัด พบว่าแนวทางการค้าชายจะไม่

ต่างไปจากเดิม มุกดาหารจะมีรายได้จากภาคบริการเพิ่มขึ้น 40% ส่วนจังหวัดที่ได้ประโยชน์สูงสุดคือขอนแก่น เพราะเป็นศูนย์กลางของทุกๆด้าน และต้นทุนการขนส่งถูกกว่าจังหวัดอื่นโดยเปรียบเทียบ

อย่างไรก็ตามจากการที่ระเบียงตะวันออก – ตะวันตก หรือเส้นทางหมายเลข 9 นั้นในฝั่งทะเลอันดามัน ส่วนของประเทศพม่ายังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร ดังนั้น ADB จึงให้ความสำคัญกับเส้นทางอื่นๆเพิ่ม

เส้นทางหมายเลข 8 ก็เป็นเส้นทางหนึ่งที่ทั้งจีนและ ADB ให้ความสนใจโดยเฉพาะจีนได้ให้ความสำคัญเป็นพิเศษเนื่องจากสามารถเชื่อมโยงผ่านกรุงฮานอย เข้าประเทศลาว และผ่านประเทศไทยได้สะดวกและไม่ผ่านภูเขาสูง เส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางอีกเส้นทางหนึ่งที่เชื่อมไทย ลาว และเวียดนาม และเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญอีกเส้นทางหนึ่ง ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เส้นทางหมายเลข 8 นี้เป็นเส้นทางที่พาดผ่านในลาวและเวียดนามอยู่ในพื้นที่ของแขวงคำม่วน และแขวงบอลิคำไซในลาว และในพื้นที่ของจังหวัดห่าติงห์ (Ha Tinh) ในเวียดนาม

หากเริ่มต้นจากนครพนม การจะใช้เส้นทางหมายเลข 8 จะต้องเริ่มต้นจากเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 (ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมลาวเหนือกับลาวใต้) ก่อน และไปเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 8 ที่ทางแบ่งหลักขาว (100 กม. จากเมืองท่าแขก) จากนั้นจึงมุ่งสู่ชายแดนลาว-เวียดนาม

เส้นทางหมายเลข 8 ในปัจจุบันเป็นทั้งเส้นทางการค้าและเส้นทางท่องเที่ยว ในด้านการท่องเที่ยว เส้นทางเส้นนี้มีทิวทัศน์ที่สวยงามยิ่ง มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติมากมาย เพียงแต่ยังไม่ได้รับการพัฒนา เพื่อต้อนรับนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ เส้นทางหมายเลข 8 ยังนำไปสู่สถานที่ท่องเที่ยวในหลายๆ จังหวัดในภาคกลางตอนเหนือของเวียดนาม โดยเฉพาะอย่างยิ่งบ้านเกิดของโฮจิมินห์ในจังหวัดเหงะอาน

ในด้านการค้า เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่นำสินค้าไทยไปสู่เวียดนามอีกเส้นทางหนึ่ง สินค้าหลัก ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค ผลไม้ เครื่องใช้ไฟฟ้า เป็นต้น (ธัญญาทิพย์ ศรีพนา, 2551)

Department of Roads policies and Strategies in the road sector to year 2002, เป็นเอกสารภาษาลาวที่ใช้แจกในการประชุมการส่งเสริมการขนส่งข้ามประเทศ ณ นครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เดือนมีนาคม 2005 โดยท่านโพทาวงค์ รองอธิบดีกรมถนนของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้กล่าวถึงนโยบายการพัฒนาถนนและการขนส่งของลาว ซึ่งจะมีการก่อสร้างถนนยาวประมาณ 2,926 กิโลเมตร เชื่อมโยงกับประเทศต่างๆในภูมิภาค รวมถึงโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่หลวงพระบาง

ท่าเกตุ ปากแบ่ง และหลวงน้ำทา โดยการสร้างระบบคมนาคมขนส่งของลาวจะเชื่อมโยงจากภาคเหนือ-ภาคใต้ เชื่อมโยงกับสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้และพม่า รวมถึงกัมพูชาทางภาคใต้ ซึ่งโครงการนี้ลาวเรียกว่า เส้นทางหมายเลข NR13 สำหรับเส้นทางที่จะเชื่อมโยงไปประเทศไทยคือ หมายเลข 9 เชื่อมต่อเวียดนามกับประเทศไทย นอกจากนี้ ลาวยังมีโครงการก่อสร้างทางหมายเลข AH13 เชื่อมโยงเมืองอุดมไซกับหลวงพระบางจนถึงเวียงจันทน์จนถึงท่านาแล้ง ซึ่งจะสามารถเชื่อมกับประเทศไทยผ่านสะพานมิตรภาพไทยลาวที่จังหวัดหนองคาย

จากเอกสารฉบับนี้ แสดงให้เห็นว่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวโดยได้รับการสนับสนุนเงินทุนจากหลายประเทศก็มีการเร่งที่จะพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง โดยหวังว่าจะเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงที่เรียกว่า Land Link ของภูมิภาค ซึ่งแสดงให้เห็นชัดเจนว่าแม้แต่ประเทศที่มีบทบาทน้อยอย่างสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ก็ยังเข้ามาแข่งขันที่จะเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและการขนส่งของภูมิภาค (ธนิศ ใสรัตน์, 2548)

จากเอกสารและบทความจะเห็นได้ว่าจังหวัดขอนแก่นมีบทบาทสำคัญที่รัฐบาลให้ความสำคัญและพัฒนาในด้านต่างๆเพื่อรองรับการเดินทางผ่านตามเส้นทางหมายเลข 9 แต่อย่างไรก็ดี จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการชาวลาวพบว่าในทัศนะของคนลาวและคนเวียดนามยังคงให้ความสำคัญกับจังหวัดอุดรธานีมากกว่าจังหวัดขอนแก่นเนื่องจากเส้นทางขนส่งจากเวียงจันทน์และฮานอยใกล้กว่าจังหวัดขอนแก่น โดยจากฮานอยจะใช้เส้นทางหมายเลข 8 เข้าลาวที่ เมืองหลักซาวแล้วเข้าไทยที่จังหวัดนครพนม แล้วผ่านสกลเข้าอุดรธานี ระยะทางรวม ประมาณ 760 กิโลเมตร ส่วนถ้ามาจากเวียงจันทน์เข้าไทยที่สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 1 จังหวัดหนองคาย แล้วก็เข้าอุดรธานี ระยะทางรวมประมาณ 74 กิโลเมตร ถนน 4 เลนจนถึงเวียงจันทน์ ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาความเป็นไปได้ที่จังหวัดอุดรธานีในการที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคประเด็นนี้

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

การศึกษาปัจจัยสนับสนุนของการเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ ของจังหวัดอุดรและขอนแก่น

การเป็นศูนย์กลางระดับอนุภูมิภาคกับกรอบแนวคิดเพื่อการวิเคราะห์ ได้มีการกำหนด ปัจจัยการวิเคราะห์จากการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลาง ของภูมิภาค ของบริษัท กรุงเทพธนาคม* จำกัด ได้กำหนดกรอบความคิดเพื่อการวิเคราะห์การ พัฒนาเมืองเพื่อเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคไว้โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่
2. วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ
3. วิเคราะห์นโยบายเศรษฐกิจของประเทศและการปฏิบัติ
4. พิจารณาคุณภาพและผลสัมฤทธิ์ของธรรมาภิบาล
5. พิจารณากระแสโลกที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

โดยการดำเนินการศึกษานั้นสามารถสรุปกรอบแนวคิดและปัจจัยที่มีผลต่อการเป็น ศูนย์กลางภูมิภาคในทางด้านอุตสาหกรรม บริการและโลจิสติกส์ดังรูปที่ 3.4

จากการศึกษาโครงการดังกล่าวในแต่ละหัวข้อมีรายละเอียดการวิเคราะห์ปัจจัยดังต่อไปนี้

3.1 วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ โดยพิจารณาองค์ประกอบดังต่อไปนี้

3.1.1 สถานที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ หมายถึง การมีศูนย์รวมและศูนย์กระจาย สินค้าที่สะดวก มีสถาบันการเงิน เช่นธนาคารให้บริการธุรกรรมทางการเงินทั้งระดับประเทศ และนานาชาติ มีระบบภาษีที่เอื้ออำนวยความสะดวกและสร้างความได้เปรียบของการแข่งขัน

3.1.2 โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภคที่พอเพียงเช่น มี น้ำประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ ถนนที่สะดวกสบายและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ

3.1.3 สภาพแวดล้อมส่งเสริมคุณภาพชีวิต หมายถึงมีโรงพยาบาล สาธารณสุข คลินิก แพทย์ พยาบาล พอเพียงพอจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยมีทั้งปริมาณและคุณภาพที่

* บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด เป็นวิสาหกิจของกรุงเทพมหานคร ที่ก่อตั้งขึ้นด้วยทุนทรัพย์ของกรุงเทพมหานคร และ บริหารงานภายใต้ คณะผู้บริหารมืออาชีพที่มี ชื่อเสียง ทั้งจากภาครัฐ และเอกชน เพื่อเป็นกลไกของกรุงเทพมหานคร ในการ พัฒนางาน สาธารณูปโภค และเพิ่มขีดความสามารถในการ บริหารจัดการเมืองรูปแบบใหม่ ที่สามารถส่งผลจากการลงทุนกลับ ไปให้กรุงเทพมหานครได้ รวมทั้ง ยังสามารถระดมทุนเพื่อใช้ในการ พัฒนาเมืองอันจะส่งผลให้ชาว กรุงเทพมหานครมีความ เป็น อยู่ที่ดีขึ้น (ที่มา : http://www.thanakom.co.th/company_profile.html)

เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ มีตลาดจำหน่ายอาหารและสินค้าอุปโภคบริโภค ใกล้แหล่งชุมชน เป็นต้น

3.1.4 โครงสร้างเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม หมายถึงมีแหล่งวัตถุดิบที่อยู่ไม่ไกลกับโรงงานผลิต หรือสามารถเพาะปลูกได้เองในพื้นที่ หรือขนส่งมาจากที่ต่างๆได้อย่างสะดวกสบาย ตลอดจนมีตลาดรองรับที่พอเพียงทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ

3.1.5 คุณภาพและผลผลิตของทรัพยากรมนุษย์ หมายถึง จำนวนแรงงานที่มีพอเพียง และมีคุณภาพ มีศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานอยู่ในพื้นที่หรือใกล้เคียง กล่าวคือมีแหล่งอุปทานแรงงานที่มีฝีมืออย่างพอเพียง

จากการศึกษาตามกรอบแนวคิดเพื่อพัฒนากทม.มหานครเป็นเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค พบว่ามีความละเอียดครอบคลุมทุกด้านดังนั้นผู้วิจัยจึงใช้แนวทางของกรอบแนวคิดเพื่อการวิเคราะห์ของกรุงเทพมหานครฉบับนี้เป็นหลักยึดสำหรับการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบหาศักยภาพและโอกาสของจังหวัดขอนแก่นและอุดรธานี กับการเป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคอีสานตอนเหนือ มีรายละเอียดดังนี้

วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ในเขตจังหวัดการศึกษา

พิจารณาตามองค์ประกอบของกรอบการวิเคราะห์ โดยในหัวข้อการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่นี้จะพิจารณาแยกกันรายจังหวัดคือ จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น

1. สภาพแวดล้อมและศักยภาพของจังหวัดอุดรธานี

ในการศึกษาสภาพแวดล้อมของอุดรธานีสามารถสรุปเป็นประเด็นต่างๆดังนี้

สภาพทางเศรษฐกิจ: ภาพรวมเศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานีโดยการจัดทำผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดอุดรธานี (GPP) ปี 2550 มีมูลค่าเพิ่ม ณ ราคาประจำปี จำนวน 71,152 ล้านบาท มีรายได้เฉลี่ยต่อประชากร 44,476 บาท และมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2549 คิดเป็นร้อยละ 19.31 โดยเป็นผลมาจากการขยายตัวสาขาการทำเหมืองแร่และย่อยหิน ร้อยละ 369.00 สาขาอุตสาหกรรม ร้อยละ 31.52 สาขาการขนส่ง สถานที่จัดเก็บและคมนาคม ร้อยละ 14.45

สภาพทางสังคมและการบริหาร: จังหวัดอุดรธานี มีอาณาเขตติดกับจังหวัดหนองคาย จังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลย แบ่งการปกครองเป็น 20 อำเภอ 156 ตำบล 1,880 หมู่บ้าน 101 ชุมชน 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 เทศบาลนคร 3

เทศบาลเมือง 43 เทศบาลตำบล และ 133 องค์การบริหารส่วนตำบล จำนวนประชากร ณ วันที่ 26 มกราคม 2550 มีจำนวน 1,530,686 คน เป็นชาย 765,723 คน เป็นหญิง 764,963 คน

สภาพทางสาธารณสุขและคุณภาพชีวิต: การสาธารณสุขถือเป็นส่วนสำคัญต่อสภาพคุณภาพชีวิต และเป็นปัจจัยหนึ่งในการดึงดูดนักลงทุนจากต่างถิ่นเข้ามาลงทุนด้วย ผลการสำรวจการสาธารณสุขของจังหวัดอุดรธานีเมื่อปี 2007 มีรายละเอียดดังนี้

1. จำนวนโรงพยาบาลและสถานีนานามัยภาครัฐ

- 1.1 ศูนย์ควบคุมและป้องกันโรคมะเร็ง (100 เตียง) 1 แห่ง
- 1.2 ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ 1 แห่ง
- 1.3 โรงพยาบาลอุดรธานี (806 เตียง) 1 แห่ง
- 1.4 โรงพยาบาลค่ายประจักษ์ศิลปาคม (150 เตียง) 1 แห่ง
- 1.5 โรงพยาบาลกองบิน 23 (30 เตียง) 1 แห่ง
- 1.6 โรงพยาบาลชุมชน 17 แห่ง
- 1.7 สถานีนานามัย 209 แห่ง
- 1.8 จำนวนเตียงรวม 1,897 เตียง

2. จำนวนโรงพยาบาลและสถานีนานามัยภาคเอกชน

- 2.1 โรงพยาบาลเอกชน ขนาด 100 เตียง 4 แห่ง ขนาด 50 เตียง 1 แห่ง
- 2.2 คลินิก
 - คลินิกเวชกรรม 244 แห่ง
 - คลินิกทันตกรรม 25 แห่ง
 - สถานพยาบาลแผนโบราณสาขาเวชกรรม 11 แห่ง
- 2.3 สถานที่ขายยา / ผลิตยา
 - ร้านขายยาแผนปัจจุบัน 123 แห่ง
 - ร้านขายยาแผนโบราณ 50 แห่ง
 - ร้านขายยาแผนปัจจุบันบรรจุเสร็จที่ไม่ใช่ยาอันตราย 88 แห่ง
 - ร้านขายยาแผนปัจจุบันบรรจุเสร็จสำหรับสัตว์ 20 แห่ง
 - สถานที่ผลิตยาแผนโบราณ 12 แห่ง
- 2.4 สถานที่ผลิตอาหาร
 - ผลิตอาหารควบคุมเฉพาะเข้าเกณฑ์ GMP 152 แห่ง
 - ผลิตอาหารอื่น ๆ 48 แห่ง

3. จำนวนและอัตราส่วนของบุคลากรสาธารณสุข ทั้งภาครัฐและเอกชนจังหวัดอุดรธานี ปี 2549

3.1 แพทย์	1 : 5,584
3.2 ทันตแพทย์	1 : 22,417
3.3 เภสัชกร	1 : 12,598
3.4 พยาบาลวิชาชีพ	1 : 1,261
3.5 พยาบาลเทคนิค	1 : 6,459
3.6 เจ้าพนักงานสาธารณสุขชุมชน	1 : 41,199

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี 01/02/2007

สภาพแรงงาน: ปี 2549 มีกำลังแรงงานรวม 672,117 คนเป็นผู้มีงานทำ 637,961 คน คิดเป็นร้อยละ 94.92จำนวนผู้มีงานทำแยกภาคแรงงานดังนี้ภาคเกษตร 249,382 คน นอกภาคเกษตร 388,579 คน

จำนวนผู้เดินทางไปทำงานต่างประเทศในปี 2549 (มกราคม – กันยายน) จำนวน 10,283 คนแยกเป็น ชาย 9,033 คน หญิง 1,250 คน

ตารางที่ 3.1. รายงานกำลังแรงงาน (ผู้มีงานทำ ,ผู้ว่างงาน , ผู้รอฤดูกาล) ปี 2549 – 2551

ปี	ไตรมาส	กำลังแรงงานรวม				จำนวนผู้ที่ ไม่อยู่ใน กำลัง แรงงาน (คน)	จำนวนผู้ที่ มีอายุ ต่ำกว่า 15 ปี (คน)	จำนวนผู้มีงานทำแยกภาค แรงงาน	
		จำนวนผู้มี งานทำ (คน)	ผู้ว่างงาน		จำนวน ผู้รอ ฤดูกาล (คน)			ภาค เกษตร (คน)	นอก เกษตร (คน)
			จำนวน ผู้ว่าง งาน (คน)	อัตราการ ว่างงาน					
2549	ต.ค. -ธ.ค.	694,587	4,809	0.3	4,563	370,068	372,374	386,902	307,685
2550	ม.ค. -มี.ค.	663,880	71,318	1.2	6,167	384,806	370,397	219,460	444,420
2550	เม.ย. -มิ.ย.	681,249	7,254	0.5	19,800	362,033	368,432	275,581	405,668
2550	ก.ค. ก.ย.	755,225	6,128	0.4	2,129	304,970	366,444	446,229	308,996
2550	ต.ค. -ธ.ค.	758,751	2,717	0.2	7,856	297,111	364,403	432,974	325,774
2551	ม.ค. -มี.ค.	644,424	16,799	1.2	16,555	368,674	362,372	228,955	415,469
2551	เม.ย. มิ.ย.	670,432	28,259	2	28,499	335,307	360,353	317,995	352,437
2551	ก.ค. ก.ย.	861,494	16,544	1	1,464	359,393	372,220	536,497	324,997

ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดอุดรธานีวันที่ 19/02/2009

2. สภาพแวดล้อมและศักยภาพของจังหวัดขอนแก่น

ในการศึกษาสภาพแวดล้อมสามารถสรุปเป็นประเด็นต่างๆดังนี้

สภาพทางเศรษฐกิจ:ภาพรวมเศรษฐกิจจังหวัดขอนแก่นโดยการจัดทำผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดอุดรธานี (GPP) ปี 2550 มีมูลค่าเพิ่ม ณ ราคาประจำปี จำนวน 127,089 ล้านบาท มีรายได้เฉลี่ยต่อประชากร 68,103 บาท และมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2549 คิดเป็นร้อยละ 8.49 โดยเป็นผลมาจากการขยายตัวสาขาการทำเหมืองแร่และยอຍหิน ร้อยละ -7.8 สาขาอุตสาหกรรม ร้อยละ 6.73 สาขาการขนส่ง สถานที่จัดเก็บและคมนาคม ร้อยละ 7.79

สภาพทางสังคมและการบริหาร: จังหวัดขอนแก่น มีอาณาเขตติดกับจังหวัดอุดรธานี จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดกาฬสินธุ์ มหาสารคาม ชัยภูมิและจังหวัดเพชรบูรณ์ แบ่งการปกครองเป็น 26 อำเภอ 198 ตำบล 2,307 หมู่บ้าน 208 ชุมชน 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 เทศบาลนคร 1 เทศบาลเมือง 4 เทศบาลตำบล 28 และ 190 องค์การบริหารส่วนตำบล จำนวนประชากร ณ สิ้นปี 2549 มีจำนวน 1,749,249 คน เป็นชาย 876,288 คน เป็นหญิง 872,961 คน

แผนที่ภูมิศาสตร์:



รูปภาพที่ 3.2 แผนที่จังหวัดขอนแก่น

ที่มา: <http://www.kk.ru.ac.th/mapkhon.htm>

3.2 วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ โดยพิจารณาองค์ประกอบดังต่อไปนี้

3.2.1 ความสามารถในการส่งออกและนำเข้า หมายถึง สามารถดำเนินธุรกรรมเกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกได้อย่างไม่ติดขัดและมีศูนย์บริการให้ความช่วยเหลือให้ผู้ประกอบการ

3.2.2 ความสามารถในการดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ หมายถึง มีปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในพื้นที่เช่น การลดหย่อนภาษี แรงงานที่มีคุณภาพและเพียงพอ นโยบายของรัฐที่เด่นชัด

3.2.3 การใช้ปัจจัยการผลิตและทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพหมายถึง การวางแผนการใช้วัตถุดิบที่มีอยู่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมถึงสามารถการนำกากของเสียจากการผลิตไปใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องเนื่องได้

3.2.4 ความสะดวกในการดำเนินธุรกิจ หมายถึงความสามารถในการติดต่อสื่อสารและการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าในด้านการขนส่ง การออกเอกสารที่เกี่ยวข้องเช่นการออกไปกำกับภาษี เอกสารการนำเข้าส่งออกเป็นต้น อย่างโปร่งใสและมีธรรมาภิบาล

3.2.5 ปัจจัยด้านความเสี่ยงของประเทศ หมายถึง เสถียรภาพของภาครัฐ และการปกครอง การประท้วง การหยุดพักงาน โดยแสดงจากความสามารถในการจัดการตามมาตรฐานขององค์กรแรงงานระหว่างประเทศ มีมาตรฐานของการประกันความเสียหายอันเกิดจากการหยุดงาน เป็นต้น

3.2.6 ความสามารถทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม หมายถึงความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงจากการใช้เครื่องจักรแทนแรงงานคน มีระบบเทคโนโลยีพื้นฐานรองรับการเปลี่ยนแปลง มีกฎหมายคุ้มครองลิขสิทธิ์ และมีระบบการศึกษาที่พัฒนานักเทคโนโลยีและนวัตกรรม

จากการศึกษาตามกรอบแนวคิดเพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค พบว่ามีความละเอียดครอบคลุมทุกด้านดังนั้นผู้วิจัยจึงใช้แนวทางของกรอบแนวคิดเพื่อการวิเคราะห์ของกรุงเทพมหานครฉบับนี้เป็นหลักยึดสำหรับการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบหาคักยภาพและโอกาสของจังหวัดขอนแก่นและอุดรธานี กับการเป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคอีสานตอนเหนือ มีรายละเอียดดังนี้

วิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของเศรษฐกิจของจังหวัดกรณีศึกษา

ความสามารถในการส่งออกและนำเข้าจากจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นไป ส.ป.ป.ลาว และเวียดนามวิเคราะห์ได้จากปริมาณมูลค่าการขนส่งสินค้า ช่องทางการขนส่ง และเส้นทางการขนส่ง ดังนี้

ปริมาณมูลค่าการขนส่งสินค้าผ่านทางด่านหนองคาย, นครพนม และมุกดาหาร

สินค้าที่ออกจากจังหวัดอุดรธานีแล้วต้องเดินทางเข้า-ออก ส.ป.ป.ลาว (เวียงจันทน์, ท่าแขก) จะต้องผ่านด่านหนองคาย หรือนครพนม ส่วนที่ออกจากจังหวัดขอนแก่นส่วนใหญ่จะไปที่สะพานนะเขต โดยผ่านที่ด่านจังหวัดมุกดาหาร ดังนั้น การเก็บข้อมูลสินค้าที่เข้า-ออกจากจังหวัดอุดรธานีหรือขอนแก่นแล้วผ่านแดนไทย-ลาวจะต้องเก็บที่ด่านหนองคาย, นครพนม และมุกดาหาร

ตารางที่ 3.2 มูลค่าสินค้าผ่านแดนที่นำเข้าและส่งออกจากส.ป.ป.ลาว ผ่านประเทศไทยไป
ประเทศที่ 3 ปี 2549 – 2551

หน่วยล้านบาท

ปี	ด่านหนองคาย			ด่านนครพนม			ด่านมุกดาหาร		
	มูลค่าการค้า	ขาเข้า	ขาออก	มูลค่าการค้า	ขาเข้า	ขาออก	มูลค่าการค้า	ขาเข้า	ขาออก
2549	13,172.24	6,989.26	6,182.98	3,10.34	152.08	2,951.32	na	na	na
2550	16,734.43	6,515.2	10,219.23	3,916.14	179.70	3,736.44	6,675.01	132.28	6,542.73
2551	26,986.48	15,822.38	11,164.09	6,384.48	213.83	6,165.65	8,939.64	148.09	8,791.55

ที่มา :สำนักงานพาณิชย์จังหวัดหนองคาย นครพนม มุกดาหาร(รวบรวมที่ด่านชายแดน)

ตารางที่ 3.3 มูลค่าสินค้าที่นำเข้าและส่งออกจากประเทศไทยไปส.ป.ป.ลาว ปี 2549 – 2551

หน่วยล้านบาท

ปี	ด่านหนองคาย			ด่านนครพนม			ด่านมุกดาหาร		
	มูลค่าการค้า	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่าการค้า	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่าการค้า	นำเข้า	ส่งออก
2549	23,564.16	1,930.07	21,634.09	4,272.31	505.41	3,766.90	na	na	na
2550	30,666.95	2,136.39	28,530.56	4,451.04	753.68	3,697.36	17,388.60	8761.90	8,626.70
2551	36,256.13	2,571.85	33,684.24	5,384.60	1,270.46	4,114.14	20,126.97	10,282.13	9,844.84

ที่มา :สำนักงานพาณิชย์จังหวัดหนองคาย นครพนม มุกดาหาร(รวบรวมที่ด่านชายแดน)

**ปริมาณเที่ยวบิน, ผู้โดยสาร, สินค้า และพัสดุจุดหมาย ที่เข้า-ออกสนามบินจังหวัด
ขอนแก่นและอุดรธานี**

สามารถวิเคราะห์ได้จากการเปรียบเทียบได้จากข้อมูล จำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร
ระวางสินค้า ที่มีการบินไปจาก อุดรธานีไปกลับ ส.ป.ป.ลาว และ ขอนแก่นไปกลับ ส.ป.ป.ลาว

ตารางที่ 3.4 ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า ที่มาลงที่สนามบินขอนแก่น ปี 2551

เดือน	เที่ยวบิน		ผู้โดยสาร			สินค้า (Kgs.)			จุดหมาย (Kgs.)	
	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ต่อ เครื่อง	Loaded	Unloaded	Transfer	Loaded	Unloaded
มกราคม	93	92	17,988	17,313	0	18,808	64,817	0	0	0
กุมภาพันธ์	87	87	16,092	16,326	0	11,393	56,488	0	0	0
มีนาคม	93	93	18,107	18,173	0	16,914	60,190	0	0	0
เมษายน	90	90	17,466	17,846	0	15,730	64,661	0	0	0
พฤษภาคม	94	94	17,015	16,932	0	19,504	63,981	0	0	0
มิถุนายน	90	90	15,953	16,967	0	13,807	62,268	0	0	0
กรกฎาคม	95	95	16,906	17,516	135	16,767	67,062	94	0	0
สิงหาคม	93	93	16,832	16,489	0	13,607	67,457	0	0	0
กันยายน	90	90	15,359	15,928	0	14,658	68,648	0	0	0
ตุลาคม	93	94	15,737	16,158	0	10,805	71,539	0	0	0
พฤศจิกายน	78	78	13,267	14,082	0	13,824	84,290	0	0	2,083
ธันวาคม	56	56	10,240	11,623	0	8,505	77,957	6,845	0	0
Total	1,052	1,052	190,962	195,353	135	174,322	809,358	6,939	0	2,083

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 3.5 ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า ที่มาลงที่สนามบินอุดรธานี ปี 2551

เดือน	เที่ยวบิน		ผู้โดยสาร			สินค้า (Kgs.)			จดหมาย (Kgs.)	
	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ต่อเครื่อง	Loaded	Unloaded	Transfer	Loaded	Unloaded
มกราคม	233	227	31,380	29,740	0	41,375	60,808	0	0	27,314
กุมภาพันธ์	244	235	27,879	28,324	0	31,487	57,867	1	0	24,259
มีนาคม	255	238	31,332	33,363	0	45,806	64,656	0	0	17,936
เมษายน	223	194	30,994	32,693	0	31,458	48,385	0	0	14,063
พฤษภาคม	180	220	28,329	28,734	0	37,325	48,715	0	0	38,643
มิถุนายน	191	155	25,445	27,065	0	44,356	47,951	0	27	45,214
กรกฎาคม	233	229	26,698	28,022	0	31,525	35,117	0	0	24,069
สิงหาคม	244	235	25,871	25,880	0	42,033	75,584	0	0	31,869
กันยายน	255	238	23,032	24,293	0	41,196	72,663	0	0	27,684
ตุลาคม	223	192	26,258	28,486	0	44,202	83,749	0	989	27,201
พฤศจิกายน	182	220	21,795	23,249	0	38,463	67,527	0	0	38,544
ธันวาคม	191	155	20,456	23,662	0	30,614	47,782	0	156	42,460
Total	2,595	2,597	319,469	333,511	0	459,840	710,804	1	1,172	359,256

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 3.6 ปริมาณเที่ยวรถประจำทางระหว่างประเทศจากจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นไปนครหลวงเวียงจันทน์

เส้นทางเดินรถประจำทาง	จำนวนเที่ยวต่อวัน
อุดรธานี - นครหลวงเวียงจันทน์	8
ขอนแก่น - นครหลวงเวียงจันทน์	2

ที่มา: บริษัทขนส่ง จำกัด

ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านจังหวัดหนองคายที่เป็นคนลาวแล้วใช้หนังสือผ่านแดน (Border Pass) มีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี โดยทุกคนสามารถเดินทางเข้ามาในเขตประเทศไทยได้ไม่เกิน 120 กิโลเมตรจากชายแดนเนื่องด้วยเป็นข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังนั้นคนลาวที่ข้ามมาจะสามารถมาได้ไกลสุดที่จังหวัดอุดรธานีและอยู่ภายในประเทศได้เป็นระยะเวลา 2 คืน 3 วัน ดังตารางที่ 3.6 ซึ่งแสดงจำนวนคนเข้าเมืองที่ด่านหนองคายโดยใช้หนังสือผ่านแดนและหนังสือเดินทาง

ตารางที่ 3.7 ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านด่านจังหวัดหนองคาย

ปี	จำนวนนักท่องเที่ยวที่ผ่านแดนจังหวัดหนองคาย		
	ใช้หนังสือผ่านแดน (Border Pass)	ใช้หนังสือเดินทาง (PassPort)	คนเข้าเมืองทั้งหมด ทุกประเภท
2549	225,516	19,250	512,592
2550	381,306	29,203	783,724
2551	547,966	43,791	974,483

ที่มา: สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองด่านหนองคาย

ปริมาณการขนส่งทางรถไฟ

ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทยแสดงให้เห็นว่า สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟในปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณรวม 12.8 ล้านตัน/ปี เพิ่มขึ้นจากปริมาณสินค้าปี พ.ศ. 2546 ร้อยละ 22.5 ประเภทสินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (7.5 ล้านตัน) รองลงมา คือ ปูนซีเมนต์, หิน และทราย (2.1 ล้านตัน) (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2548)

เมื่อทำการวิเคราะห์เป็นรายสินค้า พบว่า สินค้าที่ขนส่งในปริมาณมากในกลุ่มสินค้า ปูนซีเมนต์ หิน และทราย ได้แก่ ปูนซีเมนต์ผง หินและปูนซีเมนต์ถุง สินค้าที่ขนส่งในปริมาณมากในกลุ่มสินค้าอื่น ๆ ได้แก่ แร่ยิปซัม ข้าวสาร แป้ง ยางพารา และเส้นไหม, กว๊ายเตี๋ยว, วุ้นเส้น (แห้ง)

ในหัวข้อนี้ผู้วิจัยจะนำเสนอต้นทางและปลายทางของเส้นทางของสินค้าแต่ละชนิดที่เฉพาะสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้นเป็นการ มีรายละเอียดดังนี้

สถานีต้นทาง-ปลายทางที่สำคัญบนเส้นทางตะวันออกเฉียงเหนือ คือ ชุมทางจิระ โนนพยอม ท่าเรือกรุงเทพ ไอซีดี ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง เส้นทางขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่สำคัญมีทั้งหมด 5 เส้นทาง และในปี พ.ศ. 2548 มีเส้นทางขนส่งที่สำคัญเพิ่มอีก 1 เส้นทาง คือ

เส้นทางชุมทางถนนจรัลไปท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ย 2,703 ตันต่อเดือน (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2548)

จากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทยพบว่าสินค้าที่ส่งผ่านทางรถไฟ มีอยู่ 2 ประเภท คือ สินค้าที่ส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์, ปูนซีเมนต์ ที่ส่งจากจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น มีรายละเอียดดังนี้

สินค้าที่ขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ที่เดินทางจากจังหวัดขอนแก่นเป็นสินค้าทางการเกษตร เช่น ข้าวน้ำตาล ยางพารา โดยเป็นการรวบรวมจากจังหวัดใกล้เคียงแล้วนำมาขึ้นสินค้าที่สถานีโนนพะยอมจังหวัดขอนแก่น ในลักษณะเดียวกันกับที่ชุมทางจรัลจังหวัดนครราชสีมา แต่สินค้าที่สถานีห้วยเกิ้ง จังหวัดอุดรธานีเป็นสินค้าที่มาจากประเทศลาวที่ส่งไปประเทศที่ 3 ดังตารางที่ 3.8 (สุธี แสงตะวัน, 2552)

การขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์

ตารางที่ 3.8 ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2547

เส้นทาง	ปริมาณการขนส่ง(ตัน)
ชุมทางจรัล (นครราชสีมา) -> ท่าเรือกรุงเทพ	22,559
ชุมทางจรัล (นครราชสีมา) -> ไอซีดี ลาดกระบัง	45,054
โนนพะยอม (ขอนแก่น) -> ท่าเรือแหลมฉบัง	116,422
ห้วยเกิ้ง (อุดรธานี) -> ท่าเรือแหลมฉบัง	38,720

ที่มา : ประมวลผลโดยใช้ข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ปูนซีเมนต์

ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ที่ขึ้นมาสู่ภาคอีสานนั้นมีอยู่ด้วยกัน 3 เส้นทางหลักดังตารางที่ 3.9 ซึ่งเป็นการขนส่งจากหินลับจังหวัดนครราชสีมาไปปลายทางที่หนองขอนแก่นจังหวัดอุดรธานี เพื่อการส่งต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ประเทศลาว ปลายทางลำชีจังหวัดสุรินทร์ เพื่อส่งออกไปประเทศกัมพูชา และปลายทางที่ห้วยขยุงจังหวัดอุบลราชธานีเพื่อส่งออกที่ด่านช่องเม็กเข้าไปที่เมืองปากเซประเทศลาว

ตารางที่ 3.9 ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ผงตามเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2547

เส้นทาง	ปริมาณการขนส่ง(ตัน)
หินลับ(นครราชสีมา) -> หนองขอนกว้าง (อุดรธานี)	104,281
หินลับ(นครราชสีมา) -> ลำซี้ (สุรินทร์)	35,934
หินลับ(นครราชสีมา) -> ห้วยขยุง (อุบลราชธานี)	50,766

ที่มา : ประมวลผลโดยใช้ข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เส้นทางคมนาคมขนส่งจาก จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น ไปยัง เมือง สานอย และดานัง โดยใช้เส้นทางผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

เส้นทางขนส่งทางบกจากจังหวัดอุดรธานีไปกรุงฮานอยประเทศเวียดนาม มีด้วยกัน 2 เส้นทางดังนี้

เส้นทางที่ 1 อุดรธานี หนองคาย เวียงจันทน์ หลวงพระบาง เมืองไซย ด่านไตจวน เซ็นลา ฮว่าบิ่ง ฮานอย ระยะทาง 849 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 2 อุดรธานี สกลนคร นครพนม ท่าแขก คำเกิด หลักขาว ด่านน้ำพาว วัง แทงฮว่า นิงบิ่ง พูลี่ ฮานอย ระยะทาง 776 กิโลเมตร

เส้นทางขนส่งทางบกจากจังหวัดอุดรธานีถึงเมืองดานังประเทศเวียดนาม มีด้วยกัน 2 เส้นทางดังนี้

เส้นทางที่ 1 อุดรธานี สกลนคร นครพนม ด่านท่าแขก สะหวันนะเขต เมืองพิน ลาวบ่าว ดงฮา กวางจี ฮเว้ ดานัง ระยะทาง 891 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 2 อุดรธานี สกลนคร นครพนม ด่านมุกดาหาร สะหวันนะเขต เมืองพิน ลาวบ่าว ดงฮา กวางจี ฮเว้ ดานัง ระยะทาง 885 กิโลเมตร

เส้นทางขนส่งทางบกจากจังหวัดขอนแก่นไปกรุงฮานอยประเทศเวียดนาม มีด้วยกัน 2 เส้นทางดังนี้

เส้นทางที่ 1 ขอนแก่น กาฬสินธุ์ ด่านมุกดาหาร สะหวันนะเขต ท่าแขก คำเกิด หลักขาว ด่านน้ำพาว วัง แทงฮว่า นิงบิ่ง พูลี่ ฮานอย ระยะทาง 878 กิโลเมตร

เส้นทางที่ 2 ขอนแก่น สกลนคร นครพนม **ด่านท่าแขก** คำเกิด หลักซาว ด่านน้ำพาว วัง
แขวงฮั่ว นิงบิ่ง พูลี่ ฮานอย ระยะทาง 840 กิโลเมตร

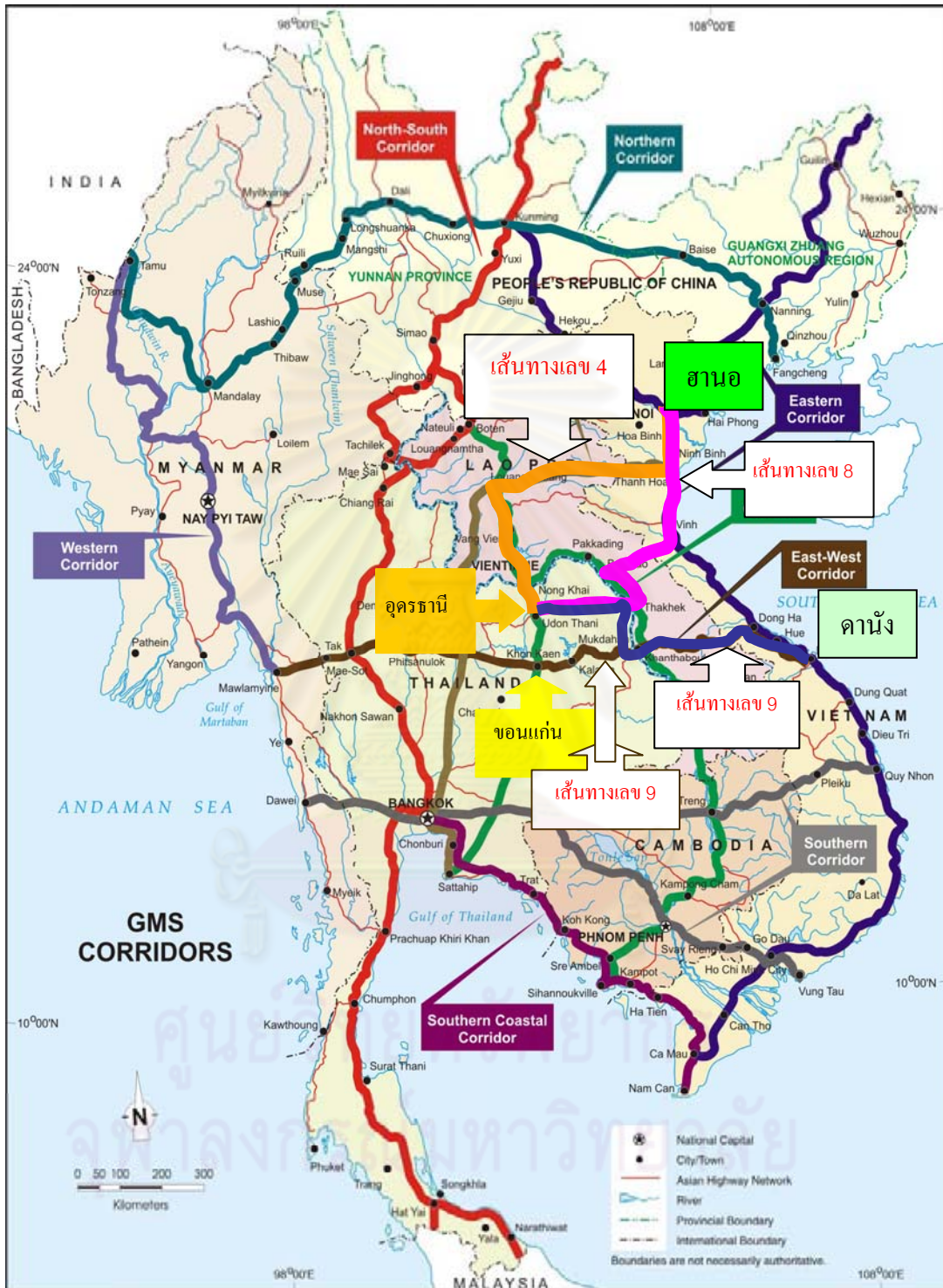
เส้นทางการขนส่งทางบกจากจังหวัดขอนแก่นไปเมืองดานังประเทศเวียดนาม มี
ด้วยกัน 1 เส้นทางคือ เส้นทางหมายเลข 9 ขอนแก่น กาฬสินธุ์ ด่านมุกดาหาร สะหวันนะเขต
เมืองพิน ลาวบ่าว ดงฮา กวางจี ฮเว้ ดานังระยะทาง 760 กิโลเมตร

จากเส้นทางขนส่งทางบกที่เริ่มต้นจากจังหวัดขอนแก่นและอุดรธานี ปลายทางที่กรุง
ฮานอยและเมืองดานังประเทศเวียดนามสามารถสรุประยะทางที่สั้นที่สุดได้ดังตารางที่ 3.10

ตารางที่ 3.10 ระยะทางที่สั้นที่สุดจากจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นถึงเมืองดานังและฮานอย
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

จังหวัด	ดานัง (Km)	ฮานอย(Km)
อุดรธานี	885	776
ขอนแก่น	760	840

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 3.3 แผนที่เส้นทางการขนส่งทางบกจากอุดรธานีและขอนแก่นไปฮานอย

และ ดานังสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ที่มา: สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

Thailand as a Transport Hub for The GMS (2548)

3.3 วิเคราะห์นโยบายเศรษฐกิจของประเทศและการปฏิบัติ

หมายถึง การวิเคราะห์แผนพัฒนาเศรษฐกิจระดับประเทศ ลงมาสู่ระดับภูมิภาค จังหวัด และท้องถิ่นที่ความเป็นไปได้ในแง่การปฏิบัติและสอดคล้องกันหรือไม่

จากการศึกษาตามกรอบแนวคิดเพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค พบว่ามีความละเอียดครอบคลุมทุกด้านดังนั้นผู้วิจัยจึงใช้แนวทางของกรอบแนวคิดเพื่อการวิเคราะห์ของกรุงเทพมหานครฉบับนี้เป็นหลักยึดสำหรับการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบศักยภาพและโอกาสของจังหวัดขอนแก่นและอุดรธานี กับการเป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคอีสานตอนเหนือ มีรายละเอียดดังนี้

วิเคราะห์นโยบายเศรษฐกิจของจังหวัดการศึกษา

โดยการพิจารณาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดและจังหวัด เนื่องจากนโยบายด้านเศรษฐกิจของประเทศได้กำหนดยุทธศาสตร์ลงมาที่ระดับภูมิภาค และระดับจังหวัด ดังนั้นการวิเคราะห์ในขั้นนี้ก็เพื่อที่จะดูว่าแผนยุทธศาสตร์มีเป้าประสงค์ และตัวชี้วัดอะไรบ้าง เป็นพื้นฐานและเอื้อต่อการพัฒนาจังหวัดสู่การเป็น Hub อย่างไร โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จังหวัดอุดรธานี

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบไปด้วย จังหวัดอุดรธานี หนองคาย เลย และหนองบัวลำภู ซึ่งเป็นการร่วมกันพัฒนาจังหวัดในด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มจังหวัด และนำไปสู่การกระตุ้นให้เกิดการลงทุนของภาคเอกชน และเพิ่มรายได้ให้กลุ่มจังหวัด ทั้งนี้แต่ละกลุ่มจังหวัดก็จะมีแผนยุทธศาสตร์พัฒนากลุ่มของตนและแผนพัฒนาแต่ละจังหวัดย่อยด้วย

แผนยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 อุดรธานี หนองคาย เลย และหนองบัวลำภู

จากแผนยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนกลุ่มที่ 1 ได้ระบุเป้าประสงค์ที่สำคัญไว้ดังนี้คือ

1. พัฒนาจังหวัดอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เชื่อมโยงกับอนุภาค ลุ่มน้ำโขง

2. สินค้าผลิตภัณฑ์ชุมชนของจังหวัดอุดรธานี มีคุณภาพมาตรฐาน สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

3. ธุรกิจการท่องเที่ยว การบริการ เป็นตัวแปรที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สร้างงานและกระจายรายได้

โดยมีกลยุทธ์การพัฒนาดังต่อไปนี้

1. พัฒนาระบบฐานข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (GPP)
2. พัฒนาศักยภาพและส่งเสริมผู้ประกอบการ SMEs ทั้งรายเก่าและรายใหม่ที่มีความต้องการของตลาด
3. ช่วยแสวงหาตลาดให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเกษตรปลอดภัยและภาคอุตสาหกรรมอื่น ๆ
4. พัฒนาความร่วมมือทางการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านและในกลุ่มประเทศความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
5. การจัดทำแผนส่งเสริมการตลาดผลิตภัณฑ์ชุมชนที่มีคุณภาพ
6. เพิ่มศักยภาพผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ชุมชนและท้องถิ่น
7. ยกกระดับมาตรฐานผลิตภัณฑ์ชุมชนและท้องถิ่น
8. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเดิมและแหล่งท่องเที่ยวใหม่
9. พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการให้บริการและปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งในด้านบุคลากร โครงสร้างพื้นฐานและความปลอดภัย

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของจังหวัดอุดรธานีที่ช่วยผลักดันให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

จากแผนยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจของจังหวัดอุดรธานีได้ระบุเป้าประสงค์ที่สำคัญไว้ดังนี้คือ

1. พัฒนาจังหวัดอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภาคพื้นอินโดจีน

โดยมีกลยุทธ์การพัฒนาดังต่อไปนี้

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเพิ่มศักยภาพทางการค้าการลงทุน
2. สนับสนุนส่งเสริมให้จัดทำระบบสารสนเทศด้านการค้า การลงทุน เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจ

3. พัฒนาความร่วมมือทางการค้า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
4. สร้างผู้ประกอบการรายใหม่
5. พัฒนาผู้ประกอบการรายเดิมให้มีศักยภาพ
6. พัฒนาการรวมกลุ่มและเชื่อมโยงอุตสาหกรรม (Cluster)

จังหวัดขอนแก่น

กลุ่มจังหวัดร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และกาฬสินธุ์ เป็นกลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง มีแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดที่มี 3 ประเด็นยุทธศาสตร์ 3 เป้าประสงค์ 7 ตัวชี้วัด และ 12 กลยุทธ์ ที่จะพัฒนาจังหวัดในกลุ่มให้สำเร็จตามเป้าประสงค์ แต่จะนำมาวิเคราะห์ในรายงานฉบับนี้เฉพาะหัวข้อประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 คือยกระดับการผลิต เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจแบบเข้มแข็งและแข่งขันได้ที่มีกลยุทธ์ส่งเสริมให้จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาค

แผนยุทธศาสตร์พัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง กลุ่มร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์

จากแผนยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางได้ระบุเป้าประสงค์ที่สำคัญไว้ดังนี้คือ เพิ่มผลิตภัณท์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPP)

โดยมีกลยุทธ์การพัฒนาดังต่อไปนี้

1. เพิ่มศักยภาพในการสร้างรายได้จากผลิตภัณฑ์ชุมชนและวิสาหกิจชุมชน
2. สร้างโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพแก่องค์กรชุมชน
3. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้า และภาคบริการ
4. รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาค

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดขอนแก่นที่ช่วยผลักดันให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

จากแผนยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่นได้ระบุเป้าประสงค์ที่สำคัญไว้ดังนี้คือ

1. คนยากจนลดลง
2. มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเพิ่มขึ้น
โดยมีกลยุทธ์การพัฒนาดังต่อไปนี้
 1. พัฒนาคน/ชุมชน ตามแนวทางปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
 2. พัฒนาและส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ชุมชน

3.4. พิจารณาคุณภาพและผลสัมฤทธิ์ของธรรมาภิบาล

หมายถึง การบริหารจัดการธุรกิจที่เป็นธรรมและโปร่งใส โดยที่ผู้มีอำนาจบริหารจัดการธุรกิจนั้นๆ มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่และผลการกระทำของตนต่อผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับบริษัททุกราย รวมถึงผู้ถือหุ้น เจ้าหนี้ พนักงาน รัฐ ลูกค้า คู่ค้า ตลอดจนประชาชน

จากการศึกษาตามกรอบแนวคิดเพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค พบว่ามีความละเอียดครอบคลุมทุกด้านดังนั้นผู้วิจัยจึงใช้แนวทางของกรอบแนวคิดเพื่อการวิเคราะห์ของกรุงเทพมหานครฉบับนี้เป็นหลักยึดสำหรับการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบศึกษากฎและโอกาสของจังหวัดขอนแก่นและอุดรธานี กับการเป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคอีสานตอนเหนือ มีรายละเอียดดังนี้

พิจารณาคุณภาพและผลสัมฤทธิ์ของธรรมาภิบาลของจังหวัดกรณีศึกษา

เป็นการพิจารณาถึงขั้นตอนและความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน การสนับสนุนและอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน กล่าวคือทั้งจังหวัดขอนแก่นและอุดรธานี มีมาตรฐานการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐแก่ประชาชนที่ดี แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดก็ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนถึงการให้บริการที่เป็นมาตรฐานและรวดเร็ว

3.5 พิจารณากระแสโลกที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

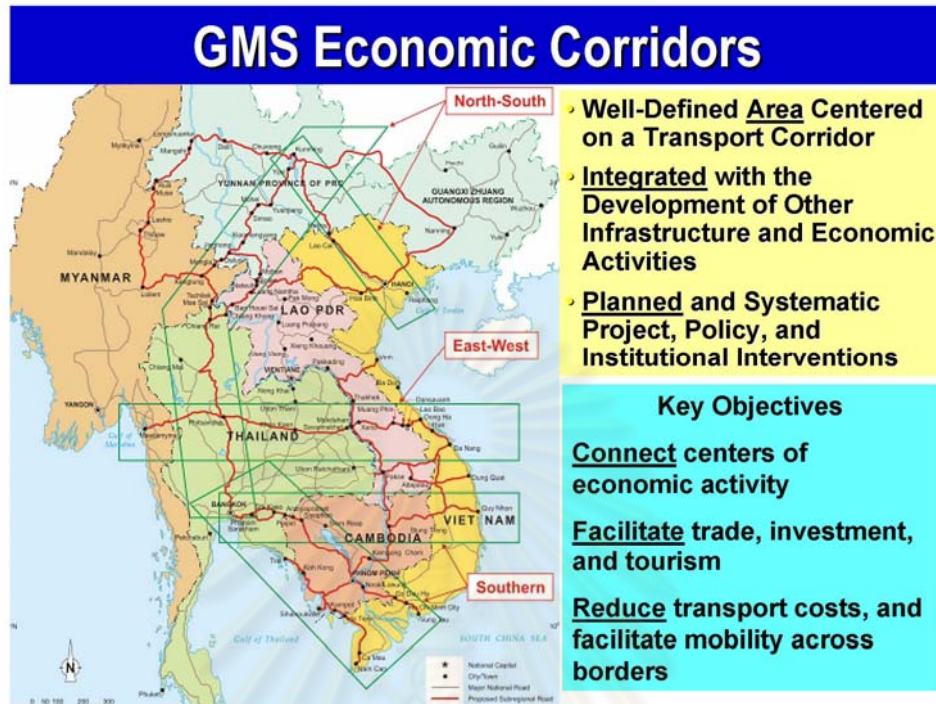
หมายถึง การพิจารณาและเตรียมการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะประเทศที่มีผลกระทบกับประเทศมากๆ

จากการศึกษาตามกรอบแนวคิดเพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค พบว่ามีความละเอียดครอบคลุมทุกด้านดังนั้นผู้วิจัยจึงใช้แนวทางของกรอบแนวคิดเพื่อการวิเคราะห์ของกรุงเทพมหานครฉบับนี้เป็นหลักยึดสำหรับการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบหาคักยภาพและโอกาสของจังหวัดขอนแก่นและอุดรธานี กับการเป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคอีสานตอนเหนือ มีรายละเอียดดังนี้

กระแสโลกที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

เนื่องจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ABD) ได้ศึกษาความเป็นไปได้ของระเบียบงตะวันออก-ตะวันตกมาอย่างละเอียดและต่อเนื่องระดับหนึ่งโดยครอบคลุมเส้นทางหมายเลข 9 และสะพานข้ามแม่น้ำโขงมุกดาหาร สะหวันนะเขต (คณะเศรษฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, โครงการผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาระเบียงงตะวันออก – ตะวันตก กรณีเส้นทางหมายเลข 9, 2547) โดยรัฐบาลประเทศต่างๆในอนุลุ่มแม่น้ำโขง GMS - Greater Mekong Subregional อันประกอบไปด้วย จีน พม่า เวียดนาม ลาว กัมพูชาและไทย ได้เห็นพ้องกันในการดำเนินการร่วมกันพัฒนาพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงภายใต้การสนับสนุนของ ADB และนำไปสู่การความร่วมมือในการพัฒนาสาขาที่มีศักยภาพร่วมกันซึ่งครอบคลุมถึงการค้าผ่านแดน การลงทุน และการเคลื่อนย้ายแรงงาน ที่อยู่บนพื้นฐานของการพัฒนาโดยการนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ประโยชน์ร่วมกัน ความเป็นไปได้สำหรับความร่วมมือดังกล่าว ก็คือ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่จะเชื่อมโยงเศรษฐกิจของประเทศต่างๆเข้าด้วยกันในการเคลื่อนย้ายคน สินค้า และยานพาหนะข้ามแดน(Free-Mobility) ด้วยการลดหย่อนเงื่อนไขหรือข้อจำกัดระหว่างกันเป็นกรณีพิเศษ (สถาบันเอเชียศึกษา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, การประชุมเวทีประชาคมมุกดาหาร, โครงการวิจัย ผลการทบทวนสังคมของโครงการพัฒนาระเบียงงตะวันออก-ตะวันตก:กรณีเส้นทางหมายเลข 9, 2546)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 3.5 ครอบคลุมร่วมมือของโครงการ GMS

ที่มา: สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

Thailand as a Transport Hub for The GMS (2548)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์และเปรียบเทียบการวิจัย

การเสนอผลการวิจัยในบทนี้ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์เนื้อหาต่างๆตามกรอบแนวคิดเพื่อการวิเคราะห์ และนำเสนอเฉพาะส่วนที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ และเป็นปัจจัยของความสามารถในการแข่งขันที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ดังประเด็นต่างๆต่อไปนี้

4.1 ความเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมทางอากาศ

จังหวัดอุดรธานีได้รับการยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศทั้งภายในประเทศและต่างประเทศโดยวิเคราะห์จากปริมาณการส่งผู้โดยสารและสินค้าตามตารางเปรียบเทียบที่ 4.1 จากตารางแสดงให้เห็นว่า สนามบินอุดรธานีมีปริมาณเที่ยวบินเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของจังหวัดมากกว่าขอนแก่นกว่า 200% ตั้งแต่ปี 2549 ถึงปี 2550

ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบปริมาณเที่ยวบินที่ขึ้น – ลงที่สนามบินจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดขอนแก่น

ปี	อุดรธานี		ขอนแก่น		เปรียบเทียบ สนามบินอุดรและ ขอนแก่น(%)	
	ปริมาณเที่ยวบิน		ปริมาณเที่ยวบิน		ขาออก	ขาเข้า
	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า		
2549	2,620	2,650	987	987	265.45%	268.49%
2550	2,798	2,814	1,104	1,104	253.44%	254.89%
2551	2,595	2,597	1,052	1,052	246.67%	246.63%

จากตารางที่ 4.1 แสดงให้เห็นว่าปริมาณผู้โดยสารที่บินมาลงที่จังหวัดอุดรธานีมีมากกว่าจังหวัดขอนแก่นถึง เกือบ 2 เท่าตัว โดยจากการสำรวจพบว่าเป็นส่วนหนึ่งของผู้โดยสารเป็นคนลาวหรือคนต่างชาติดำเนินงานที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่ต้องการเดินทางไปกรุงเทพฯ หรือต่อเครื่องไปประเทศที่ 3 เนื่องจากค่าโดยสารที่ถูกกว่าการบินตรงจากเวียงจันทน์ไปกรุงเทพฯ

ถึง เท่าตัว (ค่าโดยสารกรุงเทพ เวียงจันทน์ ประมาณ 7,000 ถึง 9,000 บาท แต่ อุดรธานี - กรุงเทพ อยู่ที่ประมาณ 1,500 ถึง 2,500 บาทต่อเที่ยว

ตารางที่ 4.2 เปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร ขาเข้า-ขาออก และต่อเครื่อง ของสนามบินอุดรธานี และขอนแก่น

ปี	อุดรธานี			ขอนแก่น		
	จำนวนผู้โดยสาร			จำนวนผู้โดยสาร		
	ขาออก	ขาเข้า	ต่อเครื่อง	ขาออก	ขาเข้า	ต่อเครื่อง
2549	325,382	342,320	432	189,227	197,052	2,117
2550	350,873	357,227	758	192,007	196,858	219
2551	319,469	333,511	0	190,962	195,353	135

เนื่องจากเที่ยวบินของจังหวัดอุดรธานีที่มีมากกว่าจังหวัดขอนแก่น ดังนั้นปริมาณสินค้าที่ส่งมากับเครื่องจึงมีมากขึ้นด้วย โดยมีปริมาณสินค้าที่ต้อง Loaded (สินค้าหนักหรือห้ามนำขึ้นห้องโดยสาร) มีมากกว่าที่ไปลงจังหวัดขอนแก่นถึงกว่า 4 เท่าตัวในปี 2550 ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 เปรียบเทียบปริมาณสินค้าที่ขึ้น - ลง และต่อเครื่องที่จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น

ปี	อุดรธานี			ขอนแก่น		
	ปริมาณสินค้า (Kg)			ปริมาณสินค้า (Kg)		
	Loaded	Unloaded	Transfer	Loaded	Unloaded	Transfer
2549	599,688	779,823	0	303,171	871,071	0
2550	512,398	719,434	0	205,656	734,361	0
2551	459,840	710,804	1	174,322	809,358	6,939

จากตารางที่ 4.4 การเปรียบเทียบจะเห็นได้ว่า ปริมาณพัสดุที่ต้อง Loaded มีเพิ่มขึ้น นั่นหมายถึงความพร้อมที่จะขยายตัวทางด้านการส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นด้วย

ตารางที่ 4.4 เปรียบเทียบปริมาณจดหมายที่ขึ้น-ลง ของสนามบินอุดรธานีและขอนแก่น

ปี	อุดรธานี		ขอนแก่น	
	ปริมาณจดหมาย(Kg)		ปริมาณจดหมาย(Kg)	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded
2549	109	1,018	7	17
2550	0	46	0	0
2551	1,172	359,256	0	2,083

จากตารางที่ 4.5 และ 4.6 แสดงเที่ยวบินที่บินตรงมาลงที่จังหวัดอุดรธานีและจังหวัดขอนแก่น จะเห็นได้ว่าจังหวัดอุดรธานีมีปริมาณหนาแน่นมากกว่า ซึ่งเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่สนับสนุนให้จังหวัดอุดรธานีมีโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนได้อย่างไม่ยากนัก

ตารางที่ 4.5 ปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศถึงขอนแก่นและอุดรธานี

กรุงเทพฯ	อุดรธานี	ขอนแก่น	หมายเหตุ
TG	3 เที่ยวบิน/วัน	3 เที่ยวบิน/วัน	ทุกวัน
NOK	3 เที่ยวบิน/วัน	0	ทุกวัน
Air Asia	2 เที่ยวบิน/วัน	0	ทุกวัน

เชียงใหม่	อุดรธานี	ขอนแก่น	หมายเหตุ
TG	1 เที่ยวบิน/วัน	3 เที่ยวบิน/วัน	ทุกวัน
NOK	2 เที่ยวบิน/วัน	0	ศ.ส.อ.

ตารางที่ 4.6 ปริมาณเที่ยวบินต่างประเทศที่บินตรงลงที่จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น

หลวงพระบาง	อุดรธานี	ขอนแก่น	หมายเหตุ
Lao Air	2 เที่ยวบิน/วัน	0	ศ.ส.อ.

4.2 การพัฒนาทางเศรษฐกิจโดยเปรียบเทียบ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ของจังหวัดอุดรธานีมีอัตราเพิ่มขึ้นมากกว่าจังหวัดขอนแก่น %รายได้ประชากรก็มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นข้อบ่งชี้ตัวหนึ่งว่า จังหวัดอุดรธานีมีความพร้อมขั้นพื้นฐานที่พัฒนาจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางความเจริญด้านต่างๆได้ไม่ยาก แสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ร้อยละ GPP (ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาปีปัจจุบัน) ร้อยละรายได้ประชากรต่อหัว และจำนวนประชากร

หน่วย: ล้านบาท

รายการวิเคราะห์	จังหวัดอุดรธานี			แนวโน้ม	จังหวัดขอนแก่น			แนวโน้ม
	2548	2549	2550		2548	2549	2550	
%GPP (ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาปีปัจจุบัน)	2.40	14.39	19.31	มีเปอร์เซ็นต์เพิ่มขึ้นมากกว่าขอนแก่น	5.26	19.90	8.49	มีเปอร์เซ็นต์ลดลง
%รายได้ประชากรต่อหัว	1.52	13.46	18.44	เพิ่มขึ้นมากกว่าขอนแก่นเกือบเท่าตัว	5.99	7.02	7.89	เพิ่มขึ้นแต่น้อยกว่าจังหวัดอุดรธานี
จำนวนประชากร (1,000 คน)	1,577	1,588	1,600	เพิ่มขึ้น	1,656	1,646	1,650	คงที่และลดลง

ทั้งนี้ความเจริญในการพัฒนาของอุดรธานีเป็นผลมาจากการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมและการบริการขนส่ง แสดงในตารางที่ 4.8

จะเห็นได้ว่าเมื่อเทียบ ปี ต่อปี 3 ปีย้อนหลัง %GPP สาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม ของจังหวัดอุดรธานีมีปริมาณเพิ่มขึ้นในขณะที่ขอนแก่นลดลง แสดงให้เห็นว่าการขยายตัวในด้านการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคมจังหวัดอุดรธานีมีมากขึ้น

ตารางที่ 4.8 ร้อยละGPPนอกภาคเกษตรสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม

รายการวิเคราะห์	จังหวัดอุดรธานี			จังหวัดขอนแก่น			หมายเหตุ
	2548	2549	2550	2548	2549	2550	
%GPP (ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ณ ราคาปีปัจจุบัน) สาขาการขนส่งสถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม	9.21	7.68	14.45	-9.26	-1.59	7.79	เป็นการเปรียบเทียบปีก่อนหน้า 3 ปีย้อนหลัง

4.3 วิเคราะห์ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น

จังหวัดอุดรธานีและขอนแก่นมีปริมาณและประเภทสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟดังนี้

สินค้าที่ขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ที่เดินทางจากจังหวัดขอนแก่นเป็นสินค้าทางการเกษตร เช่น ข้าวน้ำตาล ยางพารา โดยเป็นการรวบรวมจากจังหวัดใกล้เคียงแล้วนำมาขึ้นสินค้าที่สถานีโนนพะยอมจังหวัดขอนแก่น แต่สินค้าที่สถานีห้วยเกิ้ง จังหวัดอุดรธานีเป็นสินค้าที่มาจากประเทศลาวที่ส่งไปประเทศที่ 3

ตารางที่ 4.9 ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์

เส้นทาง	ปริมาณการขนส่ง(ตัน)
โนนพะยอม (ขอนแก่น) -> ท่าเรือแหลมฉบัง	116,422
ห้วยเกิ้ง (อุดรธานี) -> ท่าเรือแหลมฉบัง	38,720

ปูนซีเมนต์

ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ที่ขึ้นมาจากภาคอีสานนั้นมีอยู่ด้วยกัน 3 เส้นทางหลักดังตารางที่ 3.9 ซึ่งเป็นการขนส่งจากหินลึบจังหวัดนครราชสีมาไปปลายทางที่หนองคายจังหวัดอุดรธานี เพื่อการส่งต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ประเทศลาว ปลายทางลำชีจังหวัดสุรินทร์ เพื่อส่งออกไปประเทศกัมพูชา และปลายทางที่ห้วยขยุง จังหวัดอุบลราชธานีเพื่อส่งออกที่ด่านช่องเม็กเข้าไปที่เมืองปากเซประเทศลาว

ตารางที่ 4.10 ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ผงดตามเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2547

เส้นทาง	ปริมาณการขนส่ง(ตัน)
หินลึบ(นครราชสีมา) -> หนองคายกว้าง (อุดรธานี)	104,281
หินลึบ(นครราชสีมา) -> ลำชี (สุรินทร์)	35,934
หินลึบ(นครราชสีมา) -> ห้วยขยุง (อุบลราชธานี)	50,766

ที่มา : ประมวลผลโดยใช้ข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

4.4. การวิเคราะห์การส่งผ่านสินค้าผ่านแดน การค้าชายแดน การค้าระหว่างประเทศ

จากข้อมูลมูลค่าสินค้าที่ส่งออกจากจังหวัดอุดรธานีไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผ่านที่ด่านจังหวัดหนองคายและนครพนม มีมูลค่า 32,227.92 ล้านบาทในปี 2550 และ 37,798.38 ล้านบาทในปี 2551 ในขณะที่มูลค่าสินค้าที่ส่งออกจากจังหวัดขอนแก่นไปสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีมูลค่า 8,6276.70ล้านบาทในปี 2550 และ 9,844.84 ล้านบาทในปี 2551 ดังแสดงในตารางที่ 4.12

สินค้านำเข้าจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมาพักที่จังหวัดอุดรธานีมีมูลค่า 2,890 บาทในปี 2550 และ 3,842ล้านบาท ในปี 2551 ส่วนสินค้านำเข้าจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมาพักที่จังหวัดขอนแก่นมีมูลค่า 8,762 ล้านบาทในปี 2550 และ 10,282 ล้านบาทในปี 2551 ดังแสดงในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.11 มูลค่าสินค้าที่นำเข้าและส่งออกจากประเทศไทยไปส.ป.ป.ลาว ปี 2550 – 2551

หน่วยล้านบาท

ปี	ด้านหนองคาย			ด้านนครพนม			ด้านมุกดาหาร		
	มูลค่าการค้า	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่าการค้า	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่าการค้า	นำเข้า	ส่งออก
2550	30,666.95	2,136.39	28,530.56	4,451.04	753.68	3,697.36	17,388.60	8761.90	8,626.70
2551	36,256.13	2,571.85	33,684.24	5,384.60	1,270.46	4,114.14	20,126.97	10,282.13	9,844.84

ที่มา :สำนักงานพาณิชย์จังหวัดหนองคาย นครพนม มุกดาหาร(รวบรวมที่ด่านชายแดน)

สินค้าที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวส่งผ่านจังหวัดอุดรธานีไปประเทศที่ 3 มีมูลค่า 6,730 ล้านบาท ในปี 2550 และ 16,036 ล้านบาทในปี 2551 ส่งผ่านจังหวัดขอนแก่น มีมูลค่า 133 ล้านบาทในปี 2550 และ 148 ล้านบาท ในปี 2551 ดังแสดงในตารางที่ 4.13

สินค้าที่ประเทศที่ 3 ส่งไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวผ่านจังหวัด อุดรธานี มีมูลค่า 13,955 ล้านบาท ในปี 2550 และ 17,329 ล้านบาทในปี 2551 ส่งผ่านจังหวัดขอนแก่นมีมูลค่า 6,543 ล้านบาท ในปี 2550 และ 8,792 ล้านบาท ในปี 2551 ดังแสดงในตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.12 มูลค่าสินค้าผ่านแดนที่นำเข้าและส่งออกจากส.ป.ป.ลาว ผ่านประเทศไทยไปประเทศที่ 3 ปี 2550 – 2551

หน่วยล้านบาท

ปี	ด้านหนองคาย			ด้านนครพนม			ด้านมุกดาหาร		
	มูลค่าการค้า	ขาเข้า	ขาออก	มูลค่าการค้า	ขาเข้า	ขาออก	มูลค่าการค้า	ขาเข้า	ขาออก
2550	16,734.43	6,515.2	10,219.23	3,916.14	179.70	3,736.44	6,675.01	132.28	6,542.73
2551	26,986.48	15,822.38	11,164.09	6,384.48	213.83	6,165.65	8,939.64	148.09	8,791.55

ที่มา :สำนักงานพาณิชย์จังหวัดหนองคาย นครพนม มุกดาหาร(รวบรวมที่ด่านชายแดน)

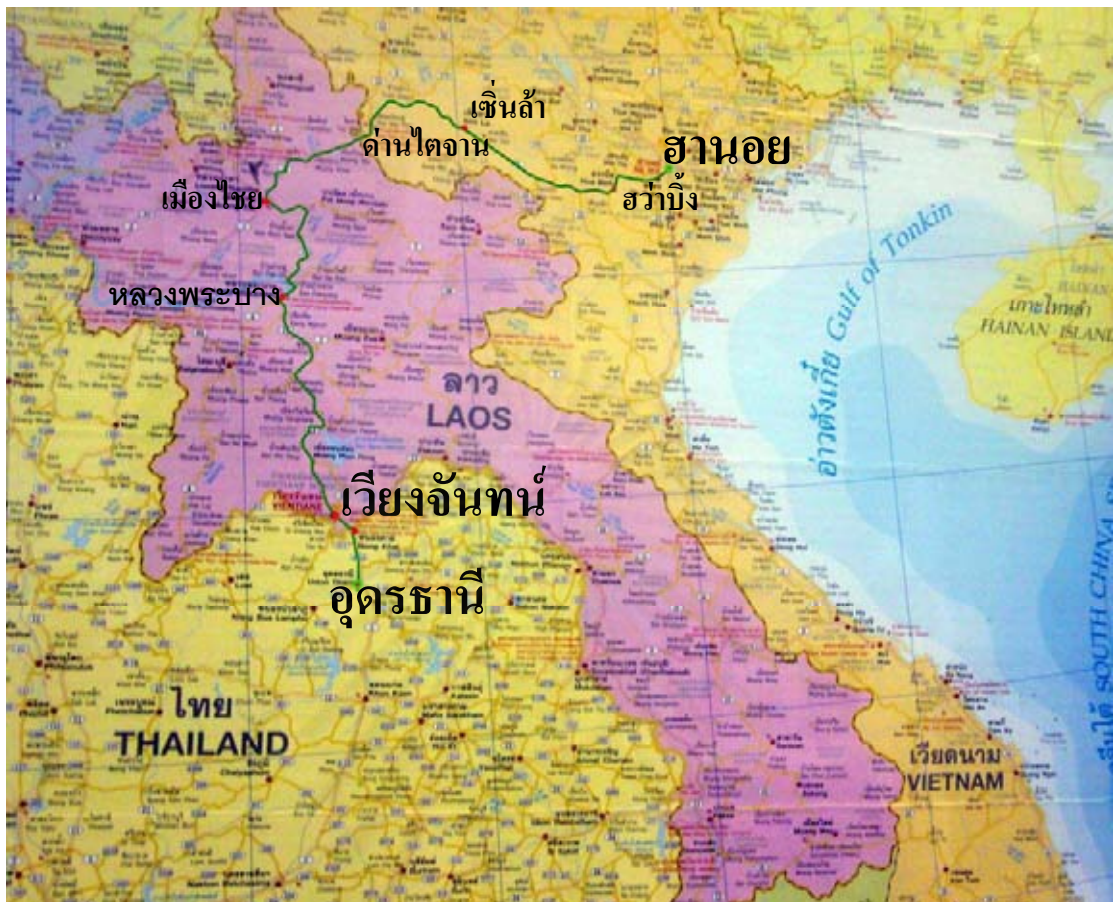
4.5 การวิเคราะห์แนวโน้มของการพัฒนาการเส้นทางขนส่งทางถนนเพื่อลำเลียงสินค้าออกไปต่างประเทศของอุดรธานีและขอนแก่น

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ขับรถสำรวจแต่เส้นทางในช่วงวันที่ 15 กันยายน – 30 ตุลาคม 2551 ทั้งนี้เพื่อดูสภาพถนน และ ลักษณะของภูมิประเทศตามเส้นทางต่างๆ ดังนี้

1. เส้นทางจากจังหวัดอุดรธานี ถึง กรุงเทพมหานคร โดยแยกเป็น 2 เส้นทางคือ
 - 1.1 เส้นทางหมายเลข 13 เหนือ ของส.ป.ป.ลาว โดยรายละเอียดเส้นทางจะกล่าวอย่างละเอียดในการวิเคราะห์เส้นทาง
 - 1.2 เส้นทางหมายเลข 8 เริ่มตั้งแต่ด่านจังหวัดนครพนม จนถึงกรุงเทพมหานคร
 2. เส้นทางจากจังหวัดอุดรธานีถึงเมืองดานัง โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 ใต้ ของส.ป.ป.ลาว เข้าสะพานนะเขต ผ่านเส้นทางหมายเลข 9 จนถึงเมืองดานัง และใช้เส้นทางนครพนม – มุกดาหาร ข้ามด่านที่สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2 มุ่งสู่เมืองดานังโดยเส้นทางหมายเลข 9
 3. เส้นทางจากจังหวัดขอนแก่นมุ่งสู่กรุงเทพมหานคร โดยผ่านสะพานมิตรภาพไทยลาวที่จังหวัดมุกดาหาร มุ่งสู่เส้นทางหมายเลข 8 จนถึงกรุงเทพมหานคร และใช้เส้นทางโดยผ่านที่ด่านที่จังหวัดนครพนมแล้วจึงขับผ่านเส้นทางหมายเลข 8 จนถึงกรุงเทพมหานคร
 4. เส้นทางจากจังหวัดขอนแก่นถึงเมืองดานังโดยใช้เส้นทางหมายเลข 9
- จากการเดินทางในช่วงเวลาดังกล่าวพบว่า

การพัฒนาเส้นทางหมายเลข 13 (เหนือ) ทำให้เกิดการพัฒนารoad เส้นทางจากจังหวัดอุดรธานีไปฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เส้นทางที่ 1 ซึ่งเป็นเส้นทางรถจากจังหวัดอุดรธานี ปลายทาง ฮานอยที่ต้องผ่านจังหวัด หนองคาย เวียงจันทน์ หลวงพระบาง เมืองไซ (เชียงขวาง) ด่านไตจวน เขินลา ฮว่าบิ่ง ฮานอย ระยะทาง 849

สภาพถนน: ถนนฝั่งลาวตั้งแต่เวียงจันทน์จนถึงเชียงขวางเป็นถนนลาดยางตลอด แต่มีเส้นทางที่ต้องผ่านภูเขาช่วงที่คดเคี้ยวช่วง เมืองวังเวียงถึงหลวงพระบาง ระยะทางประมาณ 230 กิโลเมตร ซึ่งต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ มีแค่ช่วงใกล้ด่านไซจวนที่ยังเป็นลูกรังอัดแน่นยาวประมาณ 5 กิโลเมตร 2 ช่วง อาจมีปัญหาในหน้าฝนฝั่งเวียดนามเป็นถนนลาดยางตลอดจนถึงฮานอย



รูปที่ 4.1 เส้นทางจากจังหวัดอุดรธานีถึงกรุงเทพมหานครโดยผ่านถนนหมายเลข 13 (เหนือ)
และถนนหมายเลข 4

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปภาพที่ 4.2 ถนนช่วงที่ผ่านภูเขา ระยะทาง 230 กิโลเมตร และช่วงที่เป็นลูกรังอัดแน่น

เส้นทางจากจังหวัดอุดรธานีไปฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เส้นที่ 2 ซึ่งเป็นเส้นทางรถบรรทุกจากจังหวัดอุดรธานี ปลายทาง ฮานอยที่ต้องผ่านจังหวัด สกลนคร นครพนม ท่าแขก คำเกิด หลักซาว ด่านน้ำพาว วัง เทงฮัว นิงบิ่ง ฟูลี้ ฮานอย ระยะทาง 776 กิโลเมตร

สภาพถนน: ปัจจุบันสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 อยู่ระหว่างการสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2553 ระยะทาง 780 เมตร ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการเดินทางของสินค้าจากไทยไป ส.ป.ป.ลาว และ เวียดนาม เพราะเส้นทางเป็นทางลาดยางตลอด โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 เชื่อมต่อด้วยหมายเลข 8 ผ่านหลักซาว เข้าเวียดนามที่ด่านน้ำพาว ซึ่งถนนสามารถวิ่งได้ตลอดทั้งปี และทางไม่ค่อยคดเคี้ยวมากถึงแม้จะเป็นสันภูเขาช่วงบ้านหลักซาว ก่อนถึงด่านน้ำพาว เหมาะแก่การเดินทาง



รูปที่ 4.3 เส้นทางอุดรธานี- สานอย โดยใช้เส้นทางหมายเลข 8 ข้ามด่านที่จังหวัดนครพนม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปภาพที่ 4.4 ภาพจำลองสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นครพนม - ท่าแขก
ที่มา: <http://www.innnews.co.th/wb/photo>



รูปภาพที่ 4.5 ถนนหมายเลข 8 ผ่านเมืองคำเกิด ผ่านเมืองหลักซาว

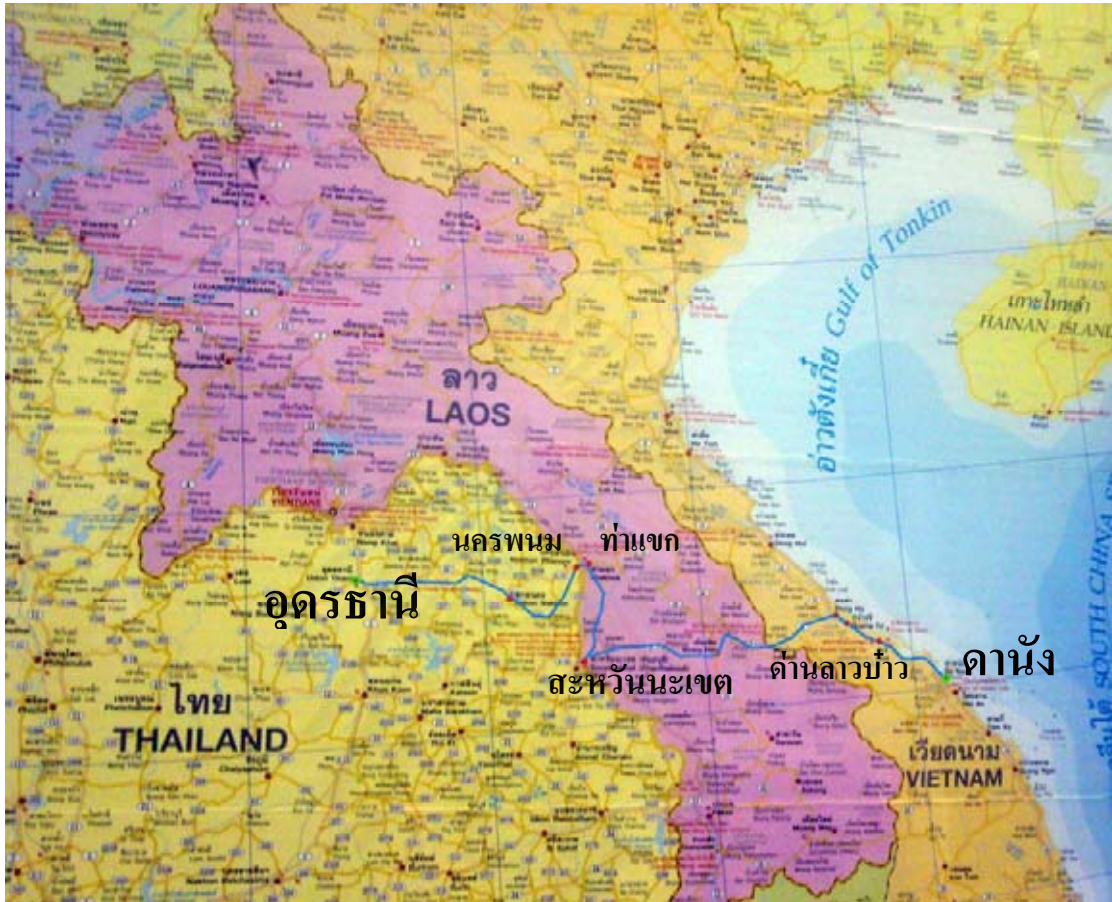


รูปภาพที่ 4.6 ถนนหมายเลข 8 ผ่านเมืองคำเกิด ผ่านเมืองหลักซาว

เนื่องจากเมืองดานัง เป็นเมืองท่าที่สำคัญของประเทศเวียดนามจึงมีการพัฒนาเส้นทางขนส่งเพื่อรองรับความเจริญในอนาคต ปัจจุบันนี้มี 2 เส้นทางสำคัญที่สามารถเดินทางจากจังหวัดอุดรธานีไปสู่เมืองดานังได้ คือ

เส้นทางจากจังหวัดอุดรธานีไปเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เส้นที่ 1 ซึ่งเป็นเส้นทางรถเดินทางจากจังหวัดอุดรธานีไปดานังที่ใช้เส้นทางผ่านจังหวัดสกลนคร นครพนม ด่านท่าแขก สะหวันนะเขต เมืองพิน ลาวบ่าว ดงฮา กวางจิ ฮเว้ ดานัง ระยะทาง 891 กิโลเมตร

สภาพถนน: เส้นทางนี้หลังจากข้ามแม่น้ำโขงที่ด่านจังหวัดนครพนม เข้าไปที่เมืองท่าแขก แล้วจะใช้เส้นทางหมายเลข 13 ได้ ผ่านเซโน สะหวันนะเขต เมืองพิน ผ่านด่านถาวรชายแดนที่ด่านลาวบ่าว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ผ่านดงฮา ฮเว้ สิ้นสุดที่ท่าเรือดานัง ซึ่งเป็นเส้นทางหมายเลข 9 ของ East-West Corridor และ 1A ปัจจุบันมีสภาพถนนที่ดี ลาดยางตลอดทั้งเส้น ตั้งแต่สะหวันนะเขตจนถึง ดานัง รถสามารถวิ่งได้ทั้งปี และลาวเองก็ใช้เส้นทางหมายเลข 9 นี้ส่งสินค้าออกทะเลไปยังประเทศที่ 3 ลดการพึ่งพาทางออกทะเลผ่านประเทศไทย อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาแล้วถนนหมายเลข 9 จะอำนวยความสะดวกในการขนส่งเฉพาะภาคใต้ของลาว ส่วนภาคอื่นๆ โดยเฉพาะที่แขวงนครหลวงเวียงจันทน์จะใช้เส้นทางขนส่งผ่านไทยเพราะสะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่า



รูปที่ 4.7 เส้นทางจังหวัดอุดรธานี – เมืองดานัง โดยผ่านด่านที่จังหวัดนครพนมท่าแขก
สหวันนะเขต

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปภาพที่ 4.8 เส้นทางหมายเลข 9 ระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตร จากสะหวันนะเขต - ดานัง



รูปภาพที่ 4.9 ด่านลาวบ่าว เชื่อมประเทศลาวกับประเทศไทย

เส้นทางจากจังหวัดอุดรธานีไปเมืองดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เส้นที่ 2 ซึ่งเป็นเส้นทางรถโดยสารจากจังหวัดอุดรธานีไปดานังที่ใช้เส้นทางผ่านจังหวัดสกลนคร นครพนม ด่านมุกดาหาร สะหวันนะเขต เมืองพิน ลาวบ่าว ดงฮา กวางจิ ฮเว้ ดานัง ระยะทาง 885 กิโลเมตร

สภาพถนน: เส้นทางนี้จะข้ามแดนที่ด่านจังหวัดมุกดาหาร วิ่งรถฝั่งไทยจากนครพนมถึงสะพานข้ามแดนจะสะดวกกว่า ใช้เวลาวิ่งรถน้อยกว่า เพราะถนนกว้างกว่าฝั่งลาวและระยะทางจากนครพนม มาถึงด่านก็สั้นกว่า



รูปที่ 4.10 เส้นทางจากจังหวัดอุดรธานี – เมืองดานัง โดยผ่านจังหวัดสกลนคร มุกดาหาร สะหวันนะเขต



รูปภาพที่ 4.11 ด้านศาลากากรมุกดาหาร



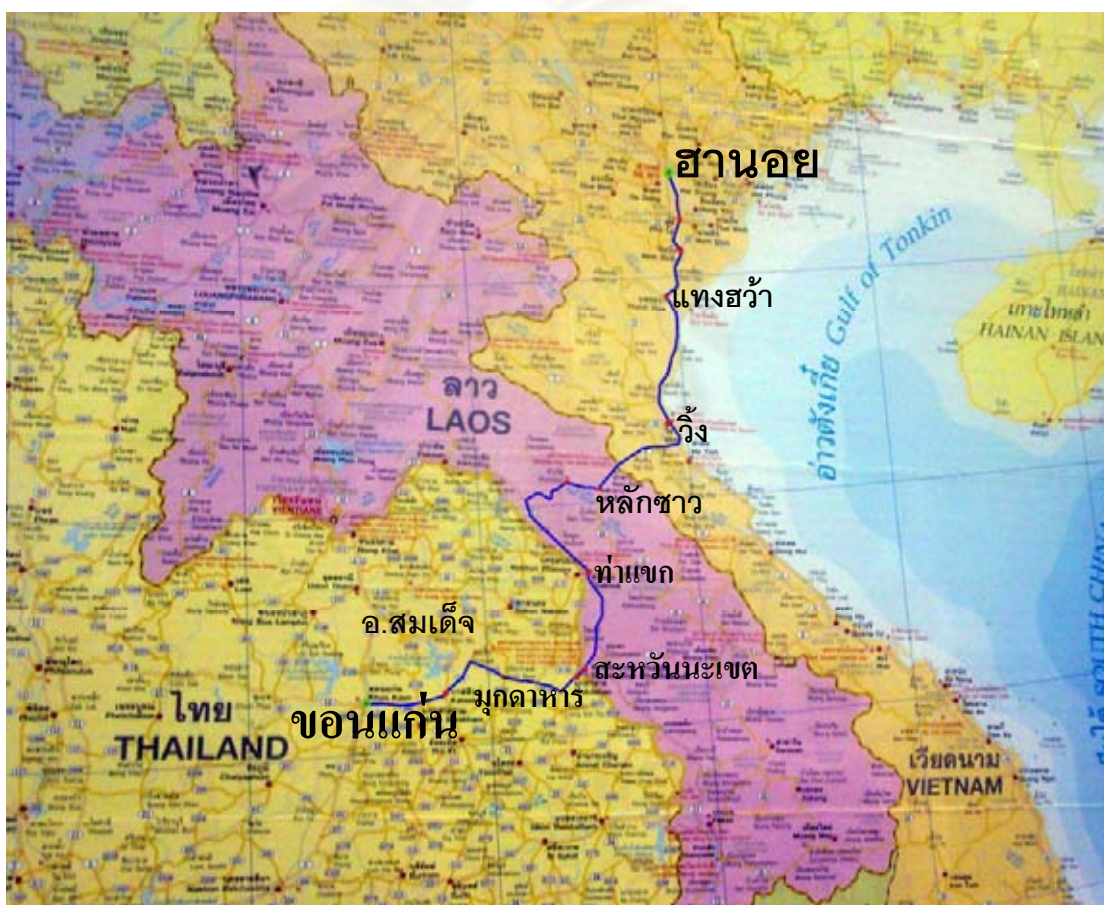
รูปภาพที่ 4.12 สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2 มุกดาหาร - สะหวันนะเขต

ที่มา: <http://www.thaimazda3.com/forum/index.php?showtopic>

เส้นทางจากจังหวัดขอนแก่นไปฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เส้นทางที่ 1

เส้นทางการเดินทางจากจังหวัดขอนแก่น ปลายทาง ฮานอยที่ต้องผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์
 ด้านมุกดาหาร สະหวันนะเขต ท่าแขก คำเกิด หลักซาว ด้านน้ำพาว วัง เทงฮว่า นิงบิ่ง พูลี่
 ฮานอย ระยะทาง 878 กิโลเมตร

สภาพถนน: เส้นทางนี้ในฝั่งไทยเป็นถนน 4 แลนรถวิ่งใช้ความเร็วได้ แล้วข้ามด่านที่จังหวัด
 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ใช้เส้นทางหมายเลข 13 เชื่อมต่อด้วยหมายเลข 8 ผ่านหลักซาว เข้า
 เวียดนามที่ด้านน้ำพาว



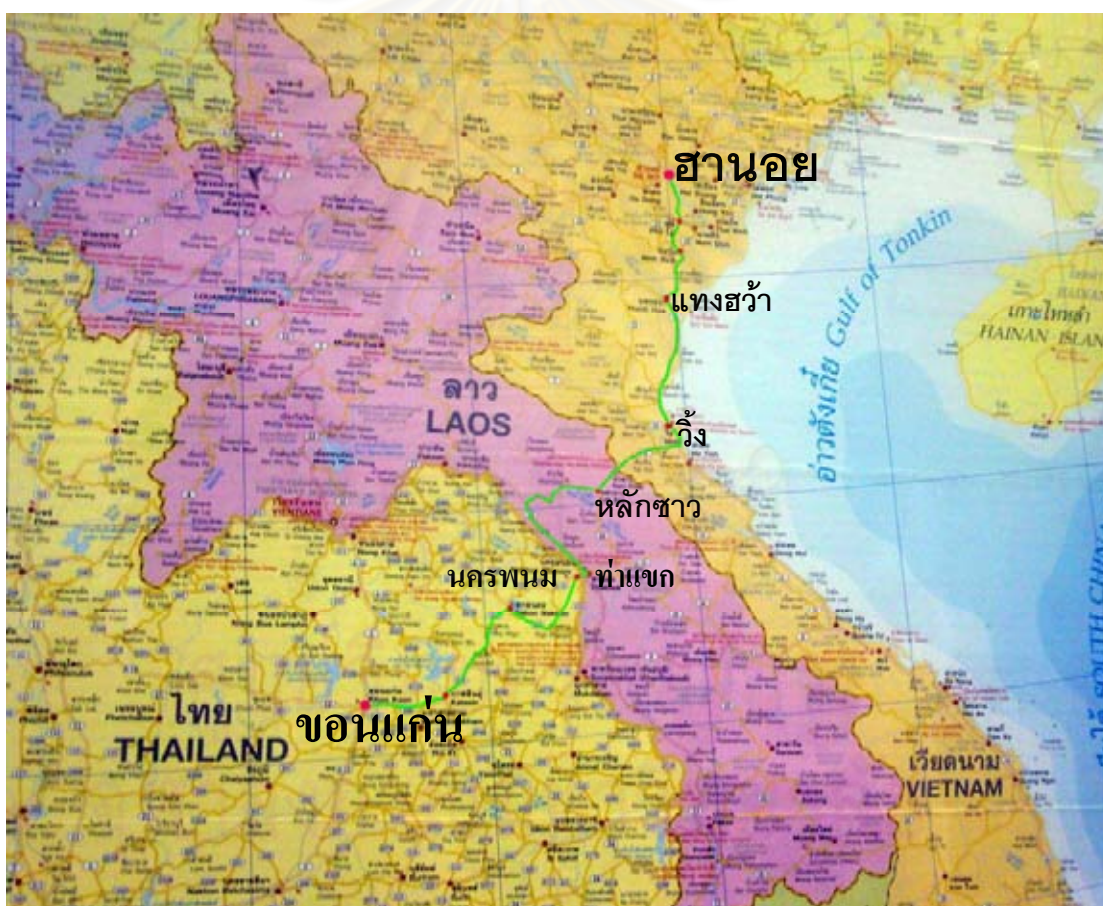
รูปภาพที่ 4.13 แผนที่เส้นทางหมายเลข 13 เชื่อมด้วยหมายเลข 8 สະหวันนะเขต – ด้านน้ำพาว

ที่มา: <http://www.thaimtb.com/webboard/261/130511-30.jpg>

เส้นทางจากจังหวัดขอนแก่นไปฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เส้นที่ 2

เส้นทางการเดินทางจากจังหวัดขอนแก่น ปลายทาง ฮานอยที่ต้องผ่านจังหวัดสกลนคร นครพนม **ด่านท่าแขก** คำเกิด หลักซาว ด่านน้ำพาว วัง แทงฮัว นิงบิ่ง ฟูลี่ ฮานอย ระยะทาง 840 กิโลเมตร

สภาพถนน: เส้นทางนี้สั้นกว่าเส้นที่ 1 ถนนระยะจากจังหวัดขอนแก่นไปสกลนคร ต้องผ่าน ภูพานซึ่งรถบรรทุกหนักต้องวิ่งด้วยความระมัดระวังใช้ความเร็วไม่ได้มาก ลงจากภูพานแล้ว เส้นทางก็ดียาวตลอดจะไปเจอสันเขาอีกที่ที่หลักซาวก่อนถึงด่านน้ำพาว เข้าเมืองฮาดิ่ง วัง จนถึง ฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ถนนลาดยางวิ่งได้ตลอดปี



รูปที่ 4.14 เส้นทางขอนแก่น- ฮานอยโดยการผ่านด่านที่จังหวัดนครพนม
แล้วใช้เส้นทางหมายเลข 8



รูปถ่ายที่ 4.15 สภาพถนนช่วงภูพานจังหวัดสกลนคร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เส้นทางการขนส่งทางบกจากจังหวัดขอนแก่นไปเมืองดานังประเทศเวียดนาม มีด้วยกัน 1 เส้นทางคือ เส้นทางหมายเลข 9 ขอนแก่น กาฬสินธุ์ ด่านมุกดาหาร สะหวันนะเขต เมืองพิน ลาวบ่าว ดงฮา กวางจี ฮเว้ ดานังระยะทาง 760 กิโลเมตร



รูปที่ 4.16 เส้นทางหมายเลข 9 จากจังหวัดขอนแก่นถึงเมืองดานัง

4.6 การวิเคราะห์นโยบายจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีต่อจังหวัดอุดรและขอนแก่นโดยการ ทำ SWOT

จากการสำรวจเส้นทางและการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ภายนอก ตามกรอบแนวคิดเพื่อพัฒนาจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางคมนาคม ขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและของภูมิภาคอินโดจีน ผู้สำรวจสามารถวิเคราะห์หาจุดแข็งจุดอ่อน โอกาสและภัยคุกคาม ตามหลักกา
วิเคราะห์ด้วย SWOT โดยมีรายละเอียดดังตาราง

ตารางที่ 4.13 การวิเคราะห์นโยบายจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีต่อจังหวัดอุดรและขอนแก่นโดย
การทำ SWOT

	ขอนแก่น	อุดรธานี
จุดแข็ง	<ul style="list-style-type: none"> • เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและเป็นศูนย์กลางส่วนราชการ ,การค้า ,การประชุม • อยู่บนเส้นทางเชื่อมโยงเส้นทางหมายเลข 9 • มีแหล่งพลังงานที่พร้อมในการสนับสนุนการพัฒนา คือโรงไฟฟ้า พลังน้ำเขื่อนอุบลรัตน์ และโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมน้ำพอง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดและเมืองหลวงของประเทศเพื่อนบ้าน (เวียงจันทน์และฮานอย) ที่สะดวกและระยะทางสั้น • การรวมกลุ่มของสภาหอการค้า, สภาอุตสาหกรรมมีความเข้มแข็ง • สามารถผลักดันอุตสาหกรรมของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดเชื่อมโยงเส้นทางหมายเลข 8 • อุตสาหกรรมหนาแน่นเช่นโรงงานน้ำตาล โรงงานอุตสาหกรรมเหมืองแร่โปรแตสเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐ • สาธารณูปโภคเพียงพอ
จุดอ่อน	<ul style="list-style-type: none"> • สนามบินยังไม่เป็นนานาชาติ • ระยะทางจากกรุงฮานอยและเวียงจันทน์ไกลกว่าอุดรธานี 	<ul style="list-style-type: none"> • การขออนุญาตการขนส่งของรถบรรทุกจากต่างชาติยุ่งยาก ซับซ้อน • ไม่มีสถาบันพัฒนาฝีมือสำหรับฝึกทักษะ
โอกาส	<ul style="list-style-type: none"> • หากเส้นทางหมายเลข 9 เสร็จสมบูรณ์จะทำให้การขนส่งจากฝั่งอันดามันสู่ทะเลจีนใต้มากขึ้น • การอบรมและพัฒนาแรงงานฝีมือของ จังหวัดขอนแก่นทำให้แรงงานกึ่งฝีมือจากจังหวัดอุดรขอนแก่น เลย เข้ามาทำงานมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> • แรงงานฝีมือไปทำงานต่างประเทศซึ่งเมื่อแรงงานเข้าสู่วัยกลางคนก็จะกลับท้องถิ่น หากมีอุตสาหกรรมที่มากพอก็อาจดึงดูดแรงงานเหล่านี้ที่มีทักษะมาพัฒนาได้ • การที่มีชาวต่างประเทศมาตั้งถิ่นฐานกับชาวอุดรทำให้การพัฒนาทักษะทางด้านภาษา วัฒนธรรม และการเรียนรู้วัฒนธรรมใหม่มีมากขึ้น • การที่เคยเป็นสนามบินทางการทหารในสมัยสงครามอินโดจีนทำให้มีการยอมรับว่ามีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งและเป็นตู้จักจากประเทศต่างๆ • ประเทศจีนให้ความสำคัญกับเส้นทางหมายเลข 8 • ประเทศลาวให้ความสำคัญกับจังหวัดอุดรธานีในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปประเทศที่ 3
ภัยคุกคาม	<ul style="list-style-type: none"> • การลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน มีต้นทุนที่ถูกกว่า • การค้าเสรี อาจทำให้สินค้ามีการนำเข้านำเข้าจากต่างประเทศมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> • กระแสโลกาภิวัตน์ ส่งผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของสังคมในพื้นที่ • ประเทศจีน เวียดนาม เป็นคู่แข่งทางการค้าที่สำคัญ

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีเส้นทาง East – West Corridor หรือเส้นทางหมายเลข 9 พาดผ่าน เส้นทางดังกล่าวเริ่มตั้งแต่ท่าเรือดานัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ผ่านสะพานนะเซต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เข้าจังหวัดมุกดาหาร ผ่านขอนแก่น พิษณุโลก (สี่แยกอินโดจีน) ตาก (แม่สอด) ถึงเมืองเมียวดี ประเทศพม่า ออกทะเลอันดามันที่อ่าวเกาะตะมะ ดังนั้น จังหวัดขอนแก่นอาจถือได้ว่าเป็นเมืองหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่ปัจจุบันจังหวัดขอนแก่นยังไม่ได้รับการพัฒนาจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องรวมถึงจังหวัดใกล้เคียงที่อยู่ถัดขึ้นไปคือ จังหวัดอุดรธานีก็กลับได้รับการพัฒนาองค์ประกอบพื้นฐานของการที่จะเป็น HUB ของภาคอีสานตอนบนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนไม่แน่ว่าอาจจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคอินโดจีนก็เป็นได้ เนื่องจากปริมาณสินค้าที่ผู้ประกอบการต้องส่งต่อไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แล้วส่งต่อไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ นั่น ส่วนใหญ่มาหยุดพักที่จังหวัดอุดรธานี (80% ของสินค้าที่ต้องส่งไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) แล้วข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ที่ด่านหนองคายเข้าด่านท่านาแล้ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อีกทั้งคนลาวหรือคนต่างชาติที่อาศัยในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวก็นิยมที่จะเดินทางข้ามมายังจังหวัดอุดรธานีเพื่อส่งสินค้าไปจำหน่ายต่อที่ประเทศของตน หรือซื้อใช้เป็นการส่วนตัวทั้งเครื่องอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้า และอื่นๆ ที่ต้องการ โดยคนลาวเหล่านี้(ส่วนใหญ่ ใช้ Border Pass หรือหนังสือผ่านแดนชั่วคราว)ไม่สามารถเดินทางเข้าประเทศไทยได้ไกลกว่าจังหวัดอุดรธานี เพราะจะเป็นการผิดกฎหมายและข้อขัดข้องระหว่างประเทศทำให้เศรษฐกิจของจังหวัดอุดรธานี มีคนลาวมาช่วยในการจับจ่ายใช้สอยทุกวันและมากขึ้นเป็นเท่าตัวในวันสุดสัปดาห์และวันหยุดต่อเนื่อง 2-3 วันของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อีกทั้งจังหวัดอุดรธานียังมีสายการบินที่บินตรงมาลงที่จังหวัดมากกว่าจังหวัดขอนแก่นถึง 4 เท่าตัว (ขอนแก่นมีวันละ 3 เที่ยวบินทุกวัน แต่อุดรธานีมีถึง 12 เที่ยวบินต่อวันทุกวัน ยังไม่รวมอุดร-เชียงใหม่, และอุดร-หลวงพระบาง)

ความเป็นไปได้ที่จังหวัดอุดรธานีจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนมากกว่าขอนแก่นด้วยผลการวิเคราะห์ด้านต่างๆ ที่กล่าวมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ ที่มีปริมาณการขึ้นลงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง นอกจากนั้นการที่จีนให้ความสำคัญกับเส้นทางหมายเลข 8 และจังหวัดอุดรก็มีเครือข่ายเส้นทางที่ในอนาคตอันใกล้จะสะดวกและมีช่องทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นนั่นคือ สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม – ท่าแขก จากตัวเลขการส่งสินค้าผ่านแดนและการนำเข้าส่งออกที่ผ่านด่านจังหวัดนครพนมในปัจจุบันก็ยิ่งมีความมั่นใจเพิ่มมากขึ้นว่าจังหวัดอุดรธานีมีโอกาสและความเป็นไปได้ที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภาคอีสานตอนเหนือ

นอกจากนั้นแล้วคนลาวโดยเฉพาะที่นครหลวงเวียงจันทน์แขวงที่มีความเจริญมากที่สุดของประเทศลาว ก็ให้ความสำคัญกับจังหวัดอุดรในฐานะคู่ค้าที่มีมาอย่างช้านาน ก่อนที่จะมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 1 เสร็จเสียอีก ปัจจุบันผู้ประกอบการจากประเทศลาวก็ใช้จังหวัดอุดรธานีเป็นฐานการส่งออกไปประเทศที่ 3 ทั้งทางรถไฟและรถยนต์

จากการที่จังหวัดอุดรนิยมนำแรงงานกับชาวต่างชาติ* โดยเฉพาะชาวยุโรปและอเมริกา มาตั้งถิ่นฐานในจังหวัดจำนวนมาก ทำให้คนในจังหวัดอุดรได้รับการพัฒนาพื้นฐานทางด้านภาษา และสัมผัสวัฒนธรรมใหม่ๆเข้ามาในจังหวัด รวมถึงนวัตกรรมใหม่ๆที่จะมีมากขึ้นด้วย ซึ่งถือเป็นโอกาสที่ดีของจังหวัดอุดรธานีที่นักลงทุนจากต่างชาติจะเข้ามาลงทุนเพียงเพราะการเชิญชวนของเพื่อนชาวต่างชาติที่มาอยู่ก่อนแล้ว

นอกจากนี้การที่สนามบินอุดรธานีเป็นสนามบินนานาชาติ และมีพื้นฐานชื่อเสียงมาช้านานในฐานะฐานการบินของทางอากาศสมัยสงครามอินโดจีน ทำให้สายการบินต่างประเทศอื่นดีที่จะเพิ่มเที่ยวบินมาลงที่จังหวัดอุดรธานีมากขึ้น ในเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมามีการประชุมสรุปสายการบินที่จะมาลงที่สนามบินอุดรธานีเพิ่มได้แก่ สายการบินเวียดนาม ที่จะบินจากกรุงฮานอยมาลงอุดรธานี เพิ่มขึ้นอีกหนึ่งสายภายในเดือนมิถุนายนนี้ และสายการบิน แอร์เอเชียก็เตรียมเปิดเส้นทางการบินจากสิงคโปร์มาลงที่จังหวัดอุดรธานีปลายปีนี้ด้วย

ทั้งหมดนี้ถือเป็นเหตุผลที่สามารถสนับสนุนโอกาสและความเป็นไปได้ที่จังหวัดอุดรธานีจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและเป็นประตูสู่ประเทศในภูมิภาคอินโดจีนในอนาคต

สรุปบทสัมภาษณ์ความเป็นไปได้ของจังหวัดอุดรธานีในการที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

จากการสัมภาษณ์หอการค้าจังหวัดอุดรธานี ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ด่านหนองคาย นครพนม และมุกดาหาร รวมทั้งผู้ประกอบการนำเข้าส่งออก

* กาญจนาวดี-มนชัย-อาภรณ์,โครงการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับงานด้านกงสุล โดยเฉพาะการใช้ชีวิตในต่างประเทศ กรมการกงสุลกระทรวงการต่างประเทศ ได้จัดเสวนาเพื่อเป็นความรู้แก่ประชาชนในหัวข้อ แต่งานกับชาวต่างชาติ ดีจริงหรือ? ที่กรมการกงสุล, 2552.

ของส.ป.ป.ลาว ถึงความเป็นไปได้ด้านการตลาด ของจังหวัดอุดรธานีในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน สรุปเป็นข้อๆได้ดังนี้

1. จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดศูนย์กลางของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนกลุ่มที่ 1 และได้รับการสนับสนุนจากจังหวัดในกลุ่ม ให้พยายามพัฒนาเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอินโดจีนอย่างต่อเนื่อง เพราะปัจจุบันนี้ก็เป็นศูนย์กลางความเจริญของกลุ่มจังหวัดและเป็นจังหวัดที่คนลาวจากนครหลวงเวียงจันทน์เข้ามาจับจ่ายใช้สอยทุกวัน

2. จังหวัดอุดรธานี จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคอินโดจีนในอีก 5 ปีข้างหน้าโดยจะมีสายการบินที่บินตรงจากประเทศในภูมิภาคอินโดจีนมาลงที่สนามบินอุดรธานีหรือใช้อุดรธานีเป็นจุดแวะรับผู้โดยสาร ซึ่งปัจจุบันได้เปิดตัวสายการบินระหว่างประเทศแล้วคือสายการบินลาว ที่บินระหว่างอุดรธานี หลวงพระบางและกำลังขอขยายเส้นทางเป็น หลวงพระบาง – อุดรธานี – เชียงใหม่ เพิ่มจากเดิม และคาดว่าเดือน มิถุนายนนี้จะเปิดเส้นทาง อุดรธานี – ฮานอยโดยสายการบินเวียดนาม และปลายปีจะเพิ่มเส้นทางอุดรธานี – สิงคโปร์ โดยสายการบินแอร์เอเชีย

3. จังหวัดอุดรธานีมีความเป็นไปได้สูงที่จะเป็นศูนย์กลางด้านการลงทุนและท่องเที่ยวเนื่องจากคนต่างชาติที่อาศัยอยู่ที่เวียงจันทน์และคนลาวเองเดินทางข้ามสะพานมาทุกวันวันละเป็นพันๆคน แต่ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไขเพื่อเพิ่มโอกาสการค้าการลงทุนให้มากขึ้นนั่นคือ การจำกัดวงเงินการค้าชายแดน (วงเงินการค้าชายแดนไม่เกิน 500,000บาท) การนำเข้าสินค้าเกษตร การลักลอบการนำเข้าสินค้าบริเวณชายแดน การเก็บค่าธรรมเนียมข้ามสะพานมิตรภาพไทยลาวมีอัตราที่สูง การจัดการแก้ไขอย่างมีระบบและวางนโยบายที่ดีจังหวัดอุดรธานีจะเป็นศูนย์กลางการค้าจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและเวียดนามทันที

4. ด้านการค้าบริเวณชายแดนไทย-ลาวมีจำนวนน้อยและยังมีระยะเวลาในการเปิด - ปิดค่อนข้างเร็วซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างไทยและลาวกล่าวคือ ด้านเปิดเวลา 06.00 – 22.00 น.แต่รถบรรทุกสามารถวิ่งได้แค่ 20.00น.

5. ระบบระเบียบการค้าระหว่างประเทศของลาวยังไม่เป็นสากลมีการปรับเปลี่ยนข้อปลีกย่อยตลอดเวลาทำให้บางครั้งไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามกำหนด ประกอบกับคนลาวมีทัศนคติที่ไม่ค่อยดีต่อคนไทย ทำให้มีการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจตรามากขึ้นและส่งผลให้การขนส่งล่าช้าในที่สุด

และจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการฝั่งลาวถึงความสะดวกในการเดินทางไปจังหวัดอุดรธานีและขอแนะนำรวมทั้งการขนส่งสินค้าในประเด็นดังต่อไปนี้

6. การเดินทางไปประเทศต่างๆทั้งในภูมิภาคเอเชียและนอกภูมิภาคคนลาวนิยมที่จะเดินทางมาขึ้นที่สนามบินอุดรธานีเนื่องจากค่าโดยสารถูกกว่าและไม่ต้องต่อเครื่องบิน โดยเฉพาะการเดินทางจากเวียงจันทน์เข้ามาที่กรุงเทพมหานคร โดยคนลาวจะขับรถมาจอดไว้ที่สนามบินอุดรธานีแล้วต่อเครื่องบินของสายการบินต่างๆที่สนามบินอุดรธานี

7. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของลาวสามารถขับรถป้ายทะเบียนลาวเข้ามารับและส่งสินค้าได้ที่จังหวัดอุดรธานีแต่ไม่สามารถเข้าไปถึงที่จังหวัดขอนแก่นได้ด้วยข้อกำหนดถึงแม้ได้ก็ไม่คุ้มที่จะเดินทางอีกทั้งคนขับรถที่มีใบอนุญาตขับซึ่ก็หายากมาก

8. ถึงแม้ว่ารถไฟจากประเทศไทยสามารถเข้าไปถึงที่ด่านท่านาแล้งของนครหลวงเวียงจันทน์แล้วแต่การขนถ่ายสินค้าก็ยังไม่สามารถทำได้เพราะขาดเครื่องมือ อุปกรณ์และคนที่มีความรู้ทำงานยังคงต้องเดินทางไปขึ้นสินค้าที่สถานีรถไฟจังหวัดอุดรเหมือนที่ผ่านมา

9. รถขนส่งหรือรถส่วนตัวฝั่งลาวนิยมขับข้ามสะพานมาที่จังหวัดหนองคายและอุดรธานีเพราะขับง่ายถึงแม้พวงมาลัยจะเป็นด้านซ้ายต่างจากประเทศไทยเนื่องจากถนนฝั่งไทยตั้งแต่นครหลวงเวียงจันทน์จนถึงอุดรธานีเป็นถนน 4 เลนวิ่งได้สะดวกกว่า



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การพัฒนาไปสู่ความเป็นเมืองศูนย์กลางทางโลจิสติกส์นั้น ประกอบด้วยปัจจัยหลายด้านที่สนับสนุนไม่ว่าจะเป็นปัจจัยภายใน คือ การที่มีสาธารณูปโภคพื้นฐานที่พร้อม มีขนาดเศรษฐกิจที่ใหญ่พอ จำนวนทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรบุคคลที่เหมาะสมและมีคุณภาพ มีสภาพแวดล้อมทางสุขภาพและคุณภาพชีวิตที่ดี เป็นต้น

ส่วนปัจจัยภายนอกนั้น ประกอบด้วยความเป็นศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศและภูมิประวัติศาสตร์การเป็นเมืองศูนย์กลางมาแต่เดิม รวมถึงนโยบายภาครัฐจากภายในประเทศและต่างประเทศ

จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางทางการค้าการลงทุนและโลจิสติกส์ตามแนวยุทธศาสตร์การพัฒนาของรัฐบาลไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางการกระจายความเจริญไปยังจังหวัดข้างเคียง ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะตามแนวทางการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามัน ด้านตะวันตกมายังฝั่งทะเลจีนใต้ ในด้านตะวันออกของคาบสมุทรมอินโดจีนการพัฒนาตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 นี้ รู้จักกันเป็นอย่างดีในนามของระเบียงตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor) ซึ่งเป็นการเชื่อมทางคมนาคมทางบก ระหว่างประเทศจากท่าเรือเกาะลำเลิงในเขตสหภาพพม่า ผ่านเข้าสู่ชายแดนของไทยที่อำเภอแม่สอดจังหวัดตาก ตัดผ่านพินธุโลก (ซึ่งรัฐบาลไทยกำหนดให้เป็นศูนย์กลางเส้นทางอินโดจีน คือ เป็นจุดบรรจบของระเบียงเหนือใต้ที่เริ่มคุนหมิงเข้าสู่แม่สายจังหวัดเชียงรายและลงมาตามถนนสายเอเชีย) และเข้าสู่จังหวัดขอนแก่นที่เป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ไปยังจังหวัดมุกดาหาร ข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่สองไปยังแขวงสะหวันเขตของลาวตรงไปยังเมืองเว้และเมืองท่าดานังของเวียดนาม ซึ่งจะกระจายสินค้าไปยังญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ โดยไม่ต้องอ้อมคาบสมุทรมลายูซึ่งมีความหนาแน่นทางการจราจรทางน้ำเป็นอย่างมาก

การพัฒนาของระเบียงตะวันออก - ตะวันตกนั้น ตามแผนงานจะเสร็จสมบูรณ์ในประมาณปี 2548 เมื่อสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแล้วเสร็จ แต่เนื่องจากการก่อสร้างเส้นทางในเขตสหภาพพม่าเป็นไปอย่างล่าช้า คือมีความคืบหน้าได้เพียงร้อยละ 10 และเมื่อเกิดวาระภัยของพายุยิ่งทำให้การก่อสร้างหยุดชะงัก การใช้เส้นทางระหว่างประเทศจึงเป็นไปได้เพียงจากไทยถึงเวียดนามเท่านั้น

ภายใต้การหารือของกลุ่มประเทศ GMS จึงศึกษาแนวทางและเร่งรัดการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 8 หรือตามชื่อที่เรียกกันว่า ระเบียงตะวันออกตอนกลาง (Central Corridor) ซึ่งปัจจุบันนี้ (2550) ได้เสร็จเกือบสมบูรณ์แล้ว ยกเว้นเส้นทางทางลาวตอนบนสู่ฮานอย ซึ่งคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปลายปี 2551 พร้อมกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนมสู่เมืองท่าแขกของลาว ซึ่งเส้นทางนี้จะกลายเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง มณฑลยูนนาน ลาว ไทย เวียดนาม และสู่เมืองนานหนิงของมณฑลกวางสี เป็นการสร้างการคมนาคมแบบวงกลม ซึ่งมีความเป็นไปได้และมีธุรกรรมทางเศรษฐกิจทั้งการค้าภายในกลุ่ม (Intra Trade) และการค้าระหว่างประเทศซึ่งจะมีเมืองท่าออกสู่ทะเลหลายเมือง เช่น เมืองท่าไฮฟอง ดานัง ของเวียดนาม และเมืองท่าของมณฑลกวางสีในประเทศจีน สู่ตลาดต่างประเทศในแถบมหาสมุทรแปซิฟิก

การพัฒนาตามแนวเส้นทางหมายเลข 8 นี้ทำให้จังหวัดอุดรธานีมีความสำคัญในฐานะเป็นเมืองศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ในเขตภาคอีสานตอนบนของไทย สู่ประเทศในกลุ่มอินโดจีน โดยมีความสำคัญสรุปไว้ดังนี้

สรุปผลวิเคราะห์ของจังหวัดอุดรธานีกับศักยภาพและโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคอีสานตอนเหนือได้ดังนี้

1.จังหวัดอุดรธานีมีความสามารถเป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เนื่องจาก โครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่ง ของจังหวัดเป็นที่ยอมรับและขยายตัวอย่างรวดเร็วสังเกตได้จากปริมาณผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว และสินค้าที่มาจากจังหวัดอุดรธานี อีกทั้งเป้าหมาย แผนยุทธศาสตร์ และ สภาวะเศรษฐกิจทั้งของกลุ่มจังหวัดและของจังหวัด ก็มุ่งเน้นที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอินโดจีนอย่างจริงจัง โดยเฉพาะการเป็นศูนย์กลางทางการบินพาณิชย์ และการบินทางทหาร

2.มูลค่าการนำเข้าและส่งออกจากจังหวัดอุดรธานีก็มีมูลค่าสูง กล่าวคือ มีมูลค่าการส่งออกมากกว่าจังหวัดขอนแก่นถึง 27,953 ล้านบาท ในปี 2551 สินค้าผ่านแดนจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวไปประเทศที่ 3 ในปี 2551 มีมูลค่ามากกว่าขอนแก่น 15,888 ล้านบาท และจากประเทศที่ 3 ไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวผ่านจังหวัดอุดรธานีมากกว่าขอนแก่น 8,537 ล้านบาท แสดงให้เห็นถึงภูมิประวัติศาสตร์ว่าอุดรธานีเป็นเมืองศูนย์กลางทางพาณิชย์มาแต่เดิม ก่อนที่ประเทศไทยจะพัฒนาให้ขอนแก่นเป็นเมืองศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3.เส้นทางการคมนาคมขนส่งจากจังหวัดอุดรธานี สามารถเชื่อมโยงสินค้าจากประเทศไทย ไปลาว และ เวียดนามได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว กล่าวคือสามารถเดินทางไปฮานอยด้วย

ระยะทาง 776 กิโลเมตร โดยผ่านเมืองหลวงของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวแล้วไปต่อที่เมืองหลวงของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เส้นทางสามารถเชื่อมต่อไปยังเวียดนามใต้ได้ทั้งทางเชื่อมต่อที่ด่านบ่อเต็นเมืองหลวงน้ำทาของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและที่ด่านเหอไซ่เมืองลาวเกยของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งเป็นเส้นทางที่พัฒนาเกือบเสร็จสมบูรณ์แล้ว

4. จากกฎหมายผ่านแดนที่ไทยและลาวใช้อยู่ในปัจจุบันว่าด้วยเรื่อง ระยะทางและ เวลาที่สามารถเข้ามาในอาณาเขตประเทศของแต่ละฝ่ายได้นั้น จังหวัดอุดรธานีก็เป็นเป้าหมายหลักที่ผู้คนจากศูนย์กลางความเจริญของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวต่างเล็งเป้าหมายไว้ว่าจะเข้ามา ทั้งเข้ามาเพื่อท่องเที่ยวและการค้า กล่าวคือ ซื้อสินค้ากลับไปใช้และจำหน่ายในประเทศของตน โดยอุดรธานีจะมีความสัมพันธ์ทางการค้าเชื่อมโยงกับคนลาวที่อาศัยอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์อย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะตั้งแต่ปี 2537 ที่สะพานมิตรภาพไทยลาวเปิดให้บริการ การค้าระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์กับอุดรก็มีเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญมากกว่าขอนแก่น

5. ปัจจัยทางสังคมและสาธารณสุขของจังหวัดอุดรธานีมีความทันสมัยและเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ ดังจะเห็นจากโรงพยาบาลซึ่งเป็นศูนย์กลางของการรักษาของชาวต่างประเทศในประเทศลาวและรวมถึงประชากรลาวเอง

ข้อเสนอแนะ

ในมุมมองของผู้วิจัยจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ซึ่งเป็นการศึกษาโดยเน้นการเปรียบเทียบกันระหว่างจังหวัดอุดรธานีและขอนแก่น และพบว่าจังหวัดอุดรธานีมีศักยภาพและโอกาสที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งยังได้รับการสนับสนุนจากภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นระดับรัฐบาล ระดับจังหวัด หรือแม้กระทั่ง ตัวผู้ประกอบการเอง ก็มีผลผลักดันให้จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งได้ ข้อเสนอแนะที่ภาคส่วนต่างๆน่าจะนำไปพิจารณาหรือปรับใช้ทำให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมได้แก่

1. ระดับรัฐบาล

1. จากการที่รถบรรทุกจากประเทศลาวสามารถวิ่งมารับส่งสินค้าได้ถึงจังหวัดอุดรธานีแต่รถบรรทุกของไทยที่ติดสัญญาเช่าซื้อ(ซึ่งเป็นส่วนใหญ่) ไม่สามารถวิ่งข้ามแดนไปส่งสินค้าที่ฝั่งลาวได้เพราะไม่มี Pass Port รถ ทำให้เสียโอกาสในการขยายเครือข่ายการคมนาคมขนส่งและเสียโอกาสนี้ให้กับประเทศลาวแต่เพียงฝ่ายเดียว ดังนั้นในระดับรัฐบาลหรือกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะ

จะเป็นกระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ นำที่จะมีมาตรการเจรจาหรือหาทางออกผ่อนปรนให้รถบรรทุกของไทยสามารถขนส่งได้จนถึงประเทศเวียดนาม ก็จะเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับประเทศที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของเอเชียด้วย

2. การตรวจที่จุดผ่านแดนควรเป็นแบบ one stop service กล่าวคือปัจจุบันการข้ามแดนโดยการขับรถข้ามด้วยตนเองไม่ว่าจะเป็นรถส่วนบุคคลหรือรถส่งสินค้า คนขับรถจะต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง และต้องแจ้งพำหนะนำเข้าอีกจุดหนึ่งซึ่งอยู่ในส่วนของศุลกากร ซึ่งทำให้ยุ่งยากและเสียเวลา ถ้าทำพร้อมกันเลยจุดเดียวด้วยเจ้าหน้าที่คนเดียวกันจะทำให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็วยิ่งขึ้น เอกสารที่ใช้ใบเดียวกันทั้งคนและรถ

2. ระดับจังหวัด

จากการศึกษาวิจัยพบว่าจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดในกลุ่มภาคอีสานตอนบนกลุ่มที่ 1 (อุดร หนองคาย หนองบัวลำภู เลย) น่าจะมีการตรวจสอบและปรับแก้กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคทำให้การค้าการลงทุนจากต่างประเทศ การข้ามแดนมาจับจ่ายใช้สอย ลดลงหรือเติบโตอย่างช้าๆ ให้หมดไป เนื่องจากจังหวัดของตนซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศลาว ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอยกตัวอย่างกฎระเบียบที่น่าจะมีการทบทวนคือ

1. อุปสรรคอย่างหนึ่งของการขนส่งสินค้าข้ามแดนคือระยะเวลาที่สามารถเดินทางผ่านเข้า-ออกด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวของรถบรรทุกสินค้าสั้นกว่าเวลาที่ด่านเปิด-ปิดปกติ กล่าวคือรถบรรทุกสินค้าสามารถข้ามสะพานได้ระหว่าง 06.00 – 20.00 น. แต่สะพานปิดด่านเวลา 22.00 น. ซึ่งเป็นผลให้เสียโอกาสตรงนี้ด้วยถ้ามีการพิจารณาปรับแก้กฎระเบียบข้อนี้ใหม่ให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันก็จะเป็นการดี

2. ปัญหาที่สำคัญ อย่างหนึ่งที่จังหวัดอุดรธานีควรให้การพิจารณาปรับปรุงให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้นคือระยะเวลาที่อนุญาตให้คนลาวที่เดินทางข้ามแดนเข้ามาที่จังหวัดอุดรธานีด้วยหนังสือผ่านแดน(Border Pass) สามารถท่องเที่ยวอยู่ที่จังหวัดได้นานกว่า 2 คืน 3 วัน ตามระเบียบเดิมที่ใช้มาเป็นเวลานานแล้ว ถ้าเป็นไปได้ก็น่าจะมีส่วนที่จะทำให้เกิดเศรษฐกิจของจังหวัดอุดรธานีมีการขยายตัวเร็วขึ้นเพราะคนลาวข้ามมาจับจ่ายและซื้อสินค้ากลับไปจำหน่ายและใช้อุปโภคบริโภคทุกวันโดยเฉพาะวันหยุดที่มีปริมาณมากเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัว

รายการอ้างอิง

- กมลชนก สุทธิวาทีนฤพุดิ. **การจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ - Supply Chain and Logistics Management**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ท็อป/แมคกรอ-ฮิล, 2547.
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. **ประเทศไทยกับการค้าเสรี ตอนที่ 1** [ออนไลน์]. 2548.
จาก <http://www.thaifita.com>
- กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ. [ออนไลน์]. สิงหาคม 2550. จาก <http://www.mfa.go.th/web/1092.php>
- กระทรวงการต่างประเทศ. **การประชุมระดับรัฐมนตรี** [ออนไลน์]. 7 ตุลาคม 2547. จาก <http://www.mfa.go.th/web/200.php?id=3122>
- กระทรวงการต่างประเทศ และกระทรวงมหาดไทย. **ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน : ECS กับโอกาสและเส้นทางการค้าและการลงทุนตามเส้นทางหมายเลข 9**. เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการ เสนอที่โรงแรมพลอยลาเลข จังหวัดมุกดาหาร วันที่ 26 กรกฎาคม 2547. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่), หน้า XV.I
- กาญจนาวดี-มนชัย-อาภรณ์. **แต่งงานกับชายต่างชาติ ดีจริงหรือ** [ไทยรัฐออนไลน์]. พฤษภาคม 2552. จาก <http://www.thairath.co.th/content/life/3564>
- แก้วสาคอน คำแก้ว. ผู้จัดการบริษัทแก้วขนส่ง. **สัมภาษณ์**, 4 กุมภาพันธ์ 2552.
- คณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านเทคโนโลยีและการค้าต่างประเทศ (สภาผู้แทนราษฎร). **การพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อสนับสนุนโลจิสติกส์ของไทย**. ใน **ข้อมูลประกอบการประชุม**, 21 กันยายน 2548.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะเศรษฐศาสตร์. **โครงการผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาระเบียงตะวันออก – ตะวันตก กรณีเส้นทางหมายเลข 9**. กรุงเทพมหานคร: คณะเศรษฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- เชาวลิต การเจน. **เจ้าของกิจการผู้ประกอบการค้าปลีกศรีธาตัสโตร**. **สัมภาษณ์**, 20 มกราคม 2552.
- ธนิต ไสรัตน์. **ไทยภัยโอกาสการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง**. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, คณะเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.
- นภดล แสงรุ่ง. **หัวหน้าฝ่ายบริการลูกค้าการจังหวัดอุดรธานี**. **สัมภาษณ์**, 30 มกราคม 2552.

- บุญหนา หายชิงชัย. หัวหน้าแผนกแผนการและการลงทุนแขวงคำม่วน. **สัมภาษณ์**, 24 กุมภาพันธ์ 2552.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร และนิรัตน์ พุกาญจนานนท์. **กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ วิทยุชุมชน, 2543.
- พุทธกาล รัชชวร. โอกาสและผลกระทบจากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง. ใน **การสัมมนา**, 30 สิงหาคม 2546 ณ โรงแรมมุกดาหารแกรนด์ไฮเทล จังหวัดมุกดาหาร. มยุรินทร์ ชันดี, มหาวิทยาลัยพายัพ, 2549 แหล่งที่มา: [http://learners.in.th/blog/adb/197401โลจิสติกส์ได้เจส. GMS เส้นทางเศรษฐกิจอินโดจีน โอกาสหรือภัยคุกคาม. \[ออนไลน์\]. 2552 จาก http://www.logisticsdigest.com/index.php?option=com_content&task=view&id=631&Itemid=73](http://learners.in.th/blog/adb/197401โลจิสติกส์ได้เจส. GMS เส้นทางเศรษฐกิจอินโดจีน โอกาสหรือภัยคุกคาม. [ออนไลน์]. 2552 จาก http://www.logisticsdigest.com/index.php?option=com_content&task=view&id=631&Itemid=73)
- วีระพงษ์ คำดวงสี. เจ้าของบริษัทขนส่งสินค้าข้ามแดนหนองคายเวียงจันทน์. **สัมภาษณ์**, 26 มกราคม 2552.
- วีระพันธ์ สุขศึกพาย. **รายงานพิเศษ**, Logistics News. [ออนไลน์]. 2550. จาก http://www.logisticnews.net/modules.php?m=newsupdate_s&op=detailnewsupdate&NUID=6
- สถาบันเอเชียศึกษา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. การประชุมเวทีประชาคมมุกดาหาร. ใน **โครงการวิจัย ผลกระทบทางสังคมของโครงการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก: กรณีเส้นทางหมายเลข 9**, 2546.
- สวาท วีระรัตน์กุลชัย. ประธานหอการค้าจังหวัดอุดรธานี. **สัมภาษณ์**, 21 เมษายน 2551. สัมฤทธิ์ หอบรรลือกิจ. รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี. **สัมภาษณ์**, 26 พฤศจิกายน 2551.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. **ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: เพชรรุ่งการพิมพ์, 2547.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. **ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย**. นนทบุรี: เพชรรุ่งการพิมพ์, 2547.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ. **ยุทธศาสตร์และการจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของไทย**. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2547.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. **การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของไทย**. กรุงเทพมหานคร: เพชรรุ่งการพิมพ์, 2548.

สำนักงานเลขาธิการ ESCAP. เอกสารเผยแพร่. [ออนไลน์]. 2551. จาก
<http://learners.in.th/blog/escap/193925>

สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ. กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงการต่างประเทศ. **คู่มือ
ปฏิบัติงานตามยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดนและเสริมสร้างความสัมพันธ์กับ
ประเทศเพื่อนบ้าน**. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ
กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงการต่างประเทศ, 2548.

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, กระทรวงคมนาคม, **รายงานเบื้องต้น**. เมษายน
2548. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่), หน้า 6-10.

สำนักพัฒนาพื้นที่. **ร่างแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง
ประเทศ**. กรุงเทพมหานคร: สำนักคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ,
2545.

สุกฤษ อุทัยเลี้ยง. ปลัดจังหวัดอุดรธานี. **สัมภาษณ์**, 6 กุมภาพันธ์ 2552.

สุธี แสงตะวัน. นายสถานีรถไฟจังหวัดอุดรธานี. **สัมภาษณ์**, 24 กุมภาพันธ์ 2552.

แสงเพ็ด ดิดติเดด. ผู้ประกอบการบริษัทก่อสร้าง. **สัมภาษณ์**, 3 กุมภาพันธ์ 2552.

อารยา กิตติเวช. **งานเขียนเรื่องในโอกาสที่มีการปรับปรุงหนังสือกฎหมายขัดกันของ
ศ.คณิง ภาไชย**. [ออนไลน์]. 2549. จาก [http://www.archanwell.org/autopage/
show_page.php?t=1&s_id=295&d_id=294](http://www.archanwell.org/autopage/show_page.php?t=1&s_id=295&d_id=294)

เฮืองไซ ลิดติเดด. รองอธิบดีการค้าภายใน. **สัมภาษณ์**, 15 กุมภาพันธ์ 2552.

ภาษาอังกฤษ

Socialist Republic of Vietnam. **Promotion and Facilitation of Lao Transit Goods Through
Vung Ang Port**. Vientiane, Lao PDR : Socialist Republic of Vietnam, 2005.

The Association for Oversea Technical Scholarship (AOTS). **Training Program on
Logistics Management**. Bangkok : The Association for Oversea Technical
Scholarship, 2005.



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก.
ความหมายของความจำเป็นพื้นฐาน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.)

ข้อมูล จปฐ. คือข้อมูลในระดับครัวเรือนที่แสดงถึงสภาพความจำเป็นของคนในครัวเรือนในด้านต่างๆเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตที่ได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำเอาไว้ว่าคนควรมีคุณภาพชีวิตในเรื่องนั้นๆอย่างไร

แนวความคิด เรื่อง จปฐ. เกิดขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2525สภาพัฒน์ฯได้กำหนดรูปแบบของลักษณะของสังคมไทยและคนไทยที่พึงประสงค์ในอนาคต โดยกำหนดเป็นเครื่องชี้วัดความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) ของคนไทย ได้ข้อสรุปว่า การมีคุณภาพชีวิตที่ดีของคนไทย จะต้องผ่านเกณฑ์ความจำเป็นพื้นฐาน(จปฐ.) ทุกตัวชี้วัด

ขั้นตอนที่ 1 การสำรวจข้อมูล

แบบสำรวจข้อมูล จปฐ. แบ่งเป็น 2 แบบ คือ

1. แบบสำรวจข้อมูลครัวเรือนเรียกว่า จปฐ. 1 ใช้ 1 เล่ม ต่อ 1 ครัวเรือน ต้องไปสอบถามหรือสัมภาษณ์ หรือสังเกตทุกครัวเรือนในชุมชน
2. แบบประมวลผลและเทียบเป้าหมายข้อมูล จปฐ. ของชุมชน เรียกว่า จปฐ. 2 ทำให้ทราบว่าตัวชี้วัดใดของชุมชนที่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย จปฐ.

ขั้นตอนที่ 2 ระบุปัญหาชุมชน

ประชาชนจะรู้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิต โดยดูจากเครื่องชี้วัด ข้อมูล จปฐ. ที่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย ในแบบ จปฐ. 2

ขั้นตอนที่ 3 วิเคราะห์ปัญหาเพื่อกำหนด สาเหตุของปัญหา

การวิเคราะห์ปัญหา คือ การคิดคำนึงถึงต้นตอสาเหตุของปัญหาและความเกี่ยวพันของปัญหาค่า เพื่อกำหนดแนวทางวิธีการแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้อง

ข้อควรคำนึงในขั้นตอนวิเคราะห์ปัญหา คือ

1. จะต้องวิเคราะห์ จปฐ. ทุกข้อที่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย
 - 1.1 จปฐ. นั้นเป็นความต้องการต่ำสุดต้องช่วยแก้ไขทุกข้อ

1.2 จปฐ. หนึ่งข้อนั้นมีหลาย ๆ แนวทางแก้ไขที่จะทำได้ บางแนวทางก็ทำยาก ง่าย จัดลำดับความสำคัญที่แนวทางแก้ไขว่า อะไรบ้างทำได้ก่อนทีหลัง ชาวบ้านจะเป็นผู้บอกและ ตัดสินใจเอง

ขั้นตอนที่ 4 จัดลำดับก่อนหลังและวางแผนแก้ไข

โดยปกติตัวชี้วัดที่ต่ำกว่าเป้าหมายมากที่สุดเป็นปัญหาแรกที่ต้องได้รับการแก้ไข เรียงลำดับไว้แต่ในความเป็นจริงต้องให้ชาวบ้านของชุมชนได้ตัดสินใจเอง

แนวทางแก้ไข

แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1. คือ ประชาชนทำ
2. คือ รัฐและประชาชนช่วยกันทำ
3. คือ รัฐทำ

ขั้นตอนที่ 5 ดำเนินตามแผน

แผนของชุมชนหรือแนวทางแก้ไขปัญหาที่ชาวบ้านสามารถทำได้เอง ให้ดำเนินการได้ตาม กำหนดเวลาที่ตั้งไว้ได้เลยโดยไม่ต้องรอ

ขั้นตอนที่ 6 ประเมินผล

เมื่อดำเนินโครงการในชุมชนเป็นระยะเวลา 1 ปีแล้วควรประเมินผลโดยการสำรวจข้อมูล ความจำเป็นพื้นฐานใหม่ ซึ่งทำให้เราทราบว่า

1. ผลการปฏิบัติงานตามโครงการนั้นบรรลุผลสำเร็จแค่ไหน
2. หมู่บ้านนี้ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหา ทำให้จปฐ.บรรลุเป้าหมายไปแล้วกี่ข้อ เหลืออีกกี่ข้อ
3. ทำให้ทราบปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ของการดำเนินงานตามโครงการ
4. ในส่วนของรัฐเองทราบว่า ประสิทธิภาพของรัฐในการดำเนินงานนี้มีมากน้อยเพียงใด สอดคล้องเหมาะสมกับชุมชนหรือไม่

ขั้นตอนที่ 7 สอนชุมชนอื่น ๆ

เมื่อพัฒนาชุมชนจนครบวงจรแล้ว(ขั้นที่ 1 ถึง ขั้นที่ 6) ชุมชนนี้ควรจะเป็นครู เป็นชุมชนตัวอย่างให้กับชุมชนอื่น ๆ เพื่อสร้างเป็นชุมชนเครือข่าย ซึ่งจะเกิดการเรียนรู้ และเปลี่ยนความรู้ซึ่งกันและกันในเครือข่ายและชุมชนนอกเครือข่ายอีกต่อไป ในอนาคต แบบค่อยเป็นค่อยไป

ประโยชน์ของการใช้ความจำเป็นพื้นฐานในการพัฒนาคุณภาพชีวิต

ส่วนที่ 1 ประโยชน์ในส่วนของประชาชน

1. ประชาชนไม่สับสนในบทบาทเจ้าหน้าที่ของรัฐ
2. ชาวบ้านรู้ปัญหาของตนเอง
3. มีเป้าหมายในการพัฒนา
4. กำหนดแนวทางพัฒนาหรือแนวทางแก้ไขปัญหาต่าง ๆ
5. มีการระดมทรัพยากรในชุมชนมาช่วยกันพัฒนา
6. ประเมินผลได้
7. มีหลักประกันการพัฒนาระยะยาว
8. ส่งเสริมให้ชาวบ้านมีกระบวนการคิดที่เป็นวิทยาศาสตร์

ประโยชน์ทั้ง 8 ข้อนี้ ทำให้ชาวบ้าน คิดเป็น ทำเป็น ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญทำให้ชาวบ้านสามารถพึ่งตนเองได้อันเป็นเป้าหมายของการพัฒนาแบบยั่งยืน

ส่วนที่ 2 ประโยชน์ในส่วนของรัฐ/ข้าราชการ

- 2.1 เจ้าหน้าที่ของรัฐ เกิดการประสานงานกันอย่างจริงจังเป็นรูปธรรม
- 2.2 เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการมีการหล่อหลอมความคิดในการทำงานร่วมกันเพื่อชาวบ้าน
- 2.3 เกิดเป้าหมายที่แน่นอนสำหรับการพัฒนาประเทศและสังคมในระยะยาว
- 2.4 เป็นการกระจายทรัพยากรไปสู่การพัฒนาที่เป็นความจำเป็นพื้นฐานของประชาชน

สถานะของการใช้จปฐ. มีอยู่ 4 สถานะ คือ

1. เป้าหมาย (Goal) ระดับครัวเรือนข้อใดตกเกณฑ์ จปฐ. จะต้องพยายามพัฒนาให้เข้าเกณฑ์ จปฐ. 1

ให้ได้ระดับหมู่บ้าน/ชุมชนข้อใดยังไม่บรรลุเป้าหมายจะต้องพยายามพัฒนาให้บรรลุเป้าหมาย

จปฐ. ให้ได้ระดับประเทศชาติจะต้องพยายามพัฒนาทุกชุมชน/หมู่บ้านของประเทศไทย ให้บรรลุเป้าหมาย จปฐ. นี้ให้ได้

2. เป็นตัวชี้วัด (Indicator) คุณภาพชีวิตที่จะต้องพัฒนาให้ถึงเกณฑ์ จปฐ. เช่น แม่ที่ขาดสารอาหารวัดจากน้ำหนักของลูกที่ไม่ถึง 2,500 กรัม จปฐ. ที่เป็นตัวชี้วัดนี้ เปรียบได้เหมือนตาชั่งที่บอกน้ำหนักได้ชัดเจน

3. เป็นข้อมูล(Data Collecting) ข้อมูลระดับครัวเรือนระดับตำบลระดับอำเภอ/กิ่งอำเภอ ระดับจังหวัดและระดับชาติ

4.เป็นกระบวนการ(Process)เป็นกระบวนการต่อเนื่องจากการเก็บข้อมูล เป็นการวิเคราะห์ปัญหาสาเหตุ และแนวทางแก้ไข จัดลำดับความสำคัญ วางแผนดำเนินการ ซึ่งวงจรนี้ กำหนดให้รู้และเข้าใจตรงกันตั้งแต่ระดับชุมชน/หมู่บ้านตำบลอำเภอ/กิ่งอำเภอจังหวัดและระดับชาติ

เงื่อนไขแห่งความสำเร็จของจปฐ.

1.บทบาทของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

- (1) มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้จปฐ.ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตเป็นอย่างดี
- (2) สามารถเชื่อมแนวความคิดจปฐ.นี้เข้ากับการพัฒนาชุมชนที่มีอยู่เดิมอย่างดี
- (3) จะต้องมีความเข้าใจ จปฐ. นี้ว่าเป็นของประชาชนเป็นภาพที่ต้องการให้ชาวบ้านบรรลุหรือเข้าเกณฑ์ จปฐ. นี้ทุกข้อ จึงจำเป็นต้องช่วยกันพัฒนาระดับสนับสนุน ชาวบ้านทุกเรื่องตาม จปฐ.
- (4) สามารถถ่ายทอดความรู้นี้ไปให้วิทยากรระดับ ล่างได้และระดับล่างสุดจะต้องถ่ายทอดเรื่อง จปฐ. ไปให้ชาวบ้านได้จนกระทั่งชาวบ้านสามารถปฏิบัติได้แนวความคิดจปฐ.
- (5) ให้การสนับสนุนกระตุ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ชาวบ้านปฏิบัติการพัฒนาคุณภาพชีวิตตามแผนที่วางไว้
- (6) ออกนิเทศติดตามช่วยแก้ไขปัญหาคู่ปสรรคให้กับชาวบ้านอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ
- (7) ประชุมร่วมกันทุกกระทรวงเป็นประจำและมีการฟื้นฟูความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการนำ จปฐ. ไปใช้พัฒนาคุณภาพชีวิต

2.บทบาทขององค์กรประชาชน

(1) มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ ๖ปฐ. ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตและสามารถนำไปปฏิบัติ ในหมู่บ้านตนเองได้

(2) ถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจนี้ไปยังชาวบ้านอื่นๆหรือชุมชนใกล้เคียงได้

(3) นำผลสำรวจ ๖ปฐ. มาวางแผนพัฒนาชุมชนแล้วปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ได้อย่างจริงจัง

(4) มีการระดมทรัพยากรในท้องถิ่นตนเองมาใช้ในการพัฒนาคุณภาพชีวิต

(5) มีการติดตามนิเทศ ช่วยเหลือกันเองเพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ภายในชุมชน หรือชุมชนใกล้เคียงถ้าเกินกำลังที่จะแก้ไข ให้ติดต่อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือส่วนราชการอื่นๆ

(6) มีการฟื้นความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ ๖ปฐ. ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตเป็นประจำ

(7) ประเมินผลการพัฒนาคุณภาพชีวิตในชุมชนโดยสำรวจ ๖ปฐ. เข้าทุกปี

3.บทบาทขององค์กรเอกชน

(1) ช่วยเรื่องเงินทุน เพราะชาวบ้านขาดเงินทุน

(2) ช่วยเรื่องกำลังคน เพื่อช่วยคิดช่วยทำการพัฒนาคุณภาพชีวิต

(3) ช่วยเรื่องความรู้วิชาการต่าง ๆ

(4) การประชาสัมพันธ์ แนวความคิดเรื่อง ๖ปฐ. ให้มีการสื่อความหมายถ่ายทอดความคิด ๖ปฐ. นี้ให้ตรง กันทั้งหมดเพื่อความเป็นเอกภาพและความมีพลังใน การทำงาน

ความเป็นมา

ปี 2528 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบและอนุมัติเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2528 ให้มีการดำเนินการโครงการปรัณรงค์คุณภาพชีวิตและประกาศใช้เป็นปรัณรงค์คุณภาพชีวิตของประชาชนในชาติ (ปรัช.) (20 สิงหาคม 2528 – 31 ธันวาคม 2530) โดยใช้เครื่องชี้วัดความจำเป็นพื้นฐาน 8 หมวด 32 ตัวชี้วัด เป็นเครื่องมือที่ชี้วัด คุณภาพชีวิตของคนไทย

ปี 2532 คณะกรรมการพัฒนาชนบทแห่งชาติ(กชช.) มีมติเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2532 ให้กรรมการพัฒนาชุมชน จัดเก็บข้อมูล ๖ปฐ. ในเขตชนบทเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2533 จนถึงปัจจุบัน โดยมีการปรับปรุงเครื่องชี้วัดข้อมูล ๖ปฐ. ทุก 5 ปี ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ชาติ

ปี 2544 คณะกรรมการอำนวยการงานพัฒนา คุณภาพชีวิตของประชาชน(พชช.) มีมติ เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2544 ให้กรรมการพัฒนาชุมชน รับผิดชอบประสาน การจัดเก็บข้อมูล จปฐ. ในเขตเมือง ด้วยโดยให้ใช้เครื่องชี้วัดเหมือนเขตชนบท(มติเมื่อ 31 พ.ค. 2545)

หลักการ

(1) ใช้เครื่องชี้วัดความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) เป็นเครื่องมือของกระบวนการเรียนรู้ของ ประชาชนในหมู่บ้าน/ชุมชน เพื่อให้ประชาชนทราบถึงสภาพความเป็นอยู่ของตนเอง ครอบครัว และชุมชน ว่าบรรลุตามเกณฑ์ความ จำเป็นพื้นฐานแล้วหรือไม่

(2) ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา โดยผ่านกระบวนการ จปฐ. นับตั้งแต่การ กำหนดปัญหาความต้องการที่แท้จริงของชุมชนการค้นหาสาเหตุและแนวทางแก้ไขปัญหา และ การประเมินผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

(3) ใช้ข้อมูล จปฐ. เป็นแนวทางในการคัดเลือกโครงการต่าง ๆ ของรัฐให้สอดคล้องกับ สภาพปัญหาที่แท้จริงของชุมชนสามารถใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดได้อย่างทั่วถึง และมี ประสิทธิภาพ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข.
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดอุดรธานี (GPP) 16 สาขา (ณ ราคาประจำปี)

หน่วย : ล้านบาท

	2546	2547	2548	2549	2550
ภาคเกษตร	8,719	8,724	8,262	9,604	10,848
สาขาเกษตร ล่าสัตว์และป่าไม้	8,384	8,376	7,887	9,229	10,457
สาขาประมง	336	348	382	373	391
ภาคนอกเกษตร	39,426	42,179	44,003	49,931	58,796
สาขาการทำเหมืองแร่และย่อยหิน	19	49	48	332	4623
สาขาอุตสาหกรรม	6,660	6,569	5,443	7,062	7,784
สาขาไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา	881	959	981	1043	1065
สาขาการก่อสร้าง	2,310	2,550	2,394	2,578	2,468
สาขาการขายส่ง ขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ของใช้ในส่วนบุคคลและของใช้ใน ครัวเรือน	11,362	12,069	13,017	14,604	15,497
สาขาโรงแรมและภัตตาคาร	1,401	1,582	1,729	1,919	2,064
สาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม	2,838	2,942	3,213	3,460	3,943
สาขาตัวกลางทางการเงิน	1,575	1,777	1,904	2,263	2,634
สาขาบริการด้านอสังหาริมทรัพย์การให้เช่าและบริการ ทางธุรกิจ	1,982	2,009	2,095	2,152	2,117
สาขาการบริหารราชการ และการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับ	3,837	4,401	4,822	5,152	5,725
สาขาการศึกษา	4,959	5,111	5,855	6,609	7,807
สาขาการบริการด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	1,640	1,785	2,098	2,344	2,649
สาขาบริการชุมชน สังคม และบริการส่วนบุคคลอื่น ๆ	220	266	292	302	304
สาขาถูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	107	111	113	113	117
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)	48,145	50,902	52,272	59,534	69,644
รายได้ประชากรต่อหัว (บาท)	31,086	32,569	33,156	37,490	43,533
จำนวนประชากร (1,000 คน)	1,549	1,563	1,577	1,588	1,600

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดอุดรธานี (GPP) 16 สาขา (ณ ราคาคงที่)

หน่วย : ล้านบาท

	2546	2547	2548	2549	2550
ภาคเกษตร	5,660	5,186	4,369	4,514	5,052
สาขาเกษตร ล่าสัตว์และป่าไม้	5,453	4,969	4,117	4,272	4,801
สาขาประมง	207	217	252	242	251
ภาคนอกเกษตร	21,203	21,737	21,849	23,305	26,217
สาขาการทำเหมืองแร่และย่อยหิน	8	14	13	108	1,501
สาขาอุตสาหกรรม	3,531	3,423	2,665	2,887	3,028
สาขาไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา	722	742	769	795	828
สาขาการก่อสร้าง	1,095	1,161	1,037	1,077	991
สาขาการขายส่ง ขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ของใช้ในส่วนบุคคลและของใช้ในครัวเรือน	6,339	6,424	6,725	7,305	7,629
สาขาโรงแรมและภัตตาคาร	532	597	646	715	748
สาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม	2,318	2,434	2,654	2,787	3,385
สาขาตัวกลางทางการเงิน	871	956	980	1,113	1,266
สาขาบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่าและบริการทางธุรกิจ	1,520	1,570	1,648	1,710	1,704
สาขาการบริหารราชการ และการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับ	1,585	1,662	1,719	1,711	1,789
สาขาการศึกษา	1,846	1,883	2,032	2,091	2,274
สาขาการบริการด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	662	672	754	798	864
สาขาบริการชุมชน สังคม และบริการส่วนบุคคลอื่น ๆ	127	149	159	161	163
สาขาถูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	49	50	49	47	47
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)	26,862	26,923	26,218	27,819	31,269

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่น(GPP) 16 สาขา (ณ ราคาปัจจุบัน)

หน่วย: ล้านบาท

	พ.ศ. 2544	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2546	พ.ศ. 2547	พ.ศ. 2548 ^P	พ.ศ. 2549 ^{P1}
ภาคเกษตร	7,871	8,369	10,239	12,009	12,388	14,706
1 เกษตรกรรม	7,441	8,025	9,766	11,502	11,917	14,242
2 ประมง	430	344	473	506	471	464
ภาคนอกเกษตร	59,871	65,951	73,047	80,796	85,302	93,200
3 เหมืองแร่	2,352	2,272	2,087	1,745	1,786	2,053
4 อุตสาหกรรม	17,187	20,409	24,747	28,546	31,171	34,590
5 ไฟฟ้า ประปา และโรงแยกก๊าซ	1,472	1,507	1,578	1,792	1,920	2,240
6 ก่อสร้าง	3,991	4,334	4,803	5,023	4,128	4,354
7 การค้าและการค้าปลีก	11,954	13,608	14,749	15,710	16,540	17,828
8 โรงแรมและภัตตาคาร	1,389	1,588	1,571	1,837	2,268	2,683
9 การขนส่งและการคมนาคม	3,970	3,966	4,091	4,427	4,017	4,307
10 การเงิน การธนาคารและธุรกิจการ ประกันภัย	1,889	2,108	2,298	2,717	2,855	3,164
11 บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การให้ เช่า และบริการทางธุรกิจ	2,290	2,394	2,431	2,485	2,592	2,627
12 การบริหารราชการแผ่นดิน การ ป้องกันประเทศ และการ ประกันสังคมภาคบังคับ	3,998	4,522	4,726	5,360	5,919	6,379
13 การศึกษา	6,464	6,557	7,224	8,089	8,895	9,570
14 บริการสุขภาพ	2,482	2,201	2,253	2,490	2,597	2,765
15 บริการชุมชน สังคม และส่วน บุคคล	310	361	361	443	481	506
16 ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	124	124	128	132	134	134
รวม	67,742	74,320	83,286	92,804	97,689	107,906
รายได้ประชากรต่อหัว(บาท)	38,866	43,270	49,205	55,643	58,977	65,558
จำนวนประชากร(1,000 คน)	1,743	1,718	1,693	1,668	1,656	1,646

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขอนแก่น(GPP) 16 สาขา (ณ ราคาคงที่)

หน่วย:ล้านบาท

ประเภทผลิตภัณฑ์	มูลค่า	มูลค่า	มูลค่า	มูลค่า	มูลค่า	มูลค่า
	พ.ศ. 2544	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2546	พ.ศ. 2547	พ.ศ. 2548 ^P	พ.ศ. 2549 ^{P1}
ภาคเกษตรกรรม	5,811	5,650	6,297	6,822	6,065	6,217
1 เกษตรกรรม	5,552	5,443	6,007	6,506	5,774	5,925
2 ประมง	259	207	291	316	291	292
ภาคนอกเกษตร	36,157	38,936	43,497	47,488	49,731	52,980
3เหมืองแร่	1,013	997	874	662	619	642
4 อุตสาหกรรม	12,482	13,917	17,181	20,033	22,206	24,378
5 ไฟฟ้า ประปา และโรงแยกก๊าซ	1,142	1,172	1,213	1,255	1,339	1,424
6 ก่อสร้าง	1,972	2,098	2,274	2,294	1,794	1,801
7 การค้าและการค้าปลีก	6,607	7,590	8,226	8,369	8,539	8,838
8 โรงแรมและภัตตาคาร	765	858	819	929	1,072	1,271
9 การขนส่งและการคมนาคม	3,489	3,442	3,755	4,336	4,117	4,225
10 การเงิน การธนาคารและธุรกิจ การประกันภัย	1,070	1,186	1,270	1,462	1,470	1,557
11 บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่า และบริการทางธุรกิจ	1,726	1,795	1,849	1,921	2,003	2,025
12 การบริหารราชการแผ่นดิน การ ป้องกันประเทศ และการ ประกันสังคมภาคบังคับ	1,779	1,945	1,953	2,022	2,150	2,245
13 การศึกษา	2,775	2,714	2,875	2,945	3,145	3,259
14 บริการสุขภาพ	1,092	951	940	951	955	991
15 บริการชุมชน สังคม และส่วน บุคคล	188	214	211	252	266	270
16 ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	58	57	58	59	58	55
รวม	41,968	44,586	49,795	54,310	55,796	59,198

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การพยากรณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดขอนแก่น

Dependent Variable: GPP

Method: Least Squares

Date: 08/01/07 Time: 16:41

Sample: 2524 2549

Included observations: 26

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-1399.667	804.3480	-1.740126	0.0946
GDP	0.014688	0.000314	46.83270	0.0000
R-squared	0.989176	Mean dependent var		33602.70
Adjusted R-squared	0.988725	S.D. dependent var		14276.09
S.E. of regression	1515.887	Akaike info criterion		17.55919
Sum squared resid	55149953	Schwarz criterion		17.65597
Log likelihood	-226.2695	F-statistic		2193.302
Durbin-Watson stat	0.552812	Prob(F-statistic)		0.000000

การพยากรณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดใช้ฐานข้อมูลตั้งแต่ปี 2524 – 2549 ณ ราคา คงที่ปี 2531 โดยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด(OLS) จากผลข้างต้นสามารถที่จะแปลงเป็นสมการได้ ดังนี้ คือ

$$GPP = -1,399.667 + 0.014688 * GDP$$

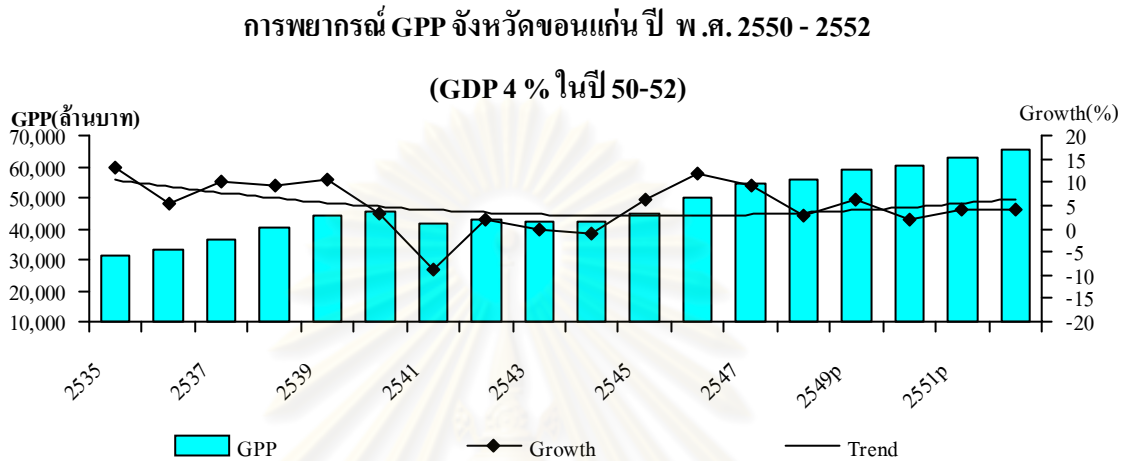
จากสมการจะพบว่า เมื่อ GDP เปลี่ยนแปลงไป 1 หน่วย จะทำให้ GPP เปลี่ยนแปลงไป 0.014688หน่วย ในทิศทางเดียวกัน และเมื่อพิจารณาค่าสถิติของสมการที่คำนวณได้มีค่า R² เท่ากับ 0.989176 แสดงว่า สมการนี้สามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระคือ มูลค่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทย(GDP) และตัวแปรตาม คือมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดขอนแก่น ได้สูงถึง 98.92 % และส่วนที่เหลือ 1.08 % เป็นผลกระทบมาจากปัจจัยภายนอกที่ไม่ได้นำเข้ามา ในสมการ และ ค่า t-Statistics ที่ได้ปรากฏว่าตัวแปร GDP มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความ เชื่อมั่น 99 % ทำให้สมการนี้เป็นสมการที่น่าเชื่อถือ

ผลการพยากรณ์ GPP ปี 2550 – 2552

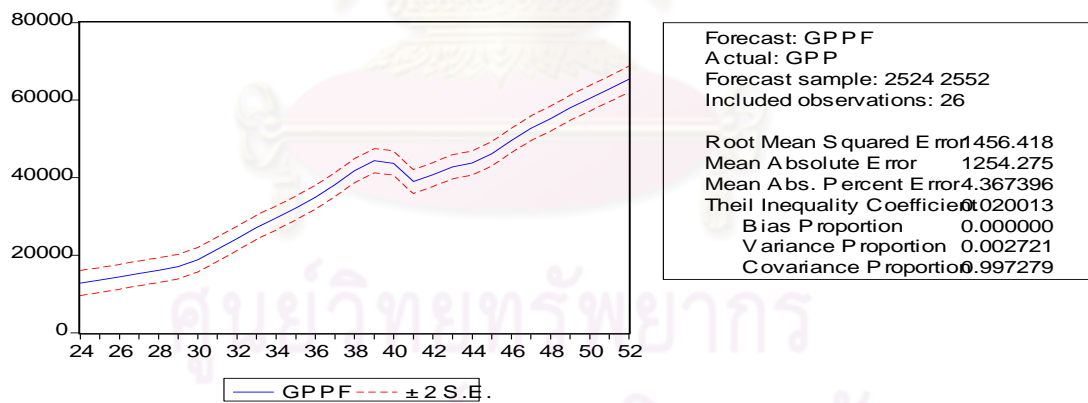
หน่วย:ล้านบาท

YEAR	GPP	GPPF	Growth
2524	13,604	12,813.63	
2525	15,191	13,574.38	11.67
2526	16,602	14,410.56	9.29
2527	16,126	15,320.03	- 2.87
2528	16,649	16,097.04	3.24
2529	16,936	17,065.27	1.72
2530	18,461	18,822.94	9.00
2531	20,516	21,510.14	11.13
2532	23,089	24,302.96	12.54
2533	24,723	27,173.22	7.08
2534	27,879	29,618.56	12.77
2535	31,506	32,125.89	13.01
2536	33,172	34,892.09	5.29
2537	36,567	38,153.70	10.23
2538	40,023	41,807.44	9.45
2539	44,294	44,357.24	10.67
2540	45,797	43,729.74	3.39
2541	41,768	38,986.65	- 8.80
2542	42,632	40,782.89	2.08
2543	42,478	42,786.59	- 0.37
2544	41,968	43,744.22	- 1.20
2545	44,586	46,144.78	6.24
2546	49,795	49,539.44	11.68
2547	54,310	52,738.08	9.07
2548	55,796	55,166.69	2.74
2549	59,198	58,006.10	6.10
2550	NA	60,382.34	2.00
2551	NA	62,853.62	4.09
2552	NA	65,423.75	4.09

สมมติฐานในการพยากรณ์ สมมติให้ อัตราการเจริญเติบโตของGDP ในปี2550 – 2552 เท่ากับ 4 % โดยใช้ข้อมูลการคาดการณ์จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช) ที่คาดการณ์ไว้ 3.8 – 4.3 % ในปี 2550



การวิเคราะห์การพยากรณ์ (Forecast)



จากภาพ จะสามารถบอกถึงความสามารถในการพยากรณ์ของสมการที่เราดำเนินการข้างต้นได้ โดยดูจากข้อมูลดังนี้

ค่า Mean Absolute Percent Error : MAPE มีค่าน้อยกว่า 5 % โดยอยู่ที่ 4.37 %

ค่า Theil Inequality หรือ U ควรเข้าใกล้ 0 โดยอยู่ที่ 0.020013

Um = Bias Proportion ควรอยู่ระหว่าง 0 – 0.2 โดยอยู่ที่ 0.0000

$U_s = \text{Variance Proportion}$ ควรอยู่ระหว่าง 0 – 0.2 โดยอยู่ที่ 0.002721

$U_c = \text{Covariance Proportion}$ ควรอยู่ระหว่าง 0.4 – 1.0 โดยอยู่ที่ 0.997279

จากผลการพยากรณ์ดังกล่าวจะเห็นว่าค่า MAPE ต่ำกว่า 5 , U_m และ U_s ต่ำกว่า 0.2 แสดงว่าการพยากรณ์ดังกล่าวสามารถพยากรณ์ได้ดี



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ค.
ปริมาณขนส่งทางอากาศ

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางการเข้าออกของสินค้าและผู้โดยสารทางเครื่องบินจังหวัดอุดรธานี ปี 2550

Month	Movement							Passenger			Cargo (Kgs.)		Mail (Kgs.)	
	Schedule	Non-Sched	General	Military	Government	Other	Total Movement	Depart	Arrive	Transit	Out	In	Out	In
Jan	645			926	31	109	1,711	30,758	28,195	93	52,470	80,061		8
Feb	543	2	2	630	7	154	1,338	25,619	26,499	508	40,585	59,799		
Mar	530			520		192	1,242	29,292	29,504		48,648	82,290		
Apr	502			505	19	97	1,123	29,731	31,458		24,803	89,669		
May	514			532			1,046	29,002	28,836		73,984	33,700		
Jun	470			686	8	6	1,170	27,360	27,700		30,185	46,242		
Jul	539			970	38	17	1,564	28,854	31,349		37,390	57,347		
Aug	498			587	38	37	1,160	31,370	31,256	61	37,995	67,594		
Sep	462			507	1	28	998	28,304	29,315		60,759	34,215		
Oct	478			1097		30	1,605	31,380	29,441	94	35,023	55,875		
Nov	463			455	5	25	948	29,985	30,884	2	27,622	45,611		
Dec	483			452	7	9	951	29,218	32,790		42,934	67,031		
Total	6,127	2	2	7,867	154	704	14,856	350,873	357,227	758	512,398	719,434	0	46

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางการเข้าออกของสินค้าและผู้โดยสารทางเครื่องบินจังหวัดอุดรธานี ปี 2549

Month	Movement							Passenger			Cargo (Kgs.)		Mail (Kgs.)	
	Schedule	Non-Sched	General	Military	Government	Other	Total Movement	Depart	Arrive	Transit	Out	In	Out	In
Jan	446		44	618	27		1,135	31,438	31,055		98,905	42,893		
Feb	399		47	776	23		1,245	25,582	25,516		34,210	88,861	92	38
Mar	599	2	83	1,019	2		1,705	31,608	32,929		83,058	48,952		129
Apr	558		38	713	15		1,324	31,137	33,208		70,834	61,063		96
May	544		3	405	8		960	26,597	27,768		33,486	57,809		32
Jun	536		10	356	4		906	23,885	25,904		29,067	71,590		442
Jul	529		44	517	2		1,092	26,961	28,092		67,126	26,517		27
Aug	487		14	782	16		1,299	26,337	26,625		37,573	72,028		208
Sep	458			572	7		1,037	21,996	23,331	203	33,630	82,244	17	46
Oct	539		8	718	2		1,267	26,407	27,878	78	37,985	76,938		
Nov	533			685	4	123	1,345	24,780	26,106	151	36,578	76,649		
Dec	671			380	4	64	1,119	28,654	33,908		37,236	74,279		
Total	6,299	2	291	7,541	114	187	14,434	325,382	342,320	432	599,688	779,823	109	1,018

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางการเข้าออกของสินค้าและผู้โดยสารทางเครื่องบินจังหวัดขอนแก่น ปี 2550

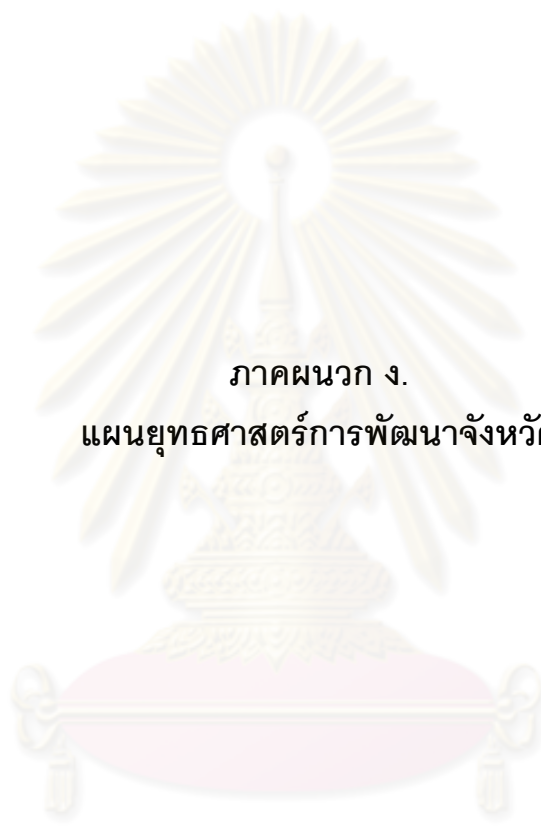
Month	Movement							Passenger			Cargo (Kgs.)		Mail (Kgs.)	
	Schedule	Non-Sched	General	Military	Government	Other	Total Movement	Depart	Arrive	Transit	Out	In	Out	In
Jan	186		17	50	464		717	15,009	14,298		13,295	60,910		
Feb	168	2	14	53	274		511	13,186	13,606	219	12,194	55,610		
Mar	186		8	19	204		417	14,797	14,545		18,469	57,845		
Apr	180		6	33	42		261	14,257	14,931		17,879	32,931		
May	186		2	110	158		456	14,735	15,007		17,845	49,605		
Jun	180		4	38	204		426	15,369	15,997		19,550	65,420		
Jul	186		2	68	168		424	16,631	17,563		14,317	67,303		
Aug	220		2	64	171		457	17,621	17,111		17,765	69,787		
Sep	240			84	178		502	18,291	18,248		18,441	74,028		
Oct	242		10	76	74		402	17,630	18,463		16,035	65,933		
Nov	180		4	98	60	2	344	17,916	18,618		20,504	69,339		
Dec	186		6	38	19		249	16,565	18,471		19,362	65,650		
Total	2,340	2	75	731	2,016	2	5,166	192,007	196,858	219	205,656	734,361	0	

ที่มา: กรมการขนส่งทางอากาศ

ตารางการเข้าออกของสินค้าและผู้โดยสารทางเครื่องบินจังหวัดขอนแก่น ปี 2549

Month	Movement							Passenger			Cargo (Kgs.)		Mail (Kgs.)	
	Schedule	Non-Sched	General	Military	Government	Other	Total Movement	Depart	Arrive	Transit	Out	In	Out	In
Jan	186		20	244	72	2	524	18,500	17,890	509	22,598	75,852	7	17
Feb	172		32	292	40		536	14,970	15,324		26,400	65,691		
Mar	186		88	86	40		400	17,539	18,240		25,742	79,283		
Apr	180		36	42	28		286	16,337	17,183		17,407	82,167		
May	186		4	52	222		464	15,553	16,431	406	34,323	80,162		
Jun	180		10	44	228		462	15,178	15,677	436	26,034	75,189		
Jul	216		16	54	256		542	16,261	16,655	48	23,014	63,193		
Aug	226		6	44	330		606	17,269	17,450	108	47,682	68,499		
Sep	176		10	88	296		570	14,754	14,856	216	26,327	74,913		
Oct	186		2	54	1,049		1,291	14,826	15,626	167	17,572	64,276		
Nov	180	2	9	76	258	2	527	14,625	15,284	124	17,124	66,995		
Dec	186	4		80	592		862	13,415	16,436	103	18,948	74,851		
Total	2,260	6	233	1,156	3,411	4	7,070	189,227	197,052	2,117	303,171	871,071	7	17

ที่มา : กรมขนส่งทางอากาศ



ภาคผนวก ง.
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐบาล

ศูนย์วิทยพัทพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดอุดรธานี ปี พ.ศ. 2552 - 2555

1. วิสัยทัศน์ (Vision)

จากบริบทและกระแสของประชาคมโลกที่มีความหวังใต้อการเปลี่ยนแปลงสถานะแวดล้อม และการใช้พลังงานทางเลือกทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง ประกอบกับศักยภาพของจังหวัดอุดรธานีที่มีที่ตั้งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาค/กลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง ประชาชนในจังหวัดมีศิลปวัฒนธรรมและประเพณีอันดีงาม มีพื้นที่ทำการเกษตรเป็นจำนวนมาก และมีแหล่งน้ำที่พร้อมสำหรับการพัฒนาและจัดการเพื่อสนับสนุนการผลิตของภาคเกษตรกรรมให้มีประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มสูงขึ้นได้ จังหวัดอุดรธานีจึงได้ร่วมกับทุกภาคส่วนกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาจังหวัดอุดรธานี ปี 2552-2555 ดังนี้

“เมืองน่าอยู่ ศูนย์กลางการค้า แหล่งอุตสาหกรรมเกษตร พัฒนาระบบนิเวศและธรรมชาติเพื่อการท่องเที่ยว”

2 พันธกิจ (Mission)

2.1 บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบบูรณาการ โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในพื้นที่พร้อมระบบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ

2.2 พัฒนาและสนับสนุนส่งเสริมศักยภาพการผลิตภาคเกษตรกรรมให้มีคุณภาพ มีมาตรฐาน และปลอดภัยต่อผู้บริโภค

2.3 บริหารจัดการธุรกิจท่องเที่ยวแบบยั่งยืน บนพื้นฐานของการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และเครือข่ายรักษาทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว

2.4 สร้างโอกาสและส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมภาคเกษตร

2.5 ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพ มาตรฐานของผลิตภัณฑ์ชุมชนสู่ระดับสากล

2.5 ส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้ คุณุณธรรมทั้งในและนอกระบบโรงเรียน

2.6 สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

2.7 เสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้และความเข้มแข็งของชุมชนแบบมีส่วนร่วม

2.8 เสริมสร้างโอกาสและความเข้มแข็งให้แก่เด็กและเยาวชน สตรี และผู้ด้อยโอกาส

2.9 การบริหารจัดการโดยยึดหลักการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี (Good Governance)

3 เป้าประสงค์รวม (Objectives)

3.1 มีการคุ้มครอง รักษา และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำเพื่อการเกษตรและการอุปโภค-บริโภคที่มีประสิทธิภาพและมีระบบการจัดการอย่างสมดุลและยั่งยืน

3.2 ระบบการผลิตการเกษตรและการผลิตสินค้าผลิตภัณฑ์ชุมชนมีคุณภาพและได้รับมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

3.3 มีระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพเชื่อมโยงการสัญจรการขนส่งสินค้าและการส่งเสริมการลงทุนตลอดจนการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง

3.4 การบริหารจัดการภาครัฐมีประสิทธิภาพทั้งในด้านการพัฒนา การบริการและการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

4 ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายการพัฒนา (KPI/Targets)

4.1 รักษา ดูแล และพัฒนาพื้นที่ป่าไม้ให้คงร้อยละ 33 ของพื้นที่จังหวัดตลอดระยะเวลา 4 ปี ของแผน

4.2 มูลค่ารวมของการจำหน่ายสินค้าผลิตภัณฑ์การเกษตรที่สำคัญของจังหวัด และผลิตภัณฑ์ชุมชนเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ภายในปี 2555

4.3 มูลค่าการลงทุนในอุตสาหกรรมทางการเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ภายในปี 2555

4.4 รายได้จากท่องเที่ยวของจังหวัดเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 ต่อปี

4.5 สัดส่วนของผู้ที่อยู่ใต้เส้นความยากจนลดลงเหลือร้อยละ 4 ภายในปี 2555

4.4.6 สัดส่วนของคดีเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินต่อจำนวนประชากรตลอดแผนปี 2552 – 2555 ไม่เพิ่มขึ้น

4.7 ความพึงพอใจต่อบริการภาครัฐไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

5 ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดอุดรธานี ปี 2552 – 2555

จังหวัดอุดรธานีได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ปี 2552 – 2555 ไว้จำนวน 6 ประเด็น โดยมีเป้าประสงค์ตัวชี้วัดและกลยุทธ์ในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ ดังต่อไปนี้

1. ประเด็นยุทธศาสตร์ฟื้นฟูระบบนิเวศ		
เป้าประสงค์รายประเด็นยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
1. ระบบข้อมูลสารสนเทศที่ครอบคลุมทุกด้าน มีความถูกต้อง ทันสมัยและตอบสนองความต้องการพัฒนาจังหวัดได้	มีระบบข้อมูลสารสนเทศที่มีความครอบคลุม ใช้ได้ทุกระดับของจังหวัดอย่างน้อย 1 ระบบ	1.1 จัดทำแผนแม่บทข้อมูลสารสนเทศเพื่อการพัฒนาจังหวัดแบบมีส่วนร่วม (ด้านฟื้นฟูระบบนิเวศ) 1.2 พัฒนาระบบข้อมูลกลางที่สามารถเชื่อมต่อและเข้าถึงได้ทุกกลุ่มผู้ใช้ 1.3 การบูรณาการทรัพยากร (เงิน, อุปกรณ์บุคลากร) 1.4 การเผยแพร่ระบบข้อมูลข่าวสารสู่กลุ่มผู้ใช้ทุกระดับ
2. การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีปัญหาความสำคัญขั้นวิกฤตแบบบูรณาการ	มีพื้นที่ระดับลุ่มน้ำที่มีการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบบูรณาการและสามารถแก้ไขเพื่อบรรเทาปัญหาได้	2.1 การจัดทำแผนแม่บทแบบบูรณาการ 2.2 การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติแบบบูรณาการ 2.3 การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติแบบบูรณาการ 2.4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์แบบบูรณาการ 2.4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ 2.5 ฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศและวัฒนธรรม

เป้าประสงค์รายประเด็นยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
3. ประชาชนมีจิตสำนึกสาธารณะและมีความเป็นเจ้าของในทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น	3.1 การส่งเสริมและสนับสนุนตัวแบบที่ดีให้สังคมรับรู้และยอมรับ 3.2 เสริมสร้างจิตสำนึกของเยาวชนในและนอกสถานศึกษา 3.3 การจัดการความรู้ภูมิปัญญาท้องถิ่น 3.4 สืบสานประเพณีและวัฒนธรรมที่ดีงาม 3.5 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนและพัฒนาเครือข่าย
4. การพัฒนาประสิทธิภาพเจ้าหน้าที่ด้านการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบยั่งยืน	เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบงานด้านการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทุกหน่วยงานองค์กรได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้น	4.1 พัฒนาและใช้ระบบการประเมินประสิทธิภาพเจ้าหน้าที่จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 4.2 พัฒนางองค์ความรู้ด้านการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบยั่งยืน 4.3 สร้างองค์กรแห่งการจัดการเรียนรู้ 4.4 สร้างจิตสำนึกร่วมต่อการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 4.5 การสร้างแรงจูงใจในการทำงาน
5. มีกระบวนการทำงานแบบบูรณาการ	- ข้อร้องเรียนและข้อขัดแย้งในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้รับการแก้ไข - มีกลไกบูรณาการการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	5.1 การจัดตั้งกลไกการดำเนินงานประสานงานการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบบูรณาการ 5.2 การวางระบบกระบวนการการมีส่วนร่วมภาพรวมในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 5.3 ผลักดันระบบให้สามารถทำงานได้ในทุกระดับการทำงาน 5.4 มีระบบการวัดระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2. ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการเกษตร		
เป้าประสงค์รายประเด็นยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
<p>1. เพิ่มผลผลิตสินค้าเกษตรและลดต้นทุนการผลิตสินค้าที่เป็นเศรษฐกิจหลักของจังหวัด</p> <p>2. ผลผลิตสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ปลอดภัยมีคุณภาพได้มาตรฐาน</p> <p>3. เกษตรกรมีอาชีพที่มั่นคงพ้นจากความยากจน</p> <p>4. บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติด้านการเกษตรให้มีประสิทธิภาพ</p>	<p>1. ผลผลิตทั้งหมดรวม (GPP) ของจังหวัดอุดรธานี สาขาเกษตร เพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 3 ต่อปี</p> <p>2. ระดับความสำเร็จของสินค้าเกษตรได้มาตรฐาน ปลอดภัยต่อผู้บริโภค</p> <p>3. จำนวนครัวเรือนเกษตรกรที่ยากจนลดลง ร้อยละ 50 ต่อปี</p> <p>4. ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการทรัพยากรดินและน้ำ</p>	<p>1. การพัฒนาสินค้าเกษตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มประสิทธิภาพ - สร้างมูลค่าเพิ่ม <p>2. สร้างมาตรฐานสินค้าเกษตร GAP/ เกษตรอินทรีย์</p> <p>3. สร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรและองค์กรการเกษตรกร</p> <p>4. บริหารจัดการทรัพยากรทางการเกษตร</p> <p>5. เพิ่มประสิทธิภาพบริหารจัดการภาครัฐ</p>
3. ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยว		
เป้าประสงค์รายประเด็นยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
<p>ธุรกิจการท่องเที่ยว การบริการเป็นตัวแปรสำคัญตัวหนึ่งที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สร้างงาน สร้างรายได้ และกระจายรายได้สู่ชุมชน ภายใต้การบริหารจัดการอย่างยั่งยืน และการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน และองค์กรท้องถิ่น</p>	<p>1. แหล่งท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาจำนวน 3 แห่ง/ปี</p> <p>2. จัดทำ Road Show จำนวน 3 ครั้ง/ปี</p> <p>3. ประชาสัมพันธ์ แนะนำแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดอุดรธานี จำนวน 5 ช่องทาง/ปี</p> <p>4. ร้อยละ 80 ของผู้เข้ารับการอบรมผ่านเกณฑ์การให้บริการที่ดี</p> <p>5. สร้างเครือข่ายความร่วมมือในการรักษาทรัพยากรทางการท่องเที่ยว ปีละไม่น้อยกว่า 3 เครือข่าย</p>	<p>1. พัฒนาฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวเดิม และแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ให้มีคุณภาพ พร้อมทั้งส่งเสริมกิจกรรมใหม่ ๆ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าการท่องเที่ยวและบริการด้านการท่องเที่ยว</p> <p>2. ดำเนินมาตรการเชิงรุกในการรักษาตลาดเดิม และสร้างตลาดใหม่ รวมทั้งการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ</p> <p>3. พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการให้บริการ และปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งในด้านบุคลากร โครงสร้างพื้นฐาน และความปลอดภัย</p> <p>4. สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชน ชุมชนท้องถิ่นและสถาบันการศึกษาในการรักษาทรัพยากรทางการท่องเที่ยว</p>

4. ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการค้าการลงทุน		
เป้าประสงค์รายประเด็นยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
พัฒนาจังหวัดอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนในภาคพื้นอินโดจีน	<ol style="list-style-type: none"> 1. จำนวนผู้ประกอบการที่เพิ่มขึ้น 2. จำนวนเงินลงทุนเพิ่มขึ้น 3. ผู้ประกอบการมีศักยภาพในการผลิตเพิ่มมากขึ้น 4. การผลิต การจัดการ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเพิ่มศักยภาพทางการค้า การลงทุน 2. สนับสนุนส่งเสริมให้จัดทำระบบสารสนเทศด้านการค้า การลงทุน เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจ 3. พัฒนาความร่วมมือทางการค้า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจ 4. สร้างผู้ประกอบการรายใหม่ 5. พัฒนาผู้ประกอบการรายเดิมให้มีศักยภาพ 6. พัฒนาการรวมกลุ่มและเชื่อมโยงอุตสาหกรรม (Cluster)
5. ประเด็นยุทธศาสตร์ผลิตภัณฑ์ชุมชน		
เป้าประสงค์รายประเด็นยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
สินค้า OTOP ของจังหวัดอุดรธานี มีคุณภาพมาตรฐาน สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล	<ol style="list-style-type: none"> 1. ร้อยละของผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน 2. จำนวนกิจกรรมที่เครือข่าย OTOP ทำร่วมกัน 3. ยอดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนและท้องถิ่น (OTOP) เพิ่มขึ้น 	<ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ได้คุณภาพและมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ 2. ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผลิตภัณฑ์มีตราสัญลักษณ์ และจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า 3. เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ผลิต / ผู้ประกอบการ OTOP โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ 4. ส่งเสริมการต่อยอดภูมิปัญญาท้องถิ่นที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด 5. สนับสนุนการเชื่อมโยงเครือข่ายสินค้าผลิตภัณฑ์ชุมชน 6. ส่งเสริมช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนและท้องถิ่น (OTOP)

6. ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของสังคมและคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ดี(ต่อ)		
เป้าประสงค์รายประเด็นยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
1. คนอุดรธานีมีคุณภาพ	1. การศึกษาเฉลี่ยของคนอุดรธานีไม่น้อยกว่า 10 ปี	1. เพื่อพัฒนาคนให้มีคุณภาพ สุขภาพแข็งแรง คิดเป็น ทำเป็น มีการเรียนรู้ตลอดชีวิต มีวิถีคิดอย่างมีเหตุผลมีคุณธรรม จริยธรรม ตามหลักศาสนา ระเบียบวินัย ซื่อสัตย์สุจริตและรับผิดชอบต่อส่วนรวม รวมทั้งสามารถนำความรู้สมัยใหม่ ภูมิปัญญาท้องถิ่นมาผสมผสานให้เกิดความสมดุล ในการยกระดับคุณภาพชีวิต
	2. มีแหล่งเรียนรู้ชุมชนเพิ่มขึ้น ปีละ 5% 3. ร้อยละของประชาชนที่เข้าปฏิบัติกิจกรรมทางศาสนาที่ตนนับถือเพิ่มขึ้น 4. ประชาชนทำผิดกฎระเบียบ/กฎหมายลดลง 5. อัตราการกระทำผิดเด็กและเยาวชนลดลง 6. อัตราการร้องเรียนจากการถูกละเมิดทางสิทธิลดลง 7. องค์กร/ภาครัฐ/เอกชน/หมู่บ้าน/ชุมชน มีกิจกรรมในด้านการส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง 8. ชุมชนมีกิจกรรมแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม 9. คริวเรือนผ่านเกณฑ์ตัวชี้วัด จปฐ. 11. อัตราการว่างงานลดลง 12. แรงงานได้รับการคุ้มครองไม่น้อยกว่าร้อยละ 78% และการประกันสังคมทั้งภายในและนอกระบบ	2. เสริมสร้างความมั่นคงทางสังคมแก่ประชาชน อย่างทั่วถึงและเป็นธรรม รวมทั้งช่วยเหลือและพัฒนาคนยากจนและผู้ด้อยโอกาสให้สามารถพึ่งตนเองได้มากขึ้น 3. เสริมสร้างความสงบสุขในสังคมโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การป้องกันและแก้ไขปัญหา ยาเสพติด และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้มีประสิทธิภาพ มากยิ่งขึ้น

6. ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของสังคมและคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ดี(ต่อ)		
เป้าประสงค์รายประเด็นยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
	13. ประชาชนได้รับการพัฒนาฝีมือแรงงานอย่างต่อเนื่อง 14. อัตราการถูกล่อลวงไปทำงานต่างประเทศลดลง 15. ประชาชนมีที่ดินทำกินและที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง 16. แรงงานได้รับการจัดสวัสดิการแรงงานทั้งในและนอกระบบไม่น้อยกว่าร้อยละ 70% 17. อาชีพมั่นคงและได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายแรงงาน 18. แรงงานเข้าสู่ระบบประกันสังคมเพิ่มขึ้น	
2. สังคมทุกระดับเข้มแข็งและปลอดภัย	1. ระดับความสำเร็จในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม	1. เสริมสร้างความมั่นคงทางสังคมแก่ประชาชนอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม รวมทั้งช่วยเหลือและพัฒนาคนยากจนและผู้ด้อยโอกาส ให้สามารถพึ่งตนเองได้มากขึ้น
	2. อัตราเฉลี่ย เด็ก คนชรา คนพิการ ผู้ด้อยโอกาสที่ถูกทอดทิ้ง และผู้เสียหายได้รับการดูแลเพิ่มขึ้น 3. จำนวนกลุ่มเครือข่ายที่มีกิจกรรมที่รับผิดชอบในการช่วยเหลือสังคมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง 4. จำนวนผู้ติดเสพติดลดลง 5. แรงงานได้รับการส่งเสริมพัฒนาและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในการทำงานทั้งในและนอกระบบไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 6. ระดับความสำเร็จในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและลดอุบัติเหตุจากรถบก	2. เสริมสร้างความสงบสุขในสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐบาลจังหวัดขอนแก่น ปี 2552-2555

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues)	เป้าประสงค์ (Goals)
1. การเสริมสร้างเศรษฐกิจฐานรากและเศรษฐกิจเพื่อการแข่งขัน	1.1 คนยากจนลดลง 1.2 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเพิ่มขึ้น
2. การพัฒนาคุณภาพคนและสังคมผู้ชุมชนเข้มแข็ง	2.1 ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี 2.2 ชุมชนมีความเข้มแข็ง 2.3 สังคมสันติสุขและอยู่กันอย่างเอื้ออาทร
3. การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน	3.1. ทรัพยากรป่าไม้ ดิน และน้ำ มีความอุดมสมบูรณ์ และมีการใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสม
4. การพัฒนาระบบการบริหารงานที่ดี	4.1 ระบบการบริการของหน่วยงานภาครัฐมีคุณภาพ และสร้างความพึงพอใจแก่ผู้รับบริการ 4.2 ระบบบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐมีประสิทธิภาพ
5. การส่งเสริมการปกครองในระบอบประชาธิปไตยและความมั่นคง	5.1 ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปกครอง ระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็น ประมุข 5.2 ประชาชนมีวิถีชีวิตประชาธิปไตย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด กลยุทธ์ และแนวทางการพัฒนา ของจังหวัดขอนแก่น

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
1.1 คนยากจนลดลง	1. จำนวนครัวเรือนที่ผ่านเกณฑ์ จปฐ	1. พัฒนาคน/ชุมชน ตามแนวทางปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง	1. ส่งเสริมการพัฒนาการเกษตรตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง เช่น เกษตรทฤษฎีใหม่ เกษตรผสมผสาน เกษตรอินทรีย์ 2. ส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้ตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง โดยอาศัยเครือข่ายศูนย์เรียนรู้เศรษฐกิจพอเพียง ชุมชน ศูนย์เรียนรู้ปราชญ์ชาวบ้าน และศูนย์เรียนรู้อื่นๆ ในชุมชน 3. ส่งเสริมและพัฒนาสถาบันเกษตรกรให้เข้มแข็ง
1.2 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเพิ่มขึ้น	2. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	2. พัฒนาและส่งเสริมการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ชุมชน	1. ส่งเสริมและพัฒนาสินค้าเกษตรให้ปลอดภัยต่อผู้บริโภค โดยการพัฒนากิจกรรมเข้าสู่ระบบรับรองมาตรฐานฟาร์ม (GAP) การใช้พันธุ์พืช/สัตว์พันธุ์ดี เหมาะสม พัฒนากระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพ 2. ส่งเสริมการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ชุมชนให้เป็นไปตามความต้องการของตลาด

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
			3. ส่งเสริมและพัฒนาทักษะผู้ประกอบการด้านการตลาด 4. ส่งเสริมช่องทางการขยายตลาดสินค้าทั้งในและต่างประเทศ 5. ส่งเสริมและพัฒนายกระดับมาตรฐานผลิตภัณฑ์และการบริหารจัดการกลุ่ม 6. ส่งเสริมการบริหารจัดการเครือข่าย นตผ. ระดับอำเภอ จังหวัด 7. ส่งเสริมและพัฒนาการบริหารจัดการศูนย์แสดงและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชน และท้องถิ่น ระดับอำเภอ จังหวัด
		3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการผลิต การเกษตร อุตสาหกรรม การคมนาคมขนส่ง และพลังงาน	1. ปรับปรุงพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร เช่น ขยายเขตชลประทาน เขตสูบน้ำด้วยไฟฟ้า ปรับปรุงแหล่งน้ำขนาดเล็ก ก่อสร้างสระน้ำในไร่นา ฯลฯ 2. ปรับปรุงดินด้วยอินทรีย์วัตถุ 3. ส่งเสริมการผลิต สนับสนุนแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
2.1 ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี	1. จำนวนครัวเรือนที่ผ่านเกณฑ์ จปฐ. ด้านสังคมเพิ่มขึ้น	1. พัฒนาคนตามแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียง 2. พัฒนาคนจนจนแก่ให้มีแก่นชีวิตโดยใช้กลวิธีเสาเข็ม 8 ต้น รักษาสะอาด ไม่ขาดออกกำลังกาย ชวนขยายหาความรู้ สู้กับชีวิต พิชิตอบายมุข สุขกับความพอดี เปรมปรีดิ์ประชาธิปไตย สร้างวินัยให้ตนเอง	1. พัฒนาคนให้ตั้งอยู่บนพื้นฐานทางสายกลางและความไม่ประมาท 2. พัฒนาคุณภาพชีวิต คนในชุมชนตามแนวคิดเสาเข็มชีวิต 8 ต้น
	2. จำนวนแรงงานที่ได้รับการพัฒนาศักยภาพผ่านมาตรฐานฝีมือแรงงาน 3. ร้อยละของประชาชนที่มีหลักประกันสุขภาพ	3. พัฒนาแรงงานให้มีมาตรฐานฝีมือแรงงาน 4. เสริมสร้างระบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้าให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ	3. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายและชุมชนในการ - เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับรู้สิทธิประโยชน์และบทบาทหน้าที่รวมทั้งจุดลงทะเบียนบัตรในระบบหลักประกันสุขภาพโดยผ่านสื่อทุกประเภททุกช่องทาง - ลงทะเบียนบัตรและหน่วยลงทะเบียนบัตรให้มีประสิทธิภาพได้มาตรฐาน
			4. พัฒนาระบบสารสนเทศ เทคโนโลยีการลงทะเบียนที่มีคุณภาพได้มาตรฐานครอบคลุมทุกหน่วยบริการ 5. รณรงค์สร้างกระแสให้ผู้เกี่ยวข้องตระหนักในการค้นหาและลงทะเบียนบัตรให้ครอบคลุมประชาชนทุกพื้นที่

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
	4. ร้อยละของสถานบริการที่ได้รับ การรับรองตามเกณฑ์มาตรฐาน	5. พัฒนาคุณภาพมาตรฐานการบริการด้านการรักษาพยาบาล ส่งเสริมการฟื้นฟูสุขภาพ	<ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาคุณภาพสถานบริการทุกระดับให้ผ่านการรับรองตามเกณฑ์มาตรฐาน 2. พัฒนาศักยภาพบุคลากรในการให้บริการ 3. สนับสนุนให้ประชาชนและภาคีเครือข่ายมีส่วนร่วมในการพัฒนาคุณภาพบริการ 4. พัฒนาระบบบริหารเครือข่ายหน่วยบริการให้มีคุณภาพได้มาตรฐานบริการสาธารณสุข
	5. ร้อยละของร้านอาหารแผงลอยและผลิตภัณฑ์ที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน	6. ส่งเสริมและพัฒนาระบบการเฝ้าระวัง กำกับ ดูแล การผลิตผลิตภัณฑ์สุขภาพ อาหารบริการสุขภาพ และสถานประกอบการให้มีคุณภาพได้มาตรฐาน โดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายคุ้มครองผู้บริโภค	<ol style="list-style-type: none"> 1. ส่งเสริมผู้ประกอบการพัฒนาร้านอาหารและแผงลอยจำหน่ายอาหารให้ได้มาตรฐาน 2. สร้างและพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือในการดำเนินงานอาหารปลอดภัย 3. พัฒนาระบบการเฝ้าระวังผลิตภัณฑ์สุขภาพโดยการ <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีทันสมัยมาใช้ในระบบสื่อสารและระบบข้อมูลการกำกับดูแล เฝ้าระวัง ผลิตภัณฑ์และบริการสุขภาพ - ขยายความร่วมมือในการตรวจวิเคราะห์ผลิตภัณฑ์สุขภาพ - พัฒนาศักยภาพของภาคีเครือข่ายและส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการกำกับ ดูแล เฝ้าระวังผลิตภัณฑ์และบริการสุขภาพ 4. พัฒนาระบบการจัดองค์ความรู้

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
			และการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ด้านการ คุ้มครองผู้บริโภคสู่ประชาชนอย่างมี ประสิทธิภาพ
	5.1 ร้อยละของ อาหารปราศจากสาร ปนเปื้อน 6 ชนิด 5.2 ร้อยละของ ร้านอาหารและแผง ลอยผ่านมาตรฐาน CFGT 5.3 ร้อยละของ ผลิตภัณฑ์สุขภาพที่ ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน	7. พัฒนาศักยภาพ ผู้ประกอบการ ผู้ผลิต ผู้ จำหน่าย ภาคีเครือข่าย คุ้มครองผู้บริโภคและ ประชาชนให้มีความรู้และ ทักษะในการคุ้มครอง ผู้บริโภค	
	6. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของ ผู้เรียน ใน ระดับ การศึกษาขั้นพื้นฐานมี คุณภาพตามเกณฑ์ มาตรฐาน	8. พัฒนาคุณภาพและ มาตรฐานการศึกษาทุก ระดับ	1. ส่งเสริมการอ่าน การเขียน และการ คิดวิเคราะห์ โดยพัฒนาห้องสมุดแหล่ง เรียนรู้ที่มีคุณภาพ และการบูรณาการ การคิดวิเคราะห์ในการเรียนการสอนทุก กลุ่มสาระ 2. รมรงค์เรื่องการอ่านคล่องเขียนคล่อง ไปยังนักเรียนช่วงชั้นที่ 1 และช่วงชั้นที่ 2 โดยสนับสนุนในเรื่องเทคนิคการสอน อ่านเขียน การสอนภาษา การสอนเด็ก ที่มีปัญหาการเรียนรู้
			3. ยกระดับผลสัมฤทธิ์ในกลุ่มสาระ คณิตศาสตร์ วิทยาศาสตร์ ภาษาไทย และภาษาอังกฤษ โดยสนับสนุนรูปแบบ พัฒนาครูและสื่อการเรียนการสอน

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
	7. ร้อยละของเด็กนักเรียนที่ได้รับการส่งเสริมคุณธรรมเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้ครอบครัวและชุมชน	9. คุณธรรมนำความรู้น้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงสู่การปฏิบัติ	<p>1. ทุกโรงเรียนจัดกิจกรรมคุณธรรมนำความรู้ที่นำคุณธรรมที่ค้ำจุนระเชื่อมโยงสู่การเรียนรู้การสอนตามกลุ่มสาระและส่ววัฒนธรรมองค์กร โดยให้ความสำคัญแก่การน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงไปสู่การปฏิบัติจริง</p> <p>2. สนับสนุนรูปแบบกิจกรรมพัฒนาผู้เรียนรูปแบบที่หลากหลายเพื่อเป็นกลไกในการพัฒนาคุณธรรมจริยธรรม เช่น กิจกรรมลูกเสือ ยุวกาชาด และเนตรนารี</p> <p>3. จัดค่ายคุณธรรมสำหรับนักเรียนเพื่อให้เกิดการรวมกลุ่มที่จะจัดทำโครงการที่เน้นปฏิบัติจริง</p> <p>4. ปลุกฝังคุณธรรมโดยผ่านกิจกรรมดนตรี นาฏศิลป์ และการแสดง</p>
	8. จำนวนผู้ด้อยโอกาสได้รับการพัฒนาศักยภาพตามสิทธิเพิ่มขึ้น	<p>10. เสริมสร้างมาตรฐานการกลไกในการดูแลกลุ่มเป้าหมาย</p> <p>11. การเสริมสร้างโอกาสในการพึ่งตนเอง</p> <p>12. การเสริมสร้างโอกาสในการเรียนรู้และสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมให้กับเด็กและเยาวชน</p>	<p>1. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพเครือข่ายทางสังคมและอาสาสมัครให้เข้ามามีส่วนร่วมในการคุ้มครองดูแลกลุ่มผู้ด้อยโอกาส</p> <p>2. อบรมความรู้และอาชีพให้กลุ่มเด็กเยาวชน สตรี ผู้ด้อยโอกาส คนพิการสามารถพึ่งตนเองได้และดำเนินการจัดระเบียบคนเร่ร่อนขอทาน</p> <p>3. การเสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางสังคมให้แก่เด็กและครอบครัว</p> <p>4. ขยายพื้นที่สร้างสรรค์สำหรับเด็กและเยาวชน</p>

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
	9. ร้อยละของกิจกรรม ผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น	13. เสริมสร้างศักยภาพการอยู่ ร่วมกันของครอบครัวและชุมชน	1. สร้างโอกาสให้ผู้สูงอายุนำ ความรู้และประสบการณ์มาทำ ประโยชน์เพื่อสังคมและสร้าง รายได้ตลอดจนเป็นคลังสมอง 2. เสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้ การดูแลผู้สูงอายุที่อยู่ใน ครอบครัวและชุมชน
2.2 ชุมชนมีความ เข้มแข็ง	1. จำนวนหมู่บ้าน/ ชุมชน มีการจัดเวที ประชาคม และใช้เวที ประชาคม ดำเนิน กิจกรรมที่สำคัญ 4 ประการ คือ (1) การวางแผน พัฒนา/แก้ไขปัญหา (2) การระดมทรัพยากร และความร่วมมือ (3) เสนอแนะแนวทาง การพัฒนาหมู่บ้าน/ ชุมชน (4) เผยแพร่ความ คิดเห็นและข้อมูล ข่าวสารและการ ติดตามประเมินผล	14. ส่งเสริมให้หมู่บ้าน/ชุมชนมี การจัดเวทีประชาคม	1. สร้างแนวคิดการจัดเวที ประชาคมให้กับกลุ่มแกนนำ ชุมชน 2. ส่งเสริมการจัดเวทีประชาคม แลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับ กระบวนการตัดสินใจในการพัฒนา หมู่บ้าน/ชุมชน 3. ส่งเสริมการจัดเวทีประชาคม เป็นเวทีการศึกษาและวิเคราะห์ ข้อมูลชุมชนเพื่อเข้าใจศักยภาพ ทุนชุมชน และข้อจำกัดชุมชน

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
	<p>2. จำนวนหมู่บ้าน/ชุมชน มีแผนชุมชนที่มีคุณภาพตามตัวชี้วัด 6 ตัว คือ</p> <p>1) ใช้ข้อมูลพื้นฐาน จปฐ. กชช. 2ค ข้อมูลบัญชีรับจ่ายครัวเรือน ร้อยละ 70 ขึ้นไปร่วมในการวิเคราะห์และจัดทำแผนชุมชน</p> <p>2) ตัวแทนครัวเรือนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนมากกว่าร้อยละ 70 ของครัวเรือนทั้งหมด</p> <p>3) องค์กรปกครองท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนตั้งแต่ต้น</p> <p>4) มีแผนชุมชนเป็นลายลักษณ์อักษร</p> <p>5) มีกระบวนการชุมชนตามแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดยมีแผนงาน/โครงการสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ อยู่ดี มีสุข</p> <p>6) มีกิจกรรมพึ่งตนเอง(ทำเอง) อย่างน้อยร้อยละ 30 ของกิจกรรมในแผนชุมชน และมีการนำไปปฏิบัติจริง ร้อยละ 30 ของกิจกรรมพึ่งตนเอง</p>	<p>15. ส่งเสริมกระบวนการจัดทำแผนชุมชน</p> <p>16. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพผู้นำชุมชน</p>	<p>1. จัดตั้งและพัฒนาคณะทำงานแผนชุมชน ระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล</p> <p>2. สร้างกระบวนการเรียนรู้ การคิด วิเคราะห์ตนเองและชุมชนโดยใช้เวทีประชาคม</p> <p>3. จัดทำร่าง/ปรับแผนชุมชน</p> <p>4. ประชาพิจารณ์แผนชุมชนแบบมีส่วนร่วม</p> <p>5. บูรณาการแผนชุมชนระดับตำบลเพื่อส่งต่อ อบต. / ราชการ</p>

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
	<p>3. ร้อยละของผู้นำชุมชน / กลุ่ม / องค์กร และ เครือข่าย ผ่านเกณฑ์ มาตรฐานงานชุมชน (มชช.)</p> <p>4. จำนวนหมู่บ้าน/ชุมชน มีการพัฒนาระบบข้อมูล สารสนเทศ</p>	<p>17. ส่งเสริมและพัฒนา กลุ่ม องค์กร และ เครือข่าย ของ ชุมชน</p> <p>18. ส่งเสริมและพัฒนา ข้อมูล สารสนเทศ เพื่อ สนับสนุน การ บริหารจัดการ ชุมชน</p>	<p>1. ประชาสัมพันธ์ให้ผู้นำชุมชน ให้ความสนใจเข้าร่วมโครงการฯ</p> <p>2. ประชาสัมพันธ์ให้กลุ่ม องค์กร และ เครือข่าย ของ ชุมชน ให้ความสนใจ เข้าร่วมโครงการฯ</p> <p>3. ผู้นำชุมชน กลุ่ม องค์กร และ เครือข่าย กำหนดตัวชี้วัด/แนวทางการพัฒนาตนเอง</p> <p>4. ผู้นำชุมชน กลุ่ม องค์กร และ เครือข่าย พัฒนาตนเอง</p> <p>5. ผู้นำชุมชน กลุ่ม องค์กร เครือข่าย และภาคีพัฒนา ร่วมกันประเมินผลตามตัวชี้วัด</p> <p>1. ส่งเสริมให้ประชาชนกลุ่ม องค์กร และ เครือข่าย มีความรู้ ความเข้าใจ และ เห็นความสำคัญ ของ ข้อมูล ชุมชน และ มีส่วนร่วม ในการ จัดเก็บ ข้อมูล ใช้ประโยชน์ จาก ข้อมูล ในการ วางแผน แก้ไข ปัญหา ของ ตนเอง และ ชุมชน</p> <p>2. พัฒนาระบบข้อมูลชุมชนให้สอดคล้องกับความต้องการในการพัฒนาของชุมชน</p> <p>3. พัฒนาคุณภาพการจัดเก็บข้อมูลพื้นฐาน เพื่อการพัฒนาหมู่บ้าน/ชุมชนให้มีความเชื่อมั่นได้และเที่ยงตรง</p>

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
			4. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของกรรมการหมู่บ้าน (กม.) ผู้นำอาสาพัฒนาชุมชน อาสาพัฒนาชุมชน ผู้นำสตรี ผู้นำเยาวชน ผู้นำท้องถิ่น และอาสาสมัคร ให้เป็นแกนนำในการจัดเก็บข้อมูลพื้นฐาน แลประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลต่อองค์กรท้องถิ่นและหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่
2.3 สังคมสันติสุขและอยู่กันอย่างเอื้ออาทร	1. สัดส่วนคดีด้านการประทุษร้ายต่อชีวิต ร่างกาย เพศ ทรัพย์สิน และคดียาเสพติดลดลง 2. ผลการจับกุมคดีอุกฉกรรจ์สะเทือนขวัญคดีประทุษร้ายต่อชีวิต ร่างกาย เพศ และทรัพย์สิน เพิ่มขึ้น	19. ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม และสร้างภูมิคุ้มกันทางสังคมเพื่อความสันติสุข เสมอภาคและปลอดภัย 20. เสริมสร้างมาตรการกลไกทางกฎหมายให้เข้มแข็ง	1. ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมให้ประชาชน/สังคมอยู่เย็นเป็นสุข 2. ส่งเสริมให้ประชาชน/ชุมชนมีส่วนร่วม 3. การพัฒนาระบบข้อมูลวิเคราะห์รายงานสถานการณ์ทางสังคมเพื่อเฝ้าระวังเตือนภัยทางสังคม 4. จัดระเบียบหอพักในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม
3.1 ทรัพยากรป่าไม้ ดิน และน้ำ มีความอุดมสมบูรณ์และมีการใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสม	1. พื้นที่ป่าที่ได้รับการฟื้นฟูมีความสมบูรณ์เพิ่มขึ้น 2. พื้นที่ป่าชุมชนเพิ่มขึ้น 3. จำนวนแหล่งน้ำที่ได้รับการพัฒนาฟื้นฟูทั้งผิวดินและใต้ดินเพิ่มขึ้น	1. การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมภายใต้การมีส่วนร่วมของชุมชนและท้องถิ่น 2. ส่งเสริมและพัฒนาฟื้นฟูแหล่งน้ำผิวดิน และใต้ดิน	1. ป้องกันและปราบปรามการบุกรุกทำลายทรัพยากรป่าไม้ 2. ฟื้นฟู และเพิ่มความอุดมสมบูรณ์ของป่าโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
	5. แหล่งน้ำธรรมชาติมีคุณภาพอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน		5. ส่งเสริมอนุรักษ์ฟื้นฟูความอุดมสมบูรณ์ และป้องกันการชะล้างพังทลายของดิน
4.1 ระบบการบริการของหน่วยงานภาครัฐมีคุณภาพและสร้างความพึงพอใจแก่ผู้รับบริการ	1. ร้อยละของระดับความพึงพอใจของผู้รับบริการ	1. ปรับปรุงรูปแบบการทำงานของระบบราชการ ลดขั้นตอนและกระบวนการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน 2. สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์บริการร่วม/เคาน์เตอร์บริการประชาชน 3. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการให้บริการ 4. พัฒนาสมรรถนะและจิตสำนึกของบุคลากรด้านการบริการ	1. ตรวจสอบและปรับปรุงรูปแบบขั้นตอนการทำงาน 2. จัดตั้ง/พัฒนา/ขยายผลการดำเนินการของศูนย์บริการร่วม/เคาน์เตอร์บริการประชาชน 3. ส่งเสริมงานบริการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ ออกแบบและพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการให้บริการ 4. วิจัยและสร้างนวัตกรรมการบริการ
4.2 ระบบบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐมีประสิทธิภาพ	1. ระดับความสำเร็จของการพัฒนาคุณภาพบริหารจัดการภาครัฐ (PMQA)	5. พัฒนาระบบบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐ	1. หน่วยงานภาครัฐใช้แนวทางการบริหารจัดการองค์กร หรือการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ ตามระบบ PMQA
5.1 ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข	1. ร้อยละของหมู่บ้านที่มีผู้มาใช้สิทธิเลือกตั้งอย่างน้อยร้อยละ 70	1. พัฒนาและเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข	1. เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการปกครองระบอบประชาธิปไตย สิทธิหน้าที่ตามรัฐธรรมนูญ ตรีชนก และรับผิดชอบต่อการเลือกคนดีไปเป็นตัวแทน

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด (KPI)	กลยุทธ์ (Strategies)	แนวทางการพัฒนา
5.2 ประชาชนมีวิถีชีวิต ประชาธิปไตย	2. ร้อยละของหมู่บ้านที่มี ประชาชนปฏิบัติตาม วิถีประชาธิปไตยอย่าง น้อยร้อยละ 60 คือ - เคารพกติกา ระเบียบ กติกาสังคม - ยอมรับการลงมติของ เสียงข้างมากและรับฟัง เสียงส่วนน้อย - รู้จักการประนีประนอม ยอมรับความคิดเห็นของ ผู้อื่น - เลือกตั้งใดๆ ก็ตั้งใจไปใช้ สิทธิ - มีจิตสาธารณะ (เห็นแก่ ประโยชน์ของส่วนรวม และรักษาสาธารณ สมบัติ)	2. เสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้ การดำเนินชีวิตตามวิถี ประชาธิปไตย 3. พัฒนาประสิทธิภาพบุคลากร	1. เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ในการดำเนินชีวิตตามวิถี ประชาธิปไตยแก่เยาวชน ราษฎร และผู้นำชุมชน ผ่านกระบวนการประชาคม และ สถาบันต่างๆ เช่น บ้าน วัด โรงเรียน 1. พัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติ หน้าที่ของบุคลากรด้านการ ปกครอง กฎหมาย กำนัน ผู้ใหญ่บ้านและทีมตำบล



ภาคผนวก จ.
บทสัมภาษณ์

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทสัมภาษณ์

ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลทุติยภูมิโดยการสัมภาษณ์ หอการค้าจังหวัดอุดรธานี สมาคมอุตสาหกรรม ปลัดจังหวัดฝ่ายวางแผนยุทธศาสตร์พัฒนาจังหวัด ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการค้าปลีก เจ้าของบริษัทขนส่งสินค้าข้ามแดน ศุลกากรด่านหนองคาย และด่านมุกดาหาร ด้วยคำถามเดียวกัน คือ

1 ท่านคิดว่าจังหวัดอุดรธานีจะเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง ของภาคอีสานเหนือได้หรือไม่ เพราะอะไร ?

2 ถ้าเปรียบเทียบกับระหว่างอุดรธานีและขอนแก่น ท่านคิดว่าจังหวัดใดมีความเป็นไปได้ที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

3 อุปสรรคต่อการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของอุดรธานีท่านว่ามีอะไรเร่งด่วนและควรแก้ไขอย่างไร ?

4 ความเป็นไปได้ด้านการตลาดที่จะผลักดันให้อุดรธานีเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์มีอะไรบ้าง และทำไมถึงเป็นเช่นนั้น ?

รายละเอียดการสัมภาษณ์จับใจความได้ดังต่อไปนี้

นายสวาท ธีระรัตนกุลชัย, ประธานหอการค้าจังหวัดอุดรธานี กล่าวว่า จังหวัดอุดรธานีมีความเป็นไปได้สูงโดยเฉพาะด้านการตลาดของจังหวัดที่พยายามผลักดันให้สนามบินอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคอินโดจีนให้ได้ โดยกล่าวเพิ่มเติมว่า จังหวัดได้ประชุมเพื่อปรึกษาหารือ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน การเปิดสายการบินระหว่างจังหวัดอุดรธานี กับประเทศเพื่อนบ้านใน 3 เส้นทาง คือ อุดรธานี – สิงคโปร์, อุดรธานี – ฮานอย ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และอุดรธานี - หลวงพระบาง ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งมติที่ประชุมคราวนั้นให้จังหวัดมีหนังสือเชิญชวนไปยังสายการบินแอร์เอเชีย จำกัด, สถานเอกอัครราชทูต สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ประจำประเทศไทย และรัฐวิสาหกิจการบินลาว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งผู้แทนสายการบินลาว สาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว และผู้ประสานงานของประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้ร่วมประชุมปรึกษาหารือกับจังหวัดอุดรธานี เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2551 ณ ศาลากลางจังหวัดอุดรธานี ซึ่งสายการบินลาวได้เปิดเส้นทางบินระหว่างจังหวัดอุดรธานี – หลวงพระบางแล้วตั้งแต่วันที่ 31 ตุลาคม 2551 ขณะนี้ทางจังหวัด หอการค้า และภาคธุรกิจการท่องเที่ยวได้มีการหารือ

เกี่ยวกับการจัดกิจกรรมโรดโชว์เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวตามเส้นทางดังกล่าว โดยขณะนี้บริษัททัวร์ขายแพคเกจเที่ยวหลวงพระบางโดยสายการบินลาว 3 วัน 2 คืนในราคาเพียง 9,900 บาท ซึ่งก็เริ่มได้รับการตอบรับที่ดีจากนักท่องเที่ยว

นายสัมฤทธิ์ หอบรรลือกิจ, รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี ฝ่ายวิชาการ และเศรษฐกิจ กล่าวถึงความเป็นไปได้ที่จังหวัดอุดรธานีจะเป็นศูนย์กลางคมนาคมของภาคอีสานตอนเหนือว่า สภาอุตสาหกรรมได้พยายามทำเรื่องนี้อยู่เพราะเห็นว่าโลจิสติกส์เป็นเครื่องมือสำคัญที่ทำให้อุตสาหกรรมทุกด้านขับเคลื่อนไปได้รวดเร็วอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งภาวะเศรษฐกิจของจังหวัดอุดรธานีก็ขึ้นกับภาคการค้าส่ง ค้าปลีก ภาคการเกษตรกรรม และภาคอุตสาหกรรมเป็นหลัก ดังนั้นถ้าการขนส่งซึ่งเป็นตัวเชื่อมโยงอุตสาหกรรมต่างๆ เข้าด้วยกันดี ภาพรวมของระบบเศรษฐกิจของจังหวัดก็จะดีไปด้วย

นายสุกฤษ อุทัยเลี้ยง, ปลัดจังหวัดอุดรธานีและเลขาธิการราชการจังหวัด ฝ่ายวางแผนยุทธศาสตร์จังหวัดกล่าวถึงความเป็นได้ที่จังหวัดอุดรธานีกับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนว่า จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดแม่ในกลุ่มจังหวัดภาคอีสานตอนบนกลุ่มที่ 1 โดยมีจังหวัดเลย หนองบัวลำภู และหนองคายเป็นสมาชิกร่วม โดยกลุ่มจังหวัดได้จัดทำแผนพัฒนาและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดไว้สอดคล้องกันคือต้องการให้จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางความเจริญและศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน โดยแผนพัฒนานั้นมีกำหนดเวลา 3 ปี แล้วประเมินผล มีการกำหนด KPI เป็นตัวชี้วัดอย่างชัดเจน อีกทั้งแผนพัฒนาจังหวัดเองก็มุ่งเน้นที่จะทำให้จังหวัดอุดรธานีเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจและเป็นศูนย์กลางการลงทุนของภาคพื้นอินจีน โดยกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาจังหวัดอุดรธานีปี 2552 - 2555 ไว้ว่า “เมืองน่าอยู่ ศูนย์กลางการค้า แหล่งอุตสาหกรรมเกษตร พัฒนาระบบนิเวศ และธรรมชาติเพื่อการท่องเที่ยว” และกำหนดยุทธศาสตร์การฟื้นฟูระบบนิเวศน์โดยมีเป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศที่ครอบคลุมทุกด้าน มีความถูกต้อง ทันสมัยและตอบสนองความต้องการพัฒนาจังหวัดได้ โดยกำหนดใช้ตัวชี้วัด (KPI) ไว้คือต้องมีระบบข้อมูลสารสนเทศที่มีความครอบคลุม ใช้ได้ทุกระดับของจังหวัดอย่างน้อย 1 ระบบ นั้นหมายความว่าจังหวัดอุดรธานีก็จะพร้อมที่จะจัดการกับความวุ่นวายด้านเอกสารด้วยระบบคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัย

นอกจากนี้แล้วจังหวัดอุดรธานียังเป็นศูนย์กลางความเจริญของกลุ่มจังหวัดเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและผู้คนกระจายตัวออกไปในจังหวัดต่างๆรอบข้างรวมถึงการมีรถโดยสารประจำ

ทางระหว่างประเทศที่วิ่งรับส่งคนไทยและคนต่างชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งคนลาวทุกวัน วันละ 8 เที่ยวบินและยังมีเที่ยวเสริมอีกในวันหยุด ดังนั้นกระผมมั่นใจว่าจังหวัดอุดรธานีมีความพร้อมที่จะเป็น HUB ของภูมิภาคอินโดจีน

นายเชาวลิต การเจน, เจ้าของกิจการผู้ประกอบการธุรกิจค้าปลีกศรีธาตุดุสิตร์ กล่าวถึงความเป็นไปได้ที่จังหวัดอุดรธานีด้วยความแปลกใจในคำถามว่า “ไม่เห็นต้องถามเลย มันเป็นอย่างนั้นอยู่แล้ว คุณไม่เห็นหรือครับว่า ถนนทุกสายมุ่งมาที่จังหวัดอุดรธานี บ้านจัดสรรเกิดขึ้นเป็นดอกเห็ด ห้างสรรพสินค้าก็ขยายสาขามาเปิดเพิ่ม สายการบินก็บินได้ทั้งวันทุกวันด้วย เพราะฉะนั้น การที่จังหวัดอุดรธานีจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคอีสานนั้นเป็นไปได้ 100% และถ้าเปรียบเทียบกับจังหวัดขอนแก่นแล้ว ผมว่ามีจุดแข็งกันคนละด้าน กล่าวคือขอนแก่นถือได้ว่าเป็นเมืองการศึกษาเป็นศูนย์กลางการศึกษาของภาคอีสานที่ทุกคนรอบคร่ำรวมทั้งคนลาวต้องการที่จะส่งลูกไปเรียนที่นั่น ปริมาณคนที่เป็นวัยเรียนจึงมีมากธุรกิจร้านอาหารและเอ็นเตอร์เทน จึงเกิดขึ้นเป็นเงาตามตัว ธุรกิจอพาตเมนต์ ห้องเช่า หอพัก ก็มีมาก ผมก็มีอยู่ 2 แห่ง เต็มตลอด มีแต่นักศึกษาเป็นส่วนใหญ่ แต่จังหวัดอุดรธานี เป็นเมืองของนักธุรกิจ มีอาชีพ เพราะรอบๆจังหวัดอุดรธานียกเว้นขอนแก่นไม่มีห้างสรรพสินค้าดังๆไปลง โดยเฉพาะ จังหวัดอุดรธานีได้เปรียบจังหวัดขอนแก่นตรงที่คนลาวที่ข้ามมาเข้าไปไม่ได้ถึงขอนแก่นอาจเป็นเพราะเรื่องของระยะทางหรือการถือเอกสารผ่านแดนที่เข้ามาได้แค่จังหวัดอุดรธานี ดังนั้นสินค้าที่ต้องการส่งออกไปประเทศลาวหรือต้องการให้คนลาวซื้อจะต้องมาเปิดตัวที่จังหวัดอุดรธานี สถานีขนส่งสินค้าก็เลยมากระจุกที่จังหวัดอุดรธานีเตรียมพร้อมที่จะส่งต่อออกไปยังประเทศลาวเพราะฉะนั้นถ้าเปรียบเทียบแล้วผมก็ว่าจังหวัดอุดรธานีเหมาะกับการเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้ามากกว่าขอนแก่น เหตุผลที่ผมกล่าวเช่นนั้นก็คืออุดรธานีใกล้กับเวียงจันทน์ซึ่งเป็นเมืองหลวงของลาว

นายพนพล แสงรุ่ง, หัวหน้าฝ่ายบริการลูกค้าการกล่าวว่าจังหวัดอุดรธานีมีความเป็นไปได้สูงที่จะเป็นศูนย์กลางด้านการลงทุนและท่องเที่ยวเพราะคนต่างชาติอาศัยอยู่ที่เวียงจันทน์และคนลาวเองเดินทางข้ามสะพานมาทุกวันวันละเป็นพัน ๆ คน โดยเฉพาะวันหยุดต่อเนื่องเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัว ส่วนหนึ่งของคนข้ามแดนที่เดินทางด้วยรถส่วนบุคคลจะซื้อสินค้าติดแต่ปัญหาที่ควรปรับปรุงแก้ไขเพื่อเพิ่มโอกาสการค้าการลงทุนให้มากขึ้นนั่นคือ การจำกัดวงเงินการค้าชายแดน การนำเข้าสินค้าเกษตร การลักลอบการนำเข้าสินค้าบริเวณชายแดน การเก็บค่าธรรมเนียมข้าม

สะพานมิตรภาพไทยลาวมีอัตราที่สูง การจัดการแก้ไขอย่างมีระบบและวางนโยบายที่ดีจังหวัดอุดรธานีจะเป็นศูนย์กลางการค้าจากประเทศลาวและเวียดนามทันที

นายวีระพงษ์ คำดวงสี, เจ้าของบริษัทขนส่งสินค้าข้ามแดนหนองคายเวียงจันทน์ ถึงความเป็นไปได้ของจังหวัดอุดรธานีกับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภาคอีสานตอนเหนือว่า ทุกวันนี้สินค้าที่ลูกค้าคนลาวต้องการจะต้องเข้าไปรับที่จังหวัดอุดรธานีเพราะ supplier จะส่งจาก origin มา drop ไว้ที่จังหวัดอุดรธานีก่อนที่ผมจะรับช่วงต่อส่งให้ลูกค้าปลายทางที่เวียงจันทน์ บริษัทผมบริการเคลียร์ภาษีที่ด่านฝั่งลาวให้ลูกค้าเรียบร้อยเลย ปัญหาของผมที่เจอบ่อยๆและต้องให้ภาครัฐช่วยแก้ นั่นก็คือเวลาที่รถบรรทุกสินค้าข้ามด่านถูกจำกัดอยู่แค่ 20.00 น. ทั้งๆที่ด่านปิด 22.00 น. ทำให้ผมต้องรออีก หนึ่งวันแทนที่จะได้อีกรอบก็ต้องเสียเวลาตรงนี้ไป ปัญหาอีกประการหนึ่งคือคนไทยในทัศนคติของคนลาวแล้วไม่ค่อยดีเท่าไร ทำให้ถูกเข้มงวดเป็นพิเศษ บ่อยครั้งผมต้องจ่ายใต้โต๊ะเพื่อให้สินค้าถึงมือลูกค้าตามกำหนด เพียงเพราะเจ้าหน้าที่ศุลกากรลาวบอกว่าผิดระเบียบต่างๆที่ ผมส่งแบบนี้เป็นประจำ โดยเจ้าหน้าที่อ้างว่ากรมพาสี(กรมศุลกากร)ออกระเบียบใหม่ ซึ่งไม่น่าเชื่อว่ากฎระเบียบเปลี่ยนแปลงไปเปลี่ยนมา บ่อยมาก ทำให้บางครั้งต้องเสียเวลาที่ด่านฝั่งลาวอีกหนึ่งวัน โชคดีที่ลูกค้าส่วนใหญ่เข้าใจ และถ้าเขาจำเป็นต้องใช้สินค้าจริงๆลูกค้าก็มาขอเจรจาเอาของออกด้วยตัวเอง เห็นใจแต่ผมก็ทำอะไรไม่ได้เพราะการส่งสินค้าของผมที่เกี่ยวพันมีสินค้าหลายประเภท และเสียภาษีแบบเหมาคั้น ถ้าถูกตรวจก็ต้องเตรียมเงินพิเศษทันที

ลูกค้าฝั่งลาวไม่ค่อยใช้บริการบริษัทของคนไทยส่งสินค้าข้ามมาฝั่งไทย ส่วนหนึ่งอาจมาจากกฎหมายลาวบังคับให้เฉพาะบริษัทที่จดทะเบียนขนส่งเป็นคนลาวเท่านั้น แต่พอมาถึงฝั่งไทยรถขนส่งลาววิ่งไปได้ไกลสุดที่จังหวัดอุดรธานี ตรงนี้ผมถึงรับช่วงต่อส่งไปถึงท่าเรือกรุงเทพหรือแหลมฉบังหรืออาจจะแค่ขอนแก่นแล้วแต่สินค้า

นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของภาครัฐของประเทศลาว และผู้ประกอบการด้านการค้าและการขนส่งสินค้าของประเทศลาว ในคำถามที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดอุดรและขอนแก่น โดยมีคำถามในลักษณะเดียวกันดังนี้

บุญหนา หานชิงชัย, หัวหน้าแผนกแผนการและการลงทุนแขวงคำม่วน กล่าวว่าถ้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 แล้วเสร็จ ก็จะเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างนครพนมและท่าแขก ซึ่งผู้คนสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเวียดนามด้วยเส้นทางหมายเลข 8 ที่ประเทศจีนได้ให้ทุนพัฒนาเชื่อมต่อจนถึงฮานอย ซึ่งนอกจากจะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่มาจากประเทศไทยแล้วยังเป็นเส้นทางที่นำพานักท่องเที่ยวมาเที่ยวตามเส้นทางนี้เพิ่มขึ้นอีกด้วย ผ่านด่านที่ท่าแขก มี

ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ผู้ประกอบการส่งไปประเทศที่ 3 โดยทางบรรทุกของไทยเป็นจำนวนมาก ถ้าสะพานเสรีจรดขนส่งของลาวก็สามารถข้ามไปส่งได้ถึงสกลนครและอุดรธานี

แสงเพ็ด ดิตติเตด, ผู้ประกอบการบริษัทก่อสร้าง กล่าวว่า ปกติแล้วบริษัทได้ส่งซื้อปูนฉาบเรียบจากจังหวัดอุดรธานีโดยนำรถบรรทุกไปรับเองเดือนละ 2-3 ครั้ง ซึ่งก็สะดวกดี แต่ถ้าจะให้ดีขึ้นมาอีก ถ้าบริษัทที่ขายปูนซีเมนต์ ให้นำเราส่งถึงด่านท่านาแล้ง เพราะสถานีรถไฟเสรีจแล้ว แต่ก็ไม่รู้เมื่อไหร่เพราะทางการลาวยังไม่เห็นดำเนินการอะไร สถานีมีไว้คนใช้ก็น้อยน่าเสียดาย ส่วนเรื่องการผ่านแดน อยากจะให้ทางการไทยเจรจากับหัวหน้ากรมศุลกากรขยายเวลาเปิดสะพานเพราะด่านเปิด 10.00 น.แต่รถข้ามได้แค่ 20.00 น. รถต้องมาจอดรอที่สะพานเสียเวลาไปอีก 1 วัน

แก้วสาคอน คำแก้ว, ผู้จัดการบริษัทแก้วขนส่ง ขาเข้า-ขาออก กล่าวว่า สินค้าที่มาจากเวียดนามบริษัทจะนำเข้าไปที่ด่านน้ำพาวเข้ามาที่ เมืองหลักซาวโดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8 และ 13 มาเก็บไว้ที่คลังสินค้า บ้านดอนหนูน เวียงจันทน์ รถที่ขนส่งเป็นรถของประเทศเวียดนาม สินค้าส่วนใหญ่เป็นปูนซีเมนต์ผง และปูนขาว ส่วนที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาวก็มีบ้างที่ลูกค้านำเข้ามาเองแล้วใช้รถของบริษัทขนต่อ รถขนส่งบริษัทจะไปรับที่ด่านฝั่งไทยแล้วข้ามมาส่งให้ลูกค้า เพราะรถเราไม่ได้จดทะเบียนขออนุญาตเข้าไปไทย อีกทั้งคนขับรถก็ไม่ชำนาญกับการขับรถชิดซ้าย ใบขับขี่สากลก็ไม่มี แต่ถ้าเป็นประเทศเวียดนามไม่ต้องทำอะไรเพิ่มเติม คนขับใช้คนเดิมจากฮานอยถึงเวียงจันทน์ได้เพราะใบขับขี่ของลาวสามารถใช้ได้ที่ประเทศเวียดนาม

เอียงไซ ลิตติเตด, รองอธิบดีการค้าภายใน, กระทรวงพาณิชย์ลาว กล่าวว่าปกติแล้วเส้นทางที่ลาวใช้ติดต่อกับประเทศเวียดนามมีอยู่ด้วยกัน 3 เส้นทางหลักคือเส้นทางที่ด่านไตยจานที่เมืองเชียงขวาง ด่านน้ำพาว ที่เมืองหลักซาวและด่านลาวบ่าว เมืองพิน ปริมาณสินค้าที่ผ่านด่านลาวบ่าวจะมีปริมาณมากที่สุดเพราะเป็นช่องทางออกทะเลที่เมืองดานัง รองลงมาคือที่ด่านน้ำพาว ส่วนใหญ่แล้วจะนำเข้ามามากกว่าส่งออก เส้นทางนี้กระทรวงโยธาและการทางได้ปรับปรุงลาดยางตลอดเส้นแล้ว รถขนส่งสามารถวิ่งได้ตลอดทั้งปี โดยบช่วยเหลือจากประเทศจีน ผมเชื่อว่าเส้นทางนี้จะเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าไปประเทศเวียดนาม เพราะสะดวกไม่ผ่านภูเขาสูงและคนเวียดนามเองก็นิยมใช้เป็นเส้นทางผ่านเพื่อมาที่เวียงจันทน์ ยิ่งถ้าสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ท่าแขกเสรีจปริมาณรถก็จะมากขึ้น เพราะรถจากประเทศไทยก็น่าจะมากขึ้นด้วยถ้าไม่ติดปัญหาเรื่องการขั้บขีดขวาที่ประเทศลาวและเวียดนามใช้เป็นมาตรฐานเดียวกัน



ภาคผนวก จ.
สินค้าส่งออก และแรงงาน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผลิตภัณฑ์จังหวัดอุดรธานี และรายได้ต่อหัว

เศรษฐกิจจังหวัดอุดรธานี ปี 2550 มีมูลค่าเพิ่ม(GPP) ณ ราคาประจำปี จำนวน 69,644 ล้านบาท มีรายได้เฉลี่ยต่อประชากร 43,533 บาท ต่อคน และอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2549 คิดเป็นร้อยละ 12.40 โดยมีโครงสร้างการผลิตที่สำคัญ คือ

1. สาขาการขนส่ง ขยายปลีก มีสัดส่วน ร้อยละ 22.25
2. สาขาเกษตรกรรม มีสัดส่วน ร้อยละ 15.02
3. สาขาอุตสาหกรรม มีสัดส่วน ร้อยละ 11.18

โครงสร้างการผลิตจังหวัดอุดรธานีปี 2550



ที่มา : สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(สศช.)

ภาวะการคลัง จังหวัดอุดรธานี

ตั้งแต่ต้นปีงบประมาณถึงสิ้นเดือนกันยายน 2551 จังหวัดอุดรธานีมีรายได้จัดเก็บทั้งสิ้น 1,883.02 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 5.55 (ปีที่แล้วมีรายได้จัดเก็บ 1,784.08 ล้านบาท) เนื่องจากหน่วยงานทุกส่วนราชการที่มีการจัดเก็บรายได้ สามารถจัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว โดยเฉพาะส่วนราชการอื่น จัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 28.72

ตารางสรุปผลการจัดเก็บรายได้ จ.อุดรธานี

หน่วย : ล้านบาท

ที่มาของรายได้	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ	เปรียบเทียบ	
	2551 (ต.ค. 50-ก.ย. 51)	2550 (ต.ค. 49-ก.ย. 50)	จำนวน	ร้อยละ
สรรพากรพื้นที่อุดรธานี	1,741.06	1,664.36	76.70	4.61
สรรพสามิตพื้นที่ อุดรธานี	8.59	8.26	0.33	4.00
ธนารักษ์พื้นที่อุดรธานี	36.24	36.00	0.24	0.67
ส่วนราชการอื่นๆ	97.13	75.46	21.67	28.72
รวมรายได้จัดเก็บ	1,883.02	1,784.08	98.94	5.55

ที่มา : สำนักงานสรรพากรพื้นที่อุดรธานี , สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่อุดรธานี, สำนักงานธนารักษ์พื้นที่อุดรธานี และระบบ GFMS (สำนักงานคลังจังหวัดอุดรธานี)

ตั้งแต่ต้นปีงบประมาณถึงสิ้นเดือนกันยายน 2551 จังหวัดอุดรธานี มียอดการเบิกจ่ายงบประมาณทั้งสิ้น 15,458.05 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 7.06 (ปีที่แล้วมีการเบิกจ่ายงบประมาณ 14,438.38 ล้านบาท) โดยมียอดการเบิกจ่ายงบประมาณประจำ 10,681.28 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 8.34 และมียอดการเบิกจ่ายงบลงทุน 4,776.77 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 4.31 เป็นผลจากมาตรการเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณของจังหวัด เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจตามนโยบายของรัฐบาล

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางสรุปผลการเบิกจ่ายเงินงบประมาณ จ.อุดรธานี

หน่วย : ล้านบาท

รายจ่าย	ปีงบประมาณ	ปีงบประมาณ	เปรียบเทียบ	
	2551	2550	จำนวน	ร้อยละ
	(ต.ค. 50-ก.ย. 51)	(ต.ค. 49-ก.ย. 50)		
-งบประจำ	10,681.28	9,859.00	822.28	8.34
-งบลงทุน	4,776.77	4,579.38	197.39	4.31
รวมการเบิกจ่าย	15,458.05	14,438.38	1,019.67	7.06

ที่มา : ระบบ GFMIS สำนักงานคลังจังหวัดอุดรธานี

ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) 16 สาขา (ณ ราคาคงที่)

	2546	2547	2548	2549	2550
ภาคเกษตร	5,660	5,186	4,369	4,514	5,052
สาขาเกษตร ล่าสัตว์และป่าไม้	5,453	4,969	4,117	4,272	4,801
สาขาประมง	207	217	252	242	251
ภาคนอกเกษตร	21,203	21,737	21,849	23,305	26,217

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สินค้านำเข้าและส่งออก

รายงานภาวะการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ระหว่างไทย-สปป.ลาว ด้านจังหวัดหนองคาย
ประจำเดือน ธันวาคม 2551

ภาวะการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน

การค้าชายแดน ภาวะการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ระหว่างไทย กับ สปป. ลาว ในช่วงเดือน ธันวาคม 2551 ที่ผ่านด่านศุลกากรหนองคายและด่านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าการค้ารวมทั้งสิ้น 3,085.06 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนพฤศจิกายน 2551 จำนวน 262.04 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 9.28 และไทยได้ดุลการค้า 2,559.15 ล้านบาท

เพิ่มขึ้นจากเดือน พฤศจิกายน 2551 จำนวน 78.96 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.18 สำหรับ รายละเอียดภาวะการค้าชายแดนไทยพอสรูปได้ดังนี้

- เมื่อเทียบกับเดือน พฤศจิกายน 2551 มูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้น 262.04 ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ9.28

- เมื่อเทียบกับเดือน ธันวาคม 2550 มูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้น 186.24 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.42

- เมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน (เดือน มกราคม - ธันวาคม 2550) มูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้น 5,589.18 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.23

สินค้าส่งออก มีมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งสิ้น 2,822.11 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 170.51 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.43 และเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน (ธ.ค.50) มูลค่าสินค้าส่งออกเพิ่มขึ้น 56.44 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.04 สินค้าส่งออกที่สำคัญและมากที่สุดได้แก่ หมวดสินค้าเชื้อเพลิง , ยานพาหนะอุปกรณ์ และส่วนประกอบ , สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร , เครื่องจักรไม่ใช่ไฟฟ้า อุปกรณ์และส่วนประกอบ และ สิ่งทอ เป็นต้น

สินค้านำเข้า มีมูลค่าสินค้านำเข้าทั้งสิ้น 262.95 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 91.54 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 53.40 และเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน (ธ.ค.50) มูลค่าสินค้านำเข้าลดลง 129.80 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 97.48 สินค้านำเข้าที่สำคัญและมากที่สุดได้แก่ หมวดยานพาหนะอุปกรณ์ และส่วนประกอบ , เครื่องจักรไม่ใช่ไฟฟ้า อุปกรณ์ และ ส่วนประกอบ , ไม้ ไม้แปรรูป และ ผลิตภัณฑ์ , เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ และ สิ่งทอ เป็นต้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สินค้าส่งออกและนำเข้าชายแดนที่สำคัญระหว่างไทย-สปป.ลาว

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับที่	ส่งออก		นำเข้า		
	หมวดสินค้า	มูลค่า	ลำดับที่	หมวดสินค้า	มูลค่า
1	เชื้อเพลิง	513.96	1	ยานพาหนะและส	95.04
2	ยานพาหนะและส่วน	416.66	2	วนประกอบ	50.39
3	ประกอบ	329.17	3	เครื่องจักรไม่ใช่	46.40
4	สินค้าอุตสาหกรรม	248.87	4	ไฟฟ้าอุปกรณ์ไม่	34.80
5	การเกษตร เครื่องจักรไม่ใช่	229.93	5	ไม้แปรรูปและผลิต	17.58
6	ไฟฟ้าอุปกรณ์	213.65	6	ภัณฑ์	6.72
7	สิ่งทอ	142.19	7	เครื่อง	4.40
8	เหล็ก/เหล็กกล้า และผลิต	128.98	8	อิเล็กทรอนิกส์	2.97
9	ภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและ	114.18	9	สิ่งทอ	1.01
10	อุปกรณ์	65.41	10	สินค้าอุตสาหกรรม	0.98
	เครื่องดัด/เครื่องดัดบำรุง			การเกษตร	
	กำลัง วัสดุก่อสร้าง			กระดาษและผลิต	
	เคมีภัณฑ์			ภัณฑ์	
				พลาสติกและผลิต	
				ภัณฑ์	
				สินค้ากสิกรรม	
				สินค้าอุปโภค	
				บริโภค	
	รวมอันดับที่ 1- 10	2,403.00		รวมอันดับที่ 1- 10	260.2
	อื่น ๆ	419.11		อื่น ๆ	9 2.66
	มูลค่ารวม	2,822.11		มูลค่ารวม	262.9
					5

ที่มา : ด้านศุลกากรหนองคายและด้านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย

2. การค้าผ่านแดน มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย - สปป. ลาว ในช่วงเดือน ธันวาคม 2551 ที่ผ่านด่านศุลกากรหนองคายและด่านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยรวมทั้งสิ้น 3,505.48 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน (พ.ย. 51) จำนวน 920.71 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 35.62 สำหรับรายละเอียดภาวะการค้าผ่านแดนไทยพอสรุปได้ดังนี้

- เมื่อเทียบกับเดือนพฤศจิกายน 2551 มูลค่าการค้าผ่านแดนไทยรวมเพิ่มขึ้น 920.71 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 35.62

- เมื่อเทียบกับเดือน ธันวาคม 2550 มูลค่าการค้าผ่านแดนไทยรวมเพิ่มขึ้น 1,406.04 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 66.97

- เมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน (เดือน มกราคม - ธันวาคม 2550) มูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้น 3,484.39 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 63.18

สินค้าผ่านแดนขาออก มูลค่าการค้าผ่านแดนไทยจากประเทศที่สามไป สปป. ลาว จำนวน 1,330.15 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 191.73 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 16.84 และเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน (ธ.ค.50) ลดลง 115.24 ล้านบาท หรือคิดเป็น ร้อยละ 7.97 สินค้าผ่านแดนไทยขาออกที่สำคัญและมากที่สุดได้แก่ สินค้าหมวดยานพาหนะอุปกรณ์และส่วนประกอบ, เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์และส่วนประกอบ, เครื่องอิเล็กทรอนิกส์, เครื่องจักรไม่ใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ส่วนประกอบ และ สิ่งทอ เป็นต้น

สินค้าผ่านแดนขาเข้า มูลค่าการค้าผ่านแดนไทยจาก สปป. ลาว ไปประเทศที่สาม จำนวน 2,175.33 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 728.98 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 50.40 และเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันปีก่อน (ธ.ค. 50) เพิ่มขึ้น 1,521.28 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.59 สินค้าผ่านแดนไทยขาเข้าที่สำคัญและมากที่สุดได้แก่ หมวดสินค้าแร่, สิ่งทอ, สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร, เครื่องจักรไม่ใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ และส่วนประกอบ และ รองเท้า และ ชิ้นส่วน เป็นต้น

สินค้าผ่านแดนขาออกและขาเข้าที่สำคัญระหว่างไทย-สปป.ลาว

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ ที่	ขาออก		ลำดับ ที่	ขาเข้า	
	หมวดสินค้า	มูลค่า		หมวดสินค้า	มูลค่า
1	ยานพาหนะและส่วนประกอบ	246.31	1	สินค้าแร่	1,135.30
2	เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	238.86	2	สิ่งทอ	837.07
3	เครื่องอิเล็กทรอนิกส์	147.98	3	สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร เครื่องจักรไม่ใช้ไฟฟ้าส่วน ประกอบ	82.81
4	เครื่องจักรไม่ใช้ไฟฟ้าส่วนประกอบ	134.20	4		42.88
5	สิ่งทอ	129.88	5	รองเท้าและชิ้นส่วน	34.47
6	วัสดุก่อสร้าง	85.97	6	ยานพาหนะและส่วนประกอบ	25.52
7	เหล็ก/เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์	78.05	7	เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน	4.79
8	กระดาษ กระดาษแข็งและผลิตภัณฑ์	54.38	8	ไม้ไม้แปรรูป ผลิตภัณฑ์	4.58
9	เครื่องดื่ม/เครื่องดื่มบำรุงกำลัง	37.14	9	สินค้ากสิกรรม	3.11
10	สินค้ากสิกรรม	36.30	10	เครื่องดื่ม/เครื่องดื่มบำรุง กำลัง	2.32
	รวมอันดับที่ 1- 10	1,189.0		รวมอันดับที่ 1- 10	2,172.85
	อื่น ๆ	6		อื่น ๆ	2.48
	มูลค่ารวม	141.09		มูลค่ารวม	2,175.33
		1,330.1			
		5			

ที่มา : ด้านศุลกากรหนองคายและด้านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แสดงข้อมูลจำนวนแรงงานที่ไปทำงานต่างประเทศปี 2549 – 2551

เดือน	ประเทศที่แรงงานไทย ไปทำงาน	แรงงานชาย (คน)	แรงงานหญิง (คน)	รวม
มกราคม 2549	รวมทุกประเทศ	1,445	222	1,667
กุมภาพันธ์ 2549	รวมทุกประเทศ	1,726	184	1,910
มีนาคม 2549	รวมทุกประเทศ	1,574	215	1,789
กรกฎาคม 2549	รวมทุกประเทศ	1,393	177	1,570
สิงหาคม 2549	รวมทุกประเทศ	1,367	206	1,573
กันยายน 2549	รวมทุกประเทศ	1,528	246	1,774
รวม				10,283
มกราคม 2550	รวมทุกประเทศ	1,278	169	1,447
กุมภาพันธ์ 2550	รวมทุกประเทศ	1,481	164	1,645
มีนาคม 2550	รวมทุกประเทศ	1,141	161	1,302
เมษายน 2550	รวมทุกประเทศ	1,558	193	1,751
พฤษภาคม 2550	รวมทุกประเทศ	1,543	221	1,764
มิถุนายน 2550	รวมทุกประเทศ	1,703	169	1,872
กรกฎาคม 2550	รวมทุกประเทศ	1,351	476	1,827
สิงหาคม 2550	รวมทุกประเทศ	1,547	154	1,701
กันยายน 2550	รวมทุกประเทศ	1,419	197	1,616
ตุลาคม 2550	รวมทุกประเทศ	1,456	144	1,600
พฤศจิกายน 2550	รวมทุกประเทศ	1,695	186	1,881
ธันวาคม 2550	รวมทุกประเทศ	1,871	257	2,128
รวม		18,043	2,491	20,534
มกราคม 2551	รวมทุกประเทศ	1,628	249	1,877
กุมภาพันธ์ 2551	รวมทุกประเทศ	1,426	142	1,568
มีนาคม 2551	รวมทุกประเทศ	1,261	178	1,439
เมษายน 2551	รวมทุกประเทศ	1,357	197	1,554

พฤษภาคม 2551	รวมทุกประเทศ	1,143	137	1,280
มิถุนายน 2551	รวมทุกประเทศ	1,693	227	1,920
กรกฎาคม 2551	รวมทุกประเทศ	1,668	215	1,883
สิงหาคม 2551	รวมทุกประเทศ	1,304	181	1,485
กันยายน 2551	รวมทุกประเทศ	1,502	229	1,731
ตุลาคม 2551	รวมทุกประเทศ	1,228	204	1,432
พฤศจิกายน 2551	รวมทุกประเทศ	1,546	195	1,741
ธันวาคม 2551	รวมทุกประเทศ	1,289	157	1,446
รวม		17,045	2,311	19,356

ที่มา : สำนักงานจัดหางานจังหวัดอุดรธานีวันที่ 19/02/2009

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายไกรสิทธิ์ ชะลุยรัตน์ เกิดเมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2525 ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์สหกรณ์ จากคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อปีการศึกษา 2544 และอนุปริญญาวิทยาศาสตรสาขาวิทยาการคอมพิวเตอร์ จากคณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา เมื่อปีการศึกษา 2540 หลังจากนั้นได้เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการด้านโลจิสติกส์ คณะบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2550 ปัจจุบันทำงานในตำแหน่ง General Manager บริษัท Bliss Well Chemical International จำกัด (ประจำประเทศลาว)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย