

รายการอ้างอิง

หนังสือภาษาไทย

การผังเมือง, กรม. **ผังเมืองรวมหนองคาย**, 2538.

กองวิชาการและแผนงาน, เทศบาลเมืองหนองคาย. **แผนพัฒนาปี 2535 - 2539**

กองวิชาการและแผนงาน, เทศบาลเมืองหนองคาย. **แผนพัฒนาปี 2542**

คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-8 สารและผลการพัฒนาโดยสังเขป**. กรุงเทพฯ, 2529

จาวรรรณ อ่างเกียรติ. **การศึกษาการเจริญเติบโตของชุมชนในจังหวัดปทุมธานี กรณีศึกษา : การใช้ประโยชน์ที่ดิน ชุมชนประชาธิปไตยและคลองหลวง**.
วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

เจษฎา สุวดี . **แนวทางการพัฒนาเมืองหนองคาย เพื่อรองรับผลกระทบจากสะพานมิตรภาพ** .วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2538.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. **ภูมิศาสตร์เมือง** กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2517

ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, การ. **โครงการสำรวจสถิติการท่องเที่ยวภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2538-2540 รายงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** . กรุงเทพฯ : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย , 2540.

ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย , การ . **เข้าใจถิ่น เข้าใจเที่ยว หนองคาย คู่มือการท่องเที่ยวเพื่อความเข้าใจและการมีส่วนร่วมดูแลรักษาวัฒนธรรม ธรรมชาติสิ่งแวดล้อม** , กรุงเทพฯ : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, มปป. (เอกสารเผยแพร่)

บังเอิญ เจริญสุข. **การศึกษาเพื่อวางนโยบายการพัฒนาเทศบาลเมืองนครพนม**. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

บุญมาก ชุนพรหม . รูปแบบการพัฒนานครหลวงเวียงจันทน์ที่สัมพันธ์กับสะพานมิตรภาพ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

ปราโมทย์ ทักนาสุวรรณ . "ทอดสะพานไม้ตรีข้ามโขงสู่อินโดจีน เจาะกำแพงนครเวียงจันทน์". นิตยสาร อ.ส.ท. ฉ.12 (2536).

พรหมเมธ นาดมทอง . กระบวนการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อการพัฒนาชุมชนท้องถิ่น : กรณีศึกษาแหล่งท่องเที่ยวในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครนายก . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2540 .

มนตรี ศักดิ์เมือง. แนวทางการวางแผนการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองในสี่จังหวัดชายแดนภาคใต้ : ศึกษาชุมชนเมืองยะลา.วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.

มาลัย กรแก้วสมนึก. บทบาทและแนวโน้มการเป็นเมืองศูนย์กลางการค้า และการลงทุนเมืองอุดรธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2540 .

วรุฒิ หิรัญรักษ์. เศรษฐศาสตร์ภูมิภาคและเมือง. เอกสารการสอนสาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์พิสิฐจันอักษร, 2532

สวาท เสนานรงค์ และคณะ. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับเมือง, พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพฯ : อักษรเจริญทัศน์, 2529.

สำนักผังเมือง, กระทรวงมหาดไทย. รายงานวิจัยเพื่อวางและจัดทำผังเมืองรวมหนองคาย (ปรับ ปรู้งครั้งที่ 1) กรุงเทพมหานคร : สำนักผังเมือง, 2535

องค์การโทรศัพท์จังหวัดหนองคาย. สรุปผลการปฏิบัติงาน. หนองคาย : มปท., 2534

หนังสือภาษาอังกฤษ

Maunsell - Sinclair Knight Joint venture. The Mekong River Bridge Project.
Phase 2 (Feasibility Study Update) .n.p., 1991

Tierney & Partmers PTV. Ltd. Nongkhai urban & Business Development Study.
Draft report. Cammeray : n.p., 1994

ภาคผนวก ก

ข้อมูลโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขง

โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขง เป็นโครงการที่ร่วมมือกันระหว่างรัฐบาล 3 ประเทศ คือ ออสเตรเลีย ไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำที่ยาวที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นแม่น้ำที่ยิ่งใหญ่แห่งหนึ่งของโลก แม่น้ำโขง มีความยาวประมาณ 4,000 ก.ม. ซึ่งไหลผ่านประเทศจีนตอนใต้ พม่า ลาว กัมพูชา และเวียดนาม สะพานนี้จะเป็นที่ข้ามแม่น้ำโขงแห่งแรกที่เชื่อมสองประเทศ สถานที่ก่อสร้างจะอยู่ระหว่างจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย และท่านาแล้ง (ใกล้กับเวียงจันทน์) ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ประวัติความเป็นมา

ต้นปี พ.ศ.2532 นายกรัฐมนตรีออสเตรเลีย นาย RT. HAWKE ได้เสนอให้เงินทุนสำหรับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ด้วยความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานและตัวแทนของรัฐบาลไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในเดือนเมษายน 2533 เจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่ายได้ทำการสำรวจรายละเอียด และทำการศึกษาคความเหมาะสมโครงการโดยกำหนดสถานที่ก่อสร้างที่จังหวัดหนองคาย - ท่านาแล้ง และการศึกษาเสร็จเรียบร้อยในปี 2533

จากผลการศึกษาดังกล่าว รัฐบาลของทั้ง 3 ประเทศ ได้ตกลงกันในรายละเอียดเกี่ยวกับแนวทางของสะพาน รูปลักษณะเพื่อการออกแบบสะพาน และงานที่เกี่ยวข้องสำหรับสองฝั่งสะพาน

โครงการนี้ได้รับเงินสนับสนุนภายใต้โครงการความร่วมมือเพื่อการพัฒนาของออสเตรเลีย สำหรับประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และดำเนินงานโดย Australian International Development Assistance Bureau (AIDAB) สำหรับงานด้านศึกษาความเหมาะสม การออกแบบด้านรายละเอียดเตรียมสัญญาในการก่อสร้าง และบริหารโครงการนั้นดำเนินการโดยบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาของออสเตรเลีย ซึ่งเป็นการร่วมมือกันระหว่าง Maunsell Proprietary Ltd. และ Sinclair knight Proprietary Ltd. ในเดือนกันยายน 2534 บริษัทจอห์นฮอลแลนด์คอนสตรัคชั่นได้รับเลือกให้เป็นผู้รับสัญญาเข้าดำเนินการก่อสร้าง

ลักษณะในการออกแบบ

เป็นสะพานเดี่ยวโดยมี 2 ช่องทางผิวจราจร และได้ออกแบบเพื่อไว้สำหรับเส้นทางรถไฟในแนวกลางของสะพานด้วย ในแม่น้ำจะมีตอม่อ จำนวน 6 ตอม่อ โดยมีระยะห่างอยู่ 105 เมตร ในแต่ละช่วง และนอกจากนี้ยังมีตอม่ออีกด้านละ 1 ตอม่อสำหรับช่องทางลาดชันลงของสะพานในแต่ละฝั่ง ในการพิจารณาทางด้านสถาปัตยกรรม จะคำนึงถึงความต่อเนื่อง และราบเรียบของทางลาดชันขึ้นลงของสะพานทั้งสองฝั่ง ทางลาดชันลงของสะพานทั้ง 2 ฝั่ง จะไปบรรจบกับถนนที่มีอยู่เดิมโดยมีตอม่อที่คอสะพาน จำนวน 15 ตอม่อ ขณะเดียวกันระดับของคันดินที่ถมก็ทำให้ลาดลง ไปอยู่ในระดับของผิวถนนเดิม สัญญางานในส่วนของรัฐบาลออสเตรเลีย จะเริ่มจากบริเวณด้านชายแดนด้านไทยไปจรดบริเวณด้านชายแดนทางด้านสาธารณรัฐประชาธิปไตย

ประชาชนลาว เป็นระยะทาง 2.4 กิโลเมตร และรวมถึงการเปลี่ยนทิศทางการจราจร ทางฝั่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

การป้องกันแนวดินของชายฝั่งแม่น้ำเฉพาะด้านฝั่งลาว โดยเริ่มจากแนวกึ่งสะพานขึ้นไปด้านทางของกระแสน้ำ ค้นดินบริเวณคอสะพานจะได้รับการออกแบบเพื่อป้องกันการกัดเซาะของน้ำรวมทั้งให้มีการปลูกต้นไม้ และหญ้าเพื่อเพิ่มทัศนียภาพของสะพาน

การบริหารโครงการ

จากข้อตกลงระหว่าง 3 ประเทศ ตัวแทนรัฐบาลที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานบริหารโครงการนี้คือ

1. ตัวแทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว : กระทรวงเพื่อการคมนาคม, ขนส่ง, ไปรษณีย์, และก่อสร้าง
2. ตัวแทนประเทศไทย : สำนักงานพลังงานแห่งชาติ

ช่วงระหว่างการก่อสร้าง ทีมบริหารงานประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากรัฐบาลไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งจะทำงานร่วมกับวิศวกรประจำโครงการของออสเตรเลีย ซึ่งทั้งหมดนี้จะร่วมกันรับผิดชอบในด้านการจัดการ และบริหารโครงการ เมื่อการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว รัฐบาลของไทยและลาว จะเป็นเจ้าของร่วมกันจะรับผิดชอบร่วมกันในการดำเนินงาน, การบำรุงรักษา และการบริหารงานสำหรับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งนี้

ข้อมูลเกี่ยวกับสะพาน

สัญญาการก่อสร้างตัวสะพาน - โดยรัฐบาลออสเตรเลีย

ความยาว ทั้งหมดของสะพาน	1,174 ม.
ความยาวของโครงสร้างหลักของสะพาน	665 ม.
ช่วงของสะพานแต่ละช่วงยาว	105 ม.
ความกว้างของแม่น้ำ	640 ม.
ช่วงสูงสำหรับเดินเรือผ่านจากระดับที่ 167 ม.	10 ม.
ความสูงของพื้นที่สะพานจากระดับน้ำสูงสุด	13.4 ม.
ความสูงของพื้นที่สะพานจากระดับน้ำต่ำสุด	26 ม.
ความกว้างของพื้นสะพาน	12.7 ม.
ช่องจราจรบนพื้นที่สะพาน ความกว้างของช่องจราจร	-2 x 3.5 ม.
ความกว้างของทางเท้า	-2 x 1.5 ม.
ทำการจัดสำรองพื้นที่สำหรับแนวรถไฟในอนาคต	
พื้นที่ทั้งหมดของสะพาน	15,000 ม.
แนวป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งแม่น้ำ	700 ม.

ความยาวของแนวดินถนนดินถมช่องคอสะพาน	- ฝั่งประเทศไทย	636 ม.
	- ฝั่งประเทศลาว	630 ม.
ความสูงของดินถมที่มากที่สุด	- ฝั่งประเทศไทย	10 ม.
	- ฝั่งประเทศลาว	8 ม.

สัญญาการก่อสร้างในส่วนของประเทศไทย

เส้นทางเบี่ยงแนวใหม่จากเส้นทาง A 12 เป็นระยะทาง 8.2 กม.

อาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านศุลกากร และกองตรวจคนเข้าเมือง
การปรับปรุงเส้นทางเดิมในบริเวณพื้นที่

สัญญาการก่อสร้างในส่วนของรัฐบาลลาว

อาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านศุลกากร และกองตรวจคนเข้าเมือง
การปรับปรุงเส้นทางเดิมในบริเวณพื้นที่

ข้อตกลงว่าด้วยการใช้สะพานร่วมกัน

การลงนามในข้อตกลงว่าด้วยการใช้สะพานร่วมกัน เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2537 ระหว่างนายประสงค์ สุนศิริ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของไทยกับ นายสมสะหวาด เล่งสะหวัด รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่กรุงเวียงจันทน์ ซึ่งข้อตกลงฉบับนี้ จะเป็นการขอบทบาทกฎหมายสำหรับความร่วมมือระหว่างสองประเทศในทุก ๆ ด้าน เกี่ยวกับการบริหาร และการบำรุงรักษาสะพาน รวมทั้งเรื่องกรรมสิทธิ์และความร่วมมือทางกฎหมายต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นบน สะพานมิตรภาพแห่งนี้ สาระสำคัญที่เกี่ยวกับข้อตกลง พอที่จะสรุปได้ดังต่อไปนี้

การบริหารและการบำรุงรักษาสะพาน

- การบริหารและการบำรุงรักษาสะพาน ทั้งสองฝ่าย คือ ไทยกับลาว จะรับผิดชอบร่วมกัน โดยออกค่าใช้จ่ายคนละครึ่งในจำนวนที่เท่า ๆ กัน

- การจัดตั้งองค์การบริหารและบำรุงรักษาสะพาน ตกลงให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อร่วมกันกำหนด และทบทวนระเบียบปฏิบัติในการบริหารและการบำรุงรักษาสะพาน และให้มีหน่วยบำรุงรักษาสะพาน เพื่อปฏิบัติหน้าที่ประจำวันในการบำรุงรักษาสะพานตามระเบียบปฏิบัติดังกล่าว

- การปรับปรุงระเบียบการผ่านแดน ตกลงกันให้มีการปรับปรุงระเบียบพิธีการการผ่านแดนของแต่ละฝ่าย ให้มีความกระชับและสอดคล้องกัน เพื่อให้การใช้สะพานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

- สนธิสัญญาหรือข้อตกลงที่ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันในระเบียบปฏิบัติ โดยเฉพาะในเรื่องของการบริหาร และการบำรุงรักษาสะพาน คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้น จะต้องร่วมกันให้ความเห็นชอบในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ระเบียบการจราจรบนสะพานให้ผ่านเฉพาะพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เท่านั้น ยกเว้น รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง และในระยะแรกห้ามคนเดินเท้าใช้สะพานเพื่อข้ามแดน หากต้องการข้ามแดนให้ใช้ทางเรือเช่นเดิมก่อน อัตราค่าโดยสารเรือ 5 บาท

- การขออนุญาตผ่านแดน ตั้งสถานกงสุลที่ฝั่งเมืองหนองคาย และนาทรายทอง เพื่ออำนวยความสะดวกในเรื่อง วีซ่า (Visa) ซึ่งกำลังตกลงกันในรายละเอียดอีกครั้งหนึ่ง ส่วนใบอนุญาตผ่านแดน (Boder Pass) ให้มีอายุ 72 ชั่วโมงเช่นเดิม
- การมีและใช้ใบอนุญาตข้ามที่ ให้ใช้ของชาติใดชาตินั้น
- ค่าใช้สะพาน ตกลงว่าจะให้จัดเก็บในอัตราที่เท่ากัน โดยเก็บเที่ยวเดียวเมื่อขึ้นสะพานทางฝั่งไทยหรือฝั่งลาว ยกเว้นยานพาหนะบรรทุกสินค้านำเข้าที่มีคนขับ ซึ่งจะเรียกเก็บทั้งสองฝั่ง
- อัตราค่าใช้สะพาน สามารถที่จะจ่ายเป็นเงินบาทของไทย หรือเงินกีบของลาวก็ได้ แล้วแต่ความสะดวก โดยคิดอัตราค่าผ่านทางเทียบเท่าอัตราดังต่อไปนี้

รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	คันละ	20 บาท
รถปิกอัพ - รถบรรทุกขนาดเล็ก	คันละ	30 บาท
รถเมล์โดยสารขนาดกลาง	คันละ	50 บาท
รถโดยสารขนาดใหญ่	คันละ	100 บาท
รถบรรทุกตั้งแต่ 6 - 10 ล้อ	คันละ	200 บาท
และรถบรรทุก 10 ล้อ ขึ้นไป - รถพ่วง	คันละ	300 บาท

กรรมสิทธิ์และความร่วมมือทางกฎหมาย

- ทั้งฝ่ายไทยและลาว มีข้อตกลงกันในเรื่องกรรมสิทธิ์ในตัวโครงสร้างสะพาน ให้มีกรรมสิทธิ์คนละครึ่ง ณ จุดกึ่งกลางสะพาน ซึ่งข้อตกลงฉบับนี้จะไม่มีผลกระทบต่อเขตแดนตามกฎหมายระหว่างประเทศ
 - ในเรื่องของกฎที่จะนำมาใช้บนสะพาน มีข้อตกลงร่วมกันว่า ให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการประจำของแต่ละฝ่ายขึ้น เพื่อการติดต่อ ประสานงาน การปรึกษาหารือ และพิจารณาร่วมกันเกี่ยวกับการดำเนินการทางกฎหมาย ต่อเหตุการณ์ใด ๆ ที่เกิดขึ้นบนสะพานโดยให้ยึดถือเอาเสาสะพานต้นแรกบนฝั่งของทั้งสองประเทศ รวมไปถึงการดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดบนสะพานดังกล่าว เป็นกรณี ๆ ไป โดยยึดถือการปฏิบัติตามกฎหมายของแต่ละฝ่าย และการดำเนินการต่อสู้กระทำความผิดให้ถือเป็นพันธกรณี
- อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีสนธิสัญญาในข้อตกลง ว่าด้วยการใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว ร่วมกันระหว่างสองประเทศแล้วก็ตาม แต่ในขั้นแรกการไปมาหาสู่ระหว่างไทยกับลาว ยังคงให้ยึดถือระเบียบปฏิบัติการเข้าและออก แบบเก่าไปก่อน จนกว่าทางฝ่ายลาวจะมีความพร้อมที่จะเปิดประตูต้อนรับได้อย่างเป็นทางการ

ขั้นตอนการปฏิบัติในการนำรถยนต์และคนโดยสารเข้าและออกจากราชอาณาจักร

ขั้นตอนปฏิบัติจะเริ่มที่หลักฐานที่ต้องนำมาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ ประกอบด้วยทะเบียนรถยนต์ บัตรประจำตัวประชาชน และหนังสือเดินทางของผู้คุมรถ ในกรณีที่ผู้ควบคุมรถไม่ใช่เจ้าของรถ ต้องมีหนังสือ

มอบอำนาจจากเจ้าของรถ ให้ผู้ควบคุมรถสามารถนำรถออกนอกราชอาณาจักรได้ โดยขั้นตอนการนำรถเข้าหรือออกนอกราชอาณาจักร จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

1. การนำรถออกจากไทยไปลาว เริ่มที่เมื่อไปถึงด่านพรมแดนหนองคาย ผู้ควบคุมรถและคนโดยสารจะต้องปฏิบัติตามพิธีการตรวจคนเข้าเมือง โดยการนำหลักฐานทั้งหมดยื่นต่อเจ้าพนักงานศุลกากรเพื่อจัดทำใบส่งสินค้าพิเศษ และหนังสือขออนุญาตนำยานพาหนะและคนโดยสารออกนอกราชอาณาจักร (แบบ 454) ซึ่งผู้ควบคุมรถต้องลงนามในช่องผู้นำออก และในสมุดควบคุมรถของศุลกากร ในกรณีที่มีสิ่งของที่ให้นำออกไป หรือผู้โดยสารมีสิ่งของติดตัว จะต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่พนักงานศุลกากรเพื่อตรวจรถยนต์และสิ่งของเมื่อผ่านขั้นตอนนี้แล้ว จะมอบใบส่งสินค้าพิเศษ ให้แก่ผู้ควบคุมรถ เพื่อใช้กำกับรถและแสดงต่อเจ้าพนักงาน เมื่อนำรถกลับเข้ามาในราชอาณาจักร

2. การนำรถออกจากลาวเข้าไทย ผู้ควบคุมรถและคนโดยสารจะต้องนำหลักฐานทั้งหมดยื่นต่อเจ้าพนักงาน เพื่อจัดทำใบส่งสินค้าพิเศษและใบผ่านด่าน (ค.บ.2) ผู้ควบคุมรถจะต้องลงนามในช่องผู้นำรถเข้า และช่องผู้ทำสัญญาประกันด้วยตนเองว่า จะนำรถกลับออกไปภายในเวลาที่กำหนด และลงนามในสมุดควบคุมรถ ขั้นตอนต่อไปจะเหมือนกับขั้นตอนการนำรถเข้าลาว ต่างกันแต่เพียงว่ากรณีที่น่ารถเข้ามาแล้วไม่นำกลับออกไปภายในระยะเวลาที่กำหนดตามที่ระบุไว้ในสัญญาประกัน เจ้าพนักงานจะบังคับสัญญาประกัน ตามระเบียบรวมถึงการตรวจค้นสิ่งของต้องห้าม ของต้องกำจัด หรือของที่ต้องชำระภาษีอากรเจ้าพนักงานจะดำเนินการตามระเบียบ

การขอหนังสืออนุญาตเดินทางผ่านแดน ไทย - ลาว

ก. สิทธิหน้าที่การใช้หนังสืออนุญาต ฯ

1. หนังสืออนุญาต ฯ จะออกให้เฉพาะบุคคลผู้มีสัญชาติไทย ซึ่งมีเอกสารแสดงตัวว่าเป็นผู้มีสัญชาติไทย และจังหวัดสงวนลิขสิทธิ์ ที่จะพิจารณาให้แก่บุคคลที่จังหวัดพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นผู้สมควรที่จะได้รับอนุญาต หรือสามารถตรวจสอบบุคคลได้เท่านั้น

2. หนังสืออนุญาต ฯ จะต้องใช้เอกสารประกอบแสดงตัวบุคคล เช่น บัตรประจำตัวประชาชน บัตรประจำตัวอื่นที่กฎหมายกำหนดให้ใช้แทนบัตรประจำตัวประชาชนหรือเอกสารอื่นสำหรับบุคคล ที่กฎหมายยกเว้นไม่ต้องมีบัตรประจำตัวประชาชน

3. หนังสืออนุญาต ฯ เป็นการอนุญาตให้เดินทางผ่านพรมแดนไป - กลับชั่วคราว มีระยะเวลาการอนุญาตไม่เกิน 3 วัน ยกเว้นหนังสืออนุญาตพิเศษซึ่งจังหวัดจะพิจารณา อนุญาตให้เฉพาะผู้ที่มีความจำเป็นเดินทางผ่านพรมแดน ฯ เป็นประจำ ซึ่งจะอนุญาตให้เป็นเวลาไม่เกิน 30 วัน

4. หนังสืออนุญาต ฯ จะไม่ก่อให้เกิดสิทธิพิเศษ หรือข้อยกเว้นแก่ผู้ได้รับอนุญาตแต่อย่างใด

ข. การยื่นขอหนังสืออนุญาตฯ

จะต้องยื่นคำขอระหว่างเวลา 08.30 - 16.30 น. ทุกวันไม่เว้นวันหยุดราชการถือปฏิบัติดังนี้

1. กรณีผู้เดินทางยื่นขอด้วยตนเอง ให้ยื่นพร้อมสำเนาภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนซึ่งผู้ลงทะเบียนขอเอกสารของตน และผู้ติดตาม (ไม่เกิน 2 คน) พร้อมภาพถ่ายขนาด 1 นิ้ว ครึ่งตัว หน้าตรงไม่สวมหมวกหรือแว่นดำ คนละ 2 ภาพ
2. กรณีผู้อื่นยื่นขอแทนต้องใช้เอกสาร และภาพถ่ายเช่นเดียวกับข้อ 1 และผู้ยื่นขอแทนต้องแสดงบัตรประจำตัวประชาชนของตนเอง พร้อมทั้งลงทะเบียนขอเอกสารของผู้เดินทางทุกฉบับ
3. กรณียื่นขอหนังสืออนุญาต ฯ เป็นคนละจะต้องมีเอกสาร และภาพถ่ายเช่นเดียวกับข้อ 1 และต้องยื่นคำขอก่อนเดินทางไม่น้อยกว่า 1 วัน
4. กรณีขอบัตรอนุญาตพิเศษ (30) ต้องยื่นขอด้วยตนเองและใช้เอกสารเช่นเดียวกับข้อ 1 ยกเว้นผู้ที่เคยได้รับหนังสืออนุญาต ฯ ซึ่งออกให้หลังวันที่ 15 มกราคม 2539 อนุโลมให้ผู้ยื่นขอแทนได้โดยให้นำหนังสืออนุญาต ฯ ที่เคยได้รับแล้วแสดงเป็นหลักฐานประกอบด้วย



คำร้อง ขอ

หนังสือผ่านแดน

คำร้องเลขที่.....

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....เพศ.....สัญชาติ.....เชื้อชาติ.....

ชื่อและสกุล (ภาษาอังกฤษพิมพ์).....

เลขประจำตัวประชาชน.....

วัน/เดือน/ปีเกิด.....

อายุ.....ปี ส่วนสูง.....เมตร ดำเนินรูปพรรณที่เห็นได้ชัด.....

อาชีพ.....ภูมิลำเนา.....

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง.....

บุตรติดตาม (อายุต่ำกว่า 12)

1. ชื่อและสกุล.....เพศ.....อายุ.....ปี

(ภาษาอังกฤษ).....

วัน/เดือน/ปีเกิด.....สถานที่เกิด.....

2. ชื่อและสกุล.....เพศ.....อายุ.....ปี

(ภาษาอังกฤษ).....

วัน/เดือน/ปีเกิด.....สถานที่เกิด.....

3. ชื่อและสกุล.....เพศ.....อายุ.....ปี

(ภาษาอังกฤษ).....

วัน/เดือน/ปีเกิด.....สถานที่เกิด.....

4. ชื่อและสกุล.....เพศ.....อายุ.....ปี

(ภาษาอังกฤษ).....

วัน/เดือน/ปีเกิด.....สถานที่เกิด.....

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ข้อความข้างบนนี้เป็นจริงทุกประการ

สำหรับเจ้าหน้าที่

หนังสือผ่านแดนเลขที่.....

ออกให้ที่.....เมื่อ.....ลายมือชื่อ.....ผู้ยื่นคำร้อง

ให้ได้เพียงวันที่.....

.....
(ลายมือชื่อผู้อำนวยการลงนามและตรวจประทับ)



ประเทศไทย THE KINGDOM OF THAILAND

หนังสือผ่านแดนชั่วคราว

TEMPORARY BORDER PASS

33631

จังหวัด นongคาย NONGKHAI PROVINCE



ชื่อสกุล ก๊อปกุญ ชื่อสกุล SURNAME

SURNAME

ชื่อ น.ส. กิลทกฤษ ชื่อ NAME

NAME

สัญชาติ ไทย อาชีพ NATIONALITY OCCUPATION

NATIONALITY OCCUPATION

เลขประจำตัวประชาชน 3 9399 00201 73.2 เลขประจำตัวประชาชน PERSONAL IDENTIFICATION NO.

PERSONAL IDENTIFICATION NO.

วันเกิด 2/15/50 ภูมิลำเนา ทุ่งวันเกิด DATE OF BIRTH

DATE OF BIRTH DOMICILE

เพศ หญิง ส่วนสูง เมตร SEX SPECIAL PECULIARITIES HEIGHT METRE

SEX SPECIAL PECULIARITIES HEIGHT METRE

ลายมือชื่อหรือลายพิมพ์นิ้วมือ ผู้ถือหนังสือผ่านแดนชั่วคราว SIGNATURE OR THUMB PRINT OF BEARER

บุตรที่จะเดินทางพร้อมกับผู้ถือหนังสือผ่านแดน จำนวน.....คน NUMBER OF CHILDREN ACCOMPANYING BEARER

1. [Empty box for child 1]

ชื่อ NAME อายุ AGE

ไม่มีผู้ติดตาม

2. [Empty box for child 2]

ชื่อ NAME อายุ AGE

3. [Empty box for child 3]

ชื่อ NAME อายุ AGE

4. [Empty box for child 4]

ชื่อ NAME อายุ AGE

วันที่ออก 14 เดือน เมษายน พ.ศ. 2542 DATE OF ISSUE

(นาย กฤษกร แก้ว) หัวหน้าสำนักงานจังหวัดนongคาย ผอ.วอ.นongคาย

ลายมือชื่อและตราเจ้าพนักงานผู้ออกหนังสือผ่านแดน SIGNATURE AND SEAL OF AUTHORIZED ISSUING OFFICIAL

ภาคผนวก ข

ข้อมูลพื้นฐาน

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

1. ลักษณะทางกายภาพ

1.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

ประเทศลาวหรือสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ตั้งอยู่ในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ระหว่างเส้นรุ้งที่ 13 องศา 54 ลิปดาถึง 22 องศา 30 ลิปดาเหนือ และเส้นแวงที่ 100 องศา 06 ลิปดา ถึง 107 องศา 38 ลิปดาตะวันออก ในคาบสมุทรมอินโดจีน เป็นประเทศเดียวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ไม่มีทางออกทะเล มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศต่าง ๆ ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับ สาธารณรัฐประชาชนจีน แนวเขตแดนยาว 416 กิโลเมตร
- ทิศใต้ ติดต่อกับ ประเทศสาธารณรัฐกัมพูชา แนวเขตแดนยาว 492 กิโลเมตร
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม แนวเขตแดนยาว 1,957 กิโลเมตร
- ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ติดต่อกับ ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพพม่า แนว เขตแดนยาว 230 กิโลเมตร
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ประเทศไทย แนวเขตแดนยาว 1,730 กิโลเมตร

สปป.ลาว มีพื้นที่ประมาณ 236,000 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นที่เพาะปลูก 78,144 ตารางกิโลเมตร และเป็นพื้นที่ป่าไม้ 110,000 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง รูปร่างประเทศมีลักษณะกว้างขวางทางตอนเหนือ ตอนกลางแคบเป็นแถบยาวลงมาตามลำน้ำโขง ซึ่งกั้นกลางระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว อีกด้านหนึ่งขนานไปกับแนวเขตแดนประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ความยาวจากเหนือสุดถึงใต้สุดของประเทศยาว 1,060 กิโลเมตร ส่วนกว้างจากตะวันออกไปตะวันตกยาวประมาณ 510 กิโลเมตร และส่วนที่แคบที่สุดยาวประมาณ 100 กิโลเมตร

1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่ของ สปป.ลาว เป็นภูเขาและที่ราบสูง แบ่งออกเป็น 3 ภาค ดังนี้

- ภาคเหนือ ประกอบด้วยพื้นที่ 3 ส่วน คือ พื้นที่ภูเขาบริเวณลุ่มแม่น้ำอุกับแม่น้ำสาขาต่าง ๆ พื้นที่ราบสูงตรานมินห์ และพื้นที่บริเวณหุบเขาลุ่มแม่น้ำโขง
- ภาคกลาง เป็นพื้นที่ตอนกลางของประเทศ แบ่งพื้นที่เป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่ด้านตะวันออกของประเทศเป็นป่าทึบ ภูเขาและที่ราบสูง ติดกับเทือกเขาอินนัม และพื้นที่ด้านตะวันตกของประเทศ เป็นที่ราบลุ่มบริเวณชายฝั่งแม่น้ำโขงและสาขาของแม่น้ำโขง เป็นพื้นที่เพาะปลูกที่อุดมสมบูรณ์ที่สุด

- ภาคใต้ เป็นพื้นที่บริเวณที่ราบสากะวันกับพื้นที่ในกลุ่มแม่น้ำเซกของตอนเหนือ และบริเวณที่ราบสูงโบโลเวนส์

1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

สปป.ลาว อยู่ในเขตร้อนชื้น และได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ทำให้มีฝนตกมาก ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยประมาณ 2,000 มิลลิเมตรต่อปี ลักษณะภูมิอากาศโดยทั่วไปมี 3 ฤดู คือ ฤดูร้อนอยู่ระหว่างเดือนมีนาคม - พฤษภาคม อุณหภูมิเฉลี่ย 35 องศาเซลเซียส ฤดูฝน ตั้งแต่เดือนมิถุนายน - ตุลาคม ฤดูหนาวเริ่มจากเดือนพฤศจิกายน - กุมภาพันธ์ อุณหภูมิเฉลี่ย 10 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยของภาคต่าง ๆ ในประเทศแตกต่างกัน โดยเฉพาะภาคตะวันตกเฉียงเหนือ มีอุณหภูมิหนาวเย็น

1.4 ทรัพยากรธรรมชาติ

พลังงาน

พลังงานร้อยละ 90 ของพลังงานที่ใช้ในประเทศมาจากไม้ฟืน สำหรับพลังงานไฟฟ้าเริ่มเข้ามา มีบทบาททดแทนพลังงานเดิม ในปี พ.ศ.2534 สปป.ลาว สามารถผลิตพลังงานไฟฟ้าได้มากถึง 972 ล้านกิโลวัตต์ต่อชั่วโมง โดยร้อยละ 95 ของพลังงานไฟฟ้าได้มาจากพลังงานน้ำ และอีกร้อยละ 5 เป็นพลังงานความร้อน พลังงานที่ลาวผลิตได้ประมาณร้อยละ 40 ของพลังงานไฟฟ้าจะนำมาใช้บริโภคในประเทศ และส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 60 ของพลังงานไฟฟ้า นำออกจำหน่ายให้แก่ประเทศไทย ซึ่งเป็นรายได้ที่สำคัญของสปป.ลาว และในอนาคตมีแนวโน้มการจำหน่ายพลังงานให้แก่ประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการอนุมัติโครงการสร้างเขื่อนเพื่อผลิตพลังงานไฟฟ้า 10 แห่งจากโครงการทั้งหมด 18 โครงการ

แหล่งน้ำ

สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีแม่น้ำโขงไหลผ่านตั้งแต่เหนือตลอดใต้ และยังมีแม่น้ำสำคัญต่าง ๆ อีกหลายสาย ได้แก่ แม่น้ำอู น้ำงึม น้ำเซบั้งเหียง น้ำเซกอง เซบั้งไฟ เซโดน เซยะนอง น้ำกะดิง น้ำคาน น้ำเทิน น้ำบัวง และแม่น้ำอื่น ๆ อีกมากมาย เป็นปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้แก่การตั้งถิ่นฐาน การคมนาคมขนส่ง และการเกษตรกรรม นอกจากนั้นแม่น้ำหลายสายยังเหมาะสมแก่การสร้างเขื่อนพลังน้ำเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า สำหรับใช้ภายในและจำหน่ายให้ประเทศเพื่อนบ้านซึ่งนับเป็นแหล่งเงินตราต่างประเทศที่สำคัญอย่างหนึ่งของ สปป.ลาว

ป่าไม้

ป่าไม้เป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดของลาว ในปี พ.ศ. 2534 สปป.ลาว มีพื้นที่ป่าไม้ประมาณร้อยละ 47 ของพื้นที่ทั่วประเทศหรือเท่ากับ 111,296 ตารางกิโลเมตร แต่ในปี พ.ศ.2536 สปป.ลาว มีพื้นที่ป่าไม้เหลืออยู่เพียงประมาณ 110,000 ตารางกิโลเมตร ไม้ที่สำคัญของสปป.ลาว คือ ไม้มะค่า ไม้สัก ไม้แดง ไม้มะฮอกกานี และไม้เนื้อแข็งอื่น ๆ ซึ่งไม้มีค่างกล่าว มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของสปป.ลาวเป็นอย่าง

มาก เมื่อปี พ.ศ. 2536 มีสัดส่วนเป็นร้อยละ 35 ของมูลค่าส่งออกของประเทศ ในปัจจุบัน สปป.ลาวมีความเข้มงวดในเรื่องการใช้ประโยชน์ของป่าไม้มากยิ่งขึ้น และเล็งเห็นความสำคัญของป่าไม้ ที่เป็นแหล่งสร้างควมอุดมสมบูรณ์ให้กับพื้นที่เพาะปลูก จึงมีการจัดสรรเพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจให้ได้เป็นเวลานาน

แร่ธาตุ

สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรมาก แร่ธาตุที่สำคัญที่พบมากในสปป.ลาว ได้แก่ แร่ทองคำ ทองแดง สังกะสี ดีบุก เหล็กและยิปซัม โดยเฉพาะแร่ดีบุก เมื่อปี พ.ศ.2536 สปป.ลาว สามารถผลิตดีบุกได้มากถึง 100 ตัน สำหรับแร่ธาตุอื่น ๆ ส่วนใหญ่ ยังไม่ได้นำมาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ เนื่องจากขาดบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและเทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมทั้งขาดแคลนเส้นทางคมนาคมติดต่อระหว่างพื้นที่ โดยเฉพาะในเขตที่มีแร่ธาตุ

2. การปกครองและประชากร

2.1 การปกครอง

ปี พ.ศ.2528 สปป.ลาวมีการเปลี่ยนแปลงการปกครองสังคมนิยมคอมมิวนิสต์ เป็นการปกครองใช้ระบบรวมศูนย์ปกครอง ผู้ที่มีอำนาจสูงสุด คือ ประธานประเทศ ซึ่งมาจากระบบการเลือกตั้ง จะเป็นผู้แต่งตั้งนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรี องค์การการปกครองของสปป.ลาวแบ่งเป็น 2 ระดับ คือ องค์การการปกครองระดับประเทศในส่วนกลาง และองค์การการปกครองระดับท้องถิ่น

- องค์การการปกครองระดับประเทศในส่วนกลาง

มีสภาแห่งชาติ หรือสภารัฐมนตรี ของลาวเป็นองค์กรบริหารสูงสุด จัดโครงสร้างเป็น 14 กระทรวง และมีคณะกรรมการที่มีฐานะเท่ากระทรวงอีก 6 คณะ ทำหน้าที่ฝ่ายอำนวยการประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ติดตามผลการดำเนินงานและกลั่นกรองงานก่อนนำเสนอสภาแห่งชาติ นอกจากนี้ยังมีการแบ่งกรมในสังกัดกระทรวงอีก 18 กรม โดยกรมที่มีความสำคัญมากที่สุด คือ กรมหัวหน้าเศรษฐกิจต่างประเทศ ทำหน้าที่ติดต่อต่างประเทศด้านการค้า

- องค์การการปกครองระดับท้องถิ่น

แบ่งออกเป็น 16 แขวงหรือจังหวัด ได้แก่ บ่อแก้ว ไชยบุรี หัวหิน สาละวัน หลวงน้ำท่า หลวงพระบาง ปรีตไชย เซกอง พมสาลี เวียงจันทน์ คำม่วน จำปาสัก อุดมไชย เชียงขวาง สะหวัดนะเขตและอัตปือ นอกจากนี้ยังมีเขตการปกครองซึ่งเป็นที่ตั้งนครหลวง 1 เขต เรียกว่า กำแพงนครเวียงจันทน์ โดยในแต่ละแขวงแยกย่อยหน่วยการปกครองตามลำดับคือ เมือง (อำเภอ) ตำบล (ตำบล) และบ้าน (หมู่บ้าน) การปกครองระดับแขวง มีคณะกรรมการปกครองแขวง ประมาณ 5 - 9 คน แบ่งตำแหน่งเป็น ประธานคณะปกครอง รองประธานและคณะกรรมการปกครองแขวง และเขตพิเศษอีก 1 เขต เขตพิเศษดังกล่าวมีรูปแบบการปกครองเหมือนกับแขวงหนึ่ง แยกออกมาจากแขวงอุดมชัย เมื่อปี พ.ศ. 2535 แบ่งเป็น 4 เมือง ได้แก่ เมืองเชียงฮ่อน เมืองหงสา เมืองคอบ และเมืองเงิน

2.2 เมืองหลวงและเมืองสำคัญทางธุรกิจ

เมืองสำคัญของสปป.ลาว มี 3 เมือง คือ

- *กำแพงนครเวียงจันทน์* เป็นเมืองหลวงของประเทศและเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุน มีการติดต่อทางการค้ากับประเทศไทยมากที่สุด ตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำโขง ตรงข้ามกับจังหวัดหนองคายของประเทศไทย เมื่อปี พ.ศ.2536 มีประชากรทั้งสิ้น 480,000 คน
- *แขวงสะหวันนะเขต* ตั้งแต่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดมุกดาหาร มีการติดต่อทางการค้ากับประเทศไทยมากเป็นอันดับสองรองจากกำแพงนครเวียงจันทน์ เมื่อปี พ.ศ.2536 มีประชากรทั้งสิ้น 640,000 คน
- *แขวงจำปาสัก* มีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดอุบลราชธานี มีการติดต่อค้าขายกับประเทศไทยเป็นอันดับสามของประเทศ เมื่อปี พ.ศ.2536 มีประชากรทั้งสิ้น 470,000 คน

2.3 ประชากรและแรงงาน

ในปี พ.ศ.2536 สปป.ลาวมีประชากรทั้งสิ้น 4,474,000 คน เป็นชาย 2,192,000 คน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 49 ของประชากรทั้งประเทศ และหญิง 2,282,000 คน คิดเป็นร้อยละ 51 ของประชากรทั้งหมด อัตราการเพิ่มของประชากรโดยเฉลี่ยประมาณ 2.96 ต่อปี ความหนาแน่นประชากร 19 คนต่อตารางกิโลเมตร และมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 685,230 ครัวเรือน ประชากรเฉลี่ยครัวเรือนละประมาณ 7 คน อายุเฉลี่ยของประชากร 49.7 ปี โดยมีสัดส่วนโครงสร้างอายุประชากร ดังนี้

ประชากรอายุตั้งแต่ 0 - 14 ปี	ร้อยละ 43.6	ของประชากรทั้งหมด
ประชากรอายุตั้งแต่ 15 - 64 ปี	ร้อยละ 53.4	ของประชากรทั้งหมด
ประชากรมากกว่า 65 ปี	ร้อยละ 3	ของประชากรทั้งหมด

แรงงานลาวส่วนใหญ่อยู่ในภาคเกษตร เป็นแรงงานที่มีคุณภาพต่ำเนื่องจากขาดการศึกษา ซึ่งมีประชากรมากกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรทั้งหมดไม่ได้รับการศึกษา นอกจากนี้ยังขาดบุคลากรที่จำเป็นต่อการพัฒนาประเทศ สำหรับอัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำของสปป.ลาว เมื่อปี พ.ศ.2536 ประมาณ 1 เหรียญสหรัฐ

ประชากรลาว ประกอบด้วยชนกลุ่มน้อยประมาณ 68 เชื้อชาติ สามารถแบ่งประชากรออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1. *ลาวลุ่ม* มีจำนวนร้อยละ 56 ของประชากรทั้งประเทศ อาศัยตามที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง
2. *ลาวเทิงหรือลาวกลาง* มีจำนวนร้อยละ 34 ของประชากรทั้งประเทศ อาศัยตามเชิงเขาที่ต่ำกว่าระดับน้ำทะเล 3,500 ฟุต
3. *ลาวสูง* มีจำนวนร้อยละ 9 ของประชากรทั้งประเทศ อาศัยอยู่ตามภูเขาที่สูงกว่าระดับน้ำทะเล 3,500 ฟุต

นอกจากนี้ยังมีชาวต่างชาติอีก ร้อยละ 1 ของประชากรทั้งหมด ซึ่งโยกย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐานในสปป.ลาว ตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 19 ประกอบด้วย เวียดนาม ไทย จีนและอินเดีย

3. สภาพสังคม

ประชากรลาวมากกว่าร้อยละ 90 ของประชากรทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ ซึ่งเป็นศาสนาประจำชาติ แต่รัฐบาลได้ให้เสรีภาพในการนับถือศาสนาต่าง ๆ พระสงฆ์เป็นบุคคลที่มีบทบาทสำคัญในสังคม มีหน้าที่ในการเผยแผ่คำสั่งสอนทางพระพุทธศาสนา ช่วยเหลือรัฐบาลในการปลูกฝังความเลื่อมใสศรัทธาคอมมิวนิสต์ เป็นครูและเป็นแพทย์แผนโบราณ ในสปป.ลาวยังเปิดโอกาสให้ประชาชนมีเสรีภาพในการนับถือศาสนาอื่น หรือลัทธิความเชื่ออื่น หรือลัทธิความเชื่ออื่น ๆ

ภาษาประจำชาติหรือภาษาราชการ คือ ภาษาลาว และมีภาษาที่ใช้ในการติดต่อธุรกิจการค้า คือ ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

4. ระบบโครงสร้างพื้นฐาน

สปป.ลาว เป็นประเทศที่ขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานและขาดคุณภาพ เช่น ระบบโทรคมนาคมที่ล่าช้าและไม่ทั่วถึง การคมนาคมในด้านถนนในประเทศและระหว่างประเทศยังขาดแคลน และที่มีอยู่ในสภาพชำรุด นอกจากนี้ในประเทศยังไม่มีโครงข่ายการคมนาคมทางรถไฟ

4.1 ถนน

เมื่อปี พ.ศ.2536 สปป.ลาวมีความยาวของถนนทั้งประเทศรวมทั้งสิ้น 14,180 กิโลเมตร แยกเป็นถนนลาดยางที่มีความยาว 5,993 กิโลเมตร ถนนลูกรัง ที่มีความยาว 4,724 กิโลเมตร และถนนดินที่มีความยาวทั้งสิ้น 3,463 กิโลเมตร ถนนสายสำคัญ แบ่งแยกเป็นถนนในประเทศและถนนระหว่างประเทศ

- ถนนภายในประเทศ ได้แก่

เส้นทางหมายเลข 1 ระหว่างหลวงพระบาง	กับ เมืองแก่นท้าว
เส้นทางหมายเลข 3 ระหว่างหลวงน้ำทา	กับ เมืองห้วยทราย
เส้นทางหมายเลข 5 ระหว่างเชียงขวาง	กับ ปากซัน

- ถนนระหว่างประเทศ ได้แก่

เส้นทางหมายเลข 13 ระหว่างหลวงพระบาง	กับ นครโฮจิมินห์
เส้นทางหมายเลข 19 ระหว่างสะหวันนะเขต	กับ เมืองดานัง
เส้นทางหมายเลข 10 ระหว่างปากเซ แขวงจำปาสัก	กับ เมืองดานัง

4.2 สนามบิน

สปป.ลาว มีสนามบินที่เปิดให้บริการทั้งหมด 8 แห่ง สนามบินที่มีความสำคัญและใช้สำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ คือ สนามบินนานาชาติวัดไต ในกำแพงนครเวียงจันทน์ ส่วนสนามบินแห่งอื่น ๆ อยู่ที่เมืองสำคัญ ๆ เช่น หลวงพระบาง อุดมไชย เชียงขวาง และจำปาสัก นอกจากนี้รัฐบาลสปป.ลาว มีการปรับปรุงสนามบินที่เมืองห้วยทราย เพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่จะขยายตัวเนื่องจากโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ โดยมีเมืองห้วยทรายเป็นประตูด่านแรกของสปป.ลาว

4.3 ไตรศมนาคม

เมื่อปี พ.ศ.2536 สปป.ลาวมีโทรศัพท์ภายในประเทศ เพียง 8,227 เลขหมาย คิดเป็นสัดส่วนต่อประชากรประมาณ 0.18 เลขหมายต่อประชากร 100 คน แต่คาดว่าเมื่อลาวสามารถปฏิบัติตามแผนแม่บทที่ใช้ในการพัฒนาประเทศ สปป.ลาวจะสามารถเพิ่มจำนวนเลขหมายโทรศัพท์เป็น 300,000 เลขหมายในปี 2553

5. โครงสร้างเศรษฐกิจ

สาธารณประชาธิปไตยประชาชนลาวเข้าสู่ระบบตลาด โดยเริ่มใช้กลไกทางเศรษฐกิจใหม่ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2529 เป็นการเปลี่ยนการค้าจากเดิมที่เคยทำการค้าขายเฉพาะกับกลุ่มประเทศอินโดจีนซึ่งเป็นกลุ่มสังคมนิยมหันมาค้าขายเป็นกลุ่มทางโลกเสรีมากขึ้น เป็นการใช้ระบบตลาดเสรี การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้ระบบเศรษฐกิจของลาวขยายตัวอย่างรวดเร็ว จากการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 2.4 ในปี พ.ศ.2531 เป็นการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 13.5 และร้อยละ 6.6 ในปี พ.ศ.2532 และ 2533 ตามลำดับ แต่อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่พุ่งสูงได้ทำให้เกิดปัญหาเงินเฟ้อขึ้น

5.1 ภาคเกษตรกรรม

เป็นภาคเศรษฐกิจที่มีความสำคัญมากที่สุดในสปป.ลาว ในปี พ.ศ.2536 โดยร้อยละ 56 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ และเป็นภาคที่มีการใช้แรงงานในภาคนี้มากกว่าร้อยละ 80 ของแรงงานทั้งหมด แต่สปป.ลาวมีพื้นที่ที่มีศักยภาพทางการเกษตรเพียง 4 ล้านเฮกตาร์ หรือร้อยละ 16.8 ของพื้นที่ทั้งหมด แต่มีการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่มีศักยภาพดังกล่าวเพียงร้อยละ 20 เนื่องจากขาดแคลนปัจจัยการผลิตด้านต่าง ๆ เช่น เงินทุน เทคโนโลยี ระบบชลประทานและระบบคมนาคม การเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรเกิดจากการบุกเบิกพื้นที่ป่า ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด ผัก ยาสูบ อ้อย กาแฟ ชา และถั่วชนิดต่าง ๆ

5.2 ภาคอุตสาหกรรม

ภาคอุตสาหกรรมมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและมีความสำคัญเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปี พ.ศ.2536 มีสัดส่วนร้อยละ 17.3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นการผลิต ผลิตภัณฑ์ไม้ ยาสูบ และอุตสาหกรรมเบา เช่น เสื้อผ้าสำเร็จรูป สำหรับภาคบริการ มีสัดส่วนการเติบโตอยู่ในระดับสูงและมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยกระจุกตัวอยู่ในเมืองหลวงและเมืองสำคัญทางธุรกิจ

5.3 การค้าชายแดนและการค้าระหว่างประเทศ

การค้าชายแดนมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของ สปป.ลาวเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะการค้าชายแดนบริเวณจุดผ่านแดน จ.หนองคาย กับ นครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว เป็นจุดผ่านแดนที่มีการซื้อขายสินค้ากันมากที่สุด สาเหตุเนื่องมาจากประชากรของทั้ง 2 ประเทศ จำนวนมากอาศัยอยู่หนาแน่นในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว รองลงมาคือแขวงสะหวันนะเขตของ สปป.ลาวกับ จ.มุกดาหาร ผังไทย

สำหรับการค้าระหว่างประเทศ สปป.ลาวประสบปัญหาการขาดดุลการค้ามาโดยตลอด เนื่องจากเป็นประเทศไม่มีทางออกทะเลทำให้ต้องพึ่งพาการนำเข้าสินค้าจากประเทศที่สาม ได้แก่ สินค้าประเภทอาหาร เชื้อเพลิง และเครื่องนุ่งห่ม โดยอาศัยไทยและเวียดนามเป็นทางผ่าน

5.4 การลงทุนจากต่างประเทศ

เมื่อสปป.ลาวเปิดประเทศเข้าสู่ระบบตลาดเสรี ได้รับการลงทุนต่างประเทศโดยสปป.ลาว ประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน ระหว่างปี พ.ศ. 2531 - 2537 มีการลงทุนจากต่างประเทศในสปป.ลาว ที่ได้รับการอนุมัติ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 481 โครงการ โดยมีเงินทุน 978 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และการลงทุนจากต่างประเทศได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง การลงทุนจากต่างประเทศในสปป.ลาว มีการลงทุน 2 รูปแบบ ดังนี้

1. การร่วมทุน (Joint - Investment) เป็นการร่วมทุนกันจัดตั้งกิจกรรมระหว่างฝ่ายลาวกับชาวต่างประเทศจะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนทั้งหมด ผู้ร่วมทุนฝ่ายต่างประเทศอาจลงทุนในรูปของเงินตราประเทศ เทคโนโลยี สิทธิบัตรและบริการ

2. การลงทุนจากต่างประเทศทั้งสิ้น (Wholly Foreign - Owned Enterprise) เป็นการลงทุนขององค์กรหรือเอกชนทั้งหมด โดยอาจจัดตั้งเป็นบริษัทใหม่ สาขา หรือบริษัทตัวแทน ในกฎหมายฉบับใหม่ที่ประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ.2538 ไม่มีการกำหนดอายุของบริษัท ซึ่งจะต่างจากกฎหมายเดิมที่จะกำหนดอายุของบริษัทต่างประเทศที่สามารถตั้งในประเทศสปป.ลาว ได้เพียง 15 ปี

ประมาณหนึ่งในสามของการลงทุนจากต่างประเทศอยู่ในสาขาการท่องเที่ยวและโรงแรม และสาขาการลงทุนในด้านอุตสาหกรรมและการค้า เป็นสาขาที่มีจำนวนโครงการมากที่สุด เนื่องจากเป็นสาขาโครงการลงทุนขนาดเล็ก

ในด้านนโยบายและกฎระเบียบการลงทุนจากต่างประเทศ สปป.ลาว ได้ประกาศใช้กฎหมายเกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศฉบับใหม่ ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ในเดือนมิถุนายน 2537 ได้กำหนดหลักการทั่วไปเกี่ยวกับรูปแบบการลงทุน สิทธิและพันธกรณีของนักลงทุนต่างชาติและให้การคุ้มครองแก่การลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งรัฐบาลจะไม่ยึดหรือโอนกิจการมาเป็นของรัฐ เว้นเสียแต่เพื่อสาธารณประโยชน์เป็นการชักจูงการลงทุนให้เกิดขึ้นในประเทศ

ความสัมพันธ์ด้านการลงทุน

ประเทศไทยเป็นแหล่งเงินทุนจากต่างประเทศที่สำคัญในจำนวน 29 ประเทศที่เข้าไปลงทุนในสปป.ลาว ตั้งแต่ปี พ.ศ.2531 - 2537 การลงทุนของไทยสูงเป็นอันดับ 1 ทั้งในด้านจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุน โดยมีโครงการของไทยที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลทั้งสิ้น 191 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 37.8 ของจำนวนโครงการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมด ส่วนเงินลงทุนมีมูลค่าทั้งสิ้น 553.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 61.5 ของการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมด

ในระยะเวลาที่ผ่านมาการลงทุนส่วนใหญ่ของไทย เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมสิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป เหมืองแร่และกิจการน้ำมัน แต่ในระยะหลังเมื่อปี พ.ศ. 2537 เป็นต้นมา การลงทุนของไทยในสปป.ลาว จะลงทุนในสาขาการบริการและโครงสร้างพื้นฐานเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ เช่น โทรคมนาคม การพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจธนาคาร

พื้นที่ที่นักลงทุนไทยนิยมเข้าไปลงทุนมากที่สุด คือ แขวงจำปาสัก รองลงมาคือ แขวงคำม่วน เวียงจันทน์ สะหวันนะเขต พงสาลี และหลวงน้ำทา ตามลำดับ

5.5 แผนและโครงการพัฒนาเศรษฐกิจของ สปป.ลาว

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

หลังจากที่ลาวเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองเมื่อปลายปี พ.ศ.2518 ลาวได้ ประกาศใช้แผนพัฒนาระยะ 3 ปี (พ.ศ.2521-2523) เป็นครั้งแรก ซึ่งส่วนใหญ่จะเน้นการส่งเสริมกิจกรรม เป็นหลักเพื่อให้สามารถพึ่งตนเองได้ในด้านอาหาร รวมทั้งการปรับปรุงระบบการค้า อุตสาหกรรมและการคมนาคมขนส่ง สำหรับ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมนั้นเพิ่งเริ่มต้นอย่างจริงจังใน พ.ศ. 2524

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2524 - 2528)

มีระยะเวลา 5 ปี เป็นแผนพัฒนาที่เน้นการกสิกรรมป่าไม้เพื่อเป็นพื้นฐานการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม โดยมีวัตถุประสงค์หลักให้ประเทศ สปป.ลาว สามารถพึ่งตนเองได้ในด้านอาหาร รวมทั้งปรับปรุงระบบโครงการสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะถนน ไฟฟ้า สาธารณสุข และการศึกษา รวมทั้งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมในชนบท เพื่อสนองความต้องการภายในประเทศและเพื่อขยายการส่งออก เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 1 ผลการพัฒนาปรากฏว่า มีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก มาตรฐานการครองชีพโดยเฉลี่ยของประชากรยังคงอยู่ในระดับต่ำ และอัตราเงินเฟ้อยังเพิ่มสูงขึ้นมาก

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2529 - 2533)

มีระยะเวลา 5 ปี เช่นกันเป็นการวางแผนต่อเนื่องจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 1 แต่ได้มีการกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาที่ชัดเจนมากขึ้น มีการลำดับให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ กำหนดการพัฒนาการกสิกรรมเป็นหลักเบื้องต้น และให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกกับการผลิตอาหารให้เพียงพอต่อการบริโภคในประเทศและลดการนำเข้าสินค้าที่มีใช้อาหารลง รวมทั้งส่งเสริมให้มีผลผลิตจากการกสิกรรมและการผลิตเครื่องใช้สอย เพื่อส่งเสริมการขยายตัวของอุตสาหกรรมและการส่งออก นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง การปรับปรุงระบบการศึกษา ตลอดจนส่งเสริมกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว โดยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2529 - 2533) มีนโยบายหลัก 3 ประการ คือ

1. พัฒนาการผลิตเพื่อให้มีอาหารบริโภคภายในประเทศได้เพียงพอ
2. เพิ่มจำนวนและขยายชนิดของผลผลิตที่เป็นสินค้าออกทางเกษตร ป่าไม้ เหมืองแร่และพลังงาน
3. ลดข้อจำกัดทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ซึ่งมีผลสืบเนื่องมาจากการเป็นประเทศไร้ฝั่งทะเล

เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ 2 เมื่อปี 2533 สปป.ลาวมีอัตราการเติบโตผลิตภัณฑ์รวมภายในประเทศสูงกว่าร้อยละ 9

– **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2534 - 2538)**

มีระยะเวลา 5 ปี ส่วนใหญ่จะเน้นการค้าการลงทุนจากต่างประเทศ การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคของประเทศให้พร้อมต่อการรองรับการขยายตัวของการลงทุน รวมทั้งส่งเสริมการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกและการให้บริการด้านสาธารณสุขและการศึกษา

สำหรับแผนพัฒนาระยะยาวนั้น ทางลาวได้เน้นการแสวงหารายได้เพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาประเทศ โดยคำนึงถึงการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่และการสร้างงานเป็นหลัก โดยวางโครงการพัฒนาเศรษฐกิจหลัก 4 โครงการ ได้แก่

1. การพัฒนาภาคเกษตรกรรมและป่าไม้ เพื่อเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร และการพัฒนาอุตสาหกรรมประเภทที่ใช้แรงงานมาก (Labor Intensive)
2. การพัฒนาแหล่งพลังงานและแร่ธาตุ
3. การพัฒนากิจการท่องเที่ยวเพื่อให้เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญอีกแหล่งหนึ่ง
4. แผนการจัดตั้งศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาคระหว่างประเทศ โดยวางแผนที่จะพัฒนาระบบเครือข่าย การคมนาคมขนส่งให้สมบูรณ์ขึ้นในอนาคต เพื่อให้สามารถรองรับการค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในภูมิภาคนี้

– **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2539 - 2543)**

ซึ่งเป็นแผนที่ใช้ในปัจจุบัน เนื้อหาของแผนมีสาระสำคัญที่จะพัฒนาสปป. ลาวเป็นพลังงานและศูนย์กลางการค้าในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ โดยที่สปป.ลาวพยายามนำเอาวิถีปฏิบัติของประเทศสิงคโปร์ในด้านการค้ามาเป็นแม่แบบ และพลังงานจะเน้นพลังงานไฟฟ้า

แผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

สปป.ลาว แบ่งการพัฒนาออกเป็นเขต ๆ ตามความเหมาะสมของพื้นที่ และกำหนดเมืองหลักในการพัฒนาการเป็น 5 แขวง คือ ทางเหนือ แขวงเชียงขวาง เน้นด้านปศุสัตว์ ตอนกลาง คือ กำแพงนครเวียงจันทน์ เน้นด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม แขวงคำม่วน เน้นทางด้านพลังงานไฟฟ้าและอุตสาหกรรมแปรรูป ส่วนทางใต้ คือ แขวงสะหวันนะเขตและจำปาสัก เน้นการทำกิจกรรมและการค้าทั่วไป

นอกจากนี้ยังมีการพิจารณาพื้นที่พัฒนา เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจของโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ โดยกำหนดให้ภาคเหนือ มีแขวงที่เป็นพื้นที่พัฒนา คือ แขวงบ่อแก้ว หลวงน้ำท่า หลวงพระบาง อุดมไชย พงสาลี และเขตพิเศษหงสา โดยกำหนดตามความเหมาะสมของพื้นที่ เช่น บ่อแก้ว พงสาลี หลวงน้ำท่า เป็นเขตการค้า แขวงหลวงพระบาง อุดมไชย เขตพิเศษหงสา เป็นเขตท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมเหมืองแร่

ภาคกลาง มีแผนรับสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว โดยกำหนดให้กำแพงนครเวียงจันทน์ เป็นศูนย์ศิลปวัฒนธรรม สำหรับการท่องเที่ยว และเขตท่านาแล้งหรือบริเวณเชิงสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาวกำหนด

เป็นเขตธุรกิจการค้า และห่างจากกำแพงนครเวียงจันทน์ไปตามถนนสาย 13 กิโลเมตรที่ 18 - 27 หรือที่เมืองไซธานี กำหนดเป็นเขตอุตสาหกรรม

ภาคใต้ กำหนดให้แขวงคำม่วน เป็นเขตอุตสาหกรรมเพราะเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้ทะเลฝั่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามมากที่สุด ส่วนแขวงสะหวันนะเขต กำหนดให้เป็นเมืองฟรี - พอร์ต โดยรับสินค้าจากท่าเรือดานัง ส่งขายให้กับประเทศไทยและซื้อจากฝั่งไทย นำไปขายต่อยังสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและสาธารณรัฐประชาชนจีน นอกจากนี้ระบบการค้าที่แขวงสะหวันนะเขตจะเป็นแบบอย่างของเมืองประตูการค้าอื่น ทั้งร้านปลอดภาษี การขายส่ง การขายปลีก เป็นต้น และแขวงจำปาสัก จะเป็นเมืองค้าส่ง และเป็นที่คาดว่าเมื่อมีการสร้างสะพานเสร็จจะทำให้สามารถติดต่อการค้ากับประเทศไทย - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและสาธารณรัฐกัมพูชาได้อย่างสะดวก เพราะเป็นพื้นที่ที่เป็นแผ่นดินติดต่อกัน

5.6 ศักยภาพและข้อจำกัดในการพัฒนาเศรษฐกิจของสปป.ลาว

ศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจของสปป.ลาว

1. สปป.ลาวมีพลังงานไฟฟ้าจากพลังน้ำอย่างมากมาย และสปป. ลาวสามารถนำพลังงานจากลุ่มแม่น้ำโขงในประเทศมาใช้ผลิตกระแสไฟฟ้าได้ในปริมาณสูง และเพียงพอต่อการบริโภคภายในประเทศ รวมทั้งสามารถส่งกระแสไฟฟ้าออกมาจำหน่ายแก่ประเทศไทย เป็นการสร้างรายได้และยังเป็นการเตรียมการเพื่อรองรับความต้องการไฟฟ้า สำหรับขยายในภาคอุตสาหกรรมในอนาคตได้เป็นอย่างดี
2. มีพื้นที่ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์และมีไม้มีค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 110,000 ตารางกิโลเมตร ซึ่งสามารถนำมาใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจได้นาน ไม้ที่สำคัญ ได้แก่ ไม้มะค่า ไม้สัก ไม้แดง ไม้มะฮอกกานี และไม้เนื้อแข็งต่าง ๆ เป็นที่ต้องการของตลาด
3. การพัฒนาระบบชลประทานจะสามารถช่วยเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรในปริมาณสูง เนื่องจากสปป.ลาวมีพื้นที่ที่สามารถทำการเกษตรเพียงร้อยละ 16.8 ของพื้นที่ทั้งประเทศ (39,780 ตารางกิโลเมตร) แต่นำมาใช้ประโยชน์เพียงหนึ่งในห้าของพื้นที่เกษตรทั้งหมด ประกอบกับประชากรลาวส่วนใหญ่ เคยมีอาชีพด้านการเกษตรมาก่อน จึงเหมาะสมในการที่จะพัฒนาเป็นแหล่งเพาะปลูกหรือเลี้ยงสัตว์
4. มีทรัพยากรธรรมชาติมาก โดยแร่ธาตุที่สำคัญ ได้แก่ ทองคำ ทองแดง สังกะสี ตะกั่ว ดีบุก เหล็ก และยิปซัม ซึ่งแร่ธาตุต่าง ๆ เหล่านี้ยังไม่ได้นำมาใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์มากนัก
5. นโยบายเปิดประเทศ และการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศอย่างจริงจังของรัฐบาลลาว ประกอบกับลาวยังมีค่าจ้างแรงงานต่ำ และมีทรัพยากรอยู่มาก ได้สร้างแรงจูงใจและดึงดูดให้นักลงทุนจากต่างประเทศเข้าไปตั้งรากฐานการผลิตในลาวมากขึ้น
6. มีเส้นทางเชื่อมระหว่างไทย - จีน ดังนั้นประเทศไทยและจีน จึงให้ความสนใจสปป.ลาว เพื่อพัฒนาด้านการเศรษฐกิจ การคมนาคม และการท่องเที่ยว โดยเฉพาะในด้านการท่องเที่ยว สามารถทำรายได้แก่สปป.ลาว อย่างไม่มีขีดจำกัด

ข้อจำกัดในการพัฒนาเศรษฐกิจของสปป.ลาว

1. ปัญหาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่ไม่เพียงพอและขาดคุณภาพ เช่น ระบบโทรคมนาคมที่ล่าช้าและไม่ทั่วถึง ระบบถนนส่วนใหญ่อยู่ในสภาพไม่ดีและไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่เป็นต้น
2. ขาดบุคลากรที่จำเป็นต่อการพัฒนาประเทศ
3. กฎระเบียบของลาวมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอไม่คงที่
4. ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือ เพราะขาดการศึกษาและฝึกอบรม
5. ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งออกสูง เนื่องจากสปป.ลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล จำเป็นต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้าน
6. สปป.ลาวเรียกเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่สูงและไม่แน่นอน
7. สปป.ลาวต้องพึ่งความช่วยเหลือจากต่างประเทศในด้านการเงิน
8. ระบบการเงินการธนาคารขาดความคล่องตัว

ภาคผนวก ค

ข้อมูลพื้นฐาน

อนุภาค ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

1. ลักษณะทางกายภาพ

พื้นที่อนุภาค ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนครอบคลุมบริเวณด้านเหนือสุดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ เทือกเขาภูพาน เทือกเขาภูกระดึงและแอ่งที่ราบสกลนคร ซึ่งเริ่มตั้งแต่บริเวณชายขอบเทือกเขาภูพานขึ้นไปทางเหนือจนจรดริมแม่น้ำโขงในเขตจังหวัดหนองคาย และตั้งแต่เทือกเขาภูกระดึงทางทิศตะวันตกไปจนจรดฝั่งแม่น้ำโขงในเขตจังหวัดนครพนม มีพื้นที่รวมประมาณ 49,943,715 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 9.74 ของพื้นที่รวมทั้งประเทศ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ประกอบด้วย 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเลย สกลนคร อุดรธานี หนองคาย หนองบัวลำภู และนครพนม โดยมีเมืองอุดรธานี เป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญของอนุภาค ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 เป็นต้นมา

พื้นที่ของตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ประกอบด้วยส่วนที่เป็นเทือกเขา และที่ราบลุ่มแม่น้ำ บริเวณเทือกเขา คือ เทือกเขาภูพานและเทือกเขาภูกระดึง มีพื้นที่ป่าไม้ประปราย โดยเฉพาะในเขตอุทยานแห่งชาติในจังหวัดเลย สกลนคร และอุดรธานี ส่วนพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำ คือ บริเวณที่ราบแอ่งสกลนคร เป็นเขตที่มีแหล่งน้ำขนาดใหญ่ และเป็นเขตที่มีโอกาสได้รับอิทธิพลจากพายุดีเปรสชัน ทำให้มีฝนตกชุกมากกว่าบริเวณอื่นของภาค

แหล่งน้ำธรรมชาติในอนุภาค คือ แม่น้ำและทะเลสาบใหญ่ โดยแม่น้ำที่สำคัญในเขตอนุภาค คือ แม่น้ำเลย น้ำโขง น้ำก่ำ แม่น้ำและสาขาเหล่านี้ต่างไหลลงสู่มหาสมุทรอินเดีย ส่วนทะเลสาบขนาดใหญ่ ได้แก่ หนองหาน จังหวัดสกลนคร หนองหานกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี และหนองญาติ จังหวัดนครพนม ทะเลสาบเหล่านี้ใช้ประโยชน์เป็นแหล่งน้ำจืดที่สำคัญของอนุภาค และการสร้างระบบชลประทาน เช่น เขื่อนน้ำอูน และเขื่อนน้ำพุง ที่จังหวัดสกลนคร โครงการห้วยหลวงที่จังหวัดอุดรธานี เป็นต้น

ในการศึกษารั้วนี้จำเป็นต้องกล่าวถึงอนุภาคบางส่วน เพราะหนองคายเป็นจังหวัดหนึ่งที่รวมตัวอยู่ในอนุภาค 6 จังหวัดดังกล่าวไปแล้ว ฉะนั้นการพัฒนาและการเชื่อมโยงของโครงการต่าง ๆ ในบางอย่างจำเป็นต้องคำนึงผลเกี่ยวเนื่องในอนุภาคด้วย

2. โครงสร้างทางเศรษฐกิจ

โครงสร้างทางเศรษฐกิจหลักของอนุภาค ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน คือ เกษตรกรรมพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของอนุภาค ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ถั่วเหลือง ข้าวโพด ปอ ถั่วเขียว และพืชผักผลไม้ต่าง ๆ รวมทั้งการประมงน้ำจืดที่สำคัญของประเทศ

ส่วนภาคอุตสาหกรรมที่สำคัญของอนุภาค ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรโดยเฉพาะอุตสาหกรรมสีข้าว อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร ในอนุภาคนี้มีโรงสีข้าวรวมกันจำนวนมากกว่า 7,000 แห่ง แต่ส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กกระจายตามจังหวัดต่าง ๆ นอก

จากนี้ยังมีโรงงานมันเส้นและมันอัดเม็ด โรงงานน้ำตาล โรงงานสาวไหม และโรงงานผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูป รวมทั้ง โรงงานผลิตเครื่องเรือนจากไม้

หลังปี พ.ศ.2537 เป็นต้นมา แม้ว่าภาคอุตสาหกรรมในอนุภาค มีการขยายตัวมากขึ้น แต่มีข้อจำกัดที่ทำให้การขยายตัวไม่เพิ่มมากเท่าที่ควร เพราะโรงงานอุตสาหกรรมส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก ทำให้ไม่สามารถลงทุนนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต นอกจากนี้ประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือและช่างเทคนิค เกิดจากการเคลื่อนย้ายแรงงานไปทำงานต่างประเทศ ต่างถิ่น ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมของอนุภาค

สำหรับเศรษฐกิจนอกภาคเกษตร หลังปี พ.ศ.2537 เป็นต้นมา มีการขยายตัวในอัตราสูง เป็นผลมาจากการขยายตัวด้านการก่อสร้าง การค้าส่ง - ค้าปลีก การค้าบริการ ในขณะที่ภาคเกษตรขยายตัวลดลงเนื่องจากภาวะความแห้งแล้งและภัยทิ้งช่วง ทำให้ผลผลิตการเกษตรบางชนิดตกต่ำ ในขณะที่ราคาผลผลิตส่วนใหญ่ต่ำลง เพราะได้รับผลกระทบภาวะราคาสินค้าเกษตรในตลาดโลกซบเซาลง

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ประกอบด้วยจังหวัดชายแดนที่มีเขตติดต่อกับสปป.ลาว 3 จังหวัด คือ จังหวัดเลย หนองคายและนครพนม ทำให้สถานการณ์ทางการเมืองและการค้าชายแดนระหว่างไทย - ลาว มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจการค้าชายแดนของอนุภาคนี้นี้มาก โดยในปี พ.ศ.2539 การค้าชายแดนมีการขยายตัวสูงมาก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้ภาวะเศรษฐกิจของอนุภาคโดยรวมเติบโตในอัตราสูง เป็นผลทำให้การค้าและการบริการภายในอนุภาคเพิ่มสูงตาม

ปัญหาและข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศของ สปป.ลาว ในปัจจุบันพอสรุปได้ดังนี้

ด้านกายภาพ

ลักษณะภูมิประเทศไม่มีทางออกสู่ทะเล ประกอบไปด้วยภูเขาสูงชันเป็นส่วนใหญ่ ก่อให้เกิดอุปสรรคในการขนส่งสินค้าและมีต้นทุนการขนส่งสูง

ด้านเศรษฐกิจ

สปป.ลาว เริ่มพัฒนาเศรษฐกิจจากพื้นฐานที่ค่อนข้างต่ำมาก และประสบกับปัญหาการขาดดุลการค้าที่เรื้อรังมานาน อีกทั้งยังข้อจำกัดด้านเทคโนโลยีในการผลิต และการหารายได้ของภาครัฐ ทำให้ไม่สามารถทำการขุดค้นและพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างเต็มที่ นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านการกระจายรายได้ และประชากรส่วนใหญ่ยังมีรายได้ต่ำ ทำให้ขาดกำลังซื้อและส่งผลกระทบต่อตลาดสินค้าผู้บริโภคมีขนาดเล็ก

ด้านสังคม

การพัฒนาและขยายระบบการศึกษายังไม่พอเพียง การดำรงชีวิตของประชากรยังประกอบไปด้วยชนหลายเผ่าซึ่งมีการดำรงชีวิตที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะปัญหาการประกอบอาชีพทำไร่เลื่อนลอยโดยการวางป่า และเผาป่า ของประชากรในชนบางเผ่าก่อให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อม อีกทั้งเป็นการทำลาย

ทรัพยากรธรรมชาติของประเทศอย่างใหญ่หลวง นอกจากนี้วิถีชีวิตของประชากรส่วนใหญ่ ยังคงใช้ชีวิตแบบเรียบง่าย ไม่กระตือรือร้นกับการทำงานแบบภาคอุตสาหกรรม

ด้านประชากร

ประชากรในวัยแรงงานส่วนใหญ่ยังขาดการศึกษาในการพัฒนาแรงความรู้และมีมือแรงงาน อีกทั้งโครงสร้างประชากรมีน้อย และส่วนใหญ่กระจายอยู่ตามชนบท ไม่ค่อยมีการรวมตัวกันแบบสังคมเมือง ทำให้ตลาดภายในประเทศแคบ และอาจมีปัญหาในการขยายระบบโครงสร้างพื้นฐานไปยังภูมิภาคต่าง ๆ เพราะต้องลงทุนสูง

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ในปัจจุบันลาวยังขาดระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจอยู่มาก โดยเฉพาะปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งซึ่งยังไม่ได้รับการแก้ไข และยังไม่มียระบบทางรถไฟทำให้ไม่สามารถพัฒนาได้อย่างเต็มที่

ด้านอื่น ๆ

เนื่องจากในอดีตลาวตกอยู่ภายใต้การปกครองของต่างชาติมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานและผลจากสงครามอินโดจีนที่รุนแรง จนกระทั่งมีการเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองในลาว มีส่วนสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจลาวต้องชะงัก และส่งผลให้การพัฒนาเศรษฐกิจเป็นไปอย่างเชื่องช้า อีกทั้ง ระบบการเงิน การธนาคาร ยังขาดความคล่องตัว จะต้องพึ่งความช่วยเหลือจากต่างประเทศในด้านการเงิน และปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ กฎระเบียบของ สปป.ลาว ในเรื่องต่าง ๆ มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ไม่คงที่ ทำให้บางประเทศหรือที่จะเข้าไปลงทุนอย่างจริงจัง

สะพานมิตรภาพไทย - ลาว ปัจจัยที่กระตุ้นการพัฒนาประเทศ

การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว เพื่อติดต่อกนครเวียงจันทน์กับจังหวัดหนองคายทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ประกอบกับศักยภาพในด้านการพัฒนา สปป.ลาว ในปัจจุบัน รวมทั้งความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างลาวและไทย นอกจากจะเป็นปัจจัยที่เปิดกว้างและให้โอกาสด้านความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ แล้วทำให้การค้า การลงทุนใน สปป.ลาว ขยายตัวขึ้นแล้ว สะพานแห่งนี้ยังเป็นกุญแจสำคัญของสปป.ลาวที่เปิดเส้นทางออกสู่ทะเลได้อีกเส้นทางหนึ่ง ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้าเข้า - ออก สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น นอกจากนั้น การเตรียมให้สะพานมีการก่อสร้างทางรถไฟในอนาคต ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยให้ลาวสามารถพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมกับระบบเส้นทางรถไฟของไทยผ่านไปยังประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ได้อีกด้วย ดังนั้นสะพานแห่งนี้จึงนับเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยเร่งการกำหนดกลยุทธ์ และนโยบายการพัฒนาประเทศของสปป.ลาว และกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจขั้นต้น และการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งจากนครเวียงจันทน์ไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์หรือการส่งออก และยังช่วยให้

ลาวอยู่ในโครงข่ายคมนาคมขนส่งในระยะยาวได้ แต่ในระยะสั้น คาดว่าลาวน่าจะเป็นสถานีขนส่งปลายทางมากกว่าที่จะเป็นทางผ่าน ด้วยเหตุที่ลาวยังมีข้อจำกัดด้านต่าง ๆ อีกหลาย ๆ ด้าน

จากที่กล่าวมาทั้งหมดจะเห็นได้ว่าสะพานมิตรภาพไทย - ลาว มีส่วนช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาขึ้นใน สปป.ลาว ทั้งประเทศแล้วยังก่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจที่เป็นผลดีต่อการพัฒนาประเทศในระยะสั้นและระยะยาวอีกด้วย

ภาคผนวก ง

แนวทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่อินโดจีน

1. สภาพทั่วไปของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

1.1 สภาพพื้นที่และประชากร

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีพื้นที่ 105.5 ล้านไร่ หรือประมาณ 1 ใน 3 ของพื้นที่ประเทศไทย ลักษณะการใช้ที่ดินอาจแบ่งตามสภาพเศรษฐกิจได้เป็น 5 พื้นที่ ดังนี้

1.) พื้นที่เกษตร/ชลประทาน	5	ล้านไร่
2.) พื้นที่ชนบท/เกษตรน้ำฝน	60	ล้านไร่
3.) พื้นที่ชุมชนและเมือง	5	ล้านไร่
4.) พื้นที่ป่าอนุรักษ์	15	ล้านไร่
5.) พื้นที่ภูเขาถนน และอื่น ๆ	21	ล้านไร่

ปัจจุบันมีประชากรประมาณ 20 ล้านคน หรือประมาณ 1 ใน 3 ของประเทศ โดยประชากรส่วนใหญ่ของภาคอาศัยทำมาหากินอยู่ในพื้นที่ชนบท/เกษตรประมาณ 60 ล้านไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เป็นดินปนทรายไม่อุ้มน้ำ มีความอุดมสมบูรณ์ของดินต่ำ และบางแห่งเป็นดินเค็ม

1.2 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

โครงสร้างการผลิตของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้ปรับตัวเข้าสู่ภาคการค้า และบริการอย่างรวดเร็ว ขณะเดียวกันภาคเกษตรเริ่มลดความสำคัญลง ส่วนภาคอุตสาหกรรมยังไม่มี การขยายตัวเท่าที่ควร

1.) การผลิตรวมของภาคใหญ่เป็นอันดับสองรองจากภาคกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ในระยะ 8 ปี ที่ผ่านมา มีอัตราขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 6.4 ต่อปี โดยในปี 2532 มีมูลค่าการผลิตรวม 229,800 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13 ของประเทศมีรายได้เฉลี่ยต่อคนประมาณ 11,980 บาท ต่อปี นับเป็นภาคที่มีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่ำสุด ของประเทศ

2.) โครงสร้างการผลิตหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้มีการปรับปรุงตัวจากการผลิตสาขาเกษตร ซึ่งเดิมมีสัดส่วนถึงร้อยละ 34.5 ของการผลิตรวมในปี 2524 โดยลดลงเหลือเป็นร้อยละ 27.5 ในปี 2532 ขณะที่สัดส่วนการผลิตสาขาการค้า และบริการเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 32.8 เป็นร้อยละ 34.5 ในช่วงระยะเวลาเดียวกันส่วนการผลิตสาขาอุตสาหกรรม มีสัดส่วนค่อนข้างคงที่ประมาณร้อยละ 7 ของการผลิตรวมทั้งภาค

3.) มีการอพยพของแรงงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ไปหาโอกาสใหม่ที่ดีกว่าในกรุงเทพมหานคร และอื่น ๆ ตลอดคนต่างประเทศเป็นจำนวนมาก สภาพทางสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงมีปัญหาการขาดชีวิตครอบครัวที่อบอุ่น

1.3 สภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลัก

โครงข่ายคมนาคมทางบก

1) โครงข่ายถนน ในระยะที่ผ่านมาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้รับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัด และทางหลวงชนบท เชื่อมโยงกับทางหลวงแผ่นดินสายหลัก ๆ ของภาคได้โดยตลอด ทางหลวงสายหลักที่สำคัญของภาคที่เชื่อมโยงกันประกอบด้วย

- ทางหลวงสายนครราชสีมา - ขอนแก่น - หนองคาย เป็นทางหลวงสายสำคัญตอนกลางของภาคตลอดแนวเหนือ - ใต้
- ทางหลวงสายขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - สกลนคร - นครพนม เป็นทางสายหลักที่เชื่อมโยงจังหวัดทางตอนกลางกับตอนบนของภาคทางทิศตะวันออก
- ทางหลวงสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ยโสธร - อุบลราชธานี เป็นทางสายหลักที่เชื่อมโยงจังหวัดตอนกลางกับตอนล่าง ของภาคทางทิศตะวันออก
- ทางหลวงสายขอนแก่น - ชุมแพ - เลย เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมโยง จังหวัดตอนกลางกับตอนบนของภาคตะวันตก ซึ่งสามารถ เชื่อมโยงกับระบบทางคมนาคมของภาคเหนือ
- ทางหลวงสายนครราชสีมา - บุรีรัมย์ - สุรินทร์ - ศรีสะเกษ - อุบลราชธานี เป็นทางสายหลักที่เชื่อมโยงจังหวัดที่อยู่ตอนล่างของภาค

2) โครงข่ายทางรถไฟ ปัจจุบันมี 2 เส้นทาง คือ

- เส้นทางกรุงเทพ - หนองคาย ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดทางตอนบน และตอนกลางของภาค
- เส้นทางกรุงเทพ - อุบลราชธานี เป็นเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดทาง ตอนล่าง ของภาค
- นอกจากนั้น ในอนาคตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะสามารถเชื่อมโยงได้โดยตรงกับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกไม่ต้องผ่าน กทม. โดยการรถไฟฯ จะก่อสร้างทางรถไฟสายคลองแก้ว - แก่งคอย ซึ่งจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือได้

โครงข่ายคมนาคมทางอากาศ

- ปัจจุบันภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีสนามบินพาณิชย์จำนวน 6 แห่งให้บริการผู้โดยสาร และขนส่งสินค้าภายในประเทศเป็นหลัก ดังนี้

- (1) สนามบินขอนแก่น
- (2) สนามบินอุบลราชธานี
- (3) สนามบินเลย
- (4) สนามบินอุดรธานี
- (5) สนามบินสกลนคร
- (6) สนามบินนครราชสีมา

- สนามบินขอนแก่น ปัจจุบันเป็นศูนย์กลางเส้นทางบินระยะสั้น เชื่อมโยงกับจังหวัดต่าง ๆ ภายในภาค และการบินเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- สนามบินอุบลราชธานี เป็นสนามบินนานาชาติเพียงแห่งเดียวของภาค

โครงข่ายพลังงาน

- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีแหล่งผลิตไฟฟ้า 8 แห่ง มีกำลังผลิต ติดตั้งรวมประมาณ 493 เมกกะวัตต์ ในขณะที่กำลังผลิตทั้งประเทศประมาณ 9,600 เมกกะวัตต์
- แหล่งผลิตไฟฟ้าในภาค ประกอบด้วย แหล่งผลิตโดยใช้พลังน้ำ 5 แห่ง มีกำลังผลิตติดตั้งรวม 108.3 เมกกะวัตต์ ผลิตจากโรงไฟฟ้ากังหันก๊าซ 2 แห่ง มีกำลังผลิตติดตั้งรวม 30 เมกกะวัตต์ และผลิตจากโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วม 1 แห่ง มีกำลังผลิตติดตั้ง 355 เมกกะวัตต์
- ปัจจุบันมีระบบส่งไฟฟ้าแรงสูงขนาด 115 กิโลวัตต์ และ 230 กิโลวัตต์ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการเชื่อมโยง 2 ลักษณะ คือ
 - (1) เชื่อมโยงภายในประเทศกับภาคเหนือ และภาคกลาง ซึ่งทำให้สามารถเชื่อมโยงระบบส่งไฟฟ้าได้ทั่วประเทศ
 - (2) เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ของประเทศไทยกับสปป.ลาวตอนเหนือ ที่โรงไฟฟ้าน้ำเขื่อนน้ำงึม ซึ่งไทยซื้อไฟฟ้าจากสปป.ลาว และเชื่อมโยงระบบส่งไฟฟ้าจากเขื่อนสิรินธรกับ สปป.ลาวตอนใต้ ณ จุดเชื่อมโยงจังหวัดนครพนม - ท่าแขก และมุกดาหาร - สุวรรณเขต ซึ่งไทยขายไฟฟ้ากลับคืนให้สปป.ลาว

2. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเงื่อนไขใหม่ของการพัฒนา

การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือในระยะที่ผ่านมา แม้รัฐจะมุ่งหน้าในการแก้ไขปัญหาความแห้งแล้ง และปัญหาความยากจน แต่ก็มิได้ละเลยความพยายามที่จะยกระดับการพัฒนา เพื่อเพิ่มฐานะทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้ทัดเทียมกับพื้นที่อื่นของประเทศ ดังนั้นภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของโลก จึงทำให้สามารถใช้ศักยภาพที่มีอยู่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อเปิดมิติใหม่ของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้เงื่อนไขใหม่ 3 ประการ ดังนี้

2.1 เงื่อนไขที่ 1 : การเปลี่ยนแปลงภายในประเทศ

(1) ด้านเศรษฐกิจ : เศรษฐกิจไทยก้าวสู่การเป็นเศรษฐกิจด้านหน้าของภูมิภาค

- การขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงปี 2531 - 2534 ซึ่งมีอัตราการขยายตัวเกินร้อยละ 10 แม้ชะลอตัวลงเล็กน้อยนับตั้งแต่ ปี 2535 อย่างไรก็ตามคาดว่าอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจตลอดช่วงแผนฯ 7 จะเฉลี่ยร้อยละ 7.8
- โครงสร้างการผลิตของประเทศ ได้เปลี่ยนแปลงความเป็นอุตสาหกรรม โดยมีสัดส่วนมูลค่าการผลิตของสาขาอุตสาหกรรม ต่อผลผลิตรวมเพิ่มจากร้อยละ 25.8 ในปี 2531 เป็นร้อยละ 30.8 ในปี 2536 การส่งออกขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม ซึ่งในปี 2534 มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 76 ของมูลค่า การส่งออกทั้งหมด
- นโยบายเศรษฐกิจของรัฐมีความต่อเนื่องเน้นระบบเศรษฐกิจเสรี การผ่อน คลายกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการลงทุน การส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีบทบาทนำในการตัดสินใจด้านการลงทุน
- ระบบเศรษฐกิจไทยเปิดกว้างสู่นานาชาติ และมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การค้า การเงิน การท่องเที่ยว ของภูมิภาค
- การเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีแนวโน้มเข้าสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมมากขึ้น คาดว่าการขยายตัวในภาคอุตสาหกรรมจะมีมากกว่าร้อยละ 20 เมื่อสิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7

(2) ด้านการพัฒนา : มีการเปิดประตูใหม่ทางเศรษฐกิจของประเทศ บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

- รัฐได้พัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นฐานอุตสาหกรรมใหม่ที่สามารถทำการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ แข่งขันกับตลาดได้ มีท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง และมาบตาพุด ตลอดจนสนามบินอู่ตะเภา เป็นประตูใหญ่ของประเทศที่สามารถเชื่อมโยงสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้โดยตรง
- กำลังก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงสายสัตหีบ - พนมสารคาม - กบินทร์บุรี - นครราชสีมา เพื่อเชื่อมโยงประตูใหม่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- กำลังก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสีบแก้ว - แก่งคอย เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เข้ากับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกโดยไม่ต้องไปผ่านเข้ากรุงเทพมหานครก่อน
- จะมีทางหลวงสายใหม่ แหลมฉบัง - สระแก้ว - สุรินทร์ - ยโสธร - มุกดาหารเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบังผ่าน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

(3) ด้านการท่องเที่ยว : ทำรายได้เงินตราต่างประเทศเข้าประเทศเป็นอันดับ 1

- การท่องเที่ยวขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น อย่างมาก และมีรายได้ที่เกี่ยวข้องจากการท่องเที่ยว กระจายไปสู่พื้นที่ต่างๆ ได้อย่างกว้างขวาง
- มีแนวโน้มจะขยายตัวได้ดีต่อไปในพื้นที่อื่นๆ ซึ่งรวมถึงภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วย

**(4) ด้านทรัพยากรธรรมชาติ : มีวัตถุประสงค์เพื่อการผลิตทางด้าน
อุตสาหกรรม**

- นอกจากหินเกลือ และโปแตชแล้วมีการขุดพบก๊าซธรรมชาติที่จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ สกลนคร ฯลฯ ที่มีปริมาณเพียงพอนำมาใช้ประโยชน์ ในเชิงพาณิชย์ได้

2.2 เงื่อนไขที่ 2 : การเปลี่ยนแปลงต่างประเทศ

**(1) ด้านการเมืองระหว่างประเทศ : บรรยากาศเผชิญหน้าระหว่าง
ประเทศมหาอำนาจ เริ่มหมดไป**

- ทุกประเทศเริ่มมีการติดต่อสร้างความสัมพันธ์ ด้านการค้าขายขึ้น ตลอดจนการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ค้าขายกับกลุ่มอื่น โดยไม่คำนึงถึงลัทธิทางการเมือง
- ประเทศไทยถือว่ามีความสัมพันธ์ในทางที่เป็นมิตรกับเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกับกลุ่มประเทศอินโดจีน

**(2) ด้านความร่วมมือกันทางเศรษฐกิจ : มีการร่วมมือทางเศรษฐกิจใน กลุ่ม
อนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ
(กัมพูชา ลาว พม่า ไทย เวียดนาม
และมณฑล ยูนนานของจีน)**

- สถานการณ์ทางเศรษฐกิจ ของประเทศอินโดจีนเปลี่ยนไปในทางดีขึ้น กลุ่มประเทศอินโดจีนได้เริ่มดำเนินนโยบายผ่อนคลายทางเศรษฐกิจโดยส่งเสริมระบบการค้าเสรี และสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศ
- กลุ่มประเทศอินโดจีนเป็นจุดดึงดูดการลงทุนแห่งใหม่ จากต่างประเทศ เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติ แหล่งแร่ แหล่งพลังงานมหาศาล และมีประชากรรวมถึงประมาณ 80 ล้านคน ซึ่งหมายถึงตลาดที่มีขนาดใหญ่ และโอกาสการขยายตัวอีกมาก
- ประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ได้แสดงความสนใจร่วมกันที่จะพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงในอนุภาค ทั้งทางถนน/รถไฟ/สนามบิน/ทางน้ำ ตลอดจนแผนงานด้านสื่อสาร โทรคมนาคม และพลังงาน

(3) ด้านการลงทุนระหว่างประเทศ : โอกาสการลงทุนในอินโดจีนเปิดกว้าง
เพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุน และ
การท่องเที่ยวของภูมิภาคนี้

- ปัจจุบันการลงทุนระหว่างประเทศ เป็นลักษณะบริษัทข้ามชาติอย่างแท้จริงมากขึ้น โดยเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายทางการค้า ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่บริษัทเหล่านี้ให้ความสนใจสูงที่จะเข้ามาลงทุน เพื่อเป็นสะพานเข้าสู่กลุ่มประเทศอินโดจีน

2.3 เงื่อนไขที่ 3 : ศักยภาพของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

(1) ด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ : ได้เปรียบด้านที่ตั้งที่อยู่ติดกับกลุ่ม
ประเทศอินโดจีน และสามารถ เชื่อม
โยงไปสู่ประเทศจีนตอนใต้ได้

- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นพื้นที่ที่ถูกปิดล้อม ไม่มีทางออกสู่ทะเล แต่ปัจจุบันสามารถเชื่อมโยงเข้ากับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและมาบตาพุดบริเวณฝั่งทะเลตะวันออกได้โดยตรง

- มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะทางถนนค่อนข้างสมบูรณ์ ตลาด และแหล่งวัตถุดิบ ในกลุ่มประเทศอินโดจีนสามารถเชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ได้ จึงมีข้อได้เปรียบที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ดังกล่าว

(2) ด้านปัจจัยการผลิต : มีที่ดิน แรงงาน และวัตถุดิบ

- มีที่ดินกว้างขวางและราคาถูก สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ และอุตสาหกรรมได้

- มีแรงงานมากเป็นแรงงานที่มีคุณภาพ ฝึกได้ง่าย มีวินัยและความอดทนสูง มีทรัพยากรธรรมชาติและวัตถุดิบจำนวนมาก ทั้งในภาคเองและในกลุ่มประเทศอินโดจีน ซึ่งมีปริมาณมากพอที่จะนำมาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้ เช่น หินเกลือ โปแตช และก๊าซธรรมชาติ/น้ำมัน ในเวียดนาม แร่เหล็ก โปแตช ทองแดง และอื่นๆ ในสปป.ลาวและ ยูนนาน

(3) ด้านทรัพยากรการท่องเที่ยว : มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งประวัติศาสตร์
และวัฒนธรรม

- ตะวันออกเฉียงเหนือมีพื้นที่ป่าเขาที่มีทิวทัศน์สวยงามและภูมิอากาศหนาวเย็น เช่น จังหวัดเลย และมีแหล่งธรรมชาติที่มีทัศนียภาพริมฝั่งแม่น้ำ เช่น บริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง-ชี-มูล

- เป็นแหล่งอารยธรรมเก่าแก่แห่งหนึ่งของโลก จึงมีแหล่งประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม จำนวนไม่น้อยที่เป็นจุดสนใจของนักท่องเที่ยว เช่น ปราสาทหินเขาพนมรุ้ง บริเวณบ้านเชียง ปราสาทหินเขาพระวิหาร ฯลฯ

3. โอกาสใหม่และแนวทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

เงื่อนไขใหม่ของการพัฒนาที่เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลง ด้านเศรษฐกิจและการเมืองทั้งภายใน และภายนอกประเทศ ประกอบกับศักยภาพที่มีอยู่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้สร้างโอกาสในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือขึ้น รวม 4 โอกาส คือ

- โอกาสที่ 1 :** โอกาสที่จะสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้ผลผลิตทางด้านการเกษตร วัตถุดิบที่มีอยู่ในภาค เช่น ก๊าซธรรมชาติ ไปแทช หินเกลือ ตลอดจนวัตถุดิบที่จัดหามาได้จากนอกภาค เพื่อผลิตสินค้าแข่งขันกับตลาดโลกได้
- โอกาสที่ 2 :** โอกาสที่สามารถติดต่อทำธุรกิจ การค้า การลงทุน รวมทั้งการนำ เข้าวัตถุดิบและทรัพยากรจากกลุ่ม ประเทศอินโดจีน เพื่อประกอบการอุตสาหกรรมได้
- โอกาสที่ 3 :** โอกาสที่จะเป็นศูนย์ประสานความช่วยเหลือทางการเงิน ด้านวิชาการและด้านเทคโนโลยีจากนานาชาติ เพื่อฟื้นฟูบูรณะกลุ่มประเทศอินโดจีน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ทางการเมือง ของกลุ่มประเทศอินโดจีน
- โอกาสที่ 4 :** โอกาสที่จะสามารถพัฒนาด้านการท่องเที่ยว เพื่อสนองความต้องการของตลาดนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ ในพื้นที่ที่มีศักยภาพในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เชื่อมโยงเป็นวงจรท่องเที่ยวเกี่ยวกับกลุ่มประเทศอินโดจีนภายใต้โอกาส และมีติใหม่ของการพัฒนา ภาคตะวันออกเฉียงเหนือดังกล่าวดังกล่าวเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จะเปิดกว้าง สุนานาชาติมากขึ้น โดยจะมีบทบาทที่สำคัญ ดังนี้

3.1 เป็นฐานการผลิตทางด้านอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงสู่อินโดจีนและประตูชายฝั่งทะเลตะวันออก

- วัตถุดิบที่ค้นพบใหม่ในภาค และวัตถุดิบที่จัดหามาได้จากนอกภาค โดยเฉพาะวัตถุดิบจากกลุ่มประเทศอินโดจีน จะเป็นปัจจัยสนับสนุนการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม เพื่อการส่งออกสู่อินโดจีนและตลาดโลก
- นครราชสีมาจะเป็นฐานอุตสาหกรรมวิศวกรรม และอุตสาหกรรมการ เกษตรเพื่อการส่งออกที่เชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานคร และพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก
- ขอนแก่นและอุดรธานี จะเป็นฐานอุตสาหกรรมการเกษตร เครื่องจักรกล และอุปกรณ์การเกษตร และอุตสาหกรรมบริการที่เชื่อมโยงกับตลาดอินโดจีน

แนวทางการพัฒนา

- 1) ปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมทางบกเชื่อมโยงระหว่างเมืองต่าง ๆ ภายในภาคตลอดจนการเชื่อมโยงสู่อินโดจีน และพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก
 - ขยายถนนสายนครราชสีมา - ขอนแก่น - อุดรธานี - หนองคาย เป็น 4 ช่องจราจร
 - ปรับปรุงถนนทางรถไฟสายลัดหีบ - พนมสารคาม - กบินทร์บุรี - นครราชสีมา
 - ก่อสร้างทางรถไฟสายคลองสิบแก้ว - แก่งคอย เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟภาคตะวันออกเฉียงเหนือเข้ากับ พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก
 - ก่อสร้างทางหลวงสายใหม่ แหลมฉับัง - สระแก้ว - สุรินทร์ - ยโสธร - มุกดาหาร เพื่อเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่างเข้ากับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

- 2) ส่งเสริมอุตสาหกรรมเดิมที่มีอยู่แล้ว ให้ขยายฐานการผลิตให้กว้างขึ้น เพื่อชักนำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และเตรียมรับความต้องการของตลาดในอินโดจีน เช่น อุตสาหกรรมต่อเนื่อง และเตรียมรับความต้องการของตลาดในอินโดจีน เช่น อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร อุตสาหกรรมผลิตผสมปลอม ดอกไม้ประดิษฐ์ เครื่องเงินและเจียระไนพลอย และเครื่องประดับการตัดเย็บเสื้อผ้า
 - 3) ส่งเสริมการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่เหมาะสม โดยสนับสนุนโครงสร้าง
 - 4) พื้นฐานอย่างครบถ้วน
 - 5) ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีมาใช้ในการผลิตและการบรรจุหีบห่อ
 - 6) ส่งเสริมการพัฒนาและฝึกอบรมฝีมือแรงงาน

3.2 เป็นประตูการค้าและการลงทุนสู่อินโดจีน

- จากนโยบายเรื่องการเงินเสรีของรัฐ การขยายบทบาทธนาคารพาณิชย์ไทยในอินโดจีน การขยายขอบเขตการใช้เงินบาท การส่งเสริมกิจการวิเทศนกิจ (BIBF) การจัดตั้งธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า จะช่วยส่งเสริมการค้าการลงทุน และเสริมสร้างบทบาทผู้ให้บริการด้านการเงินระหว่างประเทศ และ นำไปสู่การพัฒนาบทบาทของไทย ในการเป็นศูนย์กลางการเงินในภูมิภาคอินโดจีน
- การดำเนินนโยบายผ่อนคลายเป็นข้อจำกัดต่าง ๆ ของไทยจะเอื้อให้มีการติดต่อธุรกิจค้าขายกับกลุ่มประเทศอินโดจีนมากขึ้น อาทิเช่น การยกเลิกการผูกขาดของ รสพ. ในการขนส่งสินค้าระหว่างไทย - ลาว การยกเลิกรายการสินค้าควบคุมจากเดิม 273 รายการ เหลือเพียง 29 รายการ การเปิดด่าน สุลกากรถาวรเพื่อค้าขายกับลาว และการผ่อนคลายนขั้นตอนการชำระเงินส่งชำระเงินส่งสินค้า
- อุดรธานีจะเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า และการเงินกับกลุ่มประเทศอินโดจีนเพื่อผลิตสินค้าอุตสาหกรรม

- หนองคาย นครพนม มุกดาหาร และอุบลราชธานี จะเป็นประตูการค้าชายแดนที่เชื่อมโยงเข้ากับฐานอุตสาหกรรม และการบริการของภาค

แนวทางการพัฒนา

- 1) ปรับปรุงก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมทางบกเชื่อมโยงระหว่างเมืองต่าง ๆ
- 2) ภายในภาค ตลอดจนการเชื่อมโยงสู่อินโดจีนกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก
- 3) ปรับปรุงสนามบินและโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับประเทศอินโดจีน
- 4) จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม/เขตอุตสาหกรรมบริเวณเมืองที่เป็นจุดผ่านแดน
- 5) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ให้

เพียงพอ สนับสนุนธุรกิจการค้า การลงทุน ตามแนวชายแดน

3.3 เป็นศูนย์กลางการฟื้นฟูบูรณะอินโดจีน

- กลุ่มประเทศอินโดจีนได้หันมาพัฒนาฟื้นฟูบูรณะประเทศ ประกอบกับกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว และองค์กรนานาชาติ เริ่มให้ความช่วยเหลือทางด้านเศรษฐกิจ/การเงิน ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีโอกาสเป็นศูนย์กลาง การประสานงานความช่วยเหลือของนานาชาติได้ ทั้งนี้ เนื่องจากทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้ชิดกับกลุ่มประเทศอินโดจีน และมีโครงข่ายคมนาคม รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ พร้อมอยู่แล้ว

- ประเทศไทยสามารถให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจและวิชาการกับ สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม โดยเฉพาะความร่วมมือด้านการศึกษา การฝึกอบรม การให้ความช่วยเหลือด้านผู้เชี่ยวชาญเพื่อการวิจัย การเกษตร และการสาธารณสุข ซึ่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะมีบทบาทในการเป็นฐานในการฝึกอบรม การวิจัย และถ่ายทอดเทคโนโลยี รวมถึงความช่วยเหลือที่จะนำไปใช้ในการฟื้นฟูบูรณะอินโดจีน โดยมีสถาบันการศึกษาและการวิจัยระดับสูงทั้งที่มีอยู่แล้ว และตั้งขึ้นในอนาคต รองรับได้แก่

- มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
- มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
- สถาบันและวิทยาลัยต่าง ๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชน

แนวทางการพัฒนา

- 1) พัฒนา/ปรับปรุงสนามบินขอนแก่นให้เป็นสนามบินนานาชาติ
- 2) ปรับปรุงระบบสื่อสารโทรคมนาคมให้มีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยงกับนานาชาติได้
- 3) พัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นในเมืองหลัก
- 4) สนับสนุนมหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

เพื่อพัฒนาให้เป็นฐานบริการและสนับสนุนด้านเทคโนโลยีให้แก่กลุ่มประเทศอินโดจีน

5) กำหนดมาตรการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และให้สิทธิพิเศษอย่างเต็มที่เท่าที่กฎหมาย/ระเบียบเอื้ออำนวย เพื่อเป็นการจูงใจนานาชาติ เช่น อาจจัดเตรียมที่ดินสำหรับการตั้งสำนักงานให้ อำนวยความสะดวกเป็นพิเศษ เคารพเจ้าหน้าที่ต่างประเทศ ฯลฯ

3.4 เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวสู่อินโดจีน

- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นแหล่งอารยธรรมขอมเก่าแก่แห่งหนึ่งของโลกและมีแหล่งธรรมชาติที่เชื่อมโยง เข้ากับแหล่งท่องเที่ยวระดับโลกในประเทศเพื่อนบ้าน ที่สำคัญคือ แหล่งท่องเที่ยวกลุ่มปราสาทหินตอนล่างของภาคที่มีโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงกับปราสาทหินเขาพระวิหาร และนครวัดในกัมพูชา
- อุบลราชธานี และมุกดาหารจะเป็นประตูการท่องเที่ยวของภาคที่เปิดสู่กัมพูชา และกับวงจรท่องเที่ยวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครราชสีมา - บุรีรัมย์ - สุรินทร์ - ศรีสะเกษ - อุบลราชธานี - มุกดาหาร)
- เลย หนองคาย นครพนม และมุกดาหารจะเป็นศูนย์กลางสนับสนุนการท่องเที่ยวในบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง

แนวทางการพัฒนา

- 1) โครงการจัดระบบโครงข่ายถนนเชื่อมโยงพื้นที่ท่องเที่ยวทุกแหล่ง
- 2) โครงการสนับสนุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างพื้นฐานในเมืองที่เป็นฐานการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทั้งใน และต่างประเทศ
- 3) โครงการพัฒนาระบบสื่อสารโทรคมนาคม เชื่อมโยงกับนานาชาติ
- 4) โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาทำเทียบเรือ เพื่อการท่องเที่ยว
- 5) โครงการส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยว โดยเฉพาะกิจการในระดับท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ได้มาตรฐานสำหรับการท่องเที่ยว เช่น ยานพาหนะ ระบบสื่อสาร เป็นต้น
- 6) โครงการส่งเสริมให้มีที่พักแรมระดับมาตรฐานโดยเฉพาะเมืองที่อยู่ในเขตการท่องเที่ยว และในแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งที่มีศักยภาพ
- 7) โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมพื้นบ้าน เพื่อผลิตของที่ระลึกสำหรับนักท่องเที่ยว
- 8) โครงการจัดระบบประชาสัมพันธ์ และการตลาดในต่างประเทศ โดยประสานความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชนอย่างต่อเนื่อง

4. แผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน : เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่อินโดจีนและจีนใต้

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง ระหว่างกลุ่มประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า ไทย เวียดนาม มณฑลยูนนานของสาธารณรัฐประชาชนจีน นั้นเป็นกลไกสำคัญเบื้องต้นที่จะเปิดมิติใหม่การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่อินโดจีน และนานาชาติในระยะยาว กลุ่มโครงการที่มีลำดับความสำคัญสูง ประกอบด้วย

1. แผนงานด้านการขนส่ง ได้แก่ การพัฒนาโครงการถนน รถไฟ สนามบิน และการขนส่งทางน้ำ เพื่อเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต ตลอดจนเมืองศูนย์กลางทางการค้า และบริการที่สำคัญของทั้ง 6 ประเทศให้สามารถถ่ายเทสินค้า/ผลผลิต และเคลื่อนย้ายแรงงาน และนักท่องเที่ยวให้กระจายไปสู่พื้นที่ส่วนต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง สะดวก รวดเร็ว

1.1 โครงการถนน สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม

กลุ่มที่ 1 : เชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย กับสปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม

(1) ถนนสายอรัญประเทศ - พนมเปญ - ไซ่ง่อน (เวียดนาม) ระยะทาง 48 กิโลเมตร กำลังก่อสร้างโดยทหารช่างจากไทย มีกำหนดจะแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. 2536 นี้ ส่วนช่วงที่เหลือจำเป็นต้องบูรณะทางลาดยางเดิมให้ได้มาตรฐาน ถนนเส้นนี้นับเป็นถนนเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดในอนุภาคนี้อย่างยิ่ง

(2) ถนนจากช่องเม็ก (จ.อุบลราชธานี) - เมืองปากเซ (สปป.ลาว) - ชายแดนตอนเหนือของกัมพูชา ระยะทางประมาณ 140 กิโลเมตร ขณะนี้ทางบางตอนกำลังบูรณะโดยความช่วยเหลือทางการเงินจากธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย จีน และสวีเดน

(3) ถนนจากมุกดาหาร - สุวรรณเขต (ลาว) - กวางตรี (เวียดนาม) เป็นถนนในแนวตะวันตก - ตะวันออก เพื่อเชื่อมมุกดาหารเข้ากับโครงข่ายถนนของเวียดนาม ผ่านสปป.ลาว ระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร และจะทำให้สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือดานังซึ่งอยู่ตอนใต้ของกวางตรี ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ได้ด้วย

(4) ถนนจากนครพนม - เมืองคำเกิด (สปป.ลาว) - วินห์ (เวียดนาม) ระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร เป็นถนนในแนวทะแยง ตะวันตกเฉียงใต้ - ตะวันออกเฉียงเหนือ โดยจุดปลายทางที่เมืองวินห์ขณะนี้ทำเรือน้ำลึก 4 - 5 เมตร รับเรือขนาดความยาว 150 เมตรอยู่แล้ว นอกจากนี้จะทำให้สามารถเดินทางจากนครพนมถึงฮานอย ได้ในระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตร รวมทั้งเดินทางไปบริเวณชายทะเลตอนใต้ประเทศจีนได้

(5) ถนนจากนครพนม - เมืองคำเกิด (สปป.ลาว) - เมืองฮอนลา (เวียดนาม) ซึ่งเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของถนนตา (4) ข้างต้น โดยเป็นถนนในแนวตะวันตก - ตะวันออก ซึ่งในอนาคตสามารถพัฒนาจุดปลายทางที่เมืองฮอนลาให้เป็นที่เรือน้ำลึกได้ เนื่องจากมีทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม

(6) ถนนและสะพานข้ามแม่น้ำโขง หนองคาย - เวียงจันทน์ ขณะนี้งานก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 60 การก่อสร้างจะแล้วเสร็จเปิดใช้งานได้กลางปี พ.ศ. 2537

(7) ถนนจากอำเภอท่าลี่ (จ.เลย) - ไชยบุรี (สปป.ลาว) ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร ข้ามแม่น้ำเหืองที่ชายแดนก่อน ทางสายนี้จะเปิด จ. เลย ให้เชื่อมต่อกับเมืองหลวงพระบางได้โดยตรง

กลุ่มที่ 2 : เชื่อมโยงระหว่างภาคเหนือของไทยกับลาว พม่า และจีนตอนใต้

(8) ถนนจากแม่สาย - เชียงตุง (พม่า) - ท่าฟ้อ (จีน) ระยะทาง 245 กิโลเมตร และเปิดเพื่อการท่องเที่ยวแล้ว

(9) ถนนจาก จ.เชียงใหม่ - เมืองหลวงน้ำทา (ลาว) ระยะทาง 195 กิโลเมตร เป็นทางดิน ยังไม่มีสะพานในเส้นทาง จึงไม่สามารถเดินทางด้วยรถยนต์นั่งที่เมืองหลวงน้ำทามีถนนลาดยางต่อเข้า กับจีนตอนใต้ และกับโครงข่ายถนนของลาวตอนเหนือ

(10) ถนนจาก อ.ทุ่งช้าง - เมืองหงสา (ลาว) - เมืองไชยบุรี (ลาว) ระยะทางประมาณ 130 กิโลเมตร โดยขณะนี้บริษัทไทยลาวลิคไนต์จำกัด ของไทยซึ่งได้ประทานบัตรทำเหมืองลิกไนต์ในลาวจะเป็นผู้ก่อสร้างเป็นทางลูกรัง ทำให้เปิดพื้นที่ จ.น่าน ให้เดินทางเข้าไปยังเมืองหลวงพระบางได้โดยตรง

1.2 โครงการทางรถไฟ

(1) ทางหลวงรถไฟสายอรัญประเทศ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ซิตี้

(2) โดยเส้นทางรถไฟช่วงอรัญประเทศ - พนมเปญ เป็นเส้นทางที่มีอยู่เดิมแต่ไม่ได้เปิดใช้งานตลอดจนไม่ได้บูรณะเป็นเวลานาน ทำให้อยู่ในสภาพชำรุดมาก สมควรจะบูรณะให้มีสภาพดีดังเดิม นอกจากนี้ควรขยายโครงข่ายทางรถไฟ จากพนมเปญไปยังเมืองโฮจิมินห์ซิตี้ เพื่อต่อเชื่อมทางรถไฟของไทยกับพม่า และเวียดนามให้เชื่อมถึงกัน

(3) ทางรถไฟจากหนองคาย - เวียงจันทน์ - เมืองคุนหมิง (จีน) ขณะนี้กำลังก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่หนองคาย และพร้อมที่จะวางรางรถไฟเชื่อมไปยังเวียงจันทน์ได้ ในอนาคตควรก่อสร้างขยายโครงข่ายรถไฟไปเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟในจีน

1.3 โครงการสนามบิน

(1) ปรับปรุงมาตรฐานสนามบินหลวงพระบาง และปากเซในลาว

(2) ปรับปรุงสนามบินคุนหมิง

(3) ปรับปรุงสนามบินพนมเปญ และเสียมเรียบ ในกัมพูชา

1.4 โครงการขนส่งทางน้ำ

(1) ปรับปรุงร่องน้ำของแม่น้ำโขง ระหว่างยูงนาน - พม่า - สปป.ลาว เพื่ออำนวยความสะดวก ความปลอดภัยสำหรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่

(2) ขุด/สร้างระบบคลองที่ต่อเชื่อมกับแม่น้ำโขง ในบริเวณน้ำตกหสีมีเพื่อให้เดินเรือได้ตลอดลำน้ำโขงจนถึงทะเลที่เวียดนาม

2. แผนงานด้านการสื่อสารโทรคมนาคม เพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ต่อการพัฒนาธุรกิจการค้า และบริการที่สำคัญโดยเฉพาะด้านการธนาคาร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวของกลุ่ม 6 ประเทศ

ให้สามารถติดต่อส่งข้อมูลข่าวสารทั้งจากนานาชาติ และระหว่างกลุ่มประเทศทั้ง 6 ได้อย่างรวดเร็วโดยมีแผนพัฒนา ด้านการสื่อสารโทรคมนาคมร่วมกับของทั้ง 6 ประเทศ เพื่อให้มีโครงข่ายที่มีมาตรฐานสอดคล้องกัน

3. แผนงานด้านพลังงาน เพื่อร่วมพัฒนาแหล่งพลังงาน ระหว่างประเทศโดยเฉพาะการผลิตไฟฟ้าพลังงานน้ำ จากแม่น้ำโขง ซึ่งมีศักยภาพทางด้านไฟฟ้าพลังน้ำอยู่ถึง 58,000 เมกกะวัตต์ แต่มีการพัฒนาขึ้นมาใช้ไม่ถึงร้อยละ 1 ทั้งนี้รวมถึงการผลิตไฟฟ้าจากปิโตรเลียมด้วย

- ประเทศไทยจะเป็นผู้ใช้พลังน้ำรายใหญ่จากการซื้อไฟฟ้าจากเขื่อน ต่าง ๆ ของประเทศอื่น
- ลาวมีศักยภาพทางด้านไฟฟ้าพลังน้ำสูงถึง 18,000 เมกกะวัตต์ มีการพัฒนาขึ้นมาใช้ 195 เมกกะวัตต์ และขายไฟฟ้าให้ไทย 1 ใน 3 ของที่ผลิตได้
- ทั้ง 6 ประเทศจำเป็นต้องมีแผนพัฒนาด้านพลังงานร่วมกัน เพื่อ ประเมินความต้องการ และ แหล่งพลังงานสำรองที่จะเป็นประโยชน์สำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจในสาขาต่าง ๆ ของ 6 ประเทศต่อไป

3.1 โครงการด้านผลิตไฟฟ้าจากพลังน้ำ ประกอบด้วย

- (1) การสร้างเขื่อนในสปป.ลาว ที่จะส่งไฟฟ้าเข้าสู่ไทย เช่น โครงการ น้ำทา น้ำจิม เป็นต้น
- (2) การสร้างเขื่อนแม่น้ำสาละวิน และการผันน้ำจากแม่น้ำสาละวินเข้าสู่แม่น้ำปิงลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา
- (3) การสร้างเขื่อนในเวียดนาม บริเวณแม่น้ำเซซานตอนเหนือจะส่งพลังงานให้กับภาคกลาง ภาคใต้ของเวียดนาม และบางส่วนในกัมพูชา
- (4) การสร้างเขื่อนในยูนนาน สร้างเขื่อน 8 แห่ง ในแม่น้ำโขง พลังงานที่ได้จะใช้สำหรับมณฑลยูนนาน และอาจขายให้ไทย

3.2 โครงการด้านปิโตรเลียม ประกอบด้วย

- (1) ท่อส่งก๊าซไทย - พม่า จากแหล่งผลิตในอ่าวมะตะมะเข้าสู่ไทย
- (2) ท่อส่งก๊าซและน้ำมันไทย - เวียดนาม จากแหล่งผลิตทางภาคใต้ ของเวียดนาม เข้าสู่ประเทศไทย

5. ความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลและเอกชนในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ในระยะเวลาที่ผ่านมาภาครัฐได้ทุ่มเทงบประมาณเป็นจำนวนมาก เพื่อแก้ปัญหาความยากจนของภาค แต่ก็ปรากฏในข้อเท็จจริงว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังคงความแห้งแล้งและประชาชนยังมีฐานะยากจนอยู่ แต่ภายใต้สถานการณ์ต่าง ๆ ที่ได้เปลี่ยนแปลงไป ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีโอกาสใหม่ทางเศรษฐกิจเกิดขึ้น อันจะนำไปสู่การเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจ หรือ การพัฒนาเพื่อยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้ทัดเทียมกับพื้นที่อื่น ๆ ของประเทศได้

แนวทางการพัฒนาภาคตะวันออกเจียงเหนือสู่โอกาสใหม่ ทางด้านเศรษฐกิจดังกล่าวมาแล้วนั้น เชื่อว่าน่าจะเกิดขึ้นได้ หากมีการระดมความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชนในการจัดทำแผนปฏิบัติการให้สอดคล้อง กับโอกาสใหม่ได้อย่างทันต่อเหตุการณ์โดยมีภาคเอกชนเป็นผู้นำการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมธุรกิจการค้าและบริการ ที่ได้มาตรฐานให้เกิดขึ้นภายในภาค ภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาลทางด้านต่าง ๆ อาทิ เช่น

- ลงทุนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค
สาธารณูปการ
- ให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนอย่างเต็มที่
- จัดให้มีสินเชื่อเพื่อการลงทุนอย่างเพียงพอ
- ปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการลงทุน การนำเข้าและส่งออกสินค้า
- พัฒนาคุณภาพกำลังคนชั้นพื้นฐาน และการฝึกอบรมฝีมือแรงงาน
- มีมาตรการดูแลด้านสิ่งแวดล้อม

ประวัติผู้ศึกษาวิจัย

นางสาวกัลปพฤกษ์ เกื้อเกตุ เกิดเมื่อ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2515 ที่จังหวัดพัทลุง จบการศึกษา
ระดับปริญญาตรีจาก มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี เมื่อปี พ.ศ. 2537 คณะศึกษาศาสตร์ สาขาวิชาเอก เทคโนโลยีทางการศึกษา วิชาโทภาษาไทย และเข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโท
สาขาการวางผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย เมื่อ ปี พ.ศ. 2538

