

**การศึกษาศักยภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านโครงข่ายคมนาคมและ
การขนส่ง กลุ่มจังหวัดชายแดนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ไทย ลาว
เวียดนาม ตามเส้นทางหมายเลข 12 กรณีศึกษา : จังหวัดนครพนม**

¹กชกร เดชะคำภู ²ทิพาภรณ์ หอมดี ³มุกดา แก่นสุวรรณ

⁴วรุฒิ อินทนนท์ ⁵สุริยา คำหว่าน

¹สาขาบริหารธุรกิจ คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครพนม บ้านเนินสะอาด ตำบล
นาราชควาย อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม 48000 โทร 042 587100 โทรสาร 042 587100
E-mail : apiwat_beer@hotmail.com

²คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครพนม บ้านเนินสะอาด ตำบลนาราชควาย
อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม 48000 โทร 042 587100 โทรสาร 042 587100

³สาขารัฐประศาสนศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครพนม บ้านเนินสะอาด
ตำบลนาราชควาย อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม 48000 โทร 042 587100 โทรสาร 042 587100

⁴สาขาการศึกษาทั่วไป คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครพนม บ้านเนินสะอาด
ตำบลนาราชควาย อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม 48000 โทร 042 587100 โทรสาร 042 587100

⁵สถาบันภาษา มหาวิทยาลัยนครพนม คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครพนม
บ้านเนินสะอาด ตำบลนาราชควาย อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม 48000 โทร 042 587283
โทรสาร 042 587283

บทคัดย่อ

รัฐบาลได้อนุมัติงบประมาณในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปยังแขวงคำม่วน สปป.ลาว และเดินทางตามเส้นทางหมายเลข 12 มีระยะทางประมาณ 306 กิโลเมตร (นครพนม – แขวงคำม่วน – ฮาดิงห์ – ท่าเรือห้วยอ่าง) ก็สามารถส่งออกสินค้าออกทางทะเลที่ประเทศเวียดนามได้ การศึกษาศักยภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านโครงข่ายคมนาคมและการขนส่งของจังหวัดนครพนม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาบริบทและข้อมูลพื้นฐานของการคมนาคมขนส่งสินค้าในจังหวัดนครพนม เชื่อมโยงประเทศลาว เวียดนาม ตามเส้นทางหมายเลข 12 ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการคมนาคมที่มีต่อการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนไทย ไปยังประเทศลาว เวียดนาม ตลอดจนศึกษาศักยภาพของการคมนาคมขนส่งสินค้าจังหวัดนครพนม เชื่อมโยงประเทศลาว เวียดนาม จึงเป็นเส้นทางในการเตรียมความพร้อมไปสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาค ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าการขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยและลาวด้านจังหวัดมุกดาหาร จะต้องขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกผ่านทางสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขต) ใช้เวลาประมาณ 35 นาที สำหรับการส่งออกจากมุกดาหารไปสะหวันนะเขต และ 40 นาที สำหรับการนำเข้าจากสะหวันนะเขตมามุกดาหารโดยมีต้นทุนด้านราคา ทั้งหมดประมาณ 500 บาทต่อรถบรรทุก 10 ล้อ 1 คัน ส่วนการขนส่งระหว่างไทยและลาวด้าน

จังหวัดนครพนมนั้น จะต้องขนส่งโดยรถบรรทุกผ่านทางแพขนานยนต์ ใช้เวลาประมาณ 95 นาที สำหรับการส่งออกจากนครพนมไปยังท่าแขก และ 85 นาที สำหรับการนำเข้าจากท่าแขกมายังนครพนม โดยมีต้นทุนด้านราคาทั้งหมดประมาณ 1,880 บาทต่อรถบรรทุก 10 ล้อ 1 คัน อย่างไรก็ตามหากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม- ท่าแขก) เสร็จเรียบร้อย จะลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และการขนส่งสินค้าได้ และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากไทยผ่านลาว – เวียดนามทางเรือสู่ทะเลจีนใต้และเดินทางโดยทางบกสู่เมืองฮานอย และสามารถขนส่งสินค้าต่อถึงตลาดจีนได้ด้วยระยะทางที่ใกล้กว่าเส้นทางหมายเลข 9 โดยผ่านเส้นทาง ฮานอย – หลั๊กเซิน – ผิงเสียง – หานหนิง

คำสำคัญ : โลจิสติกส์, โครงข่ายคมนาคม, เส้นทางหมายเลข 12, เส้นทางหมายเลข 9

1. ที่มาและความสำคัญ

ในสถานการณ์ทางเศรษฐกิจปัจจุบัน การคมนาคมขนส่งสินค้าและการบริการทั้งในและระหว่างประเทศมีการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ผสานกับแนวโน้มของนโยบายการทำข้อตกลง FTA ของหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย ยิ่งทำให้การพัฒนาการคมนาคมขนส่งสินค้าเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาความสามารถในการแข่งขัน การลงทุน การท่องเที่ยวของประเทศ เนื่องจากประเทศที่มีการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งสินค้าที่ดี มีประสิทธิภาพ มีศักยภาพเพียงพอในการรองรับกับปริมาณการขนส่งสินค้า และมีความสะดวกในการเดินทางจะทำให้สินค้าถึงมือผู้บริโภคปลายทางเร็วขึ้น ทำให้มีต้นทุนรวมของสินค้าถูกลง ส่งผลให้สินค้าของประเทศนั้นๆ ได้เปรียบในด้านราคาอย่างมาก ไม่เกิดการสูญเสียและมีปัญหาต่อเศรษฐกิจ เช่นสินค้าเน่าเสียง่าย สินค้าอุตสาหกรรมที่มีราคาสูงสามารถขนส่งได้อย่างรวดเร็วและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำลง เป็นการเพิ่มรายได้ให้กับประชาชน (รายงานผลการปฏิบัติงานตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9) และท้ายที่สุด ส่งผลให้เกิดการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสินค้าทำให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม จึงจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกระดับทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและสถาบันต่าง ๆ

จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนที่มีอาณาเขตพื้นที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง โดยสามารถติดต่อไปมาระหว่างกันกับประเทศลาว และเวียดนามได้ คือ หนองคาย-นครพนม-มุกดาหาร โดยที่กลุ่มจังหวัดได้มีการดำเนินยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เพื่อที่จะพัฒนาจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจ การค้า การบริการ การคมนาคมขนส่ง ที่เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด) โดยปัจจุบันพบว่า เส้นทางคมนาคมและการขนส่งสินค้าเชื่อมระหว่างจังหวัดยังไม่สะดวก และไม่คล่องตัว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาด้านการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านน้อย รวมทั้งระเบียบกฎหมายของประเทศเพื่อนบ้านยังไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน แต่ด้วยศักยภาพที่ตั้งของพื้นที่จังหวัด หนองคาย นครพนม มุกดาหาร ที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางประเทศอินโดจีน ประกอบกับมีโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น จังหวัดหนองคายที่มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 เชื่อมต่อไปยังเมืองเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จังหวัดมุกดาหารที่มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เชื่อมต่อไปยังเมืองสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสามารถเดินทางไปเวียดนาม โดยใช้เส้นทางถนนหมายเลข 9 ของประเทศลาว จากเมืองเซโน แขวงสะหวันนะเขต หรือเส้นทางหมายเลข 1 ของประเทศเวียดนาม จากชายแดน (ด่านลาวบาว) ถึงเมืองดองฮา จังหวัดกวางจิ และอุโมงค์เชื่อมเมืองดองฮา-เว้-ท่าเรือดานัง

ปัจจุบันรัฐบาลได้อนุมัติงบประมาณในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปยังแขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเดินทางตามเส้นทางหมายเลข 12 ผ่านด่านนาผั่ว และด่านจาลอ ไปถึงประเทศเวียดนามได้ จะเห็นได้ว่าเส้นทางนครพนม – แขวงคำม่วน – ฮาดิงห์ – ท่าเรือหู่ฮ่าง ประเทศเวียดนาม เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดที่สามารถเดินทางจากไทยไปถึงทะเลจีนใต้ มีระยะทางประมาณ 306 กิโลเมตร ในขณะที่การเดินทางจากมุกดาหาร – สะหวันเขต - เวียดนาม ตามเส้นทางหมายเลข 9 ออกสู่ท่าเรือดานัง มีระยะทางประมาณ 460 กิโลเมตร ประกอบกับโลกมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็วทั้งด้านอุตสาหกรรมและการขนส่ง และภาวะการขาดแคลนพลังงานและน้ำมัน เส้นทางนครพนม – แขวงคำม่วน – ฮาดิงห์ – ท่าเรือหู่ฮ่าง ประเทศเวียดนาม จึงเป็นทางเลือกใหม่ในการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าออกสู่ทะเล เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นที่สุดในกรณีขนส่งสินค้าไปสู่ประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีการขยายตัวของประชากรอย่างมาก ซึ่งคาดกันว่าถ้าการก่อสร้างแล้วเสร็จจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านโลจิสติกส์ในด้านบวกอย่างมหาศาลของภาคอีสาน จากภูมิภาคที่มีความเสียเปรียบด้านการขนส่งสินค้า ก็กลายเป็นภูมิภาคที่ได้เปรียบขึ้นมาทันที ปัจจัยเหล่านี้ล้วนส่งเสริมการค้า การลงทุนในจังหวัดนครพนม สู่ประเทศเพื่อนบ้านให้มีการเจริญเติบโตอย่างดี และเป็นการตอบรับกับยุทธศาสตร์ของจังหวัดที่เน้นการเปลี่ยนพื้นที่ Land Lock มาเป็น Land Link เพื่อพัฒนาสู่เพื่อนบ้านคือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ให้เป็น Land Bridge ที่สามารถส่งออกสินค้าออกทางทะเลที่ประเทศเวียดนามซึ่งจะส่งผลต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการคมนาคมของโลกสู่มิติใหม่ที่จะลดต้นทุนการขนส่งของภาคการค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลด้านการคมนาคมขนส่งสินค้า ที่มุ่งส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เครือข่ายการคมนาคมและการสื่อสารบนพื้นฐานของการเกื้อหนุนการผลิต การสร้างงาน การสร้างรายได้ และปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและเครือข่ายการคมนาคมภายในประเทศให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือในการสร้างเครือข่ายคมนาคมขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาค พัฒนาเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน คณะผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาศักยภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านโครงข่ายคมนาคมและการขนส่งสินค้าในจังหวัดนครพนม เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อศึกษาศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งสินค้าในจังหวัดนครพนม ให้มีความเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นระบบ รวมทั้งศึกษาถึงนโยบาย กฎระเบียบ พิธีการ กระบวนการปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้า เพื่อหาแนวทางแก้ไขให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นไปด้วยความสะดวก รวมทั้งหามาตรการรองรับปัญหาต่าง ๆ โดยสามารถนำอุปสรรคของแม่น้ำโขงให้ปรับเปลี่ยนเป็นโอกาสทั้งในแง่การเชื่อมโยงการขนส่ง และการท่องเที่ยวแบบเชื่อมโยง กับประเทศเพื่อนบ้านที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาบริบทและข้อมูลพื้นฐานของการคมนาคมขนส่งสินค้า ในจังหวัดนครพนม เชื่อมโยงประเทศลาว เวียดนาม ตามเส้นทางหมายเลข 12
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการคมนาคมที่มีต่อการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนไทย ไปยังประเทศลาว เวียดนาม ตามเส้นทางหมายเลข 12 และตามเส้นทางหมายเลข 9

3. ศึกษาสินค้าในภาคอุตสาหกรรมที่มีการส่งออกและนำเข้าผ่านจังหวัดนครพนมไปยังประเทศลาว เวียดนาม ตามเส้นทางหมายเลข 12 และเปรียบเทียบกับเส้นทางหมายเลข 9 ผ่านจังหวัดมุกดาหารไปยังประเทศ ลาว เวียดนาม

4. เพื่อศึกษาศักยภาพของการคมนาคมขนส่งสินค้าจังหวัดนครพนม เชื่อมโยงประเทศลาว เวียดนาม ตามเส้นทางหมายเลข 12

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 ธนาคารแห่งประเทศไทย (2550) ได้จัดทำโครงการศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจที่สำคัญตามเส้นทางหมายเลข 9 ไทย ลาว และเวียดนาม รวมทั้งสภาพเศรษฐกิจ การเงิน และสังคม ของลาวและเวียดนาม เพื่อใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการศึกษาสู่ทางการลงทุนตลอดจนเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาคอขวดด้านต่าง ๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง ระหว่างประเทศทั้งสาม จากการศึกษาสรุปได้ว่า หลังจากมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันเขต) มีผลในเชิงบวกเชิงลบ ดังนี้

ผลในเชิงบวก

1) การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวทั้งไทย – ลาว – เวียดนาม มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น
2) การมีสะพาน ทำให้ไทยเห็นโอกาสในการใช้สนามบินนานาชาติสะหวันเขตร่วมกับสะหวันเขต ซึ่งอยู่ห่างจากจังหวัดมุกดาหาร เพียง 18 กิโลเมตร

3) สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันเขต) เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจตะวันออก- ตะวันตก (East –West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งเชื่อมประเทศสมาชิกในกลุ่ม GMS เข้าด้วย คือ พม่า ไทย ลาว และเวียดนาม โดยเส้นทางทอดยาวจากมหาสมุทรอินเดียไปยังมหาสมุทรแปซิฟิก การมีสะพานจะช่วยให้การเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างกัน สะดวก รวดเร็ว และส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนทั้ง 4 ประเทศให้แน่นแฟ้นขึ้น นอกเหนือจากผลในทางเศรษฐกิจ

4) สนับสนุนจังหวัดมุกดาหารให้มีศักยภาพที่โดดเด่น เป็นประตูด้านตะวันออกสู่ลาว และเวียดนามตอนกลาง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นศูนย์กลางผลิต/ศูนย์กลางการรับส่งและกระจายสินค้าหรือ Border Note

5) เป็นทางเลือกในการส่งออกสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ผ่านไปทางท่าเรือด่านงของเวียดนามไปยังประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากการขนส่งผ่านเส้นทางนี้ไปยังท่าเรือด่านงใช้เวลาเพียง 1 วัน เมื่อรวมการขนส่งจากท่าเรือด่านงไปท่าเรือเซียงไฮ้ทางฝั่งตะวันออกของจีน จะใช้เวลาทั้งสิ้น 5-6 วัน ซึ่งง่ายกว่าการขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังไปจีนที่ใช้เวลาประมาณ 8 วัน

ผลในเชิงลบ

1) ความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศ อาจก่อให้เกิดปัญหาตามมา เช่น ปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดน การค้ามนุษย์ แรงงานเถื่อน โสเภณีข้ามชาติ อาชญากรข้ามชาติ ยาเสพติด และโรคระบาด

2) การการพัฒนาไม่เน้นเฉพาะผลประโยชน์โดยไม่คำนึงถึงผลกระทบที่อาจจะตามมา อาจก่อให้เกิดปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อม เช่น การเปิดบ่อนกาสิโน การตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

3.2 กาญจนา เศรษฐนันท์ (2550) ได้ศึกษาโครงสร้างกระบวนการโลจิสติกส์ของจังหวัดมุกดาหาร เพื่อศึกษาถึงข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งในรูปแบบและวิธีการ ทิศทาง ปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้าส่งออก

และนำเข้าและสินค้าผ่านแดนที่เข้าออกภายในจังหวัดมุกดาหาร ตลอดจนกระบวนการขนส่งสินค้าและต้นทุน การขนส่ง ปัญหาอุปสรรค ของกระบวนการโลจิสติกส์ ตลอดจนวิเคราะห์ถึงทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของจังหวัดมุกดาหารในอนาคต จากการศึกษาพบว่า สินค้าไทยที่ส่งออกไปลาวผ่านด่านมุกดาหาร จะถูก ขยายต่อไปยังเวียดนามเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวัน สินค้าเชื้อเพลิง เครื่อง ใช้อุปโภค การส่งออกนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศไทยลาว ผู้ประกอบการรายใหญ่จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนจำหน่าย ให้กับผู้ผลิตที่กรุงเทพโดยจัดส่งสินค้าตามคำสั่งซื้อลูกค้าชาวลาวทางโทรศัพท์ สินค้าจะมีการรวบรวมมาจาก หลายสถานที่ โดยขอให้เพิ่มความจุของรถบรรทุกจึงทำการขนส่งมายังมุกดาหารและส่งต่อไปยังลาวต่อไป

3.3 ชลิตา รัตนสาร (2550) สรุปผลการศึกษาการค้าไทย-ลาว ณ จุดที่มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 3 ในบริบทของวัฒนธรรมเศรษฐกิจ ซึ่งสรุปได้ว่าความต้องการที่จะมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ใน จังหวัดนครพนม เป็นความต้องการของ (1) นักธุรกิจและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไทยที่มีความต้องการขยาย กิจการออกไปในประเทศเวียดนาม ตลอดจนกลุ่มที่ต้องการผลักดันสินค้าไทยส่วนเกินล้มความต้องการใน ประเทศออกสู่เวียดนาม ในขณะที่ระบบเศรษฐกิจของประเทศเวียดนามกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว (2) ความ ต้องการที่จะไปมาหาสู่ระหว่างกันดูญาติมิตรของชาวเวียดนามที่ตั้งรกรากในจังหวัดนครพนมนับจาก สงครามเวียดนาม กับ ชาวเวียดนาม ที่สืบเชื้อสายกันมา (3) ความต้องการของชาวลาว (4) ความต้องการ ของผู้ประกอบการลาว

การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ทำให้ปริมาณสินค้าไทยในพื้นที่รอบๆ จังหวัดนครพนม หลังไหลสู่จุดที่สร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 มากยิ่งขึ้น เขตเทศบาลเมืองนครพนมจะขยายตัวออกไป ด้วย นอกจากนี้ ปริมาณการลงทุนในอุตสาหกรรมและภาคบริการ เช่น โรงแรมและร้านอาหาร รวมทั้งการ ท่องเที่ยวระหว่างไทย (จังหวัดนครพนม และจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง) – ลาว (แขวงคำม่วน) และระหว่างไทย (จังหวัดนครพนม และจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง) – เวียดนาม (เมืองเว้ – เมืองวินห์ – จังหวัดกว๋างบิ่ง) เพิ่มขึ้น อย่างมาก สิ่งที่เกิดขึ้น คือ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมความทันสมัย (Modern Culture) จากไทยจะเข้าสู่ทั้งสอง ประเทศนี้อย่างต่อเนื่องและมีความรวดเร็วจากการบริโภคสินค้า และจากการใช้เครื่องนุ่งห่มแฟชั่น ผ่านเข้าไป ในสองประเทศด้วยกระบวนการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยมีเงื่อนไขว่าสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 มี การสร้างเสร็จ นอกจากนี้ ปฏิสัมพันธ์เชิงสัญลักษณ์ในตรयीห่อและบรรจุภัณฑ์ตลอดจนรูปแบบสินค้าไทยที่ เสนอผ่านรายการโทรทัศน์ไทยทำให้สินค้าไทยได้รับความนิยมอย่างสูง

3.4 สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2550) สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษา แห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้สรุปผลการศึกษาวิจัยการบริหารจัดการโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ตามแนวจังหวัดชายแดนเพื่อเพิ่มศักยภาพด้านเศรษฐกิจสังคม ว่า การวิเคราะห์โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง สามจังหวัดชายแดนภาคตะวันออก การขนส่งสินค้าทั้งผลิตผลการเกษตร หรือสินค้าอุปโภคบริโภคของสาม จังหวัดชายแดน ที่จะต้องส่งภายในจังหวัด ระหว่างจังหวัด ระหว่างภูมิภาค ตลอดจนระหว่างประเทศ ที่จะมี แนวโน้มสูงขึ้นในการกระจายสินค้าให้ได้ทันความต้องการ หรือเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของประชาชนใน สามจังหวัดชายแดนภาคตะวันออกนี้ ระบบคมนาคมของประเทศได้เผชิญกับสภาพแวดล้อมหลายประการที่ จะกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และระบบการขนส่งในอนาคต นอกจากนี้ การดำเนินงานภายใต้ ทิศทางการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีนแล้ว ยังมีปัจจัยอื่นที่เข้ามาเป็น ตัวกำหนดความต้องการโครงสร้างด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง คือ การขยายตัวของประชากรและกิจกรรม ทางเศรษฐกิจการค้า รวมทั้งการเปิดเสรีการค้าและการขนส่งที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต ทำให้ข้อจำกัด และการกีดกันทางการค้าในรูปของภาษีลดลง เป็นผลให้ปริมาณการค้าและบริการระหว่างประเทศมี

การขยายตัวอย่างรวดเร็ว และมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ประเทศไทยจึงต้องเตรียมความพร้อมให้กับธุรกิจ โลจิสติกส์และขนส่งของไทย เพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ในที่สุด สนับสนุนให้เกิดระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Mode Efficiency) โดยจะพัฒนาการขนส่งแต่ละรูปแบบให้มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกัน (Intermodal Linkages) เพื่อปรับเปลี่ยนจากการขนส่งที่พึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก สู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ (Modal Shift) มากขึ้นซึ่งมีข้อได้เปรียบมากกว่าการขนส่งทางถนน เช่น มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่า มีความปลอดภัยมากกว่า และสร้างมลภาวะที่ต่ำกว่า เป็นต้น

3.5 ธีรวุฒิ บุญยโสภณและคณะ (2551) ได้สรุปผลการศึกษากการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค พบว่า เส้นทางหมายเลข R-12 นครพนม-ท่าแขก-ฮาดิง-ท่าเรือหวู่ฮั่น เป็นเส้นทางราบ ระยะทางในสปป.ลาว สั้นที่สุด แต่ถนนในเวียดนามไปถึงท่าเรือยังคับแคบและชำรุด เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งโดยเฉพาะรถบรรทุกหนักและรถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ มีแหล่งท่องเที่ยวเขื่อนน้ำเหิน 2 และอุทยานแห่งชาติผิงหนาคเม็ง มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าค่อนข้างสูง

4. ผลการวิจัย

4.1) สถานการณ์เศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษา

จังหวัดนครพนมมีผลิตภัณฑ์มวลรวมปี 2552 ราคาประจำปีเท่ากับ 24,072 ล้านบาท โดยโครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนม ขึ้นอยู่กับสาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้ สาขาการขนส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคล และของใช้ในครัวเรือน และสาขาการศึกษา โดยมีสัดส่วนร้อยละ 30.47, 18.26 และ 16.12 ตามลำดับ (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม, 2552)

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหาร ปี 2552 ณ ราคาปัจจุบัน มีมูลค่า 13,875 ล้านบาท โดยมีโครงสร้างเศรษฐกิจหลักที่สำคัญ 3 ลำดับแรก คือ ภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้ สัดส่วนร้อยละ 21.95 ภาคค้าส่งค้าปลีกสัดส่วนร้อยละ 16.76 และภาคการศึกษาสัดส่วนร้อยละ 14.95 ตามลำดับ (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร, 2552)

เศรษฐกิจของประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวในปี 2552 ขยายตัวร้อยละ 7.6 เพิ่มขึ้นจากปี 2551 ตามการเติบโตของภาคอุตสาหกรรม (อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมก่อสร้าง และอุตสาหกรรมผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ) และภาคบริการเป็นสำคัญ โดยภาคอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 16.0 ภาคบริการขยายตัวร้อยละ 7.0 และภาคเกษตรกรรมขยายตัวร้อยละ 3.0 สำหรับแนวโน้มเศรษฐกิจสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ปี 2553 ธนาคารแห่ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้กำหนดเป้าหมายการเติบโตว่าจะขยายตัวร้อยละ 8.0 โดยในปี 2553 คาดว่าเศรษฐกิจลาวจะยังคงเติบโตต่อเนื่องจากปี 2552 จากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมโดยเฉพาะการผลิตสินแร่ทองแดงและทองคำ โครงการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำที่จะเพิ่มขึ้นจากเขื่อนน้ำเหิน 2 และการเพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรมสิ่งทอ ภาคเกษตรจะขยายตัวจากนโยบายส่งเสริมจากภาครัฐบาลภาคบริการจะขยายตัวโดยเฉพาะจากการท่องเที่ยว การค้าส่ง -ค้าปลีก การขนส่ง เป็นต้น (ธนาคารแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และหน่วยงานภาครัฐบาลใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, 2552)

เศรษฐกิจสาธารณสุขรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ปี 2552 เริ่มฟื้นตัวตั้งแต่ไตรมาสที่สอง ของปี 2552 โดยขยายตัวร้อยละ 4.5 และ ร้อยละ 5.8 ในไตรมาสที่สาม โดยไตรมาสสุดท้ายมีการเติบโตถึงร้อยละ 6.8 ซึ่งทำให้อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งปี 2552 เป็นร้อยละ 5.2 ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายที่รัฐบาลตั้งไว้ และรัฐบาลเวียดนามตั้งเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2553 เป็นร้อยละ 6.5 และในอีก 5 ปี ข้างหน้าตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม (ปี 2554 – 2558) ตั้งเป้าหมายให้ขยายตัวร้อยละ 7 – 8 ต่อปี (สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครโฮจิมินห์ , 2552)

4.2) ภาวะการค้าระหว่างประเทศผ่านเส้นทางหมายเลข 9

ภาวะการค้าระหว่างประเทศไทยด้านจังหวัดมุกดาหารกับประเทศลาว และประเทศที่สาม ตาม แนวเส้นทางหมายเลข 9 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับลาวของด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปี 2548 ถึง 2552 มูลค่าการค้ามีการเติบโตจาก 6,325.7 ล้านบาท เป็น 17,297.2 ล้านบาท แสดงข้อมูลดังตารางที่ 1 โดยในปี 2552 สินค้ามีมูลค่าส่งออกมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ ของใช้ประจำวัน (สินค้าอุปโภคบริโภค) สินค้า เชื้อเพลิง (น้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (แอลพีจี) น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันเครื่อง) ยานพาหนะอุปกรณ์ และส่วนประกอบ และสินค้านำเข้าที่สำคัญและมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ สินค้าแร่ทองแดง สิ่งทอ (เสื้อผ้าสำเร็จรูป) สินค้ากสิกรรม (กากน้ำตาล กระเทียม)

ตารางที่ 1 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับลาวของด่านศุลกากรมุกดาหาร (ล้านบาท)

รายการ	2548	2549	2550	2551	2552
ส่งออกสินค้า	5,371.0	6,418.6	6,346.5	10,297.98	9,422.31
นำเข้าสินค้า	954.7	2,916.5	12,654.1	13,738.71	7,874.89
มูลค่ารวม	6,325.7	9,335.0	19,000.6	24,036.7	17,297.2
ดุลการค้า	4,416.3	3,502.1	-6,307.5	-3,440.7	-1,547.4

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร

การค้าผ่านแดนในปี 2552 มีมูลค่าผ่านแดนโดยรวม 5,290.23 ล้านบาท ลดลงจากช่วง เดียวกันของปีที่ผ่านมา ร้อยละ 37.57 การค้าผ่านแดนขาออกมีมูลค่าทั้งสิ้น 4,545.08 ล้านบาท ลดลงจาก ปีก่อน 3,719.78 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 45.01 การค้าผ่านแดนขาเข้ามีมูลค่าทั้งสิ้น 745.15 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 536.72 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 257.52 สินค้าผ่านแดนขาออกที่สำคัญและมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร (บุหรี ยางรถยนต์ ผงชูรส) ยานพาหนะอุปกรณ์และส่วนประกอบ (ส่วนประกอบของรถยนต์และอุปกรณ์) เครื่องจักรไม่ใช่ไฟฟ้า และสินค้านำเข้าที่สำคัญและมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ สินค้าแร่ทองแดง สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร (น้ำตาลดิบ) ยานพาหนะ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ (รถยนต์)

4.3) ภาวะการค้าระหว่างประเทศผ่านเส้นทางหมายเลข 12

ภาวะการค้าระหว่างประเทศไทยด้านจังหวัดนครพนมกับประเทศลาว และประเทศที่สาม ตามแนวเส้นทางหมายเลข 12 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับลาวของด่านศุลกากรนครพนม ในปี 2548 ถึง 2552 มูลค่าการค้ามีการเติบโตจาก 2,419.02 ล้านบาท เป็น 3,647.49 ล้านบาท แสดงข้อมูลดังตารางที่ 2 โดยในปี 2552 มีมูลค่าการค้ารวม 5,155.87 ล้านบาท ลดลงจาก 2551 มูลค่า 228.67 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.52 สินค้าที่มีมูลค่าส่งออกมากที่สุด 3 ลำดับแรกได้แก่ สินค้าหมวดเชื้อเพลิง หมวดเครื่องจักรที่ไม่ใช้ไฟฟ้า และส่วนประกอบ และ หมวดเครื่องมือและเครื่องมือบำรุงกำลัง สินค้าที่มีมูลค่านำเข้ามากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ หมวดสินค้าสิ่งทอ หมวดเครื่องจักรที่ไม่ใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ หมวดสินค้าไม้ ไม้แปรรูป และ ผลิตภัณฑ์

ตารางที่ 2 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับลาวของด่านศุลกากรนครพนม (ล้านบาท)

รายการ	2548	2549	2550	2551	2552
ส่งออกสินค้า	2,419.02	3,891.25	3,697.36	4,114.12	3,647.49
นำเข้าสินค้า	635.64	512.35	753.68	1,270.41	1,508.38
มูลค่ารวม	3,054.66	4,403.60	4,451.04	5,384.54	5,155.87
ดุลการค้า	1,783.38	3,378.91	2,943.68	2,843.71	2,139.11

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม

การค้าผ่านแดนขาออก สินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามไป สปป.ลาว มีมูลค่า 1,960.51 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,805.77 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 47.95 สินค้าผ่านแดนขาออกที่สำคัญได้แก่ หมวดเครื่องจักรที่ไม่ใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ หมวดวัสดุก่อสร้าง หมวดยานพาหนะ หมวดเครื่องมือ และ หมวดกลสิกรรม เป็นต้น การค้าผ่านแดนขาเข้า สินค้าผ่านแดนจาก สปป.ลาว ไปประเทศที่สาม มีมูลค่าทั้งสิ้น 80.58 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 99.12 ล้านบาท หรือร้อยละ 55.16 สินค้าผ่านแดนขาเข้าที่สำคัญได้แก่ หมวดไม้ ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์ หมวดเครื่องจักรที่ไม่ใช้ไฟฟ้า และหมวดยานพาหนะ เป็นต้น

4.4) การบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านโครงข่ายคมนาคมและการขนส่ง

การขนส่งสินค้าระหว่างไทยและลาวด้านจังหวัดนครพนมนั้น จะต้องขนส่งโดยรถบรรทุกผ่านทางแพขนานยนต์ เพื่อข้ามแม่น้ำโขงจากด่านศุลกากรนครพนม ซึ่งมีปัญหาหลายประการ ได้แก่ แพขนานยนต์ไม่ได้กำหนดเป็นรอบการให้บริการที่ชัดเจน แต่จะให้บริการขนส่งข้ามฟากเมื่อมีรถเต็มแพเท่านั้น ทำให้ต้องเสียเวลารอคอยที่ท่าเรือ โดยเฉลี่ยประมาณ 1-2 ชั่วโมงต่อเที่ยว ในช่วงน้ำหลากและน้ำไหลเชี่ยว แพจะใช้เวลาเดินทางเพิ่มขึ้นถึงสองเท่า โดยปกติแพจะใช้เวลาเดินทางข้ามฟากประมาณ 20 นาที และ อัตราค่าระวางแพขนานยนต์ค่อนข้างสูง คือ 800 – 2,750 บาทต่อคันรถบรรทุก ส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและลาวด้านจังหวัดมุกดาหารในปัจจุบันนั้น จะขนส่งโดยรถบรรทุกผ่านทางสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เพื่อข้ามแม่น้ำโขงจากด่านศุลกากรมุกดาหาร ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้า

มีความสะดวก รวดเร็ว เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งโดยแพขนานยนต์โดยมีเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า แสดงข้อมูลดังตารางที่ 3 , ตารางที่ 4

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร และด่านศุลกากรนครพนม

ต้นทุนราคา	ค่าใช้จ่าย (บาท) รถบรรทุก 10 ล้อ (คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต)	
	ด่านศุลกากรนครพนม	ด่านศุลกากรมุกดาหาร
1. ค่าแพขนานยนต์ (ไป-กลับ)	1,210	-
2. ค่าธรรมเนียมท่า		
- ค่าธรรมเนียมเข้าท่า (นครพนม)	150	-
- ค่าธรรมเนียมเข้าท่า (ท่าแขก)	320	-
3. ค่าธรรมเนียมเข้าเมือง		
- ค่าธรรมเนียมการข้ามแดน	200	150
4. ค่าธรรมเนียมผ่านสะพาน	-	350
รวมค่าใช้จ่าย	1,880	500

ที่มา : กชกร เดชะคำภู และคณะ (2553) โดยการสัมภาษณ์แหล่งข้อมูลต่าง ๆ

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบ เวลา และค่าใช้จ่ายในขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางหมายเลข 12 และหมายเลข 9

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)	ค่าขนส่ง คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต (บาท)
การขนส่งโดยเส้นทางหมายเลข 12			
1. กรุงเทพมหานคร-นครพนม	737	12	13,979
2. นครพนม-ท่าแขก (ข้ามแพขนานยนต์)	1.5	1.35	1.210
3. ท่าแขก - น้ำเฝ้า – จาลอ - ท่าเรือห้วยอ่าง	304	5	16.683
4. รวม กรุงเทพมหานคร – นครพนม – R12 - ท่าเรือห้วยอ่าง	1,042.5	19.35	31,872
5. รวม กรุงเทพมหานคร – นครพนม – R12 – ฮานอย	1,380	26-29	63,525

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)	ค่าขนส่ง คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต (บาท)
การขนส่งโดยเส้นทางหมายเลข 9			
1. กรุงเทพมหานคร-มุกดาหาร	677	11	11,840
2. มุกดาหาร-สะพานเซต	2.1	40 นาที	500
3. สะพานเซต-ลาวบาว-ดำนัง	498	9	25,000
4.รวม กรุงเทพฯ- มุกดาหาร – R9 – ทำเรือ ดำนัง	1,177.1	20.40	37,940
5.รวม กรุงเทพฯ- มุกดาหาร – R9 – ฮานอย	1,587	31	73,850

ที่มา : กชกร เดชะคำภู และคณะ (2553) โดยการสัมภาษณ์แหล่งข้อมูลต่าง ๆ
อักษณศรี พานิชสาส์น (2552)

ตาราง 5 สรุปข้อดีข้อเสียการสำรวจ เส้นทางหมายเลข 9 และหมายเลข 12

เส้นทาง	ข้อดี	ข้อเสีย
จังหวัดนครพนมพนม – R12	- มีสนามบินพาณิชย์ - กำลังก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นครพนม – ท่าแขก ซึ่งเมื่อแล้วเสร็จจะสามารถลดข้อจำกัดการขนส่งตามหมายเลข 12 ได้มาก - เส้นทางส่วนใหญ่จากลาวไปถึงท่าเรือห้วยอ่างเป็นทางราบ ขึ้นเขาน้อย - สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางขนส่งทางเรือสู่ทะเลจีนใต้ และเดินทางโดยทางบกสู่เมืองฮานอยถึงตลาดจีนใต้ด้วยระยะทางที่ใกล้กว่าเส้นทางหมายเลข 9	- การขนส่งสินค้าปัจจุบันยังต้องใช้แพขนานยนต์ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายสูง - ยังไม่มีเส้นทางรถไฟมาถึงนครพนมเพื่อรองรับการเชื่อมต่อในประเทศและเชื่อมต่อไปถึงเวียดนาม - ไม่สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ - ถนนในลาวและเวียดนามบางช่วงยังมีการก่อสร้างและซ่อมแซม

เส้นทาง	ข้อดี	ข้อเสีย
จังหวัดมุกดาหาร – R9	- มีศูนย์กระจายสินค้าอยู่ในจังหวัดมุกดาหาร - เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ระยะเบี่ยงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก - รถพวงมาลัยขวาสามารถขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางโดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายรถ - เส้นทางก่อสร้างเรียบร้อยแล้วมีสภาพดี	- ไม่สนามบินพาณิชย์ - ยังไม่มีเส้นทางรถไฟมาถึงมุกดาหารเพื่อรองรับการเชื่อมต่อในประเทศและเชื่อมต่อไปถึงเวียดนาม - ไม่สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

5. บทสรุป

เส้นทางหมายเลข 9 มุกดาหาร – สะหวันเขต – เว้ – ดานัง มีระยะทางประมาณ 460 กิโลเมตร สภาพถนนในลาว เป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร กว้างประมาณ 8 เมตร อยู่ในสภาพค่อนข้างดี มีการซ่อมแซมเล็กน้อยเป็นบางช่วงปริมาณรถยนต์สัญจรบนท้องถนนยังมีน้อย สภาพถนนในเวียดนามอยู่เกณฑ์ดี เป็นถนนลาดยางลัดเลาะตามไหล่เขาและแม่น้ำ รถยนต์สัญจรยังมีไม่มาก ส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกสินค้าและรถจักรยานยนต์ที่ประชาชนนิยมใช้เป็นยานพาหนะในการเดินทาง บริเวณใกล้ด่านลาวบาว มีเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ซึ่งมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนต่อนักลงทุนท้องถิ่นและนักลงทุนต่างชาติ และปัจจุบันท่าเรือดานัง สามารถขนส่งสินค้าไปยังสิงคโปร์ มาเลเซีย จีน ฮองกง ไต้หวัน เกาหลี ญี่ปุ่น และอเมริกา

เส้นทางหมายเลข 12 นครพนม – แขวงคำม่วน – ฮาดิงห์ – ท่าเรือหุ่งอ้าง ประเทศเวียดนาม เป็นเส้นทางราบมีภูเขาน้อยกว่าเส้นทางหมายเลข 9 เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดที่สามารถเดินทางจากไทยผ่านลาว – เวียดนาม ไปถึงท่าเรือหุ่งอ้าง ระยะทางประมาณ 306 กิโลเมตร และสามารถเดินทางทางถนนถึงตลาดจีนใต้ มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลจีนใต้ ซึ่งในอนาคต ท่าเรือหุ่งอ้างถือเป็นโอกาสของการขนส่งสินค้าของภาคอีสานของไทย หากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม - ท่าแขก) เสร็จเรียบร้อยแล้วจะทำให้การเดินทางระหว่าง ไทย ลาว เวียดนาม ตามเส้นทางหมายเลข 12 มีความยืดหยุ่น สะดวก และรวดเร็วมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถลดต้นทุนเวลาและราคาในการขนส่งได้เป็นอย่างดี

6. ข้อเสนอแนะ

สำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดนครพนมในเบื้องต้น จะต้องพิจารณาดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์บริการการค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service, OSS) เพื่อให้การขนส่งสินค้าผ่านด่านศุลกากรเป็นไปได้โดยสะดวกและรวดเร็ว และหลังจากนั้น ควรมีการศึกษาเพื่อจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและการจัดการโลจิสติกส์ของจังหวัดนครพนม ในบริเวณใกล้เคียงกับตำแหน่งที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3

อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการทำเนิการดังกล่าว การเจรจาในประเด็นข้อกฎหมายกับประเทศลาว และเวียดนาม เพื่อให้สามารถลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าควรดำเนินการควบคู่กันไปด้วย อันได้แก่

- การเจรจาให้ประเทศลาวอนุญาตให้รถไทยขนส่งสินค้าในลาว และการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปเวียดนามที่ไม่ใช่รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ สามารถใช้รถจากไทยได้
- การเจรจาเพื่อให้เกิดน้ำหนักบรรทุกในประเทศลาว เท่ากับการขนส่งในไทย ซึ่งจะทำให้รถบรรทุกในไทยสามารถขนส่งได้โดยใช้น้ำหนักมากขึ้น
- การเจรจาเพื่อต่อรองเรื่องการลดมาตรการทางภาษีและค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่สูงมากในลาว ทำให้ผู้ประกอบการต้องคิดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูงขึ้น

บรรณานุกรม

- [1] กาญจนา เศรษฐนันท์, 2550, รายงานการศึกษาโครงสร้างกระบวนการโลจิสติกส์ของจังหวัดมุกดาหาร, ศูนย์วิจัยพหุลักษณะลุ่มน้ำโขง คณะมนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, จังหวัดขอนแก่น.
- [2] ชลิตา รัตนสาร และ วรณรัตน์ วัฒนานิมิตกุล, 2550, การศึกษาการค้าไทย – ลาว ณ จุดที่มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ในบริบทของวัฒนธรรมเศรษฐกิจ. สยามวิชาการ. ปีที่ 8 ฉบับที่ 9.
- [3] ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2550, โครงการศึกษาเส้นทางเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจที่สำคัญตามเส้นทางหมายเลข 9 ไทย ลาว และเวียดนาม, ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.
- [4] ธนาคารแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และหน่วยงานภาครัฐบาลในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, 2552 รายงานภาวะเศรษฐกิจการเงิน สปป. ลาว ปี 2552 และแนวโน้มปี 2553, ประเทศประชาธิปไตยประชาชนลาว.
- [5] ธีรวุฒิ บุญยโสภณและคณะ, 2551, การศึกษาการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในอนุภูมิภาค, สมาชิที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- [6] สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550, โครงการวิจัยการศึกษาวิจัยการบริหารจัดการโครงข่ายการคมนาคมขนส่งตามแนวจังหวัดชายแดนเพื่อเพิ่มศักยภาพด้านเศรษฐกิจสังคม. สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- [7] สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม, 2552, รายงานการค้าไทย – ลาว ณ จังหวัดนครพนม, สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม จังหวัดนครพนม.
- [8] สำนักงานพาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร, 2552, รายงานการค้าไทย – ลาว ณ จังหวัดมุกดาหาร, สำนักงานพาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร.
- [9] สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครโฮจิมินห์, 2552, ภาวะเศรษฐกิจเวียดนามปี 2552 และคาดการณ์ปี 2553, สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม.
- [10] อักษรศรี พานิชสาส์น, 2552, R12 : คู่แข่งเส้นทาง R9, www.logisticsthaiclub.com. [11 ธันวาคม 2552].