

บทสรุป

การพัฒนาอุตสาหกรรมใน 9 จังหวัดเป้าหมาย
และการกระจายไปสู่จังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน
กรณีการพัฒนาอุตสาหกรรมในเขตตะวันออกเฉียงเหนือ
ของแหลมทอง (ขอนแก่น-นครพนม-ลาว-เวียดนาม)

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

เรื่อง

การพัฒนาอุตสาหกรรมใน 9 จังหวัดเป้าหมาย
และการกระจายไปสู่จังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน
กรณีการพัฒนาอุตสาหกรรมในเขตตะวันออกเฉียงเหนือ
ของแหลมทอง(ขอนแก่น-นครพนม-ลาว-เวียดนาม)

และ

สรุปผลการสัมมนา

เรื่อง

การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8

วันที่ 29 - 30 เมษายน 2538

ณ โรงแรมแม่น้ำโขงแกรนด์วิว จ.นครพนม

เสนอต่อ

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

กระทรวงอุตสาหกรรม

โดย

ฝ่ายแผนงานเศรษฐกิจรายสาขา

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

มิถุนายน 2538

สารบัญ

	หน้า
Executive Summary	1
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	14
กำหนดการสัมมนา	29
พิธีเปิดการสัมมนา	
- คำกล่าวเปิดสัมมนาของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม นายไตรรงค์ สุวรรณคีรี	32
1. การปาฐกถาพิเศษ	
เรื่อง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อความมั่งคั่งของประชาชนใน 3 ประเทศ	
1.1 รักษาการแทนเจ้าแขวงคำม่วน (สปป.ลาว) (ท่านสุธรรม รัฐจักร)	34
1.2 ผู้อำนวยการฝ่ายเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน คณะกรรมการวางแผนแห่งรัฐ (เวียดนาม) (Mr.Nguyen Vuong Ta)	35
1.3 ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม (นายศิววงศ์ จังคสิริ)	36
2. การเสนอผลงานวิจัย	
เรื่อง การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8	38
- หัวหน้าโครงการ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ดร.นิพนธ์ พัวพงศกร)	
- นักวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ดร.ณัฐพงษ์ ทองภักดี)	
- นักวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ดร.อารยะ ปรีชาเมตตา)	

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

3. ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับงานวิจัย

- | | |
|--|----|
| 3.1 รักษาการแทนเจ้าแขวงคำม่วน (สปป.ลาว)
(ท่านสุธรรม รัฐจักร) | 46 |
| 3.2 ประธานคณะกรรมการประชาชนเงอาน (เวียดนาม)
(Mr.Ho Zuan Hung) | 47 |
| 3.3 ประธานคณะกรรมการประชาชนฮาดิน (เวียดนาม)
(Mr.Nguyen Van Mao) | 49 |
| 3.4 กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทีเอน อินเตอร์เทรด
(นายเถลิงศักดิ์ มณีเนตร) | 51 |

4. การอภิปราย

เรื่องแนวทางและมาตรการในการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ระหว่าง 3 ประเทศ

- | | |
|--|----|
| 4.1 Socio-Economic Development Centre (SEDEC, Vietnam)
(Dr.Vu Tuan Anh) | 54 |
| 4.2 รองประธาน กลุ่มบริษัทพัฒนาเขตภาคย (สปป.ลาว)
(ดร.ไมดม จันทนสิน) | 56 |
| 4.3 รองหัวหน้ากรมส่งเสริมการลงทุน (สปป.ลาว)
(ท่านหุมเพ็ง สุลาไล) | 57 |
| 4.4 ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
(นายจ่านงค์ พนัสจุทาบูลย์) | 59 |
| 4.5 ประธานหอการค้าจังหวัดนครพนม
(นายประทีป ธรรมชัย) | 60 |

5. คำถามและข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

- | | |
|--|----|
| 5.1 การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8 | 62 |
| 5.2 แนวทางและมาตรการในการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง 3 ประเทศ | 64 |

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
6. สรุปผลการสัมมนา	67
- ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ดร.อัมมาร สยามวาลา)	
รายนามผู้เข้าร่วมสัมมนา	68
สรุปข้อคิดเห็นการเสนอรายงานการศึกษา เรื่อง " การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8"	74

Executive Summary

The rationale for an economic cooperation among countries in Indo- China arises from two forces. Firstly, while the emerging economies in the area are losing their comparative advantage in the resource based and labor intensive exports , the former socialist countries have plentiful natural resouces and abundant labor. This pattern of complementary production structure will create more trade opportunities among the cooperating countries and will allow them to enjoy gain from production specialization. Secondly, since Vietnam and Lao People's Democratic Republic (Lao P.D.R.) have adopted the ambitious adjustment and policy reform towards market economies, there are efforts to bring these economies into economic cooperation with other former socialist countries as well as the emerging economy of Thailand. The economic cooperation in the Greater Mekong subregion has been hailed as a "virtuous circle" that will bring sustainable growth, prosperity and peace to this region. Although the cooperation has moved from the conceptual stage toward the implementation stage, most of the work deals with infrastructure development. Potentials for trade and investment cooperation have not been seriously addressed.

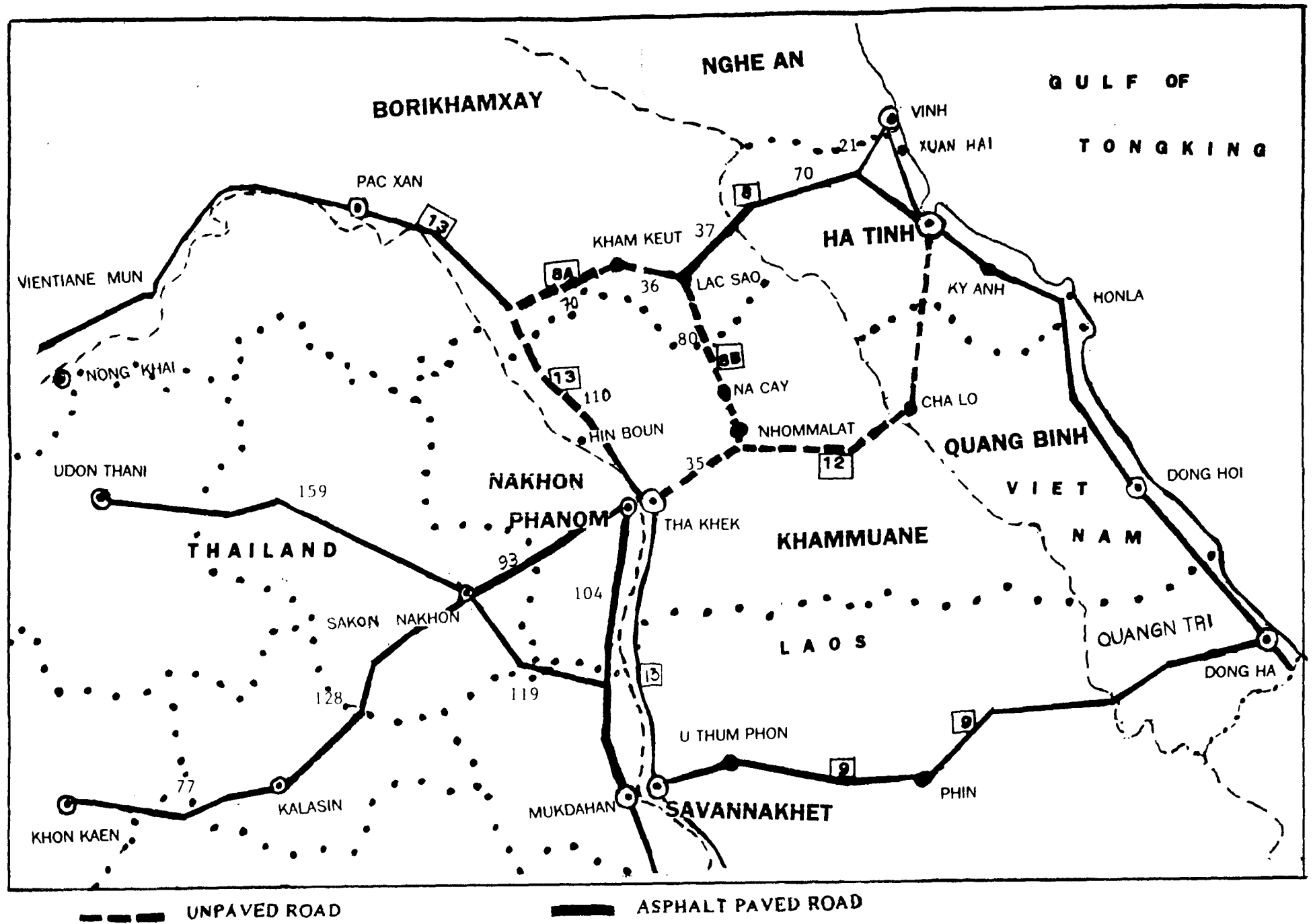
At the same time, realizing the economic potentials of the Route 8 Project, businessmen and government officers in Nakorn Panom, Khammuane and Ha Tinh have been making serious attempts at establishing concrete trade cooperation.

TDRI and the Office of Industrial Economics realize the importance of such form of economic cooperation, and thus a study was launched in order to assess the feasibility of economic cooperation among provinces along road number 8. The study begins with an investigation of the economic endowments and potentials of those provinces. After that the potentials for trade and investment linkages as well as obstacles are analysed. Finally, a practical concept of establishing economic cooperation is proposed.

The conceptual framework of this study is based on the idea that after the economies of the three countries are linked by road number 8, trade will result in gain from exchange and gain from specialization. Moreover, access to the seaport will allow Thai investors to relocate their labor-intensive industries in Lao and Vietnam.

The study is based on a series of interviews and field surveys during the second half of 1994. Secondary sources of data and information are also utilized. The provinces that are covered in this study are Nghe An and Ha Tinh in Vietnam, Khammuane and Borikhamxay in Lao P.D.R., and Khon Kaen, Kalasin, Udorn Thani, Sakon Nakorn and Nakorn Phanom in the Upper Northeast of Thailand.

East-West Corridor (Road 8)



Investment Potential in the Upper Northeast of Thailand

The main agricultural products in this area are rice, cassava, sugar cane, maize, tomato, etc. Arable land is abundant in most provinces, especially in Kalasin and Sakhon Nakorn where large chunk of land is benefiting from the irrigation network. This leads to the concentration of many types of resource base industries in the area namely, local whisky and paper mill in Khon Kaen; sugar mill in Udon Thani; tapioca mill in Kalasin and tomato juice and sauce in Nakhon Phanom. Labour intensive industries that exist in the area include clothing industry in Udon Thani, Khon Kaen and Sakhon Nakorn, fishing net factories and agricultural machinery in Khon Kaen. The largest industrial cities are Khon Khaen and Udon Thani because both provinces are the commercial and transportation centers of the Upper Northeastern region. Khon Kaen is also the center of government offices and regional university. Therefore both provinces have relatively large pools of skilled and unskilled labour supply as well as sizable consumer markets. This positive agglomeration effect has also been spreading to Kalasin which is located not very far from Khon Kaen and also having plentiful labour which attracts labor-intensive industries into the province. Tourism industry of most provinces in the Northeast also has high potential to expand considerably should the linkage between all these three countries along route number 8 get full supports from all parties.

Khon Kaen and Udon Thani are expected to play an active leading role in industrial development in this region especially in agricultural machinery industry. In the future, more Vietnamese people are expected to go into the industrial sector while the need to increase agricultural product becomes even more serious due to the rapidly increase in population and export demands. Vietnam is also able to use Thailand as the market for her local production from the upper central part of the country. Finally, Khon Kaen can be used as the joint training center for high level officials for Lao and Vietnam as a spring board to tighten their cooperations.

In this study, the economic linkages between Bangkok and Upper Northeast region of Thailand and also among provinces in the region are investigated. The information is based on the survey of trade flow conducted by Department of Land Transportation, Ministry of Transportation and Communication; report on marketing information published by Ministry of Commerce and researchers' interview of transportation companies.

We find that, compared to other provinces in the region, Khon Kaen has the highest trade volume with Bangkok. Its major export to Bangkok are agricultural and processing products, such as rice, sugar and cassava starch. Principal export of other

provinces to Bangkok also include agricultural and primary products; however, this share of agricultural products in Khon Kaen's total export to Bangkok has been declining while for other provinces these shares are stable or increase. The share of manufacturing product export from Khon Kaen is increasing due to the soaring growth rates of investment in manufacturing industry in the province. With regard to import from Bangkok and Central region to Central Northeast the major products are construction materials, machinery, intermediates inputs and electrical appliances and other consumer products.

Among provinces in the Upper Northeast region, Khon Kaen's major trading partner is Udon Thani, while trade volume with Kalasin is the second highest. Both are closer to Khon Kaen than other provinces in our study and Udon Thani is the large market in the Northeast because of its high income and large population. With good Transportation network, Udon Thani exports consumer products and raw materials especially petroleum products to other provinces. Khon Kaen is the location of products distribution centres for some companies in Bangkok. While Khon Kaen export consumer good and raw material to other provinces, it imports agricultural products and construction materials, for example sand and bricks, from other provinces. Considering linkage in production, some agricultural products are used in manufacturing factories such as cassava from Kalasin for starch industry in Khon Kaen, cows skin from Kalasin for tannery industry in Khon Kaen, tomatoes in Nakhon Phanom for canning industry in Sakon Nakhon. However, statistics reveal that economic linkage among provinces is weak, industries generally use domestically produced agricultural goods for their production. The economic linkage with Bangkok is much stronger because Bangkok is the largest market in the country and the major port also locates in Bangkok. So imports and exports have to go through Bangkok. The structure of Thai manufacturing in general is quite shallow and import dependency is high, so it is not surprising that the economic linkages between provinces are weak. In the future, if the economic and investment growth in Khon Kaen and Udon Thani are continued, it is possible that with the impact of agglomeration economy, these two provinces can provide machineries and manufacturing products for other provinces in the area and they can serve as markets for other provinces so the economic linkage can be strengthened. Then, the dependency on Bangkok will be declined.

The economic linkage between Central Lao and Northeast provinces is also limited. Only Nakhon Phanom has significant trade volume with Khammuan. Nakhon Phanom exports various products to Lao, such as construction materials, petroleum products, electrical appliances and other consumer products. Wood and agricultural products are only major imports from Khammuan to Nakhon Phanom. Since Nakhon Phanom is a neighboring province to Khammuan, trade relation has been established

for a long time, and local entrepreneurs are interested to strengthen trade and investment with Khammuane. Businessmen in Khon Kaen conduct business more in Vientiane than in Khammuane because the former's market is larger and the distance is shorter. Some have invested in Vientiane and Vietnam. It is anticipated that after the completion of road number 8 in Lao and Vietnam, the economic relations among Central Northeast provinces of Thailand, Khammuane and Central provinces of Vietnam will be strengthened with regard to trade, tourism and investment. However, we need to evaluate their potential of economic development, to investigate their economic policy measures, and to identify any constraints or obstacles to trade and investment. These are the topic in the following sections.

Investment Potential in Central Lao P.D.R.

This part of the study attempts to appraise investment opportunities in Central Lao P.D.R.. The construction of transportation network in Khammuane and Bolikhamxay provinces in the Central region is anticipated to stimulate investment and enhance linkage between Lao P.D.R. and Northeast provinces of Thailand and Vietnam. Therefore it is useful for Thai investors and policy makers to investigate the development in this region.

Lao P.D.R. began policy reforms toward market-oriented economy since 1986. During 1986-1989 the Lao government liberalized external and domestic trades and deregulated prices. State-owned enterprises were privatized. During 1990s, while the liberalization policies were continued, the Lao government focused on tight fiscal and monetary policies to control an upsurge in inflation. The sectoral reform was also pursued. The results of the reform were very impressive. The transition from centrally planned system to a market economy was rather smooth. Inflation rates were brought down, and GDP growth rates were satisfactory. Trade and foreign investment expanded and major economic Partners changed from socialist countries to capitalist ones. However, Lao P.D.R. is still one of the poorest country and many obstacles have to be overcome to achieve sustained growth and prosperity.

Thailand is Lao' major trading partner and investor. Export from Thailand increased more than twice from 1,957 million baht to 4,431 million baht from 1991 to 1993. Export from Lao P.D.R. to Thailand was quite stable amounting between 1,200-1,500 million baht. So Lao, trade deficits have risen. Thai exports include consumer products, raw materials and capital goods, while Lao P.D.R. exports primary products basically wood products and minerals to Thailand. Export of electricity to Thailand is

also a major source of income. Because the two countries are in the different stage of development, the economic relation between them is complementary rather than competitive.

To determine the investment potential, one can consider the comparative advantage of the nation. The advantage depends on resource endowment and supporting infrastructure with regard to resource base, Lao P.D.R. is richly endowed with natural resources. Forestry area accounts for 47 percent of total area. Although the government imposes severe restrictions on the logging, the construction of dams and roads allow further exploitation of forest. The geological data indicate that Lao P.D.R. has reserve of various minerals, and those that have potential to develop include potash, gypsum, gem stones, zinc, lead, gold, and silver. Among these resources, hydroelectricity development is the most promising. The estimated potential capacity is 18,000 MW and only one percent is utilized at the present. The government plans to develop more than 30 hydroelectricity projects up to year 2010 with the investment cost amounting to \$US 9,786 million.

While the resource bases are impressive, the other conditions are not as encouraging. The productivity of agriculture production is very low because of low use of modern inputs and poor irrigation system. Manufacturing sector is small and factories are concentrated in Vientiane. Skilled labor are lacking, although cost of labor is low. Also infrastructure is inadequate. The national road network can provide connection to all important towns, provincial capital and border crossing, the condition of most roads is poor and need improvement. Some parts of the network cannot be used during the rainy reason.

From the existing conditions, the opportunities of the investment in Lao P.D.R. are in the infrastructure projects, especially electricity, wood processing, mining and some labor-intensive industries.

Khammuane is a province located in the Central of Lao P.D.R. with an area of 16,315 square kilometers and population of 265,000 persons. In the regional development strategy, the government plans to develop manufacturing sector and electricity in this province. The strategy is determined by the resource endowment of the province which is rich in forest, limestone, gypsum and construction materials. The electricity projects are going to be constructed in Khammuane and its neighbor Borikhamxay. The central and provincial governments believe that wood processing, furniture, cement, garment have potential to be developed. Moreover, the upgrading of route number 8a which connects Tha khek to Vietnam border, will stimulate trade among three countries. There may be the possibility to export goods from Northeast of

Thailand via Khammuane to the sea port in Vinh, Vietnam's capital city of Nghe An province.

Although, compared to other provinces in Lao P.D.R., Khammuane has potential to develop the manufacturing sector, the planned scenario may be too optimistic. Size of the market is too small for investor to take advantage of domestic demand. It will be difficult to compete with products from Thailand and Vietnam. While wood processing is suitable with the endowment, furniture industry need skilled labor otherwise it cannot be competitive. The labor force of this province is small, so it is not certain that labor-intensive industry can be developed in the short-run. The resource-based industry with electricity intensive has an advantage to locate in the province, therefore investment in cement and construction materials factories can be materialized. The market of these industries is the regional not the global market since using the sea port in Vinh is not convenient. It will raise the transaction cost and thus reduce the international competitiveness.

The improvement of the transportation will stimulate trade and linkage among three countries. However, using Khammuane as a transit to export via Vietnam is not cost efficient for upper Northeast provinces of Thailand. The tourism industry can benefit from upgraded road in Khammuane if one can develop package tour along Nakhon Phanom- Khammuane-Vinh route. This will be more attractive than travel in only Nakhon Phanom or Khammuane. From our observation, the scenic along the route 8a is beautiful.

With the construction of hydroelectricity projects and infrastructure, the prospect is bright. However, a great deal of effort is needed to enhance the investment opportunities in Khammuane, especially with regard to human resource development and cooperation among Thailand, Lao P.D.R. and Vietnam.

Economic Potentials in Central Vietnam

There were two critical factors that forced Vietnamese Government to take radically policy reform in 1986. First, its deteriorating internal economy due to mismanagement and misallocation of resources into unproductive sectors which were exclusively operated by state enterprises. Second, the collapse of communism in Eastern Europe and, later, in Soviet Union resulting in major cut off of foreign assistance to Vietnam. The directions of Vietnam's economic reform have been concentrated, in the following 6 areas, i.e., macroeconomic management; price and agricultural land ownership; state enterprise; foreign investment law and policy; basic infrastructure; and, trade policy.

All of these reforms are the major factors that contributed to recent impressive success in Vietnam: declining inflation rate, cutting down deficits in government budget and trade balance, increasing numbers of new foreign direct investments and etc. Vietnam is likely, in the short run, to further her development process by exploiting its relatively abundance of cheap labour and diversified natural resources: forestry, mineral deposits, hydroelectric potential, water resource and marine resource. For Vietnam to be able to sustain her economic development in the long run, it is required to overcome those remaining obstacles to trade and investment liberalization, such as inappropriate tariff structure, the issue of property rights in land ownership and inadequate basic infrastructure.

Nghe An and Ha Tinh provinces are located in the central of northland of the country. The provinces are heavily relied on agricultural output which mainly comprises of paddy, maize, sweet potato, livestock and marine products as their major source of income. There are a few types of industries which have high potentials in these two provinces such as frozen seafood, gems cutting, tannery, furniture, aquaculture, tourism and resort. State Committee for Cooperation and Investment (SCCI) has been seeking for foreign investment in steel rolling complex and iron ore mining in Ha Tinh.

Analysis of inter-provincial trade shows that trade is concentrated in 2 regions, i.e. Red River Delta around Hanoi city and Mekong Delta which is centered at Ho Chi Minh city. Provinces in the central part of North land have the smallest trade flows as they are the poorest.

After economic policy reforms, Vietnam has been successful in reducing her dependence upon the rapidly declining trade with the Soviet Bloc countries. New major partners are Japan and the Asian NIC's, particularly Taiwan and Singapore. Exports have quickly surged up, while import restrained measures still remain. As a consequence, balance of trade has improved favorably.

As regards to trade with Thailand, Vietnam enjoyed the trade surplus in its early years of economic liberalization, mainly because of Vietnam's abundant natural resources. However, since 1993, her trade balance against Thailand has become negative as Thailand is able to penetrate the Vietnamese market through the trading firms.

Tariff structure in Vietnam is still characterized by widely varying rates, ranging from 100%, and too many rates. Moreover, there are important NTB's that aim at restricting imports, namely import permits and import licenses. As a result, smuggled imports are openly flooding the domestic markets. Many assembly industries arise because of the highly protective measures. Finally, some commodities are not allowed to be exported such as timber. In effect, Vietnam's international trade is highly distorted.

After the failure of heavy industrial development policy, the Doi Moi policy has shifted its industrialization strategy by relying more on market mechanism. Lack of financial resources and technology have forced Vietnam to generously invite foreign investors. After a series of investment law and investment-related law reforms, FDI has begun to flood Vietnam. If the investment in oil and gas exploration is excluded, the sectors that receive largest investment are hotel and resort, and labor-intensive industries. Most of these investments are concentrated in Ho Chi Minh city where there are a large pool of skilled labor, dynamic entrepreneurs and better infrastructure facilities. However, due to its complicated procedures of granting investment permits and non transparent regulations, most investors are small investors from the Asian NIC's, Australia and Vietnam's former ruler France. A number of Thai investors are also attracted to Vietnam by her low cost of labor and abundant resources. Their investment, therefore, are mostly in hotel and resort, frozen seafood, and other labor-intensive industries.

There are still some major constraints in investing in Vietnam, namely, property rights problem, employment regulations, problems arising from joint venture business with state enterprises, import controls, inadequate infrastructure facilities, and non-transparent regulations. This is why the Japanese investors are still discouraged to launch their business there.

A study of the endowments of Nghe An and Hatinh -- two provinces at the West of route 8 in Vietnam -- reveals that there are high potential of trade between these provinces and the Thai provinces at the other end of the East - West corridor. While Nghe An and Ha tinh have abundant natural resources, particularly livestock, fishery, forestry and minerals, Khon Kaen and other provinces in the Northeast of Thailand are more industrialized. Therefore, the production of these economies are complementary to each other, meaning that trade creation will arise once the trade gate is opened. Moreover, provinces on both sides of the corridor have roughly the same size of markets which are also expanding rapidly. Trade opportunities, therefore, exists.

If the production and trade structure as well as the endowments are analysed, one will inescapably be led to a conclusion that the Northeast of Thailand will be the major markets for many products from Vietnam, especially, sea food products, livestock, some agricultural products, processed woods and iron, etc. Thai tourists will also be attracted by the rich tropical forest and the unexploited seaside resort along route 8. On the other hand, Vietnam will import a number of consumer as well as industrial goods from Thailand via route 8, particularly electrical appliances, sanitary wares, motor cycles, sugar, etc. In the future, when the agriculture has labor shortage, Vietnam will definitely have to import small tractors and other agricultural machineries from Thailand. Finally, if the sea port becomes more fully utilized, farmers in the Northeast of Thailand may find it cheaper to buy fertilizer through Vinh's seaport.

Abundant natural resources and cheap but highly educated labor in Central Vietnam can also be very attractive to the Thai investors who would have to relocate their export production base to the countries with cheaper labor cost. The most promising investment activities include frozen food processing, hotel and resort development, tannery, sugar as well as processed meat and possibly gem cutting.

However, currently there still exist some major obstacles to trade and investment.

The critical obstacle for the successful economic restructuring effort of Vietnam is her inadequate basic infrastructure and lack of financial capital. The problems force Vietnam to heavily rely on foreign direct investment and foreign aids. Most of the foreign investors came to Vietnam to exploit her cheap labor supply and abundant resources. They are also aiming to produce for exporting markets rather than for local markets. The Vietnamese government has been giving various forms of investment incentives to priority industries, which include investment in basic infrastructure, labor intensive, high value added and technology transferable industries. Between Vietnam and Thailand, Vietnam has much lower labor cost and more natural resources while Thailand has more advanced financial and capital market, larger tax

bases, well defined property rights and highly experienced entrepreneurs, and experienced managers and technicians. These differences provide opportunity for mutual benefits from closer economic cooperations.

Prospects of Building Economic Cooperation

In exploring a possibility of establishing economic cooperation among provinces along route 8, this study analyses three questions.

Firstly, are there any rationale to establish economic cooperation along the East - West corridor? There are four reasons, namely, (1) large trade creation effect because markets are large and expanding rapidly at 8% p.a., and inter-country trade is complementary. (2) The cooperation can help reducing Vietnam's trade deficit with Thailand. (3) FDI from Thailand can alleviate the problem of low saving rate (about 5%) in Vietnam and Lao. (4) And finally, the kinds of industries and technology transferred to Vietnam and Lao are more appropriate to their economic development than those from advanced countries. These reasons substantiates the ADB's feasibility study which indicates that the IRR of the Route 8 Project (including a Mekong international bridge) is as high as 14.6%

The second Question is what are the trade and investment potentials of the provinces along the East-West corridor? The answer has to be based on the comparative advantage of those agriculturally dominated provinces, which is largely dependent on natural resources and human capital. The followings summarize their main advantages. Nghe An's advantages include: low labor cost and educated labor, high potentials in livestock, forestry, fishery and aquaculture, availability of gem stone seaside resort, and availability of seaport and airport Ha Tinh's advantages are similar to Nghe An, but the province is smaller and has sizeable iron and emerald (black sand) reserves. Infrastructure of both provinces is still rated in the poor condition relative to Hanoi.

Khammuane and Borikhamxay have potentials in the following resources, energy power, forestry, limestone and construction minerals, and marginally surplus rice and surplus of some agricultural produces. But the provinces are poor, very small, sparsely populated, and their population have low level of education. This is why the Laotian government has a plan to industrialize the provinces in Central Lao.

Since the resource endowments and production structure of these provinces are different from Thailand, there are large trade potentials between these provinces and the Northeast of Thailand, implying large potential of trade creation. Commodities that

have good export prospects from Vietnam to Thailand are frozen seafood, livestock, raw hides and leather. Import from Lao will consist of electricity, processed woods, construction minerals and some agricultural products. Tourism in Lao and Vietnam also has good prospect because there are rich tropical rain forest as well as unexploited seaside resort along route 8. Moreover, Central Lao is also the home of many ethnic groups.

There are also good investment potentials for Thai investors. The prospects in Vietnam include hotel and resort development, frozen and canned seafood, aquaculture, tannery, furniture factory, agricultural machinery, gem cutting, sugar factory and construction. The potential investment in Lao is limited in a few activities, especially furniture and construction materials.

However, these potentials have to be weighed against obstacles which are the third question to be analysed. There are two major kinds of obstacles. The first one is inadequate infrastructural facilities that will cause the transportation cost and cost of doing business to be very high. Besides the problem of poor roads, the problem is compounded by the high ferry cost, lack of border gate, and bridge bottleneck. The second obstacles are man-made, ranging from high import tariff, non-transparent non-tariff barriers, high toll fees charged by local officers and language problems. The prospect of tourism promotion is also limited by the inadequate but expensive hotel facilities, lack of border gate and the Laotian government's unwillingness to open the tourist sector to the Thai tourists. Investment obstacles are even worse. Inadequate infrastructure will make investment project less competitive. Investment permit, if not difficult, takes a long time to obtain. Property rights on land forces most foreign investors to seek the partnership from state enterprises. But then, all business decisions have to be approved by the minority partner.

Therefore, two major conclusions can be made. Firstly, trade and tourism have more potentials than investment because the market for trade already exists. It is only a matter of opening the Vietnamese border gate to the Thai, Lao and Vietnamese businessmen before goods can flow in both directions. Secondly, investment in export industry will be more difficult than investment in products that are used and consumed in this sub-region. There are several reasons to support this conclusion. Exports from Central Vietnam cannot be competitive in the world market because of infrastructural problems. Shipping cost from the Vinh seaport is more expensive than using the Hai Phong port in the North. Secondly, at present most imported raw materials are transported a long way from Hai Phong. Thirdly, road and communication in Central Vietnam are still very poor.

Finally, this study proposes a basic concept for establishing the economic cooperation among provinces along route 8. There are three major issues that have to be solved either on the unilateral or multilateral basis. They are (1) reducing or eliminating obstacles to trade and investment ; (2) introducing measures and institutions that will facilitate trade and investment ; and last but not least, (3) building long-lasting friendship. The detailed measures that have to be devised and implemented both on the unilateral and multilateral basis are given in Table 5.14.

With regards to the economic and industrial development of areas along Road number 8, this study proposes the immediate strategies of promoting trade and tourism, followed by a sub-regional industrial development strategy in the long run. Each country should promote the industries in which it has comparative advantage so that its production structure is complementary to that of other countries and that a sub-regional division of labor emerges. Based on such strategies, it is recommended that the Northeast of Thailand be specialized in downstream finished products, while Lao P.D.R. and Vietnam concentrate on the primary agro-based and labor-intensive and natural-resource based industries. These industries should serve the local markets in the sub-region rather than the world market. In Thailand, the government should concentrate its industrial development in two provinces, namely Khon Khaen and Udon Thani.

The Ministry of Industry should be both the executing agency and the coordinator in implementing the policies. Its two major tasks are to propose a plan for industrial development in the Upper Northeast to the National Industrial Development Committee and to initiate an establishment of a Joint Committee on Thai-Lao-Vietnam Economic and Industrial Development. Other important recommendations are a negotiation on border trade, and border passing regulations, negotiation on trade and investment, certified investors, pre-feasibility study of potential industries, and dispute settlement mechanism, etc.

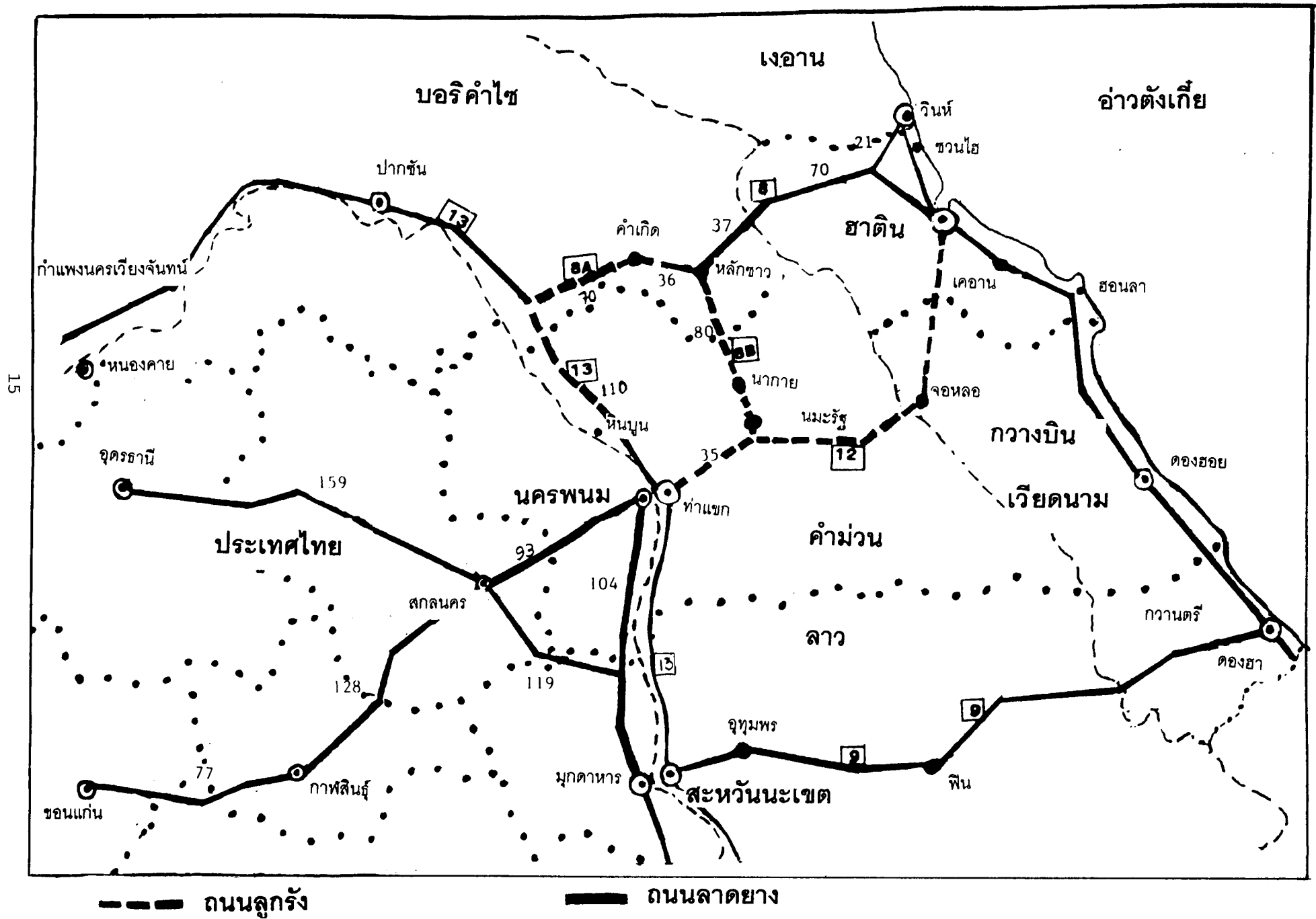
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

มูลเหตุสำคัญสองประการ ที่ทำให้ประเทศในแถบอินโดจีนต้องการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ คือ การเปลี่ยนแปลงนโยบายเศรษฐกิจของประเทศสังคมนิยมจากระบบควบคุมจากส่วนกลางสู่ระบบตลาด และการที่ประเทศที่มีระดับการพัฒนาเศรษฐกิจสูงกว่าเพื่อนบ้าน เริ่มสูญเสียความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบและใช้แรงงานเข้มข้น ขณะที่ประเทศระบอบสังคมนิยมยังมีทรัพยากรธรรมชาติและแรงงานจำนวนมาก ผลของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวคือตลาดในภูมิภาคนี้มีขนาดที่ใหญ่ขึ้น ประเทศที่มีระดับการพัฒนาสูงกว่าจะเป็นตลาดสำหรับสินค้าขั้นปฐมจากประเทศที่เริ่มต้นพัฒนาระบบตลาด ซึ่งก็ต้องการซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจากฝ่ายแรกด้วย นอกจากนี้ประเทศที่เริ่มต้นพัฒนาก็จะได้ประโยชน์จากการลงทุน และการถ่ายทอดเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานหนาแน่น ซึ่งเหมาะสมกับศักยภาพทางเศรษฐกิจของตน การร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นหนึ่งในรูปแบบความร่วมมือที่เกิดขึ้นในบริเวณกลุ่มประเทศเอเชียอาคเนย์ ธนาकरเพื่อการพัฒนาเอเชียเชื่อมั่นว่า ประเทศต่างๆที่อยู่บนลุ่มแม่น้ำโขงเป็นกลุ่มประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจมากที่สุดแห่งหนึ่ง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกันจะก่อให้เกิด "วงจรแห่งความเจริญ" (virtuous circle) อันจะนำมาซึ่งความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ความมั่งคั่งและสันติสุขในภูมิภาคนี้ โครงการสำคัญที่จะก่อให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจ คือ การสร้างเครือข่ายการคมนาคม ความร่วมมือด้านพลังงาน ทรัพยากรมนุษย์ และการค้ากับการลงทุน ขณะนี้แผนการสร้างร่วมมือได้ผ่านพ้นจากขั้นแนวความคิด มาสู่ขั้นตอนของการปฏิบัติเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย โดยความร่วมมือส่วนใหญ่เป็นเพียงการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคม ขณะที่ยังขาดนโยบายและแนวทางในการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวอย่างจริงจัง

เนื่องจากถณนหมายเลข 8 เป็นถนนสายสั้นที่สุดที่จะทำให้สปป.ลาว และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยมีทางออกสู่ทะเล ความพยายามที่จะสร้างความร่วมมือระหว่างไทย ลาว และเวียดนามจึงเป็นความร่วมมือที่เกิดจากความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งต่างจากความร่วมมือระหว่างประเทศอื่นๆที่เกิดจากความคิดของรัฐบาลส่วนกลาง สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยและสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเล็งเห็นความสำคัญของการร่วมมือทางเศรษฐกิจดังกล่าว จึงได้ดำเนินการวิจัยศึกษาศักยภาพและความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของจังหวัดต่างๆในบริเวณดังกล่าว โอกาสและอุปสรรคของการสร้างความร่วมมือด้านการค้า การท่องเที่ยวและการลงทุน ตลอดจนเสนอแนะสู่ทางในการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจให้สัมฤทธิ์ผล

การศึกษาจะเน้นประเด็นสำคัญดังนี้ (1) จังหวัดต่างๆ บนถนนหมายเลข 8 มีศักยภาพและมีความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจอย่างไรบ้าง (2) โอกาสด้านการลงทุน การค้าและการท่องเที่ยวเป็นอย่างไร (3) อุปสรรคต่อการค้า การลงทุนตลอดจนความร่วมมือทางเศรษฐกิจมีอะไรบ้าง และ (4) ควรใช้

ระยะทางบนถนนเชื่อม ไทย-เวียดนาม (กม)



นโยบายและมาตรการอย่างไรในการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และบทบาทของกระทรวงอุตสาหกรรมควรเป็นอย่างไร การตอบคำถามเหล่านี้อาศัยแนวคิดที่ว่า การเปิดประตูการค้าระหว่าง 3 ประเทศ และการมีทางคมนาคมสู่ทะเลที่ สะดวกขึ้น นอกจากจะทำให้การค้าและการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นในบริเวณดังกล่าว ซึ่งจะยังผลให้แต่ละประเทศเพิ่มการผลิตสินค้าที่ตนมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ การผลิตของสามประเทศจะมีลักษณะเกื้อหนุนกันมากขึ้น นอกจากนั้นเมื่อต้นทุนการส่งออกสินค้าบางชนิดจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและสปป.ลาวลดลง และจะมีนักลงทุนจากประเทศไทยนำเงินทุนและเทคโนโลยีเข้าไปลงทุนในบริเวณดังกล่าวเพิ่มขึ้น

แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา มาจากการสัมภาษณ์นักธุรกิจและข้าราชการในจังหวัดต่างๆบนถนนสาย 8 การสำรวจสภาพเศรษฐกิจตามถนนหมายเลข 8 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2537 ตลอดจนแหล่งข้อมูลทุติยภูมิของหน่วยราชการในสามประเทศ และข้อมูลจากองค์การระหว่างประเทศ จังหวัดที่อยู่ในข่ายการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ ฮาติงและเงอานในเวียดนามแขวงคำม่วนและบอริคำไซในสปป.ลาว ส่วนในภาคอีสานตอนบนมีการศึกษาใน 5 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ อุดรธานี สกลนคร และนครพนม

ศักยภาพด้านการลงทุนและความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในภาคอีสานตอนบน

ในด้านการเกษตรนั้น จะสามารถปลูกพืชเศรษฐกิจได้หลายประเภท ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ผักต่างๆ เช่น มะเขือเทศ เป็นต้น จังหวัดกาฬสินธุ์และสกลนคร เป็นบริเวณที่มีผลผลิตสูงเพราะมีระบบชลประทานที่ดีทำให้มีพื้นที่เพาะปลูกที่อุดมสมบูรณ์ จึงทำให้พื้นที่เหล่านี้ถูกใช้เป็นแหล่งวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร เช่น ขอนแก่นมีโรงสุรา และโรงงานกระดาษ อุดรธานี มีโรงงานน้ำตาล และโรงงานสุรา กาฬสินธุ์มีโรงงานแป้งมัน และนครพนมมีโรงงานผลไม้กระป๋อง เป็นต้น โรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมากก็เป็นอุตสาหกรรมอีกประเภทหนึ่ง ซึ่งพอมียศกภาพอยู่บ้าง เนื่องจากอัตราค่าจ้างโดยเปรียบเทียบของพื้นที่แถบนี้จะต่ำกว่าภาคอื่นของประเทศ ไทย ทำให้ขอนแก่นและอุดรธานีซึ่งเป็นศูนย์กลางคมนาคม ธุรกิจ และสถานที่ราชการและการศึกษา และเขตชุมชน มีอุตสาหกรรมใช้แรงงานเข้มข้นหลายประเภท เช่น ดัดเย็บเสื้อผ้า โรงงานทอแหวน โรงงานเครื่องจักรกลเกษตร เป็นต้น อุตสาหกรรมบางประเภทเริ่มแพร่ขยายไปจังหวัดใกล้เคียง เช่น กาฬสินธุ์ แต่ในระยะหลังอุตสาหกรรมเหล่านี้เริ่มประสบปัญหา เนื่องจากมีการปรับค่าจ้างขึ้นต่ำบ่อยครั้ง ในขณะที่ประสิทธิภาพของแรงงานยังไม่มี การปรับปรุงให้ดีขึ้น ซึ่งถ้ายังเป็นอย่างนี้ต่อไป ในไม่ช้าโรงงานที่ใช้แรงงานมากจะไม่สามารถแข่งขันกับเวียดนาม ซึ่งมีค่าจ้างแรงงานไร้ฝีมือต่ำกว่ามาก ศักยภาพอีกด้านหนึ่งของพื้นที่แถบนี้ ก็คือ การท่องเที่ยว เนื่องจากมีสถานที่ท่องเที่ยวและวัดที่มีชื่อเสียงหลายแห่ง อุทยานแห่งชาติภูพานและเป็นเขตชายแดนติดต่อกับสปป.ลาวทางด้านนครพนม

ผู้ประกอบการในขอนแก่นและอุดรธานี มีศักยภาพของการเป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรมในบริเวณถนนสาย 8 และมีโอกาสจะไปลงทุนในสปป.ลาว และเวียดนามตอนกลางได้พอสมควร เนื่องจากทั้งสองจังหวัดมีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมที่สูงกว่าจังหวัดอื่นๆในบริเวณนี้ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมด้านเครื่องจักรกลเกษตรที่อนาคตจะสามารถเข้าไปเจาะตลาดเวียดนาม เมื่อเวียดนามต้องโยกย้ายแรงงานเกษตรเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น ในขณะที่ภาคเกษตรก็จำเป็นต้องเพิ่มผลผลิตให้ทันกับความต้องการบริโภคที่เพิ่มขึ้นตามการเพิ่มของประชากร และความต้องการส่งออกที่มากขึ้น ขณะเดียวกัน เวียดนามยังสามารถใช้ภาคอีสานของไทยเป็นตลาดสินค้าอาหารทะเลและปศุสัตว์

ความเชื่อมโยงระหว่างประเทศทั้งสามโดยขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการศึกษาระดับสูง สำหรับให้ความช่วยเหลือพัฒนาบุคลากรของประเทศเพื่อนบ้านทั้งสอง จะมีส่วนสำคัญในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ระหว่างสองประเทศต่อไป

ในด้านการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างจังหวัดต่างๆ งานวิจัยได้อาศัยข้อมูลจากหลายแหล่งได้แก่ การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่ง ข้อมูลการตลาดซึ่งจัดทำโดยกระทรวงพาณิชย์ และข้อมูลการสำรวจการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัด ของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ผลการศึกษาพบว่า ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีการค้ากับกรุงเทพฯ มากที่สุด โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ส่งจากจังหวัดขอนแก่นไปกรุงเทพฯ เป็นสินค้าเกษตรและแปรรูปเกษตร เช่น ข้าว น้ำตาล แป้งมัน แต่สัดส่วนของปริมาณสินค้าเกษตรของขอนแก่นมายังกรุงเทพฯ จะมีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับสินค้าประเภทอื่น ในขณะที่จังหวัดอื่นๆจะมีสัดส่วนสินค้าเกษตรเพิ่มขึ้น ขอนแก่นมีสัดส่วนของการส่งสินค้าอุตสาหกรรมเข้ากรุงเทพฯ มากขึ้น เนื่องจากมีการลงทุนด้านสินค้าอุตสาหกรรมสูงกว่าจังหวัดอื่น สินค้าของจังหวัดอื่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนก็เป็นสินค้าเกษตรเช่นเดียวกัน สินค้าที่ส่งจากกรุงเทพฯ และภาคกลางไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นวัสดุก่อสร้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งปูนซีเมนต์ เครื่องจักร วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภคบริโภค

ในด้านความเชื่อมโยงภายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ขอนแก่นมีการค้าขายกับอุดรธานีและกาฬสินธุ์มากกว่าจังหวัดอื่นที่ทำการศึกษ เพราะระยะทางใกล้กันอีกทั้งอุดรธานีเป็นจังหวัดใหญ่ ขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าอุปโภคบริโภคไปยังจังหวัดอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันและเครื่องใช้ไฟฟ้า การค้าขายระหว่างจังหวัดเป็นสินค้าเกษตรที่จะเกิดขาดแคลนเป็นบางพื้นที่บางเวลา มีการใช้สินค้าทางการเกษตรของจังหวัดหนึ่งเพื่อเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมของอีกจังหวัดหนึ่งบ้าง เช่น กาฬสินธุ์ส่งมันสำปะหลังไปยังโรงงานในขอนแก่น โรงงานหนึ่งในจังหวัดขอนแก่นใช้วัตถุดิบจากกาฬสินธุ์และสกลนคร เกษตรกรในนครพนมส่งมะเขือเทศให้โรงงานอาหารกระป๋องในสกลนคร อย่างไรก็ตาม หลักฐานแสดงว่าความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างจังหวัดยังมีน้อยมาก ในขณะที่ความเชื่อมโยงกับส่วนกลางมีสูง เพราะกรุงเทพฯเป็นตลาดใหญ่ เป็นท่าเรือเพื่อส่งออกและ

นำเข้า ตลอดจนเป็นแหล่งผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค จังหวัดในภาคกลางยังเป็นแหล่งผลิตวัสดุก่อสร้างที่สำคัญ โดยทั่วไปแล้วฐานทางอุตสาหกรรมของไทยยังแคบ

ดังนั้น ความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงมีน้อยเป็นธรรมดา ในอนาคตเมื่อการลงทุนและเศรษฐกิจของขอนแก่นและอุดรธานีมีการขยายตัวมากขึ้น ความเชื่อมโยงกับจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะสูงขึ้น เพราะทั้งสองจังหวัดมีตลาดขนาดใหญ่เป็นแหล่งผลิตและแหล่งกระจายสินค้าแทนกรุงเทพฯ ได้มากขึ้น

ความเชื่อมโยงของจังหวัดที่ทำการศึกษากับสปป.ลาวยังมีน้อย ยกเว้นนครพนมมีการค้ากับแขวงคำม่วนมาเป็นเวลานานแล้ว โดยสินค้าที่ส่งออกไปคำม่วนมีความหลากหลายเช่นวัสดุก่อสร้าง น้ำมัน สินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป ส่วนสินค้าที่นำเข้าส่วนใหญ่เป็นไม้แปรรูปสินค้า เศรษฐกิจท้องถิ่นของนครพนมได้ทำการค้าขายกับแขวงคำม่วนมานานแล้ว และมีความสนใจที่จะทำการลงทุนต่อไป ส่วนนักธุรกิจทางขอนแก่น จะทำการค้ากับกำแพงนครเวียงจันทน์มากกว่าทางคำม่วน และมีการลงทุนในกำแพงนครเวียงจันทน์และทางเวียดนาม เมื่อการปรับปรุงทางหมายเลข 8 เสร็จเรียบร้อยแล้ว ความสัมพันธ์ทางธุรกิจระหว่างแขวงคำม่วน เวียดนามตอนกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนจะสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับนครพนม

ศักยภาพด้านการลงทุนและการค้าใน สปป.ลาวตอนกลาง

เนื่องจากการก่อสร้างเครือข่ายคมนาคมของแขวงคำม่วนและบริคำไซของสปป.ลาวตอนกลาง เชื่อมกับเวียดนาม จะมีส่วนสนับสนุนการลงทุนและสร้างความเชื่อมโยงระหว่างสปป.ลาวตอนกลางกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย และตอนกลางของเวียดนาม การศึกษาส่วนนี้จึงต้องการประเมินศักยภาพทางเศรษฐกิจ โอกาสการลงทุนและการค้าในสปป.ลาวตอนกลางเพื่อประโยชน์ต่อนักลงทุนไทยและผู้วางแผนนโยบายพัฒนาภูมิภาคนี้

สปป.ลาวได้ปรับนโยบายเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมเป็นระบบเศรษฐกิจแบบตลาดตั้งแต่ปี 2529 ในช่วงปี 2529-2532 รัฐบาลของสปป.ลาวได้ปฏิรูประบบการค้าทั้งในและนอกประเทศให้มีความเป็นเสรีมากขึ้น รวมทั้งมีการยกเลิกการควบคุมราคา และการโอนกิจการรัฐวิสาหกิจบางประเภทให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ นโยบายตลาดเสรียังคงดำเนินต่อไปในช่วงทศวรรษ 1990 ซึ่งในต้นทศวรรษ 1990 รัฐบาลสปป.ลาวได้ดำเนินนโยบายการเงินการคลังแบบเข้มงวด เพื่อควบคุมภาวะเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้นมาก สำหรับการปรับโครงสร้างของภาคเศรษฐกิจต่างๆยังคงดำเนินไปและให้ผลเป็นที่น่าพอใจยิ่ง โดยการเปลี่ยนจากระบบการวางแผนจากส่วนกลางมาเป็นระบบที่ใช้กลไกตลาดดังกล่าว ที่มีลักษณะแบบค่อยเป็นค่อยไปและต่อเนื่อง ในที่สุดอัตราเงินเฟ้อก็ลดลงขณะที่มีอัตราการเติบโตของ GDP เป็นที่

น่าพอใจ นอกจากนั้น การค้าและการลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นมาก โดยที่ประเทศคู่ค้าสำคัญ เปลี่ยนจากประเทศในกลุ่มสังคมนิยมเป็นประเทศทุนนิยม

อย่างไรก็ตาม สปป.ลาวยังคงเป็นหนึ่งในประเทศที่ยากจนที่สุดในโลก และต้องเผชิญกับอุปสรรคมากมายที่จะต้องฟันฝ่าไปเพื่อให้บรรลุถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน รวมถึงการสร้างควมมั่งคั่งให้ประเทศ

ประเทศไทยมีความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับสปป.ลาวอย่างมากประเทศหนึ่ง กล่าวคือมูลค่าการส่งออกของไทยไป สปป.ลาวในปี 2536 เพิ่มขึ้นประมาณ 2 เท่าจากมูลค่าปี 2534 (จาก 1,957 ล้านบาท เป็น 4,431 ล้านบาท) ขณะที่มูลค่าการส่งออกของสปป.ลาวมาไทยนั้นมีมูลค่าค่อนข้างคงที่ในช่วง 1,200-1,500 ล้านบาท ดังนั้น สปป.ลาวจึงมีดุลการค้าขาดดุลกับไทยในมูลค่าสูง ขึ้น สินค้าที่ไทยส่งออกไปสปป.ลาวส่วนใหญ่ ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าวัตถุดิบ และสินค้าทุน ขณะที่สินค้าที่ไทยนำเข้าจากสปป.ลาวส่วนใหญ่เป็นสินค้าขั้นปฐม โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ไม้และแร่ธาตุ โดยที่แหล่งรายได้หลักของการส่งออกของสปป.ลาวมาไทยคือ รายได้จากการขายกระแสไฟฟ้า แม้ว่าไทยและสปป.ลาวจะเป็นประเทศในภูมิภาคเดียวกัน แต่การที่ทั้งสองประเทศมีระดับของการพัฒนาที่แตกต่างกัน ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศจึงอยู่ในลักษณะของการเกื้อกูลกันมากกว่าการแข่งขันกัน

ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (comparative advantage) เป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถชี้ให้เห็นถึงศักยภาพทางการลงทุนสปป.ลาวได้ ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบนี้ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรและสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศ พิจารณาจากทรัพยากรพบว่าเมื่อเทียบกับขนาดของประเทศและจำนวนประชากร สปป.ลาวมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติอย่างมาก กล่าวคือ มีพื้นที่ป่าไม่ถึงร้อยละ 47 ของพื้นที่ทั้งหมด แม้ว่ารัฐบาลของสปป.ลาวมีกฎหมายห้ามการตัดไม้ที่เข้มงวด แต่การก่อสร้างเขื่อนและถนนเปิดโอกาสให้มีการตัดไม้ทำลายป่ามากขึ้น จากข้อมูลทางภูมิศาสตร์ของสปป.ลาวปรากฏว่า สปป.ลาวมีแร่ธาตุมากมาย โดยแร่ธาตุที่มีศักยภาพในการพัฒนา ได้แก่ โปแตช ยิบซัม รัตนชาติ สังกะสี ตะกั่ว ทองคำ และเงิน นอกจากนั้น การพัฒนากระแสไฟฟ้าจากพลังน้ำ (Hydroelectricity) เป็นสิ่งที่มีศักยภาพมากที่สุด เพราะมีกำลังการผลิตถึง 18,000 เมกกะวัตต์ (ขณะนี้นำมาใช้เพียงร้อยละ 1 ของกำลังการผลิตเท่านั้น) โดยรัฐบาลของสปป.ลาววางแผนที่จะพัฒนาโครงการผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังน้ำถึง 30 โครงการ คิดเป็นเงินลงทุนทั้งสิ้น 9,786 ล้านดอลลาร์ภายในปี 2553

แม้ว่า สปป.ลาวจะมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรอย่างมาก แต่มีข้อจำกัดบางประการที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุน กล่าวคือ สปป.ลาวมีผลิตภาพของการผลิตทางการเกษตรต่ำมาก เนื่องจากยังไม่มีการใช้ปัจจัยการผลิตที่ก้าวหน้าและระบบชลประทานยังไม่ทั่วถึง สำหรับภาคอุตสาหกรรมนั้นยังมีขนาดเล็กและโรงงานส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในเวียงจันทน์ มีความขาดแคลนแรงงานฝีมือ แม้ว่า

มีค่าจ้างแรงงานต่ำ จึงไม่มีความได้เปรียบในการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้นอย่างชัดเจน และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการผลิตไม่เพียงพอ เครือข่ายระบบทางหลวงมีความเชื่อมโยงเฉพาะเมืองสำคัญเท่านั้น สภาพผิวการจราจรขรุขระและต้องการการปรับปรุงเร่งด่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางที่ไม่สามารถใช้ได้ในช่วงฤดูฝน

จากศักยภาพและข้อจำกัดของสปป.ลาวข้างต้น ทำให้พอจะสรุปได้ว่าโครงการลงทุนที่มีโอกาสเกิดขึ้นในสปป.ลาว ได้แก่ โครงการที่เกี่ยวกับกิจการสาธารณูปโภค (โดยเฉพาะอย่างยิ่งการผลิตกระแสไฟฟ้า การสร้างทาง) การแปรรูปไม้ แร่ธาตุอุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้างและอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้นบางอุตสาหกรรม

คำม่วนเป็นแขวงหนึ่งในสปป.ลาวตอนกลาง มีพื้นที่ 16,315 ตารางกิโลเมตร ประชากร 265,000 คน คำม่วนเป็นจังหวัดที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรเช่น ป่าไม้ หินปูน ยิบซัม และแร่ธาตุที่ใช้ในการก่อสร้าง ดังนั้น รัฐบาลของสปป.ลาวจึงมีแผนพัฒนาภาคอุตสาหกรรมของคำม่วน โดยเริ่มจากโครงการผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังน้ำซึ่งจะสร้างขึ้นในคำม่วนและจังหวัดใกล้เคียง (บอริคำไซ) รัฐบาลของสปป.ลาวมั่นใจว่า คำม่วนมีศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรมหลายประเภท เช่น การแปรรูปไม้ เฟอร์นิเจอร์ ปูนซีเมนต์ และสิ่งทอ ยิ่งไปกว่านั้นการปรับปรุงเส้นทางสาย 8a ซึ่งเชื่อมเส้นทางระหว่างเมืองท่าแขกในคำม่วนกับชายแดนเวียดนาม จะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการค้าระหว่าง 3 ประเทศ (คือ ไทย ลาว และเวียดนาม) และอาจเป็นไปได้ที่จะมีการส่งสินค้าออกจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ผ่านแขวงคำม่วน (ลาว) เพื่อส่งต่อไปท่าเรือใน เมืองวินห์ (ในจังหวัดเหงาของเวียดนาม)

แม้ว่าแขวงคำม่วนจะมีศักยภาพสูงกว่าจังหวัดอื่นของสปป.ลาวในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรม แต่ความคิดที่ว่า เมื่อถนนสร้างเสร็จแล้วการลงทุนทางอุตสาหกรรมจะสูงขึ้น เป็นการมองในแง่ดีเกินไป เนื่องจากคำม่วนมีข้อจำกัดในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมบางประการ เช่น ขนาดตลาดที่เล็กเกินไป ทำให้การลงทุนไม่ได้ประโยชน์จากการประหยัดจากขนาดการผลิตที่ใหญ่ (economies of scale) รวมทั้งต้องเผชิญการแข่งขันกับสินค้าที่ผลิตโดยไทยและเวียดนาม สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปไม้ นั้นจะสอดคล้องกับความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรและไม่ต้องใช้ทักษะสูง แต่อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์นั้นต้องมีช่างฝีมือจึงจะพัฒนาได้ ขณะที่อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้นอาจมีปัญหา เพราะคำม่วนมีกำลังแรงงานน้อย ดังนั้น อุตสาหกรรมที่จะได้รับประโยชน์สูงสุดหากตั้งที่คำม่วน คือ อุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากรเป็นวัตถุดิบหลักและเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้ไฟฟ้าเข้มข้น เช่น ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้างอื่นๆ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมประเภทนี้เหมาะกับตลาดในประเทศและในภูมิภาคนี้เท่านั้น เพราะการส่งออกสินค้าประเภทนี้โดยผ่านท่าเรือในเมืองวินห์ในปัจจุบันทำได้ไม่สะดวกและจะทำให้ค่าขนส่งเพิ่มขึ้น จนลดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศไป โอกาสจะพัฒนาอุตสาหกรรมประเภทนี้ขึ้นอยู่กับขนาดตลาดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของไทย

การปรับปรุงการขนส่งจะกระตุ้นการค้าและความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของ 3 ประเทศนี้ อย่างไรก็ตาม การส่งออกจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยไปเวียดนามโดยผ่านคำม่วนนั้น ยังมีต้นทุนสูงเมื่อเทียบกับการส่งออกทางกรุงเทพฯ สำหรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์จากการปรับปรุงเส้นทางสาย 8a ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามีความคั่งค้างมาก โดยการจัดทัวร์ชุด (package tour) เส้นทางนครพนม-คำม่วน-วินห์ ซึ่งน่าสนใจกว่าการท่องเที่ยวในนครพนมหรือคำม่วนเท่านั้น

การก่อสร้างโครงการผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังน้ำและสาธารณูปโภคเป็นสิ่งดี อย่างไรก็ตาม สิ่งที่จะต้องพัฒนาขึ้นมาคือ โอกาสและบรรยากาศของการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม

ศักยภาพทางเศรษฐกิจของเวียดนามตอนกลาง

ปัจจัย 2 ประการที่ทำให้รัฐบาลเวียดนามจำเป็นต้องปฏิรูปนโยบายอย่างจริงจังในปี 2529 ได้แก่ ความเสื่อมของเศรษฐกิจในประเทศ อันเนื่องมาจากความผิดพลาดด้านการจัดการและการทุ่มเททรัพยากรเข้าสู่ภาคเศรษฐกิจที่เป็น“หมัน” (unproductive sector) โดยภาคเศรษฐกิจเหล่านี้มีการผูกขาดโดยรัฐวิสาหกิจ และความล้มเหลวของระบบคอมมิวนิสต์ในยุโรปตะวันออกและสหภาพโซเวียตเดิม ส่งผลให้ความช่วยเหลือที่เวียดนามเคยได้รับหมดไปเกือบสิ้นเชิง การปฏิรูปเศรษฐกิจในเวียดนาม แบ่งได้เป็น 6 ประเภท ดังนี้

1. การจัดการเศรษฐกิจส่วนรวม (macroeconomic management)
2. การปฏิรูประบบราคาและการครอบครองพื้นที่ทำการเกษตร (price and agricultural land ownership)
3. การปฏิรูปรัฐวิสาหกิจ (state enterprise)
4. การปฏิรูปกฎหมายและนโยบายเกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศ (foreign investment law and policy)
5. การพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน (basic infrastructure)
6. การปรับปรุงนโยบายการค้า (trade policy)

รูปแบบการปฏิรูปเศรษฐกิจทั้ง 6 ประการ เป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จให้เวียดนาม เพราะช่วยลดอัตราเงินเฟ้อ ลดการขาดดุลการค้าและการคลัง และเพิ่มการลงทุนโดยตรงจากต่างชาติ เป็นต้น ในระยะแรกของการพัฒนา เวียดนามต้องใช้ประโยชน์จากแรงงานราคาถูกและทรัพยากรธรรมชาติที่มีความหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นป่าไม้ แร่ธาตุ ศักยภาพของกระแสไฟฟ้าพลังน้ำ ทรัพยากรน้ำและทรัพยากรทางทะเล อย่างไรก็ตาม การที่เวียดนามจะสามารถรักษาระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจในระยะยาวได้นั้น เวียดนามจะต้องจัดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนให้มีความเป็นเสรี

มากขึ้น อุปสรรคเหล่านั้นได้แก่ โครงสร้างภาษีที่ไม่เหมาะสม การออกเอกสารสิทธิของที่ดิน และ ความไม่เพียงพอของสาธารณูปโภคพื้นฐาน เป็นต้น

เงอานและฮาตินเป็นจังหวัดที่อยู่ในภาคเหนือตอนกลางของเวียดนาม จังหวัดทั้งสองเป็น จังหวัดที่มีการทำเกษตรกรรมมาก สินค้าที่เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญ คือข้าว ข้าวโพด มันฝรั่ง ปศุสัตว์ และผลผลิตจากทะเล สำหรับอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพใน 2 จังหวัดนี้ ได้แก่ อาหารทะเลแช่แข็ง การเจียรไนเพชรพลอย โรงฟอกหนัง เฟอร์นิเจอร์ การเพาะเลี้ยงกุ้ง อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและที่พัก ตากอากาศและการทำเหมืองแร่เหล็ก คณะกรรมการเพื่อความร่วมมือและการลงทุน (SCCI) ได้ พยายามชักชวนให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมเหล็กเส้น และการทำเหมืองเหล็กในฮาติน

การวิเคราะห์การค้าระหว่างจังหวัดในเวียดนามพบว่ามีการค้ากระจุกอยู่ 2 แห่งคือ (1)สามเหลี่ยม ปากแม่น้ำแดง ซึ่งอยู่รอบๆกรุงฮานอย และ (2) สามเหลี่ยมแม่น้ำโขง ซึ่งอยู่บริเวณโฮจิมินห์ซิตี้ สำหรับการค้าของจังหวัดต่างๆในภาคเหนือตอนกลางนั้นมีการค้าระหว่างกันน้อยที่สุด เพราะเป็น จังหวัดที่ ยากจนที่สุด

การปฏิรูปนโยบายเศรษฐกิจ ทำให้เวียดนามประสบความสำเร็จในการลดการพึ่งพิงการค้ากับ กลุ่มประเทศโซเวียตอย่างมาก โดยประเทศคู่ค้าสำคัญใหม่ของเวียดนาม คือ ญี่ปุ่น และอาเซียนนิกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งไต้หวัน และสิงคโปร์ การส่งออกของเวียดนามเพิ่มขึ้นมากขณะที่มาตรการจำกัด การนำเข้ายังคงอยู่ทำให้เวียดนามมีดุลการค้าดีขึ้น สำหรับการค้าระหว่างไทยกับเวียดนามนั้นพบว่า เวียดนามมีดุลการค้าเกินดุลกับไทยในช่วงปีแรกๆของการใช้นโยบายเศรษฐกิจแบบเสรี เนื่องจาก เวียดนามมีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์มาก แต่หลังจากปี 2536 เวียดนามขาดดุลการค้ากับไทย เพราะบริษัทการค้าของไทยสามารถเจาะตลาดเวียดนามได้มากขึ้น

โครงสร้างภาษีของเวียดนามมีหลายอัตราและกว้างขวางมาก อีกทั้งมีมาตรการกีดกันการ นำเข้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTB) เพื่อจำกัดการนำเข้า เช่น การต้องขออนุญาตนำเข้าหรือขอสิทธิในการนำเข้า อัตราภาษีและการกีดกันการนำเข้าดังกล่าว ทำให้มีการลักลอบนำสินค้าเข้ามาในตลาดเวียดนาม อย่างมาก อย่างไรก็ตาม มาตรการเหล่านั้นเปรียบเสมือนมาตรการคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ และทำให้เกิดอุตสาหกรรมประกอบขึ้นส่วน (assembly industries) สำหรับการส่งออกนั้น พบว่ารัฐบาล มีมาตรการห้ามส่งออกสินค้าบางรายการ เช่น ท่อนไม้ซุง ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าการค้าระหว่างประเทศ ของเวียดนามนั้นมีการบิดเบือนอย่างมาก

หลังจากที่นโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมนั้นไม่ประสบผลสำเร็จ รัฐบาลเวียดนามจึงมีนโยบาย ดอยมอย (Doi Moi) เพื่อปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ของการพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีลักษณะพึ่งพิงกลไกตลาด มากขึ้น การขาดแคลนทรัพยากรทางการเงินและเทคโนโลยีเป็นปัจจัยที่ผลักดันให้เวียดนามยินดี ชักชวนนักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนมากขึ้น หลังจากที่มีกฎหมายการลงทุนและกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ รับการปรับปรุง ปรากฏว่ามีการลงทุนทางตรง (FDI) เข้ามาในเวียดนามมาก หากไม่นับการลงทุนใน

การขุดเจาะน้ำมันและแก๊สแล้ว จะพบว่าการลงทุนที่มีมูลค่าสูงสุดคือ โรงแรมที่พักตากอากาศ และ อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น (labor intensive industry) อย่างไรก็ตาม ขั้นตอนการอนุญาตให้ลงทุน ในเวียดนามนั้นยุ่งยากและซับซ้อน รวมทั้งกฎระเบียบที่ไม่โปร่งใส ทำให้นักลงทุนที่เข้าไปลงทุนใน เวียดนามเป็นนักลงทุนรายเล็ก ๆ จากอาเซียนนิคส์ ออสเตรเลีย หรือจากประเทศที่คุ้นเคยกับเวียดนาม เช่น ฝรั่งเศส สำหรับปัจจัยที่ทำให้นักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนในเวียดนาม คือ ค่าจ้างแรงงานต่ำ และ ทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ ดังนั้น อุตสาหกรรมที่นักลงทุนไทยส่วนใหญ่เข้าไปลงทุนคือ โรงแรม และที่ พักตากอากาศ อาหารทะเลแช่แข็ง และอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น เช่น แหวน เป็นต้น

การลงทุนในเวียดนามยังต้องเผชิญกับข้อจำกัดอีกหลายประการ เช่น ปัญหากรรมสิทธิ์ที่ดิน ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจ้างงาน ปัญหาจากการร่วมลงทุนระหว่างบริษัทเอกชนกับรัฐวิสาหกิจ การ ควบคุมการนำเข้า ความไม่พอเพียงของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภค และกฎระเบียบที่ไม่ โปร่งใส ข้อจำกัดเหล่านี้ทำให้นักลงทุนญี่ปุ่นไม่มีความกระตือรือร้นที่จะเข้าไปลงทุนในเวียดนาม

การศึกษาถึงทรัพยากรของเงอาน และฮาติง (เป็น 2 จังหวัด ที่อยู่ด้านตะวันตกของเส้นทาง สาย 8) พบว่าจังหวัดทั้งสองมีศักยภาพที่จะทำการค้าระหว่างกันรวมทั้งการทำการค้ากับไทย (ในส่วนของ อยู่ตรงหัวของเส้นทาง) เพราะเงอานและฮาติงมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์มาก เช่น ปศุสัตว์ ประมง ป่าไม้ และแร่ธาตุ ขณะที่ขอนแก่นและจังหวัดอื่นๆในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยนั้นมี ลักษณะเป็นเมืองอุตสาหกรรมมากกว่าเงอานและฮาติง ดังนั้น การผลิตของเศรษฐกิจไทยและเวียดนามจึงมีลักษณะของการเกื้อกูลกัน (complementary) เช่นเดียวกับกรณีไทยกับสปป.ลาว จึงคาดว่า หากมีการเปิดประตูการค้าระหว่างกันแล้ว ไทยและเวียดนามจะมีการค้าระหว่างกันมากขึ้น (trade creation) และการที่จังหวัดซึ่งตั้งอยู่ในเส้นทางตะวันออก-ตะวันตกนั้นมีขนาดตลาดที่ใกล้เคียงกัน และ ตลาดมีการขยายตัวตลอดเวลา ดังนั้น โอกาสในการทำการค้าระหว่างกันจึงยังคงมีอยู่

ผลการวิเคราะห์การผลิต โครงสร้างทางการค้า และทรัพยากรของเวียดนามและไทย ได้ข้อสรุปดังนี้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยจะเป็นตลาดสำคัญของสินค้าหลายประเภทจากเวียดนาม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผลิตภัณฑ์อาหารทะเล ปศุสัตว์ ผลผลิตทางการเกษตรบางอย่าง ไม้และเหล็กแปรรูป เป็นต้น รวมทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยจะถูกดึงดูดจากป่าเมืองร้อนและแหล่งพักผ่อนชายทะเลที่ยังคงความอุดมสมบูรณ์ในเวียดนาม สำหรับเวียดนามนั้นคาดว่าจะมีการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าอุตสาหกรรมจากไทย เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องสุขภัณฑ์ น้ำตาล เป็นต้น และในอนาคต เมื่อภาคเกษตรกรรมของเวียดนามประสบภาวะขาดแคลนแรงงาน เวียดนามจะต้องนำเข้ารถแทรกเตอร์ขนาดเล็กและเครื่องจักรกลการเกษตรอื่นๆจากไทย และเมื่อท่าเรือของเวียดนามที่เมืองวินห์ใช้ประโยชน์ได้เต็มที่ ชาวนาไทยในภาคตะวันออกเฉียงเหนืออาจซื้อปุ๋ยโดยผ่านท่าเรือนี้ หากราคาถูกกว่าการซื้อจากแหล่งปัจจุบัน

ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ และการที่แรงงานซึ่งมีการศึกษายังมีค่าแรงต่ำ จะเป็นปัจจัยดึงดูดนักลงทุนไทยที่ต้องการย้ายฐานการผลิตสินค้าส่งออกไปสู่เวียดนามตอนกลาง การลงทุนที่คาดว่าจะมีโอกาสในการดำเนินการได้สูง คือ การแปรรูปอาหารแบบแช่แข็ง การพัฒนาโรงแรม และที่พักตากอากาศ โรงฟอกหนัง โรงงานน้ำตาล แปรรูปเนื้อสัตว์ และเจียร์ในเพชรพลอย เป็นต้น

เวียดนามในปัจจุบันยังมีอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนที่สำคัญคือ ความไม่พร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการขาดแคลนเงินทุน การพัฒนาเศรษฐกิจเวียดนามในระยะเริ่มแรกนี้ จึงยังต้องพึ่งพาการลงทุน และเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศมาก แนวโน้มที่ผ่านมาปรากฏว่าเวียดนามได้รับการตอบสนองจากต่างประเทศค่อนข้างดีในประเด็นเหล่านี้ จึงทำให้เศรษฐกิจขยายตัวได้รวดเร็ว การลงทุนจากต่างประเทศที่เข้าไปในเวียดนามส่วนใหญ่ จะเป็นประเภทอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานราคาถูก และการใช้วัตถุดิบหรือทรัพยากรธรรมชาติในประเทศ โดยเน้นการผลิตเพื่อการส่งออกเป็นหลัก เนื่องจากตลาดของเวียดนามยังมีอำนาจซื้อที่ต่ำอยู่ ตัวอย่างการลงทุนจากต่างประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอ อาหารทะเลแช่แข็ง ผลไม้กระป๋อง และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งเงินตราต่างประเทศที่สำคัญของเวียดนาม รัฐบาลเวียดนามได้ให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีและการพัฒนาเขตอุตสาหกรรม เช่น Export Processing Zone (EPZ)

สำหรับกิจการที่เวียดนามเห็นว่า มีความสำคัญเป็นอย่างมากในการพัฒนาเศรษฐกิจ เช่น อุตสาหกรรมการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน อุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าส่วนเพิ่มมากขึ้น อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานและมีการถ่ายทอดเทคโนโลยี และอุตสาหกรรมที่ดึงดูดเงินตราต่างประเทศได้มาก เช่น การท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งถ้ามองเผินๆแล้วสิทธิพิเศษเหล่านี้อาจมีผลกระทบต่อไทยในแง่ของการแย่งชิงนักลงทุนต่างประเทศที่จะมาไทยให้ไปเวียดนามแทน แต่ปัญหาในจุดนี้ยังไม่น่าวิตกกังวล เพราะถ้าพิจารณาในเชิงพลวัตแล้ว ไทยก็สามารถตอบโต้ได้โดยการพัฒนาศักยภาพมนุษย์ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เป็นต้น ซึ่งไทยจะอยู่ในสถานการณ์ที่จะทำได้ดีกว่าเวียดนาม เนื่องจากมีระบบกฎหมายที่เป็นสากลมากกว่า เสถียรภาพทางการคลังดีกว่า และฐานภาษีกว้างกว่าเวียดนาม

นอกจากนี้ ในด้านของต้นทุนค่าเช่าที่ดินและสิทธิในการถือครองที่ดินสำหรับต่างชาตินั้น ไทยยังได้เปรียบเวียดนามอยู่ ตลาดเงินและตลาดทุนของไทยก็มีการพัฒนาที่ไปไกลกว่าของเวียดนามมาก รวมทั้งทรัพยากรมนุษย์ในระดับผู้จัดการ ผู้ประกอบการและวิชาชีพต่างๆของไทย ก็มีความได้เปรียบมากกว่า จุดที่เราเสียเปรียบเวียดนาม อาจจะเป็นด้านของทรัพยากรธรรมชาติและแรงงานไร้ฝีมือที่มีค่าจ้างถูกกว่า แต่ก็เป็นโอกาสที่ทั้งสองฝ่ายจะร่วมมือกันเพื่อผลประโยชน์ที่ร่วมกันได้ โดยเฉพาะในด้านความเชื่อมโยงทางตอนกลางของเวียดนาม สปป.ลาว และไทย ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นการขยายตัวของระดับการค้าและการลงทุนของทั้ง 3 ฝ่ายได้ ทั้งในการเป็นตลาดฐานวัตถุดิบ และทางออกสู่ทะเลเพื่อค้าขายกับประเทศที่สามต่อไป

โอกาสของการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ

ในการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างจังหวัดต่างๆ ในประเทศทั้งสาม บนเส้นทางสาย 8 นั้น เราจะวิเคราะห์คำถามสำคัญ 2 คำถามดังนี้

คำถามแรก มีเหตุผลที่มีน้ำหนักเพียงพอหรือไม่ ที่จะสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนเส้นทางสายตะวันออก-ตะวันตก การวิเคราะห์พบเหตุผลสนับสนุน 4 ข้อ คือ (1) จะมีผลในการสร้างการค้าอย่างมาก เพราะการเปิดประตูการค้าทำให้มีขนาดตลาดใหญ่ขึ้น และเศรษฐกิจของประเทศลาวและเวียดนามมีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 8 ต่อปี ทำให้มีความต้องการซื้อเพิ่มขึ้น รวมทั้งการค้าระหว่างประเทศมีลักษณะเกื้อกูลกัน (2) ความร่วมมือดังกล่าวจะลดขนาดการขาดดุลการค้าของเวียดนามที่ขาดดุลกับไทยได้ (3) การลงทุนโดยตรง (FDI) จากประเทศไทยจะช่วยบรรเทาปัญหาอัตราการออมที่ต่ำของเวียดนาม และสปป.ลาวได้ (ปัจจุบันมีอัตราการออมเพียงร้อยละ 5 ของรายได้ประชาชาติเท่านั้น) และ (4) เหตุผลสุดท้าย คือ ประโยชน์ของอุตสาหกรรมและเทคโนโลยี ที่จะเคลื่อนย้ายจากไทยไปเวียดนามและสปป.ลาวนั้น มีความเหมาะสมกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของเวียดนามและสปป.ลาวมากกว่าการเคลื่อนย้ายมาจากประเทศพัฒนาแล้ว เหตุผลทั้ง 4 ข้อนี้ สอดคล้องกับการศึกษาของ ADB ที่คำนวณอัตราผลตอบแทน (Internal Rate of Return) ของโครงการเส้นทางสาย 8 (รวมสะพานนานาชาติที่ข้ามแม่น้ำโขง) ว่าสูงถึงร้อยละ 14.6

คำถามที่สอง คือ อะไรเป็นศักยภาพทางการค้าและการลงทุนของจังหวัดที่ตั้งอยู่บนเส้นทางสาย 8 คำตอบคือจังหวัดเหล่านี้มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบด้านการเกษตร ทรัพยากรธรรมชาติ และทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

ข้อได้เปรียบของเงอาน ได้แก่ ค่าแรงงานต่ำ และแรงงานส่วนใหญ่มีการศึกษา มีศักยภาพสูงในด้านการปศุสัตว์ ป่าไม้ ประมง และการเพาะเลี้ยงกุ้ง มีแร่ธาตุประเภทพลอยและแร่เหล็ก มีสถานที่ตากอากาศชายทะเล มีท่าเรือน้ำลึกและจะมีสนามบินภายในประเทศในเร็ววัน

ข้อได้เปรียบของฮาติงคล้ายคลึงกับเงอาน แต่มีขนาดพื้นที่เล็กกว่า ฮาติงมีแร่ธาตุประเภทเหล็กและทรายดำในปริมาณมาก อย่างไรก็ตาม เงอาน และฮาติงมีระบบสาธารณูปโภคดีกว่ากรุงฮานอย

คำม่วนและบอริคำไซ มีศักยภาพด้าน พลังงาน ป่าไม้ หินปูน และแร่ธาตุที่ใช้ในการก่อสร้าง มีข้าวและพืชเกษตรบางชนิดเกินความต้องการ อย่างไรก็ตาม ทั้งสองจังหวัดเป็นจังหวัดที่ยากจนและมีขนาดเล็ก ประชากรอาศัยอยู่อย่างเบาบางและประชากรมีการศึกษาต่ำ

การที่จังหวัดทั้ง 4 ของเวียดนามและลาว มีทรัพยากรและโครงสร้างการผลิตที่แตกต่างจากไทย ทำให้จังหวัดเหล่านี้มีโอกาสค้าขายกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาก ผลที่เกิดขึ้นคือ

การค้าจะขยายตัว (trade creation) โดยสินค้าออกของเวียดนามที่มีโอกาสส่งมาขายในไทย ได้แก่ สินค้าทะเลแช่แข็ง ปศุสัตว์ หนังสือหนังฟอก พลอย ไม้แปรรูป ส่วนสินค้าที่ไทยจะนำเข้าจากลาว ได้แก่ กระแสไฟฟ้า ไม้แปรรูป แร่ธาตุที่ใช้ในการก่อสร้าง และสินค้าเกษตรบางประเภท สำหรับการท่องเที่ยวในเวียดนาม และสปป.ลาว ก็มีเส้นทางที่ดีเช่นกัน เพราะนอกจากจะมีชนกลุ่มน้อยหลายเผ่าแล้ว ยังมีความอุดมสมบูรณ์ของป่าเมืองร้อน และสถานที่พักตากอากาศบนเส้นทางสายนี้

ศักยภาพในการไปลงทุนในสองประเทศของนักลงทุนไทยมีดังนี้ ในเวียดนาม ได้แก่ โรงแรมและที่พักตากอากาศ อาหารทะเลแช่แข็งและอาหารทะเลกระป๋อง การเพาะเลี้ยงกุ้ง โรงฟอกหนัง โรงงานเฟอร์นิเจอร์ เครื่องจักรกลการเกษตร การเจียรไนเพชรพลอย โรงงานน้ำตาล และกิจการก่อสร้าง ศักยภาพของการลงทุนในสปป.ลาวจะจำกัดอยู่เพียง 2-3 กิจกรรมเท่านั้น ได้แก่ การผลิตเฟอร์นิเจอร์และวัสดุก่อสร้าง

อย่างไรก็ตาม การค้ากับประเทศทั้งสองยังมีอุปสรรคสำคัญ 2 ประการใหญ่ๆ ประการแรก ความไม่เพียงพอของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภคต่างๆ ทำให้กิจการมี ต้นทุนค่าขนส่ง และต้นทุนในการดำเนินธุรกิจสูงมาก กอปรกับปัญหาสภาพพื้นผิวการจราจร ค่าขนส่ง ทางเรือสูง ประการที่สอง ด้านชายแดนลาว-เวียดนามยังไม่เปิดให้คนไทย และสินค้าของพ่อค้าไทยผ่านเข้าไปในเวียดนาม ประการที่สามนอกจากปัญหาภาษีขาเข้าสูงแล้ว ยังมีอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษี อาทิเช่น การที่เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นตั้งด่านเก็บค่าผ่านทางตามอำเภอใจ เป็นต้น สำหรับเส้นทางส่งเสริมการท่องเที่ยว นั้นถูกจำกัดโดยค่าโรงแรมที่แพงแต่ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่มีด่านข้ามแดนสำหรับคนไทยที่ต้องการเข้าสู่เวียดนาม และรัฐบาลของสปป.ลาวไม่ยินดีต้อนรับนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไม่ใช่ package tour อุปสรรคต่อการลงทุนจะรุนแรงกว่าอุปสรรคต่อการค้าและการท่องเที่ยว เพราะจะมีผลให้โครงการลงทุนไม่มีความสามารถในการแข่งขันเลย อุปสรรคเหล่านี้ ได้แก่ ความไม่พร้อมด้านสาธารณูปโภค การขออนุญาตเข้าลงทุน ซึ่งใช้เวลานานและสลับซับซ้อน ข้อกำหนดของสิทธิในการถือครองที่ดินผลักดันให้นักลงทุนต่างชาติต้องร่วมทุนกับรัฐวิสาหกิจ ดังนั้น การตัดสินใจทางธุรกิจจึงต้องได้รับการอนุมัติจากฝ่ายที่ถือหุ้นน้อยกว่า (คือ รัฐวิสาหกิจนั่นเอง) อุปสรรคประการที่สอง เป็นสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ การมีอัตราภาษีนำเข้าที่สูง สิ่งกีดกันทางการค้าที่มีใช่ภาษี (NTB) แบบไม่โปร่งใส ค่าธรรมเนียมที่รัฐบาลท้องถิ่นจัดเก็บในอัตราสูง รวมทั้งปัญหาด้านภาษา

ข้อสรุปคือ ประการแรก ศักยภาพทางการค้านั้นสูงกว่าศักยภาพทางการลงทุน เพราะปัจจุบันประเทศทั้งสามมีการค้าขายแดนระหว่างกันอยู่แล้ว ทันที้ที่เวียดนามเปิดประตูการค้าให้สินค้าไทย ผ่านด่านชายแดนลาว-เวียดนามได้ คาดว่าปริมาณการค้าของประเทศทั้งสามจะเพิ่มขึ้นมาก ประการที่สอง การลงทุนของอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก จะเผชิญความยากลำบากกว่าการลงทุนเพื่อสนองตลาดในประเทศ เพราะการส่งออกสินค้าจากเวียดนามตอนกลางยังไม่สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้ เวียดนามยังมีปัญหาด้านสาธารณูปโภค ค่าขนส่งจากท่าเรือวินห์นั้นสูงกว่าค่าขนส่งจากท่าเรือ

ไฮฟอง ซึ่งอยู่ในภาคเหนือของเวียดนาม วัตถุประสงค์นำเข้าส่วนใหญ่ในเวียดนามตอนกลาง ยังต้องขนส่งมาจากท่าเรือไฮฟอง ระบบถนนและโทรคมนาคมในเวียดนามตอนกลางยังไม่ได้รับการปรับปรุง

การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศมีแนวทาง 3 ประการ ได้แก่ การลดหรือกำจัดการอุปสรรคต่อการค้าและการลงทุน การสร้างมาตรการหรือสถาบันที่จะส่งเสริมและสนับสนุนการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศและการสร้างมิตรภาพในระยะยาว หากต้องการให้เกิดความร่วมมืออย่างเป็นทางการ ทั้งสามประเทศจะต้องดำเนินการกำหนด หรือแก้ไขมาตรการภายในประเทศของตน (unilateral action) รวมทั้งร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน (multi-lateral or bilateral action) กำหนดมาตรการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจ รายละเอียดของมาตรการเหล่านี้ปรากฏในตารางที่ 5.14

ข้อเสนอเกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของพื้นที่บริเวณถนนสาย 8 คือ การมุ่งส่งเสริมให้เกิดการค้าและการท่องเที่ยวขึ้นมาก่อน สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมของอนุภูมิภาคควรเน้นศักยภาพหรือความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ โดยในระยะแรกควรสนับสนุนอุตสาหกรรมที่สนองตลาดภายในอนุภูมิภาคก่อน ทั้งนี้เพื่อสร้างแรงกระตุ้น และสร้างระบบการผลิตในอนุภูมิภาคบนพื้นฐานการแบ่งงานกันทำ การแบ่งงานกันทำตามแนวทางนี้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยจะเน้นอุตสาหกรรมอุปโภคบริโภคขั้นปลายน้ำ และเน้นการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมเพียง 2 เขต คือ ขอนแก่น และอุดรธานี ส่วนสปป.ลาวและเวียดนามจะผลิตสินค้าขั้นปฐมและสินค้าขั้นกลางสนองตลาดในประเทศไทย

ข้อเสนอต่างๆ เหล่านี้จะต้องมีหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่ริเริ่ม และประสานงานให้เกิดผลอย่างต่อเนื่อง กระทรวงอุตสาหกรรมมีภารกิจสำคัญ 2 ประการ ได้แก่ การเสนอคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งชาติ ให้กำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้สอดคล้องกับรูปแบบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภารกิจที่สองคือ การผลักดันให้มีการตั้งคณะกรรมการเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่าง 3 ประเทศ เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาความร่วมมือในด้านการค้าและการลงทุน ข้อเสนออื่นๆ ที่สำคัญ อาทิเช่น การเจรจากำหนดระเบียบการค้าชายแดน การเจรจาเรื่องการลงทุนและสิทธิพิเศษต่างๆ การรับรองนักลงทุนไทย การศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของประเภทอุตสาหกรรมบนถนนสาย 8 การเร่งรัดนิคมอุตสาหกรรมใน 2 จังหวัด เป็นต้น

สรุปผลการสัมมนา

เรื่อง

การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8

วันที่ 29 - 30 เมษายน 2538

ณ โรงแรมแม่น้ำโขงแกรนด์วิว จ.นครพนม

กำหนดการ
การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8
วันที่ 29-30 เมษายน 2538
ณ โรงแรมแม่น้ำโขงแกรนด์วิว จังหวัดนครพนม

วันเสาร์ที่ 29 เมษายน 2538

ภาคเช้า

- 10.15-11.00 น. ผู้เข้าร่วมสัมมนาลงทะเบียนและเข้าที่พัก
11.00-12.00 น. ร่วมรับประทานอาหารกลางวัน

ภาคบ่าย

- 12.00-13.30 น. เยี่ยมชมพระธาตุศรีโคตรบูร (ท่าแขก)
13.30-15.00 น. เยี่ยมชมกำแพงหินยักษ์ (ท่าแขก)
15.00-16.30 น. เยี่ยมชมโรงแรมภูดอย (ท่าแขก)
16.30-18.30 น. พักผ่อนตามอัธยาศัย

ภาคค่ำ

- 18.30-19.00 น. พิธีเปิดการสัมมนา
- ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยกล่าวรายงาน
วัตถุประสงค์ของการสัมมนา
(ดร.อัมมาร สยามวาลา)
 - ผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนมกล่าวต้อนรับ
(นายเสริมศักดิ์ พงษ์พานิชย์)
 - รักษาการแทนเจ้าแขวงคำม่วน (สปป.ลาว)
(ท่านสุธรรม รัฐจักร)
 - ผู้อำนวยการฝ่ายเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน
คณะกรรมการวางแผนแห่งรัฐ (เวียดนาม)
(Mr. Nguyen Vuong Ta)
 - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
(ดร.ไตรรงค์ สุวรรณคีรี)

19.00-21.00 น. ร่วมรับประทานอาหารค่ำและปาฐกถาพิเศษ
"ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อความมั่งคั่งของ
ประชาชนใน 3 ประเทศ"

ผู้ดำเนินการอภิปราย - เลขาธิการสมาคมไทย-ลาว
(ดร.วีรพงษ์ รามางกูร)

ผู้อภิปราย - รักษาการแทนเจ้าแขวงคำม่วน (สปป.ลาว)
(ท่านสุธรรม รัฐจักร)
- ผู้อำนวยการฝ่ายเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน
คณะกรรมการวางแผนแห่งรัฐ (เวียดนาม)
(Mr.Nguyen Vuong Ta)
- ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
(นายศิววงศ์ จังคศิริ)

วันอาทิตย์ที่ 30 เมษายน 2538

ภาคเช้า

7.00-8.30 น. ร่วมรับประทานอาหารเช้า

8.30-10.15 น. เสนอผลงานวิจัย
"การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8"
- หัวหน้าโครงการ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
(ดร.นิพนธ์ พัวพงศกร)
- นักวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
(ดร.ณัฐพงศ์ ทองภักดี)
- นักวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
(ดร.อารยะ ปรีชาเมตตา)

10.15-10.45 น. พักรับประทานชา-กาแฟ

10.45-12.00 น. ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับงานวิจัย

ผู้ดำเนินการอภิปราย - นักวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
(ดร.ณัฐพงศ์ ทองภักดี)

ผู้อภิปราย	- รักษาการแทนเจ้าแขวงคำม่วน (สปป.ลาว) (ท่านสุธรรม รัฐจักร) - ประธานคณะกรรมการประชาชนเงอาน (เวียดนาม) (Mr.Ho Zuan Hung) - ประธานคณะกรรมการประชาชนฮาดิน (เวียดนาม) (Mr.Nguyen Van Mao) - กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทีเอน อินเตอร์เทรด (นายเถลิงศักดิ์ มณีเนตร)
12.00-13.00 น.	ร่วมรับประทานอาหารกลางวัน
ภาคบ่าย	
13.00-15.30 น.	การอภิปราย "แนวทางและมาตรการในการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง 3 ประเทศ"
ผู้ดำเนินการอภิปราย	- ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ดร.อัมมาร สยามวาลา)
ผู้อภิปราย	- Socio-Economic Development Centre (SEDEC, Vietnam) (Dr.Vu Tuan Anh) - รองประธาน กลุ่มบริษัทพัฒนาเขตมดอย (สปป.ลาว) (ดร.ไมคม จันทนสิน) - รองหัวหน้ากรมส่งเสริมการลงทุน (สปป.ลาว) (ท่านหุมเพ็ง สุลาลิ) - ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (นายจ่านงค์ พนัสสุทาบุญ) - ประธานหอการค้าจังหวัดนครพนม (นายประทีป ธรรมชัย)
15.30-16.00 น.	พักรับประทานชา-กาแฟ
16.00-17.15 น.	อภิปรายทั่วไป
17.15-17.30 น.	สรุปผลการสัมมนาและกล่าวปิดการสัมมนา
	- ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ดร.อัมมาร สยามวาลา)
17.30-20.00 น.	รับประทานอาหารค่ำ

**คำกล่าวเปิดการสัมมนาเรื่อง
การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8
โดย**

**รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
(ดร.ไตรรงค์ สุวรรณคีรี)**

**วันเสาร์ที่ 29 เมษายน 2538
ณ โรงแรมแม่น้ำโขงแกรนด์วิว จังหวัดนครพนม**

เรียน ท่านรองเจ้าแขวงคำม่วน ท่านผู้อำนวยการฝ่ายเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน
คณะกรรมการวางแผนแห่งรัฐเวียดนาม และท่านผู้มีเกียรติทุกท่าน

ผมรู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้มาร่วมในพิธีเปิดงานการสัมมนาเรื่อง "การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8" ในวันนี้ การจัดสัมมนาในครั้งนี้มีความสำคัญไม่น้อยต่อการสร้างและพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศทั้งสามตามแนวถนนสายนี้

ในอดีตที่ผ่านมา สำหรับภูมิภาคในแถบนี้แล้วมีไม่น้อยครั้งนักที่เราจะได้เห็นตัวแทนของประเทศเพื่อนบ้านทั้งที่เป็นนักวิชาการ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของรัฐ รวมทั้งนักธุรกิจภาคเอกชนได้มาร่วมกันแสดงความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันดังเช่นครั้งนี้

ท่านทั้งหลายคงจะมีความเห็นเช่นเดียวกับผมที่ว่า ประชาชนในอนุภูมิภาคนี้จะมีความอยู่ดีกินดีและมีความมั่นคงได้นั้น สิ่งหนึ่งที่จะขาดเสียไม่ได้ก็คือความร่วมมือกันระหว่างประเทศในอันที่จะสร้างประโยชน์ในภูมิภาคนี้ร่วมกัน ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกันนี้จะก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรในภูมิภาคนี้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิด "วงจรแห่งความเจริญ" อันจะนำมาซึ่งความเจริญมั่งคั่งทางเศรษฐกิจและสันติสุขของประชาชนในภูมิภาคนี้ในที่สุด ความร่วมมือกันทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8 ก็เป็นอีกทางหนึ่งที่ทำให้ประเทศทั้งสามบรรลุจุดหมายดังกล่าวข้างต้น

แม้ว่าความร่วมมือนี้ได้มีการเริ่มต้นไปแล้วบางส่วน โดยเฉพาะในด้านแนวคิดและการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคม แต่ก็ยังขาดการกำหนดแนวทางในการปฏิบัติที่ชัดเจนเท่าที่ควร ยังจะต้องมีการพัฒนาความร่วมมือนี้อีกต่อไป

ผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า การจัดงานสัมมนารั้งนี้จะเป็นการจุดประกายแห่งความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศทั้งสามตามแนวถนนหมายเลข 8 นี้ให้สว่างไสวขึ้น และยังเป็นเชื้อไฟอันดีที่จะก่อให้เกิดความร่วมมือในทำนองเดียวกันนี้ในเขตพื้นที่อื่นๆ ของภูมิภาคนี้ด้วย

ในโอกาสนี้ ผมขอแสดงความยินดีและความปรารถนาดีมายังทุกท่านที่เกี่ยวข้องกับการสัมมนาในครั้งนี้ ขอให้การสัมมนาในครั้งนี้ประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ด้วยดี

ขณะนี้ได้เวลาอันสมควรแล้ว ผมขอเปิดงานสัมมนา ณ บัดนี้

1. การปรากฏภาพพิเศษ

เรื่อง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อความมั่นคงของประชาชนใน 3 ประเทศ

- ผู้ดำเนินการอภิปราย : ดร.วิฑูรย์ รามางกูร
(เลขาธิการสมาคมไทย-ลาว)
- ผู้อภิปราย : ท่านสุธรรม รัฐจักร
(รักษาการแทนเจ้าแขวงคำม่วน สปป.ลาว)
: Mr.Nguyen Vuong Ta
(ผู้อำนวยการฝ่ายเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน
คณะกรรมการวางแผนแห่งรัฐ เวียดนาม)
: นายศิริวงศ์ จังคศิริ
(ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม)

1. สารสำคัญของการปาฐกถาพิเศษ

1.1 ท่านสุธรรม รัฐจักร (รักษาการแทนเจ้าแขวงคำม่วน)

ท่านสุธรรม รัฐจักร ได้เสนอรายละเอียดภายใต้กรอบนโยบายเรื่อง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อความมั่งคั่งของประชาชนใน 3 ประเทศ ในรายละเอียดของนโยบายการลงทุนและการพัฒนาในแขวงคำม่วน

นโยบายการพัฒนา

การวางแผนพัฒนาของสปป.ลาว ได้กำหนดให้ 6 แขวงในภาคกลาง ได้แก่ เชียงขวาง เวียงจันทน์ กำแพงนครเวียงจันทน์ บอริคำไซ คำม่วน และสะหวันนะเขต เป็นเขตพัฒนาเพื่อเป็นตัวอย่างได้ และจะนำรายได้ดังกล่าวไปพัฒนาเขตอื่นของประเทศ โดยใจกลางของแขวงทั้ง 6 แขวงจะมีเส้นทางคือ ถนนหมายเลข 8

แผนพัฒนาของชาติ ได้แบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ

1. โครงการของรัฐบาล เป็นโครงการที่รัฐบาลก่อตั้งและหาแหล่งเงินทุนเอง จะจัดตั้งอยู่แขวงใดก็ได้ รัฐบาลจะเป็นผู้รับผิดชอบในโครงการ เช่น โครงการผลิตไฟฟ้าพลังงานน้ำตก อาทิ โครงการน้ำเทิน 2 โครงการน้ำเทินหินปูน

2. โครงการของแขวง เป็นโครงการที่แขวงเสนอต่อรัฐบาล หากได้รับการอนุมัติก็จะสามารถดำเนินการได้ เช่น โครงการสร้างบ้านสำหรับผู้พลพออกจากบริเวณสร้างเขื่อนน้ำเทิน 2 และสร้างเส้นทางช่วง

นโยบายการลงทุน

ใช้นโยบายผ่านประตูเดียว คือ ทุกโครงการจะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการความร่วมมือการลงทุนที่เวียงจันทน์ก่อน จึงจะสามารถดำเนินการได้โดยสามารถลงทุนที่แขวงใดก็ได้ โดยเจ้าแขวงจะอำนวยความสะดวกและรับผิดชอบต่อโครงการนั้นๆ สำหรับโครงการในแขวงคำม่วนที่ได้รับการอนุมัติ เช่น โครงการน้ำเทิน โครงการในชั้นสำรวจ อาทิ โครงการปูนซีเมนต์ โครงการเหมืองแร่ที่มีนักลงทุนจากเวียดนาม เกาหลี เป็นผู้ดำเนินการ) โครงการขุดค้นยับซัม เป็นต้น

ความสามารถของการลงทุนในแขวงคำม่วน

ในแขวงคำม่วนมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ทำให้มีอุตสาหกรรมต่างๆ มากมาย เช่น อุตสาหกรรมไม้ (กลุ่มบริษัทพัฒนาเขตภูดอยได้รับสัมปทานเป็นผู้ขุดค้นและตัวแทนดำเนินการของรัฐบาล) อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ ภูหิน

และถ้าต่างๆ ดังนั้นถนนหมายเลข 8 สามารถเป็นเส้นทางที่ดีและให้ความสะดวกแก่นักลงทุนในด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว

1.2 Mr. Nguyen Vuong Ta (ผู้อำนวยการฝ่ายเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน

คณะกรรมการวางแผนแห่งรัฐ)

แนวคิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8 นี้เป็นข้อเสนอที่ดีมาก เนื่องจากถนนหมายเลข 8 มีความเหมาะสมดังนี้ คือ เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดและมีสภาพที่ดี (เมื่อเทียบกับสายอื่น) ทางสายนี้ผ่านเขตเมืองของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ผ่านชายแดนนครพนมเข้าท่าแขก ผ่านแขวงคำม่วน บอริคำไซ เมืองหลักซาว และเข้าเวียดนามมุ่งไปยังเมือง Hong Linh ไปท่าเรือ Xuan Hai (ฮาดิน) หรือ ไปยังเมืองวินห์ ท่าเรือเกอลอ(Cua Lo) (เงอาน) โดยมีความยาว 300-400 กิโลเมตร ระยะทางจากหนองคายเข้าเวียงจันทน์และมาที่เมืองวินห์(เวียดนาม) มีระยะทาง 500 กิโลเมตร ทางหมายเลข 8 ในสปป.ลาว ซึ่งเชื่อมกับหมายเลข 13 (ทางหลักของลาว) กำลังอยู่ในระหว่างการปรับปรุง ส่วนในเวียดนามการปรับปรุงถนนหมายเลข 8 และสะพานต่างๆได้เสร็จแล้วโดยมีระยะทาง 85 กิโลเมตร ปลายทางของเส้นทางนี้เป็นท่าเรือเกอลอ (มีความสามารถรับสินค้า 0.5 ล้านตัน) รับเรือขนาด 5,000 ตันได้

ความร่วมมือระดับทวิภาคีตามถนนสายนี้เป็นรูปธรรมแล้ว ลาวและเวียดนามได้ร่วมมือกันด้านการปลูกป่า การตัดไม้และขนส่งไม้จากคำม่วนไปยังท่าเรือในเวียดนาม(Xuan Hai, Cua Lo) ส่วนไทยและลาวมีความร่วมมือด้านโครงการไฟฟ้าพลังน้ำตก และการก่อสร้างถนน

จากศักยภาพดังกล่าว ทำให้มีความเป็นไปได้ในการร่วมมือทางเศรษฐกิจดังนี้

1. ความร่วมมือด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาในระดับภาคและอนุภูมิภาค เช่น การปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 8 ให้เสร็จสมบูรณ์และสร้างเครือข่ายเชื่อมโยง การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง การพัฒนาท่าเรือ Vung Ang-Honla
2. ความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารและการท่องเที่ยว
3. กระตุ้นให้ผู้ประกอบการของทั้ง 3 ประเทศเลือกรูปแบบการลงทุนร่วมกันที่เหมาะสมสำหรับระดับทวิภาคีและพหุภาคี เพื่อทำการอุตสาหกรรม เช่น วัสดุก่อสร้างและซีเมนต์ (คำม่วน, Quang Binh) หินอ่อน (Thanh Hoa, Quang Binh) กระเจ๊ก (Quang Binh) แปรรูปไม้ สิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่มเพื่อส่งออก
4. ร่วมมือในการปลูกและแปรรูปพืชอุตสาหกรรม (กาแฟ ยาง ผลไม้)
5. ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น ทะเล ภูเขา และป่า
6. ความร่วมมือทางการค้า เช่น การค้าชายแดน เขตเศรษฐกิจเสรี

การสร้างความร่วมมือนี้ ควรมีการตกลงกันระหว่าง 3 ประเทศและเจ้าหน้าที่ระดับสูงของ 4 จังหวัด(นครพนม คำม่วน ฮาติง เงอาน)และจังหวัดอื่นๆ ในการกำหนดเงื่อนไข สิทธิประโยชน์ การศุลกากร และสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ลงทุน และควรให้ผู้ประกอบการได้ร่วมกันสร้างโครงการและแผนงานความร่วมมือที่เป็นไปได้ในปัจจุบันและอนาคต

1.3 นายสิววงศ์ จังคศิริ (ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม)

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจตามทางหมายเลข 8 จะสัมฤทธิ์ผลได้ถ้ามีความเข้าใจของบุคคลในระดับองค์กร โดยเฉพาะภาคเอกชนที่จะต้องมีความเข้าใจที่ชัดเจนขึ้นในการที่จะให้เกิดความร่วมมือซึ่งกันและกัน เนื่องจากภาคเอกชนเป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในการที่จะนำมาให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ เพราะการค้าการลงทุนเป็นเรื่องของทางภาคเอกชน โดยเฉพาะในระบบเศรษฐกิจการค้าเสรีของไทยจะเห็นว่า ภาคเอกชนคือผู้ที่ทำให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างจริงจัง ดังนั้นการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้ง 3 ประเทศ (ไทย ลาว และเวียดนาม) ภาคเอกชนจึงมีความสำคัญมากในการลงทุนและการขยายการค้า หากปราศจากความร่วมมือของภาคเอกชนแล้วการดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์ก็必将มีความลำบากขึ้น อย่างไรก็ตามการดำเนินธุรกิจควรจะเป็นไปอย่างเป็นธรรม มีผลประโยชน์ร่วมกันโดยไม่เอาเปรียบซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ภาคเอกชนต้องมีความเข้าใจในความแตกต่างของระเบียบกฎหมายหรือข้อปฏิบัติของแต่ละประเทศ และให้มีความเข้าใจที่สอดคล้องกับภาครัฐบาล

การสัมมนาครั้งนี้จะเป็นการสร้างโอกาสในการลงทุนในกิจการต่างๆมากขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็ต้องมีการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในประเทศต่างๆให้ดีขึ้น ความสำเร็จของความร่วมมือทางเศรษฐกิจของทั้ง 3 ประเทศจะเกิดขึ้นได้ถ้าทุกฝ่ายมีความมุ่งหวังที่จะให้ผลประโยชน์นั้นเกิดขึ้นกับ 3 ประเทศในระยะยาว และต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจซึ่งกันและกัน และจะเป็นจุดเริ่มต้นของการให้เกิดความอยู่ดีกินดีและความมั่นคงของประชาชนใน 3 ประเทศอย่างแท้จริง

2. การเสนอผลงานวิจัย

เรื่อง การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8

- ผู้เสนอผลงานวิจัย : ดร.นิพนธ์ พัวพงศกร
(หัวหน้าโครงการ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)
- : ดร.ณัฐพงศ์ ทองักดี
(นักวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)
- : ดร.อารยะ ปรีชาเมตตา
(นักวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)

2. สรุปผลงานวิจัย

ดร.นิพนธ์ พัวพงศกร

ดร.ณัฐพงศ์ ทองภักดี

ดร.อารยะ ปรีชาเมตตา

(คณะวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)

จุดประสงค์สำคัญคือ ต้องการความเห็นของแต่ละประเทศทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชนเพื่อร่วมกันสร้างแนวคิดและนำแนวคิดดังกล่าวไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม

การนำเสนอผลงานวิจัยแบ่งออกเป็น 4 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 เปรียบเทียบฐานทรัพยากรในแต่ละประเทศ

ส่วนที่ 2 ศักยภาพทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และอุปสรรคในสามประเทศ

ส่วนที่ 3 พลเมืองในประเทศทั้งสามจะได้อะไรบ้าง

ส่วนที่ 4 สรุปและข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 เปรียบเทียบฐานทรัพยากรในแต่ละประเทศ

- การเปรียบเทียบฐานทรัพยากร ดูจากปัจจัยหลัก 3 ประการคือ

1. ประชากร : - จำนวนประชากรจะสะท้อนถึงขนาดของตลาดและอุปทานแรงงาน
 - GPP per Capita จะสะท้อนถึงอำนาจการซื้อ
 - ระดับการศึกษาของแรงงาน แสดงถึงประสิทธิภาพของแรงงาน
2. ผลผลิตในภาคเกษตร : - การเกษตรกรรมและชลประทาน
 - การเลี้ยงสัตว์
 - ทรัพยากรธรรมชาติ เช่น หินต่างๆ ป่าไม้ แร่
3. อุตสาหกรรม : - ประเภทโรงงานอุตสาหกรรม
 - สัดส่วนมูลค่าผลผลิตอุตสาหกรรมเทียบกับมูลค่าของผลผลิตภาคเกษตรกรรม

ตารางการเปรียบเทียบฐานทรัพยากรในแต่ละประเทศ

อิสานตอนบน	สปป.ลาว(ตอนกลาง)	เวียดนาม(ตอนกลาง)
จุดเด่น - ขนาดตลาดใหญ่ - ศูนย์กลางการค้า ธุรกิจ การคมนาคม การศึกษา - ผลผลิตทางการเกษตร(ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย มะเขือเทศ) ซึ่งจะมีอุตสาหกรรมเกิดขึ้นตามมา เช่น อุตสาหกรรมโรงงานแป้ง-มัน โรงงานแปรรูปผลไม้-กระป๋อง โรงงานกระดาษ และโรงงานสุรา	จุดเด่น - ไฟฟ้าพลังน้ำ - มีวัสดุก่อสร้าง - มีพื้นที่ป่ามาก - มีแหล่งท่องเที่ยว จุดด้อย - ตลาดเล็ก อำนาจการซื้อต่ำ - คุณภาพของแรงงาน - ไม่มีทางออกสู่ทะเล - ผลิตเพื่อยังชีพไม่ใช่เพื่อธุรกิจ จึงทำให้ประสิทธิภาพในการผลิตต่ำ - เป็นสังคมชนบทแบบปิด - ขาด infrastructure - ไม่มีทางออกทะเล	จุดเด่น - ขนาดตลาดใหญ่ แต่มีอำนาจซื้อต่ำ - มีแรงงานจำนวนมากและมีการศึกษาสูง - มีทรัพยากรมากทั้งแร่ธาตุ ป่าไม้ มีท่าเรือจำนวนมาก - มีระบบชลประทานที่ดี จึงมีผลผลิตทางการเกษตรที่สูง - มีพื้นที่ติดทะเลมากและยาว - มีแหล่งท่องเที่ยว จุดด้อย - ค่อนข้างยากจนเพราะเจอกับภัยธรรมชาติมาก เช่น ไข้ฉุณ - เส้นทางคมนาคมไม่ค่อยดี มีปัญหาทางด้านการติดต่อ มีปัญหาเรื่อง infrastructure - ปัญหาที่ดินมีจำกัดแต่ประชากรมีมาก - ขาดแคลนทรัพยากรมนุษย์ที่เป็นผู้ประกอบการ

ส่วนที่ 2 ศักยภาพทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และอุปสรรคใน 3 ประเทศ

- ศักยภาพ ดูจากทรัพยากรมนุษย์และทรัพยากรธรรมชาติเป็นหลัก พิจารณาจากสภาพในปัจจุบันและพลวัตการเปลี่ยนแปลงเมื่อมีการสร้างเส้นทางที่ดีขึ้น

• การค้า

สรุปศักยภาพการค้าของไทยกับสปป.ลาว และเวียดนาม

	สปป.ลาว(ตอนกลาง)	เวียดนาม(ตอนกลาง)
การส่งออก	- สินค้าอุปโภคบริโภค เช่น น้ำตาล - วัตถุดิบของอุตสาหกรรม เช่น เม็ดพลาสติก น้ำมัน เหล็กเส้น - สินค้าทุน เช่น เครื่องจักรทางการเกษตร	- สินค้าอุปโภคบริโภค เช่น จักรยาน มอเตอร์ไซด์ - วัตถุดิบของอุตสาหกรรม เช่น เม็ดพลาสติก น้ำมัน เหล็กเส้น - สินค้าทุน เช่น เครื่องจักรทางการเกษตร
การนำเข้า	- ไฟฟ้า - วัสดุก่อสร้าง - ไม้แปรรูป แต่ขึ้นอยู่กับรัฐบาล - สินค้าเกษตร (จำนวนน้อย) - สิ่งทอ เสื้อผ้า - การท่องเที่ยว	- อาหารทะเล ถ้ามีถนนที่ดีขึ้น - ปศุสัตว์ของโคและสุกร - ผลไม้ - การแปรรูปจากไม้ (จำนวนน้อย) - เครื่องหนัง - อัญมณี - สิ่งทอ - การท่องเที่ยว

- การลงทุน มักจะเป็นการลงทุนของไทยในลาวและเวียดนาม
 - วัตถุประสงค์
 1. เพื่อใช้เป็นตลาด
 2. เพื่อใช้เป็นทรัพยากรธรรมชาติ
 3. เพื่อใช้เป็นฐานการส่งออกสู่ตลาดโลก

สรุปศักยภาพการลงทุนของไทยในสปป.ลาวและเวียดนาม

การลงทุนในสปป.ลาว	การลงทุนในเวียดนาม
♦ การใช้ทรัพยากรธรรมชาติ 1. ซีเมนต์ 2. วัสดุก่อสร้าง 3. การแปรรูปไม้ 4. เฟอร์นิเจอร์ 5. โรงแรมและสถานที่ท่องเที่ยว	♦ เป็นฐานการส่งออก 1. โรงแรมและสถานที่ท่องเที่ยว 2. อาหารทะเล 3. อาหารทะเลกระป๋อง 4. อัญมณี 5. เฟอร์นิเจอร์ 6. โรงฟอกหนัง ♦ ใช้ตลาดภายในประเทศ 1. เครื่องจักรทางการเกษตร 2. โรงงานน้ำตาล (ขึ้นอยู่กบนโยบายรัฐบาล) 3. โรงงานสุรา 4. การก่อสร้าง 5. เพาะเลี้ยงกุ้ง 6. เพาะพันธุ์ปลา 7. เนื้อสัตว์แปรรูป

● อุปสรรคการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

อุปสรรคการค้า	อุปสรรคการลงทุน	อุปสรรคการท่องเที่ยว
- ไม่มีด่านสากล (ไทยข้ามไป เวียดนามหรือเวียดนามข้ามไป ไทยจะลำบาก ส่วนไทย-ลาวจะข้ามสะดวกกว่า) - ระบบภาษีค่อนข้างสูง(ทำให้มีการค้านอกระบบค่อนข้างมาก) - อุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (การติดต่อทางธุรกิจมีความยุ่งยากและเสียเวลา ทำให้ต้นทุนสูงขึ้น) - การเจรจาต่อรองในเรื่องราคาค่าไฟฟ้าที่ไทยใช้ของสปป.ลาว - การท่องเที่ยว (จะต้องพัฒนามากขึ้นและปรับปรุงเส้นทาง) - ภาษา (ควรที่จะต้องเรียนภาษาด้วย) - อำนาจซื้อต่ำ	- กรรมสิทธิ์ที่ดิน(คนต่างชาติไม่มีสิทธิ์ในการถือครอง ทำให้การประกอบกิจการยังไม่สะดวก) - กฎหมายและระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย (นักธุรกิจไม่ทราบทั่วกันหรือยังไม่ชัดเจน) - ปัญหาเรื่อง infrastructure - ขาดแรงงานที่มีทักษะ - อำนาจซื้อในประเทศต่ำ - ภาษา	- ยังไม่มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว - โรงแรมมีราคาแพงเมื่อเทียบกับคุณภาพ - ปัญหาเรื่องภาษา - ไม่มีด่านสากล - นักท่องเที่ยวไม่มีอิสระในการไปที่ต่างๆตามที่ต้องการ เนื่องจากมีการกำหนดพื้นที่ที่จะไปและมีขั้นตอนในการขออนุญาตที่ยุ่งยาก

● ศักยภาพการเชื่อมโยง

โครงสร้างพื้นฐาน

1. การขนส่งภายในประเทศ : ต้องมีการพัฒนาโดยเฉพาะปัญหาเรื่องน้ำ ไฟฟ้า
2. ท่าเรือ ยังมีขนาดเล็กอยู่ : ทำให้เรือเข้าออกได้น้อย ซึ่งมีผลให้การขนส่งสินค้าใช้เวลานาน และต้นทุนสูงขึ้น
3. แรงงาน : สำหรับแรงงานฝีมือของประเทศเวียดนามจะมีปัญหาน้อยกว่าสปป.ลาว
4. ภาษา
5. รายได้

สรุปได้ว่า การค้าจะมีปัญหาและอุปสรรคน้อยกว่ารวมถึงมีความคุ้นเคยมากกว่า จึงมีศักยภาพมากกว่า ส่วนอุตสาหกรรมการลงทุนจะมีศักยภาพสูงกว่าการส่งออก เพราะการส่งออกต้องแข่งขันกับตลาดโลกได้ ดังนั้นขั้นตอนที่จำเป็นคือ ต้องสร้างความสัมพันธ์ทางด้านการท่องเที่ยว การค้า

ส่วนที่ 3 พลเมืองในประเทศทั้งสามจะได้อะไรบ้าง

- ◆ ถนน : ควรมีการพัฒนาเพื่อให้เกิดปริมาณการค้ามากขึ้น เพราะมีทางออกสู่ทะเล ฐานทรัพยากรที่มีอยู่ของแต่ละประเทศเกือหนุนกัน ทำให้มีการค้าเพิ่มขึ้น
- ◆ ขนาดของตลาด : จำนวนประชากร รายได้ของประชากร จะเป็นตัวกระตุ้นการค้าและการผลิตให้สูงขึ้น
- ◆ เราพบว่า หมู่บ้านที่มีถนนตัดผ่านจะมีการพัฒนาค่อนข้างมาก มีการค้ามาก การพัฒนาทางการเกษตรสูงขึ้น มีการใช้เครื่องจักรกลการเกษตรเพิ่มขึ้น
- ◆ ผู้หญิงจะมีบทบาททางเศรษฐกิจมากขึ้น
- ◆ ผลประโยชน์ในแง่ส่วนรวมที่จะได้รับ
 - ลาวและเวียดนามจะได้รับเทคโนโลยีจากไทยมากขึ้น
 - ผลทางอ้อมจะเกิดขึ้นกับภาคบริการและการขนส่ง เมื่อมีการค้ามากขึ้นก็จะมีถนนเกิดขึ้น
 - ช่วยลดการขาดดุลการค้าของลาวและเวียดนามระหว่างไทยลงได้
 - ช่วยให้อัตราการออมของลาวและเวียดนามสูงขึ้น
 - หากยังไม่มีการค้า ก็ยังไม่มี ความจำเป็นในการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ เพราะยังไม่มีประโยชน์ ดังนั้นควรจะให้การค้าและการท่องเที่ยวเกิดขึ้นอย่างชัดเจนก่อน แล้วจึงนำผลกำไรที่ได้มาพัฒนาถนนและสิ่งอื่นๆภายหลัง

ส่วนที่ 4 สรุปและข้อเสนอแนะ

- แนวคิดเบื้องต้น
 - ถนนเครือข่ายที่จะเชื่อมโยงกับถนนหมายเลข 8 เพื่อให้หมู่บ้านในชนบทเข้าสู่เศรษฐกิจการตลาดขึ้น เป็นเรื่องที่ค่อนข้างสำคัญ บทบาทของรัฐบาลไทยคือให้ความช่วยเหลือ
 - ในการคบค้ากัน ควรสร้างความเข้าใจและควรมีทัศนคติที่ดีต่อลาวและเวียดนาม การที่จะค้าขายกัน เราจะต้องอยู่บนพื้นฐานที่เท่าเทียมกันและจะต้องอยู่บนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกัน ช่วยเหลือกันและตัดสินใจร่วมกัน

- แนวคิดเบื้องต้นหลัก มี 3 ประเด็น

1. ทำอย่างไรจึงจะสามารถลดอุปสรรคที่มีอยู่ในขณะนี้ได้
2. ควรจะตั้งองค์กรเพื่อสนับสนุนการลงทุน การท่องเที่ยว อย่างไร
3. จะสร้างมิตรภาพกันอย่างไร

- แนวทางแก้ไข

1. ควรให้แต่ละประเทศมีมาตรการในการดำเนินการทั้งระดับประเทศและระดับท้องถิ่น หรือมีมาตรการที่ร่วมกันกระทำ ที่สำคัญที่สุดคือ ผลักดันให้ชายแดนไทย-ลาว-เวียดนาม เป็นด่านสากล สินค้าและคนจากไทยสามารถข้ามไปลาวและเวียดนามได้

1) มาตรการด้านภาษี ถ้าภาษียังสูงอยู่จะทำให้เกิดการค้าแบบกองทัพนวด ทำให้โอกาสการขยายตัวของการค้าลดลง ราคาสินค้าที่ผู้บริโภคได้รับจะแพงขึ้น ดังนั้นควรลดอัตราภาษีและอุปสรรคต่างๆที่มีต่อการค้าลง

2) สร้างมาตรการต่างๆร่วมกัน ได้แก่ การสร้างถนน การลดภาษี การลดระเบียบต่างๆที่เป็นอุปสรรค

2. ควรมีมาตรการสนับสนุนต่างๆ เช่น กติกา กฎเกณฑ์ของการขนส่งสินค้าและคนข้ามแดน ข้อตกลงเรื่องการค้า การลงทุนซึ่งจะต้องมีคณะชุดทางการค้า อาจจะต้องมี Transit Warehouse ในลาว ในระยะยาวควรจะมีแผนระยะยาวที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมในบริเวณนี้ร่วมกันระหว่าง 3 ประเทศ แต่ปัจจุบันขอให้มีการค้าเกิดขึ้นก่อน ส่วนมาตรการภายในประเทศที่จะสนับสนุนให้มีการเกิดอุตสาหกรรมขึ้นมา เช่น เรื่องการตั้งเขตการค้าเสรีและการพัฒนาเขตอุตสาหกรรม ซึ่งไทยควรจะต้องเลือกจังหวัดว่าจะเกิดขึ้นที่ไหน เช่น ขอนแก่น อุดรธานี ไม่ควรที่จะลงนิคมอุตสาหกรรมกระจัดกระจาย เพราะทรัพยากรเราไม่พอ ส่วนจังหวัดอื่นๆก็จะสร้างอุตสาหกรรมขึ้นมาเชื่อมโยงรองรับภายหลัง มีการสื่อสารข้อมูลทางด้านการค้า การลงทุนกับนักธุรกิจซึ่งถือว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญ

3. การสร้างมิตรภาพ ในเรื่องการค้าการลงทุนนั้น จะมีการขัดแย้งเกิดขึ้นบ้าง เราควรมีระบบที่จะแก้ไขปัญหาการขัดแย้งโดยสันติวิธี เช่น หลักกฎหมายหรือธรรมเนียมปฏิบัติของธุรกิจ在那个 ซึ่งควรจะให้คนในท้องถิ่นสร้างขึ้น ระบบนี้ยังไม่เป็นสากลแต่เราก็ค่อยๆพัฒนาขึ้นไปเป็นกติกา

4. บทบาทของภาคเอกชน ในการสร้างมาตรการผูกมิตร

- 1) สร้างระบบที่สามารถรับรองทางไทย เพื่อที่คนต่างประเทศจะไม่สร้างปัญหา
- 2) บทบาทที่จะเรียนรู้ภาษา ประวัติศาสตร์ เพื่อจะได้เข้าใจกัน

- นโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมในแถบนี้

ควรจะมีนโยบายที่พัฒนาอุตสาหกรรมโดยอาศัยฐานทรัพยากรในแถบนี้เป็นหลัก อาศัยความได้เปรียบในอุตสาหกรรมบางอย่าง อาศัยการแบ่งงานกันทำตามความชำนาญเฉพาะอย่าง เช่น ไทยได้เปรียบในอุตสาหกรรมที่เป็นขั้นปลาย อุตสาหกรรมที่ผลิตเครื่องจักรบางอย่าง ส่วนสปป.ลาวและเวียดนามก็จะเน้นในด้านอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรหรืออุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบพื้นฐาน

สินค้าที่จะผลิตกันในระยะสั้นหรือระยะปานกลาง ควรจะเป็นสินค้าที่ขายในอนุภูมิภาคนี้เป็นหลักก่อนที่จะเป็นการขายไปสู่การส่งออก

- กลยุทธ์ การท่องเที่ยวต้องเกิดก่อน การค้าจึงจะเกิดและการลงทุนจึงจะตามมา

3. ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับงานวิจัย

เรื่อง การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8

- ผู้ดำเนินการอภิปราย : ดร.ณัฐพงศ์ ทองภักดี
(นักวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)
- ผู้วิจารณ์ : ท่านสุธรรม รัฐจักร
(รักษาการเจ้าแขวงคำม่วน)
: Mr. Ho Zuan Huang
(ประธานคณะกรรมการประชาชนแห่งเงอาน)
: Mr. Nguven Van Mao
(ประธานคณะกรรมการประชาชนแห่งฮาดิน)
: นายเถลิงศักดิ์ มณีเนตร
(กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทีเอน อินเตอร์เทรด)

3. สารสำคัญของข้อคิดเห็นเกี่ยวกับงานวิจัย

3.1 ท่านสุธรรม รัฐจักร (รักษาการเจ้าแขวงคำม่วน)

แขวงคำม่วนมีความสามารถเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญแขวงหนึ่งของประเทศลาว เนื่องจากแขวงคำม่วนมีศักยภาพอย่างน้อย 5 ประการ คือ

1. การกสิกรรม เพาะปลูก เลี้ยงสัตว์

แขวงคำม่วนมีเนื้อที่ปลูกข้าวมากกว่า 6 เท่าของเนื้อที่ปลูกข้าวของแขวงหลวงพระบาง จัดอยู่ใน 5 แหล่งใหญ่ของประเทศ พืชเชิงไฟก็เป็นแหล่งหนึ่งที่รวมเอา 2 ตัวเมืองเขตใต้ของแขวงคำม่วน คือ หนองบกและเซบั้งไฟ นอกจากนี้ยังมีโอกาสเกิดอุตสาหกรรมแปรรูปสักริมในแขวงคำม่วนซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลให้ความสำคัญสนับสนุนอย่างสูง

2. ด้านป่าไม้

รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมไม้แบบครบวงจร คือ ผลิตสำเร็จรูปแล้วจึงส่งออก เพื่อเป็นการรักษาสิงแวดล้อมด้านป่าไม้ภายในประเทศ รัฐบาลจะอนุญาตตัดไม้ปีละประมาณ 5 แสน คิวบิกเมตร

ไม้ที่มาป้อนโรงงานอาจจะได้จาก 2 แหล่งคือ

1) รัฐบาลให้โควต้าแต่ละปี

2) รัฐบาลมีนโยบายให้ปลูกไม้ บริษัทสามารถนำไม้ที่ตนปลูกมาป้อนโรงงานได้ โดยรัฐบาลและแขวงจะเป็นผู้หาพื้นที่ปลูกป่าให้ตามความต้องการของผู้ปลูก ดังนั้นไม้จะไม่หมดไปแม้ว่าจะไม่มีการทำเชื้อน

3. ด้านแร่ธาตุ

แขวงคำม่วนมีหินปูน ยิบซั่ม ถ่านหิน ดีบุก ฟอสเฟต หินปูนของแขวงคำม่วนมีเนื้อที่ประมาณ 5 แสนเฮกแตร์ สิ่งที่จะสร้างประสิทธิภาพได้ดีอาจจะเป็นอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ หินประดับ และหินก่อสร้าง ปุ๋ยชีวภาพ

4. ด้านพลังงานไฟฟ้าน้ำตก

แขวงคำม่วนยังมีความสามารถขยายการก่อสร้างเขื่อนไฟฟ้าน้ำตกได้หลายแห่ง เช่น น้ำไฮ น้ำหินปูน น้ำเซบั้งไฟ และตาดเชียงลือ เมืองบัวละพา

5. ด้านการท่องเที่ยว

แขวงคำม่วนอาจจะจัดการท่องเที่ยวออกเป็น 2 ประเภทคือ

- ท่องเที่ยวธรรมชาติ
- ท่องเที่ยววัฒนธรรม

นอกจากนี้ แขวงคำม่วนก็มีความเหมาะสมที่จะสร้างโรงงานผลิตสินค้า อุปโภคบริโภค ถ้าดูตลาดภายในแขวงแล้วเห็นว่าไม่ใหญ่ แต่ถ้าดูที่ตั้งเป็นจุดใจกลางแล้วเห็นว่าดี ส่งไปตลาดรอบๆได้ที ผ่านมาการลงทุนด้านนี้มักเกิดอยู่แต่ในกำแพงนครเวียงจันทน์ ทำให้เกิดมีความแออัดและเสียสภาพแวดล้อม ดังนั้นเส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางที่กระตุ้นให้อุตสาหกรรมของแขวงคำม่วนมีการขยายตัว โดยเฉพาะเส้นทางหมายเลข 8 เป็นเส้นทางที่มีความเกี่ยวข้องในการพัฒนาในเขตอีสานของไทย เขตภาคกลางของลาวและเวียดนามให้มีการขยายตัว เส้นทางหมายเลข 8 ทั้งเส้นทาง 8A และ 8B เส้นทาง 8A เป็นเส้นทางผ่านแขวงบอริคำไซ จรดกับถนนหมายเลข 13 จนถึงแขวงคำม่วน ส่วนเส้นทาง 8B เป็นเส้นทางผ่านแขวงคำม่วน เมืองยมราช นากาย ไปจรดกับ เส้นทาง 8A ที่หลักขาว ออกสู่ชายแดนเวียดนาม

ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าออกแขวงคำม่วนออกสู่ประเทศเวียดนาม จะใช้เส้นทางหมายเลข 8 โดยเฉพาะเส้นทางเลข 8B ที่แขวงคำม่วน ใช้ส่งสินค้าไม่ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าจากเวียดนามไปเวียงจันทน์ ก็ใช้เส้นทางเลข 8 มากขึ้นจากเดิมที่ใช้เส้นทางหมายเลข 9 การร่วมมือการลงทุนระหว่างบริษัทพัฒนาเขตภูดอย แขวงคำม่วน แขวงบอริคำไซ กับเขตภาคกลางตอนเหนือของเวียดนามก็ใช้เส้นทางเลข 8 เป็นที่เชื่อมโยงขนส่งสินค้าดังกล่าว

ในอนาคตเส้นทางเลข 8B จะถูกก่อสร้างให้เป็นเส้นทางหลวงแห่งชาติหมายเลข 1 ซึ่งต่อจากภาคเหนือของลาว ผ่านแขวงเชียงขวาง บอริคำไซ คำม่วน สะหวันนะเขต ลงสู่ภาคใต้ของลาว เป็นเส้นทางหลวงแห่งชาติที่ขนานกับเส้นทางเลข 13 ซึ่งจะทำให้การเดินทางไปของแขวงทางใต้สะดวกขึ้นมาก เส้นทางเลข 8 จะถูกเปิดให้เป็นเส้นทางสากลระหว่างลาวและเวียดนาม และด่านท่าแขก นครพนม ก็ จะเปิดให้เป็นด่านสากล ระเบียบการเข้าออกก็จะก้าวเข้าสู่ระเบียบการที่ดีกว่า นอกจากนี้ควรจะมีการทำข้อตกลงร่วมกันระหว่าง 3 ประเทศ เพื่อให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและประชาชน มีความสะดวกมากขึ้น การใช้เส้นทางหมายเลข 8 ก็จะได้และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3.2 Mr. Ho Zuan Hung (ประธานคณะกรรมการประชาชนแห่งเงอาน)

เงอาน เป็นจังหวัดชายทะเลขนาดใหญ่ในเขตภาคกลางตอนบนของเวียดนาม มีทรัพยากรธรรมชาติและแร่ธาตุที่อุดมสมบูรณ์ มีระบบการคมนาคมที่ดีซึ่งเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ

ชายฝั่งทะเลของเงอาน มีความยาว 85 กม. มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาการประมงค่อนข้างมากสามารถให้ผลผลิตที่มีราคาสูงเป็นปริมาณถึง 78,000 ตันต่อปี

พื้นที่ของจังหวัดเงอานมีทั้งหมด 16,370 ตร.กม. ประกอบด้วยพื้นที่สวนป่า 1,150,000 เฮกเตอร์ พื้นที่เกษตรกรรม 190,000 เฮกเตอร์ และพื้นที่ป่าอีก 600,000 เฮกเตอร์ ปริมาณไม้สำรองมีสูงถึง 41 ล้านลูกบาศก์เมตร มีพันธุ์พืชที่หายากและมีค่าหลายชนิด รวมทั้งสัตว์ป่าสำคัญๆ เช่น ช้าง หมี เสือ

ทรัพยากรแร่ที่สำคัญของจังหวัดเงอาน คือ หินปูน ซึ่งมีปริมาณสำรองเพียงพอสำหรับการตั้งโรงงานปูนซีเมนต์ ขนาดกำลังการผลิต 3.5 - 5 ล้านตัน/ปี นอกจากนี้แร่ธาตุอื่นๆที่พบได้แก่ ถ่านหิน ดีบุก ทองคำ และที่สำคัญคือ เหมืองทับทิม ที่เมืองกุยเจา

ด้านการคมนาคม เงอานมีทางรถไฟสาย " Trans-Vietnam " ตัดผ่าน มีถนนหมายเลข 7,8 เชื่อมโยงไปสู่ลาวและไทย มีท่าเรือเกอลอเป็นประตูเชื่อมโยงสำหรับการขนส่งสินค้าของจังหวัดเงอาน ฮาติน แทงฮัว และรวมถึงอีกหลายจังหวัดของลาวด้วย

ระบบไปรษณีย์ โทรคมนาคม ธนาคาร และบริการด้านโรงแรมของจังหวัดเงอาน มีความพร้อมสำหรับการให้บริการนักลงทุนต่างชาติ

เมืองใหม่ เกอลอ เป็นเมืองชายหาดที่มีศักยภาพทางการพัฒนาการท่องเที่ยว

เมืองวินห์เป็นศูนย์กลางทางการปกครองเศรษฐกิจและวัฒนธรรมของจังหวัด และมีเมืองที่สำคัญในอันดับถัดๆลงมาที่ใกล้เคียงกันหลายแห่ง ได้แก่ เมืองฮัวย ดานัง และกันเทอ

เมืองวินห์ ตั้งอยู่ห่างจากเมืองเกอลอ เป็นระยะทาง 20 กม. นอกจากนี้ในบริเวณใกล้เคียงยังมีสถานที่ที่มีความสวยงามหรือมีความสำคัญในแง่วัฒนธรรมหลายแห่ง ได้แก่ แม่น้ำลาม เทือกเขา Hong และเทือกเขา Quget

ในแง่สังคม จังหวัดเงอานมีประชากรทั้งสิ้น 2,700,000 คน เป็นชนกลุ่มน้อยเผ่าต่างๆรวม 350,000 คน มีกำลังแรงงาน 1.3 ล้านคน ซึ่งในจำนวนนี้มีถึง 150,000 คน ที่มีศักยภาพเพียงพอในการเรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ๆ

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเงอานมีค่าระหว่าง 10 - 12 % และคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตที่เพิ่มสูงขึ้นอีก มีการคาดการณ์กันว่าในปีค.ศ. 2000 เงอานจะมีมูลค่าการส่งออกประมาณ 50-60 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยวางเป้าหมายไว้ว่าจะมีพื้นที่เพาะปลูกถั่วลิสง 30,000 เฮกเตอร์ ไร่ชา 5,000 เฮกเตอร์ ยางพารา 8,000 - 10,000 เฮกเตอร์ และต้นอบเชย 10,000 เฮกเตอร์

เป้าหมายส่วนหนึ่งของเงอาน คือต้องการที่จะพัฒนาการปศุสัตว์ทั้งในแง่ปริมาณและคุณภาพ ในปัจจุบันเงอานมีการเลี้ยงโค-กระบือทั้งหมด 47,000 ตัว และควางอีก 12,000 ตัว รวมทั้งต้องการที่จะพัฒนาโรงงานซีเมนต์ขนาด 1.2 ล้านตันต่อปี โรงงานถลุงเหล็กขนาด 200,000 แสตันต่อปี โรงงานน้ำตาลขนาด 4,000 - 6,000 ตันต่อวัน โรงงานแช่แข็งอาหารขนาด 1,500 ตันต่อปี รวมไปถึงการพัฒนาใช้ประโยชน์จากสินแร่ทับทิมให้มากขึ้น

เราเชื่อในโอกาสของการพัฒนาใหม่ๆเหล่านี้ และจะพยายามอย่างที่สุดในการประสานความร่วมมือในการพัฒนา

ในปัจจุบันสินค้าที่ส่งออกจากลาวผ่านทางท่าเรือเกอลอประกอบด้วยไม้ซุงจำนวน 30,000 - 40,000 ลูกบาศก์เมตรและสินค้าอื่นๆอีกเป็นจำนวนหลายหมื่นตันต่อปี หลังจากถนนหมายเลข 8 เสร็จสมบูรณ์แล้วปริมาณการส่งออกดังกล่าวจะเพิ่มสูงขึ้นหลายเท่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อคาดว่าจะในช่วงต้นศตวรรษที่ 21 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยจะหันมาพึ่งช่องทางท่าเรือที่เกอลอเป็นประตูในการส่งออก

เราเห็นว่าเส้นทางถนนหมายเลข 8 จะมีส่วนช่วยสร้างเสริมแรงสนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างประเทศ ความร่วมมือร่วมใจจะช่วยกระตุ้นการพัฒนา สร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้

หลังจากการก่อสร้างถนนหมายเลข 8 จะมีการปรับปรุงสนามบินเมืองวินห์ซึ่งจะเปิดโอกาสให้มีการเปิดเส้นทางการบินระหว่างวินห์-ท่าแขก-เวียงจันทน์ไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

การเสร็จสิ้นของงานก่อสร้างถนนหมายเลข 8 จะช่วยเปิดทิศทางใหม่ของความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง เวียดนาม ลาว และไทย ขณะนี้ท่าเรือเกอหลอของเงอานพร้อมสำหรับความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับจังหวัดในภาคกลาง ภาคเหนือของลาว เมืองหลวงเวียงจันทน์ และตลอดจนจังหวัดในภาคอีสานของไทย ถนนสายหมายเลข 8 จะเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดจากเวียงจันทน์ไปสู่บริเวณต่างๆ ของเวียดนามอันจะก่อให้เกิดโอกาสสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจและวัฒนธรรมผ่านการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทรัพยากร

3.3 Mr. Nguven Van Mao (ประธานคณะกรรมการประชาชนแห่งชาติ)

ประเด็นการอภิปรายมีดังนี้

1. สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดฮาทิน
2. วิสัยทัศน์และแนวคิดของสู่ทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดต่างๆตามเส้นทางหมายเลข 8

ประเด็นแรก เรื่องสภาพของจังหวัดฮาทิน เป็นดังนี้

ฮาทินมีพื้นที่ 6,054 ตร.กม. มีประชากร 1,300,000 คน ซึ่งฮาทินมีศักยภาพในด้านเศรษฐกิจ วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว นอกจากนี้จังหวัดฮาทินมีการพัฒนาพื้นที่ทางการเกษตร ป่าไม้ และประมง มีพื้นที่ทางการเกษตรประมาณ 1 ใน 5 ของพื้นที่รวมทั้งจังหวัด ทำการปลูกพืชเช่น ถั่ว อ้อย ข้าว และผลไม้ สำหรับด้านปศุสัตว์ มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องทุกปี

พื้นที่ป่าไม้มีมากกว่า 3,000 ตร.กม. เป็นไม้หลายพันธุ์ โดยมีปริมาณสำรองประมาณ 20 ล้านลูกบาศก์เมตร

นอกจากนี้จังหวัดฮาทินมีชายฝั่งทะเลยาว 137 กม. และมีปากน้ำ 4 แห่งคือ แม่น้ำ Hoi, Sot, Nhang และThou ดังนั้นจึงมีการประมงที่ดีขนาดใหญ่ มีพันธุ์ปลากว่า 267 ชนิด

อุตสาหกรรมของจังหวัดยังมีขนาดเล็กซึ่งขายในตลาดท้องถิ่น เช่น อิฐ ซีเมนต์ ส่วนการส่งออก เช่น แร่มีไนต์ ซา ผลิตภัณฑ์ไม้ หินอ่อน

ส่วนทรัพยากรธรรมชาติมีเป็นจำนวนมาก เช่น แร่เหล็ก ที่Thanh Khe, ดีบุก ที่ Hong Son, น้ำแร่ ที่ Huong Son, แร่ทองคำ ที่ Ky Auh และ Huong Khe

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ถึงแม้ว่าการคมนาคมขนส่ง ไฟฟ้า ชลประทาน ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสวัสดิการของประชาชนในเวียดนาม จะยังอยู่ในสภาพเริ่มต้นก่อสร้าง แต่เริ่มมีบทบาทสำคัญต่อกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของเวียดนาม ซึ่งเป็นการดึงดูดนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ให้มาลงทุนในฮาดิน เช่น โครงการร่วมทุนด้านผลิตภัณฑ์จากไม้ การผลิตเม็ดพลาสติก การผลิตน้ำแร่ โรงงานเย็บเสื้อผ้า เป็นต้น

อย่างไรก็ตามฮาดินยังประสบปัญหาบางประการ คือ สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ การขาดแคลนงบประมาณเพื่อการพัฒนา แต่ฮาดินก็มีศักยภาพด้านทรัพยากรธรรมชาติ ดังนั้นฮาดินจึงให้การส่งเสริมการลงทุนแก่นักลงทุนต่างประเทศ เพื่อให้เข้ามาช่วยพัฒนากิจการต่างๆ ได้แก่ ป่าไม้ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ อุตสาหกรรมแปรรูป นอกจากการร่วมทุนกับต่างประเทศแล้ว เวียดนามก็หวังจะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยี การตลาดและการฝึกอบรมด้านแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน

ประเด็นที่ 2 แนวคิดเกี่ยวกับศักยภาพทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8

ถนนหมายเลข 8 เป็นถนนที่เชื่อมทางหลวงหมายเลข 1 ซึ่งเป็นถนนสายสำคัญที่สุดใน เวียดนาม กับถนนหมายเลข 13 ในสปป.ลาว มีด่านชายแดนที่ตำบล KEO-NUA (เกียวนอ) ระยะทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยจนถึงเวียดนาม ตามทางสายนี้ยาวเพียง 200 กม. ดังนั้นถนนหมายเลข 8 ก็คือ " Land Bridge " ที่จะเชื่อมส่วนต่างๆของ 3 ประเทศเข้าด้วยกัน

ในฮาดิน ถนนสาย 8 จะตัดผ่านทางรถไฟสายเหนือใต้ในเมืองดักโท (Duc Tho) ซึ่งทางฮาดินวางแผนจะสร้างสถานีรถไฟใหญ่ หลังจากนั้นถนนสาย 8A จะพุ่งไปทางตะวันออกเฉียงใต้ไปบรรจบกับถนนสาย 1A ที่เมือง Hong Linh (ฮองลิง) จากนั้นไปอีก 20 กม. จะถึงเมือง ซ่วนอาน (Xuan An) แล้วต่อไปยังเมืองท่าเรือ ซ่วนไฮ (Xuan Hai) ซึ่งเป็นเมืองท่าทางทะเล นอกจากนั้นถ้าไม่เดินทางมาท่าเรือซ่วนไฮ เราอาจเลี้ยวซ้ายขึ้นเหนือที่เมือง ฮองลิง เพื่อข้ามสะพานเบนทวอย (Ben Thuy) ซึ่งเป็นสะพานกันอาณาเขตระหว่างฮาดินกับเมืองวินห์ ถ้าวิ่งตรงไปอีก 25 กม. ก็จะไปถึงท่าเรือเมืองเกอลอ (Cua Lo) ในเมืองวินห์

ดังนั้นถนนสาย 8 จากภาคอีสานถึงท่าเรือเกอลอจะมีระยะทาง 340 กม. หรือถ้าวิ่งจากฮาดินถึงกำแพงเวียงจันทน์ จะเป็นระยะทาง 453 กม. การเดินทางจากเมืองไทย ผ่านกรุงเวียงจันทน์แล้วต่อไปยังฮาดินจะกินเวลาเพียง 1 วัน

ถนนสาย 8 เป็นทางที่สั้นที่สุด สำหรับการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย สู่ตอนกลางของลาว เพื่อส่งออกทางท่าเรือทางทะเลของเวียดนาม ถนนสาย 8 มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ เพราะเป็นถนนสู่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของเวียดนาม โดยผ่านทางเหนือของจังหวัดฮาดิน ซึ่งเป็นจังหวัดในเขตพัฒนาอุตสาหกรรมและท่องเที่ยว บริษัทจากไทยและชาติอื่นๆเริ่มมาศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมใน ซ่วนอาน (Xuan An) และการพัฒนาเขตที่พักตากอากาศตามบริเวณชายฝั่งของพื้นที่ ซ่วน ทัน (Xuan Thanh) เราคาดว่าเมื่อมีการเปิดดำเนินการการขุดแร่เหล็กที่

เหมือง ทักเค (Thack Khe) ในอำเภอ Thanh Ha คาดว่าจะมีนักลงทุนต่างชาติจำนวนมากหันมาลงทุนใน จังหวัดฮาทิน

ในอนาคตอันใกล้นี้ ทางฮาทินและบริษัทพัฒนาภาคของสปป.ลาว จะร่วมมือกันก่อสร้าง ถนนเชื่อมเมืองเฮืองเค (Huong Khe) ในจังหวัดฮาทินกับแขวงคำม่วน หลังจากสร้างถนนเสร็จ ฮาทินจะ สร้างท่าเรือน้ำลึกที่เมืองวุงอัง (Vung Ang) ถนนและท่าเรือดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการ คมนาคมและขนส่ง ซึ่งจะยังประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่ในบริเวณถนนสาย 8 นอกจากนี้ ถนนสาย 8 ยังจะเอื้อต่อการค้าระหว่างประเทศทั้งสาม โดยอาศัยท่าเรือทางทะเลในเวียดนาม

รัฐบาลสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาความร่วมมือทาง เศรษฐกิจระหว่างประเทศทั้งสาม ในการที่จะพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศทั้งสาม รัฐบาลเวียดนามจึง ได้เสนอให้สปป.ลาวเปิดด่านชายแดนที่ตำบล Keo Nua ให้เป็นด่านสากล

ดังนั้นการพัฒนาต่อไปจึงควรเน้นประเด็นต่อไปนี้

1. การสนับสนุนการลงทุนในภูมิภาค
2. ปรับปรุงผิวถนน
3. ปรับปรุงท่าเรือ
4. จัดตั้งด่านสากลที่ชายแดนลาว-เวียดนาม
5. การติดต่อสื่อสารกัน

สิ่งเหล่านี้ย่อมต้องใช้ทั้งเวลาและความพยายามของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

3.4 นายเกลิงศักดิ์ มณีเนตร (กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทีเอน อินเตอร์เทรด)

ประเด็นในการอภิปรายจะเป็นเรื่องอุปสรรคและความสำเร็จในการลงทุนในเวียดนาม แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

1. ปัจจัยในการลงทุนของนักลงทุนต่างชาติในเวียดนาม
2. อุปสรรคในการลงทุนในเวียดนาม

สิ่งดึงดูดให้เข้ามาลงทุนในเวียดนามคือ นโยบายการเปิดรับนักลงทุนของรัฐบาลเวียดนาม ซึ่งเวียดนามมีทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางบกและทางทะเล มีประชากรมากกว่า 72 ล้านคนซึ่งถือว่ามี ตลาดรองรับที่ใหญ่ รัฐบาลเวียดนามเป็นรัฐบาลที่มีเสถียรภาพ มีพรรคคอมมิวนิสต์เพียงพรรคเดียว บริหารประเทศ ประกอบกับเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาปรับปรุง infrastructure ได้ ซึ่งเป็น เหตุผลที่ทำให้เวียดนามเป็นประเทศที่น่าสนใจลงทุน แต่ก็ไม่ใช่สิ่งง่ายที่จะประสบความสำเร็จได้ใน ระยะเวลาอันสั้น

ในช่วงแรกที่เข้าไปเราไม่สามารถได้รับทราบข่าวสารที่ครบถ้วนและทันต่อเหตุการณ์ เราต้องใช้เวลาศึกษาถึง 3 ปีจึงจะสามารถดำเนินธุรกิจได้เช่นเดียวกับนักลงทุนชาวเวียดนาม เพราะเป็นเรื่องยากที่จะเข้าใจกฎระเบียบบางอย่าง นอกจากนี้อุปสรรคที่พบบ่อยคือ ล่ามหรือคนกลาง เพราะเราไม่สามารถที่จะต่อรองได้ด้วยตัวเอง รวมทั้งความล่าช้าในการตอบสนองของรัฐบาล และการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบ โดยเฉพาะระเบียบเกี่ยวกับภาษีศุลกากร และการเปลี่ยนแปลงมีผลย้อนหลัง

ส่วนเรื่องอุปสรรคอีกด้านหนึ่งคือ การขาดประสิทธิภาพด้านธุรกิจระหว่างประเทศ ชาวเวียดนามที่เป็นผู้ร่วมทุนจะคาดหวังว่าจะต้องได้กำไรจากการลงทุนโดยไม่คำนึงถึงการนำเงินปันผลมาลงทุนเพิ่มเติม ทำให้หุ้นส่วนคนไทยเป็นผู้ลงทุนเองในที่สุด ดังนั้นนักลงทุนควรจะเตรียมตัวและมีการตกลงกับชาวเวียดนามให้ชัดเจนก่อนที่จะเซ็นสัญญาร่วมกัน

ด้านภาษา ถือเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญที่จะต้องเรียนรู้ แบ่งเป็น 2 ระดับคือ

1. **ระดับผู้ปฏิบัติการ** หลังจากทำงานในเวียดนามได้ 3 เดือน จะต้องพูดภาษาเวียดนามให้ได้ผลสำเร็จถึง 80 % ในการติดต่อธุรกิจทั่วไป
2. **ในระยะยาว** ถ้าต้องการลงทุนในระยะยาว จะต้องใช้ภาษาเวียดนามให้ได้แทนการใช้ล่ามเพื่อศึกษาถึงข้อตกลงต่างๆ ได้

4. การอภิปราย

เรื่อง แนวทางและมาตรการในการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ระหว่าง 3 ประเทศ

- ผู้ดำเนินการอภิปราย: ดร.อัมมาร สยามวาลา
(ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)

- ผู้อภิปราย : Dr. Vu Tuan Anh
(Socio - Economic Development Centre)
: ดร.ไมดม จันทนสิน
(รองประธานบริษัทพัฒนาเขตมฤตอย สปป.ลาว)
: ท่านหุมเพ็ง สุลาไล
(รองหัวหน้ากรมส่งเสริมการลงทุน สปป.ลาว)
: นายจ้านงค์ พันธ์จุฑาบุญ
(ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม)
: นายประทีป ธรรมชัย
(ประธานหอการค้าจังหวัดนครพนม)

4. สารสำคัญของการอภิปราย

4.1 Dr. Vu Tuan Anh (Socio - Economic Development Centre)

ประเด็นในการอภิปรายของหัวข้อนี้จะขอลำดับถึงศักยภาพความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่จะนำมาปฏิบัติและอุปสรรคข้อจำกัดของการปฏิบัติ รวมทั้งวิธีการที่จะทำให้ข้อจำกัดนั้นหมดไป มีดังนี้คือ

1. บรรยากาศโดยรวมของเศรษฐกิจมหภาค
2. นโยบายด้านการค้า
3. นโยบายด้านการลงทุน

1. บรรยากาศโดยรวมของเศรษฐกิจมหภาค

เศรษฐกิจเวียดนามมีอัตราการเติบโตค่อนข้างสูง ในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา ผลิตภัณฑ์มวลรวมโดยเฉลี่ยเพิ่มประมาณ 8 % อัตราเงินเฟ้ออยู่ในระดับพอใช้ได้ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในระยะ 3 ปีที่ผ่านมาไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก เพราะรัฐบาลเวียดนามได้เข้ามาแทรกแซงในการออกกฎโดยพยายามที่จะรักษาเสถียรภาพไว้ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจมหภาคเอื้ออำนวยที่จะให้นักธุรกิจ ทั้งในท้องถิ่นและต่างประเทศเข้ามาดำเนินธุรกิจได้

ในขณะเดียวกันมีข้อจำกัดคือ ระบบธนาคารที่ค่อนข้างอ่อนแอ รวมทั้งการขาดเอกสารทางกฎหมาย ในปีต่อไป รัฐบาลเวียดนามพยายามจะปรับปรุงระบบธนาคารนี้และให้ความสนใจในการปฏิรูปการบริหารด้วย

2. นโยบายด้านการค้า

เวียดนามมีข้อได้เปรียบในด้านการค้ากับภาคอีสานของไทยและลาว ดังนี้คือ

1) เวียดนามมีศักยภาพที่จะส่งออกทรัพยากรทางธรรมชาติ เช่น สินแร่เหล็ก วัสดุก่อสร้าง ซีเมนต์ หิน รัตนชาติ และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร เช่น กาแฟ ชา ถั่ว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ไหมและผลิตภัณฑ์ทางทะเล เช่น กุ้งแช่แข็งและปลา สำหรับการปศุสัตว์ เช่น เนื้อวัวและเนื้อหมู ปัจจุบันผลิตภัณฑ์เหล่านี้ได้ส่งออกไปลาวและอาจส่งออกมาไทย หากมีการปรับปรุงด้านขนส่งให้ดีขึ้น และนำเข้าไม้ ดินขาว และนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมจากไทย เช่น เครื่องจักรกลทางการเกษตร เครื่องนุ่งห่ม เครื่องใช้ไฟฟ้า และโลหะอื่น ๆ รวมทั้งสินค้าอุปโภคบริโภค

2) ค่าจ้างแรงงานถูกเมื่อเทียบกับไทย และมีแรงงานที่อุดมสมบูรณ์เมื่อเทียบกับลาว ปัจจุบันค่าจ้างแรงงานโดยเฉลี่ยในภาคอุตสาหกรรมในวินห์และฮาติ่น ถูกกว่าไทยถึง 2 เท่า

จากข้อได้เปรียบเหล่านี้ ทำให้เวียดนามสามารถเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น เช่น การผลิตวัสดุก่อสร้าง สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรกล โรงงานประกอบรถยนต์ ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและการประมง

3) สถานที่ตั้งใกล้มหาสมุทรแปซิฟิก และมีเมืองท่าที่สามารถใช้ได้หลายเมือง ทางหมายเลข 8 เป็นทางที่สั้นที่สุดที่ออกสู่ทะเล ซึ่งไทยและลาวสามารถใช้ในการส่งออกและนำเข้าสินค้าจากประเทศทางเอเชียตะวันออก

อุปสรรคในการขยายการค้าระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม มีดังนี้

1) เวียดนาม ลาว และไทย มีระดับการคุ้มครองผู้ลงทุนต่างกัน ดังนั้นอัตราการเก็บภาษีจึงต่างกัน ในอนาคตทั้ง 3 ประเทศ ควรจะมีการตกลงในการเก็บภาษี ในช่วงเดือน กรกฎาคม นี้ เวียดนามจะเป็นสมาชิกของกลุ่มอาเซียน ซึ่งจะช่วยให้มีการลดอัตราภาษีและในอนาคตทั้ง 3 ประเทศสามารถที่จะประสานงานในการวางระเบียบอัตราภาษีได้ร่วมกัน

2) การใช้เส้นทางหมายเลข 8 ซึ่งขณะนี้เวียดนามกำลังเปิดประตูการค้าที่จุดผ่านแดนบนถนนหมายเลข 8 โดยเปิดให้เป็นถนนนานาชาติ และได้เสนอเรื่องนี้ให้กับรัฐบาลลาวคาดว่าจะในปี 2539 ส่วนถนนหมายเลข 8 ในลาว จะได้รับการปรับปรุงเพื่อให้การขนส่งสะดวกขึ้น ในขณะเดียวกัน เวียดนามจะปรับปรุงในส่วนของตัวเอง โดยการขยายท่าเรือเกอหลอ สร้างท่าเรือให้ดีขึ้น ขยายการรองรับปริมาณสินค้า เพื่อให้ส่งออกได้มากขึ้น

นอกจากนี้ควรมีการเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งจากอีสานไปเอเชียตะวันออกโดยเส้นทางหมายเลข 8 กับการขนส่งสินค้าไปฮ่องกงหรือญี่ปุ่น มากกว่าที่จะเปรียบเทียบกันเอง ค่าขนส่งนี้อาจจะถูกกว่าและใช้เวลาน้อยกว่าก็ได้ ซึ่งเป็นการประหยัดกว่าที่จะใช้เส้นทางหมายเลข 8

3. นโยบายด้านการลงทุน

รัฐบาลเวียดนามได้ออกกฎเกี่ยวกับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ เพื่อที่จะดึงดูดการลงทุนมากขึ้นและได้มีการเปลี่ยนแปลงในข้อกำหนดหลายอย่าง เช่น

1) ขยายระยะเวลาของการเช่าที่ดินขึ้นเป็น 50 ปี และค่าเช่าลดลงเหลือ 25 - 30 %

2) ออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการประเมินผลของการลงทุนของโครงการการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ โครงการการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ จะถูกแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม

กลุ่มแรก นายกรัฐมนตรีเป็นผู้ตัดสินใจในโครงการต่างๆ ได้แก่ โครงการที่เกี่ยวกับการก่อสร้างในเขต Export processing Zone และโครงการที่มีการลงทุนตั้งแต่ 40 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯขึ้นไป หรือโครงการที่ต้องใช้ที่ดิน 5 เฮกแตร์สำหรับในเขตเมือง หรือโครงการที่ต้องใช้ที่ดิน 50 เฮกแตร์สำหรับในเขตนอกเมือง

กลุ่มที่สอง SCCI เป็นผู้ตัดสินใจ

งานหลักของรัฐบาลเวียดนามในปีที่จะถึงคือ การปฏิรูประบบการบริหาร เพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์แก่โครงการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ จนถึงปัจจุบันยังไม่มีโครงการการลงทุนจากนักลงทุนไทยไปลงทุนในเวียดนามตอนกลาง ในขณะที่เรามีความพร้อมด้านอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร

เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม สินค้าที่ผลิตแล้วจะสามารถส่งออกได้โดยอาศัยเส้นทางหมายเลข 8 ออกไปสู่ตลาดในประเทศไทย ลาว และเวียดนาม รวมทั้งส่งออกไปยังประเทศที่สาม

โดยที่มีถนนสายที่สามารถเชื่อมต่อภาคอีสานของไทยไปสู่ลาวและเวียดนามคือ ถนนหมายเลข 8,9 ซึ่งจะเอื้ออำนวยให้กับการลงทุนของทั้ง 3 ประเทศ แต่ถ้าไทยและลาวต้องการส่งออกสินค้าไปยังประเทศที่ 3 ก็น่าจะใช้เส้นทางหมายเลข 8

ในระยะยาวเมื่อเวียดนามสร้างท่าเรือ และลาวปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 8 ให้ดีแล้ว เส้นทางหมายเลข 8 จะเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดสำหรับการส่งออกสู่ทะเลของ ไทยและลาว

4.2 ดร.ไมคม จันทนสิน (รองประธานบริษัทพัฒนาเขตภาคอย สปป.ลาว)

ประเด็นในการอภิปรายมีอยู่ 3 ประเด็นคือ

ประเด็นที่ 1 การวิเคราะห์ความจำเป็นและความเป็นไปได้ในการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจของทั้ง 3 ประเทศบนถนนหมายเลข 8

การปรับนโยบายทางการเมืองของประเทศต่างๆ ได้สร้างปัจจัยเบื้องต้นให้แก่การเปลี่ยนแปลงทางด้านทัศนคติของชาวโลก จากสภาพที่มีความตึงเครียดระหว่างประเทศผันแปรไปสู่การผ่อนคลายมา ปฏิบัติทฤษฎี 3 อย่างคือ

- พยายามรู้จักกัน
- พยายามร่วมใจกัน
- พยายามจริงใจต่อกัน

ดังนั้นการเข้าร่วมเจรจาแก้ไขปัญหาโดยคำนึงถึงการอยู่ร่วมกันโดยสันติ จึงเป็นการปฏิบัติที่ดีที่สุดในยุคโลกาภิวัตน์

ประเด็นที่ 2 วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางเศรษฐกิจ

จากเดิมกลไกเศรษฐกิจโลกเน้นการปฏิบัติแบบลัทธิเมืองขึ้นหรือรวมทรัพยากรของประเทศอื่น มาปัจจุบันกลไกเศรษฐกิจได้เปลี่ยนเป็นการใช้กลไกตลาด ในสภาพดังกล่าวได้ผลักดันให้แต่ละประเทศปรับสภาพการใหม่ โดยยอมรับการเป็นตลาดซึ่งกันและกัน

สภาพการขาดดุลการค้าได้สร้างเงื่อนไขให้หันหน้าเข้าหากัน เจรจาทอรองหาวิธีแก้ไขจนในที่สุดจะยอมรับเข้าอยู่ในกลุ่มเศรษฐกิจเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อปรับปรุงนโยบายทางด้านภาษี ในยุคของเศรษฐกิจตลาดที่พยายามปรับปรุงเทคนิควิธีการลดต้นทุนทางเศรษฐกิจ เป็นประเด็นปัญหาหลักเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันกับกลุ่มเศรษฐกิจอื่น โดยเฉพาะปัญหาการขนส่ง ระบบการคมนาคม ปัญหาการใช้เทคโนโลยี ปัญหาการใช้แรงงานฝีมือ จึงเป็นเรื่องที่ต้องนำมาพิจารณาอย่างจริงจังในแต่ละประเทศ ดังนั้นการพัฒนาความร่วมมือของ 3 ประเทศ ตามเส้นทางหมายเลข 8 จึงเป็นสิ่งจำเป็น

ประเด็นที่ 3 สถานภาพของประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลเช่น ลาว

ในข้อเสียเปรียบนี้อาจจะกลายเป็นข้อดีด้วยเหตุผล 2 ประการคือ

1. ทรัพยากรธรรมชาติของประเทศ เช่น สปป.ลาวยังมีความอุดมสมบูรณ์ ดังนั้นสามารถรองรับการลงทุนจากต่างประเทศได้ ซึ่งปัจจุบันนักลงทุนจะย้ายฐานการผลิตมาอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบ และอยู่ในศูนย์กลางของกลุ่มประเทศต่างๆ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการส่งออก
2. ประเทศที่อยู่ตรงกลางระหว่างประเทศต่างๆนั้น เป็นทางผ่านในการแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้า เป็นศูนย์กลางความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการประชุมระหว่างประเทศในเขตเศรษฐกิจ ดังนั้นจึงถือได้ว่าเป็น Land Linking Country

ประเด็นที่ 4 ความสำคัญของทางหมายเลข 8

ในเงื่อนไขที่เวียดนามและลาว เปิดประตูการค้าและทั้ง 3 ประเทศต่างก็ใช้กลไกตลาด เส้นทางหมายเลข 8 จะกลายเป็นเส้นทางสายหลักที่สำคัญเส้นหนึ่งในการพัฒนาภาคกลางของเวียดนาม ลาว และภาคอีสานของไทย ด้วยเหตุผล 3 ประการคือ

1. เนื่องจากในเขตดังกล่าว มีสภาพเศรษฐกิจ สังคม ที่ด้อยกว่าภาคอื่นๆของประเทศ ดังนั้นรัฐบาลของแต่ละประเทศย่อมมีแผนพัฒนาเขตดังกล่าวของตนอยู่แล้ว เส้นทางหมายเลข 8 จึงเป็นเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งลำเลียงวัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภคบริโภค ในการดำเนินการตามโครงการพัฒนาดังกล่าว
2. ถนนหมายเลข 8 เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด ถ้ามีการลงทุนสร้างถนนให้ดีขึ้น ค่าขนส่งจะถูกลด ต้นทุนการผลิตจะต่ำลงและประหยัดเวลาไม่ว่าจะส่งออกหรือนำเข้าสินค้า จากจีน ฮองกง เกาหลี รัสเซีย ญี่ปุ่น ไต้หวัน มาภาคอีสานของไทย

3. ด้านความสัมพันธ์ระหว่างพ่อค้า ประชาชน นักธุรกิจ ของทั้ง 3 ประเทศ จะขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะธุรกิจการท่องเที่ยว ธุรกิจการค้า ซึ่งจะเป็นส่วนประกอบให้ความสัมพันธ์ของทั้ง 3 ประเทศแน่นแฟ้นขึ้น

รวมทั้งการปรับปรุงความสัมพันธ์ในระดับท้องถิ่น เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นควรมีการร่วมมือกันระหว่าง 3 ประเทศ ในการจัดตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อดำเนินการและประสานงานร่วมมือกันให้มีความสะดวกมากขึ้นและจัดอุปสรรคต่างๆลง เช่น สร้างเอกสารสนธิสัญญา อนุสัญญาเกี่ยวกับการค้าการลงทุนอย่างละเอียดในแต่ละด้านเพื่อให้รัฐบาลรับทราบ

4.3 ทานहुเมิ่ง สุลาลิ (รองหัวหน้ากรมส่งเสริมการลงทุน สปป.ลาว)

จากการประชุมสัมมนาเรื่อง ทำอย่างไรจะให้ภาคอีสานมั่งคั่ง จังหวัดอุดรธานี จากการสัมมนาในครั้งนี้ได้มีผู้ถามข้อคิดเห็นกับข้าพเจ้าดังนี้

1. เรื่องการสร้างสะพานแห่งที่ 2 ทำอย่างไรจึงจะให้สะพานเกิดขึ้น ซึ่งข้าพเจ้าก็ยังไม่ตอบไม่ได้

2. ทำอย่างไรจึงจะให้มีการอำนวยความสะดวกในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างชายแดนไทย-ลาว ซึ่งรัฐบาลลาวได้มีการเปิดชายแดนอย่างเป็นทางการมีหลายสิบจุด ส่วนการเปิดกึ่งสุลันขึ้นกับการค้นคว้า พิจารณาของกระทรวง ซึ่งเป็นคำตอบที่พอจะมีความเป็นไปได้

จากการที่ประเทศลาวมีพื้นที่ 238,600 ตร.กม. มีประชากร 4.5 ล้านคน (19 คน/ตร.กม.) ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีพื้นที่ที่สามารถขยายตัวทางเศรษฐกิจได้อีกจำนวนมาก ทั้งด้านกสิกรรม การเลี้ยงสัตว์ โดยเฉพาะทางภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคอุตสาหกรรม (Agrobusiness Industry)

ขณะนี้ยังมีแหล่งวัตถุดิบที่ยังไม่ได้ค้นคว้าอีก เช่นในแขวงคำม่วน ซึ่งเป็นแหล่งวัสดุก่อสร้างพลังงานไฟฟ้า ยิบซัม ซึ่งมีบางส่วนกำลังศึกษาความเป็นไปได้

นอกจากนี้ยังมีลิกไนต์ซึ่งมีอยู่ทั่วประเทศ และได้ให้สัมปทานแก่นักลงทุนต่างประเทศไป 2 โครงการขณะนี้กำลังอยู่ในขั้นศึกษา อยู่ทางภาคเหนือและมีการเซ็นสัญญาหลายโครงการ เช่น ที่แขวงคำม่วน แขวงเชียงขวาง เป็นต้น

ด้านทองคำ รัฐก็มีการให้สัมปทานและเซ็นสัญญาแล้วประมาณ 4 - 5 โครงการ

ด้านพลังไฟฟ้าน้ำตก มีความสามารถติดตั้งสูงกว่า 25,000 เมกกะวัตต์ ซึ่งมีแหล่งผลิตทั้งสาขาใหญ่และสาขาย่อย 60 - 70 โครงการ ซึ่งสามารถสนองความต้องการให้ไทยถึงปี 2000 ได้ถึง 1,500,000 เมกกะวัตต์ ซึ่งสำรวจพบว่าในปัจจุบันมีความสามารถสนองความต้องการได้ถึง 4,000 เมกกะวัตต์

ด้านนโยบายของรัฐบาล

เริ่มเปิดกว้างให้มีการลงทุนตั้งแต่ปี 2528 โดยอนุญาตให้นักลงทุนต่างประเทศเข้ามาทำการขุดค้นทรัพยากรธรรมชาติในลาวได้ในทุกสาขา ยกเว้นสาขาที่รัฐบาลเห็นว่ามีความกระทบต่อความปลอดภัยของชาติ สภาพแวดล้อม ประเพณีวัฒนธรรม โดยผู้ลงทุนสามารถลงทุนร่วมกันหรือลงทุนผู้เดียวก็ได้

นอกจากนี้รัฐบาลยังปกป้องสิทธิผลประโยชน์ของนักลงทุนทั้งด้านกฎหมาย ระเบียบหลักการ และมีรัฐธรรมนูญรับรองว่ารัฐบาลจะไม่ยึดหรือโอนกิจการของผู้ลงทุนมาเป็นของรัฐบาล อีกทั้งยังให้ความสะดวกจากสิทธิพิเศษ เช่นการลดหย่อนภาษีกำไร หรือยกเว้นระหว่างกรณี ลดหย่อนอัตราภาษีการนำเข้าวัสดุอุปกรณ์ พาหนะ เครื่องจักรที่จำเป็นในการผลิตให้เหลือเพียง 1% และอำนวยความสะดวกในด้านที่ตั้งสถานประกอบการ ซึ่งจะเอื้ออำนวยความสะดวกให้แก่การลงทุนอย่างดี

นโยบายเหล่านี้จะช่วยให้การเตรียมเงินทุนจากต่างประเทศด้าน technology know-how ความคุ้มครองด้านวิชาการ รับทุนมาค้นคว้าความพร้อมบนพื้นฐานที่ต่างฝ่ายต่างมีผลประโยชน์ด้วยกัน โดยภาพรวมลาวมีความพร้อมทั้งด้านทรัพยากรธรรมชาติ กฎระเบียบการลงทุนและเสถียรภาพทางการเมือง แต่มีข้อจำกัดในเรื่อง Infrastructure ที่ยังไม่ได้ได้รับการพัฒนา ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง

ความเห็นของการพัฒนาความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน ของทั้ง 3 ประเทศ

ควรมีการปรับปรุงด้านการประสานงานของสถาบัน อาจจะเป็นการศึกษาร่วมกันทั้ง 3 ประเทศ หรือองค์กรที่เป็นสาขาของสำนักงานจังหวัด หรือหน่วยส่งเสริมการลงทุน เพื่อทำหน้าที่ประสานงานกับหน่วยงานในท้องถิ่น ซึ่งจะช่วยให้ผลักดันให้มีการลงทุนร่วมกันในอนุภูมิภาคนี้

นโยบายของรัฐเองก็ต้องการให้มีความร่วมมือกันในภูมิภาค ซึ่งมีการประชุมบนพื้นฐานขององค์กรพัฒนาเอเชีย ซึ่งเป็นผู้ผลักดันเรื่องการประสานโครงการต่างๆภายในภาคพื้นนี้ โดยเฉพาะเรื่องทางสายหลัก รถไฟ คมนาคมทางน้ำ พลังงานไฟฟ้า โดยการร่วมมือนี้ก็ต้องมีผลประโยชน์ร่วมกันด้วย มีการตกลงด้านการลดหย่อนภาษี อุปสรรคต่างๆ ซึ่งจะเป็นการริเริ่มที่ดี

ตัวอย่างการประสานงาน เช่น ด้านแรงงาน เวียดนามมีประชากร 70 ล้านคน ไทยมี 30 - 60 ล้านคน ในขณะที่ลาวมี 4 ล้านคน ลาวก็คงต้องอาศัยแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้านและต้องมีการศึกษาถึงการประสานงานหาหนทางที่จะใช้แรงงานจากเพื่อนบ้าน

ด้านการท่องเที่ยว ลาวมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติจำนวนมาก แต่ยังไม่พัฒนา ซึ่งคงต้องขอความร่วมมือและแลกเปลี่ยนประสบการณ์จากไทย ในแต่ละปีไทยมีนักท่องเที่ยวประมาณ 5 ล้านคน ก็อาจจะร่วมมือกันให้นักท่องเที่ยวผ่านเข้ามาเที่ยวในลาวด้วย ซึ่งจะช่วยให้มีการกระจายรายได้เข้าสู่ลาว และเวียดนามเองก็มีความพร้อมด้านการท่องเที่ยว ดังนั้นการร่วมมือด้านการท่องเที่ยวก็คงจะเป็นไปได้

4.4 คุณจำนงค์ พนัสจุทาบูลย์ (ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม)

วัตถุประสงค์ของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ

ประการแรก ต้องการให้ประชาชนที่อยู่ตามถนนเส้นนี้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น โดยหาหนทางในการสร้างเสริมความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุน

ประการที่สอง สร้างความร่วมมือให้เกิดขึ้นจากหลายฝ่ายหลายระดับ ฝ่ายแรกคือ รัฐบาลระดับต่อมาก็คือ ระดับท้องถิ่น(ระดับแขวง) และฝ่ายภาคเอกชน ซึ่งเป็นตัวจักรสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งมีความกระตือรือร้นและเตรียมพร้อมมากอยู่แล้ว เช่น ดร.ไมดอม

ประการที่สาม ความร่วมมือนั้นต้องอยู่บนพื้นฐานของหลักความเป็นธรรม และผลประโยชน์ร่วมกัน โดยไม่คิดหรือกระทำการกอบโกยผลประโยชน์เพียงฝ่ายเดียว อยู่บนพื้นฐานของความเข้าใจต่อความแตกต่างของระเบียบกฎหมาย และแนวปฏิบัติของแต่ละประเทศ บางครั้งต้องมีความอดทน ซึ่งอยู่บนหลักของการเคารพและเข้าใจวัฒนธรรมซึ่งกัน คือ " Joint Consultation and Joint Decision "

ด้านฝ่ายไทย คิดว่ามีความพร้อมเพราะจากการศึกษาของ TDRI พบว่า มีข้อมูลพร้อมอยู่แล้ว และจะนำเสนอให้กับคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งชาติ ซึ่งจะเป็นมติครม.ได้

สำหรับงานศึกษาอย่างให้เพิ่มเป้าหมายใน 5 ปีข้างหน้า เช่น ในเขต 3 ประเทศนี้ ควรจะทำอะไรให้ประสบความสำเร็จบ้างในถนนหมายเลข 8 นี้ ไม่ว่าจะเป็นด้านการท่องเที่ยว หรือการลงทุน เพราะถ้าปล่อยให้พัฒนาตามธรรมชาติอาจจะใช้เวลานาน

งบประมาณปี พ.ศ. 2539 ของรัฐบาลไทย 35 % (ไม่ต่ำกว่า 30,000 ล้านบาท) ทุ่มที่ภาคอีสาน ไทยต้องการสร้างสะพานอีก 1 สะพาน(นครพนม หรือมุกดาหาร) ซึ่งมุกดาหารจะผ่านสะพานนี้เขตไป ออกด่านง ประเทศเวียดนาม ส่วนนครพนม จะไปที่เมืองวินห์

ในขณะนี้ Infrastructure ที่เร่งด่วนคือ ถนนหมายเลข 8 และสะพาน นอกจากนี้ผมยังเห็นด้วยที่ว่า ควรจะมี Steering Committee สำหรับดำเนินการ ซึ่งเป็นบุคคลในระดับเจ้าแขวง ผู้ว่าราชการจังหวัด ข้าราชการระดับกลาง โดยให้ Steering Committee ตกลงด้านโครงการที่จะดำเนินการ จากนั้นจึงขอ Green Light จากรัฐบาล

4.5 คุณประทีป ธรรมชัย (ประธานหอการค้าจังหวัดนครพนม)

" ภาคเอกชนของจังหวัดนครพนม มีความรู้สึกอย่างไรกับการสัมมนาครั้งนี้ "

เมื่อเดือน มีนาคม 2536 หอการค้าจังหวัดนครพนมร่วมกับฐานเศรษฐกิจ หอการค้าไทย และ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้จัดสัมมนาเรื่อง " นครพนม-คำม่วน ทางด่วนสายใหม่สู่อินโดจีน " ซึ่งกล่าวถึงถนนหมายเลข 13 ,8 สู่มืองงอานและฮาติน เชื่อนน้ำเทิน ขณะนั้นทุกอย่างยังไม่ชัดเจนจึงจัดสัมมนาขึ้น จากผลการสัมมนา มีความเห็นว่า มีความเป็นไปได้ของเส้นทางถนนหมายเลข 8 และเชื่อนน้ำเทิน

ถนนหมายเลข 8 เริ่มเป็นรูปธรรมขึ้น โดยเฉพาะจังหวัดนครพนมที่จะกลายเป็นประตูสู่อินโดจีนแน่นอน ในอีสานตอนบน ลาวตอนกลาง และเวียดนามตอนบน ก็จะได้รับผลประโยชน์ร่วมกันบนถนนหมายเลข 8

ปลายปี 2537 หอการค้าจังหวัดนครพนม มีการสำรวจเส้นทางหมายเลข 8 พบว่า มีความเป็นไปได้สูงมากในการจะเป็นถนนสายเศรษฐกิจในอนาคต โดยนักธุรกิจภาคเอกชนมีความสนใจในถนนหมายเลข 8 ได้ และในอนาคตอาจขยายตัวได้อีกมาก

สุดท้ายอยากให้ถนนหมายเลข 8 นี้เป็นด้านสากลที่จะเชื่อมระหว่างจังหวัดต่างๆ ทั้งในไทย -ลาว-เวียดนาม

5. คำถามและข้อคิดเห็นเพิ่มเติม :

5.1 การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8

5.2 แนวทางและมาตรการในการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ระหว่าง 3 ประเทศ

5.1 การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8

- ผู้ถาม : นางสาวศศิ จังสติดยกุล
(ภาควิชาภาษาต่างประเทศ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
มหาวิทยาลัยขอนแก่น)
: นางสมถวิล ปธานวนิช
(บริษัท เซลล์ แห่งประเทศไทย จำกัด)
: ผู้เข้าร่วมสัมมนา
- ผู้ตอบ : ดร.นิพนธ์ พัวพงศกร
: (ผู้อำนวยการฝ่ายแผนงานเศรษฐกิจรายสาขา
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)
: ดร.ณัฐพงศ์ ทองภักดี
(นักวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)

5.1 การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8

5.1.1 ถาม : นางสาวศศิ จังสถิตยกุล (ภาควิชาภาษาต่างประเทศ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยขอนแก่น)

ในระยะสั้น นักธุรกิจไทยที่จะเข้าไปลงทุนในประเทศเวียดนามและลาว ควรจะมีความรู้เกี่ยวกับ ภาษาในด้านใดบ้าง และควรระวังว่าลึกเท่าไร

(ตอบ : ดูในช่วงท้ายคำอภิปรายของนายเดลินกัณต์ มณีนเตร)

5.1.2 ถาม : นางสาวถวิล ปธานวนิช (บริษัท เซลล์ แห่งประเทศไทย จำกัด)

ให้ขยายความหรือแสดงให้เห็นว่า ข้อสรุป ' ผลประโยชน์ด้านดุลการค้าของลาวและเวียดนามที่จะได้รับจะดีกว่าประเทศไทย ' เป็นความจริง

ตอบ : ดร.นิพนธ์ พัวพงศกร (ผู้อำนวยการฝ่ายแผนงานเศรษฐกิจรายสาขา
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)

ประเด็นแรก คือ ความแตกต่างด้านโครงสร้างภาษีของทั้ง 3 ประเทศ ถึงแม้ว่าลาวและเวียดนามจะมีความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคจากไทยมาก แต่คิดว่าในระยะสั้นคงยังไม่มีกรณีลดภาษีนำเข้าทำให้การนำเข้าจากไทยยังไม่มากนัก ในขณะที่โครงสร้างภาษีของไทยจะต่ำกว่า จึงทำให้มีการส่งออกสินค้าจากลาวและเวียดนามมาไทยมากกว่านำเข้า

ประเด็นที่สอง คือ การเปิดประตูการค้าในครั้งนี้ ลาวและเวียดนามจะได้ประโยชน์มากขึ้น หากสามารถทำให้คนในชนบทที่อาศัยอยู่ตามถนนสายนี้เปลี่ยนมาผลิตสินค้าที่ไทยต้องการ เช่น อาหารทะเล โค สุกร จากเวียดนาม ซึ่งปัจจุบันมีการลักลอบเข้ามาไทยเป็นจำนวนมาก เนื่องจากอุปสรรคทางด้านภาษี และอุปสรรคที่นอกจากภาษีจากไทย หากไทยแก้ไขอุปสรรคส่วนนี้ได้ จะช่วยให้ลาวและเวียดนามสามารถส่งสินค้าเข้าไทยได้มากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดดุลการค้าได้

ตอบ : ดร.ณัฐพงศ์ ทองภักดี (นักวิจัย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)

การลดดุลการค้าในที่นี้ หมายถึง การค้าบนถนนสายนี้เท่านั้น ไม่ใช่การค้าโดยรวมของทั้งประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีการค้าสินค้าเกษตรและปศุสัตว์ แต่ยังไม่สะดวกนัก ส่วนการค้าระหว่างไทย-ลาว-เวียดนามมีอยู่แล้ว แต่ไม่ได้ใช้เส้นทางสายนี้

หากมีการลงทุนในลาวมากขึ้น เช่น อุตสาหกรรมซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง การส่งออกของลาวโดยใช้เส้นทางนี้จะทำให้สะดวกและต้นทุนถูกลง

ดังนั้นถ้าทุกอย่างคงที่ โดยมีเส้นทางสายนี้เพิ่มขึ้น การค้าในปัจจุบันจะดีขึ้น ช่วยลดดุลการค้า และการลักลอบได้

5.1.3 ถาม : ผู้เข้าร่วมสัมมนา

1. ปัจจุบันมีมาตรการคุ้มครองนักลงทุนของทั้ง 3 ประเทศอย่างไร
2. การเจรจาเกี่ยวกับความร่วมมือของทั้ง 3 ประเทศอยู่ในระดับใด
3. เป้าหมายนี้จะเสร็จเมื่อไร ภายในเวลากี่ปี

ตอบ : **ดร.นิพนธ์ พัวพงศกร (ผู้อำนวยการฝ่ายแผนงานเศรษฐกิจรายสาขา สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)**

1. มาตรการการคุ้มครองต่างๆมีอยู่ในเอกสาร ระเบียบกฎหมาย และความตกลงระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเอกสารข้อตกลงระหว่าง ประเทศไทยและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามแล้ว จึงไม่ขอกล่าวถึงอีก นอกจากนี้ยังมีกฎหมายส่งเสริมการลงทุนของลาว (FIMC) และเวียดนาม (SCCI) ซึ่งจะให้สิทธิพิเศษต่างๆแก่นักลงทุน
2. การเจรจาระหว่างไทยกับเวียดนาม ครึ่งล่าสุดมีขึ้นประมาณปี 2521-2522 ส่วนการเจรจาระหว่างไทยกับลาวนั้น มีอยู่เป็นประจำ โดยครึ่งล่าสุดจัดขึ้นประมาณปี 2536 นอกจากนี้ในระดับจังหวัดก็ยังมีข้อตกลงกันระหว่างจังหวัดนครพนมกับแขวงคำม่วน
3. ให้ตามผู้แทนของแต่ละประเทศที่เข้าร่วมสัมมนา

5.2 แนวทางและมาตรการในการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ระหว่าง 3 ประเทศ

: Mr. Robert Desjadinhs

(ที่ปรึกษาทูตและกงสุล สถานเอกอัครราชทูตแคนาดา)

: นายธารินทร์ พันธมัย

(กรรมการผู้จัดการ บริษัทศรีพนมดีเวลลอปเม้นท์)

: ดร.ประชุม โฉมฉาย

(เครือข่ายการวิจัยเพื่อการพัฒนาชุมชนแม่น้ำโขง
สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)

: Dr. Vu Tuan Anh

(Socio-Economic Development Centre ,Vietnam)

: นายจำรูญ มาลัยกรอง

(ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผน สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม)

: นายวิทย์ สิมานนท์วรไชย

(รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม)

: ดร.อัมมาร สยามวาลา

(ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)

5.2 แนวทางและมาตรการในการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง 3 ประเทศ

5.2.1 เสนอแนวความคิด : Mr. Robert Desjardins

มีความยินดีที่จะให้ความร่วมมือ เนื่องจากแคนาดามีบทบาทและให้ความสนใจต่อประเทศในภูมิภาคนี้มาเป็นเวลานานแล้ว และจะแจ้งให้ฝ่ายรัฐบาลและเอกชนได้ทราบว่าสามารถเข้ามาร่วมมือหรือมีบทบาทได้อย่างไร

5.2.2 ถาม: นายธารินทร์ พันธุมย์ (กรรมการผู้จัดการ บริษัท ศรีพนมดีเวลลอป เม้นท์)

1. ลาวและไทยมีความต้องการที่จะตั้งองค์กรร่วมมือระหว่างประเทศดังกล่าว อยากทราบว่าเวียดนามจะมีความเห็นต่อเรื่องนี้อย่างไร
2. ถ้าเราพัฒนาทางออกถนนหมายเลข 8 จะมีผลต่อท่าเรือแหลมฉบังอย่างไร
3. ผลประโยชน์จากถนนหมายเลข 8 เป็นผลประโยชน์ร่วมกันของ 5 จังหวัด (นครพนม คำม่วน บอริคำไซ ฮาติง และเงอาน) ทำไมจึงไม่ร่วมมือลงทุนกันเองโดยไม่ควมพึ่งต่างประเทศ

5.2.3 ตอบ : Dr. Vu tuan Anh (Socio-Economic Development Centre ,Vietnam)

ยินดีที่จะร่วมใน Steering Committee ชุดนี้ ซึ่งในวันนี้มีตัวแทนระดับจังหวัดทั้ง 3 ประเทศ ทำให้สามารถจัดประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณาและร่างการจัดตั้งโครงการเพื่อเสนอต่อรัฐบาลของแต่ละประเทศได้

ตอบ : นายจำรูญ มาลัยกรอง (ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผน สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม)

การสร้างถนนหมายเลข 8 เพื่อนำทางออกไปสู่ทะเลที่เวียดนาม จะยังไม่มีผลต่อท่าเรือแหลมฉบังในระยะเวลานี้ เพราะกว่าจะสร้างเสร็จก็ต้องใช้เวลานาน อีกทั้งการที่มีทางออกทางอื่น จะช่วยลดความแออัดได้ เนื่องจากปัจจุบันท่าเรือน้ำลึกยังมีไม่เพียงพอ เห็นได้จากการที่มีเอกชนบางแห่งต้องสร้างท่าเรือน้ำลึกของตนเอง

ตอบ : นายวิทย์ สิมานนท์วรไชย (รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม)

ความร่วมมือระหว่างจังหวัดนี้เป็นแนวคิดที่ดี และเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนา ในเย็นวันนี้ (30 เมษายน 2538) หอการค้าจังหวัดนครพนมได้เชิญตัวแทนจากแขวงคำม่วน เวียดนาม และชาติน มาปรึกษาหารือกันรอบ ซึ่งจะทำให้ความร่วมมือนี้เป็นรูปธรรมมากขึ้น

**5.2.3 ถาม : ดร.ประชุม โฉมฉาย (เครือข่ายการวิจัยเพื่อพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง
สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)**

ประโยชน์ที่เกิดขึ้นในถนนหมายเลข 8 อาจมองได้กว้างขึ้นอีก เนื่องจากจีนและพม่า สามารถได้ประโยชน์จากถนนสายนี้ด้วย เช่น ยูนนาน ซึ่งไม่มีทางออกสู่ทะเล

ในด้านงานวิจัย คณะวิจัยจะมองในแง่เศรษฐกิจ แต่หากมองในแง่ความมั่นคงปลอดภัย อยากทราบว่าเส้นทางสายนี้จะมีความปลอดภัยเพียงไหน เนื่องจากเคยมีการปล้นสินค้าในทะเลจีนใต้

5.2.4 ถาม : ดร.อัมมาร สยามวาลา (ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)

อยากทราบว่า การขนส่งทางแม่น้ำโขงไปวินห์ สามารถทำได้ตลอดปีหรือไม่

**ตอบ : ดร.ประชุม โฉมฉาย (เครือข่ายการวิจัยเพื่อพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง
สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)**

ในหน้าร้อนจะมีปัญหา เพราะจีนปิดเขื่อนมานานแล้ว ทำให้ขณะนี้ที่เชียงรายได้ไม่สามารถเดินเรือได้ แต่ถ้ามีการทำร่องน้ำให้ดีขึ้น ก็จะไม่เป็นปัญหา

6. สรุปผลการสัมมนา

ดร.อัมมาร สยามวาลา (ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย)

1. รายงานการศึกษาถือเป็นการรู้ใจซึ่งกันและกัน เพราะต้องมีการสอบถามข้อมูลจากหลายฝ่าย ส่วนการประชุมในครั้งนี้อถือเป็นการร่วมมือกัน เป็นจุดเริ่มต้นของความจริงใจ ซึ่งจะต้องมีการผลักดันต่อไปจึงจะมีการตัดสินใจตามมาในอีกหลายเรื่อง ไม่ว่าจะเป็นการจัดตั้ง Steering Committee หรือเรื่องอื่นๆ

2. การสร้างถนนหมายเลข 8 เป็นผลดีต่อลาวและไทยจริงหรือ? เพราะบ้างก็เห็นว่าเป็นการกอบโกยทรัพยากรธรรมชาติจากลาว ในความเป็นจริงแล้ว การดึงเอาทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ให้เกิดประโยชน์ เป็นสิ่งที่ดีกว่าปล่อยให้ทรัพยากรเหล่านั้นอยู่เฉยๆ โดยไม่ก่อประโยชน์ใดๆเลย แต่เมื่อได้รับประโยชน์แล้วก็ต้องนำกำไรไปลงทุนต่อเพื่อเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถ ซึ่งรัฐบาลลาวก็ตระหนักและมีความต้องการให้ 6 จังหวัดในภาคกลางเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจอยู่แล้ว ในระยะยาวถ้าไทยให้ค่าตอบแทนที่ยุติธรรม ก็จะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติต่างๆของลาวด้วย

3. ในยุคโลกาภิวัตน์ การพัฒนาถนนหมายเลข 8 ควรจะทำให้เป็นการพัฒนาแบบยั่งยืน คือมีการต่อยอดผลประโยชน์ โดยการลงทุนข้ามถนนหมายเลข 8 ตลอดเวลา เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและสร้างสมรรถนะสำหรับแข่งขันกับเส้นทางอื่นๆได้ เป็นการป้องกันมิให้การพัฒนาหันเหสู่ทางสายอื่นดังจะเห็นได้จากกรณีการพัฒนาทางหลวงของประเทศไทย

รายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนา
“การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8”
29 - 30 เมษายน พ.ศ. 2538 ณ โรงแรมแม่น้ำโขงแกรนด์วิว จ.นครพนม

	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน	โทรศัพท์	โทรสาร
	ข้าราชการ			
1	นายไตรรงค์ สุวรรณคีรี	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	246-1137-43	
2	นายคิวงค์ จังคศิริ	ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม	245-9866	202-3048
			245-9913	202-3088
3	นายจำนงค์ พันธ์สุทธานุญ	ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	202-4251	202-4302
4	นายอภิวัฒน์ อสมารณ	ผู้อำนวยการกองเศรษฐกิจอุตสาหกรรมภาค สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	202-4290-1	202-4302
5	นายจำรูญ มาลัยกรอง	ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผน สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	202-4301	202-4302
6	นายอนุสรณ์ เนื่องผลมาก	ผู้อำนวยการกองศึกษาภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 2 สศอ.	202-4380	202-4302
7	นายอัศววัฒน์ เวทยะเวทิน	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	202-4305	202-4302
8	นายมนทล ปรีชามาตย์	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	202-4303-5	202-4302
9	นายศิริจุ จุลกะรัตน์	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	202-4303-5	202-4302
10	นางสาวไพรินทร์ แยมจินดา	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	202-4305	202-4305
11	นายวินัย ขาวลำอาจ	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	202-4305	202-4305
12	นายธีระ ใต้ศิลา	กระทรวงอุตสาหกรรม		
13	นายอสิพล จัปจิตระใจดล	รองอธิบดีกรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ	211-2821	225-8864
14	นายนิพนธ์ สว่างทรัพย์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 ศูนย์วิเคราะห์และประสานแผนปฏิบัติการ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	255-0960-4	253-2727 253-3258
15	นายวิทยา สกลไกรสกุล	หัวหน้างานวิเคราะห์นโยบายและแผน การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย		
16	นายชุมพิชัย สวัสดิ์-ชูโต	นักวิชาการภาษี 6 กองแผนงาน กรมศุลกากร	249-4399	
17	นายอุดมผล นินนาท	หัวหน้าฝ่ายลาว กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ	221-2821	225-8864
18	นายเมธี สุทธิวาทนฤพุมิ	เลขานุการเอก(เจ้าหน้าที่การทูต 6) ศูนย์การศึกษาระหว่างประเทศ	225-0096 ต่อ 3313	
19	นางเพลินตา แมนมินทร์	เศรษฐกิจ 7 กองการค้าภูมิภาค กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์	282-6171-9	280-0826
			ต่อ 125, 126	280-0775
20	นายเจษฎา กตเวทิน	ตัวแทนอธิบดีกรมเศรษฐกิจ กระทรวงการต่างประเทศ	225-0096 ต่อ 3121	223-8226
21	นางวิจิตรา เหนือนุรักษ์	นักวิชาการพาณิชย์ 7 กองพาณิชย์ต่างประเทศ กรมการค้าต่างประเทศ	223-3513	223-3513
			221-0875	
22	นายเสกสรรค์ สlobล	เลขานุการตรี ฝ่ายเศรษฐกิจและการเมือง สถานเอกอัครราชทูตไทยประจำเวียงจันทน์	007-856-21- 214-581-7	007-856-21- 214-580
23	Mr.Robert Desjardins	ที่ปรึกษาทูตและกงสุล สถานเอกอัครราชทูตแคนาดา		
24	นายประชุม โคมฉาย	เครือข่ายการวิจัยเพื่อพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	251-5199	255-1124
25	นายวารินทร์ วงศ์หาญเขาว์	คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย		
	จังหวัดนครพนม			
26	นายเสริมศักดิ์ พงษ์พานิช	ผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม	(042)511-117	(042)512-826
27	นายวิทย์ สิมานนท์วราไชย	รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม	(042)511-117	(042)512-826
28	นายเฉลิม จันทะเสน	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม	(042)511-117	(042)512-826
29	นายสามารถ จันทร์โคตร	หัวหน้าฝ่ายแผนและโครงการ สำนักงานจังหวัดนครพนม	(042)511-287 511-574	(042)511-911

	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน	โทรศัพท์	โทรสาร
30	นายประยูร ประชาชนะชัย	อุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม	(042)511-477	(042)511-911
31	จ.ส.อ.พร้อมพันธ์ กุลภา จังหวัดกาฬสินธุ์	สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดนครพนม		
32	นายสินัด ชัมภรัตน์ จังหวัดขอนแก่น	อุตสาหกรรมจังหวัดกาฬสินธุ์	(043)811-244	(043)812-971
33	นายอานนท์ เศรษฐกิจไกร	หัวหน้าศูนย์เศรษฐกิจอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	(043)237-712	
34	นายพล พึงสวัสดิ์	อุตสาหกรรมจังหวัดขอนแก่น	(043)236-755 333-115-6	(043)241-810
35	นายสมพล คำสุข	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดขอนแก่น	(043)236-571 239-771	(043)244-075
36	นายปรานิต ไซติกรติเวช	หัวหน้าหน่วยวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	(043)246-072	(043)241-554
37	นายพีรสิทธิ์ คำนวนศิลป์	สำนักงานคนบดี คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น	(043)237-605	(043)237-605
38	นางสาวศศิ จังสถิตยกุล จังหวัดสกลนคร	ภาควิชาภาษาต่างประเทศ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ม.ขอนแก่น	(043)237-605	(043)237-605
39	นางสาวศรีสุรางค์ ปิยะนันท์	ตัวแทนจากสำนักงานพาณิชย์จังหวัดสกลนคร	(042)711-277	
40	นายกำจร พุ่งวิรุฑ จังหวัดอุดรธานี	อุตสาหกรรมจังหวัดสกลนคร	(042)711-686	(042)713-536
41	นายสุวัฒน์ ไชยสุด จังหวัดหนองคาย	อุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี	(042)221-119 223-894	(042)244-508
42	นายประยงค์ มโนบุญญิกฤตยะ	พาณิชย์จังหวัดหนองคาย	(042)411-561 421-128	(042)411-339
	ภาคเอกชน			
43	นายวีรพงษ์ รามางกูร	ธนาคารกรุงเทพพาณิชย์การ จำกัด (มหาชน)	234-9640	234-9643
44	นายเดวิดศักดิ์ มณีเนตร	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทีเอ็น.อินเตอร์เทรด จำกัด	551-2245-9	937-0992-5
45	นายอนุสรณ์ ไกรศรีวรรณะ			
46	นายสมศักดิ์ อมรตันชัยกุล	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ห้องเย็นเอเซียเน็ฟู้ด จำกัด (มหาชน)	249-7113	249-7263
47	นายสหสิน ยุทธรัตน์			
48	นายสาริต วิมลเกษม	บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	249-0491 ต่อ 1181	262-6668
49	นางสมถวิล ปธานวนิช	บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	262-6794	262-6668
50	นายอภิสิทธิ์ เหลืองสุขวิริยะ	บริษัท แอตแลนติก ฟอว์เวิร์ดดิ้ง จำกัด	250-0169	254-4501
51	นายสุศักดิ์ บุญประกอบ	ธนาคาร สหธนาคาร(มหาชน) จำกัด	253-0488	625-8278
52	Mr. Yu Chi Zen	Taipei Economic & Trade	251-9393 ต่อ 222	253-1354
53	นายปฏิภาณ บุญญะประภัสสร	บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)		
54	นายบุญส่ง อักษรตานนท์ จังหวัดนครพนม	EGAT.	436-3811	436-3823
55	นายประทีป ธรรมชัย	ประธานหอการค้าจังหวัดนครพนม	042-511-445	042-511-736
56	นายสันติ ไควบุตร	ที่ปรึกษาหอการค้าจังหวัดนครพนม	042-511-429	042-511-429
57	นายธารินทร์ พันธุ์มัย	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ศรีพนมดีเวลลอปเม้นท์		
58	นายบวร บุปผเวส	ITALIAN - THAI DEVELOPMENT PUBLIC CO.,LTD.		

ผู้ซื้อบัตรจากหอการค้าจังหวัดนครพนม

ชื่อ	ชื่อ
59 บริษัทแม่น้ำโขง	60 คุณต๋อย
61 คุณเช็น ดาววัน	62 คุณคำ
63 ร้านนิวสวนใหม่	64 คุณกระจาย เกตุวัฒนาเวสณ์
65 บริษัทนพรัตน์	66 ร้านป๊ออาร์
67 ธนาคาร กสิกรไทย จำกัด	68 โรงแรม วี ไอ พี
69 คุณชัชวาล	70 ร้านเทียนพาณิชย์
71 ร้านตรีภักดิ์	72 คุณเปี้ยก
73 ห้างทองสกุลคู่	74 ร้านแสงชัยเฟอร์นิเจอร์
75 ร้านน้องนุ้ย	76 ร้านอาร์ท
77 ร้านเหียรศิลป์	78 ร้านกาลวิน
79 โรงพิมพ์ไทยสากล	80 บริษัทเอกวิวัฒน์
81 ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด	82 ธนาคาร กรุงศรีอยุธยา จำกัด
83 บริษัทมีจิต	84 ร้านอาหารพลอยพลัส
85 คุณจริง สิ้นชไท	86 คุณวัชรพงษ์ ไทศาลสิงห์
87 ธนาคาร ไทยพาณิชย์ จำกัด	88 สโมสรโรตารี
89 ธนาคาร กรุงเทพพาณิชย์การ จำกัด	90 ร้านนครอะไหล่ยนต์
91 ร้านนิวเซ็นจูรี่	92 โรงแรมนครพนม
93 โรงแรมวินเซอร์	94 คุณสงวน สกุลคู่
95 บริษัทโตโยต้านครพนม	96 โครงการ ป.เปิด
97 คุณสมชาติ ธรรมโกศล	98 ห้องอาหารมุกดา
99 คุณพิศิษฐ์ ปิตีพัฒน์	100 ร้านมิตรศิลป์
101 หจก. นครพนมเจริญศรี	102 คุณปรีชา ลิมธัญลักษณ์
103 ร้านรุ่งจิตร	104 สโมสรไลออน
105 หจก. นครพนมชูชีพ	106 ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์
107 ธุรกิจการท่องเที่ยว	108 บริษัทแบบดี
109 ร้านแดนสง่า	110 ร้านเพลินจิต
111 ร้านลาววัลย์	112 หอการค้าจังหวัดสกลนคร
113 หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร	114 ร้านธนาคาร
115 ร้านบอวัน	116 ร้านเอราวัณ
117 ร้านเล่าชื่นเฝ้าย	118 คุณเทียนชัย กิตติศรีวรรณ
119 คุณสุรพล นิรมานการย์	120 บริษัททุนไดนครพนม

	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน	โทรศัพท์	โทรสาร
	สื่อมวลชน			
121	นายอนุต อนุโต	ฐานเศรษฐกิจ	513-9898 ต่อ 387,388	513-9900
122	นายวิศิษฐ์ อภัยธรรมานนท์	ฐานเศรษฐกิจ	513-9898 ต่อ 387,388	513-9900
123	นายรังสิต อุดก้อง	สยามธุรกิจ	941-0333 ต่อ 221,222	561-1700
124	นายสิทธิ หลีขาว	สยามธุรกิจ	941-0333 ต่อ 221,222	561-1700
125	นายสมศักดิ์ ชุณลัน	INN	266-3194 ต่อ 533	266-3218
126	นายเสนาะ สุขเจริญ	ประชาชาติธุรกิจ	580-0021 ต่อ 1529	
127	นางสาวจิราจรี ชัยมุกลิก	ผู้จัดการรายวัน	288-4000-1 ต่อ 2361-2	288-4118
128	นางสาวนาตยา รัตนานนท์	ผู้จัดการรายวัน	288-4000-1 ต่อ 2361-2	288-4118
129	นางสาววรรณช มณีรังสี	ผู้จัดการรายวัน	288-4000-1 ต่อ 2361-2	288-4118
130	นายศุภกิจ ศรีบุญ	ผู้จัดการรายวัน	288-4000-1 ต่อ 2361-2	288-4118
131	Mr.Gordon Fairclough	Far Eastern Economic Review	251-1139	254-4844
132	นายพิเศษ สุขสวัสดิ์	สยามโพสต์	240-3700 ต่อ 1733	240-3695-6
133	นายศักดิ์ชัย ผินนารี	คู่แข่งธุรกิจ	308-0944-88 ต่อ 1619	308-0993
134	นางสาววันวิสาข์ ชูชนม์	มติชน	589-0020 ต่อ 1466	589-5674
135	นางสาวนุชนง อุเทศน์พรรัตนกุล	กรุงเทพธุรกิจ	317-0042	317-1488-90
136	นายเจริญลักษณ์ เดชประดับ	กรุงเทพธุรกิจ		
137	นายสฤตเดช มฤคทัต	บางกอกโพสต์	240-3700 ต่อ 3419	240-3661
138	นางสาวจันจิรา แก้วประกอบ			
139	นายอาคม สุวรรณกันตา			
140	นายชาญบุตร โคตรธรรม	น.ส.พ. แนวหน้า พิมพ์ไทย จ.นครพนม		
	IDRI			
141	นายอัมมาร สยามวาลา	ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
142	นายนิพนธ์ พัวพงศกร	ผู้อำนวยการฝ่ายเศรษฐกิจรายสาขา	7185460	7185461-2
143	นายณัฐพงศ์ ทองักดี	นักวิจัย		
144	นายอารยะ ปรีชาเมตตา	นักวิจัย		
145	นายชลโรธ แก่นสันติสุขมงคล	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
146	นางสาวปิยะนันท์ สุวรรณเมณะ	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2

	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน	โทรศัพท์	โทรสาร
147	นางสาวพัชรีบุลย์ เจริญผิว	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
148	นางสาวสุวรรณา ตูลยวสินพงศ์	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
149	นายณัฐ รัตนดิลล ญ ภูเก็ด	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
150	นางสาวปัทมา กังคานนท์	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
151	นางสาววิจิตร ว่องวาริทธิย์	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
152	นายเศก เนาสุราษฎร์	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
153	นางสาวสุนณา ตั้งจิตวิสุทธิ	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
154	นางสาวเพ็ญภา ศิริอรุณเรืองทิศ	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
155	นางสาวชญาณิศ หวังดี	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
156	นางสาวพจรรย์ คุ้มเอี่ยม	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
157	นางสาวมีนา จุลธีระ	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
158	นางสาวอังคณา ประสานเกียรติราช	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	7185460	7185461-2
159	นางวิมลลา ไตรศศิวิทย์	ล่าม		
	ลาว			
	เวียงจันทน์		007-856-21	
160	นายหุมเพ็ง สุราลัย	รองหัวหน้ากรมส่งเสริมการลงทุน FIMC เวียงจันทน์		
	เอกราช			
161	นายไมคม จันทะนะลิน	รองประธานกลุ่มบริษัท พัฒนาเขตมุกดอย เวียงจันทน์	413-437	413-439
162	นางมุกดา ลัตระกุล	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา (มหาชน) จำกัด สาขาเวียงจันทน์	213-521	213-520
			214-575-6	
			(01) 213-1187	
	แขวงคำม่วน		007-856-51	
163	นายสุธรรม รัฐจักร	รองเจ้าแขวงคำม่วน	212-046	
164	นายทองไหล พรหมใส	หัวหน้าแผนกอุตสาหกรรมและหัตถกรรมแขวงคำม่วน	212-007	
165	นายทองแดง สิงทิวา	หัวหน้าแผนกการค้าและท่องเที่ยวแขวงคำม่วน		
166	นายคำแก้ว อุดมสุข	รองหัวหน้าห้องว่าการปกครองแขวงคำม่วน	212-088	
167	นายวันชัย สุขสมบูรณ์	หอการค้าแขวงคำม่วน		
	Vietnam			
168	Mr.Le Huu Ti	ล่าม		
169	Mr.Nguyen Vuong Ta	Director of Infrastructure and Urban Areas Development Strategy Institute State Planning Committee, Hanoi	844-264-719	844-252-209
170	Mr.Nguyen Van Mao	People's Committee of Ha Tinh Province	01-39-56689	01-39-55578
171	Mr.Le Duy Phuong	People's Committee of Ha Tinh Province	01-39-56689	01-39-55578
172	Mr.Tran Nhat Thanh	People's Committee of Ha Tinh Province	01-39-56689	01-39-55578
173	Mr.Ho Zuan Hung	People's Committee of Nghe An Province	01-38-44619	01-38-43049
			44859	
174	Mr.Doan Nam	People's Committee of Nghe An Province	01-38-44619	01-38-43049
			44859	
175	Mr.Nguyen Nam Dinh	People's Committee of Nghe An Province	01-38-44619	01-38-43049
			44859	
176	Mr.Thanh	ตัวแทนจากกงสุลเวียดนาม		
177	Mr.Vu Tuan Anh	นักวิจัยอาวุโส		

สรุปข้อคิดเห็น
การเสนอรายงานการศึกษา

เรื่อง

การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8

วันพุธที่ 1 กุมภาพันธ์ 2538

เวลา 9.00 - 17.00 น.

ณ. ห้องประชุมชั้น 2 สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

สรุปข้อคิดเห็น

การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนถนนหมายเลข 8

- ผู้เสนอข้อคิดเห็น : นายชิงชัย หาญเจนรักษ์
(Coordinator of Vietnam Sustainable Economic Development)

: ตัวแทนจากจังหวัดนครพนม

: นายพงษ์ศักดิ์ ผุยพอกสิน
(หัวหน้าแผนกประชาสัมพันธ์ บริษัทสยามสหบริการ จำกัด (มหาชน))

: นางเพลินดา แม้นมินทร์
(เศรษฐกร 7 กองการค้าภูมิภาค กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์)

: นายบวร บุปผเวส
(รองประธานกลุ่มบริษัทพัฒนาเขตมุดอย เวียงจันทน์)

: นายประยงค์ มโนปัญญา
(พาณิชย์จังหวัดหนองคาย)

: ดร.สมชาย ภคภาสวิวัฒน์
(อาจารย์ประจำคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)

: นายปราณีต ไซतिकีร์ติเวช
(หัวหน้าหน่วยวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย
สาขาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

สรุปสาระสำคัญข้อคิดเห็นในการเสนอรายงานการศึกษา

1. นายชิงชัย หาญเจนลักษณ์ (Coordinator of Vietnam Sustainable Economic Development)

การศึกษาเส้นทางดังกล่าว จะคล้ายกับการศึกษาโครงการ Sub Regional Economics Development ของ ADB ใน 6 ประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง ดังนั้นจึงควรดูผลกระทบจากองค์กรอื่นๆที่มีการดำเนินการที่ต่อเนื่องกันด้วย

การร่วมมือกันเกี่ยวกับการค้าระดับภูมิภาค ควรจะดู จีน เป็นอีกปัจจัยหนึ่ง เพราะตามเส้นทางหมายเลข 2 ที่มาจากคุณหมิง ถือว่าเป็นเส้นทางที่นำสินค้าเกษตร และสินค้าราคาถูกจากจีนเข้ามาได้ อีกทั้งในปัจจุบันยังมีสินค้าจากจีนมาตีตลาดในฮานอยแล้ว

ด้านการลงทุน นอกจากจะดูด้าน infrastructure ที่ศึกษาเส้นทางจากนครพนมไปถึงเมืองวินห์ แล้ว ควรจะดูนโยบายของประเทศลาวและเวียดนามด้วย ศึกษาถึงพลวัตระหว่างรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น โดยเฉพาะประเทศลาว โดยดูว่ารัฐบาลท้องถิ่นมีความพร้อมที่จะพัฒนาพื้นที่ทั้ง 3 จังหวัดที่เชื่อมกันหรือไม่ และในกรณีเวียดนามก็ต้องดูนโยบายเกี่ยวกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเขตต่างๆของรัฐบาลเวียดนามว่าจะมีอิทธิพลต่อเส้นทางนี้หรือไม่

2. ตัวแทน จากจังหวัดนครพนม

การลงทุนนั้นจะต้องคำนึงถึง

1. นโยบายรวมของทั้ง 3 ประเทศ
2. ความต้องการพัฒนาว่าอยู่ที่ส่วนใด
3. ความพร้อม คือ ศักยภาพของชุมชนในการพัฒนา

ความเป็นไปได้ในการสร้างเส้นทาง น่าจะอยู่ที่ถนนหมายเลข 9 เพราะอย่างน้อยก็มีเหตุผลทางการเมือง จึงน่าจะเหมาะในการสร้างความพร้อมในเชิงอุตสาหกรรมมากกว่า ส่วนถนนหมายเลข 8 คิดว่ายังมีปัญหา เนื่องจากทางเวียดนามไม่ค่อยให้ความสนใจมากนัก การพัฒนาอาจจะเหมาะสำหรับการท่องเที่ยวมากกว่า เพราะนอกจากจะมีแหล่งท่องเที่ยวบ้างแล้ว หลักขายังเป็นศูนย์รวมชนเผ่าที่ค่อนข้างมากของลาว

**3. นายพงษ์ศักดิ์ มุยกอกสิน (หัวหน้าแผนกประชาสัมพันธ์
บริษัทสยามสหบริการจำกัด (มหาชน))**

เห็นด้วยว่าเส้นทางดังกล่าวมีความเป็นไปได้ แต่ต้องใช้เวลาาน เนื่องจากปัญหาในเรื่องถนน
ซึ่งแม้จะมีระยะทางใกล้แต่ต้องทำให้ดีเสียก่อนจึงจะนำลงทุนและมีศักยภาพพอที่จะทำให้เกิดเมืองท่า
และควรจะมีมองถึงผลที่จะเกิดตามมาหลังจากมีการลงทุนด้วย

4. นางเพลินดา แม้นมินทร์ (เศรษฐกร 7 กองการค้ำภูมิภาค กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์)

เห็นว่าถนนหมายเลข 8 มีความเป็นไปได้เพราะมีระยะทางที่สั้นที่สุด ควรจะมีการศึกษาถึง
ความร่วมมือและความช่วยเหลือจากประเทศอื่น ๆ ในการสร้างถนนด้วย และอยากทราบถึงความเป็นไป
ได้ที่นักลงทุนชาวไทยจะใช้แขวงคำม่วนเป็นฐานการผลิตในอุตสาหกรรมเกษตร โดยใช้วัตถุดิบจาก
ไทย แล้วส่งไปขายให้ประเทศที่ 3 ทางเมืองวินห์

5. นายบวร บุปผเวส (ตัวแทนจากบริษัท ITALIAN-THAI DEVELOPMENT PUBLIC CO.,LTD.)

ขอชี้แจงเกี่ยวกับถนนเส้นทางที่เชื่อมจากนครพนมไปเมืองวินห์ว่า จะมีการสร้างถนนอย่างเน่
นอน ไม่เกินเดือนเมษายนนี้ เนื่องจากตามข้อตกลงในการเซ็นสัญญาของโครงการน้ำเทิน 2 นั้น
จะต้องมีการทำถนนหมายเลข 12 ทับเส้นทางหมายเลข 12 เดิม เป็นระยะทาง 60 กม.และทับเส้น
ทาง 88 ประมาณ 100 กม. ซึ่งเกือบถึงหลักซาวและใกล้ถึงเมืองวินห์ โดยไม่ต้องรอให้นักลงทุนจาก
ต่างชาติมาลงทุนอยู่แล้ว

การผลิตกระแสไฟฟ้าตามน้ำเทินมี 3 แห่งคือ

1. น้ำเทิน1 โดยบริษัท SUSCO - บริเวณตรงข้ามจังหวัดหนองคาย
2. น้ำเทิน1/2 หรือหินปูน - บริเวณตรงข้ามอำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม
สายส่งจะออกจากหินปูนไปท่าแขกและข้ามมาที่
จังหวัดนครพนมและสกลนคร
3. น้ำเทิน 2 - สายส่งออกจากรากาย ไปสะพานนะเขต ข้ามมาไทย
ที่จังหวัดมุกดาหารและสิ้นสุดที่จังหวัดร้อยเอ็ด

6. นายประยงค์ มโนภิญโญภิญโญ (พาณิชย์จังหวัดหนองคาย)

การค้าระหว่างไทย-ลาว มีมานานแล้ว แต่เริ่มเป็นกิจลักษณะเมื่อเดือนมิถุนายน 2520 และมีการแก้ไขครั้งล่าสุดในปี 2534 ช่วงปี 2521 - 2529 ตัวเลขด้านการค้ามีค่อนข้างน้อย เนื่องจากความสัมพันธ์ทางการเมืองไม่ค่อยราบรื่น อีกทั้งลาวยังได้รับการสนับสนุนจากประเทศค่ายสังคมนิยม ส่วนช่วงปีหลังๆ ตัวเลขการค้าเริ่มสูงขึ้น เนื่องจากค่ายสังคมนิยมล่มสลายและไทยมีนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า

สาเหตุที่ตัวเลขด้านการส่งออกของลาวมาไทยเพิ่มขึ้น เนื่องจากไทยเริ่มมีนโยบายปิดป่าและลดภาษีนำเข้า ทำให้ไทยนำเข้าไม้ซึ่งเป็นสินค้าหลักจากลาวเพิ่มขึ้น

การลงทุนของลาว เติบโตขึ้นเนื่องจาก

1. เปลี่ยนจากระบบอุปถัมภ์มาเป็นระบบตลาด
2. กฎหมายอนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาร่วมทุนได้ ทำให้การลงทุนเข้าประเทศมากขึ้น

นอกจากสินแร่แล้ว ลาวยังมีทรัพยากรด้านไฟฟ้าพลังน้ำ แต่ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากขาดเงินทุน เทคโนโลยี และแรงงาน การลงทุนต้องอาศัยเงินทุนมากกว่าแรงงาน การพัฒนาการลงทุนของลาวก็ต้องอาศัยความร่วมมือในลักษณะเกื้อหนุนกันมากกว่าการแข่งขันกัน

ความตกลงระหว่างไทย-ลาวครั้งล่าสุด ลาวมีความสนใจที่จะใช้ท่าเรือแหลมฉบังมาก จึงน่าจะมีเส้นทางเชื่อมโยง ส่วนการสร้างสะพานเชื่อมไทย-ลาว ประเทศไทยได้เสนอนถนนหมายเลข 9 แต่ทางลาวไม่เห็นด้วย เนื่องจากเกรงว่าประชาชนจะขายที่ดินบริเวณนั้น ซึ่งมีความเหมาะสมสำหรับการเพาะปลูกมากกว่า นอกจากนี้ยังมีเหตุผลทางการเมืองที่ผู้นำต้องการให้สร้างสะพานในพื้นที่ของตน ดังนั้นเส้นทางที่มีความเป็นไปได้จึงน่าจะเป็นเส้นทางหมายเลข 8 เพราะรัฐบาลลาวเองก็มีนโยบายที่จะส่งเสริมพื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมหนักอยู่แล้ว ซึ่งศักยภาพในภาคกลาง เช่น แขวงคำม่วน ก็มีอยู่สูง

การที่ลาวมีการเจริญเติบโตเร็ว เนื่องจากลาวมีกลยุทธ์ในการพัฒนาที่นอกจากจะลงทุนในอุตสาหกรรมใดแล้ว จะต้องลงทุนในอุตสาหกรรมด้านอื่นๆ ด้วย เช่น โครงการสร้างเขื่อนน้ำเทิน 2 ก็ต้องมีการสร้างถนนด้วย

อย่างไรก็ตามการศึกษาด้านกายภาพยังไม่เพียงพอ ควรจะศึกษาแผนการลงทุนในแขวงคำม่วน แผนพัฒนาของลาวด้วย เนื่องจากลาวก็มีความต้องการที่จะเป็นศูนย์กลางทางการคมนาคมเช่นกัน

7. ดร.สมชาย ภคภาสวโฒน์ (อาจารย์ประจำคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)

การลงทุนในเวียดนาม ควรจะศึกษาในด้านพลวัตมากกว่าด้านสถิติ เพราะเวียดนามมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายอยู่เสมอ อีกทั้งตัวเลขทางการของเวียดนามบางอย่างก็ไม่ตรงกับความเป็นจริง ซึ่งจะทำให้การศึกษาที่ได้มีความผิดพลาด เช่น ค่าแรงในเวียดนาม เป็นต้น

สิ่งที่ควรทำการศึกษาได้แก่ แนวนโยบายในปี 2000 ของเวียดนาม กลยุทธ์การพัฒนาประเทศ การพัฒนาตลาดการเงิน เป็นต้น

นอกจากนี้การลงทุนจากไทยในเวียดนามได้ลดความสำคัญลงมาก ในขณะที่ประเทศอื่นๆยังมีความสำคัญและเพิ่มความสำคัญขึ้นเช่น ไต้หวันและฮ่องกง (อันดับ1) สิงคโปร์ (ขึ้นจากอันดับ 6 เป็นอันดับ 3) เกาหลีใต้ มาเลเซีย เป็นต้น

การศึกษาตัวเลขดังกล่าวจะช่วยให้เราสามารถเห็นนัยยะในการดำเนินนโยบายด้านความสัมพันธ์กับเวียดนามในด้านต่างๆได้ แต่ควรคำนึงว่าการศึกษาจากตัวเลขเพียงอย่างเดียวจะไม่ได้ภาพที่เป็นจริงเลยทีเดียว

8. นายปราณีต โชติเกียรติเวช (หัวหน้าหน่วยวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

เห็นว่าสปป.ลาว มีความเป็นศูนย์กลางในอินโดจีนมากกว่าประเทศไทย การพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ควรจะแบ่งเป็น

1. อีสานตอนบน : อุดรธานี - หนองคาย - เวียงจันทน์(ลาว) - พงสาลี(ลาว)
2. อีสานตอนกลาง : ขอนแก่น - อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม - คำม่วน(ลาว)
3. อีสานตอนล่าง : อุบลราชธานี - จำปาสัก(ลาว) - กัมพูชา - โฮจิมินห์(เวียดนาม)

ภาคที่น่าจะมีศักยภาพสูงสุด คือ ภาคการท่องเที่ยว เพราะเส้นทางนี้ผ่านทั้งลาวและเวียดนาม ดังนั้นควรมีการศึกษาถึงแผนการร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ภาคที่มีศักยภาพรองลงมาคือ ภาคการค้าและบริการ ภาคอุตสาหกรรม ตามลำดับ

จุดการสร้างสะพานเชื่อมไทย-ลาว นั้น มีการเสนอในหลายๆจุด เช่น ที่ปากเซ ช่องเม็ก มุกดาหาร (ไทยเห็นด้วย แต่ลาวเห็นว่าไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมต่อการเพาะปลูก) ปัจจุบันจุดที่ลาวและเวียดนามพอใจร่วมกันคือ นครพนม-คำม่วน ส่วนจุดที่จะเชื่อมโยงกับจีนได้ด้วยคือ บ่อแก้ว-เชียงรายได้