



รายงานสรุปผล
การสำรวจศักยภาพพื้นที่ชายแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษไทย-ลาว-เวียดนาม
ณ มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว-เว้-ดานัง
และนครพนม-คำม่วน
ระหว่างวันที่ ๒๐ - ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๗



สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สารบัญ

เนื้อหา	หน้า
๑. การสำรวจพื้นที่ชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ	๒
๑.๑ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน	๒
๑.๒ เขตเศรษฐกิจและการค้าพิเศษลาวบาว	๔
๑.๓ ท่าเรือดานัง	๕
๑.๔ เขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขก	๖
๒. การประชุมหารือ	๗
๒.๑ การประชุมกับผู้แทนของด่านศุลกากรมุกดาหาร	๗
๒.๒ การประชุมกับผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนมและผู้แทนของด่านศุลกากรนครพนม	๘
๓. การพัฒนาพื้นที่ชายแดนและการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทย	๙
๓.๑ พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร	๙
๓.๒ พื้นที่จังหวัดนครพนม	๑๐
๔. ความเห็นเบื้องต้น	๑๑

ระหว่างวันที่ ๒๐ - ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๗

สรุปผลการสำรวจศักยภาพพื้นที่ชายแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษไทย-ลาว-เวียดนาม ณ จังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว-เว้-ดานัง และจังหวัดนครพนม-แขวงคำม่วนของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พร้อมด้วยผู้แทนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) สถานทูตญี่ปุ่น Japan International Cooperation Agency (JICA) The Japan External Trade Organization (JETRO) The Overseas Human Resources and Industry Development Association (HIDA) มหาวิทยาลัย Surugadai บริษัท Toyota Motor และบริษัทที่ปรึกษาโครงการศึกษาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ผลการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการวิเคราะห์โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทยระหว่างวันที่ ๒๐-๒๓ มีนาคม ๒๕๕๗ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้



เส้นทางเชื่อมโยงเมืองสำคัญของไทย-ลาว-เวียดนาม

๑. การสำรวจพื้นที่ชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ



๑.๑ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-SENO Special Economic Zone: SASEZ) เป็นเขตส่งเสริมการลงทุนแห่งแรกในลาว ซึ่งก่อตั้งขึ้นปี ๒๕๔๖ มีพื้นที่ ๙๖๔ เฮกตาร์ (ประมาณ ๖,๐๒๕ ไร่) โดยรัฐบาลลาว พัฒนาขึ้นด้วยวงเงิน ๗๔ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับธุรกิจที่มีศักยภาพในการลงทุนได้แก่ การบริการและการจัดส่งกระจายสินค้า การค้า การผลิตและการแปรรูป และสำนักงานตัวแทนและสาขาบริษัทภายในและต่างประเทศ SASEZ แบ่งออกเป็น ๕ เขตพื้นที่ และบริหารจัดการโดยคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจ

พิเศษสะหวัน-เซโน ซึ่งอยู่ภายใต้คณะกรรมการระดับชาติว่าด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษของ สปป.ลาว ที่มีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีการจัดตั้งระบบบริหารงานเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service: OSS) ที่ดูแลครอบคลุมทั้งในเรื่องการออกใบอนุญาต การลงทะเบียนขอรับการส่งเสริมการลงทุน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การจัดหาแรงงาน การทำวีซ่า ใบอนุญาตทำงาน และประเด็นเกี่ยวข้องกับกฎหมายต่างๆ

ข้อได้เปรียบของการลงทุนใน SASEZ ได้แก่ (๑) มีสิทธิสภาพทางเมืองและปลอดภัยสูง (๒) เป็นแหล่งต้นทุนการผลิตต่ำกว่าประเทศอื่นๆ (๓) ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไป (Generalized System of Preferences: GSP) สำหรับการส่งออกไปยังประเทศพัฒนาแล้ว (๔) มีสิทธิประโยชน์ในการลงทุน อาทิ ได้รับการยกเว้นภาษีกำไรระยะ ๒ – ๑๐ ปีนับตั้งแต่เริ่มมีกำไร ยกเว้นภาษีส่งออกและภาษีนำเข้าวัตถุดิบและอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการผลิต และสัมปทานเช่าที่ดินได้นานถึง ๙๙ ปี เป็นต้น

ข้อจำกัดของการลงทุนใน SASEZ ได้แก่ (๑) สาธารณูปโภคพื้นฐาน อาทิ ถนน ไฟฟ้า น้ำประปา ยังไม่พร้อม (๒) การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นไปตามคำสั่งของนายกรัฐมนตรีมีผลบังคับต่ำกว่ากฎหมายทำให้นักลงทุนยังขาดความเชื่อมั่น และ (๓) การดำเนินการเรื่องเอกสารซับซ้อนและยังมีปัญหาการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้สิ้นเปลืองเวลาและค่าใช้จ่ายมาก

การเยี่ยมชมโรงงานใน SASEZ ๓ แห่ง และนอกเขต SASEZ ๑ แห่ง ดังนี้

(๑) โรงงาน KP Beau Lao Co., Ltd. (KPBL) เปิดดำเนินการในเดือนตุลาคม ๒๕๕๖ เป็นการร่วมทุนระหว่าง KP Group ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ที่เวียงจันทน์ กับ Burea Co. โดยมุ่งเน้นส่งเสริมการผลิตสินค้า “Made in



Lao” จำพวกเครื่องสำอาง อาทิ สบู่ สุกง้วนท์ และของเล่นเด็กเพื่อส่งออกไปขายยังต่างประเทศ โดยเฉพาะ ญี่ปุ่นและประเทศในอาเซียน โดยใช้ท่าเรือแหลมฉบัง พนักงานรวมประมาณ ๙๐ คน และมีแผนขยายการจ้างงานเพิ่มเป็น ๑๘๐ คน



(๒) โรงงาน Aeroworks (Lao) Co., Ltd เริ่มดำเนินการในปี ๒๕๕๔ มีสัญชาติเนเธอร์แลนด์ เป็นโรงงานผลิตชิ้นส่วนของเครื่องบิน โดยเฉพาะเก้าอี้และระบบล้อคประตูละตัวบนเครื่องบิน ทำการผลิตเสริมจากการผลิตของโรงงาน Aeroworks ในไทยที่แหลมฉบัง ๓ โรงงาน โดยนำเข้าวัตถุดิบจากไทยและส่งสินค้ากลับไปรวบรวมและส่งออกทางเรือที่ท่าเรือแหลมฉบังและทางเครื่องบินจากกรุงเทพฯ

ซึ่งส่วนใหญ่ส่งออกไปยังสหรัฐฯ ทั้งนี้การมาลงทุนที่ SASEZ เพื่อต้องการขยายฐานการผลิตมายังลาวและต้องการสิทธิประโยชน์ทางภาษี ปัจจุบันมีพนักงานประมาณ ๖๐ คน โดยส่วนใหญ่ได้รับการฝึกอบรมจากไทย และมีพนักงานคนไทยเป็นผู้ควบคุมงาน อย่างไรก็ตาม ยังมีปัญหาเรื่องความถี่ของการเข้า-ออกของพนักงานค่อนข้างสูง

(๓) โรงงาน Nikon Lao., Ltd เป็นการลงทุนของญี่ปุ่นเพื่อผลิตชิ้นส่วนของกล้องดิจิทัล โดยการย้ายฐานการผลิตบางส่วนที่เคยผลิตที่บริษัทแม่ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาไปผลิตในเขต SASEZ โรงงานได้เปิดดำเนินการแล้วเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๕๖ และปัจจุบันมีพนักงานประมาณ ๕๒๕ คน โดยมีการส่งไปฝึกอบรมที่ประเทศไทย และมีคนไทยเป็นผู้ควบคุมงาน และเป็นผู้จัดการโรงงาน นอกจากนี้ Nikon ยังสนับสนุนกิจกรรมในการสื่อสารกับชุมชนและประชาชนในสภานะเขตด้วย



(๔) โรงงานน้ำตาลมิตรลาว อยู่นอกเขต SASEZ เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๔๙ ปัจจุบันมีพื้นที่ปลูกอ้อยประมาณ ๑ แสนไร่ โดยพื้นที่ร้อยละ ๗๐ (ราว ๖๒,๕๐๐ ไร่) นักลงทุนไทยได้รับสัมปทานที่ดินระยะยาว ๔๐ ปีในการปลูกอ้อย และพื้นที่ร้อยละ ๓๐ เป็นการทำ Contract Farming อ้อยกับเกษตรกรลาว โดยเน้นผลิตส่งออมน้ำตาลไปยังยุโรปและต่างประเทศผ่านท่าเรือแหลมฉบังของไทย ซึ่งจะได้รับ

สิทธิพิเศษยกเว้นการเก็บภาษีนำเข้าจากประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Everything but Arms: EBA) และทำธุรกิจต่อเนื่องในการใช้กากอ้อยเป็นเชื้อเพลิงเพื่อผลิตไฟฟ้าส่งขายให้แก่การไฟฟ้าฝ่ายผลิตของลาว ทั้งนี้ ส่วนใหญ่จะใช้แรงงานลาว ร้อยละ ๙๐ และเป็นแรงงานไทย ร้อยละ ๑๐ รวมประมาณ ๕๐๐-๖๐๐ คน แต่มีการรับ

แรงงานในไร่เพิ่มช่วงฤดูหีบอ้อย มีการส่งพนักงานไปฝึกอบรม ณ จังหวัดกาฬสินธุ์ ขอบแก่น และชัยภูมิซึ่งเป็นที่ตั้งของบริษัทน้ำตาลมิตรผล ข้อจำกัดของโรงงานในปัจจุบัน ได้แก่ แรงงานเริ่มหายากขึ้น คนลาวยังไม่มีพื้นฐานด้านอุตสาหกรรม ลักษณะพื้นที่ในแขวงสะหวันนะเขตอยู่ระหว่างหุบเขาไม่มีพื้นที่ราบขนาดใหญ่เหมือนในไทย

ทั้งนี้การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจใน สปป.ลาว มี ๒ รูปแบบ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ โดยมีความแตกต่างกันที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีขนาดพื้นที่ใหญ่กว่าและกิจกรรมภายในเขตมีความหลากหลาย ในขณะที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะจะมีพื้นที่ขนาดเล็กกว่าและจะสามารถส่งเสริมการลงทุนในเขตเฉพาะประเภทกิจกรรมตามที่รัฐบาลกลางกำหนด สปป.ลาว จะมีกฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นกรอบการดำเนินงาน แต่มีความยืดหยุ่นโดยให้อำนาจแต่ละเขตเศรษฐกิจสามารถเจรจาต่อรองกับนักลงทุนได้ภายในกรอบที่กำหนด



สภาพถนนหมายเลข ๙ (R9) บางช่วงใน สปป.ลาว

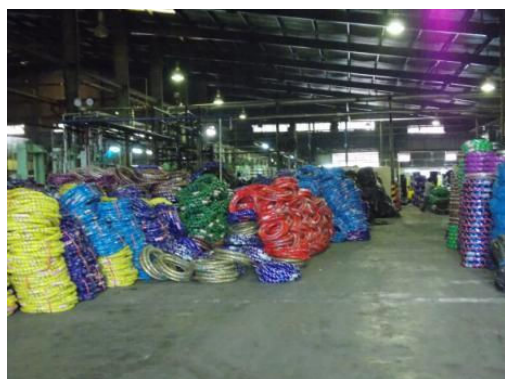
๑.๒ เขตเศรษฐกิจและการค้าพิเศษลาวบาว (Lao Bao Special Economic - Commercial Area: Lao Bao SECA) เริ่มในปี ๒๕๔๑ เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ใหญ่ที่สุดของเวียดนาม อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงวางแผนและการลงทุน (MPT) จัดตั้งขึ้นเพื่อแก้ปัญหาในพื้นที่เดิมที่เป็นที่ดินทุรกันดารและไม่มีการพัฒนา ทั้งนี้ Lao Bao SECA ตั้งอยู่ในจังหวัดกวางจิ ของเวียดนาม มีพื้นที่ ๑๕,๘๐๔ เฮกตาร์ (หรือประมาณ ๙๙,๐๐๐ ไร่) สำหรับธุรกิจที่มีศักยภาพในการลงทุนได้แก่ ท่องเที่ยว บริการ สิ่งทอ อะไหล่เครื่องยนต์ และเกษตรแปรรูป เป็นต้น เขตลาวบาวบริหารจัดการโดยคณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยนายกรัฐมนตรี เพื่อกำกับดูแลให้การบริหารจัดการเป็นไปในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (OSS) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการอนุมัติการลงทุนให้แล้วเสร็จภายใน ๑๕ วัน (นอกเขตเศรษฐกิจใช้เวลานานถึง ๖๐ วัน) เตรียมพื้นที่เพื่อก่อสร้างโรงงาน ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และฝึกอบรมเตรียมความพร้อมให้แรงงาน นอกจากนี้ปัจจุบันมีการลงทุนจากเอกชน ๕๗ ราย โดยส่วนใหญ่เป็นนักลงทุนเวียดนาม ที่เหลือเป็นนักลงทุนจีน ๒ ราย และนักลงทุนไทย ๒ ราย

ข้อได้เปรียบของการลงทุนใน Lao Bao SECA ได้แก่ (๑) มีที่ตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือดานัง (ท่าเรือน้ำลึกสามารถรองรับเรือสินค้าได้ ๔๐,๐๐๐ DWT คอนเทนเนอร์ ๒,๐๐๐ TEUs และเรือผู้โดยสาร ๗๕,๐๐๐ GRT และมีแผนขยายให้สามารถรองรับสินค้าได้ถึง ๕๐,๐๐๐ DWT และ ๓,๐๐๐ TEUs ได้ภายในปี ๒๐๑๕) และท่าอากาศยานนานาชาติ ทำให้สะดวกในการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนค่าขนส่ง (๒) การพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ช่วยทำให้การขนส่งและกระจายสินค้าไปยังประเทศอื่นสะดวกและรวดเร็วขึ้น (๓) สิทธิประโยชน์ต่างๆ เช่น ได้รับการยกเว้นค่าเช่าที่ดินเป็นเวลา ๑๑ ปี ได้รับการยกเว้นภาษีประเภทต่างๆ อาทิ ภาษีเงินได้นิติบุคคล ๔ ปีนับตั้งแต่เริ่มมีกำไร จากนั้นจะได้รับการลดหย่อนภาษี ร้อยละ ๕๐ ของอัตราปกติอีกเป็นเวลา ๙ ปี และได้รับการยกเว้นภาษีอื่นๆ ตามประเภทของสินค้าและบริการ อาทิ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีส่งออกและนำเข้า และภาษีสรรพสามิต ทั้งนี้รัฐบาลเวียดนามยังได้จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคที่จำเป็นให้ เป็นต้น

ข้อจำกัดของการลงทุนใน Lao Bao SECA ได้แก่ (๑) คนพื้นที่ในเวียดนามตอนกลางไม่ถนัดภาษาอังกฤษ (แต่สามารถสื่อสารภาษาไทยได้) (๒) แรงงานขาดทักษะการทำงานในโรงงานและมีประสิทธิภาพการผลิตค่อนข้างต่ำ (๓) สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอาจไม่เพียงพอในระยะยาว อาทิ กระแสไฟฟ้าไม่เพียงพอและดับบ่อย น้ำประปายังไม่ได้มาตรฐาน

การเยี่ยมชมโรงงานในเขต Lao Bao SECA จำนวน ๒ แห่ง ดังนี้



(๑) โรงงาน Camel Rubber Vietnam Co., Ltd เป็นการลงทุนของไทย เพื่อผลิตยางนอก (๘,๐๐๐ เส้น/วัน) และยางใน (๑๐,๐๐๐-๔๐,๐๐๐ เส้น/วัน) ของรถจักรยานยนต์มากกว่า ๑๐ ปี โดยกระจายสินค้าไปยังตลาดภายในของเวียดนามและตลาดต่างประเทศ อาทิ ไทย ลาว มาเลเซีย สิงคโปร์ และมอริออคโค ทั้งนี้ปัจจุบันมีพนักงานประมาณ ๓๕๐ คน นอกจากนี้ยังได้รับผลกระทบ อาทิ อัตราภาษีที่

เพิ่มขึ้น อันเป็นผลสืบเนื่องจากการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างบ่อย อย่างไรก็ตามพบว่า ยังไม่มีการเตรียมพร้อมเรื่องความปลอดภัยของพนักงานซึ่งส่วนใหญ่ไม่สวมหน้ากากขณะปฏิบัติงานทำให้ได้รับสารเคมีเข้าสู่ร่างกายได้ง่ายและเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

(๒) โรงงาน Super Horse Energy Drink เป็นการลงทุนของไทย เพื่อผลิตเครื่องดื่มชูกำลังมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๔ ปัจจุบันมีพนักงานรวมประมาณ ๖๐ คน ซึ่งจะได้รับสวัสดิการต่างๆ อาทิ ที่พักและอาหาร ทั้งนี้ ผลิตได้ประมาณ ๔,๐๐๐ กล่อง/วัน โดยมุ่งเจาะตลาดภายในประเทศเวียดนามอย่างไรก็ตาม จากการสังเกตพบว่า กระบวนการผลิตสินค้ายังคงมีปัญหาเรื่องการรักษาความสะอาด



๑.๓ ท่าเรือดานัง (Da Nang Port) เป็นท่าเรือหลักใกล้แม่น้ำหานในเมืองดานัง ซึ่งอยู่ตอนกลางของเวียดนาม ภายใต้การดูแลของสายเดินเรือแห่งชาติเวียดนาม ซึ่งมี บ. Danang Port Holding เป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเรือ ทั้งนี้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นประตูการค้าใน GMS และเป็น

ทางออกสู่ทะเลจีนใต้ตามแนว EWEC โดยมีองค์ประกอบเป็นท่าเรือ ๒ แห่ง ได้แก่ (๑) ท่าเรือน้ำลึก Tien Sa ซึ่งมี ท่าเทียบเรือย่อย ๕ ท่า หน้าท่ายาว ๙๖๕ ม. ลึก ๑๒ ม. รองรับเรือขนาด ๔๐,๐๐๐ และ ๔๕,๐๐๐ dwt และ (๒) ท่าเรือแม่น้ำ Song Han ซึ่งมีท่าเทียบเรือย่อย ๕ ท่า หน้าท่ายาว ๕๖๕ ม. ลึก ๗ ม. รองรับเรือขนาด ๕,๐๐๐ dwt รวมทั้งมีคลังสินค้าและลานวางสินค้า นอกจากนี้ยังมีแผนการพัฒนาท่าเรือ ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ เช่น สำหรับท่าเทียบเรือ Tien Sa อยู่ระหว่างการสร้างท่าเทียบเรือใหม่ซึ่งมีหน้าท่ายาว ๕๐๐ ม. ลึก ๑๓-๑๔ ม. และเพิ่มพื้นที่คลังสินค้าและลานวางสินค้า ๑๐,๐๐๐ ตร.ม. รวมทั้งเพิ่มอุปกรณ์เพื่อรองรับเรือขนถ่ายสินค้าที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น



กิจกรรมบริเวณท่าเรือดานัง

๑.๔ เขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขก (Thakhek Specific Economic Zone: TSEZ) ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ๒๕๕๒

มีพื้นที่รวม ๑,๐๓๕ เฮกตาร์ (หรือประมาณ ๖.๔๗๐ ไร่) ลงทุนพัฒนาโดยรัฐบาลทั้งหมด (คณะกรรมการเขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขก อยู่ภายใต้คณะกรรมการระดับชาติ เช่นเดียวกับเขตสะพาน-เซโน) เป็นผู้พัฒนาและบริหารจัดการโครงการ โดยใช้วิธีการเก็บค่าเช่าล่วงหน้า ๑๐ ปี เพื่อใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตั้งอยู่บริเวณใกล้สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๓ (นครพนม-คำม่วน) และสามารถ



เชื่อมโยงไปยังถนนหมายเลข ๑๒ โดยนักลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ เช่น การลดหย่อนภาษีการนำเข้าสินค้าประเภทพลังงานและพาหนะสำหรับการผลิตโดยตรง เป็นต้น สำหรับธุรกิจที่มีศักยภาพได้แก่ การค้าและบริการ โรงแรม ขนส่งและคลังสินค้า และการศึกษาและสาธารณสุข

ข้อได้เปรียบของการลงทุนใน TSEZ นอกจากการอำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปโภคต่างๆ และสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับการลงทุนแล้ว ความมั่นคงของรัฐบาลลาวก็ช่วยดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาใน TSEZ ในขณะที่ฝ่ายบริหารของ TSEZ ยังมีอำนาจในการเจรจากับนักลงทุนเพื่อกำหนดอัตราการเก็บค่าเช่าที่ดินและการให้สิทธิประโยชน์แตกต่างกันไปตามประเภทของกิจการและผลการเจรจากับนักลงทุนแต่ละราย

ข้อจำกัดของการลงทุนใน TSEZ เมืองท่าแขกมีประชากรเพียง ๕-๖ แสนคน และส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกรรม อาจเกิดสภาวะขาดแคลนแรงงาน จึงจำเป็นต้องนำเข้าแรงงานต่างชาติ อาทิ เวียดนาม

๒. การประชุมหารือกับผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ การประชุมหารือกับผู้แทนของด่านศุลกากรมุกดาหาร เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๗ ณ ด่านศุลกากรมุกดาหาร เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทยกับ สปป.ลาว มีผู้เข้าร่วมประมาณ ๔๐ คน สรุปผลการประชุมได้ดังนี้



๑) มุกดาหารมีจุดผ่านแดนถาวร ๒ แห่ง ได้แก่ (๑) ด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ ๒) ตรงข้ามเมืองไกสอนพมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว เปิดทุกวัน เวลา ๖.๐๐-๒๒.๐๐ น. และ (๒) ด่านพรมแดนท่าเรือขนส่งคนโดยสาร (ท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร) ตรงข้ามท่าเรือโดยสารสะหวันนะเขต เปิดทุกวัน เวลา ๖.๐๐-๑๘.๐๐ น. ตามข้อมูลของด่านศุลกากร ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ มีมูลค่า

การค้ารวม ๖๗,๓๐๔.๗๕ ลบ. ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ร้อยละ ๒๕.๑๐ แต่ไทยยังคงเป็นฝ่ายได้เปรียบดุลการค้า ๑๖,๔๔๔.๔๓ ลบ. สินค้าส่งออกสูงสุด ได้แก่ เครื่องประมวลข้อมูลอัตโนมัติ มอเตอร์ และน้ำมันเชื้อเพลิง และสินค้านำเข้าสูงสุด ได้แก่ ทองแดงบริสุทธิ์ยังมิได้จัดทำสำเร็จรูปชนิดแคโทด เสื้อผ้าสำเร็จรูปพร้อมอุปกรณ์ตกแต่ง และแผ่นเก็บข้อมูลฮาร์ดดิสก์

มูลค่าสินค้าผ่านแดนที่ผ่านมุกดาหาร ในปี ๒๕๕๖

(๑) ผ่านแดนจากลาวไปประเทศที่ ๓ ๕,๕๐๔.๗๕ ลบ. เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๕ ร้อยละ ๒๙.๑๓ สินค้าสูงสุด ได้แก่ ทองแดงบริสุทธิ์ น้ำตาลทรายดิบ และไม้

(๒) ผ่านแดนจากประเทศที่ ๓ ไปยังลาว ๓,๔๓๑.๘๕ ลบ. ลดลงจากปี ๒๕๕๕ ร้อยละ ๑๗.๓๕ สินค้าสูงสุด ได้แก่ อุปกรณ์ซึ่งเป็นส่วนประกอบในการทำเหมืองทองแดง บุหรี่ และสารโซเดียมไซยาไนด์



ด่านพรมแดนมุกดาหาร

มุกดาหารสามารถเชื่อมโยงไปยังเมืองสำคัญๆ ของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ลาว (สะหวันนะเขต) เวียดนาม (ห่างจากดานัง ๕๒๕ และฮานอย ๙๔๕ กม.) และจีน (ห่างจากฉงจั่ว ๑๑๐๐ และหนานหนิง ๑,๓๔๐ กม.) โดยผ่านถนนหมายเลข ๘, ๙, ๑๒ และ ๑๓

๒) แผนงาน/โครงการสำคัญที่อยู่ระหว่างดำเนินการของด่านศุลกากรมุกดาหาร จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่ โครงการการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) ระหว่างหน่วยงาน ๓๖ แห่งภายในปี ๒๕๕๗ โครงการพิธีการศุลกากรนำเข้าแบบไร้เอกสาร (e-import) โครงการพิธีการศุลกากรส่งออกแบบไร้เอกสาร (e-export) และโครงการ พิธีการศุลกากรแบบไร้กระดาษ (Paperless electronic Customs Operation) เพื่อให้กระบวนการ ณ จุดผ่านแดนมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

๒.๒ การประชุมหารือกับผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนมและผู้แทนของด่านศุลกากรนครพนม เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๗ ณ ด่านศุลกากรนครพนม เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการค้าชายแดนของไทยกับนครพนม มีผู้เข้าร่วมประมาณ ๔๐ คน สรุปผลการประชุมได้ดังนี้



ผวจ.นครพนม และ ลศช.

๑) นครพนมมีจุดผ่านแดนถาวร ๒ แห่ง ได้แก่ (๑) สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ๓ (นครพนม-คำม่วน) ซึ่งมีศักยภาพในการเชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญของเวียดนามและจีนได้รวดเร็วกว่าทางน้ำ และ (๒) ท่าเทียบเรือการท่องเที่ยว เทศบาลเมืองนครพนม หลังเปิดใช้สะพานมิตรภาพในปี ๒๕๕๔ การค้าระหว่างประเทศมีมูลค่าสูงขึ้นทุกปี โดยเฉพาะ

ปี ๒๕๕๖ มีมูลค่าการค้ารวมถึง ๓๘,๖๒๑.๒๖ ลบ.

เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๕ ร้อยละ ๓๕๘.๐๒ ซึ่งไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า ๒๐,๔๔๖.๙๔ ลบ. สำหรับเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ สินค้าส่งออกสูงสุด ได้แก่ หน่วยบันทึกข้อมูล เครื่องดื่มบำรุงกำลัง และแบตเตอรี่ และสินค้านำเข้าสูงสุด ได้แก่ อุปกรณ์โทรศัพท์มือถือ ฮาร์ดดิส และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์

สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๓



นครพนมยังมีจุดผ่อนปรนการค้า ๔ แห่ง ได้แก่ (๑) อ.ธาตุพนม ตรงข้ามบ้านปากเซบั้งไฟ เมืองหนองบก แขวงคำม่วน เปิดทุกวันจันทร์และพฤหัสบดี เวลา ๗.๐๐-๑๕.๐๐ น. ซึ่งในปี ๒๕๕๖ มีมูลค่าการค้าสูงสุด ๖๕ ลบ.

(๒) อ.ท่าอุเทน ตรงข้ามเมืองหินบูน แขวงคำม่วน เปิดทุกวันจันทร์และพฤหัสบดี เวลา ๙.๐๐-๑๓.๐๐ น.

(๓) อ.บ้านแพง ตรงข้ามบ้านบุงกวง เมืองปากกระดิง

แขวงบริคำไซ เปิดทุกวันจันทร์-ศุกร์ เวลา ๘.๐๐ - ๑๖.๐๐ น. ซึ่งมีศักยภาพในการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรเนื่องจากเป็นจุดเริ่มต้นของถนนหมายเลข ๘ และ (๔) บ้านนาต อ.เมือง ตรงข้ามบ้านปากเป่ง เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เปิดทุกวันอังคารและศุกร์ เวลา ๘.๐๐-๑๔.๐๐ น.

๒) แผนงาน/โครงการที่สำคัญที่อยู่ระหว่างการดำเนินการของด่านศุลกากรนครพนม จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่ (๑) โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรนครพนมแห่งใหม่ ในเนื้อที่ ๙ ไร่ ๒ งาน

๘๙ ตารางวา และ (๒) โครงการก่อสร้างศูนย์โลจิสติกส์และลานตรวจสินค้า บริเวณโคกภูกระแต ในเนื้อที่ประมาณ ๖๕ ไร่

๓) ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ ได้แก่ (๑) ลาวเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าผ่านแดนบนถนนหมายเลข ๘ และ ๑๒ (๒) ลาวไม่ยอมให้หัวรถลากของเวียดนามเข้ามาส่งสินค้าในไทย ต้องใช้รถลากลาวก่อนไปไทย ทำให้เพิ่มต้นทุนและเสียเวลา (๓) การขนส่งล่าช้าเพราะถนนในลาวบางช่วงมีสภาพไม่ดี (๔) เวียดนามออกกฎระเบียบเข้มงวดเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้า (๕) ปัญหาการควบคุมทางศุลกากร เนื่องจากลำน้ำโขงยาว ๑๗๔ กม. และ (๖) การพัฒนา NSW และ ASW ยังไม่สมบูรณ์

๓. การพัฒนาพื้นที่ชายแดนและการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทย

๓.๑ โอกาสการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร

๑) ประตุการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ มุกดาหารมีศักยภาพในเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับ สปป.ลาว และเวียดนามตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และเป็นประตูการค้าที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีมูลค่าการค้าสูงเป็นอันดับสองรองจากหนองคาย โดยเฉพาะเป็นเส้นทาง การขนส่งสินค้าจำพวกชิ้นส่วนประกอบในฮาร์ดดิสก์และคอมพิวเตอร์ ชิ้นส่วนประกอบกล้องดิจิทัล และผลไม้ ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยการขนส่งตามเส้นทางถนนไปถึงจีนจะใช้เวลาประมาณ ๔ วัน ช่วยลดระยะเวลาการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังที่ใช้เวลาประมาณ ๑๐ วัน

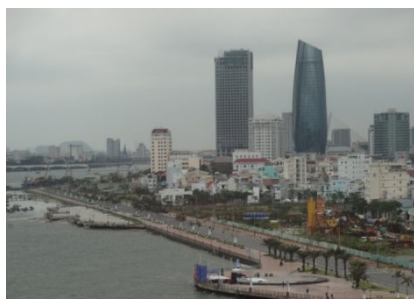


สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๒

๒) การท่องเที่ยวข้ามพรมแดนในเชิงประวัติศาสตร์และธรรมชาติ สภาพการพัฒนาตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ช่วงไทย-ลาว-เวียดนาม (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว-เว้-ดานัง) ระยะทางประมาณ ๕๒๕ กม. ส่วนใหญ่เป็นถนน ๒ ช่องจราจร สภาพดีพอใช้ เส้นทางในสปป.ลาวเป็นทางราบ ประมาณ ๒๕๐ กม. บางส่วนชำรุดเสียหายและอยู่ระหว่างซ่อมแซมในบางช่วง ในขณะที่เส้นทางในเวียดนามมีทัศนียภาพสวยงามเหมาะแก่การท่องเที่ยวและมีเมืองท่องเที่ยวสำคัญได้แก่ เมืองเว้ ซึ่งเป็นเมืองมรดกโลก และเมืองดานัง ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเล รวมถึงสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองท่องเที่ยวอื่นๆ ที่มีชื่อเสียงของเวียดนาม ได้แก่ เมืองฮอยอัน ซึ่งเป็นเมืองมรดกโลก แต่ลักษณะเส้นทางค่อนข้างเป็นทางบนเขาและคดเคี้ยว



เส้นทางลัดเลาะตามช่วงเขาในเวียดนาม



สภาพตัวเมืองดานัง

๓) การพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเชื่อมโยงการผลิตร่วมที่เริ่มก่อตัวขึ้นโดยใช้ประโยชน์แนวระเบียงเศรษฐกิจ แนวระเบียงเศรษฐกิจนี้มี ๒ เขตเศรษฐกิจสำคัญ โดยได้มีการลงทุนจากภาคเอกชนไทยและญี่ปุ่น รวมถึงประเทศอื่นๆ ในพื้นที่ รวมถึงได้มีการใช้ประโยชน์ท่าเรือแหลมฉบังในไทยและท่าเรือดานังในเวียดนามเพื่อส่งออกสินค้าไปยังตลาดในภูมิภาคและตลาดโลก โดยเขตเศรษฐกิจฯ ดังกล่าว ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน (แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว) ซึ่งมีนักลงทุนต่างชาติ อาทิ ญี่ปุ่น เนเธอร์แลนด์ เข้ามาลงทุน เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว (จังหวัดกว๋างจิ เวียดนาม) ซึ่งมีนักลงทุนเวียดนามและนักลงทุนต่างชาติ อาทิ ไทย จีน เข้ามาลงทุน มากกว่า ๕๗ ราย

๓.๒ โอกาสการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม

๑) ประตุการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ หลังเปิดใช้สะพานมิตรภาพในปี ๒๕๕๔ การค้าระหว่างประเทศมีมูลค่าสูงขึ้นทุกปี ในขณะที่ การค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามและจีนผ่านนครพนมมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นเช่นเดียวกัน เนื่องจากภาคเอกชนเริ่มสนใจใช้เส้นทางนี้ในการขนส่งจากนครพนมไปยังเวียดนามเหนือและจีนตอนใต้ (มณฑลกว่างสี) ผ่านเส้นทางหมายเลข ๘ และ ๑๒ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ใกล้กว่าเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางที่ออกจากมุกดาหาร นอกจากนี้ นครพนมยังอยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมด่านพรมแดนแห่งใหม่ ศูนย์โลจิสติกส์ และลานตรวจสินค้า เพื่อรองรับการพัฒนาเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต



๒) การพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนมเพื่อเชื่อมโยงกับแขวงคำม่วน นครพนมมีจุดเด่นในเรื่องการค้าและโลจิสติกส์ ในขณะที่ฝั่ง สปป.ลาว มีเขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขก ที่เริ่มจัดตั้งในปี ๒๕๕๒ มีพื้นที่รวมประมาณ ๖.๔๗๐ ไร่ บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๓ โดยกำหนดให้มีกิจกรรมเฉพาะด้านการค้า โลจิสติกส์ และบริการในเขตนี้ รัฐบาล (คณะบริหารเขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขก อยู่ภายใต้คณะกรรมการระดับชาติเช่นเดียวกับเขตสะพาน-เซโน)

บริเวณพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขก

เป็นผู้พัฒนาและบริหารจัดการโครงการ โดยใช้วิธีการเก็บค่าเช่าล่วงหน้า ๑๐ ปี เพื่อใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีการลดหย่อนภาษีนำเข้าสินค้าประเภทพลังงานและพาหนะสำหรับการผลิต แต่อย่างไรก็ดี การเก็บค่าเช่าที่ดินและการให้สิทธิประโยชน์จะมีความแตกต่างกันไปตามประเภทของกิจการและผลการเจรจาตกลงกันกับนักลงทุนแต่ละราย ในปัจจุบันพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขกมีการจัดจองโดยภาคเอกชนทั้งหมดแล้ว และมีการออกใบอนุญาตแล้วประมาณ ๔ บริษัท ในกลุ่มนี้มีบริษัทร่วมทุนไทย-ลาว-มาเลเซียเพื่อพัฒนาโรงพยาบาลและโรงเรียน และบริษัทรถยนต์เซฟโรเลต นอกจากนี้ ในแขวงคำม่วน ยังมีเขตเศรษฐกิจจำเพาะภูเขียว อยู่ห่างออกไปประมาณ ๑๔ กม. มีขนาดพื้นที่ประมาณ ๓๐,๓๑๓ ไร่ ภาคเอกชนเป็นผู้พัฒนาโครงการ เน้นการส่งเสริมกิจกรรมการผลิต ปัจจุบันมีการลงนามกับนักลงทุนจีนเพื่อเข้ามาพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวแล้ว

๓.๓ ปัญหาและข้อจำกัดสำคัญ ได้แก่

๑) กิจกรรมทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงข้ามพรมแดนระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน และการใช้ประโยชน์แนวระเบียงเศรษฐกิจยังมีค่อนข้างน้อย แต่อย่างไรก็ตามมีแนวโน้มพัฒนาเพิ่มมากขึ้น แต่ยังมีข้อจำกัดสำคัญ เช่น การใช้ภาษาอังกฤษของคนในพื้นที่ มาตรฐานการดำเนินงานโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเวียดนาม การขาดแคลนแรงงาน

ใน สปป.ลาว และกระบวนการข้ามพรมแดนและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ยังไม่เป็นแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวอย่างแท้จริง

- ๒) กระบวนการข้ามพรมแดนยังค่อนข้างใช้เวลานาน และการพัฒนาระบบ NSW ยังไม่สมบูรณ์ รวมถึงการตรวจปล่อยของศุลกากรฝั่งไทยเป็นการให้บริการ ๒๔ ชั่วโมงตามการแจ้งล่วงหน้า แต่รถขนส่งสินค้าจากฝั่งไทยต้องรอช่วงเวลาเปิดสะพาน (๐๖.๐๐-๒๒.๐๐ น.) นอกจากนี้ สปป.ลาวจะมีการเก็บค่าธรรมเนียมการทำงานนอกเวลาราชการด้วย
- ๓) สภาพความชำรุดของเส้นทางใน สปป.ลาว และสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวเส้นทางไทย-ลาว-เวียดนามดังกล่าว ยังไม่ถูกสุขลักษณะและมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอรองรับนักท่องเที่ยว
- ๔) การอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม
 - (๑) การอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร ยังไม่สามารถดำเนินการได้สมบูรณ์ เนื่องจากความไม่พร้อมของลาวและเวียดนามในการดำเนินงานระบบศุลกากรผ่านแดน รวมถึงการที่ไทยยังไม่สามารถให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (ความตกลง CBTA) เพื่อให้การขนส่งผ่านแดนและการตรวจร่วมกัน ณ จุดเดียวสามารถดำเนินการได้
 - (๒) การที่จุดผ่านแดนนครพนมยังไม่ได้เป็นจุดผ่านแดนภายใต้ความตกลง CBTA ทำให้ยังไม่สามารถลดต้นทุนการขนส่งของภาคเอกชนตามที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน อาทิ ลาวเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนบนถนนหมายเลข ๘ และ ๑๒ รวมถึงการที่รถขนส่งของเวียดนามยังไม่สามารถเข้ามาส่งสินค้าในไทยได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนเป็นหัวรถลากของลาว

๔. ความเห็นเบื้องต้น

- ๔.๑ การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

ในปัจจุบันยังมีข้อจำกัดหลายประการ กระทรวงคมนาคมของไทยและประเทศเพื่อนบ้านควรเร่งประสานการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างกันให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว และร่วมมือพัฒนาบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมให้ได้มาตรฐาน โดยอาจพิจารณาความร่วมมือทางวิชาการและการเงินระหว่างกันเอง หรือร่วมมือกับภาคีการพัฒนา อาทิ ญี่ปุ่น และธนาคารพัฒนาเอเชีย
- ๔.๒ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษใน สปป.ลาว และเวียดนาม มีความพิเศษในเรื่องของสิทธิประโยชน์ทางภาษี การให้ต่างชาติเช่าที่ดินได้ในระยะยาว การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น และการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ซึ่งรวดเร็วกว่าการให้บริการนอกเขตเศรษฐกิจ แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีข้อจำกัดในทางปฏิบัติด้านกระบวนการและเอกสารที่ซับซ้อน การขาดแคลนแรงงานและทักษะฝีมือแรงงานที่ยังค่อนข้างต่ำ การดูแลความปลอดภัยและสุขอนามัยในโรงงานอุตสาหกรรมยังไม่ได้มาตรฐาน

๔.๓ การพัฒนาจังหวัดมุกดาหารและนครพนม ในบริบทของการเปิดเชื่อมโยงภูมิภาคและการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ทั้งสองจังหวัดซึ่งมีศักยภาพในด้านการค้าและโลจิสติกส์ควรเร่งเตรียมความพร้อมการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ประโยชน์พื้นที่ชายแดนให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนในรูปแบบของการพัฒนาที่ยั่งยืน อาทิ พัฒนาด้านพรมแดนให้ได้มาตรฐานบริหารจัดการใช้ประโยชน์พื้นที่ชายแดนให้มีประสิทธิภาพ พิจารณาจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้จากกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ พัฒนาศักยภาพบุคลากรให้มีทักษะด้านภาษาอังกฤษและภาษาเพื่อนบ้าน และสร้างเครือข่ายในการเฝ้าระวังและแก้ไขปัญหาข้ามพรมแดน เช่น ยาเสพติด การค้ามนุษย์ และโรคติดต่อต่างๆ เป็นต้น