

กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับ
ผลกระทบรถไฟจีน - สปป. ลาว

โดย

นายณัฐพล เหลืองวงศ์ไพศาล
ประธานหอการค้ากลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 65
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2565 - 2566

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง “กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป. ลาว” ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ ของ นายณัฐพล เหลืองวงศ์ไพศาล เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 65 ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2565 - 2566

พลโท

(ชาติชาย ชัยเกษม)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

บทคัดย่อ

เรื่อง กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นายณัฐพล เหลืองวงศ์ไพศาล

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจ
ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทาง
เศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย
5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย 2. เพื่อศึกษาศักยภาพ
วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ภาครัฐ ภาคเอกชน ตลอดจนผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว ในกลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และ 3. เพื่อสร้างกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชน
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 รองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว จังหวัด
5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย โดยใช้วิธีการการวิจัย
เพื่อพัฒนา (Research for Development) โดยใช้เทคนิค การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)
การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)
เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว โดยมีกลุ่ม
ตัวอย่างประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐและเอกชน จำนวน 55 ท่าน ศักยภาพในการปรับตัวของ
ภาคเอกชนคือ ปรับแผนการพัฒนาซัพพลายเชนสินค้าเกษตรมูลค่าสูง เพิ่มมาตรฐานสินค้าและ
บริการรวมถึงกำลังในการผลิต ส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่การเป็นเมือง MICE สนับสนุน
การใช้พลังงานสีเขียว พลังงานทดแทน ร่วมมือกับสถาบันในพื้นที่ทุกระดับแบบบูรณาการ พัฒนา
หลักสูตรตามแนวทางการจัดการเรียนรู้ตลอดชีวิต และศักยภาพในการปรับตัวของภาครัฐ คือ
การสร้างโครงสร้างพื้นฐานในการสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง เช่น ถนน
และทางหลวง เพื่อเชื่อมโยงกับระบบรถไฟจีน - สปป. ลาว และสร้างความเชื่อมโยงทางพื้นที่ภายใน
เพื่อส่งเสริมการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าและบุคคลในพื้นที่ สนับสนุนทางการเงินหรือบริการ
ที่จำเป็นในการสร้างธุรกิจใหม่หรือขยายกิจการ เสริมสร้างความรู้และทักษะทางวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง
กับโครงการรถไฟ และสนับสนุนการฝึกอบรม นโยบายและกฎหมายที่ส่งเสริมการพัฒนาในพื้นที่
ที่ได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะในเรื่องการลดข้อจำกัดทางกฎหมาย นโยบายและมีบทบาทสำคัญในการ
สร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาธุรกิจ ส่งเสริมการลงทุน และสนับสนุนการพัฒนาทรัพยากร
มนุษย์ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการรถไฟจีน - สปป. ลาว

Abstract

Title Strategies for economic development in the private sector in the upper northeastern provinces 1 to support the impact of the China - Lao PDR train

Field Economics

Name Mr. Nattaphon Luangwongpaisarn **Course** NDC **Class** 65

The objectives of this study are 1. to study and analyze the impact of the East West Economic Corridor on China's strategy in economic expansion to CLMV countries, Thailand and the upper northeastern region 1, consisting of 5 The provinces are Udon Thani, Nong Khai, Bueng Kan, Nong Bua Lamphu and Loei. 2. to study the potential Analysis of government and private sector strategies, as well as the impact of the China-Lao PDR train. in the group of provinces in the upper northeastern region 1 and 3. To create a strategy for economic development of the private sector in the upper northeastern region 1 to support the impact of the China - Lao PDR railway in 5 provinces, namely Udon Thani, Nong Khai, Bueng Kan, Nong Bua Lamphu and Loei. It uses Research for Development, using Qualitative Research, Documentary Research and Action Research techniques. emphasizing the participation of all sectors involved in Economic development strategy for the upper northeastern provinces 1 to support the impact of the China - Lao PDR railway, with a sample group consisting of 55 government agencies and private sectors. adjusting the development plan for the supply chain of high-value agricultural products. Increase product and service standards, including production capacity. Promote new forms of tourism as MICE cities, support the use of green energy, renewable energy, and cooperate with local institutions at all levels in an integrated way. Develop a curriculum according to the lifelong learning management approach. The potential for adaptation of the government is to create infrastructure to build and improve transport infrastructure such as roads and highways. to link with the China-Lao PDR railway system and establish internal spatial links to promote trade and movement of goods and people in the area. Financial or service support needed to create a new business or expand the business. Enhance knowledge and professional skills related to railway projects. and support training. Policies and legislation that promote development in affected areas. especially in terms of reducing legal restrictions. Policy and plays an important role in creating an environment conducive to business development. investment promotion and supporting human resource development in areas affected by the China-Laos railway project.

คำนำ

เอกสารวิจัย เรื่อง “กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป. ลาว” เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยส่วนบุคคล ในหลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65 เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัยภายใต้กรอบของหลักสูตร เอกสารฉบับนี้เป็นส่วนประกอบโครงการวิจัย ส่วนที่ 1 ประกอบไปด้วย ความสำคัญของปัญหาวิจัย วัตถุประสงค์การวิจัย การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ขอบเขตของการวิจัย กรอบแนวคิดของการวิจัย ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย และคำจำกัดความของการวิจัย

เอกสารโครงร่างการวิจัย ส่วนที่ 1 ฉบับนี้ผู้วิจัยได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแผนงานวิจัยในกรอบของหลักสูตรมุ่งการสร้างความรู้ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจ ในเชิงพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุตรดิตถ์ หนองคาย หนองบัวลำภู เลย และ บึงกาฬ การจัดทำโครงร่างการวิจัยฉบับนี้จัดทำขึ้นภายใต้ข้อจำกัดในด้านเวลา หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัย พร้อมปรับปรุงแก้ไขให้ ผลการดำเนินการวิจัยบรรลุเป้าหมายและเกิดประสิทธิภาพสูงสุดของการวิจัยต่อไป

(นายณัฐพล เหลืองวงศ์ไพศาล)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65

ผู้วิจัย

กิตติกรรมประกาศ

เอกสารวิจัยเรื่อง “กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน – สปป. ลาว” สำเร็จลุล่วงลงด้วยดี ขอขอบพระคุณ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ที่ได้ให้โอกาสกับผู้วิจัย โดยเฉพาะ ท่านอาจารย์ที่ปรึกษา ท่านผู้ทรงคุณวุฒิจากกระทรวงพาณิชย์ ที่ได้ให้คำแนะนำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ตลอดจนได้ให้การสนับสนุนในการดำเนินการวิจัยครั้งนี้

การดำเนินการวิจัยมีอาจสำเร็จลุล่วงไปได้หากปราศจากความร่วมมือของคณะผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ทุกภาคส่วนทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน นักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญ ที่ได้ให้คำปรึกษา และข้อมูลเกี่ยวกับยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และผลกระทบรถไฟจีน - สปป. ลาว อีกทั้ง ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่ได้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์ และการตรวจสอบความถูกต้องของเครื่องมือ เพื่อใช้ในการประกอบการจัดทำงานวิจัยในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี รวมถึงสถานที่ในการดำเนินการจัดทำวิจัย จนโครงการนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่ทำให้ผลงานวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี มา ณ โอกาสนี้

(นายณัฐพล เหลืองวงศ์ไพศาล)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ข
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	3
วิธีดำเนินการวิจัย	4
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	6
คำจำกัดความ	6
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	10
ทิศทางระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	10
แนวคิดเกี่ยวกับรถไฟความเร็ว จีน และโอกาสของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	
ประเทศไทย	16
บริบทและแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	30
แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์	40
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	52
กรอบแนวคิดของการวิจัย	65
สรุป	66
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	67
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	67
เครื่องมือในการวิจัย	69
การเก็บรวบรวมข้อมูล	69
การวิเคราะห์ข้อมูล	69

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	70
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลผลกระทบของของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	
ตอนบน 1	70
ผลการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ภาครัฐ เอกชน ตลอดจนผลกระทบจากรถไฟฟ้าเงิน – สปป.ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	94
กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 รองรับผลกระทบจากรถไฟฟ้าเงิน- สปป.ลาว	104
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	109
สรุป	109
ข้อเสนอแนะ	118
บรรณานุกรม	120
ประวัติย่อผู้วิจัย	125

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2-1 การคาดการณ์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ – หนองคาย	18
2-2 ผลกระทบทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (หน่วย : ล้านบาท)	23
2-3 การคาดการณ์การยกระดับคุณภาพสังคมจากรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย (หน่วย : ล้านบาท)	26
4-1 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาประเทศไทย และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	71
4-2 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัด	73
4-3 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1	77
4-4 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1	79
4-5 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ : พาณิชยจังหวัด 5 จังหวัด	80
4-6 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ : อุตสาหกรรมจังหวัด 5 จังหวัด	81
4-7 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ : ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด 5 จังหวัด	82
4-8 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ : เกษตรจังหวัด 5 จังหวัด	83

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่

4-9	ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : หอการค้าจังหวัด 5 จังหวัด	84
4-10	ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : สภาอุตสาหกรรมจังหวัด 5 จังหวัด	85
4-11	ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : สภาเกษตรกรจังหวัด 5 จังหวัด	86
4-12	ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : สภาการท่องเที่ยวจังหวัด 5 จังหวัด	87
4-13	ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : บริษัท ประชาธิปไตยสามัคคี - วิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัดทั้ง 5 จังหวัด	88
4-14	ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : ผู้ประกอบการ ทั้ง 5 จังหวัด	89
4-15	ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อภาคเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ผู้ประกอบการ ทั้ง 5 จังหวัด	90
4-16	ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป. ลาว ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	95
4-17	ผลการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ ภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	99
4-18	ผลการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและอุปสรรค ของภาครัฐและเอกชน ในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป. ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	103

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4-19	105
ยกระดับการเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง : ระบบบริหารจัดการ Supply Chain ด้านสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงด้วย วทน. ที่มุ่งสู่ เส้นทางการค้าและเศรษฐกิจเส้นใหม่	
4-20	106
ศูนย์กลางการจัดประชุมของภูมิภาค (MICE) และการท่องเที่ยว : ศูนย์กลาง การท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง	
4-21	106
ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เป็นศูนย์กลางคมนาคมและการขนส่งโลจิสติกส์ ระดับนานาชาติ : ยกระดับการคมนาคมและการขนส่ง รวมทั้งยังเชื่อมโยงกับแนวพื้นที่ เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทาง R2	
4-22	106
เป็นผู้นำระเบียบเศรษฐกิจด้านการค้าปลีกและค้าส่ง: การส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ	
5-1	114
วิธีการพัฒนาและโครงการสำคัญที่จะขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายการพัฒนาภูมิภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ	

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า	
1-1	มูลค่าการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว ในปี พ.ศ. 2563-2566	2
2-1	เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลไทย – กัมพูชา - เวียดนาม (R10)	12
2-2	กรอบความร่วมมือทางวิชาการและเศรษฐกิจระหว่าง 7 ประเทศในอ่าวเบงกอล	14
2-3	BRI : ประเทศในเส้นทาง Belt and Road Initiative	15
2-4	จำนวนนักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้าประเทศไทย (ค.ศ. 2007 - 2018)	27
2-5	การคาดการณ์จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูง (หน่วย : คน / เที่ยว / วัน)	28
2-6	ข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพ	31
2-7	กรอบแนวคิดของการวิจัย	66
5-1	สรุปภาพรวมผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1	110
5-2	สรุปภาพรวมศักยภาพในการปรับตัว วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ภาครัฐ เอกชน ตลอดจนผลกระทบจากรถไฟจีน-สปป.ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย	112
5-3	สรุปภาพรวมกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	113

บทที่ 1

บทนำ

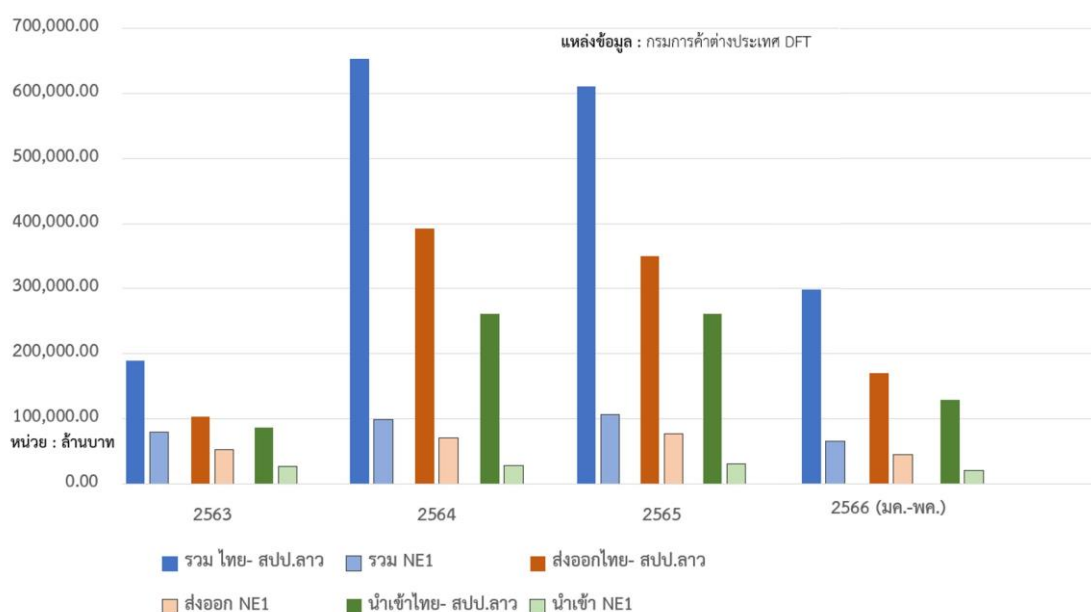
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจสายตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (R9) เป็นโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ได้แก่ ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน โดยวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งมีระยะทางยาว 1,450 กม. อยู่ในเขตประเทศไทยเป็นระยะทางยาวที่สุดคือประมาณ 950 กม. โดยเส้นทางเริ่มจากเมืองท่าด่านของเวียดนาม ผ่านเมืองเว้และเมืองลาวบาว (Lao Bao) อันเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนาม ซึ่งติดกับชายแดน สปป.ลาว จากนั้นเส้นทางหมายเลข 9 จะผ่านเข้าแขวงสะหวันนะเขตใน สปป.ลาว และมาข้ามสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ข้ามแม่น้ำโขงสู่ไทยที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัด กาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก จนไปสุดที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเข้าไปยังประเทศพม่าจนทะเล อ่าวมะละมาที่เมืองมะละมาโย หรือ มะละหม่ง (Mawlamyine/Mawlamyaing) เป็นการเชื่อมจากทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทรอินเดีย เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก - ตะวันตก) เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) หรือเส้นทางหมายเลข 9 โดยเส้นทางหมายเลข 9 จะเป็นเส้นทางที่มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทย ทางด้านการขนส่งโลจิสติกส์และการลงทุน แต่กลับมีสภาพที่ใช้ได้บางส่วน ซึ่งยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ และการแก้ไขปัญหาต่างๆ ได้แก่ ความร่วมมือในระดับทวิภาคี เป็นต้น ซึ่งเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

จากการเริ่มเปิด โครงการรถไฟสายจีน - ลาว มีมูลค่า 5,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 1.99 แสนล้านบาท) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) กำลังจะเปิดใช้งานขบวนรถไฟสายลาว-จีน ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างกรุงเวียงจันทน์ของลาวกับนครคุนหมิง เมืองเอกของมณฑลยูนนาน รถไฟสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt & Road Initiative -- BRI) ที่ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ของจีน ริเริ่มขึ้นในปี 2013 เพื่อขยายเส้นทางเดินทางขนส่งเชื่อมต่อผู้คนใน 70 ประเทศทั่วโลกทั้งทางบก และทางทะเล ส่วนประเทศในภูมิภาคนี้ก็ได้ประโยชน์ด้วย คือ ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมต่อกับโลกภายนอก พัฒนาเมืองสองข้างทางและโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองชายแดนและได้กระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เป็นพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน สปป. ลาว เชื่อมโยง เวียดนาม และจีนตอนใต้ ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของไทย สู่การพัฒนาด้านการค้าชายแดน ซึ่งในกลุ่มจังหวัด มีพื้นที่ติดต่อกับ สปป.ลาว 3 จังหวัด คือ จังหวัดหนองคาย จังหวัดเลย และจังหวัดบึงกาฬ ซึ่งถือว่าเป็นมูลค่าการค้าสูงเมื่อเทียบกับมูลค่าการค้าชายแดนไทย - สปป. ลาว ดังแสดงใน แผนภาพที่ 1 - 1

แผนภาพที่ 1 - 1 มูลค่าการค้าชายแดนไทย - สปป. ลาว ในปี พ.ศ. 2563-2566



ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์และกรมศุลกากร, 2563

จากภาพที่ 1 - 1 แสดงแนวโน้มมูลค่าการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว โดยภาพรวมทั้งประเทศ และมูลค่าการค้าชายแดนไทย (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (NE1) ประกอบด้วย จังหวัดหนองคาย จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดเลย จะเห็นว่า มูลค่าการค้าชายแดนในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีความสำคัญต่อการค้าชายแดนของประเทศไทย - สปป. ลาว คิดเป็นร้อยละ 15 - 41 ในช่วงปี พ.ศ. 2563-2566 มูลค่าส่งออกจะสูงกว่ามูลค่าการนำเข้า ในช่วงปี พ.ศ. 2563 มูลค่าการค้าชายแดนลดลง เนื่องจากวิกฤตโควิด-19 และปี พ.ศ. 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น คาดว่าในปี พ.ศ. 2566 มูลค่าการค้าไทย- สปป.ลาวมีแนวโน้มสูงขึ้นโดยเฉพาะในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากการศึกษา พิษิต พระพิณิจ (2562) และ สิริธร จารุลักษณ์ และคณะ (2565) พบว่า โครงการรถไฟจีน - สปป. ลาว จะส่งผลกระทบต่อทั้งทางบวกและทางลบ โดยเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม พื้นที่ของประเทศไทยที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุดคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 คือ จังหวัดหนองคาย จังหวัดอุดรธานี จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดหนองบัวลำภู และ จังหวัดเลย

ดังนั้น ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน จำเป็นอย่างยิ่งจะต้องเตรียมรับมือกับผลกระทบจากโครงการรถไฟจีน - สปป.ลาว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค จำเป็นต้องสร้างเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง คือการสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เฉพาะประเด็นดังกล่าว อันจะนำไปสู่ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของภูมิภาคและประเทศไทย

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจฉานตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ
2. เพื่อศึกษาศักยภาพ วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ภาครัฐ เอกชน ตลอดจน ผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ
3. เพื่อสร้างกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 รองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ

2. ขอบเขตด้านเนื้อหา

2.1 ศึกษาระเบียงเศรษฐกิจฉานตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์จีนกับยุทธศาสตร์กลุ่มประเทศ CMMVT และยุทธศาสตร์กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ

2.2 วิเคราะห์ศักยภาพและยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด

2.3 ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบรถไฟ จีน - สปป. ลาว ต่อการเศรษฐกิจภาคเอกชนผู้ประกอบการ และภาครัฐ ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ

3. ขอบเขตด้านประชากร

คือ กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) กับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว ประกอบด้วย

3.1 หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กลุ่มงานยุทธศาสตร์ การพัฒนาจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และยุทธศาสตร์จังหวัดแต่ละจังหวัด 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ

3.2 หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และกลุ่มภาคเอกชนอื่น เช่น บริษัทประชารัฐรักสามัคคีทั้ง 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ ตลอดจนตัวแทน ผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยว ธุรกิจเกษตร ธุรกิจค้าส่งค้าปลีกและการค้าชายแดน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากกรณีไฟฟ้เงิน - สปป. ลาว เป็นการวิจัยเพื่อพัฒนา (Research for Development) โดยใช้เทคนิคการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากกรณีไฟฟ้เงิน - สปป. ลาว ทุกขั้นตอน (Participatory Action Research : PAR) ตั้งแต่การตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในการวางแผน การนำแผนสู่การปฏิบัติการ และการประเมินผลของการดำเนินงาน โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับผลกระทบกรณีไฟฟ้เงิน - สปป.ลาว ได้แก่ ภาคเอกชน (หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด สภาเกษตรจังหวัด บริษัทประชารัฐแต่ละจังหวัด และสมาคมพ่อค้าอื่นๆ) ใน 5 จังหวัด ภาครัฐ หัวหน้าหรือตัวแทนกลุ่มยุทธศาสตร์จังหวัด พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด เกษตรจังหวัด ท่องเที่ยวจังหวัด และหัวหน้าส่วนราชการ ภาคประชาชนที่มีบทบาทสำคัญต่อยุทธศาสตร์และการขับเคลื่อนจังหวัด และผู้ประกอบการในกลุ่มอุตสาหกรรมท่องเที่ยว กลุ่มธุรกิจเกษตร กลุ่มค้าส่งค้าปลีก แลกกลุ่มค้าชายแดน รวมทุกกลุ่มไม่น้อยกว่า 60 ท่าน

2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากกรณีไฟฟ้เงิน- สปป.ลาว

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

วิจัยเชิงคุณภาพ เอกสารที่เกี่ยวข้อง หรือการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาและวิเคราะห์ ระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์จีน ด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่ประเทศ CLMV และประเทศไทยตลอดจนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตอนบน 1 โดยการลงภาคสนามใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In - depth Interview) และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และผู้ประกอบการ

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ของกลุ่มผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย ได้แก่ ถ้อยคำ ประโยค หรือใจความที่ปรากฏในบทสัมภาษณ์ เป็นจำนวนที่ได้แล้วเจนนับจำนวนของถ้อยคำ ประโยคหรือใจความโดยผู้วิจัยได้นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ มาวิเคราะห์ เชิงเนื้อหา จัดความสำคัญ จัดกลุ่มของ เนื้อหา รวมถึงการวิเคราะห์จำแนก และสรุปประเด็นสำคัญ

5. กรอบการวิจัย

จากการตรวจสอบเอกสารเกี่ยวกับทฤษฎี แนวคิด และผลงานวิจัยต่าง ๆ ผู้วิจัยสามารถ สรุปกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว ซึ่งแบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนแรก เป็นขั้นตอนก่อนมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว ดำเนินการศึกษาปัจจัยที่สำคัญ 3 ส่วน ได้แก่

1. บริบทของภาคเอกชน ภาครัฐ กลุ่มจังหวัดหรือสภาพเศรษฐกิจทั่วไปของกลุ่มจังหวัด 5 จังหวัดและผลการพัฒนารถไฟจีน - สปป. ลาว

2. ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบระยะเปียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) แผนยุทธศาสตร์จีนเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CLMVT ภาคตะวันออกเฉียงเหนือประเทศไทย

3. ศึกษาวิเคราะห์แผนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ทั้งภาครัฐและเอกชน เชื่อมโยงกับแผนทุกระดับโดยเอกสารที่เกี่ยวข้อง และความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (stakeholders)

ขั้นตอนที่สอง เป็นกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบและแผนพัฒนาและวิเคราะห์การวางแผนยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของภาคเอกชน เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนย่อย ที่สำคัญ คือ

1. การวิเคราะห์ผลกระทบจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น เอกสารวิจัย เอกสารหน่วยงานร่วมมือระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB)

2. การวิเคราะห์ผลกระทบ จาก การวิจัยเชิงปฏิบัติการ แบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research : PAR) ที่ผสมผสานการใช้เทคนิคในกระบวนการพัฒนา หลายวิธี ได้แก่ เทคนิคการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) เทคนิค SWOT Analysis กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

ขั้นตอนที่สาม เป็นการจัดทำแผนกลยุทธ์ร่วมภาคเอกชน ภาครัฐ ภาคประชาชน เทคนิคการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) เทคนิค SWOT Analysis กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม โดยสรุปผล กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว สามารถ สรุปกรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework)

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทราบศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละจังหวัด และแนวทางการนโยบาย และการขับเคลื่อนนโยบายของเงินต่อกลุ่มประเทศ CLMV และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
2. ได้ทราบแนวทาง ผลกระทบจากการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor) และในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ
3. มีแนวทางในการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการ ภาคเอกชน ภาครัฐในการรองรับการเปลี่ยนแปลงจากผลกระทบรถไฟจีน-สปป.ลาว
4. กลุ่มจังหวัดสามารถจัดทำแผนยุทธศาสตร์แบบบูรณาการกับยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬที่สอดคล้องกับพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม
5. ภาคธุรกิจสามารถนำผลการวิจัยไปเป็นแนวทางในการกำหนดกลยุทธ์ธุรกิจ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ในอนาคตได้
6. นักวิชาการ นักวิจัย สามารถนำผลการศึกษาไปเป็นข้อมูลในการเรียนการสอน และสามารถนำไปใช้ในการอ้างอิงและปรับใช้ในงานวิจัยที่มีลักษณะเนื้อหาเกี่ยวข้องกันหรือยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ

คำจำกัดความ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจ หมายถึง เป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชน ภาครัฐ ภาคประชาชนที่กำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาของแต่ละองค์กรในการเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงจากผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว ซึ่งแสดงถึงวิสัยทัศน์ พันธกิจ และจุดมุ่งหมาย เพื่อการพัฒนาในอนาคตโดยสอดคล้องกับแผนพัฒนาภาคแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนชาติ ระยะ 20 ปี และนโยบายในการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	<p>หมายถึง สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป.ลาว ทำให้ประชากรมีงานทำและยอมรับนับถือระบบเศรษฐกิจของประเทศสามารถยกฐานะทางเศรษฐกิจทั้งส่วนตัวและส่วนรวมให้สูงขึ้นได้ในอัตราที่เหมาะสม โดยที่ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมไม่มีความแตกต่างเหลื่อมล้ำกันมากนักประเทศสามารถรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ มีระบบภาษีอากรที่เหมาะสม และเป็นธรรม สามารถพัฒนาเศรษฐกิจตามแผนที่วางไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีอิสระทางเศรษฐกิจจากต่างประเทศ มีความสามารถทางอุตสาหกรรม เกษตรกรรม พาณิชยกรรม การบริการ ตลอดจนกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุตรธานี เลย หนองคาย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ</p>
ผลกระทบจากรถไฟจีน- สปป.ลาว	<p>หมายถึง ผลที่เกิดต่อเนื่องมาจากนโยบาย การขับเคลื่อนการดำเนินการจากโครงการรถไฟจีน - สปป.ลาว ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางบวกและทางลบด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมต่อภาคเอกชน ภาครัฐ ผู้ประกอบการ กลุ่มต่างๆ และประชาชนพื้นที่ใกล้เคียงคือภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากผลผลิตและผลลัพธ์ทำให้สังคมเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างไร</p>
การพัฒนาอย่างยั่งยืน	<p>หมายถึง เป็นการดำเนินการที่จะทำให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความสมดุลอย่าง ยั่งยืนระหว่างการผลิต การบริโภค ประชากร และขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ</p>
บูรณาการ	<p>หมายถึง การประสานกลมกลืนกันของแผนกระบวนการสารสนเทศ การจัดสรรทรัพยากรการปฏิบัติการผลลัพธ์ และการวิเคราะห์ เพื่อสนับสนุนเป้าประสงค์ที่สำคัญขององค์กรการบูรณาการที่มีประสิทธิภาพเป็นมากกว่าความสอดคล้องไปในแนวทางเดียวกัน (Alignment)</p>

		และจะสำเร็จได้ ก็ต่อเมื่อการดำเนินการของแต่ละองค์ประกอบภายในระบบการจัดการผลการดำเนินการ มีความเชื่อมโยงกันเป็นหนึ่งเดียวอย่างสมบูรณ์
แผนยุทธศาสตร์	หมายถึง	กระบวนการตัดสินใจอย่างมีส่วนร่วมของภาครัฐภาคเอกชน ภาคประชาชน และผู้ประกอบการ เพื่อกำหนดทิศทางในการยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ
ภาคเอกชน	หมายถึง	หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และสมาคมพ่อค้าในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ใน 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ
ภาครัฐ	หมายถึง	หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับ การจัดทำและขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ เช่น กลุ่มยุทธศาสตร์จังหวัด พาณิชยจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด เกษตรจังหวัด และท่องเที่ยวจังหวัด ทั้ง 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ
ภาคประชาชน	หมายถึง	การเคลื่อนไหวของประชาชนเพื่อกำหนดนโยบายสาธารณะโดยตรงด้านเศรษฐกิจได้รับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว โดยไม่ผ่านทางตัวแทนของประชาชน หรือหน่วยงานราชการ เพื่อจะมาให้ความคิดเห็น มุมมอง ผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป.ลาว และจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ด้านเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงจากรถไฟจีน - สปป. ลาว จากพื้นที่ 5 จังหวัด
ผู้ประกอบการ	หมายถึง	ผู้ที่เริ่มก่อตั้งธุรกิจโดยใช้เงินทุนของตัวเองหรือจากแหล่งเงินทุนอื่นๆ และนำความรู้ความสามารถที่ได้ศึกษาเรียนรู้มาใช้ในการบริหารจัดการโดยมุ่งหวังผลกำไร และความเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนในขณะเดียวกันพร้อมยอมรับความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น ที่เป็นกลุ่มสำคัญ เช่น กลุ่มธุรกิจท่องเที่ยว กลุ่มธุรกิจค้าส่งค้าปลีก กลุ่มธุรกิจค้าขายแดน กลุ่มธุรกิจเกษตร และกลุ่มธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ และได้รับผลกระทบจากการขยายตัว

นโยบายจีน และรถไฟจีน – สปป.ลาว และส่งผลต่อ
ในการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก
เฉียงเหนือตอนบน 1 ใน 5 จังหวัด คือ อุตรธานี
หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการดำเนินการวิจัยเรื่อง กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจาการรถไฟจีน - สปป.ลาว มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียง - ตะวันตก (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทย และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ 2 เพื่อศึกษาศักยภาพ วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ภาครัฐ ภาคเอกชน ตลอดจนผลกระทบจาการรถไฟจีน - สปป.ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และ 3. เพื่อสร้างกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 รองรับผลกระทบจาการรถไฟจีน - สปป. ลาว จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู และ บึงกาฬ

เพื่อให้งานวิจัยบรรลุตามวัตถุประสงค์ ผู้วิจัย จึงทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเด็นดังต่อไปนี้ 1. ทิศทางระเบียบเศรษฐกิจ (Economic Corridor) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน 2. แนวคิดเกี่ยวกับรถไฟความเร็ว จีน และโอกาสของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย 3. บริบทและแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 4. แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ 5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และ 6. กรอบแนวคิดในการวิจัยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ทิศทางระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาของโลกด้านต่าง ๆ มีมากขึ้นเรื่อย ๆ มีการพึ่งพาอาศัยและเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศ ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายในหลาย ๆ ด้าน เช่น การค้า การลงทุน การเคลื่อนย้ายแรงงาน เทคโนโลยี ภายใต้การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มรุนแรงและมีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ส่งผลให้โอกาสการพัฒนาและยกระดับการค้ากับกลุ่มประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านมีการวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนามากยิ่งขึ้นกว่าเดิม ส่งผลให้การพัฒนาเศรษฐกิจโลกทั้งปัจจุบันและในอนาคตข้างหน้าจำเป็นต้องหันมาสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจทั้งในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศที่กำลังพัฒนา โดยมีการเปลี่ยนแปลงไปตามระบบกลไกและกฎเกณฑ์ที่ทำการตกลงกันทางการค้าทวิภาคี และภูมิภาค (Regional Trade Agreement) ที่มีจำนวนมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยได้เข้าไปมีส่วนร่วมในระดับเวทีโลกมากขึ้น โดยการรวมกลุ่มของสมาชิกเศรษฐกิจทั้งในระดับพหุภาคี ทวิภาคี และภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตความร่วมมือทางการค้าระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ASEAN ACMECS GMS IMT-GT BIMSTEC และ BRI ซึ่งการประสานนโยบายร่วมกันจะเป็นไป

เพื่อรักษาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน และทำให้โอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศไทยมีมากขึ้น ประเทศไทยมีส่วนร่วมในการกำหนดกติกาต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับผลประโยชน์ของประเทศไทยที่จะได้รับ และมีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในอนาคตตลอดจนการปรับตัวของธุรกิจภาคเอกชนที่จะเข้ามาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีโลกได้จากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อการพัฒนายุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะกลุ่มอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่ง และโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงการพัฒนาเมืองการค้าชายแดนร่วมกันตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ ภายใต้ความร่วมมือทางการค้าระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงได้กำหนดเส้นทางของระเบียงเศรษฐกิจที่จะศึกษาประกอบด้วย 6 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) ประกอบด้วย 3 เส้นทางหลักได้แก่

1.1 แนวระเบียงย่อยด้านตะวันตก (Western Sub Corridor) หรือ R3 เป็นเส้นทางจากคุนหมิง - ผ่านลาว หรือเมียนมาร์ - เชียงราย - กรุงเทพมหานคร ระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร แยกเป็น

1.1.1 เส้นทาง R3A : ไทย - ลาว - จีน (อ.เชียงของ - ห้วยทราย - หลวงนาทา - บ่อเต็น/บ่อหาน - เชียงรุ่ง - คุนหมิง)

1.1.2 เส้นทาง R3B : ไทย - พม่า - จีน (อ.แม่สาย - ท่าขี้เหล็กของพม่า - เชียงตุง - พรหมแดนพม่า - ต้าลี่ ของจีน รวมกับเส้นทาง R3A ที่เมืองเชียงรุ่ง และไปยังคุนหมิง

1.2 แนวระเบียงย่อยด้านตะวันออก (Eastern Sub Corridor) ได้แก่ หานหนิง - ฮานอย ผ่านเส้นทางโหย่วอี (Youyi - PRC) หรือเส้นทางฝางเจิงก่าง (Fangchenggang - PRC) - ตงซิง (Dong Xing - PRC) - มงไค (Mong Cai - VN)

1.3 แนวระเบียงย่อยกลาง (Central Sub Corridor) ได้แก่ คุนหมิง - ฮานอย - ไฮฟอง (Hai Phong - VN) ซึ่งเชื่อมต่อกับไฮเวย์หมายเลข 1 ซึ่งเป็นเส้นทางจากภาคเหนือไปภาคใต้ของเวียดนาม

2. แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9-R9 ระยะทาง 1,320 กิโลเมตร เชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย (ทะเลอันดามัน) เริ่มต้นจากท่าเรือดานัง (Da Nang Port-VN) ผ่านลาว-ไทย-ไปท่าเรือเมาะละหม่งหรือเมาะลำโย (Mawlamyine Port - Myanmar) ตัดกับ NSEC ที่จังหวัดตากและจังหวัดพิษณุโลก

3. แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เชื่อมโยงไทย - กัมพูชา - เวียดนาม - ประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย (Sub Corridor) และ 1 เส้นทาง Inter Corridor ได้แก่

3.1 Northern Sub Corridor ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร - อรัญประเทศ(ไทย) - ปอยเปต - เสียมเรียบ(เสียมราฐ) - สตึงเตริง(Stung Treng) - รัตนคีรี (Rattanakiri) - Ou Ya Dav(กัมพูชา) - PleiKu - Quy Nhon(เวียดนาม) เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว

สำคัญระดับโลกและแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศจากกรุงเทพมหานคร สู่นครวัด และเขาพระวิหาร ในกัมพูชาผ่านตอนกลางของเวียดนามสู่พื้นที่ชายฝั่งเวียดนาม

3.2 Central Sub Corridor ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร เริ่มจากกรุงเทพมหานคร – อัญประเทศ (ไทย) - ปอยเปต – พนมเปญ - บาวเวต(กัมพูชา) - นครโฮจิมินห์ – วุงเต่า (Vung Tau-เวียดนาม) เชื่อมโยงเมืองสำคัญทางการค้า ซึ่งมีประชากรหนาแน่นของทั้ง 3 ประเทศ

3.3 South Coastal Sub Corridor ระยะทาง 970 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานคร – ตราด (ไทย) - เกาะกง – กำปอต (Kampot - กัมพูชา) – ฮาเตียน(Ha Tien) – Ca Mau – Nam Can (เวียดนาม) เชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Seaboard ของไทยกับชายฝั่งของกัมพูชา และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลไทย – กัมพูชา - เวียดนาม (R10)

แผนภาพที่ 2 - 1 เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลไทย – กัมพูชา - เวียดนาม (R10)



ที่มา : ออนไลน์, 2565

3.4 Inter Corridor Link เริ่มจาก สีหนุวิลล์ - พนมเปญ - กราตี – สติงเตริง (Stung Treng) - ดังกาลอ(ตระเปียง ครีล) - ปากเซ - สะหวันนะเขต – เส้นทางนี้เป็นถนนสายหลักที่เชื่อม 3 Sub Corridor เข้ากับแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor)

4. Landbridge : โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมทะเลอ่าวไทยอันดามัน

หรือ Landbridge เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริการด้านคมนาคมขนส่ง โดยกระทรวงคมนาคมบูรณาการรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ เชื่อมต่อกันอย่างไรให้ไร้รอยต่อ ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำมีความทันสมัย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจกับนานาประเทศ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์จากจุดยุทธศาสตร์ของไทยที่เชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกเข้ากับมหาสมุทรอินเดีย (Landbridge) ดังกล่าว เพื่อให้ประเทศไทยอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการผลิตการคมนาคมขนส่งของเอเชีย รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศทำให้สามารถตอบสนองนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ได้กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560-2565) ที่มุ่งเน้นการเปลี่ยนผ่านประเทศจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ผ่านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้น มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 จึงได้เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ในพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช โดยให้เร่งผลักดันแผนงานเบื้องต้นประกอบด้วย โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการระบบรถไฟทางคู่ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพลิกโฉมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน โดยให้เร่งรัดดำเนินการออกแบบและก่อสร้างระบบโลจิสติกส์จากสถานีรถไฟจังหวัดชุมพร เพื่อเชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนอง

5. BIMSTEC : กรอบความร่วมมือทางวิชาการและเศรษฐกิจระหว่าง

7 ประเทศ ในอ่าวเบงกอล ประกอบด้วย บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล ศรีลังกา และไทย โดยเกิดขึ้นจากการริเริ่มของไทย เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2540 ภายใต้ชื่อ BIST-EC (Bangladesh – India – SriLanka – Thailand Economic Cooperation) ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น BIMSTEC เป็นการเชื่อมต่อสานนโยบาย Look West ของไทย มีประชากรรวมประมาณ 1,500 ล้านคน ทั้งนี้ BIMSTEC เป็นกรอบเดียวที่เชื่อมเอเชียใต้เข้ากับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยที่ไทยและเมียนมาเป็นประเทศอาเซียน 2 ประเทศที่เป็นสมาชิก BIMSTEC ทำให้ไทยอยู่ในสถานะเป็นสะพานเชื่อมโยงอนุภูมิภาคทั้งสอง เป็นกลไกหนึ่งที่ไทยสามารถขยายความสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอินเดีย โดยเอเชียใต้เป็นตลาดขนาดใหญ่มีแหล่งวัตถุดิบและทรัพยากรที่สำคัญต่าง ๆ อยู่มาก อาทิ ก๊าซธรรมชาติ และศักยภาพในการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ และอินเดียจะเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจประเทศหนึ่งในอนาคต มีสาขาความร่วมมือ 14 สาขา ประกอบด้วย 1. การค้าและการลงทุน 2. เทคโนโลยี 3. คมนาคม 4. พลังงาน 5. ท่องเที่ยว 6. ประมง 7. เกษตร 8. สาธารณสุข 9. การจัดการสิ่งแวดล้อมและภัยพิบัติ 10. การต่อต้านการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ 11. การลดความยากจน 12. วัฒนธรรม 13. ปฏิสัมพันธ์ในระดับประชาชน 14. การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในขณะเดียวกัน

BIMSTEC เป็นอนุภูมิภาคที่เผชิญปัญหาาร่วมกันหลายด้าน ตั้งแต่ปัญหาฝุ่น PM2.5 การค้ามนุษย์ ความยากจน สภาวะโลกร้อน ภัยพิบัติ ตลอดจนผู้อพยพ และความคิดสุดโต่ง เป็นปัญหาที่ไม่ใช่กิจการภายในประเทศแต่เป็นปัญหาระหว่างประเทศที่ไม่สามารถแก้ไขได้เพียงลำพัง

แผนภาพที่ 2 - 2 กรอบความร่วมมือทางวิชาการและเศรษฐกิจระหว่าง 7 ประเทศในอ่าวเบงกอล



ที่มา : ออนไลน์, 2565

6. BRI : ประเทศในเส้นทาง Belt and Road Initiative ได้แก่ แอฟริกาใต้ 43 ประเทศ ยุโรป และเอเชียกลาง 35 ประเทศ เอเชียตะวันออกและแปซิฟิก 25 ประเทศ ละตินอเมริกาและแคริบเบียน 20 ประเทศ ตะวันออกกลาง และแอฟริกาเหนือ 18 ประเทศ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 6 ประเทศ รวม 147 ประเทศ โครงการ BRI เป็นการรวมตัวโครงการใหญ่ 2 ส่วน เข้าด้วยกันคือโครงการทางบกกับทางทะเล ดังนี้

ทางบก ประกอบด้วยเส้นทางสายใหม่ 6 เส้นทางในการพัฒนา ได้แก่ 1. สะพานเศรษฐกิจยูเรเชียใหม่ New Eurasian Land Bridge Economic Corridor (NELBEC) 2. ระเบียงเศรษฐกิจจีน - มองโกเลีย - รัสเซีย China – Mongolia – Russia Economic Corridor (CMREC) 3. ระเบียงเศรษฐกิจจีน - เอเชียกลาง - เอเชียตะวันตก China – Central Asia – West Asia Economic Corridor (CCWAEAC) 4) ระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรอินโดจีน China – Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC) 5) ระเบียงเศรษฐกิจบังกลาเทศ - จีน - อินเดีย - เมียนมา Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor (BCIMEC) 6) ระเบียงเศรษฐกิจจีน - ปากีสถาน China – Pakistan Economic Corridor (CPEC)

ทางทะเล ประกอบด้วย เส้นทางสายใหม่ทางทะเล ศตวรรษที่ 21 ครอบคลุมทะเลจีนใต้ ช่องแคบมะละกา มหาสมุทรอินเดีย อ่าวเบงกอล ทะเลอาหรับ อ่าวเปอร์เซีย และทะเลแดง และเส้นทางสายใหม่ขั้วโลก Polar Silk Road

ความร่วมมือ 5 ด้าน ภายใต้โครงการ BRI ได้แก่ 1. การประสานงานนโยบาย เป็นการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐบาล และเปลี่ยนนโยบายมหภาคหลายระดับและกลไก การสื่อสารร่วมกัน 2. การเชื่อมโยงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ปรับปรุงการเชื่อมต่อกับแผนการ ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบมาตรฐานทางเทคนิค 3. การค้าที่ไม่มีข้อจำกัด ลดอุปสรรคทางการลงทุนและการค้า สนับสนุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค 4. การบูรณาการด้านการเงิน ประสานงานและร่วมมือด้านนโยบายการเงิน การจัดตั้งสถาบันการเงิน 5. สร้างความผูกพันระหว่างคนกับคน มีการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและวิชาการ รวมถึงการจัดเสวนา และความร่วมมือด้านสื่อสารมวลชน

แผนภาพที่ 2 - 3 BRI : ประเทศในเส้นทาง Belt and Road Initiative



ที่มา : ออนไลน์, 2565

นอกจากเส้นทางถนนแล้วระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor : EC) ยังครอบคลุมถึงการพัฒนาระบบคมนาคมอื่นด้วย ได้แก่ ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ อาทิ กรณี SEC : การพัฒนาเส้นทางรถไฟ (สายปอยเปต – พนมเปญ / สายพนมเปญ - นครโฮจิมินห์ / สายพนมเปญ – สีหนุวิลล์) การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำ (ท่าเรือพนมเปญ / ท่าเรือสีหนุวิลล์ / ท่าเรือ Thi Vai – Vung Tau)

กล่าวโดยสรุป แนวโน้มการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยจำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยผ่านตามระบบกลไกและกฎเกณฑ์ข้อตกลงทางการค้าทวิภาคีและภูมิภาค (Regional Trade Agreement) ซึ่งประเทศไทยได้มีส่วนร่วมในเวทีโลกมากขึ้น โดยการรวมกลุ่มสมาชิกเศรษฐกิจทั้งในระดับพหุภาคี ทวิภาคี และภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งความร่วมมือทางการค้าระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ASEAN ACMECS GMS IMT-GT BIMSTEC และ BRI ซึ่งเป็นการประสานและรักษาผลประโยชน์เศรษฐกิจร่วมกัน และเชื่อมโยงพัฒนาเมืองชายแดนร่วมกันตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ ภายใต้ความร่วมมือทางการค้าระดับภูมิภาค และอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งได้กำหนดเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจสำคัญไว้

6 เส้นทาง อย่างไรก็ตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด คือ แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกตะวันตก (East-West Economic Corridor) หรือเส้นทางหมายเลข 9-R9 ระยะทาง 1,320 กิโลเมตร เชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย (ทะเลอันดามัน) เริ่มต้นจากท่าเรือดานัง (Da Nang Port-VN) ผ่านลาว - ไทย - ไปท่าเรือเมาะละหม่งหรือเมาะลำโย (Mawlamyine Port - Myanmar) ตัดกับ NSEC ที่จังหวัดตากและจังหวัดพิษณุโลก ในการวิเคราะห์และสร้างกลยุทธ์ให้กับพื้นที่ จำเป็นอย่างยิ่งจะต้องนำทิศทางเหล่านี้มาเป็นกรอบในการกำหนดกลยุทธ์เชิงพื้นที่ให้กับภาคเอกชน ในการทำการค้าการลงทุนต่อไป

แนวคิดเกี่ยวกับรถไฟความเร็ว จีน และโอกาสของภาคตะวันออกเฉียงเหนือประเทศไทย

โครงการความร่วมมือรถไฟความเร็วสูงไทย - จีนได้รับความสนใจทั้งในไทย และต่างประเทศ เนื่องจากเป็นโครงการที่มีอิทธิพลต่อนโยบายการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคที่สำคัญยังเป็นองค์ประกอบหลักในการบรรลุ เป้าหมายข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน แม้ว่าโครงการนี้สัมพันธ์กับภาวะ ความไม่คุ้มทุนในแง่ของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ แต่ความสำคัญในการรักษา ความสัมพันธ์ฉันมิตรกับจีนหลังถูกชาติตะวันตกคว่ำบาตร ตั้งแต่ พ.ศ. 2557 และการ พัฒนาภูมิภาคตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติก็เป็นปัจจัยสำคัญที่อธิบายการดำรงอยู่ของโครงการ ซึ่งจากการศึกษาผ่านทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมด้วยแนวคิดรถไฟความเร็วสูงกับการพัฒนาภูมิภาค พบว่า รถไฟ ความเร็วสูง จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจภายในภูมิภาค ส่งเสริมการท่องเที่ยว และ ยกระดับคุณภาพสังคม อันเป็นโอกาสครั้งสำคัญในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียง เหนือของไทย

โครงการความร่วมมือพัฒนารถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย - จีนได้รับความ สนใจ ทั้งในแลต่างประเทศเพราะโครงการนี้ไม่ใช่แค่การยกระดับระบบรางครั้งใหญ่ ของไทยในรอบหลายสิบปี แต่ยังสอดคล้องกับข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (Belt and Road Initiative) 1 ซึ่งประธานาธิบดีสีจิ้นผิง (Xi Jinping) ริเริ่มขึ้นใน พ.ศ. 2556 เพื่อเป็นยุทธศาสตร์หลักในการบรรลุเป้าหมายตามความฝันของจีน (China's Dream) 2 จุดเริ่มต้นของความพยายามในการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ร่วมกับจีนเกิดขึ้นในสมัยนายกรัฐมนตรีอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ โดยใน พ.ศ. 2554 ทั้งสองประเทศได้ลงนามบันทึกความเข้าใจที่มีสาระสำคัญ คือ การสร้างรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย ระยะทาง 615 กิโลเมตร กำหนดแล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2559 ต่อมาในสมัยนายกรัฐมนตรียิ่งลักษณ์ ชินวัตร มีการขยายความร่วมมือกับ จีนในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ภายใต้วงเงินประมาณ 300,000 ล้านบาท ซึ่งมี การตั้งคณะกรรมการร่วมในระดับรัฐมนตรีเพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนและ ทารือข้อตกลงระหว่างสองฝ่าย

โครงการรถไฟความเร็วสูงยังแสดงให้เห็นถึงความสำคัญในฐานะเครื่องมือหลักของการกระชับความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับจีนอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าไทยกำลังเผชิญ ความขัดแย้งทางการเมืองภายในก็ตาม กล่าวได้ว่า ความสัมพันธ์อันดีกับจีนมี ความสำคัญกับทุกกลุ่มทุกพรรค ทั้งในด้านของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการเมือง ระหว่างประเทศ เช่น ตลาดส่งออกหลัก ผู้ลงทุน

รายใหญ่ ตัวแสดงหลักบทเวที การเมืองภูมิภาคและโลก การร่วมมือกับจีนจึงเป็นประโยชน์ต่อการบรรลุเป้าหมายเชิง ยุทธศาสตร์ของประเทศ (Officer no.3 2018) นอกจากนี้ ในมุมมองของจีน โครงการรถไฟความเร็วสูงยังแสดงให้เห็นถึงความสำคัญในฐานะเครื่องมือหลัก ของการกระชับความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับจีนอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าไทยกำลังเผชิญ ความขัดแย้งทางการเมืองภายในก็ตาม กล่าวได้ว่า ความสัมพันธ์อันดีกับจีนมี ความสำคัญกับทุกกลุ่มทุกพรรคทั้งในด้านของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการเมือง ระหว่างประเทศ เช่น ตลาดส่งออกหลัก ผู้ลงทุนรายใหญ่ตัวแสดงหลักบนเวที การเมืองภูมิภาคและโลก การร่วมมือกับจีนจึงเป็นประโยชน์ต่อการบรรลุเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศ (Officer no.3 2018) นอกจากนี้ ในมุมมองของจีน ความสำเร็จของข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางเป็นวาระที่สำคัญที่สุด การร่วมมือกับ ทุกกลุ่มการเมืองจึงเป็นตัวเลือกอันดับแรกเพื่อผลักดันโครงการพัฒนารถไฟความเร็ว สูงให้แล้วเสร็จ (Officer no.4 2018) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งความสัมพันธ์และ

1. ผลประโยชน์เชิงยุทธศาสตร์ความสำคัญเหนือกว่าปัญหาการเมืองภายในของไทย

ดังนั้น ในสมัยนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา (พ.ศ. 2557 -ปัจจุบัน) การสร้างรถไฟความเร็วสูงได้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมภายใต้ “กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการ กระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558 - 2565” ด้วยงบประมาณรวมราว 180,000 ล้านบาท โดยใน พ.ศ. 2560 ได้เริ่มก่อสร้าง เส้นทางช่วงบ้านกลางดง - ปางอโคก ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ขณะที่ยังมีงานก่อสร้างช่วงอื่น ๆ ก็มีการแบ่งสัญญาประมูลงานโยธาในแต่ละช่วงของเส้นทางแล้ว

อย่างไรก็ตาม โครงการความร่วมมือพัฒนารถไฟความเร็วสูงไทย - จีน เกิด ความล่าช้ามาโดยตลอดอันเป็นผลจากการไม่สามารถหาข้อตกลงร่วมได้ โดยเฉพาะ ประเด็นวงเงินช่วยเหลือพร้อมดอกเบี้ย และประเด็นการปฏิบัติตามระเบียบในการเข้า มาทำงานในไทยของวิศวกรและสถาปนิกชาวจีน กอปรกับความแตกต่างของ วัฒนธรรมทางการเมืองและกระบวนการทางกฎหมายซึ่งต้องใช้เวลาสร้างความเข้าใจ (Officer no.1 & Officer no.3 2018) ทำให้นายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ ใช้อำนาจตามมาตรา 44 ในฐานะหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ออกคำสั่งที่ 30 / 2560 เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ซึ่งมีการละเว้นกฎหมายบางมาตราเพื่อให้โครงการเดินหน้าต่อ เช่น พ.ร.บ. วิศวกร พ.ศ. 2542 และ พ.ร.บ. สถาปนิก พ.ศ. 2543 รวมถึงการละเว้นการ บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาของหน่วยงานรัฐเฉพาะใน ส่วนการจัดหาผู้ประกอบการและการเสนอราคา กฎหมายว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ ระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจ้าง พ.ศ. 2544 และระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2544 เป็นต้น

นอกจากนี้ สังคมไทยได้ตั้งคำถามถึงความคุ้มค่าของโครงการ ซึ่งเป็นสิ่ง ทำทหายที่มีผลต่อความเชื่อมั่นต่อการดำเนินโครงการอย่างมาก เพราะจากข้อมูลของ Ministry of Transport (2017) และรายงานศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ ระยะเวลาวิเคราะห์ 30 ปี ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้างของ Office of Transport and Traffic Policy and Planning (2014) หรือสำนักงานนโยบาย

และแผนการขนส่ง และการจราจร (สนข.) พบว่า โครงการช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา มีมูลค่าปัจจุบัน สุทธิ (Net Present Value : NPV)³ - 59,200 ล้านบาท มีอัตราผลตอบแทนทาง เศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR)⁴ อยู่ที่ร้อยละ 8.56 ถ้ารวม ผลประโยชน์เชิงกว้างทาง เศรษฐกิจจะให้ผลตอบแทนอยู่ที่ร้อยละ 11.68 แต่เมื่อ พิจารณาจากระดับความคุ้มทุนที่ร้อยละ 12 ตามเกณฑ์ของธนาคารโลก การสร้าง รถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา จะมีผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (Benefit Cost Ratio: B/C)⁵ ประมาณ 0.7 ขณะที่การประเมินความคุ้มทุน ของโครงการตลอดเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย ก็เป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ ไม่คุ้ม ทุนต่อการดำเนินโครงการหากคิดจากฐานงบประมาณราว 433,000 ล้านบาท จะมี NPV อยู่ที่ - 42,700 ล้านบาท ผลตอบแทน EIRR ร้อยละ 8.49 และ B/C 0.7 แต่ถ้ารวมผลตอบแทนเชิงกว้างทาง เศรษฐกิจ ค่า EIRR จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 11.73 ที่สำคัญหากโครงการไม่มีการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ความเร็วสูงจากจีน จะทำให้โครงการนี้ประสบกับภาระทางการคลังมากขึ้น

ตารางที่ 2 - 1 การคาดการณ์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย

ช่วง	งบฯ (ล้านบาท)	NPV (ล้านบาท)	EIRR (%)	B/C
กรุงเทพฯ - นครราชสีมา	179,600	- 59,200	8.56 (11.68)*	0.7
กรุงเทพฯ - หนองคาย	433,900	- 42,700	8.49 (11.73) *	0.7
นครราชสีมา - หนองคาย**	233,400	- 7,759 (23,239)*	11.45 (13.47)*	0.95
กรุงเทพฯ - หนองคาย***	433,900	- 58,600 (- 19,862)*	6.96 (10.6)*	0.6

* รวมผลประโยชน์เศรษฐกิจเชิงกว้าง

** การเดินรถร่วมระหว่างรถไฟโดยสารกับขบวนสินค้า (กรณีการก่อสร้างรถไฟ ความเร็ว สูงสุด 200 กิโลเมตร / ชั่วโมง ร่วมกับขบวนรถสินค้าความเร็วสูงสุด 120 กิโลเมตร / ชั่วโมง)

*** กรณีโครงการรถไฟความเร็วสูงไม่มีการเชื่อมโยงรถไฟจากจีน

Source : Ministry of Transport (2017) and Office of Transport and Traffic Policy and Planning (2014)

มีความสอดคล้องกับ Lam (2019) ที่วิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้ว่า งบประมาณก่อสร้างของโครงการช่วงแรกอาจสูงถึง 300,000 ล้านบาท ซึ่งเกือบสอง เท่าของงบประมาณที่รัฐตั้งไว้หรือเทียบเท่ากับร้อยละ 2 ของขนาดเศรษฐกิจไทย

พ.ศ. 2560 และจากการคำนวณอัตราดอกเบี้ยชำระหนี้แค่ร้อยละ 1 - 5 แต่อัตราค่าโดยสารตั้งไว้ที่ประมาณ 500 บาท หากรัฐต้องการชำระหนี้ตามระยะเวลาคืนเงินต้น และดอกเบี้ย 20 ปี รถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคายจะต้องมีผู้โดยสาร 50,000 - 85,000 คน / วัน เป็นระยะเวลา 20 ปี ถึงจะชำระหนี้ได้ตามกำหนด แต่ด้วยข้อจำกัดของตู้ขบวนและตารางเวลา การเดินทางทำให้มีความเป็นไปได้ยากที่จะชำระหนี้ได้ภายใน 20 ปี ที่สำคัญการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารของ สนช. รถไฟ ความเร็วสูงเส้นทางนี้จะมีผู้โดยสารในระดับ 50,000 คน / วัน เมื่อเปิดให้บริการไปแล้วสองทศวรรษ

จึงนำไปสู่คำถามที่ว่า เหตุใดโครงการนี้ถึงเดินทางต่อทั้งที่มีความเสี่ยงจาก ความไม่คุ้มทุนก่อให้เกิดหนี้สาธารณะและการขาดทุนสะสมระยะยาว ซึ่งหลายฝ่าย มองว่า ด้วยสถานะของประเทศการยกระดับรถไฟทางคู่ก็เพียงพอต่อสภาพแวดล้อม ของไทยในแง่ของการประหยัดงบประมาณและประโยชน์ใช้สอยทั้งการเดินทางและ การขนส่ง ดังนั้น บทความนี้จึงเริ่มต้นหาคำตอบด้วยการทบทวนวรรณกรรมที่ เกี่ยวข้องกับโครงการความร่วมมือรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทยกับจีน เพื่อเข้าใจ ภาพรวมของความร่วมมือดังกล่าวนี้ ตามมาด้วยทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และแนวคิดรถไฟความเร็วสูงกับการพัฒนาภูมิภาคเพื่อเป็น กรอบในการค้นหาปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการดำรงอยู่ของโครงการ ส่วนที่สาม คือ ผลประโยชน์ในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วยรถไฟความเร็วสูง ได้แก่ การ เติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งเสริมการท่องเที่ยว และยกระดับคุณภาพสังคม ขณะที่ส่วน สุดท้ายเป็นบทสรุปและข้อเสนอแนะเพื่อให้รถไฟความเร็วสูงเป็นประโยชน์สูงสุดต่อ การพัฒนาภูมิภาค วรรณกรรมที่ศึกษาเกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีนมีมากขึ้นอย่าง มีนัยสำคัญในช่วง 2 - 3 ปีที่ผ่านมา ภายใต้บริบทความสัมพันธ์ระหว่าง ยุทธศาสตร์ พัฒนาการรถไฟความเร็วสูงของไทยกับข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีนโดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1.1 ความสอดคล้องระหว่างข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของไทยนำไปสู่การสร้างความร่วมมือด้านรถไฟความเร็วสูง เช่น Punyarata- bandhu and Swaspitchayaskun (2018) ที่มองว่า ความสอดคล้องระหว่างข้อ ริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางกับ ยุทธศาสตร์การค้าของไทยภายใต้ความได้เปรียบจาก ภูมิศาสตร์เป็นปัจจัยขับเคลื่อนโครงการรถไฟความเร็วสูง หรือ Lauridsen (2019) ที่วิเคราะห์ว่า ความพยายามบรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจของจีนเป็นประโยชน์ต่อ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรางของไทยตามระเบียบเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เช่นเดียวกับ Pavličević & Kratz (2018) เห็นว่า การทูตรถไฟความเร็วสูงเป็นการประสานประโยชน์ร่วมระหว่างจีนกับประเทศในภูมิภาค เพราะนอกจากเป็นการสร้างการ เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจแล้วยังเป็นการสนับสนุนการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคไปในคราวเดียวกัน

1.2 ปัจจัยผลักดันหลักโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ได้แก่ 1. ปัจจัยการเมืองระหว่างประเทศเพราะหลังการรัฐประหารใน พ.ศ. 2557 ไทยมีความจำเป็นต้องผูกมิตรกับจีนเพื่อประโยชน์ทางการเมืองระหว่างประเทศ เช่น Busbarat (2016) เห็นว่าการคว่ำบาตรทางการเมืองของชาติตะวันตกส่งผลเสียต่อการดำเนินนโยบายถ่วงดุลของไทย การร่วมมือกับจีนในโครงการรถไฟความเร็วสูงจึงมี ผลประโยชน์ของการเมืองระหว่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ไทยก็พยายามถ่วงดุลอิทธิพลของจีนด้วยการร่วมมือกับญี่ปุ่นพัฒนารถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ สอดคล้องกับ Oh (2018) และ Wu & Chong (2018) ที่เห็นว่าไทยใช้ข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์เป็นพื้นฐานในการร่วมมือด้านระบบรางกับ ญี่ปุ่นเพื่อสร้างอำนาจต่อรองกับจีน และ 2. ปัจจัยเศรษฐกิจ โดย Jiang (2019), Doig (2018), Oh (2018) และ Wu & Chong (2018) มองว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงจะ ช่วยยกระดับเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังติดกับดักประเทศรายได้ปานกลาง ขณะที่ Zha (2015) และ Hewison (2018) ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า การพึ่งพาอาศัยทาง เศรษฐกิจ ในหลายระดับระหว่างไทยกับจีนเป็นสายสัมพันธ์ที่ทำให้รัฐบาลไทยต้อง รักษาความสัมพันธ์ฉันมิตรกับจีน ความร่วมมือผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูงจึงถือ เป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่าย

1.3 ไทยในฐานะจุดเริ่มต้นของการพัฒนาภูมิภาคผ่านการร่วมมือกับจีน และญี่ปุ่น เนื่องจากการแข่งขันระหว่างจีนกับญี่ปุ่นภายใต้ข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง กับความเป็นหุ้นส่วนเพื่อโครงสร้างพื้นฐานที่คุณภาพ (Partnership for Quality Infrastructure) จะเป็นผลดีมากกว่าผลเสียในการพัฒนาภาพรวม เช่น Li & Liu (2018) และ Chan (2018) เห็นว่า การแข่งขันส่งออกโครงสร้างพื้นฐานระหว่างจีน กับญี่ปุ่นเป็นการแข่งขันที่ประเทศหุ้นส่วนจะได้รับประโยชน์ เพราะจะมีตัวเลือกที่สามารถนำมาประยุกต์กับสภาพแวดล้อม ความต้องการและข้อจำกัดของตนได้ ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับ Zhao (2019) ที่มองว่า การแข่งขันด้านการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานระหว่างจีนกับญี่ปุ่น จะช่วยให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้บรรลุ เป้าหมายการเชื่อมโยงอาเซียน

การทบทวนวรรณกรรมทำให้เห็นว่า ท่าทีของชาติตะวันตกหลังรัฐประหาร พ.ศ. 2557 เป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้ไทยใช้โครงการรถไฟความเร็วสูงกระชับความสัมพันธ์ฉันมิตรกับจีนเพื่อประโยชน์ในกิจการต่างประเทศ ขณะเดียวกัน โครงการความร่วมมือรถไฟความเร็วสูงก็สัมพันธ์กับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ทั้งในแง่ของการสร้างความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจและ การยกระดับขีดความสามารถของประเทศ กล่าวได้ว่า ไทยใช้ความสอดคล้องระหว่างยุทธศาสตร์ชาติกับข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางมาสนับสนุนความสัมพันธ์ในลักษณะต่างฝ่ายต่างได้ประโยชน์ ขณะที่อีกด้านหนึ่งเห็นว่า ไทยควรใช้ประโยชน์จากการแข่งขันทางการทูตโครงสร้างพื้นฐานระหว่างจีนกับญี่ปุ่นมาเป็นประโยชน์ในการสร้าง อำนาจต่อรองและเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในภูมิภาคด้วย เงินทุนและองค์ความรู้จากสองชาติมหาอำนาจ อย่างไรก็ตาม วรรณกรรมที่ได้ทบทวนในบทความนี้ยังไม่ได้กล่าวถึงผลประโยชน์ของรถไฟความเร็วสูงต่อการพัฒนาในระดับภูมิภาคมากนัก ซึ่งถือเป็นอีกปัจจัยสนับสนุนการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย ดังนั้น บทความนี้จึงเน้นการศึกษาประโยชน์ของรถไฟความเร็วสูงต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยผ่านทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและแนวคิดรถไฟความเร็วสูงกับการพัฒนาภูมิภาค

2. แนวคิดรถไฟความเร็วสูงกับการพัฒนาภูมิภาค

การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างรถไฟความเร็วสูงกับการพัฒนาภูมิภาคเกิดขึ้นในหลายประเทศ เช่น ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส สเปน เกาหลีใต้ จีน อย่างงานศึกษาของ Hiraishi (2019) ที่พบว่า รถไฟความเร็วสูงขึ้นกันเช่นเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่ม จำนวนนักท่องเที่ยวของเกาะซาโด ในจังหวัดนิกาทะ และเป็นเครื่องมือในการบรรลุ แผนยกระดับรายได้แห่งชาติและการส่งเสริม การเติบโตทางเศรษฐกิจตามระเบียง แปซิฟิก (Pacific Belt Corridor) ที่เริ่มดำเนินการในช่วง ทศวรรษ 1960 อีกทั้งสถานี รถไฟความเร็วสูงได้ช่วยให้เกิดการขยายเมืองโยโกฮามาจากศูนย์กลาง เศรษฐกิจของ เมืองสุฟุที่โดยรอบ หรืออย่างงานของ Vickerman ที่มีข้อสรุปว่า รถไฟขึ้นกันเช่น สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจแก่เมืองตามเส้นทาง ซึ่งทำให้เกิดความแตกต่างด้านการ พัฒนาระหว่าง เมืองที่มีและไม่มีรถไฟความเร็วสูง สอดคล้องกับงานของ Hirota พบว่า ในช่วงทศวรรษ 1980 เมือง ตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายโตโฮคุมี ประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 32 แตกต่างจากเมืองที่ ห่างไกลจากเส้นทางรถไฟที่มีอัตราการเติบโตของประชากรต่ำ ซึ่งการเติบโตของประชากรได้สะท้อน ถึงการเติบโตทาง เศรษฐกิจผ่านการจ้างงานในธุรกิจการค้า อุตสาหกรรม และการก่อสร้าง ซึ่งมีอัตรา การเติบโตทางเศรษฐกิจถึงร้อยละ 16 - 34 ของการเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งหมด

Jiang (2019 : 396 - 401) ศึกษาการเติบโตของภูมิภาคในเกาหลีใต้ที่มีเส้นทาง รถไฟความเร็ว สูง โดยพบว่า รถไฟความเร็วสูงช่วยให้ภูมิภาคที่มีระดับการพัฒนาน้อยสามารถ ยกระดับทางเศรษฐกิจได้ อันเป็นการลดช่องว่างรายได้เฉลี่ยต่อหัวระหว่างภูมิภาค คล้ายคลึงกับผล การศึกษารถไฟความเร็วสูงในฝรั่งเศสและสเปนของ Gutiérrez พบว่า รถไฟความเร็วสูงช่วยสร้าง ความได้เปรียบทางเศรษฐกิจแก่เมืองตามเส้นทาง โดยบริษัทชั้นนำ มีการย้ายสำนักงานไปตามเมือง ต่าง ๆ มากขึ้น เช่น เมืองลียงที่เป็นเมืองสถานีปลายทางของรถไฟความเร็วสูงเส้นทางปารีส - ลียง หรืออย่างในสเปนก็เกิดความแตกต่างของการพัฒนาเศรษฐกิจแต่ละเมืองจากการพัฒนาเครือข่าย ด้านคมนาคม โดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูง

เมื่อวิเคราะห์ด้วยทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบกับแนวคิดรถไฟความเร็วสูงกับการพัฒนาภูมิภาคจะพบว่า การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้วยรถไฟความเร็วสูงเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ขับเคลื่อน โครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย ทั้ง ๆ ที่มีความสัมพันธ์กับ ความไม่คุ้มทุนและภาระทางการคลังระยะยาว ปัจจัยการ พัฒนาภูมิภาคยังมี ความสำคัญมากขึ้นเมื่อปัจจัยการเมืองระหว่างประเทศถูกลดทอนลงหลังไทย กับชาติ ตะวันตกรวมทั้งญี่ปุ่นได้ปรับความสัมพันธ์ทางการทูตกลับสู่ระดับปกติ เห็นได้จากการ เดินทางเยือนของผู้นำไทย การร่วมมือพัฒนารถไฟความเร็วสูงกับญี่ปุ่น และการ ยกเลิกคำสั่งคว่ำ บาตรทางการเมืองและการทหารของสหรัฐฯ การลงทุนรถไฟ ความเร็วสูงจึงเป็นโอกาสครั้งสำคัญ ที่ไทยจะพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้มี ความทัดเทียมและมีความสามารถทางเศรษฐกิจไม่ยิ่ง หย่อนไปกว่าภูมิภาคอื่น

3. รถไฟความเร็วสูงกับการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดของธนาคารโลกในงาน “Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China” (2014) ที่ได้รวบรวมและวิเคราะห์ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กับการยกระดับภูมิภาคของประเทศอังกฤษ เยอรมนี

ญี่ปุ่น และจีน เพื่อเป็นแนวทาง ในการเสนอโอกาสของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วยรถไฟความเร็วสูง ดังนี้

3.1 การเติบโตทางเศรษฐกิจ

ผลผลิตทางเศรษฐกิจในภาพรวม (Total economic output) โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของอัตราการเติบโตของผลิตภาพที่เป็นผลจากการรวมตัว (Agglomeration) ผ่านการศึกษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในภาพรวมหรือราย พื้นที่

รถไฟเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มาตั้งแต่อดีต โดยมีเส้นทางชุมทางบ้านภาชี - หนองคาย และชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี เป็นเส้นทางรถไฟหลักที่ช่วยพัฒนานครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และอุบลราชธานี จนเป็นเมืองเศรษฐกิจของภูมิภาค อย่างไรก็ตาม การขาดความต่อเนื่องในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานระบบรางถือเป็นอุปสรรคในการยกระดับขีดความสามารถของเมืองเหล่านี้ทั้งที่มีความพร้อมในหลาย ๆ ด้าน เช่น จำนวนประชากร ทรัพยากร พื้นที่ อันส่งผลกระทบต่อการพัฒนาในภาพรวมของประเทศด้วย สอดคล้องกับข้อคิดเห็นของ อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ว่าการขาดโครงสร้างพื้นฐานอย่างเพียงพอเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้ขีดความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศลดลง จนกลายเป็นกับดักความเหลื่อมล้ำ (Inequality Trap) เพราะถึงแม้ว่าสถานการณ์ความเหลื่อมล้ำของไทยจะมีแนวโน้มที่ดีขึ้น เห็นได้จาก ค่าสัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาค (GINI coefficient) ของไทยดีขึ้นเมื่อเทียบกับ 10 ปีที่ผ่านมา โดย GINI ด้านรายได้เปลี่ยนแปลงจาก 0.499 ใน พ.ศ. 2550 เป็น 0.453 ใน พ.ศ. 2560 และ GINI ด้านรายจ่ายเปลี่ยนแปลงจาก 0.398 เป็น 0.3646 ขณะที่ช่องว่างทางรายได้ระหว่างกลุ่มประชากรรายได้สูงที่สุดกับรายได้น้อยที่สุดก็ลดลงตามลำดับเช่นเดียวกัน โดยลดลงจาก 25.10 ใน พ.ศ. 2550 เป็น 19.29 ใน พ.ศ. 2560 (Office of the National Economic and Social Development Council 2018) แต่หากพิจารณาเป็นรายภูมิภาค จะพบว่า ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีมูลค่า ผลิตภัณฑ์ภาคใน พ.ศ. 2558 เพียงร้อยละ 9.7 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมของประเทศ แต่มีประชากรมากที่สุดของประเทศประมาณ 22 ล้านคน หรือเกือบหนึ่งในสามของประชากรทั้งประเทศ และมีรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนต่ำเป็นอันดับสองของประเทศ โดยมีรายได้เฉลี่ย 21,000 บาทต่อเดือน (Office of the National Economic and Social Development Council 2018) รถไฟความเร็วสูงจึงเป็นโอกาสในการ ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาค ในฐานะเครื่องมือที่ก่อให้เกิดการ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจจากศูนย์กลางของประเทศไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะ ส่งผลกระทบต่อด้านการสร้างงานสร้างโอกาสธุรกิจ และสร้างเส้นทางเศรษฐกิจในพื้นที่อันเป็นปัจจัยพื้นฐานในการลดช่องว่างการพัฒนาและความเหลื่อมล้ำระหว่างภูมิภาค

ตารางที่ 2 - 2 ผลกระทบทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (หน่วย : ล้านบาท)

ปี (พ.ศ.)	นครราชสีมา	ขอนแก่น	อุดรธานี	หนองคาย
GPP กรณีมีโครงการ				
2565	284,000	234,000	120,000	49,000
2570	315,000 (0.01%)	265,000 (0.01%)	134,000 (0.01%)	53,500 (0.01%)
2575	353,000 (0.03%)	303,000 (0.03%)	152,000 (0.03%)	58,000 (- 0.3%)
2580	383,000 (0.03%)	333,000 (0.03%)	166,000 (0.03%)	62,000 (- 0.2%)
2585	414,000 (2.9%)	363,000 (3.4%)	180,000 (2.7%)	65,000 (2.3%)
2590	444,000 (3.1%)	393,000 (3.7%)	194,000 (2.6%)	69,000 (3%)
2595	474,000 (2.9%)	423,000 (3.5%)	209,000 (2.8%)	72,000 (2%)
GPP กรณีไม่มีโครงการ				
2565	284,000	234,000	120,000	49,000
2570	312,400	262,100	133,300	53,000
2575	343,100	292,600	147,800	56,600
2580	371,200	320,300	161,100	60,000
2585	401,600	350,500	175,500	63,500
2590	429,900	378,300	188,800	66,900
2595	460,100	408,400	203,100	70,500

ที่มา : Office of Transport and Traffic Policy and Planning, 2014

ตารางที่ 2 - 2 แสดงให้เห็นถึงตัวเลขการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Product : GPP) ในช่วง พ.ศ. 2565 - 2595 ของจังหวัดในภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย ได้แก่ นครราชสีมา ขอนแก่น อุตรดิตถ์ และหนองคาย จากการวิเคราะห์พบว่า ในช่วง 20 ปีแรกของการเริ่มเดินรถ การเติบโตแทบไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญระหว่างมีหรือไม่มีโครงการรถไฟความเร็วสูง อีกทั้งจังหวัด หนองคาย ยังมีอัตราการเติบโตที่ถดถอยเมื่อมีรถไฟความเร็วสูง เพราะผลิตภัณฑ์หลักของจังหวัด อย่างภาคการเกษตรลดลงอันเป็นผลสืบเนื่องของการพัฒนาชุมชนเมืองที่มากขึ้น แต่เมื่อก้าวสู่ พ.ศ. 2585 - 2595 ทุกจังหวัดมีอัตราการเติบโต GPP ในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 2.9, 3.5, 2.7 และ 2.4 ตามลำดับ กล่าวได้ว่า ในช่วงสองทศวรรษแรกเป็นเวลาของการปรับตัวและการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานต่าง ๆ เพื่อบูรณาการกับรถไฟความเร็วสูง ซึ่งเมื่อมีการพัฒนาตามแผนงานแล้วเมือง ตามแนวเส้นทางรถไฟก็จะมีอัตราการเติบโตที่ก้าวหน้ามากขึ้น

นอกจากนี้ อดีตรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมยังยืนยันว่า การพัฒนารถไฟ ความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคายจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภูมิภาค โดยเฉพาะ การสร้างโอกาสจากการเข้าถึงสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน โดยหากสามารถเปิดให้บริการได้ภายใน พ.ศ. 2564 จะช่วยสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจแก่เมืองตามแนวเส้นทางรถไฟรวมแล้ว ประมาณร้อยละ 11.68 และเมื่อเปิด ให้บริการเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคายแล้ว จะก่อให้เกิด ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในภาพรวมร้อยละ 13.52 (Thansettakij, 2017) ซึ่งเจ้าหน้าที่ สนข. (2018) ได้เสริมว่าการพัฒนาระบบรางเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคเป็นการกระจายการพัฒนาทั้งด้าน เศรษฐกิจและสังคม และเมื่อระบบโครงข่ายเสร็จสมบูรณ์จะทำให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางด้าน คมนาคมและขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก่อให้เกิด ผลกระทบเศรษฐกิจเชิงกว้าง ในแต่ละเมือง

อย่างไรก็ตาม หนึ่งในความท้าทายของการสร้างความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจ ในภูมิภาค คือ ความเป็นชุมชนเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟ เพราะปัญหาความคั่งค้างทางเศรษฐกิจ ของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หนองคาย เป็นผลจากจำนวน ผู้โดยสารที่มีความเกี่ยวข้องกับจำนวนประชากรในพื้นที่ ซึ่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยยังขาดจำนวนประชากรในเมือง และเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่จะช่วยให้เส้นทางรถไฟความเร็วสูงมีความคั่งค้างทางเศรษฐกิจ (Oh 2018 : 546) สอดคล้องกับผลการศึกษารถไฟความเร็วสูงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ของ Hiratsuka (2019) ที่วิเคราะห์ถึงความท้าทายของรถไฟ ความเร็วสูงกับการยกระดับเศรษฐกิจในภูมิภาคของไทย โดยพบว่า การขาดความเป็นชุมชนเมือง ของจังหวัดตามเส้นทางรถไฟความเร็วสูงส่งผลต่อเส้นทางเศรษฐกิจและการลงทุน ซึ่งจากตัวอย่าง การวิเคราะห์เส้นทางรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - ระยอง ก็แสดงให้เห็นว่า GDP ของประเทศ ช่วง 10 ปี (พ.ศ. 2568 - 2577) เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.07 และถ้ามีการเชื่อมต่อกับสามสนามบิน นานาชาติ พร้อมกับมีรถไฟออกจากขานขาลาทุก ๆ 30 นาที จะช่วยเพิ่ม GDP ได้แค่ร้อยละ 1.84 สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นของการพัฒนาแบบองค์รวมควบคู่ไปกับรถไฟ ความเร็วสูงเพื่อประโยชน์ สูงสุดในการกระตุ้นเศรษฐกิจระดับภูมิภาค

กล่าวได้ว่า โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพียงลำพังไม่อาจกระตุ้นการเติบโตเศรษฐกิจระดับภูมิภาคได้อย่างเต็มที่จำเป็นต้องอาศัยปัจจัยอื่น ๆ ควบคู่กัน โดยเฉพาะการพัฒนาชุมชนเมืองซึ่งช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุน อันต้องอาศัย ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนร่วมด้วยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้มีการเชื่อมโยงเพื่อกระจายคนและสินค้าไปตามเมืองใกล้เคียง เพื่อให้เกิดการพัฒนาไปพร้อมกันจากการเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงบริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เช่นเดียวกับข้อคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ สนข. (พ.ศ. 2561) ที่มองว่าการพัฒนาโครงข่ายระบบรางที่ครอบคลุมและทั่วถึงจะเป็นปัจจัยสำคัญของการพัฒนาเมือง เนื่องจากจะเกิดการเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาค จังหวัดกับจังหวัด และไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งก่อให้เกิดโครงข่ายของความร่วมมือทั้งด้านเศรษฐกิจและการแลกเปลี่ยนประชาชนอันเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเมืองในภูมิภาคของไทย โดยสามารถยกระดับการพัฒนาเมืองสู่การเป็นศูนย์กลางในด้านต่าง ๆ อาทิ การคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ การค้าและการลงทุนทั้งในระดับประเทศและนานาชาติ ดังนั้น ในปัจจุบันจึงมีการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่และรถไฟฟ้ามหานครความเร็วสูง ได้แก่ รถไฟฟ้าทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ รถไฟเส้นทางระยองเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตกเชื่อมโยงตาก - ขอนแก่น - นครพนม และรถไฟฟ้ามหานครในขอนแก่น

3.2 การยกระดับคุณภาพสังคม

สังคมและสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ผลกระทบจากการกระจายรายได้ การประหยัดพลังงาน ประหยัดเวลา อนุรักษ์พื้นที่ ประหยัดน้ำ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และลดปัญหาความยากจน

การยกระดับคุณภาพสังคมเป็นเป้าหมายหลักของทุกประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงความตั้งใจจะยกระดับคุณภาพของสังคมให้ดีขึ้นภายใต้แนวคิดประเทศไทย 4.0 ผ่านการดำเนินยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี สำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือแม้ว่าปัญหาจราจรหรือสิ่งแวดล้อมจะไม่หนักเท่ากรุงเทพฯ และปริมณฑล เนื่องจากความเป็นชุมชนเมืองยังอยู่ในระดับที่รองลงมา แต่ก็พบว่าในหลายสถานการณ์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือต้องเผชิญกับความท้าทายเหล่านี้ เช่น ปัญหารถติดและอุบัติเหตุบนถนนมิตรภาพช่วงเทศกาลวันหยุด โดยจากสถิติภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ เช่นใน พ.ศ. 2557 - 2558 มีมากกว่า 12,000 คดี สาเหตุสำคัญ เช่น ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด เมฆ สุม่า ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ถนนมืด/ชำรุด/แคบ เป็นต้น (National Statistical Office 2019) ขณะที่ในช่วงเดือนมกราคม - มีนาคมของทุกปี ภาคตะวันออกเฉียงเหนือก็มีการตรวจพบฝุ่นละออง PM 2.5 เกินค่ามาตรฐานไม่น้อยกว่าภูมิภาคอื่น สาเหตุสำคัญมาจากการเผาพื้นที่เกษตรและการใช้ยานพาหนะ (Pollution Control Department 2019) ดังนั้น การพัฒนาระบบรางเพื่อยกระดับคุณภาพสังคมจึงเป็นวาระสำคัญในการดำเนินนโยบายของไทย หากอ้างอิงจากผลการศึกษาในหลายประเทศพบว่า รถไฟฟ้าความเร็วสูงมีส่วนสำคัญในการยกระดับคุณภาพทางสังคมทั้งการลดปัญหาจราจร ลดเวลาเดินทาง ลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษจากการใช้รถยนต์ เป็นต้น

ตารางที่ 2 - 3 การคาดการณ์การยกระดับคุณภาพสังคมจากรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย (หน่วย : ล้านบาท)

รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ - หนองคาย				
ปี (พ.ศ.)	ลดการใช้รถ	ลดเวลา เดินทาง	ลดอุบัติเหตุ	ลดมลพิษ
กรณีเชื่อมโยงเงิน				
2565	4,200	4,200	51	3,700
2575	6,000	7,100	93	5,400
2585	7,600	12,000	153	6,900
2595	8,500	18,000	217	7,600
กรณีไม่เชื่อมโยงเงิน				
2565	4,100	4,700	51	3,700
2575	5,900	7,900	93	5,300
2585	7,600	13,500	152	6,800
2595	8,400	19,900	216	7,600

ที่มา : Office of Transport and Traffic Policy and Planning, 2014

ตารางที่ 2 - 3 แสดงถึงประโยชน์ต่อสังคมของการพัฒนารถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคาย ทั้งในกรณีเชื่อมโยงและไม่เชื่อมโยงเงิน โดยทั้งสองกรณีมีความแตกต่างไม่มากนัก เนื่องจากการคาดการณ์ผลประโยชน์เชิงสังคม เฉพาะในประเทศเท่านั้น โดยพบว่า รถไฟความเร็วสูงสามารถยกระดับคุณภาพสังคมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ ทั้งจากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ การประหยัดเวลาในการเดินทาง การลดค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุ และการลดค่าใช้จ่าย ด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีการเพิ่มขึ้นแบบอัตราก้าวหน้าหลังจากเริ่มเดินทาง

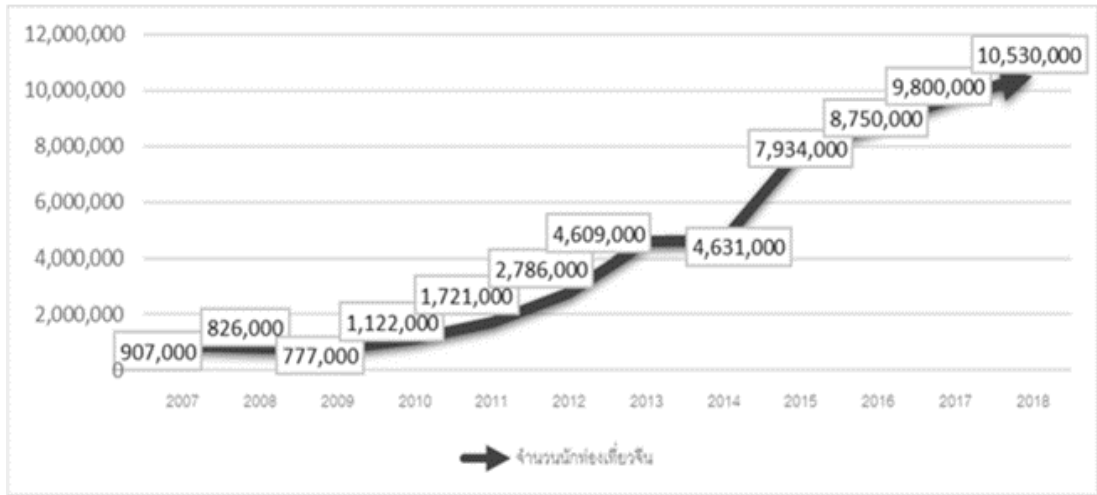
นอกจากนี้ รถไฟความเร็วสูงจะช่วยลดการย้ายถิ่นของแรงงาน สืบเนื่องจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอัตราการโยกย้ายแหล่งทำงานเข้ามาในเขตพื้นที่ อุตสาหกรรมทั้งกรุงเทพฯ ปริมณฑล และภาคตะวันออก การมีรถไฟความเร็วสูงจะลด ปัญหาดังกล่าวนี้ เพราะรถไฟความเร็วสูงเป็นการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วสามารถ เดินทางแบบ Business Trip ระหว่างภูมิภาคหรือจังหวัด ขณะเดียวกันก็มีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีในเชิงพาณิชย์ รวมทั้งเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจท้องถิ่นทั้งภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมทั้งทางตรงและทางอ้อมจนเกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการจ้างงานภายในท้องถิ่นและลดอัตราการย้ายถิ่นทำงานไปยังพื้นที่ห่างไกลบ้านเกิด (Office of Transport and Traffic Policy and Planning 2014 and officer no.2 2018) นำไปสู่ การลดความแออัดในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอีกด้วย

3.3 การส่งเสริมการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวสามารถสะท้อนถึงผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงต่อการพัฒนาภูมิภาคอย่างน้อยในช่วงแรกของการเปิดดำเนินการ จำนวนนักท่องเที่ยวจะเป็นตัวชี้วัดที่แสดงให้เห็นถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาค หากต้องการศึกษาอย่างละเอียดอาจแบ่งเป็นจำนวนนักท่องเที่ยว การใช้จ่าย หรือจำนวนวันที่พัก สอดคล้องกับงานศึกษาของ Blanquart & Koning (2017) ที่พบว่า รถไฟความเร็วสูงจะช่วยสร้างผลกระทบทางเศรษฐกิจท้องถิ่นในระยะสั้นผ่านการบริโภคจากการท่องเที่ยวหรือการพักอาศัยที่นานขึ้น โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเดินทางระยะกลางและไกลกับเครื่องบิน

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมสำคัญในการสร้างรายได้แก่ประเทศไทย ซึ่งใน พ.ศ. 2561 ไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวมากถึง 3 ล้านล้านบาท เฉพาะรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ มีถึง 2 ล้านล้านบาท ทำให้ไทยเป็นประเทศที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวมากเป็นอันดับ 4 ของโลก (The Standard 2019) สำหรับภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ แม้ว่าจะมีสถานที่ท่องเที่ยวหลากหลาย แต่รายได้จากการท่องเที่ยวใน พ.ศ. 2558 กลับมีเพียง 74,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.4 ของรายได้การท่องเที่ยวรวมทั้งประเทศ โดยจำนวนนักท่องเที่ยวเกือบทั้งหมดหรือร้อยละ 95 เป็นคนไทย ซึ่งอุปสรรคหลักในการส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ แหล่งท่องเที่ยวอยู่ห่างไกลกันแต่ขาดการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว (Office of the National Economic and Social Development Council 2018) รถไฟความเร็วสูง จึงเป็นเครื่องมือในการยกระดับการท่องเที่ยวในภูมิภาคได้ ทั้งในแง่ ของความสะดวกต่อการเดินทางตามแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่บริเวณใกล้เคียงเส้นทาง รถไฟและการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีน ที่กลายมาเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติรายใหญ่ของไทย อย่างใน พ.ศ. 2561 นักท่องเที่ยวชาวจีนคิดเป็นร้อยละ 40 ของชาวต่างชาติที่เดินทางท่องเที่ยวในไทยทั้งหมด มีการใช้จ่าย ประมาณ 580,000 ล้านบาท หรือคิดเป็นครึ่งหนึ่งของรายได้จากการท่องเที่ยว ทั้งหมดของไทย และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปีตั้งแต่แผนภาพ ที่ 2-3 ด้านล่าง ดังนั้นรถไฟ ความเร็วสูงเส้นทางคุนหมิง – สิงคโปร์ จะกลายเป็นเส้นทางสายท่องเที่ยวสำคัญภายใน อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในอนาคต

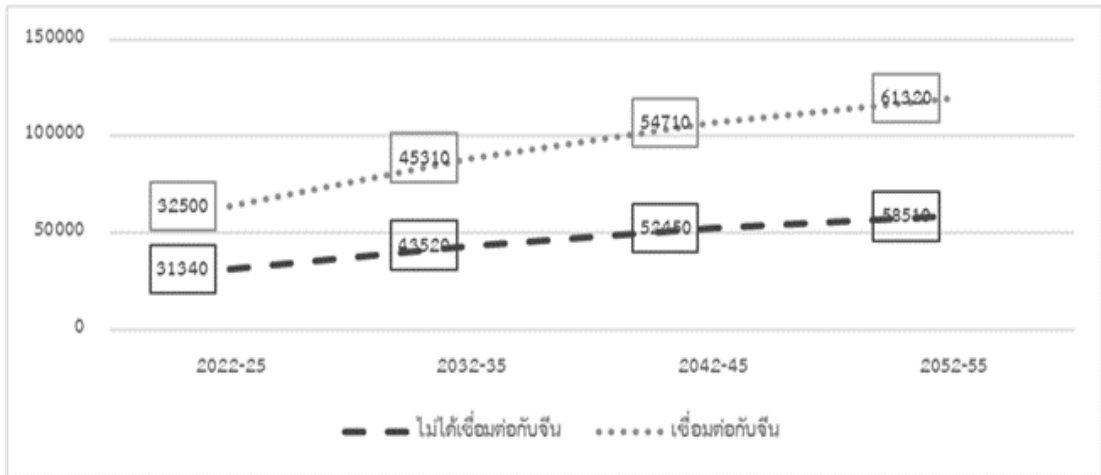
แผนภาพที่ 2 - 4 จำนวนนักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้าประเทศไทย (ค.ศ. 2007 - 2018)



ที่มา : Ministry of Tourism and Sport (2019) and National Statistical Office, 2019

นอกจากนี้ สนข. ได้คาดการณ์จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ - หอนงคายในสองกรณี คือ เชื่อมต่อและไม่เชื่อมต่อกับจีน แม้ว่าทั้งสองกรณีมีจำนวนผู้โดยสารแตกต่างกันประมาณ 2,000 คน แต่เมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายระบบรางทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างประเทศควบคู่กันไป ก็อาจส่งผลให้จำนวน ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้ เพราะที่ผ่านมากการขาดแคลนโครงข่ายขนส่งสาธารณะมีผลต่อจำนวนนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะชาวต่างชาติที่ไม่สะดวกในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล สอดคล้องกับรายงานของสถาบันวิจัย เพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) พ.ศ. 2556 ที่ได้อธิบายจุดเด่นของรถไฟความเร็วสูงที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางและท่องเที่ยว โดยพบว่า รถไฟความเร็วสูงสามารถแข่งขันกับการเดินทางด้วยเครื่องบินได้ ซึ่งจะได้เปรียบกว่าการเดินทางรูปแบบอื่นภายในระยะ 100 - 500 กิโลเมตร แม้ว่าผู้โดยสารจะนิยมเดินทางด้วยรถยนต์ในระยะ 100 - 200 กิโลเมตร และเดินทางด้วยเครื่องบินในระยะ 500 กิโลเมตร แต่ความถี่ในการให้บริการของรถไฟความเร็วสูงจะช่วยประหยัดเวลาเมื่อเทียบกับการเดินทางโดย เครื่องบิน รวมทั้ง มีบทบาทเป็นระบบฟีดเดอร์แทนการบินระยะสั้นอีกด้วย (Sussangkarn & Ongkittikul, 2013) เช่นเดียวกับงานศึกษาการรถไฟความเร็วสูงของ จีนที่พบว่า รถไฟความเร็วสูงมีผลทำให้จำนวนผู้โดยสารสายการบินในจีนลดลง (Chen 2015; Li et al. 2019)

แผนภาพที่ 2 - 5 การคาดการณ์จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าความเร็วสูง (หน่วย : คน / เที่ยว / วัน)



ที่มา : Office of Transport and Traffic Policy and Planning, 2014

ทั้งนี้ จากข้อมูลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พ.ศ. 2561 ชาวต่างชาติ 10 อันดับแรกที่เดินทางมาท่องเที่ยวภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด คือ สปป. ลาว (63,900) สหรัฐฯ (54,000) ฝรั่งเศส (37,900) อังกฤษ (35,100) ญี่ปุ่น (34,200) เยอรมนี (23,100) เนเธอร์แลนด์ (22,800) จีน (22,700) ออสเตรเลีย (14,700) และมาเลเซีย (12,400) มีการใช้จ่ายเฉลี่ย 1,740 บาท /คน/วัน โดยยานพาหนะที่นักท่องเที่ยวนิยมใช้มากที่สุด คือ ยานพาหนะส่วนบุคคล รถประจำทาง เครื่องบิน และรถไฟ ตามลำดับ เช่นเดียวกับการเลือกวิธีเดินทางท่องเที่ยวของชาวต่างชาติที่เลือกเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล(43,700) รถประจำทาง (14,100) เครื่องบิน (9,000) รถไฟ (4,000) และอื่น ๆ (2,100) ตามลำดับ กล่าวได้ว่า ด้วยข้อจำกัดของระบบขนส่งสาธารณะทำให้รายได้ส่วนใหญ่มาจากนักท่องเที่ยวชาวไทยที่นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางท่องเที่ยวเห็นได้ชัดเจนว่า การขาดโครงสร้างระบบรางที่ทันสมัยและครอบคลุมมีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยว ทำให้รถไฟเป็นทางเลือก สุดท้ายของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ ดังนั้น การพัฒนาระบบรางภายในภูมิภาคทั้งรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ และรถไฟฟ้ามหานครในเมืองจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี โดยเส้นทางรถไฟความเร็วสูงคุนหมิง - สิงคโปร์จะเป็นโอกาสที่ช่วยเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้มากขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงอย่าง สปป. ลาว จีน รวมทั้งมาเลเซีย ที่นิยมท่องเที่ยว ประเทศไทยเป็นทุนเดิม

กล่าวโดยสรุปการร่วมมือพัฒนารถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย - จีนในสมัยนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ มีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าตัวเลขจากรายการศึกษาคงเหมาะสมทั้งความคุ้มค่าของผลตอบแทนด้านการเงินและเศรษฐกิจจะไม่สู้ดีนัก แต่เมื่อมองผ่านทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและแนวคิดรถไฟความเร็วสูงกับการพัฒนาภูมิภาคจะพบว่า การดำรงอยู่ของโครงการได้รับการขับเคลื่อนด้วยปัจจัยการเมืองระหว่างประเทศซึ่งจีนเป็นมหาอำนาจที่มีความสำคัญต่อการดำเนินนโยบายต่างประเทศของไทย รวมทั้ง

โอกาสในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ จากการศึกษาพบว่า รถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคายจะช่วยยกระดับภาคตะวันออกเฉียงเหนืออย่างน้อย 3 ด้าน ดังนี้

ประการแรก สนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ รถไฟความเร็วสูงจะเป็น โอกาสในการสร้างความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจและกระจายรายได้ ซึ่งเป็นหนทางที่จะ ลดความเหลื่อมล้ำระหว่างภูมิภาคของไทย จากผลการคาดการณ์การเติบโต GPP ใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือพบว่า ช่วงแรกของการเปิดเดินรถอัตราการเติบโตยังคงมีไม่มากนัก เนื่องจากเป็นช่วงเวลาของการพัฒนาปัจจัยอื่น ๆ ให้เติบโตแบบองค์รวม เช่น โครงข่ายระบบขนส่งมวลชน การพัฒนาสาธารณูปโภค เป็นต้น แต่เมื่อประเมินในระยะยาว จังหวัดที่อยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟจะมีอัตราการเติบโตที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนเมื่อเทียบกับกรณีที่ไม่มีโครงการรถไฟความเร็วสูง

ประการที่สอง รถไฟความเร็วสูงเป็นโอกาสในการยกระดับคุณภาพสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพราะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรทั้งการลดระยะเวลา เดินทางและลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุดที่ทำให้ ถนนสายหลักอย่างมิตรภาพเกิดปัญหาการติดและอุบัติเหตุ และยังช่วยลดปัญหามลพิษจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลด้วย อีกทั้งการสร้างงานและความรุ่งเรืองทาง เศรษฐกิจถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะลดการโยกย้ายถิ่นฐานซึ่งเป็นการสนับสนุนสถาบัน ครอบครัวที่เป็นรากฐานของสังคมคุณภาพในอีกทางหนึ่ง

ประการที่สาม รถไฟความเร็วสูงเป็นโอกาสของการท่องเที่ยวภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากการขาดแคลนโครงข่ายขนส่งสาธารณะ ทำให้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ขณะที่การเดินทางด้วยรถไฟมีความนิยมน้อยที่สุด ดังนั้น การพัฒนารถไฟความเร็วสูงจะช่วยเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีนและอาเซียนที่กลายเป็นนักท่องเที่ยวรายใหญ่ของไทย ซึ่งเส้นทางรถไฟความเร็วสูงคุณหมิง - สิงคโปร์จะเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่สำคัญของไทยและภูมิภาค

ทั้งนี้ รถไฟความเร็วสูงเพียงปัจจัยเดียวไม่อาจจะช่วยให้ไทยบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาประเทศและภาคตะวันออกเฉียงเหนือจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนา และสนับสนุนด้วยปัจจัยอื่น ๆ เพื่อให้รถไฟความเร็วสูงเป็นเครื่องมือพัฒนาภูมิภาคที่มีประโยชน์สูงสุด โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. พัฒนาชุมชนเมือง หนึ่งในปัจจัยที่ส่งผลให้รถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ - หนองคายถูกประเมินว่าไม่คุ้มค่าทั้งอัตราผลตอบแทนทางการเงินและเศรษฐกิจ คือ เมืองตามแนวเส้นทางยังขาดความเป็นชุมชนเมืองที่มากพอต่อการดึงดูดผู้โดยสาร นักธุรกิจ และนักท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการจัดสรร ที่ดิน การวางผังเมือง และการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนาชุมชนเมืองที่เหมาะสมต่อการใช้รถไฟความเร็วสูงอย่างคุ้มค่า

2. พัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะระบบรางที่จะเป็นเส้นทางคมนาคมหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ รถไฟทางคู่และรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งจะเป็นพีดีเคอร์ในการกระจายคนและสินค้าจากเมืองตามแนวทางเส้นทางรถไฟ ความเร็วสูงสู่เมืองใกล้เคียง เช่นเดียวกับข้อเสนอของ Inthara et al. (2017) ที่เห็น ว่า การเชื่อมโยงระบบรางกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนารถไฟทางคู่ควบคู่กัน ไปจะช่วยเสริมสร้างประโยชน์ด้านการพัฒนาระบบรางของประเทศได้ดียิ่งขึ้น อนึ่ง ปัจจุบันทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกำลังพัฒนาระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ เพื่อรองรับรถไฟ

ความเร็วสูง เช่น รถไฟฟ้าทางคู่ในเส้นทางชุมทางถนนจิระ - หนองคาย, มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ, ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี รวมทั้งเส้นทางใหม่อย่างบ้านไผ่ - นครพนม ที่เป็นส่วนหนึ่งของระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก และรถไฟฟ้าในเมืองขอนแก่น

3. ใช้ประโยชน์พื้นที่สถานีและโดยรอบเพื่อสร้างผลกำไรจากบทเรียนและประสบการณ์ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงของญี่ปุ่น พบว่า การใช้ประโยชน์จากพื้นที่สถานีในเชิงเศรษฐกิจจะเป็นช่องทางหนึ่งในการเพิ่มผลกำไรของรถไฟความเร็วสูง อาทิ ร้านขายของ ร้านอาหาร ศูนย์บริการประชาชน รวมถึงการพัฒนาที่ดินบริเวณรอบสถานีรถไฟเพื่อการลงทุนและการจัดตั้งสำนักงาน จะช่วยสร้างความน่าสนใจในการเดินทางผ่านรถไฟความเร็วสูง (Bugalia & Ram 2019; Hiratsuka 2019)

4. ส่งเสริมความเป็นท้องถิ่นนิยม โดยให้คนท้องถิ่นและหน่วยงานภายในพื้นที่รู้สึกถึงการเป็นเจ้าของร่วมอย่างกรณีญี่ปุ่น ในแต่ละสถานีจะมีการวางแผนงานร่วมกับท้องถิ่นตามศักยภาพของแต่ละพื้นที่ เช่น การท่องเที่ยวอุตสาหกรรม เป็นต้น เพื่อให้รถไฟความเร็วสูงเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาของแต่ละพื้นที่ (Bugalia & Ram 2019)

บริบทและแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. ข้อมูลเพื่อพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1.1 ข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพ

1.1.1 ที่ตั้ง อาณาเขต และขนาดพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แนวเส้นรุ้งที่ 16-18 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 100 - 103 องศาตะวันออก มีพื้นที่โดยรวมประมาณ 34,346.28 ตร.กม. หรือประมาณ 21,466,425 ไร่ คิดเป็นประมาณร้อยละ 24.08 และร้อยละ 6.69 ของพื้นที่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศไทย ตามลำดับ มีพื้นที่เป็นอันดับ 2 ของภาค รองจากกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) ดังนี้

ด้านทิศเหนือ ติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว)

ด้านทิศตะวันออก ติดกับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ได้แก่ จ.สกลนคร และ จ.นครพนม

ด้านทิศตะวันตก ติดกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ได้แก่ จ.เพชรบูรณ์ และ จ.พิษณุโลก

ด้านทิศใต้ ติดกับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ได้แก่ จ.ขอนแก่น และ จ.กาฬสินธุ์

แผนภาพที่ 2 - 6 ข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพ



ที่มา : ออนไลน์, 255

1.2 ลักษณะภูมิประเทศ/ลักษณะภูมิอากาศ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีพื้นที่โดยรวมประมาณ 34,346.28 ตร.กม. หรือประมาณ 21,466,425 ไร่ คิดเป็นประมาณร้อยละ 24.08 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และร้อยละ 6.69 ของประเทศไทย ตามลำดับ มีพื้นที่เป็นอันดับ 2 ของภาค รองจากกลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) มีพื้นที่ป่าไม้ประมาณ 3,452,762.57 ไร่ หรือร้อยละ 21.92 ของพื้นที่ป่าไม้ภาค และร้อยละ 3.37 ของประเทศ โดยจังหวัดอุดรธานี มีพื้นที่มากที่สุด คือ 11,730.30 ตารางกิโลเมตร หรือ 7,331,439 ไร่ รองลงมาคือ จังหวัดเลย (11,424.61 ตรม./7,140,382 ไร่) จังหวัดบึงกาฬ (4,305 ตรม./2,690,625 ไร่) หนองบัวลำภู (3,859.09 ตรม./2,411,929 ไร่) และจังหวัดหนองคาย (3,027.28 ตรม./1,892,050 ไร่)

1.3 โครงสร้างพื้นฐาน

1.3.1 ทางอากาศ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีเที่ยวบินที่สามารถเดินทางมายังกลุ่มจังหวัดฯ วันละกว่า 33 เที่ยวบิน ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เป็นศูนย์กลางการบินของภาคอีสาน เนื่องจากเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจชายแดนของอีสานบน 1 ตั้งอยู่ใกล้เขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างจังหวัดหนองคาย และนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว เพียง 50 กิโลเมตร ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี จึงเป็นส่วนสำคัญของยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน โดยในปี 2561 มีจำนวนผู้ใช้บริการรวม 2,651,242 คน ในส่วนแผนการบริหารท่าอากาศยานอุดรธานี จะมีการขยายอาคารที่พักผู้โดยสารและจะผลักดันให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เป็นศูนย์กลางการบินของภาคอีสาน เพราะปัจจุบันมีความต้องการในการเดินทางมาก โดยเฉพาะเที่ยวบินตรงจากประเทศในแถบยุโรปกำลังเติบโตสูงมาก ในอนาคตมีโอกาส ที่จะเปิดบินตรงยุโรป - อุดรธานี ท่าอากาศยานอุดรธานีมีพื้นที่อากาศยาน 2,000 ไร่ ความยาวของทางวิ่ง 45x3,048 เมตร

ลานจอดท่าอากาศยานรองรับได้ 11 ลำ รองรับผู้โดยสารได้จำนวน 1,200 คนต่อชั่วโมง จำนวนที่จอดรถยนต์ 665 คัน มีเที่ยวบินวันละกว่า 29 เที่ยวบิน เป็นเที่ยวบินอุดรธานี - กรุงเทพมหานคร วันละกว่า 20 เที่ยวบิน อุดรธานี - เชียงใหม่ วันละ 4 เที่ยวบิน อุดรธานี-หาดใหญ่ วันละ 1 เที่ยวบิน อุดรธานี - อุตะเกา วันละ 2 เที่ยวบิน อุดรธานี-ภูเก็ต วันละ 1 เที่ยวบิน อุดรธานี – อุบลราชธานี วันละ 1 เที่ยวบิน ท่าอากาศยานเลย เป็นท่าอากาศยานศุลกากร มีเที่ยวบินเลย-กรุงเทพ วันละ 4 เที่ยวบิน (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)

1.3.2 ทางบก กลุ่มจังหวัดมีถนนเชื่อมโยงเส้นทางเดินรถระหว่างจังหวัดในกลุ่มจังหวัดที่สำคัญได้แก่ เส้นทางหมายเลข 2 หรือถนนมิตรภาพ เชื่อมโยงถนนพหลโยธินจากกรุงเทพมหานคร-สระบุรี-นครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย จากจังหวัดอุดรธานีมีเส้นทางเชื่อมโยงไปจังหวัดหนองบัวลำภู และเลย ด้วยเส้นทางหมายเลข 210 เชื่อมโยงไปยังจังหวัดสกลนคร และนครพนม ด้วยเส้นทางหมายเลข 22 เส้นทางเชื่อมโยงเลยบิรมโขง จากจังหวัดเลย-หนองคาย ได้แก่เส้นทางหมายเลข 211 จากจังหวัดหนองคาย-บึงกาฬ ด้วยเส้นทางหมายเลข 212 สภาพถนนแต่ละเส้นทางมีความสะดวกในการเดินทางและมีถนนสายรองเชื่อมจากถนนสายหลักเข้าไปในพื้นที่ของแต่ละจังหวัดในกลุ่มจังหวัด การคมนาคมทางราง ตารางเดินทางโดยรถไฟ จากหนองคาย-กรุงเทพมหานคร วันละ 5 เที่ยว (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ในระยะเวลาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 กลุ่มจังหวัดมีโครงการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญได้แก่

โครงการทางเลี้ยวเมืองหนองคายด้านตะวันออก

โครงการรถไฟทางคู่ สายขอนแก่น-หนองคาย

โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย

ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีความโดดเด่นในเรื่องภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ อารยธรรม และวัฒนธรรมประเพณี มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และธรรมชาติ ที่ตั้งงามจำนวนมาก มีทรัพยากรแร่ธาตุทางเศรษฐกิจที่สำคัญ อาทิ เหล็ก แมงกานีส ยิปซัม มีการขุดพบที่จังหวัดเลย โปแทส พบที่จังหวัดอุดรธานี และแบไรต์ พบที่จังหวัดเลย และหนองบัวลำภู เป็นต้น มีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่ 2/2558 อยู่ที่อำเภอเมืองหนองคาย และอำเภอสระใคร จังหวัดหนองคาย มีการสร้างนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ซึ่งได้รับการอนุมัติโครงการจากคณะกรรมการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) โดยนิคมแห่งนี้ จะถูกออกแบบเพื่อนำร่องรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย คือ

1. อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะและประกอบรถยนต์
2. อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์
3. อุตสาหกรรมเหล็กชิ้นกลางและชิ้นปลาย
4. อุตสาหกรรมยางพาราชิ้นปลาย
5. อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์วัสดุก่อสร้าง

ส่วนในภาคการเกษตรมีผลผลิตพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และยางพารา โดยในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ที่ผ่านมามีทิศทางการพัฒนาต่างๆ ดังนี้

1. ด้านเศรษฐกิจและสังคม การค้าและการลงทุน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้มุ่งเน้นการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและสังคม การค้าและการลงทุน โดยส่งเสริมและสนับสนุน ให้ผู้ประกอบการ บริษัท ได้มีการขยายฐานการลงทุนและพัฒนาศักยภาพของธุรกิจให้สามารถแข่งขัน กับคู่แข่งทั้งภายในประเทศและต่างประเทศได้อย่างมั่นคง และยั่งยืน ตลอดจนสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนให้สนใจมาตั้งฐานการผลิต ในกลุ่มจังหวัด เนื่องจากทำเลที่ตั้งของกลุ่มจังหวัดที่มีความได้เปรียบภูมิภาคอื่นๆ ในเรื่องของภัยพิบัติ และอุทกภัยที่มีจำนวนน้อยกว่า และในภาคบริการไม่ว่าจะเป็นโรงแรม ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้า กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีความได้เปรียบกว่า กลุ่มจังหวัดอื่น โดยมีสถานประกอบการมากมายที่มีชื่อเสียง อาทิ โรงแรมเซ็นทารา แอนด์คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ อุดรธานี ห้างสรรพสินค้า เซ็นทรัลพลาซ่าอุดรธานี ร้านอาหาร VT แหนมเมือง จังหวัดอุดรธานี ร้านอาหารแดงแหมเมือง จังหวัดหนองคาย ร้านกาแฟ ดี มีนา อำเภอกุเรื่อ จังหวัดเลย เป็นต้น

นอกจากนี้ กลุ่มจังหวัดฯ ยังมีแผนและโครงการที่จะสนับสนุนผู้ประกอบการ SME, SMEs ให้มีความเข้มแข็งและพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันกับตลาดในภูมิภาคอื่นๆ และต่างประเทศได้ พร้อมกับการกระจายรายได้ไปยังพ่อค้าแม่ค้า ตลาด วิสาหกิจชุมชน ฯลฯ สร้างการจ้างงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่เพื่อสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำของรายได้ระหว่างเมืองและชุมชนให้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีการพัฒนาทั้งในด้านเศรษฐกิจและด้านสังคมและการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนไปพร้อมกัน

2. ด้านการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะเป็นการท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นการ “ท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ในเรื่องของอารยธรรมและประวัติศาสตร์” โดยจัดทำโครงการสนับสนุนการพัฒนาเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและน่าสนใจของกลุ่มจังหวัด ให้มีการเดินทางที่สะดวกสบายและมีความปลอดภัย ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและจัดทำ คู่มือท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด โดยมีเส้นทาง (Routes) การท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยวและผู้เดินทางสัญจรสามารถเดินทางท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด อาทิ หากเดินทางจากกรุงเทพมหานคร โดยเส้นทางรถยนต์จากถนนมิตรภาพ ต้องการจะไปเที่ยวอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย สามารถเดินทางผ่านมาที่จังหวัดอุดรธานีได้ก่อนเป็นจังหวัดแรก โดยอาจแวะพักแรม หรือเที่ยวชมพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากตัวเมืองอุดรธานี หรือแวะซื้อของฝากของที่ระลึกต่างๆ จากนั้นเดินทางต่อไปยัง จังหวัดหนองบัวลำภู สามารถแวะชมพิพิธภัณฑสถานหอยหินโบราณ 150 ล้านปี และซากฟอสซิลไดโนเสาร์ อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภูหรือไหว้สักการะศาลสมเด็จพระนเรศวรมหาราช ก่อนที่จะเดินทางไปยังจังหวัดเลยได้ เมื่อไปถึงอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย ก็ยังสามารถที่จะข้ามไปยังฝั่งประเทศลาวได้ หรือหากมีเวลาในช่วงวันหยุดยาวก็สามารถเดินทางด้วยรถยนต์ไปต่อยังผาตากเสื้อ อำเภอสังคม จังหวัดหนองคาย ซึ่งมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในธีมของทัศนียภาพและการผจญภัยที่สวยงาม

มีการสร้างสกายวอล์ค ที่ยื่นจากหน้าผาทำให้สามารถมองเห็นทิวทัศน์ที่งดงามชายฝั่งแม่น้ำโขงได้ ซึ่งกำลังเป็นสถานที่ท่องเที่ยว ที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก สำหรับผู้ที่ชื่นชอบธรรมชาติสามารถเดินทางต่อไปยังจังหวัดบึงกาฬ เพื่อชมทิวทัศน์ และเล่นน้ำตกตามฤดูกาลได้ จากนั้นสามารถเดินทางจากจังหวัดบึงกาฬในเส้นทางลัดสู่จังหวัดอุดรธานี เพื่อเดินทางกลับกรุงเทพมหานครได้ ซึ่งในอนาคตกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จะได้พัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดอุดรธานี ให้มีความสะดวกสบายและมีความปลอดภัย ในการสัญจรมากยิ่งขึ้น

3. ด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร เน้นการใช้นวัตกรรม เพื่อต่อยอดการผลิตให้สามารถเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนการผลิต ส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตร ทั้งการบริโภค และการแปรรูป เพื่อภาคอุตสาหกรรมเกษตร ตลอดจนสามารถนำผลผลิตทางการเกษตรไปใช้ในอุตสาหกรรมอื่นๆ อาทิ อุตสาหกรรมยานยนต์จากการนำยางพาราไปสร้างมูลค่า เป็นยางรถยนต์ เป็นต้น สนับสนุนการสร้างเครือข่าย และให้ความรู้กับกลุ่มเกษตรกร กลุ่ม OTOP และวิสาหกิจชุมชนในเรื่องของการตลาด และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าทางการเกษตร ส่งเสริมการใช้เกษตรปลอดภัยจากสารเคมี และต่อยอดพัฒนาสู่เกษตรอินทรีย์ ในอนาคต เชื่อมโยงการเกษตร และการท่องเที่ยวให้เกษตรกร พ่อค้าแม่ค้าสามารถจำหน่ายสินค้าทางการเกษตร ผลไม้ OTOP ในเส้นทาง (Routes) การท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยวและผู้เดินทางสัญจรในกลุ่มจังหวัด ได้ส่งเสริมการปลูกข้าวหอมมะลิสายพันธุ์ที่ใช้น้ำน้อย เนื่องจากการผลิตข้าวของประเทศไทย และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประสบปัญหามากมาย มีสาเหตุจากการทำเกษตรที่ใช้น้ำมาก ฝนไม่ตกต้องตามฤดูกาล และใช้ปุ๋ยเคมีที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศสูงมาก เป็นสาเหตุสำคัญของหนี้สินชาวนา ซึ่งรัฐบาล ต้องใช้เงินจำนวนมหาศาลมาประคองและสนับสนุน

1.4 บทบาทการพัฒนา

1.4.1 เป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนที่สำคัญ อันเนื่องมาจากปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ได้แก่อุตสาหกรรม อาทิ รถไฟรางคู่จากด่านเชียงของ - หอนงคาย เขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 จังหวัดหนองคาย นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี สนามบินนานาชาติอุดรธานี ซึ่งมีเที่ยวบินจำนวนมากที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีทรัพยากรแร่ธาตุทางเศรษฐกิจที่สำคัญมากมาย ซึ่งในระยะที่ผ่านมาห้วงปี พ.ศ. 2558 - 2559 ได้มีนักลงทุนจากบริษัท ในกรุงเทพมหานครมาร่วมลงทุนธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ จำนวนมาก อาทิ Land&Houses บุญถาวร CP ลุมพินี ฯลฯ นอกจากนี้ ยังมีการขยายตัวของโรงแรม ที่พัก และรีสอร์ท อีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 รวมทั้ง ให้ความสำคัญกับภาคเอกชน และประชาชน ได้มีส่วนร่วมในการจัดทำแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด มีการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากภาคเอกชน และประชาชน มีองค์กรภาคเอกชนที่มีความเข้มแข็ง ได้แก่ หอการค้า สภาอุตสาหกรรม และสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งร่วมผนึกกำลังกับกลุ่มจังหวัดเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ของกลุ่มจังหวัดให้มีความเข้มแข็ง และสามารถแข่งขันกับกลุ่มจังหวัดอื่นๆ และอาเซียนได้ โดยการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนดังกล่าว มุ่งเน้นการสร้าง ความเข้มแข็งควบคู่

ไปกับการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ส่งเสริมสถานประกอบการและโรงงานให้ได้รับรองมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อมระดับชาติหรือสากล

1.4.2 เป็นแหล่งการท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ในเรื่องของอารยธรรมและประวัติศาสตร์ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอัตลักษณ์ในเรื่องของอารยธรรมและประวัติศาสตร์มากมาย ที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวและไม่สามารถลอกเลียนแบบได้ อาทิ อารยธรรมล้านช้าง เป็นอารยธรรมดั้งเดิมของชนเผ่าที่อาศัยอยู่ในแถบลุ่มแม่น้ำโขง อารยธรรมห้าพันปี พบที่ตำบลบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี เป็นแหล่งข้อมูลและการศึกษาชาติพันธุ์มนุษย์ ทำให้ได้เรียนรู้วิถีชีวิตของคนไทยย้อนหลังไปกว่า 5,000 – 7,000 ปี ซึ่งเป็นยุคสมัยก่อนประวัติศาสตร์จากการขุดค้นพบร่องรอยเครื่องปั้นดินเผา เครื่องสำริด และโครงกระดูกของมนุษย์ จังหวัดหนองคาย เลย และบึงกาฬ มีความเชื่อและความศรัทธาพญานาค ซึ่งเป็นเรื่องราวที่เชื่อกันว่าพญานาคอาศัยอยู่ในแม่น้ำโขง หรือเมืองบาดาลและมีความเชื่อมโยงกับพุทธประวัติในสมัยของพระสัมมาสัมพุทธเจ้า จังหวัดหนองบัวลำภู มีศาลสมเด็จพระนเรศวรมหาราชสร้างขึ้นเพื่อเป็นอนุสรณ์ เมื่อครั้งสมเด็จพระนเรศวรมหาราชเสด็จ ยกกองทัพมาที่ตำบลหนองบัวลำภู เมื่อ พ.ศ. 2117 เพื่อไปช่วยพระเจ้ากรุงหงสาวดี ที่กรุงศรีสัตนาคณหุต (เมืองเวียงจันทน์) เป็นต้น ซึ่งจะทำให้นักท่องเที่ยวมีแนวโน้มสนใจการท่องเที่ยวมากขึ้น นอกจากนี้ ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ที่เป็นที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยว อาทิ ผาตากเสื้อ น้ำตกชะแนน น้ำตกเจ็ดสี ภูกระดึง ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแนวผจญภัย (Adventure) มีการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมประเพณี เช่น ประเพณีบุญหลวง และการละเล่นผีตาโขน จังหวัดเลย ประเพณีออกพรรษาและชมบั้งไฟพญานาคจังหวัดหนองคาย และบึงกาฬ ซึ่งทั้ง 2 เทศกาลนี้ เป็นที่รู้จักและมีชื่อเสียง ตลอดจนมียอดห้องพักโรงแรมเต็มตลอดทั้งเทศกาล

1.4.3 เป็นแหล่งการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรที่เน้นการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนการผลิต ส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตรทั้งการบริโภคและการแปรรูปเพื่อภาคอุตสาหกรรมเกษตร โดยการนำองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามามีส่วนร่วมช่วยทำให้กระบวนการผลิตและแปรรูป มีคุณภาพ และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดการใช้สารเคมีในภาคการเกษตร ซึ่งจะทำให้เกษตรกรลดต้นทุน ในการผลิตลงได้ อีกทั้งยังเป็นการรักษาคุณภาพของดินและน้ำให้สามารถเพาะปลูกได้ผลผลิตอย่างต่อเนื่อง ในระยะยาว ส่งเสริมให้ความรู้การบริหารจัดการด้านการตลาด การกระจายสินค้า พัฒนาระบบการขนส่งสินค้าเส้นทางคมนาคมให้มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย น้อมนำเศรษฐกิจพอเพียงและเกษตรทฤษฎีใหม่ มาใช้กับเกษตรกร ชวนาลาดการพึ่งพาจากภาครัฐ และสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้กับเกษตรกร ชวนา แปรรูปสินค้าทางการเกษตรเพื่อให้สามารถเก็บรักษาผลผลิตไว้ได้นานขึ้น ตลอดจนนำไปใช้ในอุตสาหกรรมที่กำลังเป็นที่ต้องการ เช่น การผลิตยางรถยนต์ การใช้เอทานอลเป็นพลังงานทดแทนน้ำมัน เป็นต้น

จากนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาข้างต้น จึงได้มีการวิเคราะห์ และรวบรวมประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยแบ่งออกมาเป็นมิติการพัฒนาที่สำคัญๆ

2. สรุปปัญหา และความต้องการในพื้นที่

จากการเก็บข้อมูลและรับฟังปัญหาจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และประชาชนในพื้นที่ต่างๆ ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 สามารถสรุปประเด็นปัญหา และความต้องการในแต่ละมิติออกมา ได้ดังต่อไปนี้

2.1 ประเด็นเศรษฐกิจในภาพรวม เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ทั้งด้านข้อมูลและโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะเส้นทางหลักภายในกลุ่มจังหวัด เช่น ครอบคลุมก่อสร้างขยายถนน 4 เลน เป็นถนน 6 เลน เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดอุดรธานี หนองบัวลำภู เลย และถนนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดหนองคายและจังหวัดบึงกาฬ ตลอดเส้นทางก่อสร้างถนนวงแหวนรอบสองจังหวัดอุดรธานี เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรแออัดและการเชื่อมโยงระบบคมนาคมภายในกลุ่มจังหวัดปรับโครงสร้างการผลิตให้หลากหลายและมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นและขยายฐานการผลิต โดยการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และเพิ่มประสิทธิภาพของแรงงานทั้งภาคการเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ รวมทั้งส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่น ให้ได้รับการพัฒนาต่อยอดทั้งในเชิงพาณิชย์และการใช้ประโยชน์ร่วมกัน ควรพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย การเจรจาจับคู่ธุรกิจ พัฒนาเทคโนโลยีการผลิต สนับสนุนข้อมูลการวิจัย ด้านการผลิต การตลาดให้ผู้ประกอบการสินค้า OTOP ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีการส่งออกไปต่างประเทศหลากหลายประเภท เช่น อาหาร, เครื่องดื่ม, ผ้า และเครื่องแต่งกาย, สมุนไพรที่ไม่ใช่อาหาร, ประเภทของใช้ควรมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องในตลาดเป้าหมายต่างประเทศ และควรส่งเสริมกลุ่มที่มีความพร้อมในการส่งออกให้ได้รับมาตรฐานผลิตภัณฑ์ เช่น มาตรฐาน อย.,มอก.,GMP,Q,Organic Thailand, IFOAM เป็นต้น

การจัดทำโครงการ Road Show ควรมีการศึกษาตลาดก่อนนำสินค้าในกลุ่มจังหวัดไปจำหน่ายและสินค้าที่นำไปจำหน่ายต้องมีมาตรฐานผลิตภัณฑ์ เช่น มาตรฐาน อย.,มอก., GMP, Q,Organic Thailand,IFORM เป็นต้น การคัดเลือกผลิตภัณฑ์ที่ไปแสดงและจำหน่ายในต่างประเทศควรมีศักยภาพในการผลิตได้ตามความต้องการของลูกค้า ถ้ามีการสั่งซื้อในปริมาณมากยกระดับจุดอ่อนปรนที่มีศักยภาพและความพร้อมให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อประโยชน์ทางการค้าและการบริการระหว่างประเทศ

2.2 ประเด็นด้านการเกษตรปลอดภัยสู่เกษตรอินทรีย์อย่างเป็นระบบการพัฒนาคุณภาพผลผลิตทางการเกษตรและสินค้าเกษตรหลักให้ได้มาตรฐานในรูปแบบของเกษตรปลอดภัยและอาหารปลอดภัย โดยให้ความสนใจการพัฒนาประเด็นปัจจัยการผลิต อันได้แก่ ปริมาณและคุณภาพน้ำ ดิน สิ่งแวดล้อม พันธุ์พืชและด้านปศุสัตว์ที่มีคุณภาพ เพื่อต่อยอดไปสู่ระบบการค้าการลงทุนและอุตสาหกรรมเกษตรการพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรและการจัดระบบชลประทานอย่างเป็นระบบครอบคลุมพื้นที่การเกษตร และมีความยั่งยืนการกำหนดราคาผลผลิต การเกษตรจะต้องให้เกษตรกรผู้ผลิตมีอำนาจต่อรองผลผลิตของตนเองได้ โดยผ่านสถาบันเกษตรกรสินค้าแต่ละชนิด ทั้งนี้ เกษตรกรควรพัฒนาสินค้าให้มีคุณภาพที่ดี หรือมีการแปรรูปที่ตอบโจทย์ความต้องการของตลาดเฉพาะ (Niche Market) สนับสนุนให้สถาบันการศึกษาในพื้นที่ทำการวิจัยและพัฒนา (Research and Development : R&D) ในการเพิ่มผลิตผลทางการเกษตรที่ปลอดภัยและ

แปรรูปผลิตภัณฑ์เกษตร เพื่อเพิ่มมูลค่าให้สูงขึ้นส่งเสริมให้เกิดเกษตรกรรุ่นใหม่และมีความรู้ เพื่อสามารถยกระดับขีดความสามารถในการผลิตให้สูงขึ้นและให้ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพ มาตรฐานปลอดภัยตามความต้องการของตลาดส่งเสริมอาชีพ/เพิ่มทักษะการประกอบอาชีพ เพื่อเพิ่มรายได้ให้เกษตรกรในช่วงนอกฤดูทำการเกษตร

2.3 ประเด็นด้านอุตสาหกรรม สร้างศูนย์กระจายสินค้าและขนถ่ายสินค้าที่ได้มาตรฐาน ควรกำหนดพื้นที่รองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมที่ชัดเจนกำหนดหลักเกณฑ์การควบคุมมลภาวะให้ผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมปฏิบัติตามจริงจึงกำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุในโรงงาน รวมถึงการเตือนภัยพิบัติจากโรงงานที่จะมีผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบการก่อสร้างสะพานคู่ขนานสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 1 จังหวัดหนองคาย-เวียงจันทน์ เพื่อบรรเทาความแออัดในการขนส่งสินค้าและการคมนาคมบริเวณสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 1 วางแผนด้านแรงงานร่วมกับสถาบันการศึกษาเพื่อเตรียมคน รองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นิคมอุตสาหกรรม,ธุรกิจการนำเข้า-ส่งออกโลจิสติกส์เพื่อตอบโจทย์ด้านการผลิตและความต้องการของตลาดแรงงานในอนาคต

2.4 ประเด็นด้านการท่องเที่ยว การพัฒนาการท่องเที่ยว การบริการและการส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมประเพณี ควรให้ความสำคัญการพัฒนาแหล่งและเส้นทางท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานการท่องเที่ยวที่เป็นสากล ตลอดจนการพัฒนาสินค้า OTOP เพื่อการท่องเที่ยวบูรณาการเรื่องการท่องเที่ยวภายในกลุ่มจังหวัด โดยการทำให้เส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกันตามแนวเส้นทางต่างๆ เช่น เส้นทางหมายเลข 210 จากอุดรธานี-หนองบัวลำภู-เลย, เส้นทางหมายเลข 211 เลียบลำน้ำโขงจากหนองคาย-บึงกาฬ,เส้นทางหมายเลข 211 เชื่อมโยงกับเส้นทางหมายเลข 2195 เลียบลำน้ำโขงและลำน้ำเหือง จากหนองคาย - เลย เป็นต้นเพิ่มรายละเอียดเรื่องราว (STORY) ของแหล่งท่องเที่ยวแต่ละแห่ง เพื่อสร้างความน่าสนใจยิ่งขึ้นส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับอาหารปลอดภัย โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวคนสูงอายุ ที่เดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น มีแนวโน้มที่ต้องการบริโภคอาหารเพื่อสุขภาพและสินค้าเกษตรปลอดภัยมากขึ้น

2.5 ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์ใช้ประโยชน์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งดิน น้ำและป่าไม้ ในระบบลุ่มน้ำ โดยเน้นการลดปัญหาการแพร่กระจายดินเค็ม การชะล้างพังทลายของหน้าดิน ลดการพังทลายของตลิ่งริมแม่น้ำโขงและลุ่มแม่น้ำในกลุ่มจังหวัด เพิ่มพื้นที่ป่าไม้ในเขตต้นน้ำและป่าสงวนเสื่อมโทรม รวมทั้งการพัฒนาสิ่งแวดล้อมให้น่าอยู่เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีการใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสมทั่วถึงพอเพียง เพื่อให้เป็นฐานการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน โดยอาศัยกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคการพัฒนาทุกภาคส่วน โดยเฉพาะชุมชนในพื้นที่ การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรป่าและระบบนิเวศการจัดการมลพิษด้านขยะมูลฝอยซึ่งเป็นปัญหาสำคัญในการพัฒนาเมืองใหญ่ ซึ่งควรได้รับการพิจารณาแก้ไขอย่างบูรณาการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขยะ อย่างเป็นระบบและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

2.6 ประเด็นด้านความมั่นคง พัฒนาศักยภาพคน ชุมชน ในพื้นที่ชายแดน รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนการฝึกกำลัง เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงชายแดนพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านกลไกความร่วมมือทุกระดับและส่งเสริม/สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่และชุมชนตามแนวชายแดนเพื่อความมั่นคงภายใต้การมีส่วนร่วมเสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยแก่ประชาชน รวมถึงให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมในการแก้ไขปัญหาในท้องถิ่นจัดระบบการบริหารจัดการแรงงาน จาก สปป.ลาว และเวียดนาม ตามจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนต่างๆ ให้มีความรัดกุม

3. เป้าหมายการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

“เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ ศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน” ความหมาย เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีการเกษตรชั้นนำ (การเพาะปลูกพืชต่าง ๆ รวมทั้งการเลี้ยงสัตว์ และการประมง) เกษตรกรในกลุ่มจังหวัดมีอาชีพ มีรายได้ ผลผลิตจากการเกษตรชั้นนำเพื่อการแปรรูปสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ตามความต้องการของตลาด ด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรมชั้นนำ ศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีการค้า การลงทุน การค้าชายแดน และการบริการ เช่น ค่าปลีก ค่าส่ง การส่งออก การธนาคาร การประกันภัย ฯลฯ รวมถึงสาขาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ โลจิสติกส์ เป็นต้น ที่จะขยายสู่การค้าสากลกับนานาชาติอารยประเทศ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประตูการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค การท่องเที่ยวมาตรฐานสากล กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มีอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมาตรฐานสากล สนองความต้องการของตลาดท่องเที่ยว เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำในระดับประเทศ และระดับโลก เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน กระบวนการพัฒนาเมืองเพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีมีความสุขได้รับโอกาสที่เท่าเทียมมีความสามารถในการแข่งขันทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ อันจะก่อให้เกิดความเป็นเอกภาพของเมืองและชุมชน และมีการบริหารราชการอย่าง โปร่งใส ยุติธรรม โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาทุกขั้นตอน

3.1 เป็นเมืองที่มีสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและที่อยู่อาศัยที่สะอาดและปลอดภัย

3.2 มีระบบนิเวศอยู่ในภาวะสมดุลภาพและยั่งยืน

3.3 มีชุมชนเข้มแข็งช่วยเหลือเกื้อกูลไม่เอาัดเอาเปรียบ

3.4 ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนด ควบคุม ตัดสินใจ เกี่ยวกับเรื่องที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ

3.5 ประชาชนได้รับการตอบสนองต่อความจำเป็นพื้นฐานของชีวิต

4. กรอบการดำเนินงานการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด

โดยให้มีความสอดคล้องกับหลักการบริหารงานเชิงพื้นที่แบบบูรณาการไปจนถึงยุทธศาสตร์ชาติ สามารถบริหารงาน แก้ปัญหา และพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการของประชาชนให้ได้รับประโยชน์สูงสุด กรอบการดำเนินงานการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 - 2570) อยู่ภายใต้นโยบาย หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำแผนพัฒนาภูมิภาคที่คณะกรรมการบูรณาการนโยบายพัฒนาภาค (ก.บ.ภ. คณะกรรมการนโยบายการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.น.จ.) คณะกรรมการบริหารงานกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.บ.ก.) และคณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ (ก.บ.จ.) กำหนดไว้ เป็นเครื่องมือในการกำหนดเป้าหมายและความต้องการด้านพัฒนาพื้นที่ของภาค ที่ต้องมีความเชื่อมโยงกันในระดับภูมิภาคและ/หรือระหว่างประเทศ โดยผ่านช่องทางการดำเนินงานของกลุ่มจังหวัดฯ เพื่อขับเคลื่อนและเชื่อมโยงให้เป็นไปตามเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 - 2570) ร่วมกันระหว่างภาคราชการ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ประชาชน สถาบันการศึกษา ส่งเสริม สนับสนุน กระตุ้นให้เกิด การดำเนินงานพัฒนาในพื้นที่ โดยได้กำหนดตำแหน่งการพัฒนา “ศูนย์กลางการท่องเที่ยวอารยธรรมลุ่มน้ำโขง” ประกอบไปด้วย

- 4.1 ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและวัฒนธรรมของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- 4.2 การพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 4.3 ผลិតภัณฑ์และสินค้าทางการเกษตรมูลค่าสูงและได้มาตรฐาน

เป้าประสงค์การพัฒนา

1. เศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
2. ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันทางการผลิต การค้า การลงทุน การค้าชายแดน และการท่องเที่ยว โดยใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น เทคโนโลยีและนวัตกรรม
3. รักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
4. ยกระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิต

ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตอนบน 1

1. อัตราการขยายตัวมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดสบายดี เพิ่มขึ้นร้อยละ 5
2. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าชายแดนของกลุ่มสบายดี เพิ่มขึ้นร้อยละ 5
3. รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5
4. สัดส่วนคนจนในพื้นที่กลุ่มจังหวัดสบายดี ลดลงร้อยละ 5
5. สัดส่วนปริมาณขยะที่กำจัดถูกต้องต่อปริมาณขยะที่เกิดขึ้นร้อยละ 3

5. ประเด็นการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 - 2570)

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้า การลงทุน และการค้าชายแดน

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดสบายดีให้ได้มาตรฐานสากล

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาและยกระดับสินค้าเกษตรปลอดภัยสู่เกษตรอินทรีย์อย่างเป็นระบบ

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 พัฒนาทุนมนุษย์และยกระดับคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 การรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

กล่าวโดยสรุป จากวิสัยทัศน์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ยังมุ่งเน้นถึงศักยภาพเชิงพื้นที่ เช่น การเกษตร การท่องเที่ยว และการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านยังเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยเฉพาะอิทธิพลรถไฟจีน-ลาว จะมีผลต่อการปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค

แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์

1. ความหมายของการบริหารเชิงกลยุทธ์ (Strategic management)

นักวิชาการได้ให้ความหมายของคำว่า การบริหารเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management) ไว้จำนวนมาก และจะอธิบายความหมายของคำว่า กลยุทธ์ (Strategic) ดังต่อไปนี้

ฟิตส์ และ เลย์ (Fitts and Lei, 2000 : 6) ได้ให้ความหมายว่า กลยุทธ์เป็นความคิดแผนงานและการกระทำที่องค์การนำมาใช้ก่อให้เกิดผลสำเร็จและได้เปรียบคู่แข่ง

เพิร์ซ และ โรบินสัน (Pearce and Robinson, 2000 : 3) ได้ให้นิยามไว้ว่าการบริหารเชิงกลยุทธ์ หมายถึง ชุดของการตัดสินใจและการปฏิบัติการต่างๆ ซึ่งจะมีผลต่อการวางแผนและการปฏิบัติตามแผน ซึ่งออกแบบขึ้นเพื่อช่วยให้วัตถุประสงค์ของบริษัทบรรลุผลสำเร็จ

เซอร์เมอร์ฮอร์น (Schermehorn, 2002 : 203) กล่าวว่า กลยุทธ์ หมายถึง แผนแม่บทหรือแผนปฏิบัติการที่มีความสำคัญสำหรับองค์การเพื่อใช้ในการกำหนดทิศทางในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายและเกิดประโยชน์ในการแข่งขัน

วิลเลน และ ฮังเกอร์ (Wheelen and Hunger, 2006 : 3) การบริหารเชิงกลยุทธ์ หมายถึง การตัดสินใจและการปฏิบัติการต่าง ๆ เพื่อให้องค์การประสบผลสำเร็จในการดำเนินงานระยะยาว

จากนิยามของการบริหารเชิงกลยุทธ์สรุปได้ว่า การบริหารเชิงกลยุทธ์เป็นกระบวนการที่มีการจัดทำอย่างต่อเนื่อง โดยพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์การ เพื่อให้การดำเนินงานสามารถบรรลุผลตามเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ขององค์การ

2. กระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management Process)

กระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ หมายถึง ขั้นตอนการบริหารเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์การโดยสร้างความสัมพันธ์ระหว่างองค์การให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ได้ผลประโยชน์จากองค์การ (Stakeholders) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อ การตัดสินใจ และการกำหนดนโยบายขององค์การ สามารถถูกแบ่งแยกเป็นส่วนประกอบที่แตกต่างกันกระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ประกอบด้วยองค์ประกอบพื้นฐาน 4 ขั้นตอน คือ (Wheelen and Hunger, 2006 : 8)

- 2.1 การตรวจสอบสภาพแวดล้อม (Environmental Scanning)
- 2.2 การจัดทำกลยุทธ์ (Strategy Formulation)
- 2.3 การปฏิบัติตามกลยุทธ์ (Strategy Implementation)
- 2.4 การประเมินผลและการควบคุม (Evaluation and Control)

2.1 การตรวจสอบสภาพแวดล้อม (Environmental Scanning) กระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ เริ่มต้นจากการศึกษาวิเคราะห์ ตรวจสอบ และประเมินสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบเผยแพร่ให้บุคคลสำคัญภายในบริษัทได้ทราบ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อระบุ “ปัจจัยเชิงกลยุทธ์” (Strategic Factors) ทั้งปัจจัยที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมภายนอกและภายใน ปัจจัยเชิงกลยุทธ์ดังกล่าวจะเป็นตัวกำหนดอนาคตของบริษัท สำหรับวิธีการตรวจสอบสภาพแวดล้อมที่ง่ายที่สุดคือ การใช้วิธีวิเคราะห์ที่นิยมเรียกกันว่า “การวิเคราะห์สวอท” หรือ ”SWOT Analysis” S (Strengths) จุดแข็ง W (Weaknesses) จุดอ่อน O (Opportunities) โอกาส T (Threats) อุปสรรค หรือข้อจำกัด

2.1.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยตัวแปร 2 ตัว คือ โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) ซึ่งอยู่ภายนอกองค์กร ซึ่งปกติแล้วผู้บริหารระดับสูงของบริษัท (Top Management) ไม่สามารถควบคุมได้ในระยะสั้น เป็นปัจจัยที่มีความเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ และมีผลกระทบเกี่ยวข้องกับองค์กรโดยตรงซึ่งได้แก่ปัจจัยที่เกี่ยวกับงาน (Task Environment) และปัจจัยทางสังคม (Societal Environment)

2.1.2 ส่วนการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environment) ของบริษัทนั้น เป็นการวิเคราะห์อีก 2 ตัว คือ จุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) ของบริษัท ซึ่งโดยปกติแล้วผู้บริหารระดับสูงขององค์กรไม่สามารถควบคุมได้ในระยะสั้นเช่นเดียวกัน ซึ่งได้แก่ โครงสร้าง (Structure) วัฒนธรรม (Culture) และทรัพยากร (Resources) ของบริษัท จุดแข็งขององค์กรที่สำคัญจะกลายเป็นความสามารถหลัก (Core Competencies) ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน (Competitive Advantage) ขององค์กร

2.2 การจัดทำกลยุทธ์ (Strategy Formulation) คือ การจัดทำแผนระยะยาว (Long-range Plans) เพื่อนำมาใช้ในการบริหารงาน เพื่อให้เหมาะสมกับโอกาสและปัญหาอุปสรรคที่เป็นอยู่ในขณะนั้น รวมทั้ง จะต้องสอดคล้องกับจุดแข็งจุดอ่อนขององค์กร การจัดทำแผนกลยุทธ์ประกอบด้วย การกำหนดพันธกิจขององค์กร (Corporate Mission) กำหนดวัตถุประสงค์ (Objectives) ที่สามารถบรรลุผลสำเร็จได้ การพัฒนากลยุทธ์ (Strategies) และกำหนดนโยบาย (Policy) เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน

2.2.1 พันธกิจ (Mission) พันธกิจขององค์กร คือความมุ่งหมายหรือเหตุผลที่องค์กรได้จัดตั้งขึ้นมา และเพื่อเป็นการบอกให้สังคมทราบว่า องค์กรมีอะไรที่จะเสนอให้กับสังคม ซึ่งอาจเป็นผลิตภัณฑ์หรือบริการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างก็ได้ พันธกิจที่ดีจะบ่งบอกถึงความมุ่งหมายพื้นฐานที่เป็นเอกลักษณ์ชัดเจนที่ทำให้้องค์กรแตกต่างจากที่อื่นในแง่ของประเภทและขอบเขตของการดำเนินงานขององค์กรอันเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์หรือบริการที่นำเสนอต่อตลาด รวมถึงปรัชญาของบริษัท (Firm's Philosophy) เข้าไปด้วย เพื่อบอกให้ทราบว่าองค์กรจะดำเนิน

ธุรกิจอย่างไร และจะปฏิบัติต่อพนักงานของเขาอย่างไรอีกด้วยพันธกิจขององค์การ จะเขียนเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อบอกให้รู้ว่า ขณะนี้บริษัทดำเนินธุรกิจเป็นอะไร (What the company is now) บริษัทจะต้องการให้เป็นอย่างไรในอนาคต (What it wants to become) ซึ่งก็คือ “วิสัยทัศน์เชิงกลยุทธ์” (Strategic Vision) ในอนาคตนักวิชาการบางท่านนิยมพิจารณาคำว่า วิสัยทัศน์ (Vision) และพันธกิจ (Mission) แยกออกจากกันเป็น 2 แนวคิดที่แตกต่างกัน นั่นคือ พันธกิจ (Mission Statement) “ในปัจจุบันบริษัทดำเนินธุรกิจเป็นอะไร” ส่วน วิสัยทัศน์ (Vision Statement) “บริษัทปรารถนาอยากจะเป็นอย่างไรในอนาคต”

2.2.2 วัตถุประสงค์ (Objectives) วัตถุประสงค์ คือเป้าหมายปลายทางที่ตั้งไว้ (End Results) ซึ่งองค์การต้องการให้บรรลุ วัตถุประสงค์จะเป็นตัวชี้บอกว่าองค์การต้องการให้ประสบผลสำเร็จ อะไร (What) และ เมื่อไร (When) ซึ่งควรเขียนไว้ในรูปของ ปริมาณ (Quantity) หรือตัวเลข ที่ชัดเจนที่สามารถวัดได้ และแน่นอนที่สุดผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของบริษัทจะต้องสอดคล้องตามพันธกิจของบริษัทอีกด้วยเป้าหมาย (Goals) คือ สิ่งที่ต้องการต้องการให้บรรลุในระยะยาว โดยไม่ระบุสิ่งที่ต้องการบรรลุในปริมาณที่ชัดเจน รวมทั้งไม่มีเกณฑ์กำหนดด้านเวลาว่าจะให้สำเร็จเมื่อใดด้วย ตัวอย่างเป้าหมายอย่างง่ายเช่น “เพื่อเพิ่มความสามารถทางด้านการทำกำไรให้สูงขึ้น” หรือ “Increased Profitability” ซึ่งเป็นเป้าหมายไม่วัตถุประสงค์

2.2.3 กลยุทธ์ (Strategies) กลยุทธ์ของบริษัท คือแผนแม่บท (Master Plan) ที่บริษัทจัดทำขึ้นเพื่อแสดงให้เห็นว่าบริษัทจะดำเนินการเพื่อให้บรรลุพันธกิจและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ได้อย่างไร กลยุทธ์จะเป็นการนำข้อได้เปรียบทางการแข่งขันมาใช้มากที่สุด และในขณะเดียวกันจะลดข้อเสียเปรียบทางการแข่งขันให้เหลือน้อยที่สุด ตัวอย่างเช่น ภายหลังจากการวิเคราะห์หน่วยธุรกิจบางหน่วยแล้ว บริษัททราบว่า บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ หากบริษัทยังคงใช้กลยุทธ์ขยายเข้าสู่สายธุรกิจใหม่ที่แตกต่างออกไป (Diversification) ในกรณีเช่นนี้บริษัทอาจขายธุรกิจหน่วยนั้นไป เพื่อนำเงินมาทุ่มมาลงทุนในหน่วยธุรกิจบางหน่วยที่มีอยู่เดิมที่ฝ่ายจัดการเห็นว่ามีโอกาสเจริญเติบโตได้มากกว่า เป็นต้นกลยุทธ์ธุรกิจโดยทั่วไปแบ่งออกได้เป็น 3 ระดับ คือ

1. กลยุทธ์ระดับบริษัท (Corporate Strategy)
2. กลยุทธ์ระดับหน่วยธุรกิจ (Business Strategy)
3. กลยุทธ์ระดับหน้าที่ (Functional Strategy)

2.3.1.1 กลยุทธ์ระดับบริษัท (Corporate Strategy) เป็นแผนกลยุทธ์ที่แสดงให้เห็นทิศทางการดำเนินงานของบริษัทโดยรวมที่ฝ่ายบริหารระดับสูง (Top Management) มีต่อหน่วยธุรกิจต่าง ๆ (Strategic Business Unit : SBU) รวมทั้งสายผลิตภัณฑ์ (Product lines) ว่ามีทัศนคติที่จะดำเนินงานต่อไปอย่างไร ซึ่งโดยทั่วไปมี 3 ทาง คือ หน่วยธุรกิจใดควรรักษาสภาพเดิม (Stability) หน่วยธุรกิจใดควรเพิ่มการลงทุนเพื่อการเจริญเติบโต (Growth) และหน่วยธุรกิจใดควรตัดทอนออกไป (Retrenchment) เป็นต้น

2.3.1.2 กลยุทธ์ระดับหน่วยธุรกิจ (Business Strategy) เป็นกลยุทธ์ที่จัดทำเพื่อตอบคำถามที่ว่า “เราจะสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันให้กับหน่วยธุรกิจนี้ได้อย่างไร” (How do we build competitive advantage for this particular business?) ซึ่งเป็นกลยุทธ์ที่เกิดขึ้นในระดับหน่วยธุรกิจ หรือระดับผลิตภัณฑ์ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้บริหารระดับกลาง (Middle Management) เป็นกลยุทธ์ที่มุ่งเน้นปรับปรุงฐานะการแข่งขันของผลิตภัณฑ์

หรือบริการของบริษัทในอุตสาหกรรมหรือส่วนตลาด (Market Segment) ที่กำลังเผชิญอยู่กับคู่แข่ง ในปัจจุบัน กลยุทธ์ในระดับธุรกิจที่ใช้กันคือ กลยุทธ์การแข่งขัน (Competitive Strategy) หรือ กลยุทธ์ความร่วมมือ (Cooperative Strategy)

2.3.1.3 กลยุทธ์ระดับหน้าที่ (Functional Strategy) หรือกลยุทธ์ปฏิบัติการ (Operational Strategy) เป็นกลยุทธ์ในระดับแผนกหรือฝ่ายต่าง ๆ ของบริษัท โดยมีจุดมุ่งเน้นที่ การปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติการ ทั้งในแง่กิจกรรมและกระบวนการดำเนินงาน เพื่อให้การใช้ทรัพยากรที่จัดสรรมาให้เกิดประโยชน์มากที่สุด และเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ทั้งระดับ บริษัทและระดับธุรกิจ ตัวอย่างกลยุทธ์ระดับหน้าที่ ได้แก่ กลยุทธ์ที่กำหนดขึ้นภายในแผนกการตลาด (Marketing) แผนกการผลิต (Manufacturing) แผนกวิจัยและพัฒนา (Research and Development : R&D) และแผนกทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources) เป็นต้น

2.3 นโยบาย (Policies) นโยบาย คือแนวทางกว้างๆ (Broad Guideline) ที่กำหนดขึ้น เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจ เพื่อให้การกำหนดกลยุทธ์กับการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติ เชื่อมโยงกัน บริษัทใช้นโยบายเป็นเครื่องมือ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานทุกคนในบริษัทตัดสินใจ ดำเนินงานและปฏิบัติการต่าง ๆ สอดคล้องสนับสนุนเป็นไปตาม พันธกิจ (Mission) วัตถุประสงค์ (Objective) และกลยุทธ์ (Strategies) ของบริษัท

การปฏิบัติตามกลยุทธ์ (Strategy Implementation) เป็นกระบวนการ ดำเนินงานนำกลยุทธ์และนโยบายที่กำหนดไว้เข้าสู่อการปฏิบัติ ด้วยการพัฒนาจัดทำเป็นโปรแกรม ดำเนินงาน (Programs) จัดทำงบประมาณ (Budgets) และวิธีการดำเนินงาน (Procedures) ในขั้นนี้ อาจจะเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมขององค์กร โครงสร้าง และระบบการจัดการทั้งหมด ทัวทั้งองค์กรก็ได้ การปฏิบัติตามกลยุทธ์ โดยทั่วไปแล้วจะเป็นหน้าที่ของผู้จัดการระดับกลางและ ระดับล่าง (Middle and Lower Level Managers) เท่านั้น โดยผู้บริหารระดับสูง (Top Management) เป็นผู้ตรวจสอบ เนื่องจากเป็นแผนงานปฏิบัติการ การปฏิบัติตามกลยุทธ์จึงมักจะเกี่ยวข้องกับการ ตัดสินใจประจำวัน (Day-to-day Decision) ในการจัดสรรทรัพยากรเพื่อนำไปใช้ในการดำเนินงาน

2.3.1 โปรแกรมดำเนินงาน (Programs) คือ ข้อความที่เขียนบงบอกถึงกิจกรรม หรือขั้นตอนต่าง ๆ (Activities and Steps) ที่จำเป็นต้องกระทำเพื่อให้งานที่กำหนดบรรลุเป้าหมาย โดยปกติจะใช้เพียงครั้งเดียวแล้วจบ โปรแกรมที่ดำเนินงานจะมุ่งเน้นการกระทำว่าต้องทำอย่างไรบ้าง เพื่อให้เป็นไปตามกลยุทธ์ ซึ่งอาจเกี่ยวข้องกับการจัดโครงสร้างของบริษัทใหม่ เปลี่ยนแปลงวัฒนธรรม องค์กรหรือจำเป็นต้องเริ่มทำวิจัยใหม่ เป็นต้น

2.3.2 งบประมาณ (Budgets) คือ ข้อความที่เขียนขึ้นเพื่อบ่งบอกรายการ การใช้จ่ายเงินของบริษัท งบประมาณจะบอกรายการการเงินในรายละเอียดในแต่ละโปรแกรม ซึ่งจะนำมาใช้เพื่อการวางแผนและการควบคุมด้วย บริษัทจำนวนมากต้องการให้บอกผลตอบแทนจาก การลงทุน (Return on Investment) เป็นจำนวนเปอร์เซ็นต์ไว้ด้วย ก่อนที่ฝ่ายจัดการจะพิจารณา อนุมัติ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า โปรแกรมใหม่นี้จะทำให้กำไรของบริษัทเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีผล ทางด้านสร้างคุณค่าให้แก่ผู้ถือหุ้น ดังนั้น จะเห็นได้ว่างบประมาณไม่เพียงแต่จะใช้เพื่อเป็นแผนในการ ดำเนินงานเท่านั้น แต่ยังปรากฏในงบดุลการเงินแสดงให้เห็นผลที่จะเกิดขึ้นต่อฐานะการเงินของบริษัท ในอนาคตอีกด้วย

2.3.3 วิธีการดำเนินงาน (Procedures) คือระเบียบวิธีปฏิบัติซึ่งบอกขั้นตอนหรือเทคนิคในการดำเนินงานในรายละเอียดว่า งานแต่ละอย่างและกิจกรรมต่างๆ จะต้องทำอย่างไรบ้างเพื่อให้งานบรรลุผลสำเร็จตามโปรแกรมที่บริษัทกำหนดไว้

2.4 การประเมินผลและการควบคุม (Evaluation and Control) เป็นการตรวจสอบกิจกรรมและผลการปฏิบัติงานทั้งหมดขององค์กร เพื่อเปรียบเทียบกับผลการปฏิบัติงานจริง (Actual Performance) กับผลการดำเนินงานที่ตั้งความมุ่งหวังไว้ (Desired Performance) บรรลุผลตามเป้าหมายหรือไม่ ผู้จัดการทุกระดับจะนำข้อมูลที่ได้รับการประเมินในขั้นนี้เพื่อนำไปแก้ไข (Take Corrective Action) และหาทางแก้ปัญหาต่อไป แม้ว่าการประเมินผลและการควบคุมจะเป็นองค์ประกอบหลักสำคัญในขั้นสุดท้ายของกระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ แต่การดำเนินงานในขั้นนี้จะช่วยชี้ให้เห็นจุดอ่อนหรือข้อบกพร่องของแผนกลยุทธ์ที่ได้นำไปปฏิบัติมาแล้วก่อนหน้านี้ และทั้งยังเป็นตัวกระตุ้นระบบการบริหารงานใหม่ทั่วทั้งองค์กร ให้เริ่มต้นการดำเนินงานใหม่อีกในงวดต่อไป

ทอมป์สัน และ สตริกแลนด์ (Thompson and Strickland, 1999 : 3-4) ได้ให้นิยามไว้ว่า การบริหารเชิงกลยุทธ์เป็นกระบวนการดำเนินงาน 5 ขั้นตอน เกี่ยวกับการจัดทำกลยุทธ์ (Strategy Making) และการปฏิบัติตามกลยุทธ์ (Strategy-implementing) ที่สัมพันธ์กันซึ่งกันและกัน ได้แก่

1. การกำหนดวิสัยทัศน์เชิงกลยุทธ์ (Forming a Strategic Vision) ซึ่งบ่งบอกลักษณะของธุรกิจในอนาคตของบริษัทว่ามีลักษณะอย่างไร องค์กรจะมุ่งหน้าไปทางไหน ทั้งนี้เพื่อเป็นการกำหนดทิศทางในการดำเนินงานในระยะยาวให้กับองค์กร บอกชนิดของธุรกิจที่บริษัทพยายามอยากให้เป็นไป และแจ้งให้ทุกคนได้ทราบ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปในทิศทางตามที่มุ่งหวังร่วมกัน

2. การกำหนดวัตถุประสงค์ (Setting Objectives) เป็นการเปลี่ยนวิสัยทัศน์เชิงกลยุทธ์ ให้เป็นเป้าหมายในการดำเนินงานโดยเฉพาะเพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามที่กำหนดไว้

3. การจัดทำกลยุทธ์ (Crafting a Strategy) เพื่อบรรลุผลสำเร็จตามที่ตั้งความมุ่งหวังไว้

4. การนำกลยุทธ์ที่เลือกไว้ไปปฏิบัติ (Implementing and Executing the Chosen Strategy) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากที่สุด

5. การประเมินผลการดำเนินงานและการปรับปรุงแก้ไขเพื่อเริ่มต้นใหม่ (Evaluating Performance and Initiating Corrective Adjustment) การปรับปรุงแก้ไขจะเริ่มตั้งแต่ การกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดทิศทางในการดำเนินงานระยะยาว การกำหนดวัตถุประสงค์ การจัดทำกลยุทธ์ หรือการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติ โดยพิจารณาจากประสบการณ์จริง และปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ใหม่ ความคิดใหม่และโอกาสที่เกิดขึ้นใหม่

กระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ ประกอบไปด้วยขั้นตอนที่สำคัญอยู่ 3 ขั้นตอน (Stahl and Grigsby, 1992 : 28)

1. การกำหนดกลยุทธ์ เป็นขั้นตอนที่พิจารณาถึงสภาพแวดล้อมขององค์กร ทั้งภายนอกและภายในองค์กรที่จะระบุถึงโอกาส และอุปสรรคต่างๆ จุดเด่น และจุดด้อยขององค์กร นอกจากนี้จะพิจารณาถึงวิสัยทัศน์ (Vision) ของผู้บริหาร การกำหนดภารกิจ (Mission) การกำหนด

เป้าหมายขององค์กร (Goals) และการกำหนดวัตถุประสงค์ (Objectives) หลังจากนั้นผู้บริหารจะได้มีการกำหนดกลยุทธ์ขององค์กร ซึ่งกลยุทธ์ขององค์กรมีอยู่ 3 ระดับด้วยกัน คือ กลยุทธ์ในระดับกิจการ กลยุทธ์ในระดับธุรกิจ และกลยุทธ์ในระดับหน้าที่

2. การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติ ในขั้นตอนนี้จะเป็นการลงมือปฏิบัติตามกลยุทธ์ในระดับต่าง ๆ ตามขั้นตอนที่ 1 เพื่อที่จะทำให้การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติประสบความสำเร็จ ผู้บริหารจะต้องเข้าใจในแนวคิดและสิ่งต่าง ๆ ในองค์กร เช่น วัฒนธรรมองค์กร โครงสร้างองค์กร ระบบงาน การจูงใจ ฯลฯ เพื่อให้การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติบรรลุผล

3. การประเมินผลและการควบคุมกลยุทธ์ มุ่งเน้นที่จะติดตามประเมินผล และการควบคุม เพื่อดูว่ากลยุทธ์ที่นำไปปฏิบัติเป็นไปตามแผนที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ เพื่อที่จะได้ทำการปรับปรุง และมั่นใจว่าการปฏิบัติตามหน้าที่ต่างๆ เป็นไปอย่างสมบูรณ์ ขั้นตอนนี้เป็นกระบวนการที่กระทำอย่างต่อเนื่อง การกำหนดกลยุทธ์ที่ดีจะต้องมีการพิจารณาตรวจสอบสภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายใน ทำให้การกำหนดเป้าหมายมีความถูกต้องมีการกำหนดกลยุทธ์ได้อย่างเหมาะสม หลังจากนั้นจะได้มีการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติภายหลังจากนั้นจะได้มีการประเมินผลและการควบคุมว่ากลยุทธ์ที่นำไปปฏิบัติบรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ จะได้มีการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขข้อมูลย้อนกลับว่ากลยุทธ์ที่กำหนดไว้ดีเพียงพอหรือไม่ ถ้าไม่ดีผู้บริหารจะดำเนินการพิจารณากำหนดกลยุทธ์ใหม่ หรือถ้าการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติไม่มีประสิทธิภาพ ผู้บริหารจะหาวิธีการในการปรับปรุงแก้ไขวิธีการปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

เซอร์เมอร์ฮอร์น (Schermerhorn, 2002 : 161, 165) กล่าวว่า การบริหารเชิงกลยุทธ์มีความเกี่ยวข้องใน 2 กระบวนการ ได้แก่

1. การสร้างกลยุทธ์ เป็นกระบวนการที่มีองค์ประกอบย่อย 3 องค์ประกอบ ได้แก่
 - 1.1 การทบทวนในด้านพันธกิจ วัตถุประสงค์ และกลยุทธ์
 - 1.2 การวิเคราะห์เกี่ยวกับเป้าหมายและวัตถุประสงค์ ค่านิยม และวัฒนธรรมร่วมขององค์กร การวิเคราะห์ภายในเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกในด้านโอกาสและภัยคุกคาม
 - 1.3 การปรับปรุงเกี่ยวกับพันธกิจ วัตถุประสงค์ และการคัดเลือกกลยุทธ์ใหม่ ๆ
2. การปฏิบัติตามกลยุทธ์
 - 2.1 การนำแผนกลยุทธ์สู่แผนปฏิบัติการ ต้องมีการจัดสรรทรัพยากรการจัดระบบบริหารจัดการให้เกิดประโยชน์แก่ฝ่ายต่าง ๆ และการนำสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม
 - 2.2 การประเมินผลและการปรับปรุงแก้ไขในด้านกลยุทธ์และจัดกระบวนการบริหารใหม่ ๆ

ไรท์ และโน (Wright and Noe, 1996 : 94) กล่าวว่า การบริหารเชิงกลยุทธ์ประกอบด้วย 3 กระบวนการ ได้แก่

1. การสร้างกลยุทธ์ (Strategy Formulation)
2. การปฏิบัติตามกลยุทธ์ (Strategy Implementation)
3. การควบคุมกลยุทธ์ (Strategic Control)

เดสส์ และ มิลเลอร์ (Dess and Miller, 1993 : 1) กล่าวว่า กระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ประกอบด้วย 3 ขั้นตอนดังนี้

1. การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Analysis) เป็นกระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ ประกอบด้วย เป้าหมาย (Goal) และการวิเคราะห์สวอท (SWOT Analysis)
2. การกำหนดกลยุทธ์ (Strategy Formulation) เป็นวิธีการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ระยะยาว การวิเคราะห์กลยุทธ์แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ กลยุทธ์ระดับองค์กร (Corporate Level Strategy) กลยุทธ์ระดับธุรกิจ (Business Level Strategy) กลยุทธ์ระดับหน้าที่ (Functional Level Strategy)
3. การปฏิบัติตามกลยุทธ์ (Strategy Implementation) และการควบคุมเชิงกลยุทธ์ (Strategic Control) เป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ให้เป็นกลยุทธ์ที่เป็นจริง ประกอบด้วย การประสมประสาน (Integration) โครงสร้างองค์กร (Organization Structure) การควบคุมเชิงกลยุทธ์ (Strategic Control) และภาวะผู้นำเชิงกลยุทธ์ (Strategic Leadership)

ฮอฟเฟอร์ และ เอ็ดวิน (Hofer and Edwin, 1980 : 2) กล่าวว่า กระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ ประกอบด้วย 5 ขั้นตอนดังนี้

1. การกำหนดเป้าหมายองค์กร (Goal Formulation)
2. การกำหนดกลยุทธ์องค์กร (Strategy Formulation)
3. การประเมินผลและการเลือกกลยุทธ์ (Strategy Evaluation)
4. การออกแบบโครงสร้างองค์กรระบบและกระบวนการทำงานในองค์กร (The Design of Macro-Organization Structure)
5. การควบคุมเชิงกลยุทธ์ (Strategic Control)

สุภาพร ตันติสม (2545 อ้างถึงใน มณฑา จาปาเหลือง, 2554 : 87) กล่าวว่า การบริหารเชิงกลยุทธ์มีองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ประการ ดังนี้

1. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Environment Analysis) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กรที่มีผลกระทบต่อองค์กร เพื่อให้ทราบถึงสภาพที่เป็นจุดแข็งหรือจุดอ่อนของกิจการ ตลอดจนมองเห็นโอกาสและอุปสรรคขององค์กร
2. การกำหนดทิศทางขององค์กร (Direction Setting) เป็นการกำหนดทิศทางขององค์กรให้ทราบว่าองค์กรต้องการมุ่งเน้นไปในทิศทางใด เป็นการเริ่มต้นการวางแผนกลยุทธ์ขององค์กร จึงจำเป็นต้องกำหนดทิศทางของธุรกิจด้วยการกำหนดวิสัยทัศน์ ค่านิยม ภารกิจ ปรัชญา เป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ขององค์กร
3. การจัดทำกลยุทธ์ (Strategic Formulation) นักกลยุทธ์ต้องเลือกกลยุทธ์ที่ให้ประโยชน์แกกิจการ มีข้อได้เปรียบในการแข่งขันระยะยาว ต้องเป็นผู้ที่มีความสามารถในการมองเห็นถึงเหตุการณ์ข้างหน้า
4. การดำเนินกลยุทธ์ (Strategic Implementation) ความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้บริหาร การใช้ทักษะด้านมนุษยสัมพันธ์ การจูงใจบุคลากร และการมีส่วนร่วมของบุคคลในองค์กร การมีส่วนร่วมสำคัญที่ทำให้การดำเนินกลยุทธ์สำเร็จได้

5. การควบคุมและประเมินผลกลยุทธ์ (Strategic Control and Evaluation) การควบคุมและการประเมินผลกลยุทธ์นั้น องค์กรเน้นการตรวจสอบและการประเมินผลกลยุทธ์ที่นำไปปฏิบัติ การประเมินกลยุทธ์เป็นวิธีที่จะทำได้รับข้อมูลที่เกิดขึ้นต้องมีการปรับปรุงแก้ไขในอนาคต ซึ่งหลักของการประเมินกลยุทธ์มีอยู่ 3 ประการ ได้แก่ 1. ทบทวนและตรวจสอบปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน 2. วัดผลการปฏิบัติงาน และ 3. ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

สุพานี สฤกษ์วานิช (2553 : 9) แบ่งกระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์เป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

1. การกำหนดแผนกลยุทธ์ (Strategy Formulation) หรือเรียกว่า การวางแผนกลยุทธ์ (Strategy Planning) เป็นขั้นตอนของการวางแผนที่จะเริ่มจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายในองค์กร เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ที่จะบอกทิศทางขององค์กร และภารกิจเพื่อบอกขอบเขตของกิจกรรมที่จะทำ และวัตถุประสงค์หลักซึ่งเป็นการกำหนดในสิ่งที่องค์กรต้องการหลังจากนั้นจึงกำหนดกลยุทธ์หลัก และกลยุทธ์ที่จะใช้ในการแข่งขัน

2. การนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติ (Strategy Implementation) ขั้นตอนนี้เป็นการวางแผนดำเนินงานและการนำแผนงานต่าง ๆ นั้นไปปฏิบัติ การดำเนินงานตามขั้นตอนนี้ให้บรรลุผลจะต้องเตรียมความพร้อมของปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคลากร โครงสร้างขององค์กร ระบบงานต่าง ๆ จำเป็น เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติ

3. การติดตาม และประเมินผลกลยุทธ์ (Strategy Evaluation and Control) เป็นการดำเนินการตรวจสอบและติดตามผลการดำเนินงานตามที่ระบุไว้ในแผนกลยุทธ์ ปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่เผชิญอยู่เพื่อจะได้ดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม

มหาวิทยาลัยรามคำแหง (2549 : 1-16) ได้กำหนดขั้นตอนหลักในการปฏิบัติในกระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ มีลำดับดังนี้

1. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (An Environmental Analysis)
2. การกำหนดทิศทางขององค์กร (An Organizational Direction)
3. การสร้างกลยุทธ์องค์กร (Strategy Formulation)
4. การปฏิบัติการเชิงกลยุทธ์ (Strategy Implementation)
5. การควบคุมเชิงกลยุทธ์ (Strategy Control)

รายละเอียดขั้นตอนต่างๆ ของการบริหารเชิงกลยุทธ์ มีดังนี้

ขั้นที่ 1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Step 1 : Perform an Environmental Analysis) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมซึ่งจะสะท้อนให้ภาพของสภาพแวดล้อมขององค์กรในด้านอุปสรรคและโอกาสทั้งในปัจจุบันและในอนาคต และประเมินข้อดีและข้อเสีย ซึ่งสามารถส่งผลกระทบต่อการสร้างความสำเร็จได้เปรียบเชิงการแข่งขัน

ขั้นที่ 2 การกำหนดทิศทางองค์กร (Step 2 : Establish an Organizational Direction) คือ การกำหนดทิศทางองค์กร มีองค์ประกอบหลัก 4 ประการ ซึ่งนำไปใช้การกำหนดทิศทางขององค์กร คือ 1. วิสัยทัศน์ (Vision) 2. ภารกิจหลัก (Mission) 3. วัตถุประสงค์ (Objective) และ 4. เป้าหมาย (Goal) ผู้บริหารต้องเข้าใจทั้งข้อดี ข้อเสีย อุปสรรค และโอกาส จะช่วยให้สามารถกำหนดทิศทางพร้อมทั้งทำการปรับเปลี่ยนให้เกิดความเหมาะสมยิ่งขึ้น

ขั้นที่ 3 การสร้างกลยุทธ์องค์กร (Step 3 : Formulate an Organization Strategy) คือ การสร้างกลยุทธ์ คำว่ากลยุทธ์ (Strategy) เป็นการผสมผสาน รวบรวมรูปแบบหรือแผนการต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน เพื่อให้เกิดการประสานสัมพันธ์ซึ่งกันและกันระหว่างเป้าหมายหลัก นโยบายหลักและการดำเนินงานขององค์กร ดังนั้นการสร้างกลยุทธ์จึงเป็นกระบวนการออกแบบกลยุทธ์ซึ่งจะนำไปสู่ความได้เปรียบเชิงการแข่งขัน

ขั้นที่ 4 การปฏิบัติการเชิงกลยุทธ์ (Step 4 : Implementing The Organization Strategy) ซึ่งเป็นขั้นตอนที่จะต้องเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการ กล่าวคือ สามารถนำพา และก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ แก่องค์กร ผู้บริหารจะต้องเข้าใจองค์กรอย่างชัดเจนในทุกสถานการณ์ รู้วิธีที่จะปรับเปลี่ยนสิ่งต่าง ๆ ให้เกิดความสอดคล้องกับวัฒนธรรมองค์กร โครงสร้างองค์กร เข้าใจถึงความแตกต่างระหว่างภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ และควรรู้และเข้าใจว่าทักษะทางด้านใดบ้างที่จำเป็นต่อการนำมาใช้ในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติและนำพาองค์กรไปสู่ความสำเร็จที่มุ่งหวัง

ขั้นที่ 5 การควบคุมเชิงกลยุทธ์ (Step 5 : Exert Strategic Control) เป็นการควบคุมองค์กรที่มุ่งตรงไปที่การตรวจสอบ (Monitoring) การประเมินผล (Evaluating) และการปรับปรุงแก้ไข (Improving)

มณฑา จำปาเหลือง (2554 : 92) ได้สรุปการบริหารเชิงกลยุทธ์ไว้ว่า การบริหารเชิงกลยุทธ์เป็นหลักการบริหารที่เหมาะสมกับสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนไปของสังคมที่มีการแข่งขันสูงในยุคของการจัดการความรู้ ดังนั้น ผู้บริหารในองค์กรจะต้องใช้กระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ที่เป็นระบบและต่อเนื่อง มีการปรับปรุงและสร้างแผนกลยุทธ์เพื่อสร้างข้อมูลป้อนกลับตลอดเวลา โดยกระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ประกอบด้วย กระบวนการดังนี้

1. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมขององค์กร (Environment Analysis/Environment Scanning) หมายถึง การวิเคราะห์ทั้งสภาพแวดล้อมภายนอกและภายในขององค์กรโดยสภาพแวดล้อมภายนอก โดยวิเคราะห์ทั้งสภาพแวดล้อมภายนอกทั่วไปและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานที่มีผลกระทบโดยตรง เพื่อวิเคราะห์โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) ที่จะเกิดกับองค์กรและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในทั้งทางด้านวัฒนธรรม โครงสร้างองค์กร ทัศนคติ ความเชื่อ ความผูกพัน การบริหาร ความพึงพอใจของสมาชิกในองค์กร และผลการดำเนินการที่ผ่านมาขององค์กร รวมทั้ง นโยบายของหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weakness) ขององค์กร หรือโดยทั่วไปเรียกการวิเคราะห์ในกระบวนการขั้นนี้ว่า การวิเคราะห์สวอต (SWOT Analysis)

2. การกำหนดทิศทาง (Direction Setting Organizational) หมายถึง กระบวนการนำผลการวิเคราะห์จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมมาสรุปเพื่อสังเคราะห์กำหนดทิศทางองค์กรเกี่ยวกับการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย วัตถุประสงค์ กลยุทธ์ นโยบาย

3. การกำหนดกลยุทธ์/การสร้างกลยุทธ์ (Strategy Formulation) หมายถึง กระบวนการพิจารณาทิศทางองค์กร และการรวบรวมแผนงานฝ่ายต่าง ๆ การต่าง ๆ มาวิเคราะห์และสร้างทางเลือก กลยุทธ์ที่เหมาะสมกับบริบทขององค์กร ดังนั้นการสร้างกลยุทธ์จึงเป็น

กระบวนการออกแบบกลยุทธ์ ซึ่งจะนำไปสู่ความได้เปรียบเชิงการแข่งขัน และเป็นการสร้างโอกาสในด้านต่าง ๆ ให้แก่องค์กรอย่างต่อเนื่องตลอดไป

4. การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติ (Strategy Implementation) หมายถึง กระบวนการนำโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ กำหนดไว้ขึ้นในแต่ละกลยุทธ์สู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยได้รับการสนับสนุนจากนโยบายขององค์การในด้านการจัดสรรทรัพยากรทางการบริหาร ได้แก่ คน งบประมาณ การบริหารจัดการและวัสดุอุปกรณ์ รวมทั้งพฤติกรรมของผู้บริหารที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงาน

5. การควบคุมและประเมินผลสัมฤทธิ์ (Strategy Control and Evaluation) หมายถึง กระบวนการในการดูแลติดตามการดำเนินงานในทุกขั้นตอนของโครงการ/กิจกรรมต่างๆ พร้อมทั้งสร้างเกณฑ์การประเมินผลที่สอดคล้องกับหลักการแนวคิด/ทฤษฎีของโครงการ

จากกระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้บริหารระดับสูงจะเกี่ยวข้องกับงานดังต่อไปนี้

1. การกำหนดภารกิจและเป้าหมายที่สำคัญของบริษัท ส่วนประกอบอย่างแรกของการบริหารเชิงกลยุทธ์ คือ การระบุภารกิจและเป้าหมายที่สำคัญของบริษัท ภารกิจและเป้าหมายที่สำคัญจะระบุสิ่งที่องค์การจะกระทำและคาดหวังว่าจะบรรลุเป้าหมายภายในระยะกลางหรือระยะยาว

2. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกขององค์การ คือ การระบุโอกาสและอุปสรรคภายในสภาพแวดล้อมภายนอกขององค์การเพื่อประเมินโครงสร้างการแข่งขันของอุตสาหกรรมขององค์การรวมทั้งฐานะการแข่งขันขององค์การและคู่แข่งรายสำคัญ

3. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในขององค์การ คือ การระบุจุดแข็งและจุดอ่อนภายในขององค์การ การระบุจำนวนและคุณภาพของทรัพยากรที่มีอยู่ขององค์การที่จะค้นหาแหล่งที่มาของข้อได้เปรียบทางการแข่งขัน

4. การกำหนดกลยุทธ์บนรากฐานจุดแข็งขององค์กรและแก้ไขจุดอ่อนขององค์การ เพื่อแสวงหาประโยชน์จากโอกาสและต่อต้านอุปสรรคภายนอก การสร้างลำดับของทางเลือกเชิงกลยุทธ์บนพื้นฐานของความสามารถนั้น ๆ

5. การดำเนินกลยุทธ์ กลยุทธ์ที่ถูกเลือกเพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายขององค์การจะต้องถูกนำไปสู่การกระทำ ซึ่งสามารถแบ่งการดำเนินกลยุทธ์ขององค์การเป็นส่วนที่สำคัญ 4 ส่วน คือ การออกแบบโครงสร้างองค์การ การออกแบบระบบการควบคุม การสร้างความสอดคล้องระหว่างกลยุทธ์โครงสร้างและการควบคุม และการเปลี่ยนแปลงเชิงกลยุทธ์ ลักษณะสำคัญของการบริหารเชิงกลยุทธ์

การบริหารเชิงกลยุทธ์เป็นการบริหารงานอย่างเป็นระบบ เป็นการกำหนดการดำเนินและการควบคุมกลยุทธ์เพื่อการบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งจะเกี่ยวพันกับการวิเคราะห์จุดอ่อนและจุดแข็งจากสภาพแวดล้อมภายใน การวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก การกำหนดภารกิจและเป้าหมายทั้งระยะสั้น ระยะยาว และการเลือกกลยุทธ์ที่ดีที่สุด ซึ่งการบริหารเชิงกลยุทธ์มีลักษณะที่สำคัญดังนี้

1. การบริหารเชิงกลยุทธ์ เป็นการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทาง ภารกิจ และวัตถุประสงค์ขององค์กรอย่างเป็นระบบ เพื่อให้องค์กรมีทิศทางและเป้าหมายที่ชัดเจนสอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา
2. การบริหารเชิงกลยุทธ์ เป็นการกำหนดวิธีการหรือแนวทางในการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ขององค์กรเพื่อให้บรรลุถึงทิศทางและวัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้น โดยการวิเคราะห์และประเมินปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อค้นหาแนวทางในการดำเนินงานที่เหมาะสมที่สุด ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่างๆ
3. การบริหารเชิงกลยุทธ์ เป็นหน้าที่หลักของผู้บริหารองค์กร ดังนั้นสามารถกล่าวได้ว่า กลยุทธ์และการปฏิบัติตามกลยุทธ์ที่ดีนั้น สามารถใช้เป็นเครื่องวัดถึงความสามารถในการบริหารของผู้บริหาร
4. การบริหารเชิงกลยุทธ์และตัดสินใจทางด้านกลยุทธ์มักจะมีผลเกี่ยวข้องกับ / หรือมีผลต่อทิศทางในการดำเนินงานในระยะยาวขององค์กร
5. การบริหารและการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์มักจะเป็นความพยายามในการได้มาซึ่งความได้เปรียบทางการแข่งขัน (Competitive Advantage) ขององค์กร โดยการนำเสนอสินค้าหรือบริการที่มีคุณภาพหรือการนำเสนอสินค้าและบริการที่มีคุณค่าเหมาะสมกับราคาที่สุด
6. การตัดสินใจทางกลยุทธ์ยังเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในระดับต่างๆ ขององค์กร โดยการทำงานในระดับต่างๆ ขององค์กรจะต้องสอดคล้องและเกื้อหนุนต่อกกลยุทธ์ขององค์กร และความสามารถในการดำเนินงานหรือการปฏิบัติงาน จะเป็นสาเหตุสำคัญสำหรับความสำเร็จหรือล้มเหลวขององค์กร

พักรัตน์ผจง วัฒนสินธุ์ และคณะ (2542 อ้างถึงใน ประเสริฐ ผลมิตร, 2550 : 15-16) ได้กล่าวถึงลักษณะที่สำคัญของการบริหารเชิงกลยุทธ์ ดังนี้

1. การจัดการเชิงกลยุทธ์ เป็นการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทางภารกิจ และวัตถุประสงค์ขององค์กรอย่างเป็นระบบ เพื่อให้องค์กรมีทิศทางและเป้าหมายที่ชัดเจน แต่จะเปลี่ยนแปลงได้ตามสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง ดังนั้นวิสัยทัศน์ ภารกิจ และวัตถุประสงค์ขององค์กรจะต้องมีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงตามกาลเวลา
2. การบริหารเชิงกลยุทธ์ เป็นการกำหนดวิธีการหรือแนวทางในการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ขององค์กรเพื่อให้บรรลุถึงทิศทางและวัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้น โดยในการกำหนดแนวทางในการดำเนินงานนี้ องค์กรจะต้องทำการวิเคราะห์และประเมินปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อคิดค้นแนวทางในการดำเนินงานที่เหมาะสมที่สุดท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่างๆ
3. การบริหารเชิงกลยุทธ์ครอบคลุมถึงการนำวิธีการหรือแนวทางในการดำเนินงานที่ได้คิดค้นขึ้นมาประยุกต์ใช้และปฏิบัติเพื่อให้สามารถบรรลุถึงเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้
4. การวางแผนและการประยุกต์ใช้กลยุทธ์เป็นหน้าที่หลักของผู้บริหารองค์กร เมื่อเทียบกับหน้าที่อื่นๆ ที่ผู้บริหารต้องรับผิดชอบ ความสามารถของผู้บริหารในการกำหนดแนวทางในการดำเนินธุรกิจ การจัดทำและปฏิบัติตามแผนกลยุทธ์จัดเป็นหน้าที่ซึ่งมีความสำคัญอันดับต้น

รวมทั้ง เป็นหน้าที่ซึ่งมีอิทธิพลต่อการดำเนินงานในระยะยาวขององค์กร ดังนั้น สามารถกล่าวได้ว่า กลยุทธ์และการปฏิบัติตามกลยุทธ์ที่ดีนั้น สามารถใช้เป็นเครื่องวัดถึงความสามารถในการบริหารของผู้บริหารได้เป็นอย่างดี

5. การบริหารเชิงกลยุทธ์และการตัดสินใจทางด้านกลยุทธ์มักจะมีมีความเกี่ยวข้องกัน หรือมีผลต่อทิศทางในการดำเนินงานในระยะยาวขององค์กร

6. การบริหารและการตัดสินใจทางด้านกลยุทธ์มักจะเป็นความพยายามในการได้มาซึ่งความได้เปรียบทางการแข่งขันขององค์กรธุรกิจ ความได้เปรียบทางการแข่งขันนี้สามารถเกิดขึ้นจากการนำเสนอสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ การนำเสนอสินค้าและบริการที่มีคุณค่าเหมาะสมกับราคาที่สุด

7. การตัดสินใจทางกลยุทธ์อาจจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ขององค์กร ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่การเสาะแสวงหาทรัพยากรหรือความสามารถหลักที่จำเป็นต้องใช้สำหรับการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน

8. การตัดสินใจทางกลยุทธ์ยังเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในระดับต่างๆ ขององค์กร โดยการดำเนินงานในระดับต่างๆ ขององค์กรจะต้องสอดคล้องและเกื้อหนุนต่อกลยุทธ์ขององค์กร และความสามารถในการดำเนินงานหรือการปฏิบัติงานจะเป็นสาเหตุสำคัญสำหรับความสำเร็จหรือความล้มเหลวขององค์กร

9. กลยุทธ์ขององค์กรไม่เพียงจะเกี่ยวข้องกับความแวดล้อมภายนอก และปัจจัยภายในขององค์กรเท่านั้น แต่คำนึงถึงทัศนคติ ความคาดหวังของบุคคลฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) มีผลต่อกลยุทธ์ ซึ่งบุคคลต่างๆ เหล่านี้ครอบคลุมตั้งแต่ผู้ถือหุ้น ผู้บริหารระดับสูง สังคม รัฐบาล พนักงาน ฯลฯ

กล่าวโดยสรุป แนวคิดการจัดการเชิงกลยุทธ์เป็นแนวคิดที่จะวิเคราะห์ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอกและกระบวนการกำหนดแผนกลยุทธ์ให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ ซึ่งสามารถนำไปใช้ในภาคธุรกิจและภาครัฐบาล ในการศึกษาครั้งนี้จึงนำแนวคิดนี้มาประยุกต์ใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ภาคเอกชนในการพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน- สปป.ลาว

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อนงค์นุช เทียนทอง และ อ้อมเดือน สิทธิพรหม (2555) ได้ศึกษา เรื่อง การศึกษาผลกระทบของการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีนต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ต่อธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในจังหวัดหนองคาย ผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบที่จะเกิดจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย มีผลกระทบด้านการค้าในด้านบวก ด้านสินค้ามีผลกระทบในด้านเชิงลบ ด้านแรงงานและด้านโลจิสติกส์ไม่มีผลกระทบ เมื่อนำปัจจัยทั้ง 4 ด้านมาวิเคราะห์ร่วมกัน พบว่า ผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ทั้งทางด้านบวกและด้านลบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับน้อย ถึงน้อยที่สุดต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ระยะเวลา

ประกอบการและ ประเภทธุรกิจของธุรกิจ ผู้ประกอบการธุรกิจ SME พบว่าระยะเวลาประกอบการ และประเภทธุรกิจที่แตกต่างกัน ผู้ประกอบการมีความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟ ความเร็วสูงไทย-จีนที่แตกต่างกัน ขนาดของธุรกิจ ผู้ประกอบการที่มีขนาดธุรกิจที่แตกต่างกัน จะให้ความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนที่ไม่แตกต่างกัน

พิชิต พระพินิจและคณะ (2562) ได้ศึกษา การเชื่อมโยงการค้าและโซ่อุปทานการค้า และบริการเงินตอนใต้ - เวียดนาม - สปป. ลาว และ ไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโซ่อุปทานการค้า นโยบายการค้าจีน จีนตอนใต้ - เวียดนาม - สปป. ลาว โดยการสำรวจเส้นทางการค้า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบศุลกากร ประเมินโซ่อุปทานโดยใช้ SCOR Model พบว่า นโยบายการค้าของจีน มุ่งพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศ CLMVT โดยผ่านนโยบาย เส้นทางของจีน (Belt and Road Initiative)¹ ซึ่งประธานาธิบดีสีจิ้นผิง (Xi Jinping) เริ่มขึ้นใน พ.ศ. 2556 เพื่อเป็น ยุทธศาสตร์หลักในการบรรลุเป้าหมายตามความฝันของจีน (China's Dream) จุดเริ่มต้นของความพยายามในการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ซึ่งระยะแรกจะมีผลกระทบในพื้นที่ สปป.ลาว และในภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ของประเทศไทย

ณัฐณารณ์ เอกนราจินดาวัฒน์ (2562) ได้ศึกษาเรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่าง ยั่งยืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่ชายแดนของไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษายุทธศาสตร์ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่ชายแดน จังหวัดมุกดาหารเพื่อความยั่งยืน โดยใช้การวิจัย เชิงคุณภาพด้วยการวิจัยเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก มีจำนวนผู้ให้ข้อมูล 24 คน และการสนทนา กลุ่มย่อย โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เจริญเติบโตและแข่งขัน ได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนการพัฒนาให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อ ขยายโอกาสทางเศรษฐกิจให้แก่ชุมชนในพื้นที่พร้อมทั้งสร้างความเข้มแข็งให้แก่เมืองชายแดนไปสู่การ เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ผลการวิจัยพบว่า การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อให้เกิดความยั่งยืนด้วยการสร้างความสมดุลให้เกิดขึ้นทั้งในด้านมิติ 1. การพัฒนาเศรษฐกิจที่ยั่งยืน 2. การพัฒนาสังคมที่ยั่งยืนและ 3. การพัฒนาสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพื่อความยั่งยืนประกอบด้วย 1. ความชัดเจนและความต่อเนื่องของ นโยบาย 2. ความมุ่งมั่นของรัฐบาลในการผลักดันโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างจริงจัง มั่นคง และไม่รีรอ 3. กลไกการพัฒนาที่คำนึงถึงความยั่งยืนและสมดุล 4. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดนและ 5. การปรับปรุงแก้ไขระเบียบ กฎหมายที่ยังเป็นอุปสรรคต่อการลงทุน สำหรับอุปสรรคและปัญหา ได้แก่ 1. ความชัดเจนของ นโยบาย 2. ด้านเงินลงทุน 3. ด้านการเมือง และ 4. ด้านผลกระทบด้านลบจากการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ พิเศษ โดยมีข้อเสนอแนะว่ารัฐบาลจะต้องมีความมุ่งมั่นในการขับเคลื่อนและผลักดันโครงการ อย่างจริงจัง วางแผนนโยบาย ปรับปรุงแก้ไขระเบียบกฎหมายและบูรณาการการทำงานของ หน่วยงานภาครัฐทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

วีรวิทย์ เลิศไทยตระกูล (2562) การศึกษาการเตรียมพร้อมรับผลกระทบทางรถไฟจีน - ลาวต่อเขตการค้าชายแดนไทย. เป็นการศึกษาผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบรวมถึงนำเสนอ ความพร้อมของภาคอุตสาหกรรมในเขตการค้าชายแดนไทยในการพัฒนาเส้นทางรถไฟจีน - ลาว รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพใช้การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างและการสนทนากลุ่มเป็นเครื่องมือ

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ผลการวิจัยด้วยแบบจำลอง PESTEL ผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบเชิงบวกที่โดดเด่นที่สุดของเขตการค้าชายแดนไทยต่อการพัฒนาระบบรถไฟจีน - ลาว ได้แก่ การเติบโตทางเศรษฐกิจ การขยายตัวของอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมการผลิต อุตสาหกรรมการเกษตร ธุรกิจการท่องเที่ยวในเขตการค้าชายแดนและจังหวัดใกล้เคียงผลกระทบด้านลบที่เป็นอุปสรรคต่อเขตการค้าชายแดนไทย พบว่า ส่วนใหญ่คิดว่าไม่มีผลกระทบด้านลบที่เป็นอุปสรรคต่อประเทศไทยมากนัก อย่างไรก็ตาม มีเพียงข้อกังวลเกี่ยวกับการเตรียมการและการปรับตัวเท่านั้น ควรเร่งพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการเชื่อมต่อทางรถไฟจีน - ลาว ภาคอุตสาหกรรมควรเร่งปรับประสิทธิภาพการผลิตเพื่อรองรับการเติบโตที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพมาตรฐานและมีต้นทุนต่ำเพื่อแข่งขันกับคู่แข่งรวมถึงการยกระดับการศึกษาและทักษะด้านภาษาเพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ

Jonathan Andrew Lane. (2020). นักวิจัย Asian Development Bank Institute : ADB. No. 1181 September 2020 ทบทวนผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) – สาธารณรัฐประชาชนจีนของรถไฟความเร็วสูง และผลกระทบต่อเสถียรภาพทางการคลังของ สปป.ลาว สำนวความท้าทายที่เกิดจากหนี้และเสถียรภาพทางการคลังในประเทศที่มีการเสนอการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ บทความนี้เน้นเฉพาะที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และโครงการรถไฟความเร็วสูง (HSR) มูลค่า 6 พันล้านดอลลาร์ สปป.ลาว-สาธารณรัฐประชาชนจีน (PRC)ที่กำลังก่อสร้าง ซึ่งจะนำมาเปรียบเทียบกับโครงการลงทุนที่คล้ายคลึงกัน ในมองโกเลีย บทความนี้ใช้แนวทางการสร้างแบบจำลองที่แตกต่างกัน 2 แบบ โดยเปรียบเทียบกับโปรแกรมการลงทุนที่คล้ายคลึงกันในประเทศต่างๆ และด้วยสมมติฐานที่แตกต่างกัน ข้อสรุปของบทความนี้ชี้ว่า HSR ของลาว-จีนไม่น่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่สำคัญ และมีศักยภาพที่จะก่อให้เกิดภาระผูกพันที่อาจเกิดขึ้นจำนวนมากสำหรับ สปป. ลาว หนึ่งในแนวทางการสร้างแบบจำลองที่ได้มาจากรวมกรณีล่าสุดสนับสนุนแนวทางการวิเคราะห์เครือข่ายเพื่อระบุเส้นทางที่มีต้นทุนน้อยที่สุด และพยายามที่จะระบุการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดิน ซึ่งเป็นปัจจัยการผลิตที่ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้เนื่องจาก การเข้าถึงตลาดที่เพิ่มขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานใหม่ จากนั้นนำมาเปรียบเทียบกับวิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิแบบดั้งเดิม ซึ่งควรจะเท่ากัน แต่ในทางปฏิบัติไม่เป็นเช่นนั้น ห่างไกลจากการปฏิเสธแนวทางการสร้างแบบจำลองความแตกต่างเหล่านี้ได้ให้ข้อมูลเชิงลึกที่นำไปปฏิบัติได้มากขึ้นสำหรับผู้กำหนดนโยบาย

พิชิต พระพินิจ และคณะ (2563) ได้ศึกษา ผลกระทบการเศรษฐกิจจากรถไฟจีน - สปป.ลาว ของผู้ประกอบการภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยมีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นโอกาสทางการค้าของผู้ประกอบการกลุ่มท่องเที่ยว การค้าชายแดน และกลุ่มเกษตรต่อรถไฟจีน - สปป.ลาว 2. ผลทางเศรษฐกิจจากรถไฟจีน - สปป.ลาว โดยวิจัยแบบผสม (Mixed research) กลุ่มตัวอย่าง ผู้ประกอบการ 3 กลุ่ม คือกลุ่มธุรกิจท่องเที่ยว กลุ่มธุรกิจค้าปลีกและค้าชายแดน และกลุ่มธุรกิจเกษตร จำนวน 400 ราย และโดยใช้แบบสอบถามการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และการประชุม กลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) ผู้ประกอบการ 50 ราย ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ภาพรวม เห็นว่าเป็นโอกาสทางการค้าเป็นบวกที่สำคัญ โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจท่องเที่ยวจะมีโอกาสที่จะยกระดับการให้บริการ

ด้านห้องพัก ร้านอาหาร ธุรกิจสปารองรับนักท่องเที่ยวชาวจีนได้ โดยเฉพาะจังหวัดเลย จังหวัดบึงกาฬ ส่วนจังหวัดอุดร และจังหวัดหนองคาย ได้รับโอกาสทางการค้าด้านการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้น อาจเกิดนิคมอุตสาหกรรม เกิดการจ้างงานในพื้นที่ และขยายตัวธุรกิจต่อเนื่องในพื้นที่ และกลุ่มธุรกิจการปลีก และค้าขายแดนเห็นว่ามีผลกระทบทางลบ คือ อาจจะมีผลต่อการค้าลดลง เนื่องจาก มีสินค้าจากประเทศจีนเข้ามาแข่งขันในตลาดท้องถิ่น

หงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และ จินตวัฒน์ศิริรัตน์ (2563). โครงการรถไฟความเร็วสูงจีน : โอกาสของการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยการศึกษาจากเอกสารและเชิงคุณภาพ มีวัตถุประสงค์ คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้รับประโยชน์อะไรจากโครงการรถไฟความเร็วสูง พบว่า โครงการความร่วมมือรถไฟความเร็วสูงไทย - จีนได้รับความสนใจทั้งในไทย และต่างประเทศ เนื่องจากเป็นโครงการที่มีอิทธิพลต่อนโยบายการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และการเชื่อมโยงภายในภูมิภาค ที่สำคัญยังเป็นองค์ประกอบหลักในการบรรลุ เป้าหมายข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน แม้ว่าโครงการนี้สัมพันธ์กับภาวะ ความไม่คุ้มทุนในแง่ของอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจแต่มีความสำคัญในการรักษา ความสัมพันธ์ฉันมิตรกับจีนหลังถูกชาติตะวันตกคว่ำบาตรตั้งแต่ พ.ศ. 2557 และการพัฒนาภูมิภาคตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติก็เป็นปัจจัยสำคัญที่อธิบายการดำรงอยู่ของโครงการ ซึ่งจากการศึกษาผ่านทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การเมืองของการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานร่วมด้วยแนวคิดรถไฟความเร็วสูงกับการพัฒนาภูมิภาค พบว่า รถไฟ ความเร็วสูงจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจภายในภูมิภาค ส่งเสริมการท่องเที่ยว และยกระดับคุณภาพสังคม อันเป็นโอกาสครั้งสำคัญในการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย

Siyuan Wei (2021) ได้ศึกษาเรื่อง ผลกระทบของทางรถไฟจีน-ลาวต่อการค้าระหว่างไทยกับจีน วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบต่อปริมาณการค้าการส่งออกของไทยไปยังจีนโดยทางรถไฟจีน-ลาวหลังจากเสร็จสิ้น การศึกษานี้จะช่วยให้ผู้ส่งออกไทยและผู้นำเข้าจีนได้รับข้อมูลที่ เป็นประโยชน์เกี่ยวกับทางรถไฟจีน-ลาว ประการแรก ผู้เขียนศึกษาอุตสาหกรรมการส่งออกของไทยและแหล่งส่งออกของจีนจากการทบทวนวรรณกรรม จากนั้น ผู้เขียนจะหาข้อมูลการพัฒนาทางรถไฟจีน-ลาวและปริมาณการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึกและข้อมูลทุติยภูมิ ผู้เขียนคำนวณมูลค่าการค้าส่งออกต่อปริมาณการขนส่งสินค้าเพื่อคาดการณ์ปริมาณการค้าเมื่อทางรถไฟจีน-ลาวสามารถรองรับการขนส่งเพิ่มเติมได้ การถดถอยเชิงเส้นใช้ในการคำนวณการซื้อขายต่อปริมาณและยืนยันความเหมาะสมสำหรับการใช้มูลค่าการค้าต่อปริมาณ การค้าต่อปริมาณใช้สำหรับประมาณปริมาณการค้าที่สามารถใช้ศักยภาพของการเชื่อมต่อทางรถไฟจีน - ลาว สุดท้าย ผู้เขียนคำนวณปริมาณการค้าที่ทางรถไฟจีน-ลาวสามารถนำเข้าได้ในช่วงต้น ระยะเวลา และระยะปลาย และคาดการณ์สัดส่วนการส่งออกของไทยไปยังจีนที่ทางรถไฟจีน-ลาวสามารถแบ่งปันได้ สิ่งนี้พิสูจน์ให้เห็นถึงผลกระทบของทางรถไฟจีน-ลาวต่อการค้าส่งออกของไทยไปยังจีน นอกจากนี้ เอกสารฉบับนี้ ยังกล่าวถึงข้อได้เปรียบที่ทางรถไฟจีน-ลาวจะนำมาซึ่งผู้ส่งออกไทยในแง่ของความคุ้มทุน และเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่ง ผู้เขียนคำนวณปริมาณการค้าที่ทางรถไฟจีน - ลาวสามารถนำเข้าได้ในช่วงต้น ระยะเวลา และระยะปลาย และคาดการณ์สัดส่วนการค้าส่งออกของไทยไปยังจีนที่ทางรถไฟจีน-ลาวสามารถแบ่งปันได้ สิ่งนี้พิสูจน์ให้เห็นถึงผลกระทบของทางรถไฟจีน - ลาวต่อการค้าส่งออกของไทยไปยังจีน นอกจากนี้ เอกสารฉบับนี้ยังกล่าวถึงข้อได้เปรียบที่ทางรถไฟ

จีน - ลาว จะนำมาซึ่งผู้ส่งออกไทยในแง่ของความคุ้มทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่ง ผู้เขียนคำนวณปริมาณการค้าที่ทางรถไฟจีน - ลาว สามารถนำเข้าได้ในช่วงต้น ระยะเวลา และ ระยะปลาย และคาดคะเนสัดส่วนการค้าส่งออกของไทยไปยังจีนที่ทางรถไฟจีน-ลาวสามารถแบ่งปัน ได้ สิ่งนี้พิสูจน์ให้เห็นถึงผลกระทบของทางรถไฟจีน-ลาวต่อการค้าส่งออกของไทยไปยังจีน นอกจากนี้ เอกสารฉบับนี้ยังกล่าวถึงข้อได้เปรียบที่ทางรถไฟจีน-ลาวจะนำมาซึ่งผู้ส่งออกไทยในแง่ของความ คุ้มทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่ง

แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบของทางรถไฟลาว - จีน ต่อ สปป.ลาว เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ประเทศลาวได้ขัมพิธีเปิดทางรถไฟลาว-จีน ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟที่ทันสมัยสายแรก ของประเทศ และเป็นหนึ่งในโครงการ BRI ที่สำคัญโดยรวมโครงการแรกที่จะแล้วเสร็จ หากจะเปลี่ยน ลาวจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลไปสู่ศูนย์กลางที่เชื่อมโยงทางบก ทางรถไฟจะนำทั้งประโยชน์ และความเสียมมาสู่ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

Tom Wilms (2021) ได้ศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบของทางรถไฟลาว - จีน ต่อ สปป.ลาว พบว่า เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2564 ประเทศลาวได้ขัมพิธีเปิดทางรถไฟลาว - จีน ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟที่ทันสมัยสายแรกของประเทศ และเป็นหนึ่งในโครงการ BRI ที่สำคัญโดยรวม โครงการแรกที่จะแล้วเสร็จ หากจะเปลี่ยนลาวจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลไปสู่ศูนย์กลาง ที่เชื่อมโยงทางบก ทางรถไฟจะนำทั้งประโยชน์และความเสียมมาสู่ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผลกระทบของทางรถไฟลาว - จีน ต่อ สปป. ลาว

วันชาติลาวในปีนี้เป็นวันที่ 2 ธันวาคม 2021 ถือเป็นวันประวัติศาสตร์ ประชาชน ชาวสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) ร่วมเป็นสักขีพยานในการเปิดใช้เส้นทาง รถไฟที่ทันสมัยสายแรกของประเทศ นั่นคือ ทางรถไฟสายลาว - จีน เริ่มดำเนินการอย่างเป็นทางการ ในวันรุ่งขึ้นโดยเชื่อมต่อเมืองหลวงของลาวอย่างเวียงจันทน์กับคุนหมิงเมืองหลวงของจีน เป็นหนึ่งใน โครงการ Belt and Road (BRI) ที่สำคัญโดยรวมโครงการแรกที่บรรลุผลสำเร็จ

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้เสนอโครงการจะโต้แย้งว่าโครงการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์อย่าง มากต่อประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม แต่นักวิจารณ์กลับมองว่าเป็นความฟุ่มเฟือยราคาแพง ที่จะขยายอิทธิพลของจีนในลาวอย่างมาก และดึงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้เข้าสู่วงโคจรของจีน มากขึ้นจะยิ่งเร็วเกินไปที่จะตัดสินขั้นสุดท้ายเกี่ยวกับข้อดีของโครงการรถไฟ บทสรุปนโยบาย EIAS ฉบับนี้พยายามที่จะให้ภาพรวมของความพยายามระหว่างจีนและลาว และจะสำรวจความเสี่ยงและ ผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการสำหรับ สปป. ลาว นอกจากนี้ จะเปรียบเทียบโดยสังเขป กับเส้นทางรถไฟสายบูดาเปสต์-เบลเกรดที่วางแผนไว้ และเน้นย้ำถึงโอกาสที่เกิดจากการแข่งขัน ด้านโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกที่เริ่มต้นขึ้น

จากไม่มีทางออกสู่ทะเลสู่ทางบกเส้นทางรางเดี่ยวความยาวกว่า 1,000 กม. ที่สร้างขึ้น ในจีนจะตัดผ่านภูมิประเทศที่เกือบจะเป็นภูเขาซึ่งผ่านเข้าไปไม่ได้ ซึ่งปัจจุบันสามารถเคลื่อนที่ ด้วยความเร็วสูงสุดถึง 160 กม./ชม. เชื่อมเวียงจันทน์กับเมืองชายแดนบ่อเต็น ระยะทางประมาณ 417 กม. ครอบคลุมพื้นที่ลาวเพียงแห่งเดียว ประกอบด้วยสะพาน 62 กม. และอุโมงค์ 198 กม. โดยที่ฝั่งจีนมีตัวเลขที่สูงกว่านี้ หลังจากห้าปีของการก่อสร้าง โครงการนี้เสร็จสมบูรณ์ตามกำหนด โดยรถไฟไฟฟ้าหลายตุ้มาตรฐานจีนชุดแรกจะถูกส่งไปยังลาวในกลางเดือนตุลาคม 2564 ทางรถไฟ

มีความปลอดภัยมากกว่าโครงสร้างพื้นฐานถนนที่มีอยู่มาก ซึ่งได้รับการบำรุงรักษาไม่ดี และปัญหา เช่นการบรรทุกเกินพิกัดของรถบรรทุกและเหตุการณ์สภาพอากาศที่รุนแรงที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เพิ่มขึ้น รถไฟสายใหม่จะลดระยะเวลาการเดินทางระหว่างเวียงจันทน์ และบ่อเต็นจาก 15 ชั่วโมงเหลือเพียง 4 ชั่วโมง และระหว่างเวียงจันทน์กับคุนหมิงจากหนึ่งวันเหลือ ประมาณ 10 ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 อย่างต่อเนื่องและ ข้อจำกัดการเดินทางที่ตามมา บริการผู้โดยสารข้ามพรมแดนจะถูกระงับจนกว่าจะมีประกาศเพิ่มเติม เหลือเพียงสินค้าสำหรับเดินทางข้ามพรมแดน

อย่างไรก็ตาม แม้จะมีโรคระบาดไปทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง การดำเนินโครงการให้เสร็จทันเวลาถือเป็นเรื่องสำคัญที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประเทศจีน ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา นักวิจารณ์ของ BRI กลายเป็นแกนนำมากขึ้นในขณะที่โครงการขนาดใหญ่หลายโครงการถูกเลื่อนออกไป ดังนั้น การเชื่อมโยงทางรถไฟให้เสร็จทันเวลาถือเป็นการเปลี่ยนแปลงที่น่ายินดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาถึงสัญลักษณ์ของปี 2564 ซึ่งเป็นวันครบรอบ 60 ปีของความสัมพันธ์ทางการทูต ลาว-จีน การเชื่อมโยงทางรถไฟที่มีความทะเยอทะยานถือเป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ของลาวและคาดว่าจะเปลี่ยนประเทศที่มีประชากร 7 ล้านคน "จากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลไปสู่ศูนย์กลางที่เชื่อมโยงทางบก" ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทางรถไฟลาว-จีน เป็นองค์ประกอบสำคัญของเครือข่ายรถไฟทั่วเอเชียที่มีความทะเยอทะยาน มีเป้าหมายเพื่อเชื่อมต่อ ตลาดจีนกับศูนย์กลางเศรษฐกิจในภาคใต้ สุดท้ายจะไปไกลถึงสิงคโปร์ ในขณะเดียวกัน หลังจากเกิดความล่าช้าหลายครั้งและแม้กระทั่งการยกเลิกโครงการชั่วคราว การก่อสร้างในส่วนรถไฟของไทย มีกำหนดจะแล้วเสร็จภายในปี 2571 ในที่สุดก็จะเชื่อมต่อเมืองชายแดนทางตอนเหนือของหนองคาย ที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวกับ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังผ่านกรุงเทพฯ

เมื่อพิจารณาถึงเรื่องนี้ นักวิจารณ์ได้แสดงความกังวลว่าทางรถไฟจะเปลี่ยนลาว ให้กลายเป็นพื้นที่ผ่านแดนระหว่างเพื่อนบ้านทางตอนใต้ที่มีความน่าสนใจทางเศรษฐกิจกับสาธารณรัฐ ประชาชนจีน โดยไม่สร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้กับ สปป.ลาว มากนัก อย่างไรก็ตาม ผู้นำลาว หวังว่าโครงการนี้จะกระตุ้นเศรษฐกิจโดยอ้อม ส่งเสริมการท่องเที่ยวและได้รับประโยชน์จากค่าขนส่งที่ ลดลงถึง 50% รวมทั้งความสัมพันธ์ทางการค้าที่แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับจีน รายงาน ของธนาคารโลกในปี 2563 ระบุถึงศักยภาพระยะยาวของโครงการในการเพิ่มระดับรายได้ประชาชาติ ได้มากถึง 21% เนื่องจากโครงการดังกล่าว “สามารถช่วยให้ สปป.ลาว มีการเชื่อมโยงทางบกกับ ห่วงโซ่อุปทานระดับโลกและระดับภูมิภาค ซึ่งจะช่วยให้ประเทศมีมากขึ้น ดึงดูดนักลงทุน สร้างงานใหม่ และเร่งการเติบโตทางเศรษฐกิจ” อย่างไรก็ตาม เพื่อให้บรรลุถึงศักยภาพของโครงการอย่างเต็มที่ ประเทศจะต้องดำเนินการปฏิรูปและปรับปรุงโครงสร้างหลายประการ รายงานของธนาคารโลก ได้ให้คำแนะนำหลายประการเกี่ยวกับการเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดของทางรถไฟ ข้อเสนอแนะ ที่อ้างถึงการจัดตั้งระบอบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพรวมถึงการควบคุมชายแดนที่มีประสิทธิภาพ การรับประกันความโปร่งใสและความสม่ำเสมอของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่นเดียวกับการปรับปรุง ให้ทันสมัยและการประสานกันของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ การลงทุนเชิงกลยุทธ์ ในโครงสร้างพื้นฐานและธุรกิจควรทำตามแนวทางเดินรถไฟของลาวและในท้ายที่สุด 33 สถานี ซึ่งอย่างน้อย 10 แห่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการให้บริการผู้โดยสาร นอกจากนี้ โครงสร้าง

พื้นฐานที่สนับสนุน เช่น ถนนทางเข้า สถานที่จัดเก็บสินค้า และทางด่วนที่เชื่อมต่อทางรถไฟไปยังภูมิภาคใกล้เคียงในลาวและไทย จะต้องสร้างขึ้นเพื่อดึงดูดธุรกิจและการลงทุนเพิ่มเติม ในเรื่องดังกล่าว ลาวกำลังดำเนินการที่สำคัญโดยการสร้างถนนสายด่วนเชื่อมเวียงจันทน์กับบ่อเต็นและคูนหมิง ถนนดังกล่าวสร้างร่วมกันโดยรัฐบาลลาวและ Yunnan Construction and Investment Holding Group ของจีน โดยบริษัทจีนเป็นผู้ควบคุม 95% ของความพยายาม

ประเทศจะต้องพัฒนาแผนการปฏิรูปและแผนปฏิบัติการที่มีโครงสร้างที่ดี ซึ่งตระหนักถึงความต้องการเร่งด่วน ขณะเดียวกันก็กำหนดวิสัยทัศน์ระยะยาวที่ชัดเจนสำหรับการพัฒนาเชิงโครงสร้างตามแนวทางเดิน ทั้งนี้เพื่อให้แน่ใจว่าผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจของลาวและเพื่อรับประกันผลตอบแทนจากการลงทุนก่อสร้าง ดังนั้น ความเป็นไปได้ของโครงการในท้ายที่สุดจึงขึ้นอยู่กับความตั้งใจและความสามารถของรัฐบาลลาวในการปฏิรูปอย่างรอบด้านและการลงทุนตามเป้าหมาย ในเรื่องนี้ เวียงจันทน์ใหม่สรายงานว่าในช่วงต้นเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 โปไลตบูโรของพรรคประชาชนปฏิวัติลาว (LPRP) ตกลงกับแผนของรัฐบาลในการพัฒนาทางรถไฟต่อไปจนถึงปี พ.ศ. 2573 อย่างไรก็ตาม โดยไม่มอบหมายให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องแก้ไขแผนและจัดทำแผนที่พื้นที่ที่เป็นรูปธรรมเพื่อพัฒนาร่วมกับจีน เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการวางแผนและการลงทุนของลาว ดร. โสเน็กเซย์ สีพันโดน ได้พบกับเหอ ลีเฟิง หัวหน้าคณะกรรมการการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติของจีนแบบเสมือนจริง เพื่อลงนามในบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพิ่มเติม ตลอดจนข้อตกลงย้าความร่วมมือพัฒนาร่วม 32 โครงการ อาทิ ก่อสร้างทางด่วนสายใหม่ นอกจากนี้ มีรายงานว่าจีนเสนอให้ความช่วยเหลือลาวในการพัฒนาแผนปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวใกล้กับทางรถไฟ

เศรษฐกิจความสัมพันธ์ลาว-จีนโครงการขนาดใหญ่นี้บริหารงานร่วมกันผ่านบริษัทรถไฟลาว-จีน จำกัด ที่สร้างขึ้นใหม่ ซึ่งจะทำให้ลาวและจีนใกล้ชิดกันมากขึ้นอย่างแน่นอน ในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา การมีส่วนร่วมของจีนในลาวเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในความเป็นจริง ด้วยมูลค่ามากกว่า 10 พันล้านเหรียญสหรัฐในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา จีนจึงกลายเป็นแหล่งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ที่ใหญ่ที่สุดของลาว นำหน้าไทย (4.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ) และเวียดนาม (3.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ) และคิดเป็น 87.7% ของ FDI ในปี 2020 นอกจากนี้ยังเชื่อว่าเป็นความช่วยเหลือระดับทวิภาคีที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ

ผู้บริจาค เงินทุนจำนวนมากของจีนถูกใช้เพื่อดำเนินกลยุทธ์ของลาวในการเป็น “แบตเตอรี่แห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” โดยเฉพาะอย่างยิ่งผ่านการพัฒนาโครงการเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำขนาดใหญ่ เพื่อผลิตไฟฟ้าจำนวนมากเพื่อส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงการเหล่านี้เป็นความพยายามที่ต้องใช้เงินทุนสูง ด้วยเหตุนี้ สปป. ลาวจึงมีหนี้ของประเทศจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นหนี้ของจีน โครงการรถไฟมูลค่า 5.9 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ มีส่วนช่วยในเรื่องนี้อย่างแน่นอน โดยลาวหักค่าใช้จ่าย 30% ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้จากจีน ส่วนที่เหลืออีก 70% เป็นเงินทุนจากจีน ทั้งผ่านส่วนของผู้ถือหุ้นจากรัฐวิสาหกิจที่เข้าร่วมในกิจการร่วมค้าและเงินกู้จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ในความเป็นจริง แหล่งข่าวบางแห่งประเมินว่า

มากกว่าครึ่งหนึ่งของหนี้ของอียิปต์ของลาวจำนวน 12.6 พันล้านเหรียญสหรัฐเป็นหนี้จีน ซึ่งจะทำให้ปักกิ่งมีอิทธิพลอย่างมากต่อกิจการของเพื่อนบ้านทางตอนใต้โดยไม่ต้องสงสัย

นักวิเคราะห์บางคนมีความกังวลเกี่ยวกับหนี้ที่เพิ่มขึ้นของลาวต่อจีนก่อนที่จะเกิดการระบาดใหญ่ของโควิด-19 และจัดหมวดหมู่ว่ารัฐนี้ตกอยู่ในอันตรายจากการผิมนัดชำระหนี้ของอียิปต์ อย่างไรก็ตาม จากการเกิดโรคระบาดทั่วโลกและการสูญเสียรายได้ที่ตามมา (โดยเฉพาะจากภาคการท่องเที่ยว) ความกังวลเหล่านั้นได้ทวีความรุนแรงมากขึ้น เมื่อเผชิญกับทุนสำรองระหว่างประเทศที่ลดน้อยลง ปัจจุบันประเทศกำลังดิ้นรนเพื่อชำระหนี้ประจำปีประมาณ 1 พันล้านเหรียญสหรัฐจนถึงสิ้นปี 2567 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากโครงการรถไฟ เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากการผิมนัดชำระหนี้ของอียิปต์ ลาวพยายามเจรจาทางเลือกอื่นกับเจ้าหนี้รายใหญ่ที่สุดของลาวคือจีน ดังนั้นในเดือนกันยายน 2020 Electricité du Laos (EDL) ซึ่งจัดการโครงข่ายไฟฟ้าของประเทศได้ลงนามในข้อตกลงการถือหุ้นกับ China Southern Power Grid ที่รัฐเป็นเจ้าของ การควบคุมส่วนใหญ่ของกิจการร่วมค้าใหม่ภายใต้ชื่อ Électricité du Laos Transmission Company Ltd. (EDLT) ถือหุ้นโดยบริษัทจีน ในเดือนมีนาคม 2564 EDLT ได้รับสัมปทาน 25 ปี ทำให้บริษัทสามารถจัดการและขยายโครงข่ายไฟฟ้าแรงสูงของประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้สำหรับการส่งออกไฟฟ้า EDLT จะลงทุน 2 พันล้านเหรียญสหรัฐในการขยายโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง และหลังจาก 25 ปี การดำเนินงานจะถูกโอนกลับไปยังรัฐลาว ดังนั้น จีนจะสนับสนุนและได้รับประโยชน์จากแผนการของลาวในการเป็นแบตเตอรี่ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ข้อตกลงนี้มีแนวโน้มที่จะสร้างแรงกดดันทางการเงินให้กับ สปป.ลาว เนื่องจาก EDL ของรัฐมีรายงานว่าหนี้เพิ่มขึ้นอีก 8 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการผลักดันอย่างจริงจังของประเทศในการขยายโรงไฟฟ้าพลังน้ำ

อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงดังกล่าวอาจนำมาซึ่งความเสี่ยงที่สำคัญสำหรับประเทศ เช่น จีนควบคุมการส่งออกพลังงานของลาวอย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อ EDLT พร้อมทั้งจะลงทุนในเครือข่ายสายไฟของประเทศ ผู้นำ LPRP อาจประสบปัญหาในการมองหาทางเลือกอื่นที่เป็นไปได้ในการขยายโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ สิ่งนี้อาจเพิ่มภาระหนี้ของลาวให้สูงขึ้น และอาจกระตุ้นให้ประเทศเพิกเฉยต่อความกังวลมากขึ้นเกี่ยวกับความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมและสังคมที่เกิดจากเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำขนาดใหญ่ โดยเฉพาะตามลำน้ำโขง สิ่งนี้อาจส่งผลเสียต่อความสัมพันธ์ของลาวกับเพื่อนบ้านในอาเซียน เนื่องจากวิถีชีวิตของประชาชนหลายล้านคนในประเทศไทย กัมพูชา และเวียดนาม ต้องพึ่งพาแม่น้ำ พวกเขาประสบกับภัยแล้งอย่างรุนแรงในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เช่นเดียวกับการเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำที่เพิ่มขึ้นอย่างคาดเดาไม่ได้ การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพและปริมาณปลา ซึ่งเชื่อว่าเป็นผลจากการสร้างเขื่อนมากเกินไปที่ต้นน้ำ อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนและนำเข้าไฟฟ้าพลังน้ำจาก สปป.ลาว รายใหญ่ที่สุด อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ชะลอข้อตกลงหลายฉบับเกี่ยวกับการซื้อไฟฟ้าจากโครงการเขื่อนใหม่ และกำลังมองหาการซื้อจากแหล่งพลังงานทางเลือกและความพร้อมใช้งาน อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยเพิ่งอนุมัติการซื้อไฟฟ้าจากเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำแห่งใหม่ และการก่อสร้างโครงการในลาวยังคงดำเนินต่อไป ดังนั้น ทางของไทยอาจพยายามทำข้อตกลงที่ดีกว่านี้ อย่างไรก็ตาม หากประเทศไทยและชาติอาเซียนอื่น ๆ ยุติการนำเข้าพลังงานจากโครงการใหม่ในลาวจริง ๆ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจ

ของประเทศอาจสิ่งนี้จะทำให้เงินเกือบจะเป็นลูกค้าไฟฟ้าเพียงรายเดียว ทำให้ปักกิ่งมีอำนาจเหนือเพื่อนบ้านทางตอนใต้มากขึ้น

นอกจากนี้ มีรายงานว่าเจ้าหน้าที่ลาวบางคนกังวลเกี่ยวกับการขาดการถ่ายทอดเทคโนโลยีและความรู้ที่เกี่ยวข้องหลังจากข้อตกลง EDLT ตามรายงานของ Radio Free Asia ผู้เชี่ยวชาญของกระทรวงพลังงานและเหมืองแร่ของลาวกังวลว่าลาวจะต้องพึ่งพาช่างเทคนิคชาวจีนในอนาคตเพื่อทำการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างโดยบริษัทจีน ข้อกังวลที่คล้ายกันนี้ใช้กับทางรถไฟซึ่งจะต้องมีการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ลาวจึงมีความเสี่ยงสูงที่จะพึ่งพาจีน ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันอย่างมากในอนาคตของประเทศในการติดต่อกับประเทศในกลุ่มอาเซียน

ข้อตกลง EDLT และทางรถไฟลาว-จีนเป็นตัวอย่างล่าสุดและโดดเด่นอย่างยิ่งของความสัมพันธ์ลาว-จีนที่เพิ่มขึ้น โดยรวมแล้ว จีนเป็นศูนย์กลางของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของลาว แขวงหน้าเวียดนามซึ่งเป็นพันธมิตรทางการเมืองที่เก่าแก่และใกล้ชิดที่สุดของประเทศ ความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นระหว่างลาวและจีนมีแต่จะแน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ดังจะเห็นได้จากเมืองหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของจีนกำลังวางแผนที่จะสร้างพระพุทธรูปสูง 100 เมตร พร้อมกับโรงแรม อาคารอพาร์ทเมนต์ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ใน เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะ (SEZs) ซึ่งกำหนดขึ้นสำหรับเป้าหมายการลงทุนและการพัฒนาจากต่างประเทศได้ถูกสร้างขึ้นในลาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระจุกตัวตามชายแดนไทยและจีน อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมการท่องเที่ยวและการอพยพ โดยเฉพาะจากจีนที่คาดว่าจะมาพร้อมกับทางรถไฟสายใหม่นี้ อาจสร้างความตึงเครียดในหมู่ชาวลาวได้ ประเทศที่มีประชากรเบาบางแห่งนี้เป็นที่อยู่อาศัยของชาวจีนประมาณ 300,000 คน และรองรับนักท่องเที่ยวชาวจีนมากกว่า 760,000 คนในปี 2562 เพียงปีเดียว ซึ่งเพิ่มขึ้น 26% จากปีก่อนหน้า โดยทั่วไปแหล่งท่องเที่ยวของลาวจะต้องพัฒนาแผนเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อหลีกเลี่ยงจำนวนประชากรในท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อมที่ล้นหลาม นอกจากนี้ ในขณะที่ผู้คนจำนวนมากยังคงรอการชำระคืนหรือได้รับค่าชดเชยต่ำกว่ามูลค่าตลาดของทรัพย์สินของพวกเขา ความไม่พอใจของผู้ที่ถูกเวนคืนเพื่อหลีกเลี่ยงให้กับโครงการรถไฟจึงเพิ่มสูงขึ้น

จากองค์ประกอบของผู้นำ สปป. ลาว ในช่วงต้นปี 2564 ลาวได้แต่งตั้งอดีตรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมและพาณิชย์ เขมมณี พลเสนา เป็นรัฐมนตรีประจำสำนักประธานาธิบดีลาว พลเสนาเป็นอดีตเพื่อนร่วมชั้นของประธานาธิบดีจีน สี จิ้นผิง ที่โรงเรียน Beijing Bayi เธอจะนำคำแนะนำแก่ประธานาธิบดีทองหลุน สีสุติอย่างใกล้ชิด และมีแนวโน้มที่จะมีส่วนร่วมอย่างมากในการติดต่อกับจีนและประธานาธิบดีสี ในระหว่างการเยือนลาวอย่างเป็นทางการในปี 2560 ประธานาธิบดีสีถึงกับใช้เวลาไปเยี่ยมครอบครัวพลเสนา เหตุการณ์ดังกล่าวทำให้สำนักข่าว Xinhua ของจีนลงความเห็นว่าเป็น “ครอบครัวพลเสนาเป็นเพื่อนที่ดีและเป็นเพื่อนเก่าของจีน” การใช้ประโยชน์จากความสัมพันธ์ส่วนตัวที่ไม่เหมือนใครนี้เป็นส่วนหนึ่งของเหตุผลที่อยู่เบื้องหลังการแต่งตั้งนายพลเสนาอย่างแน่นอน

การเปรียบเทียบกับรถไฟยุโรป ในขณะที่ทางรถไฟลาว-จีนได้ข้อสรุปแล้ว โครงการ BRI ที่สำคัญโครงการแรกในสหภาพยุโรปเพิ่งเริ่มต้นขึ้นเท่านั้น ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2564 ประมาณ 8 ปี หลังจากความคิดเริ่มต้นเกิดขึ้น การก่อสร้างได้เริ่มขึ้นในส่วนฮังการีของทางรถไฟสายบูดาเปสต์-เบลเกรด ด้วยการปรับปรุงรางที่มีอยู่เดิมซึ่งเริ่มสร้างขึ้นในปี 2426 ให้ทันสมัย รถไฟใหม่ระยะทาง 350 กม. จะช่วยลดเวลาเดินทางระหว่างเมืองหลวงทั้งสองจาก 8 เหลือเพียง 3.5 ชั่วโมง ในขณะที่การก่อสร้างในส่วนฮังการี 166 กม. เพิ่งเริ่มต้น ส่วนเซอร์เบีย 184 กม. ซึ่งได้รับการสนับสนุนทางการเงินบางส่วนและก่อสร้างโดยบริษัทรัสเซีย – โกลด์จะเสร็จสมบูรณ์

เมื่อสร้างเสร็จแล้ว ทางรถไฟสายบูดาเปสต์-เบลเกรดคาดว่าจะเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายรถไฟขนาดใหญ่ที่เชื่อมต่อยุโรปตะวันตกกับท่าเรือน้ำลึกในไพรอูส ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการโดยบริษัท China Ocean Shipping ของรัฐจีน และคาดว่าจะทำหน้าที่เป็น ประตูทางทะเลหลักของเอเชียสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังยุโรป ดังนั้น เช่นเดียวกับลาว ฮังการีพยายามที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งและหวังว่าจะได้รับประโยชน์จากการไหลเวียนของการค้าและสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นทั่วประเทศ ในการทำเช่นนั้น รัฐรับเงินกู้จากจีนมากกว่า 2 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2563 อย่างไรก็ตาม ตรงกันข้ามกับรถไฟลาว-จีน ทางรถไฟบูดาเปสต์-เบลเกรด และโดยเฉพาะส่วนของฮังการี กลับประสบปัญหาความล่าช้า และขอกกล่าวหาเรื่องการทุจริตมาตั้งแต่ต้น มันไม่ได้ช่วยคลายความสงสัยเมื่อรัฐบาลในบูดาเปสต์ตัดสินใจจัดประเภทเอกสารทางการที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาเงินทุนของโครงการรถไฟ

การแข่งขันโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกโดยรวมแล้ว การรับรู้ของชาวยุโรปเกี่ยวกับโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับ BRI ได้เปลี่ยนไปอย่างมาก เนื่องจากแนวคิดของรถไฟบูดาเปสต์-เบลเกรดได้รับการพัฒนาในรูปแบบ 16+1 บางรัฐในยุโรปกลางและยุโรปตะวันออกในกลุ่ม 16+1 เช่น ลิทัวเนีย ถูกทิ้งร้างเนื่องจากความคาดหวังสูงในการลงทุน BRI ยังไม่บรรลุผล และคำสัญญาในการพัฒนาโครงการที่จับต้องได้ยังไม่ได้รับการติดตาม ประเทศอื่นๆ เช่น มอนเตเนโกร กำลังเผชิญกับต้นทุนโครงการที่เพิ่มขึ้นอย่างทวีคูณและความคืบหน้าที่ช้าลงเนื่องจากส่วนใหญ่เกิดจากการทุจริตภายในที่ถูกกล่าวหา แม้ว่าปัญหาของประเทศจะไม่ได้เกิดจากจีน แต่ก็มี การตั้งคำถามเกี่ยวกับความเป็นไปได้และผลกระทบในระยะยาวที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการดังกล่าว ซึ่งเป็นความเสี่ยงอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดเล็ก เช่น มอนเตเนโกรหรือลาว ในเรื่องนี้ ทางรถไฟสายบูดาเปสต์-เบลเกรดจะแล้วเสร็จในปี 2568 มีแนวโน้มว่าจะสายเกินไปที่จะเปลี่ยนแปลงเรื่องราวในปัจจุบันอย่างมีความหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่ามกลางความตึงเครียดที่เพิ่มขึ้นระหว่างจีนและสหภาพยุโรป และสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน

ในบริบทนี้ โครงการ Global Gateway ที่เสนอเมื่อเร็วๆ นี้ของสหภาพยุโรปอาจกลายเป็นเครื่องมือสำคัญในอนาคต Jutta Urpilainen กรรมการสหภาพยุโรปด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ (EU Commissioner for International Partnerships) ระบุว่า ออกแบบมาเพื่อนำเสนอทางเลือกอื่นแทน BRI ของจีน โดยควรจะ “สร้างความเชื่อมโยงที่แข็งแกร่งและยั่งยืนไม่ใช่การพึ่งพา” โครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมต่อมูลค่า 300 พันล้านยูโรที่วางแผนไว้ดูเหมือนจะมุ่งเน้นไปที่พื้นที่ใกล้เคียงของสหภาพยุโรปเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งคาบสมุทรบอลข่านตะวันตก เอเชียกลาง และแอฟริกา แต่ยังรวมถึงอินโดแปซิฟิกด้วย ซึ่งสอดคล้องกับเอกสาร

ยุทธศาสตร์ของกลุ่มความร่วมมือระดับภูมิภาค โดยระบุว่า “Global Gateway และโครงการริเริ่มของสหรัฐฯ Build Back Better World [B3W] จะเสริมกำลังซึ่งกันและกัน” สหภาพยุโรปแสดงท่าทีอย่างชัดเจนกับสหรัฐฯ ในความพยายามที่จะถ่วงน้ำหนัก BRI อย่างไรก็ตาม ยังคงเป็นที่ติดตามกันต่อไปว่าความคิดริเริ่มของสหภาพยุโรปจะมีประสิทธิภาพเพียงใดในท้ายที่สุด แต่ก็เป็นการส่งสัญญาณอย่างชัดเจนถึงความตั้งใจของสหภาพยุโรปในการดำเนินการต่างประเทศที่แข่งขันและมองเห็นได้ชัดเจนมากขึ้น ไม่ใช่อย่างน้อยในอินโดแปซิฟิก

แม้ว่า Global Gateway และ B3W จะถูกมองว่าขัดแย้งกับ BRI แต่กรณีตัวอย่างที่ดีที่สุดคือการเสริมซึ่งกันและกัน ในความเป็นจริง โครงการริเริ่มเหล่านั้นมีศักยภาพในการทำงานร่วมกันอย่างมาก เนื่องจากจีน สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกาจะได้รับประโยชน์จากการปรับปรุงประสิทธิภาพในท้ายที่สุด

การเชื่อมต่อที่เกิดจากความคิดริเริ่มของผู้ติดตามลำดับ ดังนั้น สหภาพยุโรปน่าจะได้รับประโยชน์จากการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างท่าเรือ Piraeus และเศรษฐกิจยุโรปตะวันตก เช่นเดียวกับการเชื่อมต่อที่ปรับปรุงแล้วในลาว ในปี 2563 สหภาพยุโรปเป็นคู่ค้ารายใหญ่อันดับสี่ของลาว และมีเหตุผลว่าการค้าทวิภาคีจะเพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากการเชื่อมโยงที่ดีขึ้นของประเทศกับห่วงโซ่อุปทานระดับโลกและระดับภูมิภาค อันที่จริง ยุทธศาสตร์อินโดแปซิฟิกของสหภาพยุโรปเน้นย้ำความทะเยอทะยานของกลุ่มที่จะร่วมมือกับอาเซียนและสมาชิก ตัวอย่างเช่น ในการส่งเสริมความเชื่อมโยง ดังนั้น สหภาพยุโรปควรติดตามวัตถุประสงค์ที่ประกาศตนเองและเปิดตัวความคิดริเริ่มของตนเองในลาว เช่น ในด้านของการแปลงเป็นดิจิทัลและการเติบโตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์อินโดแปซิฟิกและ Global Gateway Initiative สหภาพยุโรปสามารถเสนอความช่วยเหลือเกี่ยวกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของระเบียงเศรษฐกิจตามแนวทางรถไฟ และอาจลงทุนในธุรกิจที่มีแนวโน้มดี ซึ่งจะช่วยควบคุมการเชื่อมต่อที่ดีขึ้นของประเทศ ขณะเดียวกันก็กระชับความสัมพันธ์ระหว่างสหภาพยุโรปและลาวให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น การทำเช่นนี้อาจช่วยลดการพึ่งพาเงินของลาวลงได้บ้าง แม้ว่าจะต้องลงทุนจำนวนมากในประเทศก็ตาม

โดยรวมแล้ว การแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกที่เริ่มขึ้นนั้นมีศักยภาพสูงสำหรับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงประเทศกำลังพัฒนา อย่างไรก็ตาม การสร้างความพยายามขนาดใหญ่เพียงอย่างเดียวจะไม่เพียงพอ เนื่องจากยังก่อให้เกิดความเสี่ยงอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับรัฐที่มีเศรษฐกิจขนาดเล็ก เช่น สปป.ลาว อย่างไรก็ตาม หากดำเนินการปฏิรูปที่เกี่ยวข้องและทำการลงทุนที่จำเป็น ประเทศลาวและประชาชนจะได้กำไรจากทางรถไฟที่สร้างขึ้นใหม่อย่างแน่นอน การลงทุนคู่ขนานกัน เช่น ในโครงสร้างพื้นฐานของถนนมีมุมมองเชิงบวก นอกเหนือจากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นแล้ว ประเทศจะได้รับประโยชน์จากการเชื่อมต่อภายในประเทศที่ดีขึ้นและปลอดภัยยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟทั่วภูมิภาคเอเชียที่มีศักยภาพ สิ่งนี้ยังสามารถช่วยกระชับการบูรณาการระดับภูมิภาคภายในอาเซียน

ทางรถไฟดังกล่าวเป็นก้าวสำคัญในการนำพาประเทศที่ยากจนที่สุดแห่งหนึ่งของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นในอาเซียนได้อย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ทั้งหมดนี้อาจแลกมาด้วยต้นทุนของการพึ่งพาเงินมากขึ้น ดังนั้น คงต้องติดตามกันต่อไปว่าลาวจะสามารถ

ดำเนินนโยบายต่างประเทศที่เป็นอิสระได้เพียงใดในอนาคต และท้ายที่สุดแล้วทางรถไฟจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศและประชาชนอย่างไร

มณีธร, ภิรมภณ (2564) ได้ศึกษากลยุทธ์การปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในช่วงวิกฤติการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาของผู้ประกอบการธุรกิจในจังหวัด เชียงใหม่ การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงกลยุทธ์การปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในช่วงวิกฤติการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาของผู้ประกอบการธุรกิจในจังหวัดเชียงใหม่ ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบกลยุทธ์และแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อความอยู่รอดท่ามกลางวิกฤติโดยสามารถจำแนกออกเป็น 4 ด้านสำคัญ ดังนี้ 1. การบริหารจัดการเพื่อความอยู่รอดท่ามกลางสภาวะวิกฤติ พบว่าธุรกิจที่สามารถอยู่รอดได้ มีการประเมินสถานการณ์ สำรวจทรัพยากร ต้นทุนดำเนินงาน เพื่อจัดทำแผนการใช้งบประมาณในสภาวะวิกฤติ พยายามรักษาเงินหมุนเวียนภายในกิจการให้คงเหลือมากที่สุดและเพียงพอต่อการนำมาใช้เริ่มต้นธุรกิจใหม่ภายหลังวิกฤติ 2. ด้านการตลาดและการขาย พบว่า ธุรกิจมีการปรับรูปแบบการดำเนินงานเพื่อสร้างรายได้ในช่องทางอื่นเพิ่มเติมโดยเฉพาะช่องทางออนไลน์ อีกทั้งยังพบการปรับรูปแบบธุรกิจไปสู่ธุรกิจใหม่ที่มีโอกาสสร้างรายได้และใช้แรงงานที่มีอยู่ในกิจการอย่างคุ้มค่า 3. การจัดการด้านเงินทุนและหนี้สิน พบว่า ทุกธุรกิจพยายามรักษาสภาพคล่องและสถานะการเงินเพื่อให้กิจการมีเงินทุนหมุนเวียนให้มากที่สุดด้วยการวางแผนการใช้จ่ายเงินทุนสำรองอย่างประหยัด คัดค้านรายจ่ายทุกด้านให้มากที่สุดด้วยวิธีการเจรจาต่อรองกับทุกส่วนโดยต้องสามารถรักษาเครดิตการค้าและความน่าเชื่อถือทางด้านธุรกิจได้อย่างเหมาะสม 4. ด้านการจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาและความเสี่ยงที่พบในช่วงวิกฤติ พบว่า ทุกธุรกิจมีการปรับรูปแบบธุรกิจไปสู่ช่องทางสร้างรายได้อื่นเพื่อความอยู่รอด เช่น การปรับรูปแบบไปสู่การจำหน่ายผลิตภัณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้อหรือเป็นสินค้ารูปแบบใหม่เพื่อเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ ในด้านพนักงานพบการจ่ายเงินเยียวยา การจัดสวัสดิการอาหาร การลดระยะเวลาการปฏิบัติงานทดแทนการเลิกจ้าง และการสนับสนุนพื้นที่และสาธารณูปโภคอื่นในการสร้างอาชีพเลี้ยงตัวในช่วงวิกฤติที่เกิดขึ้น

สิริธร จารุลักษณ์และคณะ (2565) ได้ศึกษาผลกระทบ รถไฟจีน-ลาว โอกาสและความท้าทายที่ไทยต้องเตรียมพร้อม. บทความจาก ฝ่ายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย ได้ศึกษาและวิเคราะห์จากเอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า จะส่งผลกระทบต่อ ลดต้นทุน ลดเวลา

รถไฟจีน-ลาวจะช่วยส่งเสริมทางการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ทั้งค่าโดยสารและระยะเวลาจากนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน มาถึงจังหวัดหนองคาย ใช้เวลาไม่เกิน 15 ชั่วโมง เร็วกว่าทางถนนจากนครคุนหมิง ถึงจังหวัดเชียงรายที่ใช้เวลาถึง 2 วัน และจากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร คำนวณโดย ธปท. พบว่าจะมีต้นทุนถูกกว่าการขนส่งทางถนนถึง 2 เท่า ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยต้องเผชิญกับการแข่งขันกับสินค้านำเข้าจากจีนมากขึ้น คนจีนจะเข้ามาประกอบธุรกิจในไทยและลาวเพิ่มขึ้น รวมทั้งสินค้าจีนจะมาแข่งขันกับสินค้าไทยในตลาดลาวมากขึ้นด้วย หากไทยมีการเตรียมพร้อมในการรับมือ เราจะเห็นโอกาสสำคัญ 3 ด้าน ได้แก่ 1. การค้า 2. การบริการและการท่องเที่ยว และ 3. การลงทุนในต่างประเทศ

ในด้านการค้า ไทยจะส่งออกสินค้าไปลาวและจีนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภค รวมถึงผลไม้สดและแปรรูป เพราะสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพสูง และจีนมีกำลังซื้อมหาศาล เฉพาะมณฑลยูนนานมีจำนวนประชากรราว 50 ล้านคน เกือบเท่ากับคนไทยทั้งประเทศ

หากเรามีการศึกษาตลาดไลฟ์สไตล์ และความนิยมให้ดี ก็จะทำให้ส่งออกได้มากขึ้น เนื่องจากทั้งคนจีนและคนลาวมีพฤติกรรมที่นิยมสินค้าไทยเป็นทุนเดิมอยู่แล้วขณะเดียวกัน สินค้าจากจีนที่จะเข้ามาปริมาณมากขึ้น จะเป็นโอกาสให้ไทยสามารถใช้สินค้าจากจีนที่มีต้นทุนต่ำมาผลิตในอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้อีก โดยเฉพาะสินค้าส่งออกสำคัญจากมณฑลยูนนาน ได้แก่ ผัก ผลไม้ ผ้าฝ้าย เคมีภัณฑ์ รวมถึงสินค้าไอทีต่าง ๆ ซึ่งสามารถนำมาใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมบางประเภท

ในด้านการบริการและการท่องเที่ยว คาดว่านักท่องเที่ยวจีนและลาวจะมาเที่ยวไทยได้สะดวกขึ้น ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนธุรกิจบริการ 3 กลุ่มใหญ่ของไทย ได้แก่ 1. กลุ่มบริการสุขภาพ เช่น โรงพยาบาล นวดแผนไทย หรือสถานเสริมความงาม เพราะความเชื่อมั่นในคุณภาพ และมาตรฐานสาธารณสุขของไทย รวมทั้งการเดินทางและการผ่านแดนที่สะดวก 2. กลุ่มห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร และโรงแรม เนื่องจากราคาสินค้าและบริการถูก อีกทั้งอาหารและเครื่องดื่มของไทยยังเป็นที่ยอมรับของทั้งชาวจีนและลาว จากข้อมูลสถิติของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาพบว่าของคนจีนและคนลาวในไทยมีอัตราการใช้จ่ายด้านช้อปปิ้ง และอาหารเครื่องดื่มในช่วงปี 2556-2560 เติบโตเฉลี่ยปีละ 35% และ 29% ตามลำดับ และ 3. กลุ่มสถานศึกษาและโรงเรียนสอนภาษา ทั้งภาคกลางและภาคอีสานซึ่งมีศักยภาพรองรับนักศึกษาจีนได้มากขึ้น และยังมีแนวโน้มความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยส่วนใหญ่มาจากมณฑลยูนนานและกวางสีซึ่งอยู่ไม่ไกลจากแนวรถไฟ เนื่องจากสถานศึกษาในจีนมีไม่เพียงพอ และค่าเรียนในไทยไม่สูงมากเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ขณะเดียวกัน คาดว่านักท่องเที่ยวไทยจะไปเที่ยวลาวและจีนได้สะดวกมากขึ้น เพราะเดินทางด้วยรถไฟจะเร็วกว่าการนั่งรถโดยสาร และราคาถูกกว่าขึ้นเครื่องบิน เส้นทางที่รถไฟสายนี้ผ่านก็เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของลาวทั้งวังเวียงและหลวงพระบาง จุดหมายปลายทางยังเป็นจุดเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวไปยังเมืองอื่น ๆ ในจีนได้อีกด้วย

สำหรับด้านการลงทุนในต่างประเทศ คาดว่าธุรกิจไทยจะสามารถออกไปลงทุนและขยายธุรกิจผลิตสินค้าที่มีคุณภาพสูง ใน สปป. ลาว เพื่อขยายฐานการค้าในลาวและส่งออกไปยังจีนตอนใต้ เช่น สินค้าสุขภาพ สินค้าออร์แกนิก สินค้าเกษตรแปรรูป รวมไปถึงภาคบริการที่ไทยมีความชำนาญอยู่แล้ว เช่น การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และการบริหารจัดการโรงแรม เนื่องจากพื้นที่แขวงทางตอนเหนือของลาวที่ติดจีนมีศักยภาพ ทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ และมีเขตเศรษฐกิจพิเศษของลาวตั้งอยู่ ปัจจุบันจึงมีทั้งทุนจีนและทุนไทยขนาดใหญ่เข้าไปลงทุนบ้างแล้ว

สำหรับผู้ประกอบการ SMEs ต้องพร้อมแข่งขัน ดังนั้น เพื่อสร้างโอกาสและรับมือกับความท้าทายจากโครงการรถไฟจีน-ลาว ผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะ SMEs ที่ต้องทำธุรกิจแข่งกับจีนจำเป็นต้องเปลี่ยนกลยุทธ์ เน้นจุดขายที่การพัฒนาและเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการ รวมถึงการพัฒนาบุคลากรของตนทั้งในด้านทักษะและการสื่อสาร ขณะที่ภาครัฐควรช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการและคนท้องถิ่นได้รับโอกาสจากโครงการนี้ โดยเฉพาะในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภค เทคโนโลยีสื่อสารที่ล้ำหน้า ระบบการชำระเงิน กฎระเบียบที่เอื้อต่อการค้า และการเสริมสร้างทักษะให้กับคนในพื้นที่ อาทิ ส่งเสริมระบบการชำระเงินแบบไร้เงินสดในภูมิภาคให้มากขึ้น เพราะคนจีนค้าขายผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลัก ส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้ด้านภาษาจีน ดูแลสถานที่ท่องเที่ยว สถานบริการต่าง ๆ ให้มีมาตรฐานพร้อมรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ

รวมถึงลดขั้นตอนกระบวนการทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจและขนส่งสินค้า เพื่อให้ไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันพร้อมรับกับโอกาสที่เข้ามาอย่างรวดเร็วนี้

จากการทบทวนวรรณกรรม ผู้วิจัยได้ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ ใน 2 ประเด็นหลัก คือ ผลกระทบรถไฟจีน-สปป.ลาว และการกำหนดกลยุทธ์เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงมาสังเคราะห์ร่วมกับการจัดการเชิงกลยุทธ์และบริบทยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด เพื่อกำหนดกรอบวิจัย

กรอบแนวคิดของการวิจัย

จากการตรวจสอบเอกสารเกี่ยวกับทฤษฎี แนวคิด และผลงานวิจัยต่าง ๆ ผู้วิจัยสามารถสรุปกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน- สปป.ลาว ซึ่งแบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนแรก เป็นขั้นตอนก่อนมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน- สปป.ลาว ดำเนินการศึกษาปัจจัยที่สำคัญ 3 ส่วน ได้แก่

1. บริบทของภาคเอกชน ภาครัฐ กลุ่มจังหวัดหรือสภาพเศรษฐกิจทั่วไปของกลุ่มจังหวัด 5 จังหวัดและผลการพัฒนารถไฟจีน-สปป.ลาว

2. ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบ.ระเบียงเศรษฐกิจฉานตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) แผนยุทธศาสตร์จีนเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CLMVT ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย

3. ศึกษาวิเคราะห์แผนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ทั้งภาครัฐและเอกชน เชื่อมโยงกับแผนทุกระดับโดยเอกสารที่เกี่ยวข้อง และความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (stakeholders)

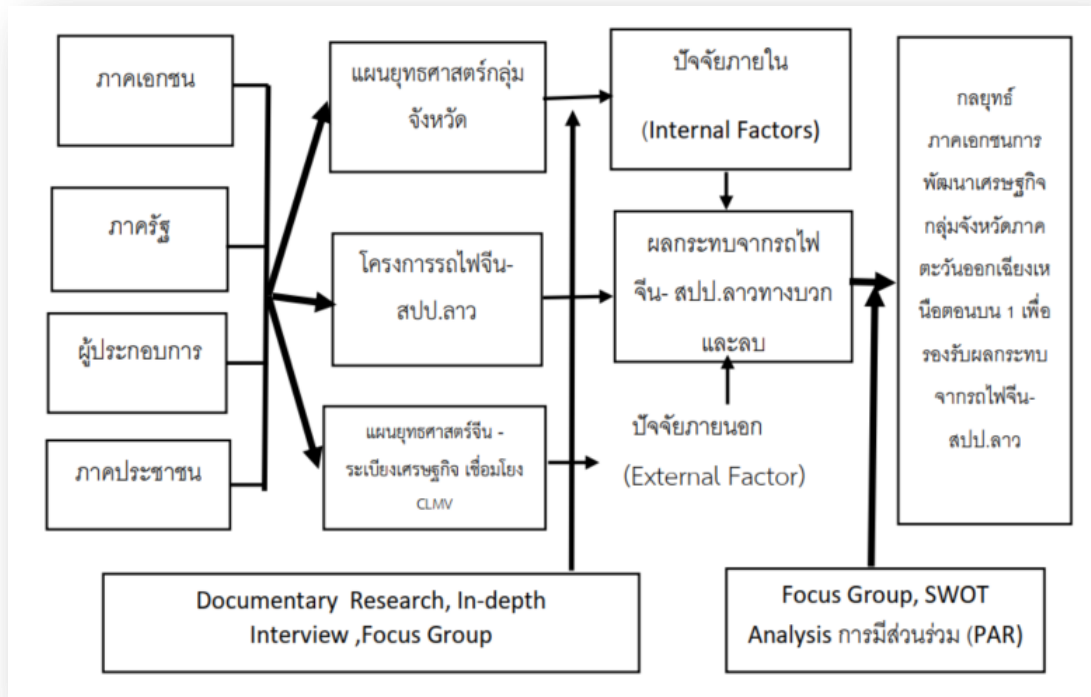
ขั้นตอนที่สอง เป็นกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบและแผนพัฒนาและวิเคราะห์การวางแผนยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของภาคเอกชน เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน- สปป.ลาว แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนย่อย ที่สำคัญ คือ

1. การวิเคราะห์ผลกระทบจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น เอกสารวิจัย เอกสารหน่วยงานร่วมมือระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB.)

2. การวิเคราะห์ผลกระทบ จาก การวิจัยเชิงปฏิบัติการ แบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research : PAR) ที่ผสมผสานการใช้เทคนิคในกระบวนการพัฒนา หลายวิธี ได้แก่ เทคนิคการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) เทคนิค SWOT Analysis กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

ขั้นตอนที่สาม เป็นการจัดทำแผนกลยุทธ์ร่วมภาคเอกชน ภาครัฐ ภาคประชาชนเทคนิคการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) เทคนิค SWOT Analysis กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม โดยสรุปผล กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน- สปป.ลาวสามารถสรุปกรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework) ดังแสดงในแผนภาพ

แผนภาพที่ 2-7 กรอบแนวคิดของการวิจัย



สรุป

ผู้วิจัยได้ศึกษาทิศทางระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน นโยบายเกี่ยวกับรถไฟจีน - สปป.ลาว ยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 แนวคิดในการวิจัยคือ การจัดการเชิงกลยุทธ์และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนำมาสู่การกำหนดกรอบวิจัยในกระบวนการปัจจัยนำเข้า (Input) กระบวนการ (Process) และจะได้ผลผลิต (Output) เป็นกลยุทธ์ภาคเอกชนการพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว ซึ่งจะแสดงรายละเอียดวิธีวิจัยในบทที่ 3

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากกรณไฟเงิน - สปป. ลาว เป็นการวิจัยเพื่อพัฒนา (Research for Development) โดยใช้เทคนิค การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากกรณไฟเงิน - สปป. ลาว ทุกขั้นตอน (Participatory Action Research : PAR) ตั้งแต่การตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในการวางแผน การนำแผนสู่การปฏิบัติการ และการประเมินผลของการดำเนินงาน มีรายละเอียดดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับผลกระทบกรณไฟเงิน - สปป. ลาว ได้แก่ ภาคเอกชน ภาครัฐ ภาคประชาชน และผู้ประกอบการ ดังนี้

1.1 ภาคเอกชน

- 1.1.1 หอการค้าจังหวัดอุดรธานี
- 1.1.2 หอการค้าจังหวัดหนองคาย
- 1.1.3 หอการค้าจังหวัดบึงกาฬ
- 1.1.4 หอการค้าจังหวัดหนองบัวลำภู
- 1.1.5 หอการค้าจังหวัดเลย
- 1.1.6 สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี
- 1.1.7 สภาอุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย
- 1.1.8 สภาอุตสาหกรรมจังหวัดบึงกาฬ
- 1.1.9 สภาอุตสาหกรรมจังหวัดหนองบัวลำภู
- 1.1.10 สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเลย
- 1.1.11 สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดอุดรธานี
- 1.1.12 สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดหนองคาย
- 1.1.13 สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดบึงกาฬ
- 1.1.14 สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดหนองบัวลำภู
- 1.1.15 สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเลย

- 1.1.16 สภาเกษตรจังหวัดอุดรธานี
- 1.1.17 สภาเกษตรจังหวัดหนองคาย
- 1.1.18 สภาเกษตรจังหวัดบึงกาฬ
- 1.1.19 สภาเกษตรจังหวัดหนองบัวลำภู
- 1.1.20 สภาเกษตรจังหวัดเลย
- 1.1.21 บริษัท ประชาธิปไตยรักสามัคคี อุดรธานี – วิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด
- 1.1.22 บริษัท ประชาธิปไตยรักสามัคคี หนองคาย – วิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด
- 1.1.23 บริษัท ประชาธิปไตยรักสามัคคี บึงกาฬ – วิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด
- 1.1.24 บริษัท ประชาธิปไตยรักสามัคคี หนองบัวลำภู – วิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด
- 1.1.25 บริษัท ประชาธิปไตยรักสามัคคี เลย – วิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด
- 1.1.26 และสมาคมพ่อค้าอื่นๆ

1.2 ภาครัฐ

- 1.2.1 หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์จังหวัดอุดรธานี
- 1.2.2 หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์จังหวัดหนองคาย
- 1.2.3 หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์จังหวัดบึงกาฬ
- 1.2.4 หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์จังหวัดหนองบัวลำภู
- 1.2.5 หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์จังหวัดเลย
- 1.2.6 พาณิชย์จังหวัดอุดรธานี
- 1.2.7 พาณิชย์จังหวัดหนองคาย
- 1.2.8 พาณิชย์จังหวัดบึงกาฬ
- 1.2.9 พาณิชย์จังหวัดหนองบัวลำภู
- 1.2.10 พาณิชย์จังหวัดเลย
- 1.2.11 อุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี
- 1.2.12 อุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย
- 1.2.13 อุตสาหกรรมจังหวัดบึงกาฬ
- 1.2.14 อุตสาหกรรมจังหวัดหนองบัวลำภู
- 1.2.15 อุตสาหกรรมจังหวัดเลย
- 1.2.16 อุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี
- 1.2.17 อุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย
- 1.2.18 อุตสาหกรรมจังหวัดบึงกาฬ
- 1.2.19 อุตสาหกรรมจังหวัดหนองบัวลำภู
- 1.2.20 อุตสาหกรรมจังหวัดเลย
- 1.2.21 ท้องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุดรธานี
- 1.2.22 ท้องเที่ยวและกีฬาจังหวัดหนองคาย
- 1.2.23 ท้องเที่ยวและกีฬาจังหวัดบึงกาฬ

1.2.24 ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดหนองบัวลำภู

1.2.25 ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเลย

1.2.26 และหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

1.3 ภาคประชาชน

1.3.1 ผู้ประกอบการกลุ่มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ทั้ง 5 จังหวัด

1.3.2 ผู้ประกอบการกลุ่มธุรกิจการเกษตร ทั้ง 5 จังหวัด

1.3.3 ผู้ประกอบการกลุ่มค้าส่งค้าปลีก ทั้ง 5 จังหวัด

1.3.4 ผู้ประกอบการกลุ่มการค้าชายแดน ทั้ง 5 จังหวัด

เครื่องมือในการวิจัย

1. การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)
2. การวิจัยเอกสาร (Documentary Research)
3. การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)

โดยเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากกรณีไฟจีน - สปป. ลาว ทุกขั้นตอน (Participatory Action Research : PAR) ตั้งแต่การตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในการวางแผน การนำแผนสู่การปฏิบัติการ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

วิจัยเชิงคุณภาพ เอกสารที่เกี่ยวข้อง หรือการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาและวิเคราะห์ ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์จีนด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่ประเทศ CLMV และประเทศไทยไทย ตลอดจนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยการลงภาคสนามใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In - depth Interview) และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และผู้ประกอบการ

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ ของกลุ่มผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย ได้แก่ ถ้อยคำ ประโยค หรือใจความที่ปรากฏในบทสัมภาษณ์ เป็นจำนวนที่ได้แล้วเจนนับจำนวนของถ้อยคำ ประโยคหรือใจความโดยผู้วิจัยได้นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ มาวิเคราะห์ เชิงเนื้อหา จัดความสำคัญ จัดกลุ่มของ เนื้อหา รวมถึงการวิเคราะห์จำแนก และสรุปประเด็นสำคัญ

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว เป็นการวิจัยเพื่อพัฒนา (Research for Development) โดยใช้เทคนิค การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว โดยมีกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยหน่วยงานของรัฐและเอกชน จำนวน 55 ท่าน ดังมีผลการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลผลกระทบของของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากการตรวจสอบเอกสารเกี่ยวกับทฤษฎี แนวคิด และผลงานวิจัยต่าง ๆ ผู้วิจัยสามารถสรุปกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป.ลาว ซึ่งแบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนแรก เป็นขั้นตอนก่อนมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว ดำเนินการศึกษาปัจจัยที่สำคัญ 3 ส่วน ได้แก่

1. บริบทของภาคเอกชน ภาครัฐ กลุ่มจังหวัดหรือสภาพเศรษฐกิจทั่วไปของกลุ่มจังหวัด 5 จังหวัดและผลการพัฒนารถไฟจีน - สปป. ลาว
2. ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) แผนยุทธศาสตร์จีนเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CLMVT ภาคตะวันออกเฉียงเหนือประเทศไทย
3. ศึกษาวิเคราะห์แผนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด ทั้งภาครัฐและเอกชน เชื่อมโยงกับแผนทุกระดับโดยเอกสารที่เกี่ยวข้อง และความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (stakeholders)

จากการวิเคราะห์เอกสารและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตัวแทนของหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน จำนวน 55 ท่าน ได้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4-1 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาประเทศไทย และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

การพัฒนาประเทศไทย		ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	
เชิงบวก	เชิงลบ	เชิงบวก	เชิงลบ
<p>1. เส้นทางคมนาคม : การสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคม เช่น ทางหลวง ทางรถไฟ และทางน้ำ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและบุคคลบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ช่วยเพิ่มความสะดวกสบายในการเคลื่อนย้ายสินค้าและการเดินทางเข้ามาพรมแดน ส่งผลให้มีการเพิ่มการค้าและการลงทุนในภูมิภาคต่างๆ</p> <p>2. การค้าและการลงทุน : ระเบียงเศรษฐกิจนี้สร้างโอกาสทางธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ ทำให้มีการเพิ่มขีดความสามารถในการส่งออกสินค้า การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และการลงทุนในภูมิภาคนอกจากนี้</p>	<p>1. ข้อผูกมัดทางเศรษฐกิจ : การเปิดเส้นทางคมนาคมและการพัฒนาพื้นที่ในระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก อาจส่งผลให้กลุ่มประเทศอื่นๆ ที่ไม่ได้ร่วมส่วนในโครงการนี้ เสียโอกาสในการเข้าถึงตลาดใหม่ และอาจทำให้เกิดการแข่งขันทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น</p> <p>2. ผลกระทบทางแวดล้อม : การพัฒนาพื้นที่และการคมนาคมบางส่วนอาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น การกลายน้ำของแม่น้ำ หรือ การสิ้นเปลืองทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่ถูก</p> <p>3. ผลกระทบทางสังคม : การเปิดระเบียงเศรษฐกิจอาจมีผ่านไปผลกระทบต่อกลุ่มประชากร</p>	<p>1. การค้าและการลงทุน : ระเบียงเศรษฐกิจนี้เปิดโอกาสให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคต่างๆ ซึ่งส่งผลให้มีการเพิ่มการค้าและการลงทุนในภาคนี้ การเชื่อมโยงและการเข้าถึงตลาดใหม่ช่วยส่งเสริมกิจการและเพิ่มความสามารถในการส่งออกสินค้า นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสให้ธุรกิจต่างๆ เข้ามาเปิดสาขาและการผลิตในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยเฉพาะจังหวัดหนองคาย อุดรธานี เลย</p> <p>2. การพัฒนาพื้นที่ : การเปิดระเบียงเศรษฐกิจช่วยสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน การสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคม อาทิเช่น ทางหลวง ทาง</p>	<p>1. การแข่งขันในตลาดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ : การเปิดระเบียงเศรษฐกิจอาจเสียใจกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนในเรื่องของการแข่งขันในตลาด การเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอื่นๆ อาจส่งผลให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนพบความยากลำบากในการแข่งขันกับภาคอื่นๆที่มีความสามารถในการเข้าถึงตลาดและส่งออกสินค้าที่ดีกว่า</p> <p>2. ผลกระทบต่อรายได้และอาชีพ : การเปิดระเบียงเศรษฐกิจอาจส่งผลกระทบต่อรายได้และอาชีพของประชากรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน การแข่งขันในตลาดอาจทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนพบความยากลำบาก</p>

ตารางที่ 4-1 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาประเทศไทย และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (ต่อ)

การพัฒนาประเทศไทย		ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1	
เชิงบวก	เชิงลบ	เชิงบวก	เชิงลบ
เปิดโอกาสให้ธุรกิจต่างๆ เข้ามาเปิดสาขา และการผลิตในพื้นที่ใหม่ 3. การท่องเที่ยว : ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตก ผ่านพื้นที่ที่มีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ อาทิ เช่น โบราณสถาน วัด และทัศนศิลป์ต่างๆ การสร้างโอกาสในการท่องเที่ยวใหม่นี้	ในพื้นที่นั้น อาจเกิดการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบการทำงานและอาชีพ การริเริ่มธุรกิจใหม่ และการย้ายถิ่นฐานของคนในพื้นที่ เป็นต้น	รถไฟ และทางน้ำช่วยเพิ่มความสะดวกรสบาย ในการเคลื่อนย้ายสินค้า และการเดินทาง ส่งผลให้มีการเพิ่มระดับการพัฒนาและความเจริญของภูมิภาค ส่งผลต่อจังหวัดหนองคาย อุดรธานี 3. การท่องเที่ยว : ระเบียงเศรษฐกิจนี้สร้างโอกาสทางธุรกิจในด้าน การท่องเที่ยวให้กับภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เช่น จังหวัดเลย บึงกาฬ อุดรธานี	ในการจัดหางานและสร้างรายได้สูงขึ้น 3. ผลกระทบทางสังคม : การเปิดระเบียงเศรษฐกิจอาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบการทำงาน และอาชีพของประชากรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน อาจเกิดความไม่เสถียรภาพในการจ้างงานและอาชีพ

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-1 พบว่า ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาประเทศไทย และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ต่อประเทศไทยที่เป็นทางบวกเช่น สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน ระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ต้นทุนการผลิตและการบริการจะลดลง เกิดตลาดขนาดใหญ่ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยประเทศไทยอาจเป็นจุดศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาค CLMV. ในขณะที่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้รับโอกาสสูงโดยเฉพาะจังหวัดหนองคาย จังหวัดอุดรธานี ธุรกิจการท่องเที่ยว และเกษตรมูลค่าสูงในพื้นที่ ธุรกิจนำเข้าส่งออกในพื้นที่จะมีโอกาสขยายตัวกลุ่มประเทศ CLMV. โดยเฉพาะ สปป.ลาว ส่วนผลกระทบทางลบของประเทศไทย คือ อุตสาหกรรมขนาดใหญ่จะเข้ามาทำลายอุตสาหกรรมในประเทศไทย โครงสร้างธุรกิจและตลาดจะเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว อาจมีประชาชนจีนเข้ามาทำธุรกิจมากยิ่งขึ้น จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ ตลอดจน

ชนบทธรรมประเพณีของไทย และทางลอบในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 คือ ธุรกิจขนาดใหญ่ จะเข้ามาแข่งขันกับธุรกิจในพื้นที่ อำนาจต่อรองของธุรกิจพื้นที่น้อยลง ผู้ประกอบการในพื้นที่ถูกแย่ง ตลาดอย่างรวดเร็ว และอาจเป็นเครือข่ายของต่างชาติ สิ่งแวดล้อมถูกทำลายมากยิ่งขึ้น สังคมเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

ตารางที่ 4-2 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัด

จังหวัด	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
1. อุตรธานี	<p>1. การเพิ่มโอกาสทางการค้า : East West Economic Corridor ช่วยสร้างโอกาสทางการค้าที่มากขึ้นระหว่างประเทศในภูมิภาค โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตและการส่งออก การมีเส้นทางคมนาคมที่ดีและรวดเร็ว ช่วยลดต้นทุนขนส่งและการส่งออก และส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ในภูมิภาค ที่อุตรธานีเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางนี้จะทำให้สินค้าและบริการมีการไหลเข้าออกมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้จังหวัดอุตรธานีมีโอกาสในการขยายฐานธุรกิจและเพิ่มรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่</p> <p>2. การสร้างโอกาสทางการลงทุน : การสร้าง East West Economic Corridor ช่วยสร้างโอกาสทางการลงทุนในภาคตะวันออก โดยเปิดโอกาสให้กับธุรกิจและอุตสาหกรรม</p>	<p>1. การแข่งขันในตลาดภายใน : การเปิดประตูให้กับกลุ่มประเทศ CLMV ในการค้าและการลงทุนโดยเงินอาจส่งผลให้มีการแข่งขันทางธุรกิจในตลาดภายใน ทำให้ธุรกิจในจังหวัดอุตรธานี ต้องพบกับคู่แข่งที่มีทักษะและทรัพยากรที่แข็งแกร่ง ซึ่งอาจส่งผลให้บางธุรกิจในพื้นที่ต้องปรับตัวเพื่อรับมือกับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น หรือบางกรณี อาจเผชิญกับความเสี่ยงที่ต้องปรับโครงสร้างธุรกิจหรือยุทธศาสตร์การตลาดเพื่อให้สามารถเหนือคู่แข่งได้</p> <p>2. การเป็นกำลังสำคัญของเงิน : ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเงินในภูมิภาค CLMV อาจส่งผลให้เงินเป็นกำลังสำคัญทางเศรษฐกิจและการลงทุนในพื้นที่ ทำให้การต่อรองทางธุรกิจและการนำเสนอโครงการพัฒนาในภูมิภาค</p>

ตารางที่ 4-2 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัด (ต่อ)

จังหวัด	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
2. หนองคาย	<p>1. โอกาสในการค้าและการลงทุน : East West Economic Corridor เป็นทางผ่านสำคัญในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งอาจสร้างโอกาสให้กับธุรกิจในจังหวัดหนองคาย ในการเข้าถึงตลาดใหม่และลูกค้าใหม่ นอกจากนี้ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนใน CLMV อาจเปิดโอกาสให้ธุรกิจจังหวัดหนองคายสามารถเปิดตลาดและลงทุนในประเทศต่างๆ ในกลุ่ม CLMV ได้มากขึ้น</p> <p>2. การเพิ่มโอกาสในการท่องเที่ยว: East West Economic Corridor เชื่อมโยงทางคมนาคมระหว่างประเทศในภูมิภาค ทำให้มีโอกาสท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่หนองคายมีให้เสมอ เช่น การท่องเที่ยวทางเรือในแม่น้ำโขง การเยือนวัดในพระธรรมราชาอนุสาวรีย์รัตนโกสินทร์ และการเข้าชมสถานที่สำคัญอื่นๆ ซึ่งอาจส่งผล</p>	<p>1. การแข่งขันในตลาดภายใน : การเปิดประตูให้กับกลุ่มประเทศ CLMV ในการค้าและการลงทุนโดยจีนอาจส่งผลให้มีการแข่งขันทางธุรกิจในตลาดภายใน ทำให้ธุรกิจจังหวัดหนองคายต้องพบกับคู่แข่งที่มีทักษะและทรัพยากรที่แข็งแกร่ง ซึ่งอาจส่งผลให้บางธุรกิจในพื้นที่ต้องปรับตัวเพื่อรับมือกับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น หรือบางกรณีอาจเผชิญกับความเสถียรที่ต้องปรับโครงสร้างธุรกิจหรือยุทธศาสตร์การตลาดเพื่อให้สามารถเหนือคู่แข่งได้</p> <p>2. การเป็นกำลังสำคัญของจีน : ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนในภูมิภาค CLMV อาจส่งผลให้จีนเป็นกำลังสำคัญทางเศรษฐกิจและการลงทุนในพื้นที่ ทำให้การต่อรองทางธุรกิจและการนำเสนอโครงการพัฒนาในภูมิภาค CLMV มักเน้นไปทาง</p>
3. บึงกาฬ	<p>1. โอกาสในการค้าและการลงทุน : East West Economic Corridor เป็นทางผ่านสำคัญในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งอาจสร้างโอกาสให้กับธุรกิจจังหวัดบึงกาฬในการเข้าถึงตลาดใหม่และลูกค้าใหม่ นอกจากนี้ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนใน CLMV อาจเปิดโอกาสให้ธุรกิจจังหวัดบึงกาฬสามารถเปิดตลาดและลงทุนในประเทศต่างๆ ในกลุ่ม CLMV ได้มากขึ้น</p>	<p>1. การแข่งขันในตลาดภายใน : การเปิดประตูให้กับกลุ่มประเทศ CLMV ในการค้าและการลงทุนโดยจีนอาจส่งผลให้มีการแข่งขันทางธุรกิจในตลาดภายใน ทำให้ธุรกิจจังหวัดบึงกาฬต้องพบกับคู่แข่งที่มีทักษะและทรัพยากรที่แข็งแกร่ง ซึ่งอาจส่งผลให้บางธุรกิจในพื้นที่ต้องปรับตัวเพื่อรับมือกับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น หรือบางกรณีอาจเผชิญกับความเสถียรที่ต้องปรับโครงสร้างธุรกิจหรือยุทธศาสตร์การตลาดเพื่อให้สามารถเหนือคู่แข่งได้</p>

ตารางที่ 4-2 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัด (ต่อ)

จังหวัด	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
	<p>2. การเพิ่มโอกาสในการท่องเที่ยว: East West Economic Corridor เชื่อมโยงทางคมนาคมระหว่างประเทศในภูมิภาค ทำให้มีโอกาการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่บึงกาฬมีให้เสมอ เช่น การเยือนอุทยานแห่งชาติผาเขียว การสำรวจแม่น้ำโขง และการเข้าชมวัดและสถานที่สำคัญอื่นๆ ซึ่งอาจส่งผลในการเพิ่มรายได้ให้กับ</p>	<p>2. การเป็นตลาดภายในที่ตลาดนำเข้าจีนพิเศษ : ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนสู่กลุ่มประเทศ CLMV อาจส่งผลให้จีนมุ่งหน้าสู่การเพิ่มการค้าและการลงทุนในพื้นที่นี้ ซึ่งอาจทำให้จีนเป็นตลาดภายในที่สำคัญของจังหวัดบึงกาฬ</p>
4. หนองบัวลำภู	<p>1. โอกาสในการค้าและการลงทุน : East West Economic Corridor เป็นทางผ่านสำคัญในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งอาจสร้างโอกาสให้กับธุรกิจจังหวัดหนองบัวลำภูในการเข้าถึงตลาดใหม่และลูกค้าใหม่ นอกจากนี้ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนใน CLMV อาจเปิดโอกาสให้ธุรกิจจังหวัดหนองบัวลำภูสามารถเปิดตลาดและลงทุนในประเทศต่างๆ ในกลุ่ม CLMV ได้มากขึ้น</p> <p>2. การส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ : การเปิดตัว East West Economic Corridor และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนใน CLMV อาจส่งผลให้มีการพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดหนองบัวลำภู เช่น ทางหลวง ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน ซึ่งอาจส่งผลในการเพิ่มโอกาสในการลงทุนในพื้นที่</p>	<p>1. การแข่งขันทางธุรกิจ: การเปิดประตูให้กับกลุ่มประเทศ CLMV ในการค้าและการลงทุนโดยจีนอาจส่งผลให้มีการแข่งขันทางธุรกิจในตลาดภายใน ทำให้ธุรกิจจังหวัดหนองบัวลำภูต้องพบกับคู่แข่งที่มีทักษะและทรัพยากรที่แข็งแกร่ง อาจส่งผลให้บางธุรกิจในพื้นที่ต้องปรับตัวเพื่อรับมือกับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นหรือบางกรณีอาจเผชิญกับความเสียหายที่ต้องปรับโครงสร้างธุรกิจหรือยุทธศาสตร์การตลาดเพื่อให้สามารถเหนือคู่แข่งได้</p> <p>2. ผลกระทบต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : การขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่อาจส่งผลกระทบต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในจังหวัดหนองบัวลำภู เช่น การก่อสร้างทางหลวง การใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น อาจมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่</p>

ตารางที่ 4-2 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัด (ต่อ)

จังหวัด	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
5. เลย	<p>1. โอกาสในการค้าและการลงทุน : East West Economic Corridor เป็นทางผ่านสำคัญในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งอาจสร้างโอกาสให้กับธุรกิจจังหวัดเลยในการเข้าถึงตลาดใหม่และลูกค้าใหม่ นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนใน CLMV อาจเปิดโอกาสให้ธุรกิจในจังหวัดเลยสามารถเปิดตลาดและลงทุนในประเทศต่างๆในกลุ่ม CLMV ได้มากขึ้น</p> <p>2. การส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ : การเปิดตัว East West Economic Corridor และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนใน CLMV อาจส่งผลให้มีการพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดเลย เช่น ทางหลวง ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน ซึ่งอาจส่งผลในการเพิ่มโอกาสในการลงทุนในพื้นที่และการเปิดโอกาสให้ธุรกิจในเลยเข้าถึงสถานที่สำคัญได้มากขึ้น</p>	<p>1. การแข่งขันทางธุรกิจ : เมื่อมีการเปิดประตูให้กับกลุ่มประเทศ CLMV ในการค้าและการลงทุนโดยจีนอาจส่งผลให้มีการแข่งขันทางธุรกิจในตลาดภายใน อาจทำให้ธุรกิจในจังหวัดเลยต้องปรับตัวเพื่อรับมือกับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น บางธุรกิจอาจพบกับคู่แข่งที่มีทักษะและทรัพยากรที่แข็งแกร่ง หรือบางกรณีอาจเผชิญกับความเสียหายที่ต้องปรับโครงสร้างธุรกิจหรือยุทธศาสตร์การตลาดเพื่อให้สามารถเหนือคู่แข่งได้</p> <p>2. ผลกระทบต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม : การขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่อาจส่งผลกระทบต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในจังหวัดเลย เช่น การก่อสร้างทางหลวง การใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น อาจมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทัศนคติธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลง</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-2 พบว่า ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในแต่ละจังหวัด 5 จังหวัด ทั้งทางบวกและทางลบ โดยภาพรวมมีผลกระทบทางบวกมากกว่า คือ สร้างโอกาสด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ โดยเฉพาะการค้า การลงทุน สร้างเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคการท่องเที่ยว และธุรกิจเกี่ยวข้อง จังหวัดที่มีโอกาสสูงได้แก่ จังหวัดหนองคาย และจังหวัดอุดรธานี และผลกระทบทางลบ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การทำลายธรรมชาติจากการท่องเที่ยว การขยายเมืองที่ไม่มีการวางแผน

ตารางที่ 4-3 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ผู้มีส่วนได้/ ส่วนเสีย	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
1. ภาครัฐ	<p>1. การส่งเสริมการลงทุน : East West Economic Corridor และยุทธศาสตร์ของเงินในการขยายตัวทางเศรษฐกิจอาจส่งผลในการเพิ่มการลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน นั้นอาจส่งผลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การสร้างโรงงาน และการส่งเสริมอุตสาหกรรมในพื้นที่ ซึ่งอาจเป็นการสร้างโอกาสในการพัฒนาหน่วยงานภาครัฐในด้านส่งเสริมเศรษฐกิจและการพัฒนา</p> <p>2. การสร้างงานและเพิ่มรายได้ : การขยายตัวทางเศรษฐกิจอาจส่งผลในการเพิ่มงานที่สร้างให้กับประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งอาจช่วยเพิ่มรายได้และความเจริญก้าวหน้าของประชาชนในพื้นที่ นอกจากนี้ยุทธศาสตร์เงินในการขยายตัวทางเศรษฐกิจอาจส่งเสริมการสร้างงานใหม่ในหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1</p>	<p>1. การแข่งขันกับภาคเอกชน : การขยายตัวทางเศรษฐกิจอาจส่งผลในการเปิดรับการแข่งขันในตลาดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งอาจส่งผลให้หน่วยงานภาครัฐต้องพบกับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากภาคเอกชน ทำให้ต้องปรับปรุงและปรับเปลี่ยนในการดำเนินงาน เพื่อให้สามารถเข้าร่วมแข่งขันในตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>2. การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจ : การขยายตัวทางเศรษฐกิจอาจส่งผลในการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งอาจทำให้หน่วยงานภาครัฐต้องปรับปรุงและปรับเปลี่ยนวิธีการดำเนินงาน เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น</p> <p>3. การเสี่ยงภัยจากความไม่มั่นคง : การขยายตัวทางเศรษฐกิจอาจสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจถดถอยและความเท่าเทียมกัน</p>
ภาคเอกชน	<p>1. โอกาสในการลงทุน: ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตกเปิดโอกาสใหม่ในการลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งอาจสร้างโอกาสให้กับหน่วยงานภาคเอกชนในการเติบโตและขยายกิจการในรูปแบบต่างๆ ที่สนับสนุนและบรรเทากิจกรรมเศรษฐกิจในพื้นที่นี้</p>	<p>1. การแข่งขันจากภาคอื่น : ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตกอาจส่งผลในการเพิ่มความแข็งแกร่งและการแข่งขันของหน่วยงานภาคเอกชนในพื้นที่นี้ ซึ่งอาจเป็นการเพิ่มความยากลำบากในการแข่งขันและต่อต้านการเข้าถึงตลาดและทรัพยากรสำคัญต่างๆ</p>

ตารางที่ 4-3 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (ต่อ)

ผู้มีส่วนได้/ส่วนเสีย	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
	<p>2. การเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน : ยุทธศาสตร์จีนในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV อาจส่งผลในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของหน่วยงานภาคเอกชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน จากการเรียนรู้และนำเอาแนวทางและเทคโนโลยีที่จีนนำเข้ามาใช้ในกิจการ ซึ่งอาจเสริมสร้างความแข็งแกร่งและความสามารถในการทำธุรกิจของหน่วยงานภาคเอกชนในพื้นที่นี้</p>	<p>2. การแข่งขันจากภาครัฐ: ยุทธศาสตร์จีนในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV อาจทำให้หน่วยงานภาครัฐมีบทบาทที่สำคัญมากขึ้นในการพัฒนาและสนับสนุนกิจกรรมเศรษฐกิจ ซึ่งอาจก่อให้เกิดการแข่งขันกับหน่วยงานภาคเอกชนและอาจส่งผลในการลดอัตราการเติบโตของหน่วยงานภาคเอกชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน</p> <p>3. ข้อจำกัดในการเข้าถึงทรัพยากร : การขยายตัวของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตก</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-3 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ภาครัฐจำเป็นต้องเร่งปรับตัวในการเตรียมความพร้อมโดยเร่งจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในแต่ละพื้นที่ให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นทั้งทางบวกและทางลบ ผลกระทบเชิงบวก เช่น สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจในพื้นที่ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเศรษฐกิจ มูลค่าเศรษฐกิจเติบโต ในมุมมองของภาคเอกชน ให้ความสำคัญกับการสร้างภาคีเครือข่ายภาครัฐเอกชนเพิ่มขึ้น ทั้งในและต่างประเทศ นำรูปแบบการบริการจัดการดิจิทัล แพลตฟอร์ม ใหม่ ๆ เช่น การท่องเที่ยว การเกษตรมูลค่าสูง เพื่อขยายตลาดสู่กลุ่มประเทศ CLMV ส่วนผลกระทบทางลบ ภาครัฐส่วนใหญ่ กฎระเบียบของรัฐยังเป็นอุปสรรคการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โครงสร้างเมืองมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และสังคมจะเกิดการปรับเปลี่ยนอย่างรวดเร็ว จะเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมในระดับพื้นที่อย่างรวดเร็ว

ตารางที่ 4-4 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
<p>1. กลุ่มยุทธศาสตร์จังหวัดจะต้องปรับแผนเพื่อการสร้างโอกาสทางธุรกิจ : East West Economic Corridor ช่วยเสริมสร้างทางผ่านทางการค้าและการลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเชื่อมโยงกับตลาดใหญ่ของจีนและประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ซึ่งจะสร้างโอกาสทางธุรกิจและส่งเสริมการเติบโตของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์จีนในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV จะส่งผลในการเพิ่มอำนาจเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนในรูปแบบที่แข่งขันได้</p> <p>2. ปรับแผนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการลงทุนในอุตสาหกรรมบริการ : East West Economic Corridor มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งจะสร้างโอกาสใหม่ในอุตสาหกรรมบริการ เกษตรมูลค่าสูง การค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน</p>	<p>1. การแข่งขันกับตลาดจีน : ยุทธศาสตร์จีนในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV อาจส่งผลในการแข่งขันกับธุรกิจและอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่มีความเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CLMV เช่น อุตสาหกรรมการผลิตและการส่งออกสินค้า อาจเผชิญกับการแข่งขันจากผู้ประกอบการจีนที่มีแรงขับเคลื่อนจากยุทธศาสตร์ของจีนในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่ภูมิภาค</p> <p>2. การเป็นพื้นที่ผ่านทาง : East West Economic Corridor อาจส่งผลในการเป็นพื้นที่ผ่านทางของการค้าและการลงทุน ทำให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนมีบทบาทเป็นจุดผ่านทางการค้าที่สำคัญ แต่ในบางกรณีอาจทำให้ตลาดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนเป็นแค่พื้นที่ผ่านทางและไม่ได้เป็นสถานที่</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-4 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่ากลุ่มยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดจะต้องเร่งปรับแผนพัฒนากลุ่มและแผนพัฒนาจังหวัดเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทั้งทางบวกและทางลบ ทางบวก เห็นว่าเป็นโอกาสทางเศรษฐกิจ และทางลบ จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนืออาจไม่ได้ประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 4-5 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ : พาณิชย์จังหวัด 5 จังหวัด

ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
<p>1. โอกาสในการค้าและการลงทุน : East West Economic Corridor และยุทธศาสตร์จีนในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV อาจเปิดโอกาสให้ธุรกิจและผู้ประกอบการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนมีโอกาสเข้าถึงตลาดที่กว้างขวางของกลุ่มประเทศ CLMV ซึ่งอาจส่งผลให้มีการเพิ่มกิจการค้าและการลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน</p> <p>2. การเสริมสร้างพื้นฐานพาณิชย์ : การขยายตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ CLMV และการพัฒนา East West Economic Corridor อาจส่งผลในการเสริมสร้างพื้นฐานพาณิชย์ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ทำให้มีการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางหลวงท่าเรือ และสถานีขนส่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เพื่อสนับสนุนกิจการค้า</p>	<p>1. การแข่งขันกับผลิตภัณฑ์จีน : ยุทธศาสตร์จีนในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV อาจเป็นการเพิ่มการแข่งขันกับผลิตภัณฑ์จีนในตลาดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งอาจส่งผลให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนต้องพึ่งพาผลิตภัณฑ์จีนมากขึ้น และส่งเสริมการนำเข้าสินค้าจีนเข้าสู่ตลาดภาค</p> <p>2. พาณิชย์จังหวัดจะต้องแก้ไขปัญหาความผันผวนของราคาสินค้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน : การขยายตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ CLMV และการพัฒนา East West Economic Corridor อาจเสี่ยงทำให้มีการเพิ่มขึ้นของการผลิตและการค้าสินค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-5 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ พาณิชย์จังหวัด 5 จังหวัด พบว่า ทางบวก พาณิชย์จังหวัดแต่ละจังหวัดต้องเพิ่มภาระกิจในการดำเนินโครงการที่จะทำให้ผู้ประกอบการเข้าถึงตลาดที่กว้างขึ้น โดยการเสริมสมรรถนะให้กับผู้ประกอบการค้าชายแดน การนำเข้า ส่งออก ตลาดออนไลน์ ผลกระทบทางลบ โครงสร้างตลาดเปลี่ยนไป เนื่องจากสินค้าจีนจะเข้ามามากขึ้น จะต้องหามาตรการในการตรวจสอบติดตามอย่างใกล้ชิด

ตารางที่ 4-6 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ : อุตสาหกรรมจังหวัด 5 จังหวัด

ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
<p>1. โอกาสในการเข้าถึงตลาด : East West Economic Corridor และยุทธศาสตร์ของเงินสามารถเปิดโอกาสในการเข้าถึงตลาดใหม่และเพิ่มโอกาสในการทำธุรกิจสำหรับอุตสาหกรรมในจังหวัดตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยการขยายตลาดและส่งออกสินค้าไปยังประเทศ CLMV ทำให้ธุรกิจในพื้นที่สามารถเติบโตและขยายตัวได้มากขึ้น</p> <p>2. การลดภาระต้นทุน : ยุทธศาสตร์ของเงินในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV อาจส่งผลในเรื่องของความสมดุลในการค้าและการลดภาระต้นทุน ซึ่งอาจช่วยลดค่าใช้จ่ายในการผลิตสินค้า การส่งออกและการทำธุรกิจในอุตสาหกรรมของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน</p> <p>3. โอกาสในการร่วมมือและพัฒนาของภาคอุตสาหกรรมการผลิตการเกษตร : ในระเบียงเศรษฐกิจและกลุ่มประเทศ CLMV</p>	<p>1. การแข่งขันในตลาด : การเปิดตัวทางเศรษฐกิจใน East West Economic Corridor และยุทธศาสตร์การขยายตัวของเงินอาจส่งผลให้มีการแข่งขันในตลาดกับภาคอื่นๆ ในภูมิภาค ซึ่งอาจทำให้ธุรกิจอุตสาหกรรมในจังหวัดต้องพบกับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดภารกิจที่ต้องพัฒนาและปรับเปลี่ยนเพื่อทำให้ธุรกิจเหล่านี้เป็นไปในทิศทางที่ยั่งยืนและมีความแข็งแกร่งในการแข่งขัน</p> <p>2. ความเสี่ยงทางการเงิน : การขยายตัวของเงินในภูมิภาค CLMV อาจส่งผลให้มีความเสี่ยงทางการเงินในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เช่น อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ผันผวนอาจมีผลต่อภาระเงินทุนและความเสี่ยงในการทำธุรกิจในอุตสาหกรรม</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-6 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ อุตสาหกรรมจังหวัด 5 จังหวัด พบว่า อุตสาหกรรมจังหวัด เห็นว่าเป็นโอกาสการเข้าถึงตลาดขนาดใหญ่ ควรกระตุ้นในพื้นที่ปรับตัวเพื่อรองรับการค้าการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมการผลิต เช่น แปรรูปเกษตร ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย ส่วนผลกระทบทางลบ อาจส่งผลต่อความเสี่ยงทางการเงินในภาคการค้าการลงทุน อุตสาหกรรมต้องมีความระมัดระวัง

ตารางที่ 4-7 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ : ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด 5 จังหวัด

ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
<p>1. การเพิ่มโอกาสในการท่องเที่ยว : East West Economic Corridor และยุทธศาสตร์ของจีน อาจส่งผลในการเพิ่มโอกาสในการท่องเที่ยวในจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยการพัฒนาศูนย์ที่ท่องเที่ยว สร้างสิ่งอำนวยความสะดวก และประสานงานในการสร้างแพลตฟอร์มท่องเที่ยวร่วมกันในเขตพื้นที่</p> <p>2. การส่งเสริมกีฬาและกิจกรรมสันทนาการ : ยุทธศาสตร์ของจีนในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV อาจส่งผลในการส่งเสริมกีฬาและกิจกรรมสันทนาการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยการสนับสนุนสถานที่กีฬา การจัดงานกีฬาและกิจกรรมสันทนาการ เช่น การแข่งขันกีฬาระดับภูมิภาค การจัดงานเทศกาล หรือการสร้างสิ่งที่เกี่ยวข้องกับกีฬาและสันทนาการ</p>	<p>1. การแข่งขันทรัพยากรธรรมชาติ : การขยายตัวทางเศรษฐกิจและพัฒนาการอุตสาหกรรมในพื้นที่อาจมีผลต่อการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เช่น การใช้พื้นที่ที่เป็นทรัพยากรธรรมชาติสำคัญเพื่อการติดตั้งโรงงานหรือสถานที่อุตสาหกรรม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ธรรมชาติและสภาพแวดล้อมในพื้นที่ท่องเที่ยวและกีฬา</p> <p>2. การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม: การขยายตัวทางเศรษฐกิจและความเจริญก้าวหน้าของเมืองในพื้นที่อาจมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม ซึ่งอาจส่งผลในการเปลี่ยนแปลงและปรับปรุงสภาพวัฒนธรรมในพื้นที่ท่องเที่ยวและกีฬา ทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ เช่น การปรับการใช้ชีวิตของชาวบ้าน การเปลี่ยนแปลงไป</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-7 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ : ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด 5 จังหวัด พบว่า โอกาสการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เร่งดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนด้านการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมเชื่อมโยง เช่น ธุรกิจโรงแรมที่พัก ธุรกิจร้านอาหาร ธุรกิจนวดสปา สร้างแพลตฟอร์มการท่องเที่ยวใหม่ๆ ในรูปแบบ MICE ผลกระทบทางลบ คือ การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม วิถีชุมชน

ตารางที่ 4-8 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ : เกษตรจังหวัด 5 จังหวัด

ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
<p>1. การเพิ่มโอกาสในการส่งออกผลิตภัณฑ์เกษตร : East West Economic Corridor และยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีน อาจช่วยเพิ่มโอกาสในการส่งออกผลิตภัณฑ์เกษตรจากจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนไปยังประเทศ CLMV ซึ่งอาจสร้างรายได้และโอกาสในการขยายตลาดสำหรับสินค้าเกษตรในพื้นที่นี้</p> <p>2. การสร้างพื้นฐานสำหรับการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร : การพัฒนา East West Economic Corridor อาจส่งเสริมการสร้างพื้นฐานพัฒนาทางเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานทางการเกษตร อาจมีการพัฒนาพื้นที่การเกษตรเพื่อเพิ่มผลผลิตและประสิทธิภาพการเกษตร ซึ่งจะช่วยลดภาระกิจของเกษตรกรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและส่งเสริมการพัฒนาภาคเกษตร สร้างมูลค่าเพิ่ม เช่น ผลไม้มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา</p>	<p>1. การแข่งขันในตลาดภาคตะวันออก-ตะวันตก : East West Economic Corridor อาจส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางการค้าและการลงทุนในภาคเกษตรของกลุ่มประเทศ CLMV ซึ่งอาจก่อให้เกิดภาวะผลิตภัณฑ์เกษตรที่มีมากเกินไปที่ตลาดและลดราคาขาย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของเกษตรกรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน</p> <p>2. การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจ : ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีน อาจส่งผลในการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ CLMV จากการเน้นเศรษฐกิจเกษตรกรรมไปสู่เศรษฐกิจอุตสาหกรรม ซึ่งอาจทำให้เกิดการลดลงในการลงทุนและพัฒนาในด้านเกษตรกรรม ซึ่งเป็นภาระกิจสำคัญของภาคเกษตร</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-8 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาครัฐ : เกษตรจังหวัด 5 จังหวัด พบว่า ผลกระทบเชิงบวก คือ เพิ่มโอกาสการส่งออกผลผลิตทางการเกษตร ตลาดกว้างขึ้น โอกาสเพิ่มมูลค่าทางการเกษตรมีมากขึ้น ส่วนทางลบ คือ อาจมีผลผลิตทางเกษตรจากประเทศจีนและประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาแย่งตลาดภายใน ทำให้ผู้ประกอบการ และเกษตรกรอาจมีต้นทุนที่สูงขึ้น รายได้ลดลง

ตารางที่ 4-9 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : หอการค้าจังหวัด 5 จังหวัด

ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
<p>1. โอกาสทางธุรกิจ : East West Economic Corridor และยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเงินอาจสร้างโอกาสทางธุรกิจใหม่สำหรับหอการค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยการเปิดโอกาสในการค้าและการลงทุนในภูมิภาคต่างๆ ที่ผ่านไปในระเบียงเศรษฐกิจ</p> <p>2. การเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน : การมีระบบพาณิชย์และการเชื่อมโยงทางพาณิชย์ที่เจริญก้าวหน้าสามารถเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของหอการค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยสามารถเข้าถึงตลาดที่กว้างขึ้นและโอกาสในการเชื่อมโยงธุรกิจกับภูมิภาคอื่น</p> <p>3. การพัฒนาสถานที่และโครงสร้างพื้นฐาน: ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตกและยุทธศาสตร์เงิน</p>	<p>1. การแข่งขันทางธุรกิจ : การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเงินอาจเป็นการแข่งขันตรงกับหอการค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนในการสร้างและขยายตลาดในภูมิภาค เนื่องจากเงินมีขนาดใหญ่และมีความสามารถในการลดราคาและการแข่งขันทางราคา</p> <p>2. การเปลี่ยนแปลงทางโลจิสติกส์ : การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเงินอาจส่งผลในการเปลี่ยนแปลงทางโลจิสติกส์ โดยการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้าและการขนส่งสินค้า อาจทำให้หอการค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนต้องปรับตัวในการจัดการสายพานความสัมพันธ์ทางธุรกิจ</p> <p>3. การสูญเสียตลาด : การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเงินอาจส่งผลในการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศ CLMV</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-9 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : หอการค้าจังหวัด 5 จังหวัด พบว่าในด้านบวก เพิ่มโอกาสการค้าการลงทุน ขยายตลาดกว้างมากยิ่งขึ้น ทรัพยากรจะให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ด้านลบ ยุทธศาสตร์เงินอาจสร้างความสูญเสียของตลาดในธุรกิจบางประเภท สินค้าเงินอาจทะลักเข้ามาในพื้นที่อย่างรวดเร็ว

ตารางที่ 4-10 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : สภาอุตสาหกรรมจังหวัด 5 จังหวัด

เชิงบวก	เชิงลบ
<p>1. โอกาสทางธุรกิจ : ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตกมุ่งเน้นการสร้างพื้นฐานทางพาณิชย์และโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ เช่น ทางหลวง ท่าเรือ และสนามบิน ซึ่งอาจสร้างโอกาสทางธุรกิจให้กับสภาอุตสาหกรรมในภาคนี้ โดยการเพิ่มความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการเข้าถึงตลาดใหม่ ซึ่งสามารถเป็นโอกาสในการขยายธุรกิจและเพิ่มยอดขายสำหรับสภาอุตสาหกรรมในภาคนี้ได้</p> <p>2. การเพิ่มอุปกรณ์และเทคโนโลยี : การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตก อาจมีการนำเทคโนโลยีและอุปกรณ์ใหม่เข้ามาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ที่สามารถเป็นประโยชน์ต่อภารกิจของสภาอุตสาหกรรมในการปรับปรุงกระบวนการผลิตและเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งอาจช่วยลดต้นทุนการผลิตและเพิ่มผลผลิต</p>	<p>1. การแข่งขันทางธุรกิจ : การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนอาจส่งผลในการแข่งขันตรงกับสภาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนในด้านการสร้างและขยายตลาดสินค้า จีนอาจมีความสามารถในการลดราคาและการแข่งขันทางราคาที่สามารถส่งผลในการลดราคาสินค้าของสภาอุตสาหกรรมในภาคนี้</p> <p>2. การเปลี่ยนแปลงทางโลจิสติกส์ : การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนอาจส่งผลในการเปลี่ยนแปลงทางโลจิสติกส์ อาจมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้าและการขนส่งสินค้าที่อาจส่งผลในการเพิ่มภาระกิจในการจัดการโลจิสติกส์ของสภาอุตสาหกรรมในภาคนี้</p> <p>3. การสูญเสียตลาด : การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนอาจส่งผลในการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจ</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-10 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : สภาอุตสาหกรรมจังหวัด 5 จังหวัด พบว่าผลกระทบเชิงบวก เป็นการได้โอกาสทางการค้าการลงทุน ภาคธุรกิจต้องเร่งสร้างร่วมมือในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ลดต้นทุน ใช้นวัตกรรมสู่กระบวนการผลิต ส่วนผลกระทบเชิงลบ คือ ภาคเอกชนภายในพื้นที่ต้องเผชิญกับสภาพการแข่งขันที่สูงขึ้น มีทุนขนาดใหญ่เข้ามาส่งผลต่ออำนาจทางการตลาดของผู้ประกอบการในประเทศ

ตารางที่ 4-11 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : สภาเกษตรกรจังหวัด 5 จังหวัด

เชิงบวก	เชิงลบ
<p>1. โอกาสในการส่งออกผลิตภัณฑ์เกษตร : ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตก จะสร้างโอกาสให้กับสภาเกษตรกรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนในการส่งออกผลิตภัณฑ์เกษตรไปยังประเทศในกลุ่ม CLMV ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มรายได้ให้แก่เกษตรกรในภาคนี้ นอกจากนี้ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนในด้านการลงทุนในการพัฒนาสายการผลิตของพืชที่มีความต้องการสูง อาจช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพผลิตภัณฑ์เกษตรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนได้</p> <p>2. การส่งเสริมการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการเกษตร : ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนอาจช่วยส่งเสริมให้เกษตรกรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนมีโอกาสนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต</p>	<p>1. การแข่งขันทางการค้า : การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนในพื้นที่ CLMV อาจส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางการค้าที่สูงขึ้นในตลาดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งอาจทำให้สภาเกษตรกรจังหวัดต้องเผชิญกับการแข่งขันรุนแรงในการทำธุรกิจเกษตรและการส่งออกผลิตภัณฑ์เกษตรของพื้นที่</p> <p>2. การสื่อสารและการเข้าถึงข้อมูล : ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนอาจพบความยากลำบากในการสื่อสารและการเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับตลาดและเทรนด์การค้าระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นบนระเบียงเศรษฐกิจ นอกจากนี้ยังมีปัญหาในการศึกษาและนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในการพัฒนาสภาเกษตรกรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1</p> <p>3. ผลกระทบต่อราคาสินค้า : การเปิดตลาดและการขยายตัวทางเศรษฐกิจอาจส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงในราคาสินค้าที่ผลิตในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-11 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : สภาเกษตรกรจังหวัด 5 จังหวัด พบว่าผลกระทบเชิงบวก มีมากกว่า คือเพิ่มโอกาสทางการค้าการลงทุนให้กับผู้ประกอบการในพื้นที่ขยายตลาดกว้างขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการจะต้องเตรียมความพร้อมทักษะในการประกอบธุรกิจกับชาวต่างชาติ เช่น การใช้เทคโนโลยีทันสมัยมาใช้ในการประกอบธุรกิจ ส่วนผลกระทบ คือจะมีผู้ประกอบการขนาดใหญ่เข้ามาแย่งตลาดภายใน และสินค้าจากจีนที่มีต้นทุนต่ำจะเข้ามาในพื้นที่มากยิ่งขึ้นส่งผลต่อโครงสร้างตลาดเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

ตารางที่ 4-12 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : สภาการท่องเที่ยวจังหวัด 5 จังหวัด

เชิงบวก	เชิงลบ
<p>1. การเพิ่มสภาพความเจริญทางเศรษฐกิจ : การขยายตัวทางเศรษฐกิจในพื้นที่ CLMV และการพัฒนาระบบระหว่างประเทศใน East West Economic Corridor อาจส่งผลให้มีการเพิ่มสภาพความเจริญทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งอาจเป็นประโยชน์ต่อภารกิจของสภาการท่องเที่ยวในการสร้างสรรค์และการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับการเติบโตของเศรษฐกิจในพื้นที่</p> <p>2. การสร้างโอกาสในการลงทุน : ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตกและยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเงินอาจสร้างโอกาสใหม่ในการลงทุนในภาคการท่องเที่ยวของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งอาจส่งผลให้มีการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว</p>	<p>1. การแข่งขันทางธุรกิจ : การเปิดประตูให้กับการค้าและการลงทุนในพื้นที่ CLMV อาจส่งผลให้มีการแข่งขันทางธุรกิจที่เพิ่มขึ้นในภาคการท่องเที่ยว ซึ่งอาจส่งผลให้สภาการท่องเที่ยวจังหวัดต้องมีการปรับเปลี่ยนและพัฒนากลยุทธ์เพื่อรักษาความแข็งแกร่งของธุรกิจท่องเที่ยวในพื้นที่</p> <p>2. การเปลี่ยนแปลงในตลาด : การขยายตัวของเศรษฐกิจในพื้นที่ CLMV อาจมีผลให้มีการเปลี่ยนแปลงในตลาดท่องเที่ยว อาจมีการเพิ่มหรือลดอัตราการเข้ามาเยี่ยมชมในสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดตามผลกระทบของการเติบโตทางเศรษฐกิจ</p> <p>3. การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี : การพัฒนาและขยายตัวของระบบระหว่างประเทศใน East West Economic Corridor อาจส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่ได้รับการนำมาใช้ในภูมิภาค</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-12 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : สภาการท่องเที่ยวจังหวัด 5 จังหวัด พบว่าผลกระทบเชิงบวก สภาการท่องเที่ยวจังหวัด เห็นว่า เป็นโอกาสสำคัญในการขยายตลาดการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ๆ ซึ่งพื้นที่มีทรัพยากรที่มีความพร้อมอยู่แล้ว เช่น ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ และวัฒนธรรม ส่วนผลกระทบทางลบ การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นอาจไม่ยั่งยืน หากไม่มีการจัดการ และการวางแผนที่ดีในระดับพื้นที่

ตารางที่ 4-13 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : บริษัท ประชาธิปไตยสามัคคี - วิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด ทั้ง 5 จังหวัด

เชิงบวก	เชิงลบ
<p>1. โอกาสในการเติบโตและขยายธุรกิจ : การเชื่อมต่อบริษัททางพาณิชย์และการขนส่งใน East West Economic Corridor อาจสร้างโอกาสให้บริษัทประชาธิปไตยสามัคคี สามารถขยายธุรกิจและเข้าถึงตลาดใหม่ได้ โดยเฉพาะในเรื่องการค้าข้าว การค้าสินค้าทางการท่องเที่ยวและอื่นๆ ซึ่งอาจเสริมสร้างรายได้และเพิ่มโอกาสในการเติบโตของบริษัท</p> <p>2. การส่งเสริมการลงทุน : ยุทธศาสตร์การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนในกลุ่มประเทศ CLMV อาจเป็นก้าวสำคัญในการดึงดูดการลงทุนจากจีนเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทประชาธิปไตยสามัคคี ได้รับการลงทุนที่มีประสิทธิภาพและการสนับสนุนในด้านต่างๆ เช่น การพัฒนาสายการบิน การสร้างสถานที่ท่องเที่ยว และอื่นๆ</p>	<p>1. การแข่งขันทางธุรกิจ : การเปิดประตูให้กับการแข่งขันทางธุรกิจจากภูมิภาคอื่น อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทประชาธิปไตยสามัคคี ต้องเผชิญกับการแข่งขันที่สูงขึ้นจากธุรกิจต่างๆ ที่มาจากประเทศอื่นๆ ที่อยู่ใน East West Economic Corridor รวมถึงรายละเอียดยุทธศาสตร์การขยายตัวของจีนในกลุ่มประเทศ CLMV ที่อาจส่งผลให้บริษัทต้องปรับตัวและมีการจัดการธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการแข่งขัน</p> <p>2. ความเปลี่ยนแปลงในตลาด: การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนในกลุ่มประเทศ CLMV อาจเป็นการเปลี่ยนแปลงตลาดและโครงสร้างเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทประชาธิปไตยสามัคคี ต้องปรับเปลี่ยนและปรับกลยุทธ์ธุรกิจให้เหมาะสมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-13 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : บริษัท ประชาธิปไตยสามัคคี - วิสาหกิจเพื่อสังคม จำกัด ทั้ง 5 จังหวัด พบว่า มีผลกระทบทางบวกมากกว่า คือสร้างโอกาสให้กับธุรกิจในพื้นที่ โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว การเกษตร และการค้าชายแดนที่มีศักยภาพอยู่แล้วในพื้นที่ ส่วนผลกระทบทางลบ คือ สินค้าจากต่างประเทศจะไหลเข้ามามากกว่าจะส่งผลต่อตลาดภายในพื้นที่ ผู้ประกอบการในพื้นที่จะได้รับผลกระทบรุนแรง

ตารางที่ 4-14 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : ผู้ประกอบการ ทั้ง 5 จังหวัด

เชิงบวก	เชิงลบ
<p>1. โอกาสในการเข้าถึงตลาดใหม่ : East West Economic Corridor และยุทธศาสตร์การขยายตัวของจีนช่วยเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงตลาดใหม่ในกลุ่มประเทศ CLMV ซึ่งอาจเป็นโอกาสที่ดีให้แก่ผู้ประกอบการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนในการขยายธุรกิจและทำธุรกิจระหว่างประเทศกับประเทศในกลุ่ม CLMV ที่มีอุตสาหกรรมและตลาดเป้าหมายที่มีการเติบโต</p> <p>2. การเพิ่มสินค้าและบริการส่งออก : การเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคใน East West Economic Corridor และยุทธศาสตร์การขยายตัวของจีนทำให้มีโอกาสในการเพิ่มการส่งออกสินค้าและบริการจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนไปยังประเทศในกลุ่ม CLMV ซึ่งสามารถสร้างรายได้และโอกาสทางธุรกิจสำหรับผู้ประกอบการในภาคนี้ได้</p> <p>3. การสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ : โครงการ East West Economic Corridor และยุทธศาสตร์การขยายตัวของธุรกิจ</p>	<p>1. การแข่งขันทางธุรกิจ : การเปิดประตูให้กับตลาดใหม่ในกลุ่มประเทศ CLMV อาจเพิ่มความแข่งขันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องพัฒนากลยุทธ์การแข่งขันเพื่อทำหายการแข่งขันจากผู้ประกอบการในประเทศอื่น ๆ ที่มีการเข้าถึงตลาดใหม่เช่นกัน</p> <p>2. การเปลี่ยนแปลงในการเจริญเติบโต : การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนในกลุ่มประเทศ CLMV อาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างเศรษฐกิจของภูมิภาค ที่อาจทำให้ธุรกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนต้องปรับตัวและปรับกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจให้เหมาะสมกับสภาวะเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลง</p> <p>3. การผูกขาดทางธุรกิจ : การเชื่อมต่อระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV อาจทำให้มีการสร้างฐานการผลิตและการบริโภคลดลง</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-14 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อการพัฒนาจังหวัดในมุมมองของภาคเอกชน : ผู้ประกอบการ ทั้ง 5 จังหวัด พบว่าผลกระทบในทางบวกมากกว่า ทางลบ มองว่า เป็นการเพิ่มโอกาส เพิ่มตลาด ผู้ประกอบการต้องร่วมมือกัน สร้างกลยุทธ์ปรับตัวไปพร้อมกัน ทุกภาคธุรกิจในพื้นที่ ส่วนผลกระทบเชิงลบ คือ ผู้ประกอบในชุมชนอาจได้รับผลกระทบจากทุนขนาดใหญ่ที่มีต้นทุนสินค้าที่ถูกกว่า สามารถเข้าแข่งขันในตลาดภายในที่ดีกว่า

ตารางที่ 4-15 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อภาคเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ผู้ประกอบการ ทั้ง 5 จังหวัด

ผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางบวก	ผลกระทบทางลบ
1. ด้านการค้าการเกษตร	<p>1. เพิ่มโอกาสในการส่งออกสินค้า : ระบบรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างจีน-สปป - ลาว จะช่วยให้สินค้าที่ผลิตในภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถส่งออกไปยังจีนและประเทศอื่น ๆ ได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบายมากขึ้น การเพิ่มการเข้าถึงตลาดต่างประเทศสามารถส่งผลให้ธุรกิจและอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก เฉียงเหนือเติบโตและขยายตลาดได้มากขึ้น</p> <p>2. การสร้างสถานที่พาณิชย์ : การมีระบบรถไฟที่เชื่อมต่อจีน - สปป - ลาว อาจส่งผลให้มีการสร้างโครงการอาคารพาณิชย์และศูนย์การค้าในพื้นที่ต่างๆ ในภาคตะวันออก เฉียงเหนือ</p> <p>3. การค้าสินค้าเกษตร : ระบบรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างจีน - สปป - ลาว อาจช่วยเพิ่มโอกาสในการส่งออกผลิตภัณฑ์การเกษตรจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังประเทศจีนและอื่นๆ อย่างรวดเร็วและมีความสะดวกสบาย เช่น ผลไม้สด ผักสด และสินค้าเกษตรอื่น ๆ การเพิ่มการเข้าถึงตลาดต่างประเทศอาจส่งผลให้เกษตรกรและธุรกิจที่เกี่ยวข้องในภาคตะวันออกเฉียงเหนือสามารถเพิ่มรายได้และเติบโตได้มากขึ้น</p>	<p>1. การแยกตลาด : การมีระบบรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศจีน และ สปป. ลาว อาจทำให้ตลาดภาคตะวันออกเฉียงเหนือถูกแบ่งแยกไปตามช่วงของเส้นทางรถไฟ นักธุรกิจและผู้ส่งออกอาจต้องปรับเปลี่ยนแผนการขนส่งและการค้าสินค้าให้เข้ากับโครงสร้างของระบบรถไฟที่มีอยู่</p> <p>2. ค่าใช้จ่ายขนส่ง : การใช้บริการระบบรถไฟจะมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า อาจเป็นค่าขนส่งที่สูงขึ้นหรือเพิ่มขึ้นในบางกรณีซึ่งอาจส่งผลให้ธุรกิจหรือผู้ส่งออกต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ เช่น ภาษีทางการค้าระหว่างประเทศ ภาษีส่งออก และค่าธรรมเนียมทางการค้าอื่นๆ อาจส่งผลให้การค้าลำดับความสำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือลดลง</p> <p>3. การเปลี่ยนแปลงในรูปแบบการผลิต : การมีระบบรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศอาจส่งผลให้ต้องปรับปรุงรูปแบบการผลิตเกษตรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตั้งแต่การเลือกปลูกพืชที่เหมาะสมกับการส่งออก การปรับปรุงกระบวนการผลิต หรือการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเพิ่มผลผลิตและคุณภาพของผลผลิต</p>

ตารางที่ 4-15 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อภาคเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ผู้ประกอบการ ทั้ง 5 จังหวัด (ต่อ)

ผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางบวก	ผลกระทบทางลบ
2. การลงทุน	<p>1.การลดต้นทุนขนส่ง: ระบบรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศจีนและสปป. ลาว อาจช่วยลดต้นทุนของการขนส่งสินค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางถนนหรือทางอากาศที่มีค่าใช้จ่ายสูงกว่า นักธุรกิจและผู้ส่งออกอาจได้รับประโยชน์จากการลดต้นทุนนี้และสามารถเพิ่มกำไรได้มากขึ้น</p> <p>2. เพิ่มมูลค่าการลงทุน มีนักลงทุนในต่างประเทศมาลงทุนในพื้นที่การสร้างโอกาสในการลงทุน: ระบบรถไฟจีน-สปป-ลาวอาจเป็นปัจจัยส่งเสริมให้มีโอกาสในการลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การมีระบบรถไฟที่สะดวกสบายและมีประสิทธิภาพ</p>	<p>1.กระทบสิ่งแวดล้อม : การก่อสร้างระบบรถไฟในพื้นที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมภายในเขตดำเนินงาน รวมถึงการจัดการที่ดินและการปรับใช้พื้นที่รอบๆ เส้นทางรถไฟอาจส่งผลให้เกิดการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติและประสิทธิภาพการใช้ที่ดิน</p> <p>2. ผลกระทบต่อชุมชนและการอยู่อาศัย : การก่อสร้างระบบรถไฟอาจมีผลกระทบต่อชุมชนท้องถิ่น รวมถึงการเคลื่อนย้ายประชากรและการปรับเปลี่ยนรูปแบบการอยู่อาศัย อาจเกิดความไม่สงบในชุมชน และมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่นั้น</p> <p>3. ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ : การดำเนินงานระบบรถไฟอาจสร้างความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ อาทิ เช่น อุบัติเหตุการชนกันระหว่างรถไฟหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเส้นทางรถไฟ ที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้โดยสาร คนงาน และสิ่งแวดล้อมในบริเวณใกล้เคียง</p>

ตารางที่ 4-15 ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อภาคเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ผู้ประกอบการ ทั้ง 5 จังหวัด (ต่อ)

ผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางบวก	ผลกระทบทางลบ
3. การท่องเที่ยว	<p>1. การเพิ่มโอกาสในการท่องเที่ยว: การมีระบบรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศจีน - สปป.ลาว อาจเพิ่มโอกาสในการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้สะดวกสบายและรวดเร็วขึ้น สถานที่ท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนืออาจได้รับการส่งเสริมและเพิ่มปริมาณผู้เข้าชมมากขึ้น</p> <p>2. การสร้างรายได้ใหม่ในภาคท่องเที่ยว : ระบบรถไฟจีน – สปป - ลาว อาจสร้างโอกาสในการพัฒนาธุรกิจท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้บริการท่องเที่ยวแล้วยังสร้างโอกาสให้กับธุรกิจท้องถิ่น เช่น การพัฒนาที่พักอาศัย ร้านค้า ร้านอาหาร และกิจกรรมท่องเที่ยวเพิ่มเติม</p> <p>3. การสร้างความร่วมมือในการท่องเที่ยว : การมีระบบรถไฟที่สะดวกสบายและมีประสิทธิภาพสามารถสร้างความร่วมมือในการท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยัง สปป.ลาว และจีนได้</p>	<p>1. การบิดเบือนวัฒนธรรมท้องถิ่น: การมีระบบรถไฟจีน – สปป – ลาว อาจส่งผลให้การท่องเที่ยวท้องถิ่นที่มีลักษณะเฉพาะและแตกต่างจากแบบชีวิตอื่นๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ถูกบิดเบือนหรือสูญเสียนี้อาสาสำคัญที่สร้างความเป็นเอกลักษณ์ของสถานที่</p> <p>2. ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การเสื่อมสภาพภูมิประเทศธรรมชาติ: การก่อสร้างระบบรถไฟอาจส่งผลให้มีการบุกรุกและเสื่อมสภาพภูมิประเทศธรรมชาติในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งอาจเป็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ไม่ต้องการและการสูญเสียทรัพยากรธรรมชาติที่มีค่าในสถานที่นั้น</p> <p>3. การเพิ่มความแออัดของศูนย์กลางการท่องเที่ยวอื่น : การเชื่อมต่อระบบรถไฟจีน – สปป - ลาวอาจทำให้นักท่องเที่ยวมุ่งหน้าไปยังสถานที่ท่องเที่ยวอื่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ได้รับการพัฒนาและมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อาจทำให้สถานที่ท่องเที่ยวในพื้นที่นั้นลดความนิยม</p>

ตารางที่ 4-15 ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อภาคเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ผู้ประกอบการ ทั้ง 5 จังหวัด (ต่อ)

ผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจ	ผลกระทบทางบวก	ผลกระทบทางลบ
4. การขนส่ง	<p>1. การเพิ่มความสะดวกรสบายในการขนส่ง : การมีระบบรถไฟที่เชื่อมต่อกับประเทศจีนและลาวอาจทำให้การขนส่งสินค้าและบุคคลในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นไปได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น นักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการสามารถใช้บริการขนส่งทางรางได้เพื่อเดินทางไปยังประเทศอื่นๆ หรือภูมิภาคต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับระบบรถไฟดังกล่าว</p> <p>2. ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง : ระบบรถไฟจีน - สปป.ลาว อาจช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยสามารถลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางถนนหรือทางอากาศที่มีค่าใช้จ่ายสูงกว่า นอกจากนี้ยังช่วยลดการเสียหายหรือการสูญเสียวัตถุภัณฑ์ในกระบวนการขนส่ง</p> <p>3. ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: การมีระบบรถไฟที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศจีนและลาวอาจส่งผลให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้รับการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่นั้น โดยมีการลงทุนใน</p>	<p>1. รูปแบบการขนส่งด้านอื่นๆ ในพื้นที่ผู้ประกอบการในพื้นที่อาจมีผลกระทบต้องมีต้นทุนที่สูงขึ้นกว่าเดิม มีคู่แข่งเพิ่มขึ้น</p> <p>2. ระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงไป เช่น การนำเข้าส่งออก สินค้าชายแดน สินค้าข้ามแดน</p> <p>3. ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในพื้นที่มีคู่แข่งเพิ่มขึ้น</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-15 พบว่า ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก- ตะวันตก (East West Economic Corridor) และยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ต่อภาคเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ผู้ประกอบการ ทั้ง 5 จังหวัด ทางบกและทางลพ ต่อภาคเศรษฐกิจ 4 ภาค คือ การค้าและการเกษตร การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ พบว่า ผลกระทบส่วนใหญ่เป็นผลบวกทุกด้าน ด้านการค้า คือ เพิ่มโอกาสการส่งออกสินค้าในพื้นที่ และลดต้นทุนสินค้าต่างประเทศบางประเภท การลงทุน มีเม็ดเงินการลงทุนเพิ่มมากขึ้น เปิดโอกาสนักลงทุนต่างชาติเข้ามามากยิ่งขึ้น การท่องเที่ยว โอกาสเพิ่มนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ โดยเฉพาะท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ธรรมชาติ และสุขภาพ สู่การจัดการท่องเที่ยวในรูปแบบ (MICE Business Travel) การท่องเที่ยวขนาดใหญ่ 4 ธุรกิจ ได้แก่ ธุรกิจการจัดประชุมขององค์กร (Meetings) การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล (Incentives) การจัดประชุม นานาชาติ (Conventions) และการจัดแสดงสินค้า (Exhibitions) และการขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ เกิดระบบการขนส่งเชื่อมต่อในพื้นที่ ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าในพื้นที่สู่ประเทศเพื่อบ้าน และประเทศจีน ส่วนผลกระทบทางลบ เช่น โครงสร้างเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรมเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การเสื่อมสภาพภูมิประเทศธรรมชาติ : การก่อสร้างระบบรถไฟ อาจส่งผลให้มีการบุกรุกและเสื่อมสภาพภูมิประเทศธรรมชาติในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสังคม ความเป็นอยู่ประชาชนในพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรม ผู้ประกอบการมีคู่แข่งเพิ่มมากขึ้น

ผลการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ภาครัฐ เอกชน ตลอดจนผลกระทบจากรถไฟเงิน - สปป.ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากกรอบแนวคิดการวิจัย ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนที่สอง เป็นกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบและแผนพัฒนาและวิเคราะห์การวางแผนยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของภาคเอกชน เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟเงิน- สปป.ลาว แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนย่อย ที่สำคัญ คือ

1. การวิเคราะห์ผลกระทบจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น เอกสารวิจัย เอกสารหน่วยงานร่วมมือระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB.)
2. การวิเคราะห์ผลกระทบจากเทคนิคการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กระบวนการเรียนรู้ แบบมีส่วนร่วม เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการวิเคราะห์จากเอกสาร และการสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมกลุ่มย่อย มีผลการวิเคราะห์ศักยภาพเชิงพื้นที่ และผลกระทบที่เกิดจากรถไฟเงิน- สปป.ลาว ของภาครัฐ และเอกชนใน 5 จังหวัด แสดงรายละเอียดดังนี้

2.1 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพของภาครัฐและเอกชนในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟเงิน- สปป.ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ในการวิจัยได้วิเคราะห์เอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย ได้ผลการวิเคราะห์แสดงดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-16 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว
ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

การปรับตัว	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
<p>มิติด้านเศรษฐกิจ</p>	<p>1. ปรึบยุทธ์ศาสตร์ : พัฒนาสถานที่อุตสาหกรรม : การเตรียมพื้นที่สำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมและการผลิตจะช่วยส่งเสริมการสร้างงานและเพิ่มรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ ภาครัฐสามารถส่งเสริมนโยบายที่เป็นประโยชน์ให้กับผู้ลงทุน เช่น การยกเว้นภาษีหรือ ส่ง เสริม การ ลง ทุน ใน อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ</p> <p>2. ส่งเสริมการลงทุนทางธุรกิจ: ภาครัฐสามารถสร้างสถานะที่เป็นกลางและเตรียมพื้นที่ให้กับธุรกิจเพื่อดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชน โดยให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีหรือ ส่วนลดภาษีสำหรับธุรกิจในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านระบบรถไฟ และสนับสนุนการเข้าถึงทุนเริ่มต้นสำหรับธุรกิจใหม่</p> <p>3. การสนับสนุนการศึกษาและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ : ภาครัฐสามารถให้การสนับสนุนในการศึกษาและการอบรมเพื่อเพิ่มความรู้และทักษะทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการ โดยให้โอกาสในการศึกษาและฝึกอบรมในสถาบันการศึกษาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>1. ร่วมมือพัฒนาซัพพลายเชน ภาคการผลิตและบริการ (Collaboration) ทั้งในพื้นที่และนอกเพื่อ การสร้างพื้นที่โรงงานและการผลิต : ภาคเอกชนสามารถใช้ศักยภาพในการสร้างและขยายพื้นที่โรงงานและการผลิตเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมการค้าระหว่างจีนและลาว นอกจากนี้ยังสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าด้วยระบบรถไฟ เพื่อเพิ่มความสามารถในการจัดส่งสินค้าและบรรจุหีบห่อในพื้นที่ใกล้เคียงกับรถไฟ</p> <p>2. การส่งเสริมการท่องเที่ยวและบริการ : ภาคเอกชนสามารถเพิ่มการลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยวและบริการ เช่น การสร้างโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร และสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ใกล้กับสถานีรถไฟใหม่หรือสถานีที่มีการเพิ่มระบบรถไฟจากจีน - สปป.ลาว ภาคเอกชนยังสามารถส่งเสริมการพัฒนาสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านระบบรถไฟ</p> <p>3. การสนับสนุนการศึกษาและฝึกอบรม : ภาคเอกชนสามารถร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรฝึกเพิ่มความสะดวกสบายในการขนส่งสินค้าและบุคคลในพื้นที่ ภาคเอกชนสามารถร่วมกันลงทุนในโครงการพัฒนา</p>

ตารางที่ 4-16 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว
ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (ต่อ)

การปรับตัว	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
	<p>4. การส่งเสริมการนำเข้าและการส่งออกสินค้า : ภาครัฐสามารถส่งเสริมการนำเข้าและการส่งออกสินค้าทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านระบบรถไฟ โดยให้สิ่งส่งเสริมการท่องเที่ยว</p>	
<p>มิติด้านสังคม</p>	<p>1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน : ภาครัฐสามารถส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป.ลาว เช่น การสร้างโรงเรียนมหาวิทยาลัยหรือสถาบันการ ศึกษาเพื่อเพิ่มความรู้อะทักษะของประชาชน รวมถึงการสนับสนุนให้การศึกษาเป็นไปตามความต้องการของภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวในพื้นที่</p> <p>2. การส่งเสริมการสร้างงานที่ยั่งยืน: ภาครัฐสามารถสนับสนุนการสร้างงานที่ยั่งยืนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป.ลาว โดยการส่งเสริมการเริ่มต้นธุรกิจใหม่ การสนับสนุนการฝึกอบรมและการพัฒนาทักษะของแรงงานท้องถิ่น เพื่อเพิ่มโอกาสในการทำงานและเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชน</p>	<p>1. ร่วมมือสร้างเครือข่ายการส่งเสริมการศึกษาและการอบรม : ภาคเอกชนทุกสมาคม สามารถสนับสนุนในการศึกษาและการอบรมเพื่อเพิ่มความรู้และทักษะของประชาชนท้องถิ่น เช่น การสร้างโรงเรียนมหาวิทยาลัย หรือสถาบันการศึกษาที่ให้การศึกษาทางวิชาการและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านระบบรถไฟ นอกจากนี้ยังสามารถให้การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการสำหรับแรงงานท้องถิ่นที่สอดคล้องกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่</p> <p>2. การสนับสนุนกลไกการเครือข่ายสังคม: ภาคเอกชนสามารถสนับสนุนกลไกการเครือข่ายสังคมที่สร้างพื้นที่สำหรับการนำเสนอและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น การแลกเปลี่ยนข้อมูลและการสร้างความร่วมมือระหว่างธุรกิจ และองค์กรท้องถิ่น เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่แข็งแกร่งและสร้างความเชื่อมั่นในกลุ่มธุรกิจและท้องถิ่น</p>

ตารางที่ 4-16 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว
ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (ต่อ)

การปรับตัว	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
มิติด้านสังคม	3. การสนับสนุนกลไกการเครือข่ายสังคม: ภาครัฐสามารถสนับสนุนกลไกการเครือข่ายสังคมเพื่อสร้างพื้นที่สำหรับการนำเสนอและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และการแบ่งปัน	
มิติด้านสิ่งแวดล้อม	<p>1. การสนับสนุนในการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ: ภาครัฐสามารถส่งเสริมและสนับสนุนให้กับโครงการที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป.ลาว เช่น การสร้างพื้นที่สงวนธรรมชาติ การอนุรักษ์ป่าไม้ หรือการสนับสนุนโครงการที่เกี่ยวข้องกับการลดการใช้พลังงานที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>2. การส่งเสริมให้ใช้เทคโนโลยีที่เพื่อสิ่งแวดล้อม: ภาครัฐสามารถสนับสนุนให้ธุรกิจและองค์กรในพื้นที่นำเทคโนโลยีที่เพื่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ เช่น การใช้พลังงานทดแทน การนำเทคโนโลยีเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก หรือการใช้เทคโนโลยีสำหรับการบำบัดน้ำเสีย</p> <p>3. การสนับสนุนการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม: ภาครัฐสามารถสนับสนุนให้กับหน่วยงานท้องถิ่นในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมให้เป็นอย่างดี เช่น การสนับสนุนในการกำหนดนโยบาย</p>	<p>1. การสนับสนุนโครงการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก: ภาคเอกชนสามารถเสนอและสนับสนุนโครงการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม โดยการใช้เทคโนโลยีที่เพื่อสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานทดแทน เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในกิจการ หรือการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>2. การสนับสนุนโครงการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ: ภาคเอกชนสามารถร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่นในการสนับสนุนโครงการที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ แบ่งปันข้อมูลและความรู้ เช่น การจัดทำแผนการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติท้องถิ่น การสร้างพื้นที่สงวนธรรมชาติ หรือการสนับสนุนโครงการในการบริหารจัดการป่าไม้และแหล่งน้ำ</p> <p>3. การสนับสนุนโครงการใช้เทคโนโลยีสีเขียว : ภาคเอกชนสามารถสนับสนุนและร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ</p>

ตารางที่ 4-16 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (ต่อ)

การปรับตัว	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
<p>มิติด้านการศึกษา</p>	<p>1. การสนับสนุนโครงการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก : ภาคเอกชนสามารถเสนอและสนับสนุนโครงการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม โดยการใช้เทคโนโลยีที่เพื่อสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานทดแทน เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในกิจการ หรือการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>2. การสนับสนุนโครงการอนุรักษ์ และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ: ภาคเอกชนสามารถร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่นในการสนับสนุนโครงการที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ แบ่งปันข้อมูลและความรู้ เช่น การจัดทำแผนการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติท้องถิ่น การสร้างพื้นที่สงวนธรรมชาติ หรือการสนับสนุนโครงการในการบริหารจัดการป่าไม้และแหล่งน้ำ</p> <p>3. การสนับสนุนโครงการใช้เทคโนโลยีสีเขียว : ภาคเอกชนสามารถสนับสนุนและร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ</p>	<p>1. สร้างเครือข่ายกับหน่วยงานภาครัฐการสนับสนุนโครงการศึกษา และการอบรม : ภาคเอกชนสามารถสนับสนุนในการจัดโครงการศึกษา และการอบรมที่เกี่ยวข้องกับรถไฟจีน - สปป.ลาว เช่น การให้ความรู้ และทักษะในการดำเนินงานทางรถไฟ การพัฒนาความรู้ทางเทคนิค หรือการสนับสนุนในการศึกษาทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟ</p> <p>2. การสนับสนุนในการสร้างสถาบันการศึกษา : ภาคเอกชนสามารถร่วมมือกับภาครัฐและหน่วยงานท้องถิ่นในการสร้างและพัฒนาสถาบันการศึกษาที่สอดคล้องกับความต้องการของรถไฟจีน - สปป.ลาว ซึ่งสามารถเติมเต็มทักษะ และความรู้ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟให้แก่นักเรียนและนักศึกษา</p> <p>3. สร้างเครือข่ายกับภาครัฐในการสนับสนุนในการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีทางรถไฟ: ภาคเอกชนสามารถร่วมมือกับองค์กรวิจัยและสถาบันการศึกษาในการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีทางรถไฟ เพื่อพัฒนาและปรับปรุง</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-16 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาวของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ในมิติต่าง ๆ พบว่าหน่วยงานภาคเอกชนมีการปรับตัว และมีแนวทางในการขับเคลื่อนได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะมิติด้านเศรษฐกิจ หอการค้า สมาอุตสาหกรรม สมาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และภาคเอกชนในระดับ

พื้นที่มีการทำงานเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น ส่วนมิติด้านสังคม สิ่งแวดล้อม ด้านการศึกษา ภาครัฐจะมีการปรับตัวผ่านการทำข้อตกลง MOU ระดับกระทรวง เช่น กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) ได้มีการสร้างความร่วมมือจัดทำแผนภาคเอกชน เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงมิติด้านการสิ่งแวดล้อม ทั้งภาครัฐและเอกชนให้ความสนใจ โดยเฉพาะการนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

2.2 ผลการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ของภาครัฐและเอกชนในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน-สปป.ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ในการวิจัยได้วิเคราะห์เอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่มย่อย ได้ผลการวิเคราะห์แสดงดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-17 ผลการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ ภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ยุทธศาสตร์ภาครัฐและเอกชน	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
มิติด้านเศรษฐกิจ	<p>1. การส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตร : การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนเพื่อเพิ่มเกษตรมูลค่าเพิ่มและสร้างงานที่มีคุณภาพสูง โดยเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนวัตกรรมที่สามารถสร้างผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพและสามารถแข่งขันได้ในตลาดท้องถิ่นและตลาดระหว่างประเทศ</p> <p>2. การส่งเสริมการท่องเที่ยวและการบริการ : การส่งเสริมและพัฒนาภาคการท่องเที่ยวและบริการ เพื่อเปิดโอกาสในการลงทุนในภาคนี้ โดยเน้นการสร้างสรรคผลิตภัณฑ์และบริการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ การส่งเสริมการตลาดและการประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวในและต่างประเทศมาเยี่ยมชมและใช้บริการ</p>	<p>1. เร่งจัดทำแผนกลยุทธ์สำหรับภาคเอกชนทุกจังหวัด สร้างเครือข่ายสนับสนุนการลงทุนในภาคเอกชน : สร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุนในภาคเอกชน โดยให้ความสำคัญกับการลดข้อจำกัดและปรับปรุงกระบวนการทางราชการ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความน่าเชื่อถือให้กับภาคเอกชนในการลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน</p> <p>2. ส่งเสริมการร่วมมือกับภาครัฐ : สร้างพันธมิตรกับภาครัฐเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยการร่วมมือในการวางแผนและดำเนินโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ เช่น โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ โครงการส่งเสริมการเกษตรและอุตสาหกรรมที่เน้นความยั่งยืน</p>

ตารางที่ 4-17 ผลการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ ภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ภาครัฐ และเอกชน	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
	<p>3. การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ : การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อสร้างศักยภาพในการลงทุนเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานทางบก ทางอากาศ</p> <p>4. เศรษฐกิจสีเขียว ยุทธศาสตร์ของภูมิภาคมุ่งการผลิตเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เกษตรอินทรีย์</p>	<p>3. ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐส่งเสริมการนวัตกรรมและเทคโนโลยี : สนับสนุนและส่งเสริมการนวัตกรรมและเทคโนโลยีในภาคเอกชนเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรผ่านการใช้เทคโนโลยีชีวภาพ</p> <p>4. ร่วมมือสร้างเครือข่ายกับหน่วยงานภาคเอกชนในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อดำเนินการจัดการซัพพลายเชนแต่ละสายอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน</p>
<p>มิติด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<p>1. พื้นที่แต่ละจังหวัด กำหนดแผนปฏิบัติการในแต่ละเขตอย่างชัดเจนและการลิตภาคเกษตร และท่องเที่ยวเสริมสร้างความยั่งยืน</p> <p>2. การสนับสนุนการเกิดการผลิที่ยั่งยืน : การสนับสนุนและสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเกิดการผลิที่ยั่งยืนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน1 โดยเน้นการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในการผลิต รวมถึงการสนับสนุนธุรกิจที่ใช้วัตถุดิบท้องถิ่นและการสร้างระบบการเก็บรักษาสินค้าที่มีประสิทธิภาพและเพื่อส่งเสริมการลดการสูญเสียในกระบวนการผลิต</p>	<p>1. การเป็นผู้นำในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม : เป็นตัวแทนและผู้นำในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในการดำเนินกิจกรรมรวมถึงการสร้างพื้นที่ที่เป็นสิ่งแวดล้อมที่เพียงพอและสร้างโอกาสในการสร้างความร่วมมือร่วมทำงานกับภาคส่วนอื่น เช่น ภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน และ องค์กรสังคม</p>

ตารางที่ 4-17 ผลการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ ภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ภาครัฐ และเอกชน	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
		<p>2. การสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อม : ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในการดำเนินกิจการ เช่น การใช้เทคโนโลยีที่ลดการใช้พลังงาน การใช้วัสดุที่มีร่องรอยคาร์บอนต่ำ และ การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม</p>
<p>มิติด้านการศึกษา</p>	<p>1. การเพิ่มโอกาสในการศึกษา: พัฒนาโครงสร้างสถาบันการศึกษาที่เป็นเลิศและมีคุณภาพสำหรับทุกกลุ่มคนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยให้การสนับสนุนทางการเงินและนโยบายที่ส่งเสริมให้ผู้เรียนสามารถเข้าถึงการศึกษาที่เหมาะสมและมีคุณภาพสูง รวมถึงการส่งเสริมการศึกษาภายในชุมชนและทางไกลผ่านเทคโนโลยี</p> <p>2. การส่งเสริมนวัตกรรมในการศึกษา: ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการศึกษาเพื่อเสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพและนวัตกรรมในการสอน ซึ่งรวมถึงการใช้แพลตฟอร์มการเรียนออนไลน์ การพัฒนาเนื้อหาการเรียนรู้ที่เป็นไปตามความต้องการของตลาดแรงงานและการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี</p>	<p>1. การเพิ่มโอกาสในการศึกษา: สร้างและส่งเสริมโอกาสในการศึกษาที่มีคุณภาพสำหรับทุกกลุ่มคนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยการเสริมสร้างสถาบันการศึกษาที่มีคุณภาพสูง ให้การสนับสนุนทางการเงินและเทคนิคการเรียนการสอนที่ทันสมัย เพื่อให้ผู้เรียนมีทักษะและความรู้ที่เหมาะสมกับตลาดแรงงานและสังคมปัจจุบัน</p> <p>2. การสนับสนุนการนำเข้าเทคโนโลยีในการศึกษา: สนับสนุนและส่งเสริมการนำเข้าเทคโนโลยีในการศึกษาเพื่อเสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพและนวัตกรรมในการสอน เช่น การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในการเรียนรู้ และการใช้แพลตฟอร์มการเรียนออนไลน์ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้เรียนสามารถเข้าถึงความรู้และการศึกษาได้อย่างไม่จำกัดเวลาและที่อยู่อาศัย</p>

ตารางที่ 4-17 ผลการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ ภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ภาครัฐและเอกชน	ภาครัฐ	ภาคเอกชน
	3. การสร้างความสัมพันธ์ร่วมมือกับภาคอื่น : สร้างพันธมิตรกับภาคเอกชน	3. การสร้างพันธมิตรกับสถาบันการศึกษาในพื้นที่ทุกระดับ ชั้นพื้นฐาน มัธยมศึกษา อาชีวศึกษา และอุดมศึกษา โดยภาคเอกชนเป็นโจทย์ในการขับเคลื่อนและตัวกลางในการเชื่อมโยงในพื้นที่

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-17 ผลการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ ภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป. ลาว ของภาคเอกชนในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า ภาครัฐ ให้น้ำหนักทั้ง 5 มิติ โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ พบว่า ทั้งภาครัฐและเอกชน มีการจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง โดยมุ่งด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การเกษตรมูลค่าสูง การค้า การลงทุน โดยสร้างเครือข่าย หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนมากขึ้น นำเทคโนโลยีนวัตกรรมมาใช้ในการบริหารจัดการมากขึ้น ภาคเอกชนมุ่งมิติด้านเศรษฐกิจ ควบคู่กับการพัฒนาที่ยั่งยืน

2.3 ผลการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและอุปสรรค (SWOT) ของภาครัฐและเอกชนในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป. ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ในการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องและสัมภาษณ์ ประชุมกลุ่มย่อยภาครัฐและเอกชน ได้ผลการวิเคราะห์ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4-18 ผลการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและอุปสรรค ของภาครัฐและเอกชนในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป.ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT)	ผลการวิเคราะห์
จุดแข็ง (Strengths)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ภูมิศาสตร์ชายแดน เชื่อมโยง 4 ประเทศ ไทย ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ ผ่านการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางด้านคมนาคม และขนส่ง 2. การท่องเที่ยวคุณภาพสูงสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยว ที่เดินทางมาประชุม MICE และมาทำงานในพื้นที่ เชื่อมโยง 4 ประเทศ 3. การท่องเที่ยวสายความเชื่อและสายวัฒนธรรมท้องถิ่นสำหรับนักท่องเที่ยวมุเตลรู 4. ยกระดับอาหารอีสานบนให้เป็นที่ยอมรับระดับสากล
จุดอ่อน (Weaknesses)	<ol style="list-style-type: none"> 1. แรงงานด้อยคุณภาพ ขาดทักษะใหม่ ๆ 2. ภาคการผลิตในพื้นที่เป็นอุตสาหกรรมขั้นต้น 3. การบริการท่องเที่ยวแบบเดิม ไม่ปรับให้ทันสมัย 4. ผลผลิตทางการเกษตรต่ำ สารเคมีสูง ขาดแคลนน้ำ
โอกาส (Opportunities)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ทั้งด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ 2. พัฒนาเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนระบียงเศรษฐกิจระดับนานาชาติ 3. เพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรผ่าน การใช้เทคโนโลยีชีวภาพ
อุปสรรค (Threats)	<ol style="list-style-type: none"> 1. การพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านที่ไปอย่างรวดเร็ว 2. การเข้ามาทดแทนของชาวต่างชาติ (จีน เพื่อนบ้าน)

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 4-18 ผลการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและอุปสรรคของภาครัฐและเอกชนในการปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบรถไฟจีน - สปป. ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 พบว่า จุดแข็ง คือ มีพื้นที่เชื่อมโยง 4 ประเทศ การท่องเที่ยว และการเกษตร ความท้าทาย การพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านอย่างรวดเร็ว มีการสนับสนุนการพัฒนา กรอบความร่วมมือ GMS, CLMV, ACMECS, LMC และการค้าชายแดน เป็นต้น ซึ่งเป็นการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดประเทศเพื่อนบ้านและเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจุบันมีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้นประเทศเพื่อนบ้านมีศักยภาพในการขยายเศรษฐกิจ รวมทั้งอุตสาหกรรมต่างๆ ในประเทศได้ดี จากการมีต้นทุนการผลิต และมีค่าจ้างแรงงานอยู่ในระดับต่ำและยังมีแหล่งทรัพยากร

จำนวนมากที่ยังไม่ได้นำขึ้นมาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์กลุ่มจังหวัดต้องเผชิญการแข่งขัน จากสินค้าและบริการจากประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการแข่งขันในการดึงดูดการลงทุนโดยตรง และอาจมีการไหลออกของเงินลงทุนหรือย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น การเข้ามาทำงานทดแทนของชาวต่างชาติ (จีน/ประเทศเพื่อนบ้าน) ตลาดแรงงานปัจจุบันเผชิญความท้าทายเชิงโครงสร้างมากขึ้น สะท้อนจากสัดส่วนแรงงานสูงอายุและผู้อยู่นอกกำลังแรงงาน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเชิงผลให้ผลิตภาพแรงงานต่ำ นอกจากนี้ทักษะแรงงานในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด แรงงานข้ามชาติ มีการเข้ามาทำงานจำนวนมาก โดยเฉพาะแรงงานข้ามชาติจากประเทศเพื่อนบ้านรวมทั้งประเทศจีน ปัจจุบันมีแนวโน้มการย้ายฐานการผลิตเข้ามา นำเข้าแรงงาน วิศวกรหรือแรงงานที่มีทักษะสูงเข้ามาทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมเองเป็นจำนวนมาก อาจส่งผลให้แรงงานในพื้นที่มีโอกาสทำงานน้อยลง

กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 รองรับผลกระทบจากรถไฟฟ้าจีน - สปป. ลาว

จากกรอบแนวคิดในการวิจัย ผู้วิจัยได้ดำเนินการขั้นตอนที่ 3 เป็นการจัดทำแผนกลยุทธ์ร่วมภาคเอกชน ภาครัฐ ภาคประชาชนเทคนิคการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) เทคนิค SWOT Analysis กระบวนการเรียนรู้ แบบมีส่วนร่วม โดยสรุปผล กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟฟ้าจีน - สปป.ลาว

1. วิสัยทัศน์ กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 คือ “ผู้นำระเบียบเศรษฐกิจการค้าการลงทุน ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การคมนาคมและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคน้ำโขง”
2. ภารกิจ กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มี 4 ภารกิจดังต่อไปนี้
 - 2.1 การยกระดับการเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง
 - 2.2 ศูนย์กลางการจัดประชุมของภูมิภาค (MICE) และการท่องเที่ยว
 - 2.3 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางคมนาคมและการขนส่งโลจิสติกส์ระดับนานาชาติ
 - 2.4 เป็นผู้นำระเบียบเศรษฐกิจด้านการค้าปลีกและค้าส่ง
3. มติการพัฒนา กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
 - 3.1 ระบบบริหารจัดการ Supply Chain ด้านสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงด้วย วทน. ที่มุ่งสู่เส้นทางการค้าและเศรษฐกิจเส้นใหม่
 - 3.1.1 โครงการยกระดับอุตสาหกรรมเกษตรและแปรรูปเพื่อการส่งออกเพื่อการแข่งขันสู่มาตรฐานสากล
 - 3.1.2 การแปรรูปเกษตรเพื่อสร้างผลผลิตมูลค่าสูง (Advance Biotechnology)
 - 3.1.3 การพัฒนากำลังคนเพื่อรองรับอุตสาหกรรมแปรรูปมูลค่าตลอดห่วงโซ่คุณค่า

3.2 ศูนย์กลางการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

3.2.1 สร้างแพลตฟอร์มจัดการและให้บริการการจัดประชุม MICE รวมถึงการจัดการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ เชื่อมโยง 4 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และตอนใต้ของจีน)

3.2.2 สนับสนุนการท่องเที่ยวเส้นทางศึกษาอารยธรรม เส้นทางธรรม (ธรรมชาติ-ธรรมะ)

3.2.3 พัฒนากำลังคนเพื่อรองรับการจัดประชุมและท่องเที่ยวคุณภาพสูงและรวมถึงการสร้างการรับรู้อย่างเข้าถึงภูมิภาค อารยธรรม ให้ชาวต่างชาติ ผ่านดิจิทัล (Digital Travel)

3.2.4 ส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน โดยการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Gastronomy Tourism)

3.2.5 Health & Wellness Tourism การท่องเที่ยวในเชิงสุขภาพ

3.3 ยกระดับการคมนาคมและการขนส่ง รวมทั้งยังเชื่อมโยงกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทาง R2

3.3.1 การพัฒนาเป็นศูนย์การค้าการลงทุนและการขนส่ง 4 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้)

4. การส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

4.1 จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการค้าและจูงใจให้เกิดการลงทุนในพื้นที่

4.2 โครงการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมนวัตกรรมสีเขียว เพื่อความยั่งยืนในอนาคต

4.3 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เชื่อมต่อหนองคาย-สปป.ลาว

5. ค่าเป้าหมาย กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ตารางที่ 4-19 ยกระดับการเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง: ระบบบริหารจัดการ Supply Chain ด้านสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงด้วย วทน. ที่มุ่งสู่เส้นทางการค้าและเศรษฐกิจเส้นใหม่

ตัวชี้วัด	ค่าปัจจุบัน	เป้าหมายรัฐ	เป้าหมายเอกชน
- อัตราการขยายตัวภาคเกษตร	-6.6%	5%	6%

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

ตารางที่ 4-20 ศูนย์กลางการจัดประชุมของภูมิภาค (MICE) และการท่องเที่ยว: ศูนย์กลางการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ตัวชี้วัด	ค่าปัจจุบัน	เป้าหมายรัฐ	เป้าหมายเอกชน
- รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	4,200	4,400	4,500
- อัตราการขยายตัวของรายได้การท่องเที่ยว	-63%	5%	6%

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

ตารางที่ 4-21 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เป็นศูนย์กลางคมนาคมและการขนส่งโลจิสติกส์ระดับนานาชาติ : ยกระดับการคมนาคมและการขนส่ง รวมทั้งยังเชื่อมโยงกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทาง R2

ตัวชี้วัด	ค่าปัจจุบัน	เป้าหมายรัฐ	เป้าหมายเอกชน
- อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	-4.1%	5%	5%

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

ตารางที่ 4-22 เป็นผู้นำระเบียบเศรษฐกิจด้านการค้าปลีกและค้าส่ง: การส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ตัวชี้วัด	ค่าปัจจุบัน	เป้าหมายรัฐ	เป้าหมายเอกชน
- มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนเพิ่มขึ้น (ล้านบาท)	1,500	1,600	2,000
- มูลค่าการส่งออกขยายแดนเพิ่มขึ้น (ล้านบาท)	64,500	67,000	68,000

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

6. โครงการ กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

6.1 โครงการที่มีอยู่แล้ว

6.1.1 การแปรรูปเกษตรเพื่อสร้างผลผลิตมูลค่าสูง (Advance Biotechnology)

6.1.2 พัฒนากำลังคนเพื่อรองรับอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงตลอด

ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

6.1.3 สนับสนุนการท่องเที่ยวเส้นทางศึกษาอารยธรรม เส้นทางธรรม

(ธรรมชาติ-ธรรมะ)

6.1.4 พัฒนากำลังคนเพื่อรองรับการจัดประชุมและท่องเที่ยวคุณภาพสูงและ รวมถึงการสร้างการรับรู้อย่างเข้าถึงภูมิปัญญา อารยธรรม ให้ชาวต่างชาติ ผ่านดิจิทัล (Digital Travel)

6.2 โครงการระหว่างดำเนินการ

6.2.1 โครงการยกระดับอุตสาหกรรมเกษตรและแปรรูปเพื่อการส่งออก เพื่อการแข่งขันสู่มาตรฐานสากล

6.2.2 การพัฒนาเป็นศูนย์การค้าการลงทุนและการขนส่ง 4 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้)

6.2.3 โครงการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมนวัตกรรมสีเขียว เพื่อความยั่งยืนในอนาคต

6.3 โครงการใหม่

6.3.1 สร้างแพลตฟอร์มจัดการและให้บริการการจัดประชุม MICE รวมถึง การจัดการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ เชื่อมโยง 4 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และตอนใต้ของจีน)

6.3.2 ส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน โดยการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Gastronomy Tourism)

6.3.3 Health & Wellness Tourism การท่องเที่ยวในเชิงสุขภาพ

6.3.4 จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการค้าและจูงใจให้เกิดการลงทุนในพื้นที่

6.3.5 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เชื่อมต่อหนองคาย-สปป.ลาว

7. ความท้าทายและโอกาส กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย

7.1 ศักยภาพ

7.1.1 ภูมิศาสตร์ชายแดนเชื่อมโยง 4 ประเทศ ไทย ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ ผ่านการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางด้านคมนาคมและขนส่ง

7.1.2 การท่องเที่ยวคุณภาพสูงสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประชุม MICE และมาทำงานในพื้นที่เชื่อมโยง 4 ประเทศ

7.1.3 การท่องเที่ยวสายความเชื่อและสายวัฒนธรรมท้องถิ่นสำหรับนักท่องเที่ยวสายมูเตลู

7.1.4 ยกระดับอาหารอีสานให้เป็นที่ยอมรับระดับสากล

7.2 โอกาส

7.2.1 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ทั้งด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

7.2.2 พัฒนาเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนระบียงเศรษฐกิจระดับ

นานาชาติ

7.2.3 เพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรผ่าน การใช้เทคโนโลยีชีวภาพ

7.3 ข้อจำกัด

7.3.1 แรงงานด้อยคุณภาพ ขาดทักษะใหม่ ๆ

7.3.2 ภาคการผลิตในพื้นที่เป็นอุตสาหกรรมขั้นต้น

7.3.3 การบริการท่องเที่ยวแบบเดิม ไม่ปรับให้ทันสมัย

7.3.4 ผลผลิตทางการเกษตรตกต่ำ สารเคมีสูง ขาดแคลนน้ำ

7.4 ความท้าทาย

7.4.1 การพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านที่ไปอย่างรวดเร็ว

7.4.2 การเข้ามาทดแทนของชาวต่างชาติ (จีน เพื่อนบ้าน)

ยุทธศาสตร์ของจีนในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา, ลาว, เมียนมาร์, เวียดนาม) รวมถึงประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เช่น ผ่านทางโครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) มีผลกระทบต่อภูมิภาคและประเทศเหล่านี้ในหลายด้านดังนี้

เชื่อมโยงเศรษฐกิจ EWEC เป็นทางผ่านที่สำคัญในการเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ CLMV กับจีน โดยสร้างโอกาสในการเพิ่มการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ผ่านการสร้างสถานีรถไฟและทางหลวงที่เชื่อมต่อกัน การเชื่อมโยงทางคมนาคมที่ดีขึ้นช่วยเพิ่มความสะดวกสบายในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบุคคลในภูมิภาค

1. การเพิ่มการค้าและการลงทุน EWEC ช่วยสร้างโอกาสในการเพิ่มการค้าและการลงทุนในภูมิภาค โดยเฉพาะในการส่งออกสินค้าและการลงทุนในอุตสาหกรรม การเปิดตลาดให้กับประเทศ CLMV และภาคตะวันออกเฉียงเหนือช่วยเพิ่มโอกาสในการขยายตลาดสำหรับสินค้าและบริการจีน

2. การพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การลงทุนจากจีนผ่าน EWEC ส่งผลให้มีการพัฒนาพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การก่อสร้างพื้นฐานทางพัฒนาเศรษฐกิจ การสร้างโรงงานและศูนย์การค้า ซึ่งช่วยเพิ่มโอกาสในการสร้างงานและเพิ่มรายได้ให้กับประชาชนในภูมิภาค

3. การเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางการเมืองและทางกลยุทธ์ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนที่ผ่านเส้นทาง EWEC เชื่อมโยงกับประเทศ CLMV รวมถึงประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ส่งผลให้มีการเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางการเมืองและทางกลยุทธ์ระหว่างประเทศเหล่านี้ ซึ่งอาจส่งผลในการเพิ่มความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและทางด้านอื่น ๆ อีกด้วย

เพิ่มเติมได้ว่า EWEC เป็นโครงการที่สร้างโอกาสและประโยชน์ต่อภูมิภาคและประเทศที่ผ่านทาง แต่การพัฒนาทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงกันยังอาจมีผลกระทบที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ การวิเคราะห์และประเมินผลกระทบเศรษฐกิจที่เป็นอันตรายและผลกระทบที่เป็นประโยชน์จึงเป็นสิ่งสำคัญในการจัดการและการดำเนินการต่อไป

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

ในการดำเนินการวิจัยเรื่อง กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป.ลาว มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย 2. เพื่อศึกษาศักยภาพ วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ภาครัฐ ภาคเอกชน ตลอดจนผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และ 3. เพื่อสร้างกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 รองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป.ลาว จังหวัด 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย สรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

1. ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย ส่งผลกระทบต่อระดับประเทศ ภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และดับจังหวัด ทั้งภาครัฐ และเอกชน โดยผลกระทบที่สำคัญคือ ด้านเศรษฐกิจ เป็นโอกาสสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงพื้นที่เศรษฐกิจจะขยายตัวจากตลาดเพิ่มขึ้นในด้านการท่องเที่ยว ผลผลิตทางการเกษตร เกษตรอินทรีย์ และการค้า การลงทุน จังหวัดที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกมากที่สุด คือ จังหวัดหนองคาย และจังหวัดอุตรธานี และจังหวัดที่ได้รับผลกระทบด้านการท่องเที่ยว คือ จังหวัดเลย จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดหนองบัวลำภู ผลกระทบในมิติด้านสังคม เช่น โครงสร้างสังคมในชุมชน ประเพณีวัฒนธรรมอาจเปลี่ยนแปลงจากคนต่างชาติเข้ามา มิติสิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากร อาจเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะจากกิจกรรมการท่องเที่ยว มิติด้านการศึกษา จะมีผลกระทบในทางบวก คือ เกิดความร่วมมือทั้งภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศมากยิ่งขึ้น

ดังแสดงภาพที่ 5-1

แผนภาพที่ 5-1 สรุปภาพรวมผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย

ผลกระทบต่อภาคเอกชน	
เชิงบวก	เชิงลบ
<ol style="list-style-type: none"> 1. สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุนเพิ่มขึ้น ตลาดกว้างขึ้น ประกอบด้วยตลาด กลุ่มประเทศ CLMV และจีน 2. ภาคการท่องเที่ยว และ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะเติบโต โดยเฉพาะจังหวัดที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว เช่น จังหวัดอุดรธานี เลย 3. ภาคเอกชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการ SMEs คำส่งค้าปลีกมีโอกาสในการขยายตลาดในประเทศเพื่อนบ้าน 4. ภาคเอกชนในภาคเกษตร เกษตรแปรรูป เกษตรอินทรีย์ มีโอกาสในการขยายตลาดในกลุ่มประเทศ CLMV และจีน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การไหลเข้ามาของนักลงทุนขนาดใหญ่ และสินค้าจากประเทศจีน และประเทศเพื่อนบ้าน จะส่งผลต่อโครงสร้างตลาดสินค้าในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปอาจทำลายธุรกิจ SMEs ในพื้นที่ 2. รูปแบบการบริหารจัดการธุรกิจแบบมืออาชีพจากประเทศจีนอาจทำลายการค้าเป็นธุรกิจในพื้นที่ได้ 3. พฤติกรรมนักท่องเที่ยว และนักลงทุนของประเทศจีน เข้ามาอาจไม่ได้สร้างมูลค่าการค้าในพื้นที่ได้ เนื่องจาก ชาวจีนนำสินค้าและบริการมาบริโภคจากจีน 4. มีจำนวนคู่แข่งทางการค้าที่มีศักยภาพสูงกว่า อาจมีผลกระทบการค้าเป็นธุรกิจในพื้นที่
ผลกระทบต่อภาครัฐ	
เชิงบวก	เชิงลบ
<ol style="list-style-type: none"> 1. สร้างโอกาสการค้า การลงทุน มูลค่าเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่ที่จะเพิ่มขึ้น อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาค (GRP) เพิ่มขึ้น 2. สร้างรายได้ของภาครัฐในการเก็บภาษี และรายได้อื่น ๆ จากการค้าระหว่างประเทศ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ 3. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยเฉพาะจังหวัดหนองคาย จังหวัดอุดรธานี 4. สร้างโอกาสการใช้ทรัพยากรในพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพ จากการแข่งขันของภาคธุรกิจ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ในทางที่ไม่สมดุล ภาครัฐจะต้องจัดสรรทรัพยากรเพื่อรองรับการแก้ไข 2. เกิดผลกระทบทางสังคม ปัญหาสังคม การเคลื่อนย้ายแรงงานที่ผิดกฎหมาย การลักลอบสินค้าหนีภาษี ปัญหายาเสพติด 3. ปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งเกิดจากนักท่องเที่ยวมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ปริมาณขยะ การใช้พลังงาน เพิ่มมากขึ้น ภาครัฐต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อรองรับปัญหาที่จะเกิดขึ้น 4. ปัญหาการเปลี่ยนแปลงเมือง ชนบท ชุมชนแออัด ความเหลื่อมล้ำ ปัญหาแรงงานข้ามชาติ

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากผลสรุปผลกระทบกับภาคเอกชนทางบวกคือสร้างโอกาสทางการค้าของภาคการท่องเที่ยว การค้าส่งค้าปลีกของผู้ประกอบการ SMEs รวมไปถึงภาคการเกษตร เนื่องจากภาคเอกชนมีโอกาสในการขยายตลาดในกลุ่มประเทศ CLMV และจีน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ มณีธรมิณ (2564) และผลกระทบภาคเอกชนทางลบคือ การไหลเข้ามาของนักลงทุน และสินค้าจากจีน และอาจมีผลต่อโครงสร้างทางเศรษฐกิจเดิมได้ เนื่องจากรูปแบบการดำเนินธุรกิจที่เปลี่ยนไป และการแข่งขันทางโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Tom Wilms (2021)

2. ศักยภาพในการปรับตัว ยุทธศาสตร์ภาครัฐ เอกชน ตลอดจนผลกระทบจากรถไฟจีน-สปป.ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย หน่วยงานภาครัฐและเอกชน มีศักยภาพในการปรับตัว โดยพิจารณาจากแผนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัดแต่ละจังหวัด ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ มีทรัพยากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง บริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply chain Management) ทรัพยากรของพื้นที่ทุกมิติร่วมกัน เช่น เช่น ทรัพยากรธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และวัฒนธรรม การค้าการลงทุน มีการบูรณาการทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อพัฒนาเชิงพื้นที่แบบองค์รวม (Holistic) ทั้งมิติสังคม สิ่งแวดล้อม และการศึกษาร่วมมือกัน (Collaborative) ส่วนภาคเอกชนมีศักยภาพปรับตัวอย่างรวดเร็วโดยการจัดทำแผนกลยุทธ์ภาคเอกชนในทุกองค์กร เอกชน ผ่านกลไกของ กรอ. ระดับภูมิภาค และจังหวัด ดังแสดงภาพที่ 5-2

แผนภาพที่ 5-2 สรุปภาพรวมศักยภาพในการปรับตัว วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ภาครัฐ เอกชน ตลอดจนผลกระทบจากระบบการเงิน - สปป. ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย

2. ศักยภาพในการปรับตัว วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ภาครัฐ เอกชน ตลอดจนผลกระทบจากระบบการเงิน- สปป.ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย

<p>ศักยภาพการปรับตัวของภาครัฐ</p>	<p>เศรษฐกิจ: ปรับยุทธศาสตร์และนโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรม การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งทุนสำหรับธุรกิจใหม่ สร้างเครือข่ายกับภาคเอกชน ส่งเสริมการนำเข้าและส่งออก การศึกษาและการอบรมเพิ่มทักษะทางธุรกิจ</p> <p>สังคม: จัดทำแผนสนับสนุนกลไกการเครือข่ายสังคมเพื่อสร้างพื้นที่สำหรับการนำเสนอและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และการแบ่งปัน</p> <p>สิ่งแวดล้อม: สร้างพื้นที่ที่สวนธรรมชาติ การอนุรักษ์ป่าไม้ หรือการสนับสนุนโครงการที่เกี่ยวข้องกับการลดการใช้พลังงานที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>การศึกษา: จัดให้มีการศึกษาเพื่อเพิ่มความรู้ให้เป็นไปตามความต้องการของอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวในพื้นที่</p>
<p>ศักยภาพการปรับตัวของภาคเอกชน</p>	<p>เศรษฐกิจ: ปรับแผนเพื่อสร้างความร่วมมือพัฒนาซัพพลายเชนภาคการผลิตและบริการ โดยเฉพาะผลผลิตทางการเกษตร เพื่อเพิ่มมูลค่า เพิ่มมาตรฐานให้กับผลผลิตมุ่งผลผลิตเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ใช้ศักยภาพในการขยายโรงงานและการผลิต ส่งเสริมการท่องเที่ยวและบริการโดยการเพิ่มทุน เช่น สร้างโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว การท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ๆ ที่มีคุณภาพและมาตรฐานยิ่งขึ้น เช่น การเป็นเมือง MICE</p> <p>สังคม: สร้างเครือข่ายภาคสังคมทุกระดับ ในการสนับสนุนและส่งเสริมการนวัตกรรมและเทคโนโลยีในภาคเอกชน เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรผ่าน การใช้เทคโนโลยีชีวภาพ จัดการซัพพลายเชนแต่ละสายอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน</p> <p>สิ่งแวดล้อม: ปรับแผนยุทธศาสตร์อย่างต่อเนื่องในการลดการใช้สารเคมี ในกระบวนการผลิต โดยเฉพาะผลผลิตทางการเกษตร เพื่อได้มาตรฐาน ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม โดยการใช้เทคโนโลยีที่เพื่อสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานทดแทน เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน ในกิจการ สนับสนุนโครงการอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สนับสนุนโครงการใช้เทคโนโลยีสีเขียว</p> <p>การศึกษา: ร่วมมือกับสถาบันการศึกษาในพื้นที่ ทุกระดับ พัฒนาแบบบูรณาการ พัฒนาหลักสูตรตามแนวทางการจัดการเรียนรู้ตลอดชีวิต สนับสนุนในการศึกษาและการอบรมเพื่อเพิ่มความรู้และทักษะของประชาชนท้องถิ่นเช่น การสร้างโรงเรียน มหาวิทยาลัย หรือสถาบันการศึกษา</p>

จากผลสรุปศักยภาพในการปรับตัวของภาคเอกชนคือ ปรับแผนการพัฒนาซัพพลายเชน สินค้าเกษตรมูลค่าสูง เพิ่มมาตรฐานสินค้าและบริการรวมถึงกำลังในการผลิต ส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่การเป็นเมือง MICE สนับสนุนการใช้พลังงานสีเขียว พลังงานทดแทน ร่วมมือกับสถาบันในพื้นที่ทุกระดับแบบบูรณาการ พัฒนาหลักสูตรตามแนวทางการจัดการเรียนรู้ตลอดชีวิต และศักยภาพในการปรับตัวของภาครัฐ คือ การสร้างโครงสร้างพื้นฐานในการสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง เช่น ถนนและทางหลวง เพื่อเชื่อมโยงกับระบบรถไฟจีน - สปป. ลาว และสร้างความเชื่อมโยงทางพื้นที่ภายในเพื่อส่งเสริมการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าและบุคคลในพื้นที่สนับสนุนทางการเงินหรือบริการที่จำเป็นในการสร้างธุรกิจใหม่หรือขยายกิจการ เสริมสร้างความรู้และทักษะทางวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟ และสนับสนุนการฝึกอบรม นโยบายและกฎหมายที่ส่งเสริมการพัฒนาในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะในเรื่องการลดข้อจำกัดทางกฎหมาย โยบายและมีบทบาทสำคัญในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาธุรกิจ ส่งเสริมการลงทุน และสนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการรถไฟจีน - สปป. ลาว

3. กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 รองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว วิสัยทัศน์ กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 คือ “ผู้นำระเบียบเศรษฐกิจการค้าการลงทุน ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การคมนาคมและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง” มีภารกิจและมติการพัฒนาดังต่อไปนี้

แผนภาพที่ 5-3 สรุปภาพรวมกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

วิสัยทัศน์	
"ผู้นำระเบียบเศรษฐกิจการค้าการลงทุน ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การคมนาคมและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง"	
ภารกิจ	มติการพัฒนา
1) การยกระดับการเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง	ระบบบริหารจัดการ Supply Chain ด้านสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงด้วย วทน. ที่มุ่งสู่เส้นทางการค้าและเศรษฐกิจเส้นใหม่
2) ศูนย์กลางการจัดประชุมของภูมิภาค (MICE) และการท่องเที่ยว	ศูนย์กลางการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
3) ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางคมนาคมและการขนส่งโลจิสติกส์ระดับนานาชาติ	ยกระดับการคมนาคมและการขนส่งรวมทั้งยังเชื่อมโยงกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทาง R2
4) เป็นผู้นำระเบียบเศรษฐกิจด้านการค้าปลีกและค้าส่ง	การส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

ภารกิจ :

1. การยกระดับการเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง
2. ศูนย์กลางการจัดประชุมของภูมิภาค (MICE) และการท่องเที่ยว
3. ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางคมนาคมและการขนส่ง โลจิสติกส์ระดับนานาชาติ
4. เป็นผู้นำระเบียบเศรษฐกิจด้านการค้าปลีกและค้าส่ง

กลวิธีในการพัฒนาสู่เป้าหมาย

จากผลการศึกษาเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ มีวิธีการในการขับเคลื่อนและโครงการสำคัญดังแสดงในตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 วิธีการพัฒนาและโครงการสำคัญที่จะขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายการพัฒนาภูมิภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ

ภารกิจ	กลวิธีในการพัฒนาสู่เป้าหมาย	โครงการสำคัญ
1. การยกระดับการเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง	ระบบบริหารจัดการ Supply Chain ด้านสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงด้วย วทน. ที่มุ่งสู่เส้นทางการค้าและเศรษฐกิจเส้นใหม่	<ol style="list-style-type: none"> 1. การแปรรูปเกษตรเพื่อสร้างผลผลิตมูลค่าสูง Advance Biotechnology) 2. พัฒนากำลังคนเพื่อรองรับอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงตลอดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) 3. โครงการยกระดับอุตสาหกรรมเกษตรและแปรรูปเพื่อการส่งออกเพื่อการแข่งขันสู่มาตรฐานสากล 4. โครงการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมนวัตกรรมสีเขียวเพื่อความยั่งยืนในอนาคต 5. โครงการสนับสนุนและส่งเสริมเกษตร อุตสาหกรรมนวัตกรรมสีเขียวเพื่อความยั่งยืนในอนาคต

ตารางที่ 5-1 วิธีการพัฒนาและโครงการสำคัญที่จะขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายการพัฒนาภูมิภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

ภารกิจ	กลวิธีในการพัฒนาสู่เป้าหมาย	โครงการสำคัญ
2. ศูนย์กลางการจัดประชุมของภูมิภาค (MICE) และการท่องเที่ยว	บูรณาการภาคเอกชนและรัฐ สถาบันการศึกษาในพื้นที่ พัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อยกระดับ ศูนย์กลางการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง	<ol style="list-style-type: none"> 1. สนับสนุนการท่องเที่ยวเส้นทางศึกษาอารยธรรม เส้นทางธรรม (ธรรมชาติ - ธรรมะ) 2. พัฒนากำลังคนเพื่อรองรับการจัดประชุมและท่องเที่ยวคุณภาพสูง และรวมถึงการสร้างการรับรู้อย่างเข้าถึงภูมิปัญญา อารยธรรมให้ชาวต่างชาติ ผ่านดิจิทัล (Digital Travel) 3. การพัฒนาเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนและการขนส่ง 4 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้) 4. สร้างแพลตฟอร์มจัดการและให้บริการการจัดประชุม MICE รวมถึงการจัดการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ เชื่อมโยง 4 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และตอนใต้ของจีน) 5. ส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน โดยการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Gastronomy Tourism) 6. Health & Wellness Tourism การท่องเที่ยวในเชิงสุขภาพ

ตารางที่ 5-1 วิธีการพัฒนาและโครงการสำคัญที่จะขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายการพัฒนาภูมิภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ (ต่อ)

ภารกิจ	กลวิธีในการพัฒนาสู่เป้าหมาย	โครงการสำคัญ
3. ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางคมนาคมและการขนส่งโลจิสติกส์ระดับนานาชาติ	ร่วมมือหน่วยงานรัฐ เอกชน สถาบันการศึกษา ในพื้นที่ เพื่อยกระดับการคมนาคมและการขนส่ง รวมทั้งยังเชื่อมโยงกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทาง R2	ยกระดับการคมนาคมและการขนส่ง รวมทั้งยังเชื่อมโยงกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทาง R2 1. โครงการพัฒนาความร่วมมือโลจิสติกส์และซัพพลายเชนเกษตร ท่องเที่ยว และการค้าส่งค้าปลีกในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 2. โครงสร้างความร่วมมือผู้ประกอบการในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
4. เป็นผู้นำระเปียงเศรษฐกิจด้านการค้าปลีกและค้าส่ง	ร่วมมือภาคเอกชน รัฐ สถาบันการศึกษาในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านในการส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	1. จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการค้าและจูงใจให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ 2. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเชื่อมต่อหนองคาย - สปป. ลาว 3. การพัฒนาเป็นศูนย์การค้าการลงทุนและการขนส่ง 4 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้)

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

จากตารางที่ 5-1 สรุปได้ว่า หากจะขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายตาม 4 กลยุทธ์ในการพัฒนาของภาคเอกชนในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 หลักสำคัญคือ การร่วมบูรณาการของภาคเอกชนทุกภาคส่วน ภาครัฐ และสถาบันการศึกษาทุกระดับ โดยใช้แนวทางการพัฒนา BCG เพื่อสร้างความยั่งยืนของพื้นที่ โดยมีโครงการสำคัญในแต่ละมิติเข้ามาสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

สรุปผลการวิจัยกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 รองรับผลกระทบจากกรณีไฟจีน - สปป. ลาว และยุทธศาสตร์ของจีน ในการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา, ลาว, เมียนมาร์, เวียดนาม) รวมถึงประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน เช่นผ่านทางโครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) มีผลกระทบต่อภูมิภาคและประเทศเหล่านี้ ในหลายด้านดังนี้

1. เชื่อมโยงเศรษฐกิจ EWEC เป็นทางผ่านที่สำคัญในการเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ CLMV กับจีน โดยสร้างโอกาสในการเพิ่มการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ผ่านการสร้างสถานีรถไฟและทางหลวงที่เชื่อมต่อกัน การเชื่อมโยงทางคมนาคมที่ดีขึ้นช่วยเพิ่มความสะดวกสบายในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบุคคลในภูมิภาค

2. การเพิ่มการค้าและการลงทุน EWEC ช่วยสร้างโอกาสในการเพิ่มการค้าและการลงทุนในภูมิภาค โดยเฉพาะในการส่งออกสินค้าและการลงทุนในอุตสาหกรรม การเปิดตลาดให้กับประเทศ CLMV และภาคตะวันออกเฉียงเหนือช่วยเพิ่มโอกาสในการขยายตลาดสำหรับสินค้าและบริการจีน

3. การพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การลงทุนจากจีนผ่าน EWEC ส่งผลให้มีการพัฒนาพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การก่อสร้างพื้นฐานทางพัฒนาเศรษฐกิจ การสร้างโรงงานและศูนย์การค้า ซึ่งช่วยเพิ่มโอกาสในการสร้างงานและเพิ่มรายได้ให้กับประชาชนในภูมิภาค

4. การเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางการเมืองและทางกลยุทธ์ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนที่ผ่านเส้นทาง EWEC เชื่อมโยงกับประเทศ CLMV รวมถึงประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ส่งผลให้มีการเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางการเมืองและทางกลยุทธ์ระหว่างประเทศเหล่านี้ ซึ่งอาจส่งผลในการเพิ่มความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและทางการด้านอื่น ๆ อีกด้วย

5. เพิ่มเติมได้ว่า EWEC เป็นโครงการที่สร้างโอกาสและประโยชน์ต่อภูมิภาคและประเทศที่ผ่านทางการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงกัน แต่ยังคงมีผลกระทบที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ การวิเคราะห์และประเมินผลกระทบเศรษฐกิจที่เป็นอันตรายและผลกระทบที่เป็นประโยชน์จึงเป็นสิ่งสำคัญในการจัดการและการดำเนินการต่อไป

6. เขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย มีศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาให้เป็นฐานเศรษฐกิจชีวภาพ หรือ NeEC - Bioeconomy ของประเทศ เนื่องจากความได้เปรียบในด้านที่ตั้งซึ่งสามารถพัฒนาเชื่อมโยงไปยังประเทศในภูมิภาคอื่นๆ ของโลก (เช่น การพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจในภูมิภาคซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังจีน) พื้นที่ที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ ซึ่งสามารถนำมาใช้ต่อยอดสู่อุตสาหกรรมชีวภาพด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ตลอดห่วงโซ่การผลิต ซึ่งรวมถึงการต่อยอดผลผลิตทางการเกษตรสู่พลังงานหมุนเวียน ความพร้อมของภาคการศึกษา ทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่ในการวิจัยและพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม ที่จะถ่ายทอดองค์ความรู้สู่ผู้ประกอบการ และความก้าวหน้าของการก่อสร้างระบบคมนาคมในภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเชื่อมโยงกับโครงข่ายหลักของประเทศและประเทศในภูมิภาค รวมทั้งสิทธิประโยชน์ที่ส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจฐานชีวภาพในปัจจุบันและแนวทางการให้สิทธิประโยชน์ในระยะต่อไปที่จะสนับสนุนการเชื่อมโยงกิจกรรมในลักษณะคลัสเตอร์และห่วงโซ่มูลค่า ดังนั้น การพัฒนา NeEC - Bioeconomy จึงเป็นโอกาสของเกษตรกร SMEs และผู้ประกอบการรุ่นใหม่ รวมทั้งผู้ประกอบการรายใหญ่ที่จะเข้าสู่อุตสาหกรรม Bioeconomy ทั้งนี้ ในการขับเคลื่อนการพัฒนาจำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมและผลักดันจากทุกภาคส่วนให้เกิดภาวะแวดล้อมในพื้นที่ที่ทำให้เกิดการร่วมคิด วางแผนและขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างบูรณาการเพื่อผลักดันนโยบายให้เกิดผลเป็นรูปธรรม และเป็นประโยชน์ต่อพื้นที่และประเทศโดยรวม

เนื่องจากมีพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่และเป็นแหล่งผลิตพืชเศรษฐกิจหลักของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นอ้อย มันสำปะหลัง และข้าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้าวหอมมะลิ ที่มีพื้นที่เพาะปลูกมากที่สุดและมีคุณภาพดีที่สุดของประเทศ

ดังนั้น เมื่อนำไปผสมผสานเข้ากับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีก็จะช่วยทำให้เกิดการยกระดับการทำเกษตรกรรมเพื่อให้มีผลผลิตที่มีคุณภาพและปริมาณมากขึ้นแต่ใช้ต้นทุนเท่าเดิมหรือลดลง

ซึ่งก็จะช่วยเพิ่มโอกาสส่งขายไปยังประเทศขนาดใหญ่และประเทศเพื่อนบ้านได้มากยิ่งขึ้น อันนำไปสู่การสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่มากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1.1 จากผลการศึกษาผลกระทบมิติด้านต่างๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ควรนำผลกระทบไปปรับตัว สร้างเสริมสมรรถนะให้กับประชาชนในกลุ่มต่างๆ ในพื้นที่แสวงหาแนวทางวิชาการในการศึกษาแนวทางแก้ไขต่อไป

1.2 สถาบันการศึกษาทุกระดับในพื้นที่ ร่วมมือ ควบคุมักศึกษาวิจัย เพื่อสร้างองค์ความรู้ ให้กับชุมชนท้องถิ่น

2. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

2.1 องค์กรภาคเอกชนในพื้นที่ ผู้บริหาร ผู้ประกอบการ จำเป็นต้องเข้าใจในแผนกลยุทธ์ และมีการขับเคลื่อนแผน ถ่ายทอดแผน ติดตามแผนอย่างต่อเนื่อง

2.2 ผู้บริหาร หน่วยงานของรัฐ สถาบันการศึกษา ทุกระดับ จะต้องนำแผนการปรับตัวไปดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม โดยจัดทำแผนปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง

2.3 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ควรมีการนำประเด็นด้านความต้องการภาคเอกชน ในเชิงพื้นที่เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในการทบทวนจังหวัดพื้นที่ที่จะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมิติต่างๆ ในพื้นที่ใหม่ๆ เช่น จังหวัดเลย ประเด็นด้าน การค้าชายแดน การท่องเที่ยว

2.4 หน่วยงานภาครัฐ เอกชน สถาบันการศึกษา หน่วยงานในระดับจังหวัด ต้องมีการบูรณาการ สร้างความเข้าใจร่วมกัน จะสามารถขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง

2.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการบริหารจัดการแผนกลยุทธ์โดยเจ้าหน้าที่หน่วย
นายของรัฐ เช่น พาณิชยจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด จำเป็นต้องสร้างความเข้าใจร่วมกันมาตรการ
ควบคุม

2.6 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจะมีการทบทวนกฎหมาย ระเบียบที่มีข้อจำกัด
ในการค้า การลงทุน ปลดล็อคข้อกฎหมายบางอย่างโดยเฉพาะด้านการค้าชายแดน

3. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

3.1 ควรมีการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม
สิ่งแวดล้อม และการศึกษามิติชุมชน จะได้ทราบถึงประชาชนส่วนใหญ่ของพื้นที่ได้ประโยชน์หรือ
เสียประโยชน์อย่างไร

3.2 เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเป็นรายประเด็นยุทธศาสตร์ มีข้อจำกัด
ในด้านระยะเวลาและกลุ่มเป้าหมาย ในการศึกษาครั้งต่อไป หากมีการวิจัยทุกมิติ เชิงพื้นที่ เชิงชุมชน
จะนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ได้ยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

วารสารและหนังสือพิมพ์

ณัฐณภรณ์ เอกนราจินดาวัฒน์. “ยุทธศาสตร์การพัฒนายั่งยืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่ชายแดนของไทย”, วารสารสันติศึกษาปริทรรศน์ มจร. ปีที่ 7 (ฉบับที่ 1), (มกราคม-กุมภาพันธ์ 2562).

หงษ์ฟ้า ทรัพย์บุญเรือง และ จินตวัฒน์ ศิริรัตน์ . “โครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย จีน โอกาสการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, วารสารไทยคดีศึกษา. ปีที่ 17(ฉบับที่ 2), กรกฎาคม - ธันวาคม 2563.

Wei, S., & Sukhotu, V. “ผลกระทบของทางรถไฟจีน-ลาวต่อการค้าระหว่างไทยกับจีน”, วารสารสารสนเทศเพื่อการจัดการและวิทยาศาสตร์การตัดสินใจ , 25(S2), 1-9, 2564.

วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารวิจัย

ไปรยา แพฟวง. “กลยุทธ์การปรับตัวเพื่อความอยู่รอดของผู้ประกอบการธุรกิจที่พนักงานท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ต่อสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 ช่วง พ.ศ.2563”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2563.

อนงค์นุช เทียนทอง และ อ้อมเดือน สิทธิธรรม. “การศึกษาผลกระทบของการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีนต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย”. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์ธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2555.

มณีนร, ภิรมณ. “กลยุทธ์การปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในช่วงวิกฤติการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาของผู้ประกอบการธุรกิจในจังหวัดเชียงใหม่”. มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, 2564.

วีรวิทย์ เลิศไทยตระกูล. “การศึกษาการเตรียมพร้อมรับผลกระทบทางรถไฟจีน-ลาวต่อเขตการค้าชายแดนไทย”. คณะโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี, 2564.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

นัชศณภัทร์ เจียมวิจิตร. “ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายรูปแบบกลยุทธ์การปรับตัวเพื่อความอยู่รอดในยุควิถีชีวิตใหม่ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครนายก. บทความจาก RMUTT Global Business and Economics Review, Pathum Thani, Thailand, v. 16, n. 2, p. 103–120, 2021. (Online) Available : <https://www.so03.tci-thaijo.org/index.php/RMUTT-Gber/article/view/252295>, 2564.

สิริธร จารุลักษณะ และคณะ. “รถไฟจีน-ลาว โอกาสและความท้าทายที่ไทยต้องเตรียมพร้อม”. บทความจาก ฝ่ายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.tap-magazine.net/blog-th/cs62,2565>.

เอกสารไม่ตีพิมพ์

กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ และกรมศุลกากร. “รายงานสถิติข้อมูลการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน”. กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2563.

กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ และกรมศุลกากร. “รายงานสถิติข้อมูลการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน”. กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2564.

กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ และกรมศุลกากร. “รายงานสถิติข้อมูลการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน”. กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2565.

กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ และกรมศุลกากร. “รายงานสถิติข้อมูลการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน”. กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2566.

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1. “แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 – 2570)”. เอกสารเผยแพร่ แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ระยะ 5 ปี (พ.ศ.2566 – 2570). สำนักงานกลุ่ม ยุทธศาสตร์จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 จังหวัดอุดรธานี, 2565.

ภาษาต่างประเทศ

Books

Chan, G. Understanding China's new diplomacy : Silk Roads and bullet trains Gloucestershire, UK : Edward Elgar Publishing, 2018.

Doig, W. High - speed empire Chinese expansion and the future of Southeast Asia. New York : Columbia Global Reports, 2018.

Hiratsuka, D. “Transit - oriented development: The stations' renaissance and integrated development”. In Hiratsuka, D. (ed.), EEC development and transport facilitation measures in Thailand, and the development strategies by the neighboring countries (9 - 30). Bangkok : JETRO, Bangkok Research Center. 2019.

Hiraishi, K. "Relationship between high - speed rail and re- gional development Lessons from Japanese benchmark cases". Tokyo : Asian Development Bank Institute, 2019.

Journal and Newspapers

Bilotkach, V. "Political economy of infrastructure investment : Evidence from the economic stimulus airport grants". Econom- ics of Transportation, 13, 27 - 35. (2018).

Busbarat, P. "Bamboo swirling in the wind": Thailand's for- eign policy imbalance between China and the United States". Contemporary Southeast Asia. 38 (2), 2016. p. 233 - 257.

Chen, X. "A sustainability analysis on the Wuhan - Guang- zhou high - speed railway in China". International Journal of Sustainable Transportation. 9 (5), 2015. p. 348 - 363.

Hewison, K. "Thailand : an old relationship renewed". The Pa- cific Review, 31(1), 2018. p.116 - 130.

Inthara, A. et al. "Thailand's railroad development and future high – speed train develop- ment". Journal of Yala Rajabhat University. 12 (Special Issue), 2017. . 151 - 167.

Jiang, Y. "Competitive partners in development financing : China and Japan expanding overseas infrastructure investment". The Pacific Review. 32(5), 2019. p. 396 - 808.

Hammes, J. J. "The political economy of infrastructure plan- ning in Sweden". Journal of Transport Economics and Policy. 47(3), 2013. p. 437 - 452.

Lauridsen, L. S. "Drivers of China's regional infrastructure diplomacy: The case of the Sino-Thai railway project". Jour- nal of Contemporary Asia, 2019. p.1 - 27.

Li, L. & Liu, S. "High - speed railway competition between China and Japan based on benefits". Journal of Discrete Mathe- matical Sciences and Cryptography. 21 (4), 2018. p.907 - 915.

Li, Y., Yang, B. & Cui, Q. "The effects of high - speed rail on air passenger transport in China". Applied Economics Letters, 26(9), 2019. p. 745 - 749.

Minn, M. "The political economy of high speed rail in the United States". Mobilities. 8(2), 2013. p. 185 - 200.

Oh, Y. A. "Power asymmetry and threat points: Negotiating China's infrastructure development in Southeast Asia". Review of International Political Economy. 25(4), 2018. p. 530 - 552.

- Pichit prapinit. "The Economic Connectivity in Transportation and Tourism Supply Chain of Loei, Thailand-Laos PDR-Social Republic of Vietnam– Republic of China". Advances In Natural And Applied Sciences. 2018.January; 12(1): 2018. p. 28-31.
- Pichit prapinit. "Effectiveness on cross border trades between Thailand, Lao Pdr, Vietnam and China". International Journal of Supply Chain Management, 2022.
- Punyaratabandhu, P. & Swaspitchayaskun, J. "The political economy of China – Thailand development under the One Belt One Road Initiative : Challenges and opportunities". The Chi- nese Economy. 51(4), 2018. p.333 - 341.
- The World Bank. Regional economic impact analysis of high speed rail in China. Washington, DC : The World Bank. 2014.
- Wu, S. & Chong, A. "Developmental rail politics: The politi-cal economy of China's high - speed rail projects in Thailand and Indonesia". Contemporary Southeast Asia. 40(3), 2018. p.503 - 526.
- Zha, W. E. N. "Personalized foreign policy decision - making and economic dependence : A comparative study of Thailand and the Philippines' China policies". Contemporary Southeast Asia. 37(2), 2015. p. 242 - 268.
- Zhao, H. "China - Japan compete for infrastructure investment in Southeast Asia : Geopolitical rivalry or healthy competition?". Journal of Contemporary China. 28(118), 2019. p. 558 - 574.

Electronic Data Base

- Bugalia, N. & Ram, K. S. "High - speed rail: Necessary but not sufficient for socioeconomic development". (Online) Available : <https://www.asiapathwaysadbi.org/2019/02/high-speed-rail-necessary-but-not-sufficient-for-socioeconomic-development>, 2019.
- Lam, P. D. "Will Thailand's Chinese high - speed railway be worth it?". Retrieved May 11, 2019. (Online) Available : <https://www.thediplomat.com/2019/03/will-thailands-china-built-railway-be-worth-it>, 2019.
- Lane, J. A. "Reevaluating the Economic Benefits of the Lao People's Democratic Republic (Lao PDR)–People's Republic of China High- Speed Rail and Its Implications for Fiscal Stability of the Lao PDR". ADBI Working Paper 1181. Tokyo : Asian Development Bank Institute. Available: <https://www.adb.org/publications/reevaluating-economic-benefits-lao-prc-high-speed-rail>, 2020.

- Matichon Online. “Minister of Transport, said Thailand haven’t invested in mega infrastructures for a long time, so this country lacks the essential infrastructures”. Then, the government promotes the high – speed railway project. (Online) Available : <https://www.matichon.co.th/news/756121>. 2017.
- Ministry of Tourism and Sport. “Domestic tourism statistic in 2018”. (Online) Available : https://www.mots.go.th/more_news.php?cid=502&filename=index. 2019.
- Ministry of Transport. “Thailand - China high - speed railway cooperation on Bangkok - Nong Khai (Bangkok - Nakhom Ratchasima) towards regional connectivity”. (Online) Available : <https://www.bit.ly/2WkXCcd>. 2017.
- National Statistical Office. “Road incident statistic”. (Online) Available : <http://www.service.nso.go.th/nso/web/statseries/statseries21.html>. 2019.
- Office of the National Economic and Social Development Council. “Thai The fact of inequality situation in Thailand”. (Online) Available : https://www.nesdb.go.th/ewt_news.php?nid=8490. 2018.
- Pattani Economy-Economic and Business Article. (ม.ป.ป.). “ทฤษฎีการปรับตัว Adaptation Theory”. (Online) Available : <https://www.pattanieconomy.wordpress.com/2019/04/05/ทฤษฎีการปรับตัว-adaptation-theory>, 2019.
- Sussangkarn, C. & Ongkittikul, S. “The usefulness of inter - states railroad to Thailand for regional economic and tourism center”. (Online) Available : <http://www.tdri.or.th/wp-content/uploads/2013/10/wb96.pdf>. 2013.

ประวัติย่อผู้วิจัย

- ชื่อ-สกุล** : นายณัฐพล เหลืองวงศ์ไพศาล
- วัน เดือน ปีเกิด** : 7 เมษายน 2514
- ประวัติการศึกษา** : ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ที่โรงเรียนสามเสน
: ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่โรงเรียนสามเสน
: ระดับอุดมศึกษา ปริญญาตรี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประวัติการทำงานโดยย่อ** : ปีพ.ศ. 2535 ถึง พ.ศ. 2537 ทำงานที่ บริษัทปูนซีเมนต์ไทย
: ปีพ.ศ. 2537 ประกอบกิจการ จำหน่ายร้านวัสดุก่อสร้าง
: ปีพ.ศ. 2562-2565 ดำรงตำแหน่งประธานหอการค้าจังหวัดเลย
(2 วาระ)
: ปี พ.ศ. 2566-2567 ดำรงตำแหน่งประธานหอการค้ากลุ่มอีสาน
ตอนบน 1
- ตำแหน่งปัจจุบัน** : ประธานกรรมการบริษัท บิ๊กโฮม กรุ๊ป จำกัด
: ประธานหอการค้า กลุ่มอีสานตอนบน 1

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจาการรถไฟจีน - สปป. ลาว

ผู้วิจัย นายณัฐพล เหลืองวงศ์ไพศาล **หลักสูตร** วปอ. **รุ่นที่** 65

ตำแหน่ง ประธานหอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจสายตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (R9) เป็นโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ได้แก่ ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม
และจีน โดยวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม
การเกษตร และบริการ และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งมี
ระยะทางยาว 1,450 กม. อยู่ในเขตประเทศไทยเป็นระยะทางยาวที่สุดคือประมาณ 950 กม.
โดยเส้นทางเริ่มจากเมืองท่าดานังของเวียดนาม ผ่านเมืองเว้และเมืองลาวบาว (Lao Bao) อันเป็น
เขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนามซึ่งติดกับชายแดน สปป.ลาว จากนั้นเส้นทางหมายเลข 9 จะผ่านเข้า
แขวงสะหวันนะเขต ใน สปป.ลาว และมาข้ามสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)
ข้ามแม่น้ำโขงสู่ไทยที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านจังหวัด กาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก จนไปสุด
ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเข้าไปยังประเทศพม่าจนทะลุ อ่าวมะละมาที่เมืองมะละมาโย
หรือมะละหม่าง (Mawlamyine/ Mawlamyain) เป็นการเชื่อมจากทะเลจีนใต้ไปสู่มหาสมุทร
อินเดีย เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก-ตะวันตก) เป็นเส้นทางที่ให้ความสำคัญต่อ
ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำ โขง โดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ
แนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) หรือเส้นทางหมายเลข 9 โดยเส้นทาง
หมายเลข 9 จะเป็นเส้นทางที่มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทย ทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์
และการลงทุน แต่กลับมีสภาพที่สามารถใช้ได้บางส่วน ซึ่งยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่าง
ประเทศ และการแก้ไขปัญหาต่างๆ ได้แก่ ความร่วมมือในระดับทวิภาคี เป็นต้น ซึ่งเป็นแนวระเบียง
เศรษฐกิจที่สำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงกับประเทศ
เพื่อนบ้าน

จากการเริ่มเปิด โครงการรถไฟสายจีน-ลาว มีมูลค่า 5,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
(ประมาณ 1.99 แสนล้านบาท) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) กำลังจะเปิด
ใช้งานขบวนรถไฟสายลาว-จีน ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างกรุงเวียงจันทน์ของลาวกับนครคุนหมิง เมืองเอก
ของมณฑลยูนนาน รถไฟสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจจีน-อินโดจีน และเป็นส่วนหนึ่ง
ของโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt & Road Initiative -- BRI) ที่ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง ของจีน

ริเริ่มขึ้นในปี 2013 เพื่อขยายเส้นทางการเดินทางขนส่งเชื่อมต่อผู้คนใน 70 ประเทศทั่วโลกทั้งทางบกและทางทะเล ส่วนประเทศในภูมิภาคนี้ก็ได้ประโยชน์ด้วย คือ ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมต่อกับโลกภายนอก พัฒนาเมืองสองข้างทางและโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองชายแดนและได้กระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ

จากการศึกษา พิชิต พระพินิจ (2562) และ สิริธร จารุลักษณ์และคณะ (2565) พบว่าโครงการรถไฟจีน - สปป.ลาว จะส่งผลกระทบต่อทั้งทางบกและทางลพ โดยเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อม พื้นที่ของประเทศไทยที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุดคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 คือ จังหวัดหนองคาย จังหวัดอุดรธานี จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดเลย

ดังนั้น ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน จำเป็นอย่างยิ่งจะต้องเตรียมรับมือกับผลกระทบจากโครงการรถไฟจีน - สปป.ลาว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค จำเป็นต้องสร้างเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง คือการสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เฉพาะประเด็นดังกล่าว อันจะนำไปสู่ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของภูมิภาคและประเทศไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) ยุทธศาสตร์เงินในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย
2. เพื่อศึกษาศักยภาพในการปรับตัว วิเคราะห์ยุทธศาสตร์ภาครัฐ เอกชน ตลอดจนผลกระทบจากรถไฟจีน-สปป.ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย
3. เพื่อสร้างกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 รองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป.ลาว

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.1 ศึกษาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์เงินกับยุทธศาสตร์กลุ่มประเทศ CLMVT และยุทธศาสตร์กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย

1.2 วิเคราะห์ศักยภาพและยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัด

1.3 ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบรถไฟจีน - สปป. ลาว ต่อการเศรษฐกิจภาคเอกชนผู้ประกอบการ และภาครัฐ ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย

2. ขอบเขตด้านประชากร

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) กับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน-สปป.ลาว ประกอบด้วย

2.1 หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กลุ่มงานยุทธศาสตร์จังหวัด พาณิชยจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เกษตรจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย รวมไม่น้อยกว่า 25 คน

2.2 หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรม สภาเกษตร สภาการท่องเที่ยว บริษัทประชารัฐรักสามัคคีทั้ง 5 จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 คือ อุตรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย ตลอดจนตัวแทน ผู้ประกอบการธุรกิจ การท่องเที่ยว ธุรกิจเกษตร ธุรกิจค้าส่งค้าปลีกและการค้าชายแดน รวมไม่น้อยกว่า 35 คน

3. ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุตรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจภาคเอกชนกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว เป็นการวิจัยเพื่อพัฒนา (Research for Development) โดยใช้เทคนิค การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากรถไฟจีน - สปป. ลาว

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

วิจัยเชิงคุณภาพ เอกสารที่เกี่ยวข้อง หรือการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาและวิเคราะห์ ระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) ยุทธศาสตร์จีน ด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่ประเทศ CLMV และประเทศไทย ตลอดจนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยการลงภาคสนามใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) กับผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และผู้ประกอบการ

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ ได้ จากการสัมภาษณ์ของกลุ่มผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย ได้แก่ ถ้อยคำ ประโยค หรือใจความที่ปรากฏ ในบทสัมภาษณ์ เป็นจำนวนที่ได้แล้วเจนนับจำนวนของถ้อยคำ ประโยคหรือใจความโดยผู้วิจัยได้นำ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ มาวิเคราะห์ เชิงเนื้อหา จัดความสำคัญ จัดกลุ่มของ เนื้อหา รวมถึง การวิเคราะห์ จำแนก และสรุปประเด็นสำคัญ

3. การนำเสนอข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 เพื่อรองรับผลกระทบจากกรณีไฟจีน - สปป. ลาว การนำเสนอข้อมูลในรูปแบบ

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า ผลกระทบของระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) ยุทธศาสตร์จีนในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจสู่กลุ่มประเทศ CLMV ประเทศไทยและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย ส่งผลกระทบต่อระดับประเทศ ภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และดับจังหวัด ทั้งภาครัฐและเอกชน โดยผลกระทบที่สำคัญคือ ด้านเศรษฐกิจ เป็นโอกาสสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ เศรษฐกิจจะขยายตัวจากตลาดเพิ่มขึ้นในด้านการท่องเที่ยว ผลผลิตทางการเกษตร เกษตรอินทรีย์ และการค้า การลงทุน จังหวัดที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกมากที่สุด คือ จังหวัดหนองคาย และจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดที่ได้รับผลกระทบด้านการท่องเที่ยว คือ จังหวัดเลย จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดหนองบัวลำภู ผลกระทบในมิติด้านสังคม เช่น โครงสร้างสังคมในชุมชน ประเพณีวัฒนธรรมอาจเปลี่ยนแปลงจากคนต่างชาติเข้ามา มิติสิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากรอาจเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะจากกิจกรรมการท่องเที่ยว มิติด้านการศึกษา จะมีผลกระทบในทางบวก คือ เกิดความร่วมมือทั้งภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศมากยิ่งขึ้น

ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ศักยภาพในการปรับตัว ยุทธศาสตร์ภาครัฐ เอกชน ตลอดจนผลกระทบจากกรณีไฟจีน - สปป. ลาว ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด คือ อุดรธานี หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และจังหวัดเลย หน่วยงานภาครัฐและเอกชน มีศักยภาพในการปรับตัว โดยพิจารณาจากแผนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัดแต่ละจังหวัด ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ มีทรัพยากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply chain management) ทรัพยากรของพื้นที่ทุกมิติร่วมกัน เช่น เช่น ทรัพยากรธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และวัฒนธรรม การค้าการลงทุน มีการบูรณาการทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อพัฒนาเชิงพื้นที่แบบองค์รวม (Holistic) ทั้งมิติสังคม สิ่งแวดล้อม และการศึกษาร่วมมือกัน (Collaborative) ส่วนภาคเอกชนมีศักยภาพปรับตัวอย่างรวดเร็วโดยการจัดทำแผนกลยุทธ์ภาคเอกชนในทุกองค์กรเอกชน ผ่านกลไกของ กรอ. ระดับภูมิภาค และจังหวัด

ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 กลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคเอกชน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 รองรับผลกระทบจากกรณีไฟจีน-สปป.ลาว วิสัยทัศน์กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 คือ “ผู้นำระเบียงเศรษฐกิจการค้าการลงทุน ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การคมนาคมและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคผู้นำโขง”

ภารกิจ กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 มี 4 ภารกิจดังต่อไปนี้

1. การยกระดับการเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง
2. ศูนย์กลางการจัดประชุมของภูมิภาค (MICE) และการท่องเที่ยว
3. ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางคมนาคมและการขนส่งโลจิสติกส์ระดับนานาชาติ
4. เป็นผู้รื้อระเบียบเศรษฐกิจด้านการค้าปลีกและค้าส่ง

มิติการพัฒนา กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

1. ระบบบริหารจัดการ Supply Chain ด้านสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงด้วย วทน. ที่มุ่งสู่เส้นทางการค้าและเศรษฐกิจเส้นใหม่

1.1 โครงการยกระดับอุตสาหกรรมเกษตรและแปรรูปเพื่อการส่งออก เพื่อการแข่งขันสู่มาตรฐานสากล

1.2 การแปรรูปเกษตรเพื่อสร้างผลผลิตมูลค่าสูง (Advance Biotechnology)

1.3 การพัฒนากำลังคนเพื่อรองรับอุตสาหกรรมแปรรูปมูลค่าตลอดห่วงโซ่คุณค่า

2. ศูนย์กลางการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

2.1 สร้างแพลตฟอร์มจัดการและให้บริการการจัดการประชุม MICE รวมถึงการจัดการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ เชื่อมโยง 4 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และตอนใต้ของจีน)

2.2 สนับสนุนการท่องเที่ยวเส้นทางศึกษาอารยธรรม เส้นทางธรรม (ธรรมชาติ-ธรรมะ)

2.3 พัฒนากำลังคนเพื่อรองรับการจัดการประชุมและท่องเที่ยวคุณภาพสูงและรวมถึงการสร้างการรับรู้อย่างเข้าถึงภูมิภาค อารยธรรม ให้ชาวต่างชาติ ผ่านดิจิทัล (Digital Travel)

2.4 ส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน โดยการยกระดับการท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Gastronomy Tourism)

2.5 Health & Wellness Tourism การท่องเที่ยวในเชิงสุขภาพ

3. ยกระดับการคมนาคมและการขนส่ง รวมทั้งยังเชื่อมโยงกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทาง R2

การพัฒนาเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนและการขนส่ง 4 ประเทศ (ไทย ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้)

4. การส่งเสริมการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

4.1 จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการค้าและจูงใจให้เกิดการลงทุนในพื้นที่

4.2 โครงการสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมนวัตกรรมสีเขียว เพื่อความยั่งยืนในอนาคต

4.3 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เชื่อมต่อหนองคาย-สปป.ลาว

จากผลสรุปศักยภาพในการปรับตัวของภาคเอกชนคือ ปรับแผนการพัฒนาซัพพลายเชนสินค้าเกษตรมูลค่าสูง เพิ่มมาตรฐานสินค้าและบริการรวมถึงกำลังในการผลิต ส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่การเป็นเมือง MICE สนับสนุนการใช้พลังงานสีเขียว พลังงานทดแทน ร่วมมือกับสถาบันในพื้นที่ทุกระดับแบบบูรณาการ พัฒนาหลักสูตรตามแนวทางการจัดการเรียนรู้ตลอดชีวิต และศักยภาพในการปรับตัวของภาครัฐ คือ การสร้างโครงสร้างพื้นฐานในการสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง เช่น ถนนและทางหลวง เพื่อเชื่อมโยงกับระบบรถไฟจีน - สปป. ลาว และสร้างความเชื่อมโยงทางพื้นที่ภายในเพื่อส่งเสริมการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าและบุคคลในพื้นที่ สนับสนุนทางการเงินหรือบริการที่จำเป็นในการสร้างธุรกิจใหม่หรือขยายกิจการ เสริมสร้างความรู้และทักษะทางวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟ และสนับสนุนการฝึกอบรม นโยบายและกฎหมายที่ส่งเสริมการพัฒนาในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะในเรื่องการลดข้อจำกัดทางกฎหมาย โยบายและมีบทบาทสำคัญในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาธุรกิจ ส่งเสริมการลงทุน และสนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการรถไฟจีน-สปป.ลาว

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

จากผลการศึกษาผลกระทบมิติด้านต่างๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรนำผลกระทบไปปรับตัว สร้างเสริมสมรรถนะให้กับประชาชนในกลุ่มต่างๆ ในพื้นที่ แสวงหาแนวทางวิชาการในการศึกษาแนวทางแก้ไขต่อไป

สถาบันการศึกษาทุกระดับในพื้นที่ ร่วมมือ ควบคุมักษาริวิจัย เพื่อสร้างองค์ความรู้ให้กับชุมชนท้องถิ่น

2. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

2.1 องค์กรภาคเอกชนในพื้นที่ ผู้บริหาร ผู้ประกอบการ จำเป็นต้องเข้าใจในแผนกลยุทธ์ และมีการขับเคลื่อนแผน ถ่ายทอดแผน ติดตามแผนอย่างต่อเนื่อง

2.2 ผู้บริหาร หน่วยงานของรัฐ สถาบันการศึกษา ทุกระดับ จะต้องนำแผนการปรับตัวไปดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม โดยจัดทำแผนปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง

3. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

3.1 ควรมีการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการศึกษาที่มีชุมชน จะได้ทราบถึงประชาชนส่วนใหญ่ของพื้นที่ได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์อย่างไร

3.2 เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเป็นรายประเด็นยุทธศาสตร์ มีข้อจำกัดในด้านระยะเวลาและกลุ่มเป้าหมาย ในการศึกษารั้งต่อไป หากมีการวิจัยทุกมิติ เชิงพื้นที่ เชิงชุมชน จะนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ได้ยิ่งขึ้น