

ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจสังคมและการเมืองในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง(GMS)กับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนผลจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่4จังหวัดเชียงราย

The Link of Economy, Society and Politics in Greater Mekong Subregion (GMS)with ASEAN Economic Community resulting from the Launch of the Fourth Thai-Lao Friendship Bridge, Chiang Rai Province.

ผู้วิจัย

สีบพงศ์ สุขสม

สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น ปี 2558

บทคัดย่อ

ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง(GMS) กับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและความคาดหวังของประชาชนต่อโครงการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 เป็นการพัฒนากิจทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ในกลุ่มสมาชิกอนุภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ตามนโยบายที่สร้างความเป็นเอกภาพของสมาชิกอาเซียนเป็นการวิจัยผสมระหว่างการวิจัยเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารส่วนราชการ นักการเมือง นักธุรกิจ ผู้นำชุมชน และผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 26 คนใช้หลักเหตุผลเชิงตรรกะ ในการวิเคราะห์ข้อมูล และการวิจัยเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่าง 384 ตัวอย่างใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและความร่วมมือของประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง(GMS)กับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความเชื่อมโยงซึ่งกันอยู่ในระดับมากทุกประเทศตอบรับความตื่นตัวของการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาของทุกๆด้าน

คำสำคัญ: ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ, สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4

Abstract

Subject of the national economy in the GMS with ASEAN Economic Community and expectations of the public towards the launch of the Fourth Thai-Lao Friendship Bridge in order for the socio-economy, environment development and impact on quality of life and education, international cooperation among members of the GMS will affect the citizens of each country under the bridge project complying with the ASEAN member countries which have agreed on the construction of the Fourth Thai-Lao Bridge. The research was mixed between the qualitative research by in-depth interviews of a sample of 26 cases specific executives, businessmen, political leaders, community and local

governments leaders by means of logical reasoning in the analysis of qualitative data and quantitative research. The sample consisted of 384 subjects from the multi-stage random sampling and use of statistical data analysis: percentage, arithmetic mean and standard deviation. The resulting have shown show that the link of the national economy in the GMS with ASEAN Economic Community is in the high level. Every country member is aware of the planned economic development in the ASEAN Economic Community (AEC)

Keywords: The Link of Economic, the Fourth Thai-Lao Friendship Bridge

บทนำ

โลกได้ถูกแปรสภาพจากการเป็นดาวพระเคราะห์ดวงหนึ่งมาเป็นสังคมขนาดใหญ่ซึ่งเป็นที่ยอมรับของหน่วยการเมืองในสังคมระดับเหนือรัฐ และระดับใต้รัฐลงไปถึงระดับท้องถิ่นที่สามารถแยกย่อยต่อไปได้อีกมากมายสังคมทุกระดับเหล่านี้มีมนุษย์เป็นตัวแปรสำคัญที่สุดที่ทำให้เกิดความเจริญ ความเสื่อม ความรวย ความยากจน ความเป็นมิตร ความเป็นศัตรู ตลอดไปจนถึงการเกิดความร่วมมือ ความขัดแย้ง ความปรองดองสามัคคี สงคราม และสันติภาพ ดังนั้นการทำให้เกิดความเข้าใจต่อเวทีโลกหมายถึงการศึกษาพฤติกรรมของมนุษย์ในสังคมโลกด้านต่างๆ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญให้เกิดความเปลี่ยนแปลงหรือความต่อเนื่องของภาวะการณ์ต่างๆ ในโลก (ประทุมพร วัชรเสถียร, 2551) การรวมกลุ่มเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีและเข้มแข็ง มั่นคงถาวรเพื่อให้การอยู่ร่วมกันของมวลมนุษยชาติทั่วโลกเป็นภาระหน้าที่ของมนุษย์เอกเช่นประเทศกลุ่มอาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเป็นองค์กรสากลทางสังคมที่ตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 มีประเทศสมาชิกรวม 10 ประเทศ แบ่งเป็นสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศได้แก่ บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ 4 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม หรือเรียกสั้นๆว่า กลุ่ม CLMV อาเซียนก่อตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เริ่มแรกเพื่อสร้างสันติภาพในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นำมาซึ่งเสถียรภาพทางการเมือง และความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม เมื่อการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอื่นมีแนวโน้มในการสร้างเงื่อนไขเพื่อสกัดกั้นที่รุนแรงขึ้น ทำให้อาเซียนหันมากระชับและขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างกันมากขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ ดังนี้ 1). ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรมในภูมิภาค 2). รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและความมั่นคงในภูมิภาค 3). ใช้เป็นเวทีแก้ไขปัญหาความขัดแย้งภายในภูมิภาค (กนกวรรณ สมรักษ์. 2555)

ประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีข้อตกลงกันในโครงการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตามมาในพื้นที่ทางภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยอย่างต่อเนื่อง เป็นการเชื่อมโยงผืนแผ่นดินที่ถูกแบ่งกันโดยสายน้ำตามธรรมชาติให้มวลมนุษยชาติได้มีปฏิสัมพันธ์ต่อกันอย่างสะดวกการติดต่อซึ่งกันและกันของมนุษย์จะลดเงื่อนไขข้อจำกัดลงไปเรื่อยๆ หมายถึงในอนาคตสังคมโลกที่ไร้พรมแดนก็จะเกิดขึ้นอย่างแท้จริงในอดีตการเดินทางเข้า-ออก ผ่านชายแดน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ข้ามไปยังเมืองห้วยทรายแขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีถนน R3A มาต่อเชื่อมให้เดินทางขึ้นไปถึงหุนหนัน (ยูนนาน) 1 ใน

มณฑลทางตอนใต้ของ สาธารณรัฐประชาชนจีน จะต้องนั่งเรือข้ามฝากแม่น้ำโขงไปเช่นเดียวกับสินค้าที่จะต้องใช้แพขนานยนต์บรรทุกข้ามฝั่งไป ซึ่งนั่นทำให้ท่าเรือบักริมฝั่งแม่น้ำโขงเขตตัวเมืองเชียงของ คึกคักตั้งแต่เช้าถึงค่ำเป็นประจำทุกวัน แต่ตลอดระยะ 3 เดือนเศษหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 ย่านบ้านดอนโขง (ลาว)-บ้านดอนมหาไถน อ.เชียงของ จ.เชียงราย ที่คนโบราณเรียกว่า “ทุ่งเศรษฐี” ภารกิจทุกอย่างถูกย้ายไปผ่านสะพานทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นรถบรรทุกสินค้าที่เคยผ่านเมืองอย่างหนาแน่นเพื่อข้ามแพขนานยนต์ที่ทำเรือบัก นักท่องเที่ยวที่ต้องมาข้ามฝั่งที่ทำเรือทำให้ย่านการค้าเก่าเมืองเชียงของเงียบไปถนัด จึงทำให้พื้นที่ที่บริเวณสะพานเป็นที่น่าจับตามองและจะเป็นย่านเศรษฐกิจใหม่ของเมืองเชียงของ คือ พื้นที่ 2 ข้างทางจากถนนซูเปอร์ไฮเวย์ ไปจนถึงทางเข้าพื้นที่การสร้างสะพาน ซึ่งมีระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร(สุภัค ศิวะรักษ์,2556)

การเปิดประตูเพื่อเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างไทย-ลาวมีข้อจำกัดสำคัญคือตลอดแนวชายแดน ไทย-ลาวส่วนใหญ่ถูกกั้นด้วยแม่น้ำโขงแต่หลังจากปี 2533 มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ขึ้นมาหลายแห่งอย่างต่อเนื่อง สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งแรกหนองคาย-เวียงจันทน์เมื่อปี 2533 ต่อมาในปี 2547 ได้มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร-สะหวันนะเขตและเปิดให้บริการในปี 2549 ต่อมาในปีเดียวกันนี้ได้มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวขึ้นเป็นแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนมซึ่งตรงกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วนหลังจากนั้นสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ก็เกิดขึ้นตามมาที่จังหวัดเชียงราย (ห้วยทราย-เชียงของ) และหลังจากนี้แล้วก็มีโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวเกิดตามมาอีกแห่งที่ 5 และ 6 ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างอยู่ในเวลาต่อมา แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการเชื่อมต่อแผ่นดินไทย-ลาวอย่างไม่หยุดหยั่งนั้นหมายถึงความจำเป็นและสำคัญต่อมวลมนุษยชาติในภูมิภาคนี้และและทั่วโลก (ชลิศา รัตสาร และวรรณรัตน์ วัฒนานิมิตกุล,2549)จุดมุ่งหมายสำคัญของการก่อสร้างสะพานคือการติดต่อและสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศอื่น ถึงแม้ว่าประเทศสมาชิกประชาคมอาเซียนไม่ได้เป็นกลุ่มเดียวกันกับประเทศในกรอบโครงการความร่วมมืออนุภาครุ่มแม่น้ำโขง(The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation:GMS) ทุกประเทศก็ตาม แต่อย่างน้อยครั้งหนึ่ง คือ 5 ประเทศที่เป็นสมาชิกทั้ง 2 กลุ่ม ส่วน จีนเป็นประเทศที่ไม่ได้อยู่ในกลุ่มประชาคมอาเซียนแต่เป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของ GMS และมีบทบาทสำคัญของภูมิภาคและของโลกสะพานมิตรภาพไทย-ลาวจึงมีบทบาทสำคัญของประเทศมวลสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สำหรับโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในพื้นที่อำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย นับเป็นข้อตกลงร่วมกันของประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเพื่อหาคำตอบว่าประชาชนมีการรับรู้ ความเข้าใจ และความคาดหวังหรือมีความพร้อมในการก้าวสู่การเปลี่ยนแปลงไปสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 ทั้งเรื่องเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม การศึกษามากน้อยเพียงใด ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตโดยตรงของประชาชนในภูมิภาคนี้โดยเฉพาะในพื้นที่จังหวัดเชียงรายและจังหวัดใกล้เคียงในอนาคต อย่างไรก็ตามผู้วิจัยคาดหวังว่างานวิจัยนี้จะช่วยหาคำตอบได้ในลำดับต่อไป

ความเชื่อมโยงทางด้านคมนาคมทางบก

วิถีชีวิตของชาวสยามผูกพันกับสายน้ำมาแต่อดีตกาลนับแต่การสร้างบ้านแปงเมืองของผู้นำอาณาจักร นับเนื่องจากสุโขทัย อยุธยา ธนบุรีจวบจนรัตนโกสินทร์ ในเส้นทางภาคเหนือได้มีการใช้เส้นทางลำน้ำโขงตามธรรมชาติ (สีบพงศ์ สุขสม,2560) ก่อนที่จะมีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ

โขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (The GMS North-South Economic Corridor Bridge Project) (ห้วยทราย-เชียงของ) หรือโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 ซึ่งเป็นโครงการของกรอบความร่วมมืออนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation- GMS) ในการประชุมสุดยอดผู้นำ 10 ประเทศ ASEAN ที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 14-15 ธันวาคม พ.ศ. 2538(1995) ได้มีข้อตกลงร่วมกันให้มีการพัฒนาในด้านต่างๆ โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทั้งทางบกและทางน้ำ ในลำดับแรกได้ตกลงให้มีการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในประเทศที่อยู่ในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงก่อนซึ่งประกอบด้วย กัมพูชา ลาว พม่า ไทย เวียดนาม และมณฑลยูนนานของจีนตอนใต้ซึ่งแผนนโยบายความร่วมมือระดับประเทศ ตามโครงการของ GMS เริ่มดำเนินการ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก โดยเป็นโครงการความร่วมมือระหว่าง 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ซึ่งมีแนวพรมแดนที่ติดกันและมีเจตนารมณ์ที่จะร่วมมือกันทางเศรษฐกิจเพื่อความกินดีอยู่ดีของประชาชน โดยมีวิสัยทัศน์ “เพื่อมุ่งสู่การเป็นอนุภาคที่เจริญรุ่งเรืองและเป็นหนึ่งเดียวกัน” และเพื่อหาทางร่วมมือกันในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมร่วมกัน รวม 6 สาขาอันได้แก่การคมนาคมขนส่ง โทรคมนาคมพลังงานการค้าการลงทุนการเกษตรสิ่งแวดล้อมการท่องเที่ยวและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยมีธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียเป็นผู้ให้การสนับสนุนหลักและเป็นผู้ประสานงานกลางในการดำเนินโครงการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และทรัพยากรมนุษย์ร่วมกับองค์การระหว่างประเทศและรัฐบาลต่างประเทศอื่นๆ ที่ให้การช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาโดยที่ผ่านมานั้น GMS ได้มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในอนุภูมิภาคตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแล้ว 3 แนวหลักคือแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East - West Economic Corridor) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนามแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย-พม่า-ลาว- จีน และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนามรวมถึงการอำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่งข้ามพรมแดนผ่านความตกลงว่าด้วยเขตการค้าเสรี

การเปิดประเทศเข้าสู่ “ประชาคมอาเซียน” (ASEAN Community) ของสมาชิกในปี 2558 นับเป็นความพยายามรวมกลุ่มในระดับภูมิภาคของประเทศในอาเซียนให้เป็นหนึ่งเดียวโดยมีสโลแกนว่าสร้างอาเซียนให้เป็นประชาคมแห่งความเอื้ออาทร และ ร่วมแบ่งปันวิสัยทัศน์เดียวกัน มีอัตลักษณ์เดียวกันและเป็นประชาคมเดียวกัน “One Vision, One Identity, One Community” โดยมีเหตุผลสำคัญที่ต้องการสร้างความเข้มแข็ง และเพิ่มอำนาจต่อรอง เพื่อให้อาเซียนที่มีประชากรรวมกันกว่า 600 ล้านคนมีความสามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่นได้ในโลกสังคมโลกาภิวัตน์ที่มีการแข่งขันกันสูง โดยเฉพาะกับประเทศมหาอำนาจ อีกทั้งยังสามารถสร้างอำนาจในยุโรปการต่อรองได้ในระดับสากล การรวมกันเป็นประชาคมอาเซียนจะเป็นความร่วมมือกันใน 3 เสาหลักประกอบด้วย 1.ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community-ASC) มุ่งให้ประเทศในภูมิภาคอยู่ร่วมกันอย่างสันติ 2.ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community-AEC) มุ่งให้เกิดการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจ และการอำนวยความสะดวกในการติดต่อค้าขายระหว่างกัน 3).

ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community-ASCC) เพื่อให้ประชาชนแต่ละประเทศอาเซียนอยู่ร่วมกันภายใต้แนวคิดสังคมที่เอื้ออาทร มีสวัสดิการทางสังคมที่ดี และมีความมั่นคงทางสังคม (กระทรวงการต่างประเทศ,2552)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขงกับเศรษฐกิจในกลุ่มอาเซียนกับความคาดหวังของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ในบริบทของการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตต่อประชาชน

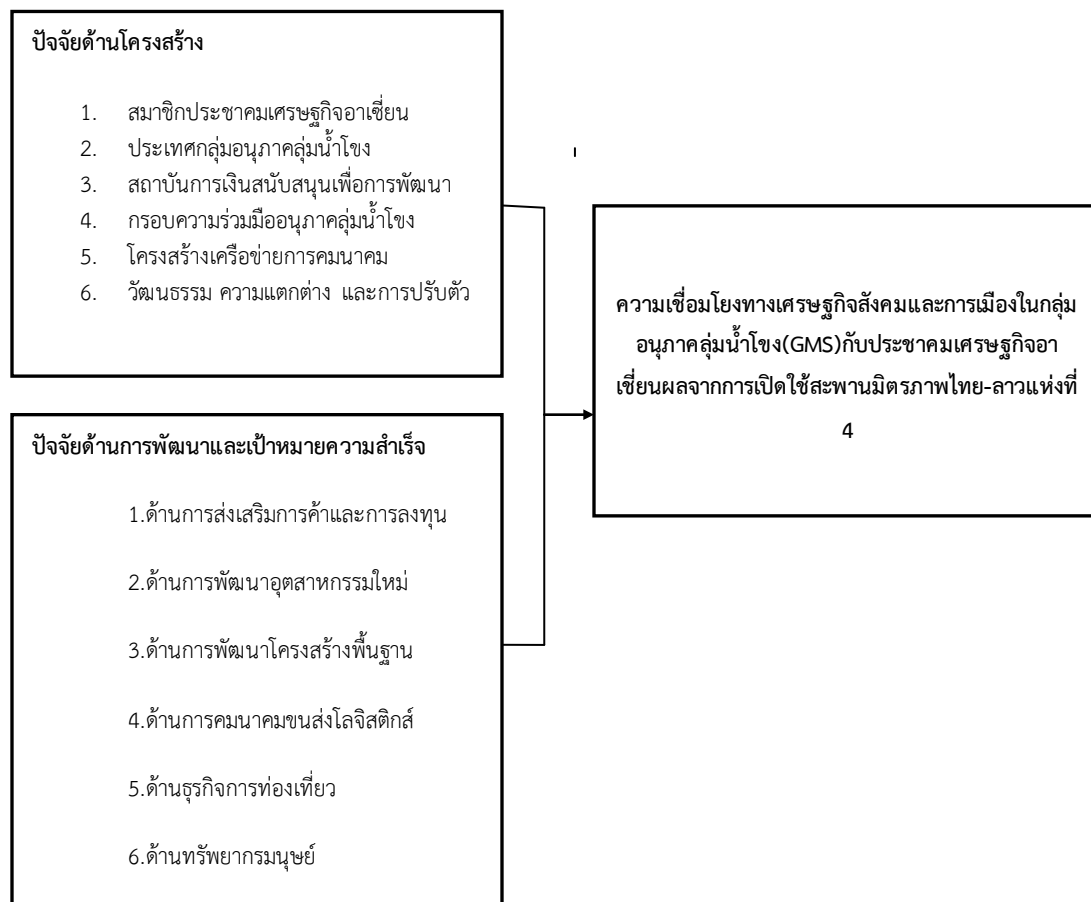
2. เพื่อศึกษาพัฒนาการด้านความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มสมาชิกอนุภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ที่มีต่อโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ว่า จะส่งผลกระทบต่อประชาชนของแต่ละประเทศในพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการมากน้อยเพียงใด

กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

หน่วยวิเคราะห์ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจตามโครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ประกอบด้วยตัวแปรสำคัญที่ปรากฏในตามกรอบแนวคิดการวิจัยดังนี้

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



ขอบเขตด้านเนื้อหาที่กำหนดการศึกษาเกี่ยวกับนโยบายเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ประกอบด้วยด้านอุตสาหกรรมใหม่ด้านการค้าและ ด้านการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์และซัพพลายเชนด้านการท่องเที่ยวและธุรกิจท่องเที่ยว ด้านทรัพยากรมนุษย์เนื้อหาด้านผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม

ขอบเขตด้านพื้นที่ ทำการศึกษาพื้นที่จังหวัดเชียงราย และพื้นที่การก่อสร้างสะพานฯ โดยเฉพาะ ตำบลสถาน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่การก่อสร้างสะพานและชุมชนใกล้เคียง

ขอบเขตระยะเวลาได้กำหนดขอบเขตระยะเวลาในการทำวิจัยในครั้งนี้ในช่วงเวลา มกราคม – ธันวาคม 2557

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงแนวโน้มการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดจากการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 และพร้อมที่จะปรับตัวได้อย่างเหมาะสมกับการพัฒนาทั้งทางกายภาพและโครงสร้างทางสังคม เศรษฐกิจในบริบทใหม่ตามกรอบความร่วมมือของสมาชิกในกลุ่มความร่วมมืออนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง(GMS)และเชื่อมโยงกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2. ทำให้ทราบถึงความคาดหวังและความต้องการของประชาชนที่จะได้รับจากการเปิดใช้สร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เป็นการขับเคลื่อนการพัฒนาในเขตเศรษฐกิจภาคเหนือตอนบนที่เชื่อมโยงถึงความร่วมมือในการขับเคลื่อนการพัฒนาร่วมกันของประเทศสมาชิกในอาเซียน

3. เพื่อเตรียมความพร้อมและรับมือกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะตามมาอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างและทางกายภาพในพื้นที่ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองและความคิดเห็นข้อเสนอแนะของประชาชนเพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Methods Research)ที่มีการวิจัยเชิงคุณภาพเป็นหลัก และใช้การวิจัยเชิงปริมาณมาสนับสนุนผลการวิจัย กำหนดขอบเขตประชากร ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์หัวหน้าหน่วยงานส่วนราชการ นักธุรกิจ ผู้นำชุมชน ผู้นำทางศาสนาและผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น นักการเมือง จำนวน 26 คน และประชาชนในพื้นที่ตำบลสถาน ซึ่งเป็นหัวหน้าครัวเรือนในหลายสาขาอาชีพ จำนวน 384 คน จากจำนวนประชากรทั้งหมดในพื้นที่จำนวน 9,370 คนโดยใช้สูตรคำนวณของทาโร่ ยามาเน(Taro Yamane)

เครื่องมือในการใช้วิจัยผู้วิจัยเลือกใช้เครื่องมือในการเก็บข้อมูลจากประชากรเป้าหมายได้ กลุ่มตัวอย่างของการวิจัยเชิงคุณภาพ คือแบบสัมภาษณ์ที่ได้จัดเตรียมคำถามที่เป็นคำถามไว้ล่วงหน้าเป็นที่เรียบร้อยแล้วแล้ววิธีการสัมภาษณ์ได้มีการนัดหมายไว้กับผู้ให้สัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้า

ส่วนการวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถาม(Questionnaire)เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (ห้วยทราย-เชียงของ)และความเชื่อมโยงการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในพื้นที่แนวชายแดนจังหวัดเชียงรายผู้วิจัยได้คัดเลือกสถานที่และบุคคลที่เกี่ยวข้องในการวิจัย และสร้างแบบสอบถามแบบปลายเปิดให้ผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะความคาดหวังของประชาชนต่อโครงการพัฒนาการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 ผู้วิจัยได้นำมาสรุปและนำเสนอในเชิงพรรณนา

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยเชิงคุณภาพดำเนินการโดยใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้หลักเหตุผลเชิงตรรกะการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-Depth Interview) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลตามแนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้คำถามที่ผู้สัมภาษณ์สอบถามผู้ให้สัมภาษณ์ การสัมภาษณ์เจาะลึกเป็นการสัมภาษณ์อย่างไม่เป็นทางการ การได้มาซึ่งรายละเอียดของข้อมูลที่ลึกซึ้งบางครั้งเรียกว่าการสัมภาษณ์ในแนวลึก และนิยมใช้กันในการเก็บข้อมูลจากประชากรที่มีลักษณะพิเศษโดยเฉพาะ และเป็นประชากรขนาดเล็ก เช่นเก็บจากชนชั้นนำ นักการเมือง ผู้นำทางวิชาการ นักธุรกิจ นักบริหารระดับสูง ซึ่งเป็นธรรมชาติและสร้างบรรยากาศเป็นกันเองระหว่างผู้เก็บข้อมูลและผู้ให้ข้อมูล ไม่เร่งรัด สามารถเก็บข้อมูลปลีกย่อยที่น่าสนใจได้มากกว่าที่จะใช้วิธีการเก็บข้อมูลโดยมีแบบสอบถาม (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2538)

สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 384 คนโดยการสุ่มอย่างแบบหลายขั้นตอนจากประชากรในพื้นที่เดียวกันกับการวิจัยเชิงคุณภาพซึ่งเป็นพื้นที่เดียวกันในจังหวัดเชียงราย และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนาเพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรทางสถิติ ประกอบด้วย ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพ จะเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เหตุผลตามหลักตรรกะ (Logical Reasoning) เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ปัญหา และแนวทางการศึกษา ถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (ห้วยทราย-เชียงของ) และความเชื่อมโยง การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ในพื้นที่แนวชายแดนจังหวัดเชียงรายเป็นถ้อยคำให้ผู้สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 26 คน

ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามกำหนดค่า (Rating Scale) 5 ระดับ ตามแบบของลิเคอร์ท (Likert Scale) โดยการแปลความหมายของระดับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นตามข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แบ่งได้ดังนี้
คะแนนเฉลี่ย 4.21 - 5.00มากที่สุดระดับคะแนนเฉลี่ย3.41 - 4.20 มาก ระดับ คะแนนเฉลี่ย
2.61 - 3.40 ปานกลางระดับคะแนนเฉลี่ย 1.81 - 2.60 น้อย และ ระดับ
คะแนนเฉลี่ย1.00 - 1.80 น้อยที่สุด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากความเห็นของพัฒนา สิทธิสมบัติ ประธานคณะกรรมการเพื่อโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (คสศ.) หอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือ เห็นว่าความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขงกับกับเศรษฐกิจในกลุ่มอาเซียนกับความคาดหวังของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่4 ในด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตต่อประชาชนโดยตรงและเพิ่มขึ้นอย่างเนื่องจากกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง(GMS)ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ภายใต้กรอบความร่วมมือของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนลาว รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และราชอาณาจักรไทย ร่วมกับธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย(ADB) ทำให้ประชาชนของประเทศมีความตื่นตัวตอบรับการเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาเพิ่มมากขึ้นในแต่ละด้านที่ กล่าวคือด้านการส่งเสริมการค้าและการลงทุนด้านการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ด้านธุรกิจการท่องเที่ยว และด้านทรัพยากรมนุษย์

ด้านความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มสมาชิกอนุภาคลุ่มน้ำโขง (GMS)ที่มีต่อโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่4ของประเทศ ไทย จีน และลาวด้วยงบประมาณ 1,500ล้านส่งผลกระทบต่อประชาชนของแต่ละประเทศในพื้นที่ที่จะได้รับผลประโยชน์จากโครงการหลายด้าน อาทิ ด้านเศรษฐกิจมีการขยายตัวทางธุรกิจการค้าการลงทุนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพิ่มขึ้น ด้านการคมนาคมที่มีการเชื่อมต่อเส้นทางสาย R3A ที่เชื่อมต่อโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 สะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมจังหวัดเชียงราย-บ่อแก้ว-คุณหมิง(ไทย-ลาว-จีน) เป็นโครงการในแผนพัฒนาตามระเบียบเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ ความร่วมมือของทั้งสามประเทศนี้ถือเป็นความร่วมมือในโครงการทางหลวงอาเซียน ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแลกเปลี่ยนความรู้เพื่อการพัฒนาและปรับตัวของผู้คน ตลอดถึงการแข่งขันด้านการทำธุรกิจเพื่อสร้างความมั่งคั่งตามคาดหวังของประชาชนในแต่ละประเทศ (เฉลิมชาติ นครังกุล ประธานกรรมการหอการค้าจังหวัดเชียงใหม่,2556)

ความเห็นของ ดร.สมพล เกษมมาลา(8,2557) ศูนย์การศึกษาไร้พรมแดนล้านนาอาเซียนได้ให้ความเห็นว่า การลงทุนทางการเกษตร การท่องเที่ยวและด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ มีความเชื่อมโยงกับการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 (ห้วยทราย-เชียงของ) ได้เกิดขึ้นพร้อมๆกับการเปิดใช้สะพานแห่งนี้ยังผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่หากพิจารณาร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคแห่งนี้ได้แก่เมียนมา จีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เวียดนาม และกัมพูชา รวมทั้งประเทศไทย และเกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมตามมา ซึ่งผู้วิจัยได้รวบรวมความคิดเห็นที่หลากหลายของบุคคลที่เป็นผู้นำ และผู้บริหารในพื้นที่มาให้ข้อมูล

ด้าน ดร.ธิดาวัลย์ อุ่นกอง (6,2557) มหาวิทยาลัยพะเยา ให้ความเห็นว่า การพัฒนาอุตสาหกรรม และการลงทุนทางด้านเกษตรก็จะเพิ่มสูงขึ้นจะมีการพัฒนาธุรกิจการเกษตรสูงขึ้น และ

ทำให้ไทยได้รับการพัฒนาธุรกิจการเกษตรให้ทันสมัยตามมา รวมไปถึงธุรกิจการขนส่ง มีการครอบครองที่ดินของนายทุนมากขึ้น เปลี่ยนพื้นที่การเกษตรเป็นป่าคอนกรีต มีอาคารบ้านเรือนเพิ่มมากขึ้น สภาพความเป็นอยู่ในชีวิตแบบสังคมเมืองมากขึ้น นักท่องเที่ยวถือเป็นทางผ่านมากกว่าแวะท่องเที่ยวที่เชียงใหม่ ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์บางคนเห็นว่ามือนักท่องเที่ยวมากขึ้นและชุมชนที่อยู่ใกล้สะพานจะมีการจ้างงานมากขึ้น มีการลงทุนด้านการเกษตรแลกเปลี่ยนวิถีทางการลงทุนที่แตกต่างกัน ในขณะเดียวกันอาจจะมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเนื่องจากมีนักลงทุนเข้ามาลงทุนการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น ซึ่งจะเกิดมลภาวะทางน้ำ มีการปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำ จากความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่า ด้านการท่องเที่ยวจะมีนักท่องเที่ยวเข้าท่องเที่ยวมากขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ คุณหมิง และสาธารณรัฐประชาชนลาว ซึ่งการเดินทางตามเส้นทางผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น ในจังหวัดเชียงใหม่แหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งในขณะเดียวกันทางฝั่งไทยเราจะต้องเตรียมมาตรการไว้รองรับการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเหล่านั้นด้วย จากความเห็นของหัวหน้าฝ่ายงานสาธารณสุข ตำบลห้วยซ้อ นายประพันธ์ เชื้อเมืองน่าน (6,2557) เห็นว่าด้านอุตสาหกรรมเกษตร สิ่งแวดล้อม และทรัพยากรมนุษย์เริ่มมีการตื่นตัวแบบช้าๆ เนื่องจากปัญหาการเมืองภายในประเทศ ผลกระทบจากการเปิดใช้สะพานทำให้ธุรกิจต่างๆตื่นตัวเมื่อเปรียบเทียบกับก่อนเปิดใช้สะพานและหลังเปิดใช้สะพานแล้วโดยเฉพาะในพื้นที่เขตติดต่อกับสะพานฯ และตามแนวชายแดนของแต่ละประเทศ ความเห็นของนายกเทศมนตรีตำบลห้วยซ้อ (6,2557) เห็นว่าการทำธุรกิจการเกษตรเติบโตขึ้นมีการพัฒนาเป็นธุรกิจมากขึ้น การเปิดใช้สะพานทำให้ประเทศไทยมีโอกาสสร้างและพัฒนาธุรกิจด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ให้เกิดและขยายตัวมากขึ้น ทำให้เกิดช่องทางในการกำเนิดธุรกิจแขนงอื่นๆตามมา ตามความเห็นของคุณครูในโรงเรียนตำบลห้วยซ้อ (6,2557) มีความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ ทำให้ประชาชนมีงานทำมีรายได้เพิ่มขึ้นไม่ต้องเดินทางไปทำงานนอกพื้นที่ทำให้ไม่ต้องมีภาระด้านรายจ่ายของครอบครัว มีเวลาอยู่กับครอบครัวสร้างความอบอุ่นและความเข้มแข็งในครอบครัวได้เป็นการช่วยลดปัญหาทางสังคม สำหรับการลงทุนด้านอุตสาหกรรมเกษตร เกษตรกรสามารถลดต้นทุนการผลิตลง การขนส่งสินค้าสามารถส่งสินค้าการเกษตรไปจำหน่ายตามตลาดที่รับซื้อได้สะดวกมากขึ้น เช่นยางพารา มันสำปะหลัง และพืชไร่อื่นๆ ความเห็นของผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านหมอก (6,2557) เห็นว่ามีการลงทุนด้านการเกษตรนั้น มีการแลกเปลี่ยนสินค้ามากขึ้นนอกจากนี้ ด้านการท่องเที่ยวจะมีนักท่องเที่ยวจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้ามาทำธุรกิจการค้ากับกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนมากขึ้น จะสร้างรายได้ให้กับธุรกิจอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องมากขึ้น ความเห็นจากอาจารย์คริสเตียน แสงประทีป (6,2557) เห็นว่าการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวเป็นการเปิดช่องทางในการคมนาคมขนส่ง และการติดต่อสื่อสาร ซึ่งเป็นทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยว เป็นการกระตุ้นให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในพื้นที่การเปิดใช้

สะพานมากขึ้น มีการแลกเปลี่ยนศิลปวัฒนธรรมระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน และทำให้ประชาชนในพื้นที่ที่มีความตื่นตัวในการดำเนินชีวิตไปจากเดิมความเห็นของหัวหน้าโรงพยาบาลชุมชน ตำบลห้วยซ้อ เห็นว่าการเปิดใช้สะพานจะมีผลเสียมากกว่าผลดี เนื่องจากจะเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมาเพราะขาดการบริหารจัดการที่ดี เช่น น้ำเสีย ขยะ ควันพิษ สำหรับด้านการท่องเที่ยวจะไม่เกิดผลดีอะไรเนื่องสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เป็นเพียงทางผ่านที่ใช้ในการสัญจรเท่านั้น เพราะเชียงใหม่ไม่มีแหล่งท่องเที่ยวที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้ามาเที่ยวในตำบลนี้ ไทยจะได้ประโยชน์จากการใช้สะพานเพียงนักลงทุนกลุ่มเล็กๆ เท่านั้น ในส่วนของ นายธนีสร กระจุกพร (6,2557) ประธานหอการค้า อำเภอเชียงของได้ให้ความเห็นในทำนองเดียวกันว่า หลังเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว ความเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือตัวเลขการค้าชายแดนที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องสภาพเศรษฐกิจของพื้นที่ในภาพรวมมีความคึกคักมากขึ้น ทั้งด้านการจับจ่ายใช้สอย การพาณิชย์กรรม การลงทุนด้านต่างๆ รวมถึงดีกรีมบ้านช่องที่มีมากขึ้น แต่ก็มีปัญหาอันเกิดจากความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอยู่บ้างโดยเฉพาะด้านพรมแดนแห่งเดิม ที่ทำเรือบัก ในแม่น้ำโขง ต้องเงียบเหงา ลงทันทีเพราะเป็นด่านที่ไม่อนุญาตให้มีการใช้หนังสือเดินทางระหว่างประเทศ หรือพาสปอร์ตในการเดินทางข้ามไปมาระหว่างเชียงใหม่-ห้วยทรายโดยให้หันไปใช้สะพานแห่งใหม่แทน นอกจากนี้จากการสอบถามไปยังผู้ประกอบการขนส่งสินค้าชายแดนที่เคยใช้แพขนานยนต์ต่อมาหันไปใช้สะพานในการขนส่งทราบว่าเงื่อนไขในการข้ามแดนแตกต่างจากที่สะพานไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ จังหวัดมุกดาหาร เช่นที่ด่านพรมแดน จังหวัดมุกดาหาร มีการคิดค่าธรรมเนียมรถยนต์บรรทุกสูงกว่าขั้นตอนพิธีการและการอำนวยความสะดวกต่างๆ ก็ยังไม่ค่อยคล่องตัว

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณตามตาราง พบว่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจมีค่าทางสถิติแสดงตามตาราง ดังนี้

ความเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ การเมืองกับการเชื่อมโยง AEC เขตพื้นที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน(SD)	แปลผล
1.ด้านอุตสาหกรรม	3.69	0.98	มาก
2.ด้านการค้าและการลงทุน	3.76	0.94	มาก
3.ด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ และซัพพลายเชน	3.84	0.95	มาก
4.ด้านการท่องเที่ยวและธุรกิจท่องเที่ยว	3.89	0.89	มาก
5. ด้านทรัพยากรมนุษย์ แรงงาน และวิชาการ	3.78	0.97	มาก
เฉลี่ยทั้ง 5 ด้าน	3.79	0.94	มาก

จากตารางพบว่าความคาดหวังของประชาชนในเขตพื้นที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย) โดยภาพรวมอยู่ในระดับความคาดหวังมากทุกด้าน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ ด้านการท่องเที่ยวและธุรกิจท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.89 รองลงมา คือด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 ด้านด้านทรัพยากรมนุษย์ แรงงาน และวิชาการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.78 ด้านการค้าและการลงทุน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 และด้านอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 ตามลำดับ

นอกจากนี้ การค้าชายแดนด้าน จังหวัดเชียงราย ตลอดปี 2556 รวมถึงช่วงหลังการเปิดสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 จนถึงสิ้นปี พบว่า มีมูลค่าการค้ารวม 38,387 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเต็ม 100% แยกเป็นการส่งออกจำนวน 34,315.34 ล้านบาท และมีมูลค่าการนำเข้า จำนวน 4,071.66 ล้านบาท เฉพาะที่ด่านพรมแดนอำเภอเชียงของตั้งแต่ยังมีการใช้แพขนานยนต์เพื่อขนส่งสินค้ามาจนถึงการขนส่งทางบกผ่านสะพานแห่งใหม่พบว่ามีมูลค่าการค้ากับทั้ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พม่า และจีนตอนใต้ รวม 14,063.95 ล้านบาทเพิ่มขึ้น 36.64% แยกเป็นการส่งออกมูลค่า 10,877.72 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 31.70% และนำเข้ามูลค่า 3,186.23 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 78.25% เมื่อมองเฉพาะตัวเลขการค้าผ่านด่านพรมแดน อ.เชียงของที่ขนส่งผ่านถนน R3a ไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ พบว่า มีมูลค่าการค้ารวม 3,900.61 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 49.54% แยกเป็นการส่งออก 1,445.02 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 30.18% นำเข้ามูลค่า 2,455.59 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 79.62% สินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง สินค้าอุปโภคบริโภค ฯลฯ นำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าพืชผัก เครื่องจักร รถยนต์ (พาณิชย์จังหวัดเชียงราย, 2556)

สรุปผลการวิจัย

ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขงกับเศรษฐกิจในกลุ่มอาเซียนที่มีต่อโครงการพัฒนาการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ในด้านการพัฒนาการทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตต่อประชาชนโดยตรงเนื่องจากกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขง(GMS)ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ภายใต้กรอบความร่วมมือของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนลาว รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และราชอาณาจักรไทย ทำให้แต่ละประเทศมีความตื่นตัวต่อการเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาในแต่ละด้านที่เกิดขึ้น เป็นข้อเท็จจริงที่เห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านมูลค่าราคาสินค้าเกษตรกรรม และพัฒนาการทางด้านโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ตามแนวการเปิดใช้สะพานฯ และการเพิ่มขึ้นของมูลค่าราคาสินค้าระหว่างประเทศจากเดิมเมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย – ลาว แห่งนี้

จากความเห็นของพัฒนา สิทธิสมบัติ ประธานคณะกรรมการเพื่อโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (คสศ.) หอการค้า 10 จังหวัดภาคเหนือ เห็นว่าความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มสมาชิกอนุภาคลุ่ม

น้ำโขง 6 ประเทศ (GMS) ที่มีต่อโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ของประเทศ ไทย จีน และลาว ด้วยงบประมาณ 1,500 ล้าน ส่งผลต่อประชาชนของแต่ละประเทศในพื้นที่จะได้รับผลประโยชน์จากโครงการหลายด้าน อาทิ ด้านเศรษฐกิจมีการขยายตัวทางธุรกิจการค้าการลงทุนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพิ่มขึ้น และด้านการให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้ซึ่งได้รับการปฏิบัติสืบต่อมาโดยตลอดแต่ดูเหมือนเป็นความล้มเหลวในทางปฏิบัติ ได้ชี้ให้เห็นถึงความพยายามในการดำเนินการสิ่งที่ปรากฏให้เห็นเป็นรูปธรรมคือมีหน่วยงานของป่าไม้จังหวัดเข้าไปตั้งอยู่ในพื้นที่ดูแลพื้นที่อย่างใกล้ชิด แต่ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน (สีบพงศ์ สุขสม, 2560) ด้านการคมนาคมที่มีการเชื่อมต่อโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 สะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมจังหวัดเชียงราย-บ่อแก้ว-คุณหมิง(ไทย-ลาว-จีน) เป็นโครงการในแผนพัฒนาตามระเบียบเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor) และมีความเชื่อมโยงกับแนวพื้นที่ ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก(East – West Economic Corridor) และพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) มีไทย กัมพูชาและเวียดนามเป็นแนวร่วมความร่วมมือของทั้ง 6 ประเทศถือเป็นความร่วมมือในโครงการทางหลวงอาเซียน ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแลกเปลี่ยนความรู้เพื่อการพัฒนาและปรับตัวของผู้คน ตลอดถึงการแข่งขันด้านการทำธุรกิจเพื่อสร้างความมั่งคั่งตามที่คาดหวังของประชาชนในแต่ละประเทศต่อไปในอนาคตจึงสรุปได้ว่า ผลการวิจัยเชิงคุณภาพมีความสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงปริมาณ

อภิปรายผล

ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและความร่วมมือของประเทศในกลุ่มอนุภาคน้ำโขง(GMS)กับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความเชื่อมโยงซึ่งกันอยู่ในระดับมากเมื่อพิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆที่ตอบสนองต่อโครงการพัฒนาการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ในด้านต่างๆ ประกอบด้วย 1) การเชื่อมโยงด้วยสายพานทางเศรษฐกิจโดยใช้การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ และ Home Stay จัดกิจกรรมด้วยกัลยาณมิตรส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนแลกเปลี่ยนภูมิปัญญาท้องถิ่น การเรียนรู้ด้านภาษาอาเซียน 2) เชื่อมโยงด้วยระบบโครงสร้างการคมนาคม ระบบถนน 4 เลนทั่วประเทศ ระบบรถไฟรางคู่ทั่วประเทศและเชื่อมต่อในอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงระเบียบเศรษฐกิจทั่วทุกภาคในประเทศ เช่นเส้นทางสายR3Aเชื่อมต่อจากสะพานในจังหวัดเชียงราย-บ่อแก้ว-คุณหมิง(ไทย-ลาว-จีน) เป็นการในแผนพัฒนาตามระเบียบเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแลกเปลี่ยนความรู้เพื่อการพัฒนาและปรับตัวของประชาชน ในการแข่งขันทางธุรกิจเพื่อสร้างความมั่งคั่งของในแต่ละประเทศ 3) การเชื่อมโยงการปฏิบัติการร่วมมือของกฎบัตรอาเซียนสร้างความปลอดภัยด้านการเมือง เศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรมในฐานองค์รวมของประชาคมอาเซียนจะทำให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนโดยตรงตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC)ประชาชนของทุกประเทศตอบรับความตื่นตัวของ การเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาของทุกๆด้าน 4) การเชื่อมโยงด้านกฎหมายภาษี และระเบียบวิธีทางศุลกากร เป็นนโยบายที่

สามารถนำไปเป็นความรู้โดยรวมของประชาคมอาเซียนต่อการลงทุนระหว่างประเทศในอาเซียนเป็นการเคลื่อนย้ายทุน แรงงาน ผลกำไรที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเป็นการลดการผูกขาดในระบบเศรษฐกิจ ถือได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของสังคมโลกที่เกิดขึ้นเป็นการเปลี่ยนแปลงบนเวทีโลกที่มีรัฐต่างๆ เป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มจำนวนมากขึ้น ทั้งนี้ประเทศในโลกนี้มีทั้งหมดประมาณ 200 ประเทศ การติดต่อสัมพันธ์ระหว่างประเทศๆทุกยุคสมัยพฤติกรรมที่ปรากฏออกมาที่เห็นอย่างน้อย 4 ลักษณะ คือ เป็นมิตรและร่วมมือกัน แข่งขันกัน ห่างเหินไม่มีการติดต่อระหว่างกัน และขัดแย้งกัน อาจร้ายแรงถึงขั้นสู้รบทำสงครามกัน(ประทุมพร วัชรเสถียร,2551)ประเทศสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศรวมตัวกันแบบหลวมๆมากกว่า 40 ปี การแสดงออกทางพฤติกรรมต่อกันในอดีตมีทั้งบวกและลบเมื่อถึงยุคปัจจุบันที่สังคมที่ไร้พรมแดนร่วมกันขอบชายแดนของแต่ละประเทศลดความสำคัญลงด้วยเหตุผลที่เห็นว่ามวลมนุษยชาติน่าจะอยู่ร่วมกันได้โดยปราศจากเงื่อนไข พิธีทางการทูตมีความสำคัญมากกว่าการเอาชนะกันทางต่อสู้ด้วยกำลัง ความร่วมมือในด้านต่างๆ เกิดขึ้นโดยลำดับตั้งแต่ ด้านเศรษฐกิจ การค้าขายระหว่างประเทศ การคมนาคมขนส่ง ความต้องการแรงงานต่างชาตินี้เพื่อใช้ในการประกอบการทางธุรกิจ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม ประเพณี สิ่งต่างๆเหล่านี้จะมีแนวโน้มของการพัฒนาไปสู่แนวทางที่ต้องพึ่งพาซึ่งกันและกันมากขึ้น บทบาทของประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือ อาเซียนจึงได้มีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ขณะเดียวกันกลุ่มประเทศที่มีความสัมพันธ์และติดต่อกันตามแนวพื้นที่ชายแดนก็ยิ่งมีความใกล้ชิดมากยิ่งขึ้นตามมา ดังบทบาทของประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงที่ได้มีการกำหนดกรอบความร่วมมืออนุภาคุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation)เป็นการเชื่อมโยงกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายใต้กรอบรัฐประชาสนศาสตร์ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมาย วิถีชีวิตของประชาชน เมื่อสถานะภาพของประชาคมอาเซียนเกิดการสมบูรณ์สังคมที่ไร้พรมแดนของแต่ละประเทศ ความมั่นคงทางการเมืองที่เป็นประชาธิปไตย อำนาจทางการเมืองมาจากประชาชนโดยแท้จริง การยึดหลักการพัฒนาประเทศควบคู่กับการพัฒนาทางการเมือง ประเพณี วัฒนธรรมของแต่ละประเทศจะมีการปรับตัวเข้าหากันอย่างกลมกลืน(บุญทัน ดอกไธสง,2557)

ข้อเสนอแนะ

การเปิดประตูสู่อาเซียนของสมาชิกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญที่แต่ละประเทศจะต้องเตรียมความพร้อม ประเทศไทยประสบปัญหาทางการเมืองและความขัดแย้งภายในประเทศมานานเกือบสิบปี ทำให้การเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ค่อยข้างน้อยในช่วงเวลาสั้นๆที่เหลืออยู่นี้ควรที่จะเตรียมความพร้อมในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้เข้าสู่ระดับสากล เช่นการเตรียมตัวในเรื่องการปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมขนส่ง การเตรียมการในเรื่องการให้ความรู้แก่ประชาชนในด้านภาษา การบริการ การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ส่วนการเตรียมการในระยะยาวก็จะเป็นการวางแผนพัฒนา ปรับนโยบายการบริหารประเทศให้มีศักยภาพเพื่อการพัฒนาควบคู่ไปกับประเทศอื่นในภูมิภาคได้อย่างเท่าเทียม

บรรณานุกรม

- กระทรวงการต่างประเทศ(2552)ความร่วมมือในกรอบอนุภาคและกรอบภูมิภาค,รายงานประจำปี.
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.(2547). (Placeholder1)
กนกวรรณ สมรักษ์ (2555)ทัศนคติและแนวโน้มพฤติกรรมต่อเรื่องประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
AECมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- กระทรวงการต่างประเทศ กรมอาเซียน. (2552).บันทึกการเดินทางอาเซียน. กรุงเทพฯ: วิธิตาแอนิเมชันกราฟฟิค.
- ชลิตา รัตสาร และวรรณรัตน์ วัฒนนิมิตกุล(2549)การศึกษาการค้า ไทย-ลาว ณ จุดที่มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 3 ในบริบทวัฒนธรรมเศรษฐกิจ
นครเรศ รัศวัต และคณะ (2554) การจัดฐานข้อมูลด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนไทยกับกลุ่มประเทศในอนุภาคลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยแม่โจ้
บุญทัน ดอกไธสง (2557)รัฐประศาสนศาสตร์เชื่อมโยง AEC ก้าวสู่ความมั่นคง 2020 กรุงเทพฯ
ปัญญาชน
- ประทุมพร วัชรเสถียร(2551)โลกร่วมสมัย ตอบคำถามของคนรุ่นใหม่ (พิมพ์ครั้งที่ 3) กรุงเทพฯ ปา
เจรา
- แผนพัฒนาสามปี(พ.ศ.2555-2557) องค์การบริหารส่วนตำบลสถานอำเภอเชียงของ จังหวัด
เชียงรายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ยุทธศาสตร์การสร้าง
เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและความมั่นคงในภูมิภาค
- เพ็ญศรีเจริญวานิช,สุชาดาไชยศรีสุทธิ (2551) .ศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจของระเบียบเศรษฐกิจ
ตะวันออก-ตะวันตก(ผลกระทบทางเศรษฐกิจของการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2)
ต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ : กรณีศึกษา
จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์
- สีปวงค์ สุขสม (2560) ระบบเศรษฐกิจชุมชนกับความสมดุลของป่าพรุ วารสารมหาวิทยาลัยนอร์
ทกรุงเทพ ปีที่ 6 ฉบับที่ 2 เดือน กรกฎาคม 2560
- การจราจรทางน้ำของกรุงเทพมหานคร (2560) วารสารวิทยาลัยนครราชสีมา สาขา
มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ปีที่ 12 ฉบับที่ 3 เดือน กันยายน-ธันวาคม 2560
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. (2538). ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์: Social Science
Research Methodology. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหาร
ศาสตร์.
- สุทธิพันธ์ จิราธิวัฒน์ และ คณะ.(2547).รายงานการวิจัยโครงการผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น
จากการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก กรณีเส้นทางหมายเลข9.กรุงเทพฯคณะ
เศรษฐศาสตร์.จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สุภางค์ จันทวนิช และคณะ(2548).โครงการวิจัยผลกระทบทางสังคมของระเบียงตะวันออก-
ตะวันตก : ผลกระทบทางสังคมของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2. กรุงเทพฯ ฯ : สำนักงาน
กองทุนสนับสนุนการวิจัย
- โสภารัตน์ จารุสมบัติ (2549). การพัฒนาระเบียงตะวันออกและตะวันตก (E-WEC) และการเปิด

สะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างสะพานนะเขต-มุกดาหาร, กรุงเทพฯ สำนักงานกองทุน
สนับสนุนการวิจัย
สุภัค ศิวะรักษ์ (2556)สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 กับเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงราย
www.fleth.co.th/index.php/th/news/1126-1126