

รายงาน การทบทวนวรรณกรรม

“แนวโน้มการพัฒนาของเมืองอุดรธานี”

รวบรวมโดย

นางสาวรจนา นิลมานนท์
นักวิจัย มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย

ภายใต้โครงการเสริมสร้างการรับมือของเมือง
กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
16 ธันวาคม 2556

TEI THAILAND
ENVIRONMENT
INSTITUTE



คำนำ

การจัดทำรายงานการทบทวนวรรณกรรมฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพัฒนาการกระบวนการการกลายเป็นเมือง ปัจจัยที่ส่งผลต่อพัฒนา และผลกระทบของเมืองอุดรธานี เนื่องจากเมืองอุดรธานีเป็นหนึ่งในเมืองนำร่องของโครงการเสริมสร้างการรับมือของเมืองกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อีกทั้งเมืองกำลังเผชิญกับกระแสการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและซับซ้อนเพื่อต่อการพัฒนาทั้งภายใน และภายนอกประเทศ ซึ่งเป็นทั้งโอกาสและความเพิ่มเสี่ยงต่อผลกระทบของเมือง ทั้งนี้รายงานจะเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการศึกษาและวางแผนการดำเนินงานของเมืองอุดรธานี ทั้งนี้หากรายงานฉบับดังกล่าวมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้

รจนา นิลมานนท์
มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย 2556
16 ธันวาคม 2556

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	2
สารบัญ	3
สารบัญภาพ	4
สารบัญกราฟ	4
บทที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของเมืองอุดรธานี	5
ประวัติความเป็นมา	5
ที่ตั้งและอาณาเขต	6
สภาพแวดล้อมทั่วไป	6
ประชากร	7
สภาพภูมิอากาศ	7
บทบาทและศักยภาพของการพัฒนาเศรษฐกิจ	8
บทที่ 2 กระบวนการการกลายเป็นเมืองของอุดรธานี	9
พัฒนากระบวนการกลายเป็นเมืองของอุดรธานี	9
ปัจจัยที่ส่งผลต่อพัฒนาของเมืองอุดรธานี	11
บทที่ 3 ผลกระทบจากการพัฒนาเมืองอุดรธานี	24
ผลกระทบด้านบวก	24
ผลกระทบด้านลบ	25
บรรณานุกรม	31
ภาคผนวก	34
1. เส้นทางคมนาคมทางถนนตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS	34
2. ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558 ภายใต้แนวทางการพัฒนา 8 ยุทธศาสตร์	35

สารบัญภาพ

	หน้า	
ภาพที่ 1.1	แผนที่แสดงที่ตั้งและอาณาเขตเมืองอุดรธานี	6
ภาพที่ 2.1	เปรียบเทียบเมืองอุดรธานีระหว่างอดีตและปัจจุบัน	10
ภาพที่ 2.2	การเชื่อมโยงภายในภูมิภาคตามกรอบ GMS	13
ภาพที่ 2.3	แนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS Economic Corridors	14
ภาพที่ 2.4	ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558	15
ภาพที่ 2.5	ระบบทางหลวงภายในเชื่อมโยงกับทางหลวงอาเซียนผ่าน 8 ด้านสำคัญ	16
ภาพที่ 2.6	เส้นทางรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง	17
ภาพที่ 2.7	ระบบรถไฟทางคู่ 6 เส้นทาง	18
ภาพที่ 2.8	โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ของประเทศไทยในอนาคต	18
ภาพที่ 2.9	การเชื่อมโยงภายในภูมิภาคตามแนว EWEC	22
ภาพที่ 2.10	บทบาทภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	23

สารบัญกราฟ

กราฟที่ 1.1	อุณหภูมิเฉลี่ยต่ำสุดของอุดรธานี ปี พ.ศ.2524-2553	7
กราฟที่ 1.2	อุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุดของอุดรธานี ปี พ.ศ.2524-2553	8
กราฟที่ 1.3	ปริมาณฝนตกเฉลี่ยรวมของเมืองอุดรธานี ปี พ.ศ.2524-2553	8
กราฟที่ 3.1	แสดงอุณหภูมิเฉลี่ยของอุดรธานีเทียบระหว่างข้อมูลปัจจุบัน และอนาคตปี 2045-2065	27
กราฟที่ 3.2	แสดงปริมาณฝนเฉลี่ยของอุดรธานีเทียบระหว่างข้อมูลปัจจุบัน และอนาคต ปี 2045-2065	28

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	แสดง 9 แนวทางภายใต้ยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงในภูมิภาค	20
------------	---	----

บทที่ 1

ข้อมูลพื้นฐานของเมืองอุดรธานี

1. ประวัติความเป็นมา

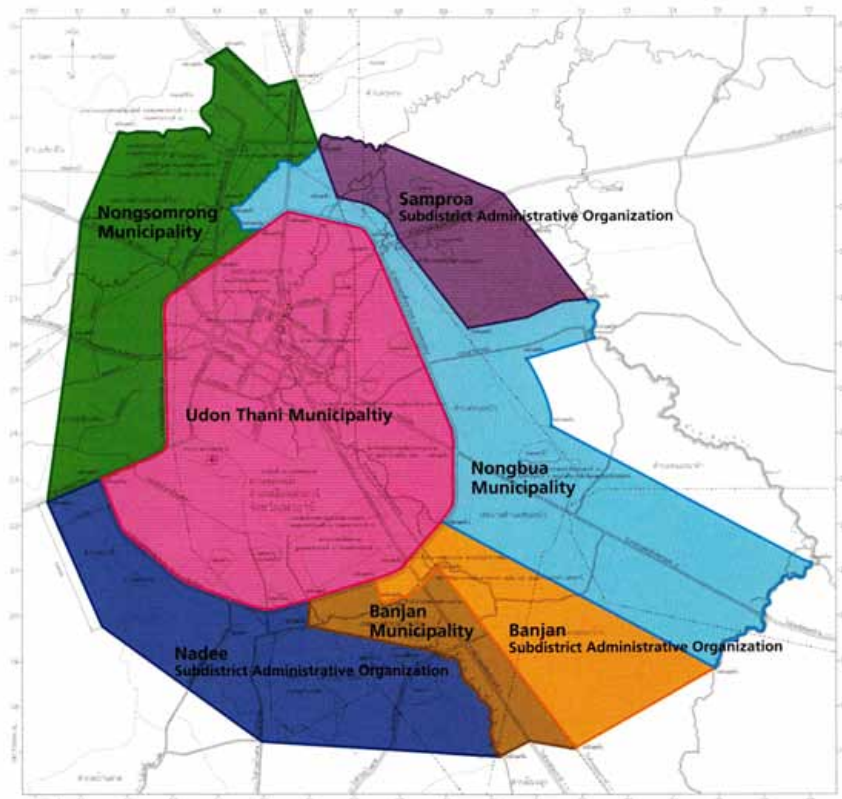
จังหวัดอุดรธานีตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทย มีประวัติศาสตร์ความเป็นมาที่ยาวนาน การก่อตั้งเมืองส่วนหนึ่งเกี่ยวข้องกับเรื่องสงคราม หรือความมั่นคงของประเทศ โดยช่วงต้นกรุงรัตนโกสินทร์ ในปี 2428 สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พวกฮ่อได้รวมตัวก่อการร้ายขึ้นอีกในมณฑลลาวพวนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงและมีท่าทีจะรุนแรง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดให้ พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหมื่นประจักษ์ศิลปาคมเป็นแม่ทัพใหญ่ฝ่ายใต้ และเจ้าหมื่นไวยวรนาถเป็นแม่ทัพใหญ่ฝ่ายเหนือไปทำการปราบปรามพวกฮ่อ ในเวลานั้นเมืองอุดรธานียังไม่ปรากฏชื่อ เพียงแต่ปรากฏชื่อบ้านเดื่อหมากแข้ง สังกัดเมืองหนองคายขึ้นการปกครองกับมณฑลลาวพวน และกรมหมื่นประจักษ์ศิลปาคมแม่ทัพใหญ่ฝ่ายใต้ได้เดินทัพผ่านบ้านหมากแข้ง ไปทำการปราบปรามพวกฮ่อจนสงบภายหลังการปราบปรามฮ่อสงบแล้ว ไทยมีกรณีพิพาทกับฝรั่งเศส เนื่องจากฝรั่งเศสต้องการลาว เขมร เวียดนาม เป็นอาณานิคม เรียกว่า กรณีพิพาท ร.ศ. 112 (ปี 2436) ทำให้ไทยต้องยกดินแดนฝั่งซ้ายแม่น้ำโขงให้แก่ฝรั่งเศส สนธิสัญญาที่เกิดขึ้นระหว่างสองประเทศ ภายใต้เหตุการณ์นี้ มีเงื่อนไขห้ามประเทศสยามตั้งกองทหารและป้อมปราการอยู่ในรัศมี 25 กิโลเมตรของฝั่งแม่น้ำโขง

ดังนั้น หน่วยทหารไทยที่ตั้งประจำอยู่ที่เมืองหนองคาย ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางของมณฑลลาวพวนในขณะนั้น โดยมีกรมหมื่นประจักษ์ศิลปาคมเป็นข้าหลวงใหญ่สำเร็จราชการ จำต้องอพยพเคลื่อนย้ายเข้ามาจนถึงหมู่บ้านแห่งหนึ่งชื่อบ้านเดื่อหมากแข้ง ซึ่งเป็นที่ตั้งเมืองอุดรธานีในปัจจุบัน ทั้งนี้สำหรับคำว่า “อุดร” มาปรากฏชื่อเมื่อปี 2450 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีกระแสพระบรมราชโองการให้จัดตั้งเมืองอุดรธานีขึ้นที่บ้านหมากแข้ง หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์มาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2475 แล้ว ได้มีการปรับปรุงระเบียบการบริหารราชการแผ่นดิน ยกเลิกการปกครองในระบบมณฑลในส่วนภูมิภาค เหลือเพียงจังหวัดอุดรธานีเท่านั้น (บัวพันธ์ พรหมพักพิง, 2556)

ทั้งนี้ เทศบาลนครอุดรธานี เดิมเป็นเทศบาลเมืองอุดรธานีจัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งเทศบาลเมืองอุดรธานี เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2479 มีพื้นที่ 5.60 ตารางกิโลเมตร ขยายเขตครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2495 มีพื้นที่ 8.30 ตารางกิโลเมตร ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2536 มีพื้นที่ 47.70 ตารางกิโลเมตร ยกฐานะเป็นเทศบาลนครอุดรธานี ตามพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งเทศบาลนครอุดรธานี พ.ศ. 2538 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 253

2. ที่ตั้งและอาณาเขต

เทศบาลนครอุดรธานี ตั้งอยู่บนที่ราบสูงเหนือจากระดับน้ำทะเลประมาณ 175 เมตร จากกรุงเทพมหานคร 562 กิโลเมตร มีทางหลวงหมายเลข 2 ตัดผ่าน สภาพพื้นที่ในตัวเมืองเป็นแอ่งลาดจากทางทิศใต้ไปทางทิศเหนือ ครอบคลุมพื้นที่ ตำบลหนองบัว ตำบลบ้านจั่น ตำบลบ้านเลื่อม ตำบลหนองขอนกว้าง ตำบลหมากแข้งและบางส่วนของตำบลนาดี รวมพื้นที่ 47.7 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็น 101 ชุมชน (ข้อมูลระดับเขตเทศบาลนครฯ 20 มิถุนายน 2554) ซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียง คือ ทิศเหนือ ติดต่อกับ อบต. หมู่ม่น อบต. กุดสระ และ อบต. สามพร้าว ทิศใต้ ติดต่อกับ ทต. บ้านจั่น ทต. นาดี อบต. บ้านจั่น และอบต. หนองขอนกว้าง ทิศตะวันออก ติดต่อกับ อบต. หนองนาคำ และเทศบาลตำบลหนองบัว และทิศตะวันตก ติดต่อกับ ทม. หนองสำโรง และอบต. เชียงพิณ โดยมีถนนวงแหวนรอบเมือง เป็นอาณาเขต ดังภาพที่ 1.1



ภาพที่ 1.1 แผนที่แสดงที่ตั้งและอาณาเขตเมืองอุดรธานี

ที่มา: บัวพันธ์ พรหมพิภพ, 2556

3. สภาพแวดล้อมทั่วไป

เมืองอุดรธานี มีแหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญของเมือง 2 สาย คือ ห้วยหมากแข้ง และ ห้วยม้ง ซึ่งเป็นเส้นทางระบายน้ำธรรมชาติออกจากตัวเมือง และมีแหล่งน้ำดิบที่สำคัญของเมืองเพียงแห่งเดียว คือ เขื่อนห้วยหลวงซึ่งมีขนาดความจุ 135 ล้านลูกบาศก์เมตร ซึ่งใช้สำหรับการผลิตน้ำประปาและเพื่อการเกษตรของเมืองอุดรธานี

4. ประชากร

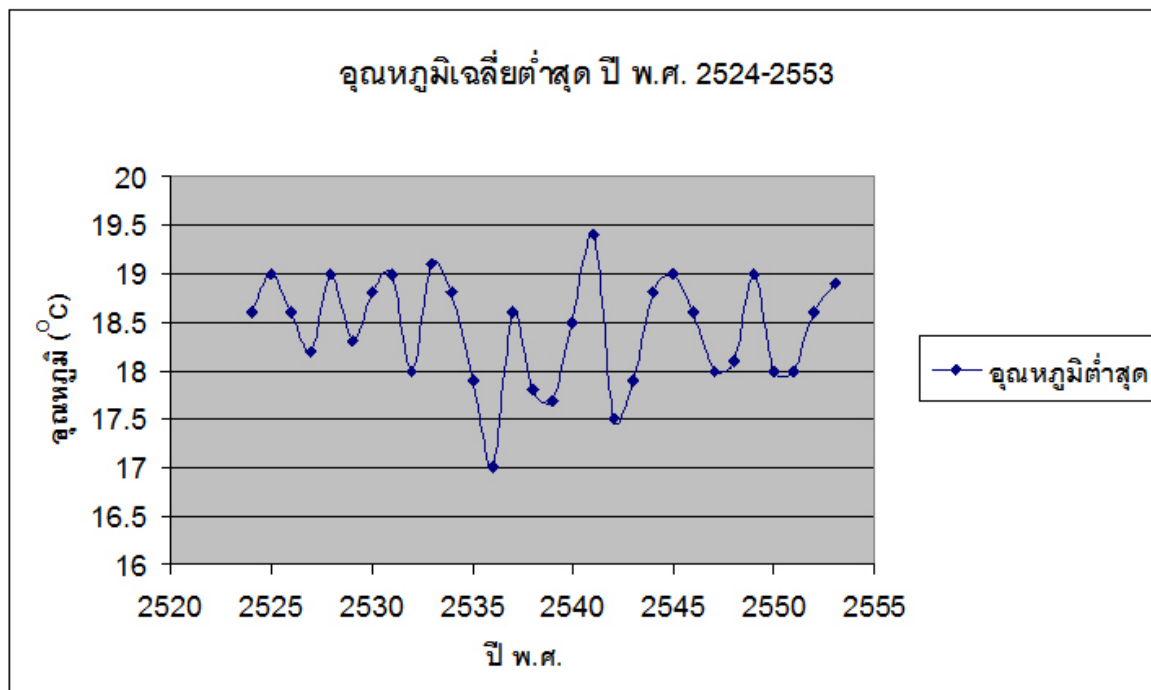
ปัจจุบันจำนวนประชากรของจังหวัดอุดรธานีมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น แต่จำนวนประชากรในเขตเทศบาลนครอุดรธานีกลับมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2543 จำนวนประชากรในเขตเทศบาลนครอุดรธานีมี 155,689 คน แต่ในปี 2556 มีประชากร 134,377 คน (เทศบาลนครอุดรธานี, 2556) ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความหนาแน่นของประชากรในเขตเมือง ทำให้ชนชั้นกลางบางกลุ่มย้ายออกไปอาศัยอยู่ในพื้นที่ชานเมือง

5. สภาพภูมิอากาศ

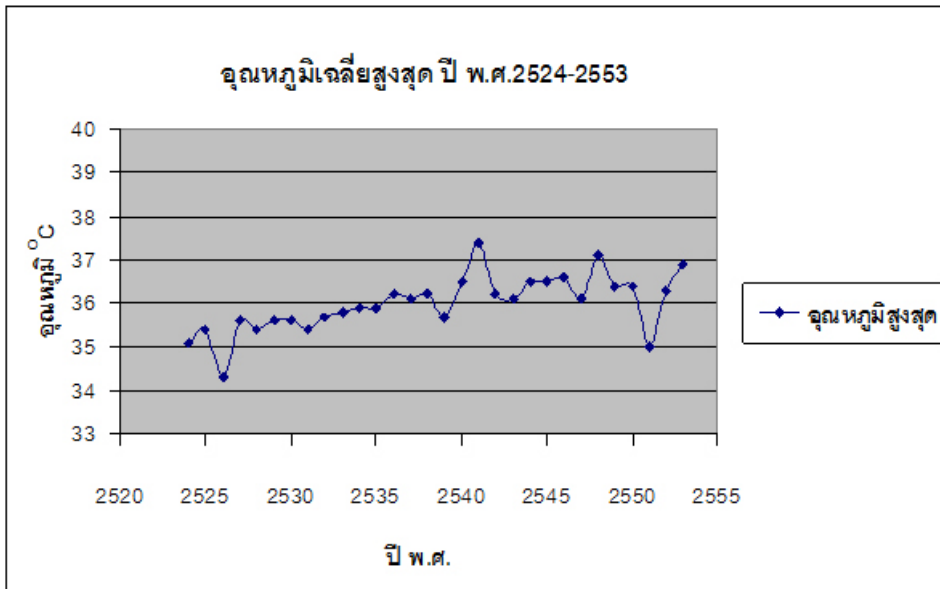
สภาพภูมิอากาศในเมืองอุดรธานีสามารถแบ่งฤดูกาลของจังหวัดอุดรธานี แบ่งได้ 3 ฤดู ดังนี้

- 1) ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ที่พัดพาเอาความชื้นขึ้นมาจากมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน
- 2) ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคมถึงกุมภาพันธ์ ระยะเวลาที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งพัดพาเอาความแห้งแล้งและความหนาวเย็นจากประเทศจีนเข้ามา
- 3) ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนเมษายน เป็นช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้พัดพาความร้อนมาจากทะเลจีนใต้และอ่าวไทย ทำให้มีอากาศอบอ้าวและร้อนจัด

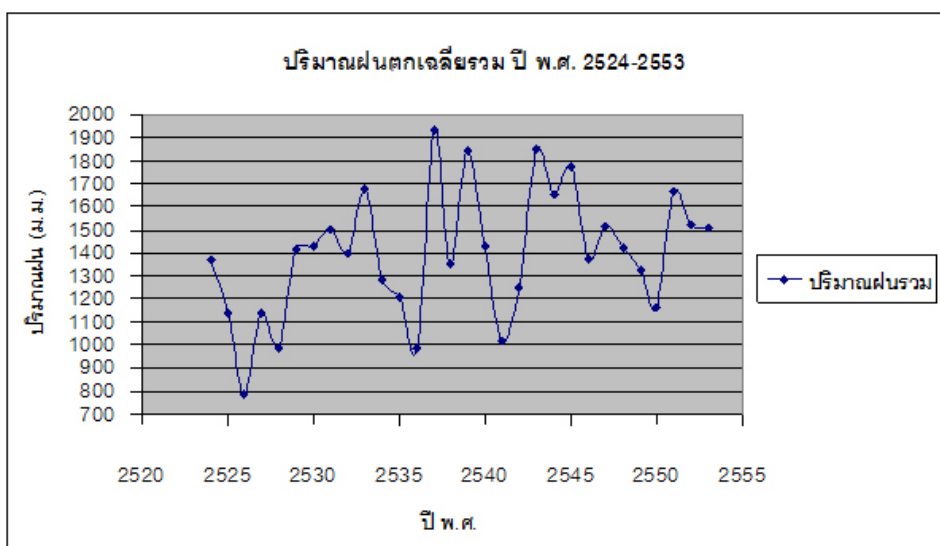
ซึ่งสามารถแสดงข้อมูลของกรมอุตุนิยมวิทยาเป็นกราฟระหว่างปี 2524-2553 ดังต่อไปนี้



กราฟที่ 1.1 อุณหภูมิเฉลี่ยต่ำสุดของอุดรธานี ปี พ.ศ.2524-2553
ที่มา: กรมอุตุนิยมวิทยา, 2554



กราฟที่ 1.2 อุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุดของอุดรธานี ปี พ.ศ.2524-2553
ที่มา: กรมอุตุนิยมวิทยา, 2554



กราฟที่ 1.3 ปริมาณฝนตกเฉลี่ยรวมของเมืองอุดรธานี ปี พ.ศ.2524-2553
ที่มา: กรมอุตุนิยมวิทยา, 2554

6. บทบาทและศักยภาพของการพัฒนาเศรษฐกิจ

อุดรธานีเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญของภาค โดยมีความได้เปรียบในด้านที่ตั้ง มีโครงข่ายคมนาคมที่มีมาตรฐานเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด และส่วนกลาง ไม่ว่าจะเป็นทางรถยนต์ ทางรถไฟ ทางอากาศ ทั้งนี้สนามบินจังหวัดอุดรธานีมีอัตราการให้บริการสูงสุดของภาคเนื่องจากที่ตั้งของจังหวัดอยู่ในศูนย์กลางการคมนาคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และอยู่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เพียง 54 กิโลเมตร จังหวัดอุดรธานีมีระบบเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับ 3 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

บทที่ 2

กระบวนการการกลายเป็นเมืองของอุดรธานี

กระบวนการกลายเป็นเมือง (Urbanization) เป็นกระบวนการการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ที่มีความสลับซับซ้อน ตามแนวความคิดการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เสนอโดย Sir William Arthur Lewis (1954) นั้นมองว่าเศรษฐกิจแบบดั้งเดิมคือชนบทหรือภาคเศรษฐกิจการเกษตร มีแรงงานส่วนเกิน ทำให้เกิดการใช้แรงงานและผลผลิตของแรงงานอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้นจึงควรมีการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ให้เป็นแบบอุตสาหกรรม โดยการเคลื่อนย้ายเอาแรงงานที่อยู่ในชนบทเข้ามาทำการผลิตในภาคเศรษฐกิจสมัยใหม่ คือ ภาคอุตสาหกรรม แนวทางในการพัฒนาเช่นนี้ได้ทำให้เกิดเมืองสมัยใหม่ขึ้น อย่างไรก็ตาม การเคลื่อนย้ายของผู้คนจากถิ่นที่ต่างๆ เข้ามารวมกันอยู่ในเมือง แม้จะช่วยให้เกิดการพัฒนาหรือเกิดความเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่ก็ได้ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ติดตามมาอีกมาก อย่างเช่น ปัญหาเรื่องสาธารณสุข ปัญหาที่อยู่อาศัย ปัญหาสังคมต่างๆ องค์การสหประชาชาติ ได้ประมาณการเอาไว้ว่าในปี ค.ศ. 2008 กว่าครึ่งหนึ่งของประชากรของโลก จะอาศัยอยู่ในเมือง (UNHABITAT, 2008)

กระบวนการกลายเป็นเมืองมีความสัมพันธ์กับปัจจัยขับเคลื่อน (Drivers) ที่สำคัญอย่างน้อย 2 ประการ คือ การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์จากที่ดินและการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ซึ่งการกลายเป็นเมือง เป็น “ปัจจัยขับเคลื่อนทางตรง” (Direct drivers) ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ และส่งผลให้เกิดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate change) (บัวพันธ์ พรหมพักพิง, 2556)

1. พัฒนาการกลายเป็นเมืองของอุดรธานี

เมืองอุดรธานีจะเป็นเมืองที่เกิดใหม่เมื่อเปรียบเทียบกับเมืองในบริเวณใกล้เคียง (121 ปี) แต่ด้วยความเหมาะสมของจุดภูมิศาสตร์ที่ตั้งและเป็นกองบัญชาการของมณฑล จำนวนประชากรของเมืองจึงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยแบ่งเป็นช่วงระยะเวลาและเหตุการณ์สำคัญที่เป็นแรงขับเคลื่อนให้เกิดการขยายตัวของเมืองได้ดังนี้

ช่วงที่ 1 ช่วงสงครามโลก (สงครามโลกครั้งที่ 2 และสงครามเวียดนาม) รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้เลือกเมืองอุดรธานีเป็น 1 ใน 9 ฐานทัพที่ใช้เป็นฐานปฏิบัติการทางอากาศเพื่อส่งเครื่องบินและกำลังสนับสนุนการรบในเวียดนามและลาว รวมถึงค่ายรามสูรสถานีตรวจจับสัญญาณวิทยุที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก ส่งผลให้เมืองอุดรธานีกลายเป็นเมืองที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว จนกระทั่งกลายเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่อันดับที่ 5 ของประเทศไทย (Goldstein, 1971 อ้างถึงใน ดารณี บัญชรเทวกุล, 2551)

ช่วงที่ 2 นโยบายทุนนิยม พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรีคนที่ 17 ได้ประกาศนโยบายเปลี่ยนนามรบเป็นสนามการค้าในปี พ.ศ. 2531 ประกอบกับนายไกรสรอน พรมวิหาม ผู้นำประเทศลาวได้ประกาศนโยบายเศรษฐกิจใหม่ชื่อว่า New Economic Mechanism (NEM) ในปี พ.ศ.2533 ทำให้เศรษฐกิจของเมืองอุดรธานีขยายตัวอีกครั้ง เนื่องจากอยู่ห่าง ชายแดนเพียง 54 กิโลเมตร และเป็นเมืองศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ได้อย่างสะดวก และรัฐบาลไทยกับรัฐบาลลาวได้ บรรลุข้อตกลงในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ถือเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งแรก ที่เชื่อมระหว่างเมืองหนองคายกับนครหลวงเวียงจันทน์

จากนโยบายดังกล่าวส่งผลให้มูลค่าการค้าระหว่างไทยและลาวเพิ่มขึ้นจาก 3,000 ล้านบาทในปี พ.ศ.2531 เป็น 111,091 ล้านบาทในปี พ.ศ.2554 และมูลค่าการค้าที่ผ่านด่าน ศุลกากรหนองคาย 46,707 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40 ของมูลค่าทั้งหมด (กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง, 2554) สินค้าส่วนใหญ่จัดส่งและขนส่งผ่านเมืองอุดรธานี ซึ่งส่งผลต่อการ ขยายตัวของเศรษฐกิจต่อเมืองอุดรธานีโดยตรง อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจและอัตราการ ขยายตัวของประชากรเมืองอุดรธานีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ภาพที่ 2.1 เปรียบเทียบเมืองอุดรธานีระหว่างอดีตและปัจจุบัน
ที่มา: <http://board.postjung.com/603764.html> (สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2556)

ช่วงที่ 3 การก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งกำหนดให้อุดรธานีเป็นเมืองสนับสนุนการเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงกับกลุ่มอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขงและเอเชียตะวันออก ซึ่งจะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า การบริการ การลงทุน และ แรงงานทักษะเป็นไปเสรี ถือเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญอีกแรงหนึ่งที่จะส่งผลต่อเมืองอุดรธานี โดยตรงเนื่องจากเป็นเมืองหน้าด่านตั้งอยู่ใกล้กับชายแดน การเคลื่อนย้ายแรงงาน และ นักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ส่งผลโดยตรงต่อการเติบโตอย่างรวดเร็วของเมืองรวดเร็ว

ทั้งนี้ จากผลการพัฒนาดังกล่าว ส่งผลให้อุตรธานีจึงเป็นเมืองที่มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับ 3 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งนี้จากผลการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนา การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) อุตรธานีจะเป็น ศูนย์บริการในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub Region Service Complex) เพื่อเป็นศูนย์กลางของการเงิน การค้ากับประเทศลาว จีน (ยูนาน) และเวียดนาม รวมทั้ง เป็นฐานการคมนาคมขนส่งออกทางอากาศ (Export Oriented Aviation Complex) เชื่อม โยงไปสู่กลุ่มประเทศอินโดจีน

2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพัฒนาของเมืองอุตรธานี

เมืองอุตรธานี ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทยของ ประเทศไทย ซึ่งมีลักษณะเป็นที่ราบสูงเหนือจากระดับน้ำทะเลประมาณ 175 เมตร และอยู่ ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย - ลาว เพียง 54 กิโลเมตร ซึ่งเป็นจุดภูมิศาสตร์ที่ตั้งเหมาะสม ส่งผลให้เมืองมีศักยภาพโดดเด่นและกลายเป็นจังหวัดศูนย์กลางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบนและประตูสู่อินโดจีน นอกจากนี้ เมืองอุตรธานียังได้รับปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนา เมืองอุตรธานีทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับ ดังนี้

2.1 ระดับภูมิภาค

2.1.1 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีเป้าหมายและพันธกิจให้ประเทศสมาชิก (พม่า, ลาว, เวียดนาม, มาเลเซีย, สิงคโปร์, อินโดนีเซีย, ฟิลิปปินส์, กัมพูชา, บรูไน และไทย) รวมตัวทางเศรษฐกิจ สร้างตลาดและฐานการผลิตร่วม อำนวยความสะดวกในการติดต่อค้าขายระหว่างกัน มีการ เคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และบุคลากรวิชาชีพต่างๆ อย่างสะดวกมากขึ้น รวมทั้ง มีการไหลเวียนของเงินทุนอย่างเสรียิ่งขึ้น ให้ความสำคัญกับประเด็นด้านนโยบายที่จะช่วย ส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก อันจะทำให้อาเซียนมีความเจริญมั่งคั่งภายในปี 2558

ทั้งนี้ได้มีการจัดทำแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบ และด้าน ประชาชน โดยด้านโครงสร้างพื้นฐานกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในแผนแม่บทฯ ให้มีการลงทุน ก่อสร้างถนน เส้นทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ รวมทั้งการเชื่อมโยง ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และโครงการท่อแก๊สและระบบสายส่งไฟฟ้าของอาเซียน ในด้าน กฎระเบียบกำหนดเป็นยุทธศาสตร์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการ ระหว่างกัน ตลอดจนการเคลื่อนย้ายบุคคลข้ามแดน โดยมุ่งเน้นพิธีการศุลกากร การตรวจ คนเข้าเมือง การกักกันพืชและสัตว์ และด้านประชาชนเพื่อช่วยเสริมสร้างการไปมาหาสู่ ระหว่างกัน โดยมีข้อกำหนดการเปิดเสรีด้านการลงทุน

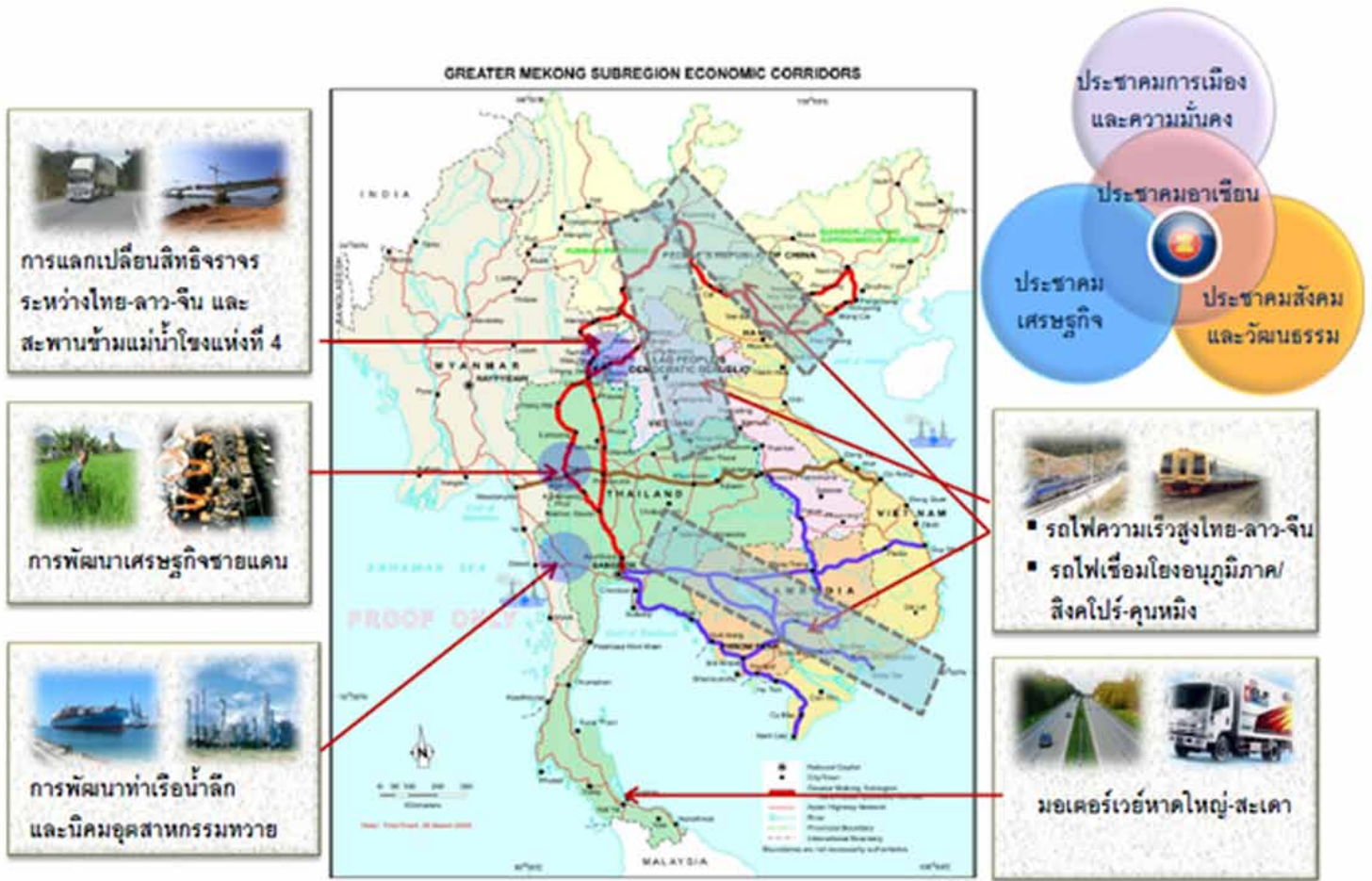
- เปิดเสรีภายใต้หลัก National Treatment ปฏิบัติต่อนักลงทุนอาเซียน เช่นเดียวกับนักลงทุนไทย
- อำนวยความสะดวกและความร่วมมือ (ข้อมูลนโยบายระหว่างรัฐ กฎระเบียบ)
- ส่งเสริมการลงทุน(โครงสร้างพื้นฐาน / SMEs / CLMV)

ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ

- 1) ขยายการส่งออกและโอกาสทางการค้า จากการยกเลิกอุปสรรคภาษีและที่มิใช่ภาษีจะเปิดโอกาสให้สินค้า เคลื่อนย้ายเสรี
- 2) คาดว่าการส่งออกไทยไปอาเซียนจะสามารถขยายตัวได้ไม่ต่ำกว่า 18 – 20% ต่อปี
- 3) เปิดโอกาสการค้าบริการ ในสาขาที่ไทยมีความเข้มแข็ง เช่น ท่องเที่ยว โรงแรมและร้านอาหาร สุขภาพ ทำให้ไทยมีรายได้จากการค้าบริการไปต่างประเทศเพิ่มขึ้น
- 4) สร้างเสริมโอกาสการลงทุน เมื่อมีการเคลื่อนย้ายเงินทุนได้เสรียิ่งขึ้น อุปสรรคการลงทุนระหว่างอาเซียน จะลดลง อาเซียนจะเป็นเขตการลงทุนที่น่าสนใจ ทัดเทียมจีนและอินเดีย
- 5) เพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทย เมื่อมีการใช้ทรัพยากรการผลิตร่วมกัน/เป็นพันธมิตรทางธุรกิจร่วมกับอาเซียน อื่น ทำให้เกิดความได้เปรียบเชิงแข่งขัน (Comparative Advantage) และลดต้นทุนการผลิต
- 6) เพิ่มอำนาจการต่อรองของไทยในเวทีการค้าโลก สร้างความเชื่อมั่นให้ประชาคมโลก
- 7) ยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศ ผลการศึกษา แสดงว่า AEC จะทำให้รายได้ที่แท้จริงของอาเซียนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 หรือคิดเป็นมูลค่า 69 พันล้านเหรียญสหรัฐ

2.1.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

GMS เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้สนับสนุนหลัก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงาน ยกย่องการค้าเสรี, การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน, การใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพและช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลกผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพื่อให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community)



ภาพที่ 2.2 การเชื่อมโยงภายในภูมิภาคตามกรอบ GMS
ที่มา: www.nesdb.go.th,2556 (สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556)

แนวทางการดำเนินงาน

โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง GMS ได้ดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการพัฒนาการค้าและการขนส่ง โดยเน้น 4 เรื่องหลัก ๆ ได้แก่

- 1) การสร้างความเข้มแข็งด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS)
- 2) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระดับประเทศและอนุภูมิภาค GMS เพื่อลดอุปสรรคทางด้านกฎระเบียบ และต้นทุนด้านค่าใช้จ่ายและเวลา
- 3) การจัดตั้งองค์กร/สถาบันผู้เชี่ยวชาญในการสนับสนุนการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า
- 4) การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในอนุภูมิภาค

ทั้งนี้ โครงการพัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ในปัจจุบันส่วนใหญ่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา หลายแขนง สะพานข้ามแม่น้ำโขง โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทางถนนตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว (ภาคผนวก:

- 1) ได้แก่
 - 1) แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)
 - 2) แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)
 - 3) แนวใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)



ภาพที่ 2.3 แนวระเบียงเศรษฐกิจ GMS Economic Corridors

ที่มา: <http://www.bot.or.th/Thai/EconomicConditions/AsianEconomies/GMSProject>

(สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556)

2.1 ระดับประเทศ

จากการเปลี่ยนแปลงของพัฒนาระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาคส่งผลให้ประเทศไทยจะต้องเผชิญกับกระแสการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและซับซ้อนมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นทั้งโอกาสและความเสี่ยงต่อการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะข้อผูกพันที่จะเป็นประชาคมอาเซียนในปี 2558 จึงจำเป็นต้องนำภูมิคุ้มกันที่มีอยู่พร้อมทั้งเร่งสร้างภูมิคุ้มกันในประเทศให้เข้มแข็งขึ้นมาใช้ในการเตรียมความพร้อมให้แก่คน สังคม และระบบเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถปรับตัวรองรับผลกระทบจากการส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ

2.2.1 ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

“ประเทศไทยเป็นสมาชิกที่เข้มแข็งและสนับสนุนคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนอาเซียนร่วมกัน”

วิสัยทัศน์ของประเทศไทยในการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการเตรียมการรองรับผลกระทบและแผนการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม โดยกำหนดเป็นยุทธศาสตร์พัฒนา 8 ยุทธศาสตร์ (ภาคผนวก: 2) ดังรูปภาพต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558



ภาพที่ 2.4 ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558

ที่มา: www.nesdb.go.th,2556 (สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556)

อนึ่ง ประเด็นเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการพัฒนา ก่อนการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนปี 2558 โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ คือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เพื่อแก้ไขปัญหาประสิทธิภาพของระบบคมนาคมขนส่งของประเทศที่เป็นต้นทุนสำคัญของธุรกิจ และเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับประชาชนในการเดินทาง รวมทั้งเป็นการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศอาเซียน ดังนี้

1) พัฒนาระบบทางหลวงภายในเชื่อมโยงกับทางหลวงอาเซียนผ่าน 8 ด้านสำคัญ(แม่สาย เชียงของ หนองคาย มุกดาหาร แม่สอด อร์ญประเทศ ปาดังเบซาร์ และสะเดา) และด้านที่มีศักยภาพอีก 3 ด้าน (นครพนม ช่องจ่อม บ้านพุน้ำร้อน)



ภาพที่ 2.5 ระบบทราเวลภายในเชื่อมโยงกับทราเวลอาเซียนผ่าน 8 ด้านสำคัญ
ที่มา: สำนักวางแผนนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2556

- 2) ถนนมอเตอร์เวย์บางใหญ่-กาญจนบุรี เพื่อรองรับการเชื่อมโยงท่าเรือทวาย
- 3) รถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง ระยะทาง 2,563 กม. เพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักและเมืองเศรษฐกิจของประเทศไทย และกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย
 - สายเหนือ: กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่
 - สายตะวันออกเฉียงเหนือ : กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย
 - สายตะวันออก: กรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง
 - สายใต้: กรุงเทพฯ-หัวหิน-ปาดังเบซาร์



ภาพที่ 2.6 เส้นทางรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง
ที่มา: สำนักวางแผนนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, (2556)

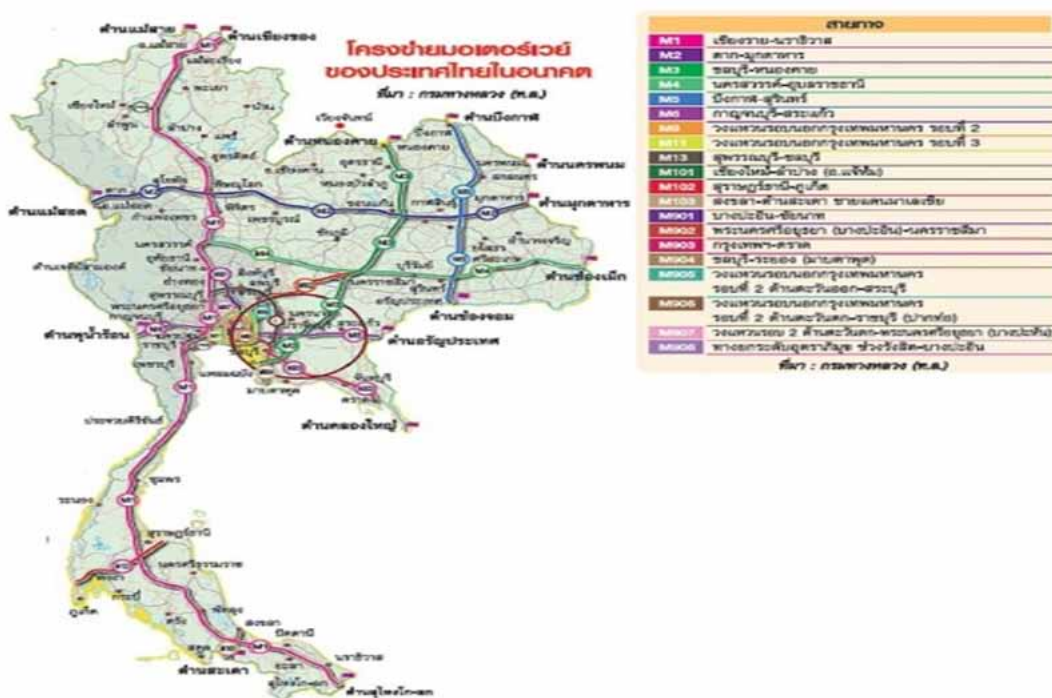
4) พัฒนาระบบรถไฟทางคู่ 6 เส้นทาง ระยะทาง 873 กิโลเมตร ซึ่งวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างเป็นการเสริมระบบการขนส่งสินค้าและบริการ รวมทั้งขนส่งมวลชนของ รวมทั้งพัฒนาประสิทธิภาพด้านที่เป็นประตูเชื่อมโยงการค้าอาเซียน และเร่งรัดการลดทอนความตึงเครียดการขนส่งสินค้าข้ามแดน ประกอบด้วย

- ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร
- ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 118 กิโลเมตร
- ช่วงมาบตาพาด-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร
- ช่วงนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน ระยะทาง 165 กิโลเมตร
- ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 185 กิโลเมตร
- ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร



ภาพที่ 2.7 ระบบรถไฟฟ้าคู่ 6 เส้นทาง
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, (2556)

5) โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ใหม่ (อนาคต) เพื่อให้โครงข่ายเชื่อมการเดินทางระหว่างภูมิภาค ส่งเสริมการขนส่งสินค้าในประเทศและประตูการค้าที่ด้านชายแดนรอยต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน



ภาพที่ 2.8 โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ของประเทศไทยในอนาคต
ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, (2556)

2.2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) จึงต้องมีการกำหนดประเด็นการพัฒนาสำคัญเพื่อเป็นกรอบการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างเหมาะสม โดยเป็นแนวคิดที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8-10 โดยยังคงยึดหลัก “ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” ที่ให้ “คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา” และ “สร้างสมดุลการพัฒนา” ในทุกมิติ และวิสัยทัศน์ ประเทศไทยในระยะ 5 ปีข้างหน้า คือ “สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง” โดยมีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ มี 6 ประการ คือ

- 1) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม
- 2) ยุทธศาสตร์การพัฒนากนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน
- 3) ยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน
- 4) ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ สู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน
- 5) ยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม
- 6) ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ทั้งความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคกับภูมิภาคอาเซียน ตลอดจนทั้งการใช้ประโยชน์จากศักยภาพการเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคใกล้เคียง ให้มีความแน่นแฟ้นมากขึ้นในทุกมิติ

อนึ่ง ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ที่ 5 กล่าวถึง “การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม” ได้ให้ความสำคัญกับประเด็นต่างๆ เช่น การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ การพัฒนาฐานลงทุนโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับอนุภูมิภาคเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านสำหรับประเทศไทย ที่ตั้งอยู่ในจุดสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของภูมิภาค ก็ได้มีบทบาทสำคัญในการผลักดันความเชื่อมโยงในภูมิภาคมาโดยตลอด ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1: แสดง 9 แนวทางภายใต้ยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและความมั่นคงในภูมิภาค 9

9 แนวทาง การพัฒนา	กรอบอนุภูมิภาค		อาเซียน	อาเซียน+เอเปค	ปัจจัยสนับสนุน
	เชื่อมโยง การขนส่ง/โล จิสติกส์ โดย พัฒนาบริการ คน ปรับปรุง กฎระเบียบที่ เกี่ยวข้อง	พัฒนาฐานการ ผลิต/ลงทุน ตาม แนวพื้นที่พัฒนา เศรษฐกิจ (Economic corridors) และ พัฒนาเศรษฐกิจ ชายแดน	สร้างความพร้อม เข้าสู่ประชาคม อาเซียน โดยพัฒนา คนในสาขาการผลิต, ศูนย์กลางการให้ บริการสุขภาพและ การศึกษา	เข้าร่วมเป็นภาคี ความร่วมมือ อย่างสร้างสรรค์ ทั้งกรอบปัจจุบัน และที่เป็นทาง เลือก	ปรับปรุงและ สร้างความเข้ม แข็งของภาคี การพัฒนาใน ท้องถิ่น
ประเด็น การพัฒนา ร่วม	สร้างความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจในภูมิภาคด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์/เคลื่อนย้ายแรงงาน/ส่งเสริมแรงงานไทยใน ดปท.				
	ป้องกันภัยจากการก่อการร้ายและอาชญากรรม ยาเสพติด ภัยพิบัติ และการแพร่ระบาดของโรคภัย				
	เสริมสร้างความร่วมมือที่ดีในการสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมีจริยธรรม ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม				
	สนับสนุนการเปิดการค้าเสรีและกำหนดแนวทางป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้น				

ที่มา: <http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p11/plan11.pdf>, (สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556)

ทั้งนี้ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ที่ 5 นี้ มีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ ต่อการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค

5.1 การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ

มุ่งพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน/เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ /การเดินเรือชายฝั่ง ตลอดจนการพัฒนาด้านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนที่รวดเร็ว โดยใช้ศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในทุกแนวพื้นที่เศรษฐกิจที่มีอย่างสูงสุด โดยมีการบูรณาการแผนยุทธศาสตร์ที่สามารถนำไปสู่การเชื่อมโยงในภาพรวมของประเทศและการเชื่อมโยงในแต่ละแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละอนุภูมิภาคและระหว่างอนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน

5.2 การพัฒนาฐานลงทุนโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับอนุภูมิภาค และภูมิภาค

อาเซียน มุ่งเน้นความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ให้เป็นฐานการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การเกษตร และการท่องเที่ยว พัฒนาเขตเศรษฐกิจ ชายแดนและเมืองชายแดน รวมทั้งบูรณาการแผนพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้ บรรลุประโยชน์ร่วมกันทั้งด้านความมั่นคงและเสถียรภาพของพื้นที่ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ ที่สามารถสนองตอบการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ

2.3 ระดับท้องถิ่น

2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู บึงกาฬ)

บทบาทและแนวทางการพัฒนาของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน ในการเป็นฐานเศรษฐกิจและบริการหลักในด้านต่างๆ ที่สำคัญของประเทศ และพร้อมที่จะพัฒนาเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียนได้อย่างสอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละเมือง ทั้งนี้ การพัฒนาที่ผ่านมาจะเป็นในรูปแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการขยายตัวด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการเกษตร โดยพัฒนาด้านการค้าชายแดน ส่งเสริมการค้า การลงทุน เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าทางการเกษตร รวมทั้งพัฒนาบุคลากรเพื่อเตรียมความพร้อม เข้าสู่ประชาคมอาเซียนโดยมีวิสัยทัศน์ คือ

“ เป็นประตูการค้า และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในกลุ่มน้ำโขง “

1) เป้าประสงค์ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดฯ

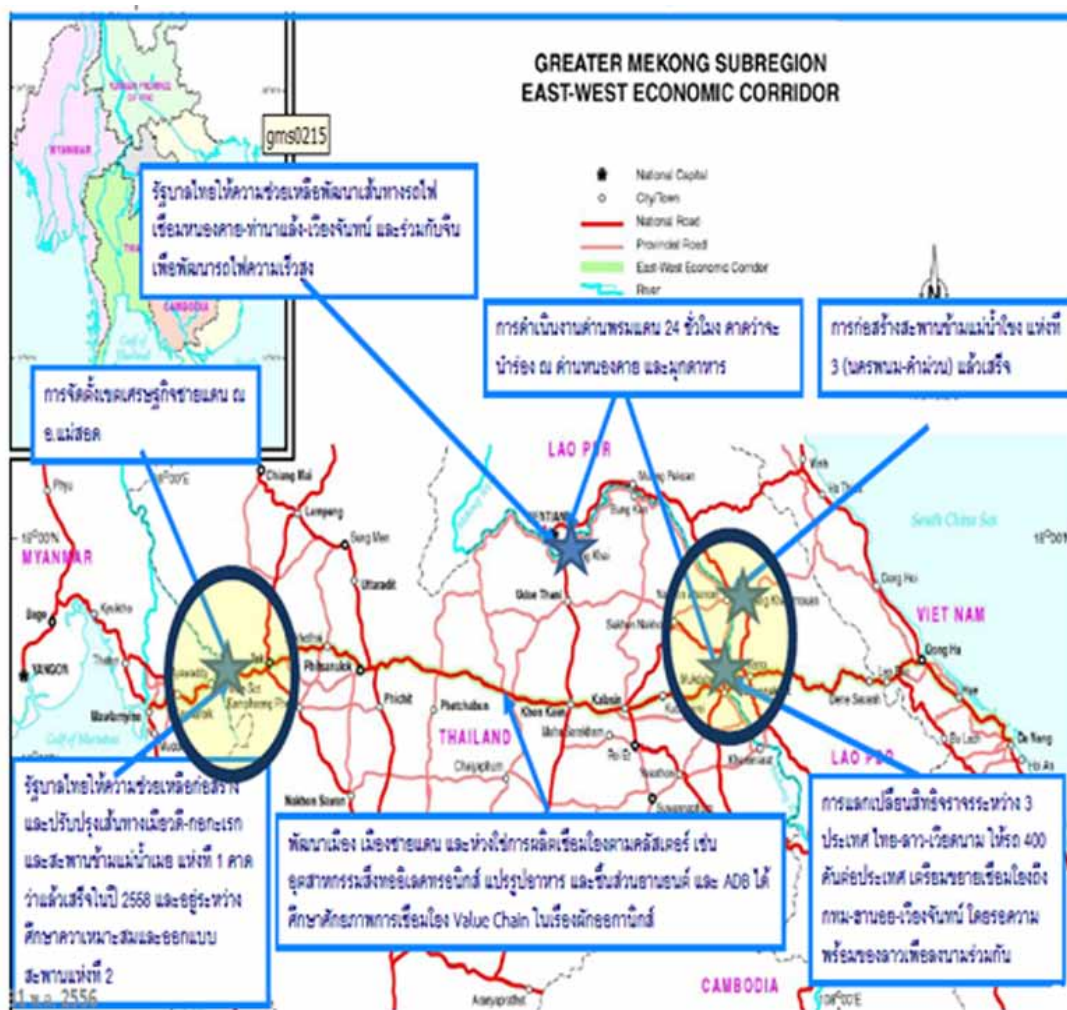
- เพื่อผลิตสินค้าทางการเกษตรให้ได้มาตรฐาน และแปรรูปสินค้าเพื่อเพิ่มมูลค่า
- เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวและสร้างมูลค่าเพิ่มจากการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
- เพื่อเพิ่มศักยภาพการค้าชายแดนและเปิดโอกาสในการลงทุน

2) ประเด็นยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1

จากวิสัยทัศน์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ข้างต้น เพื่อให้ การพัฒนากลุ่มจังหวัดเป็นไปตามกรอบวิสัยทัศน์กลุ่มจังหวัดฯ จึงได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ ในการพัฒนากลุ่มจังหวัด ดังนี้

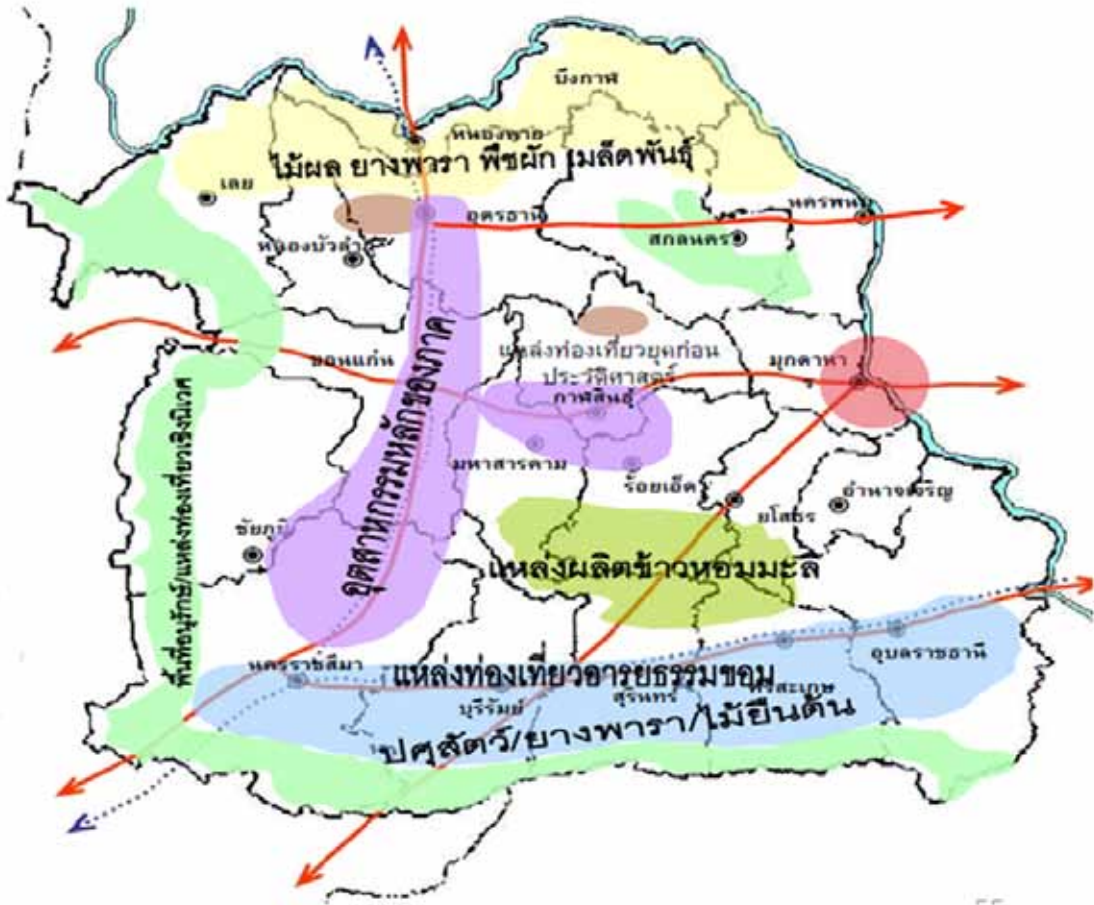
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การยกระดับการค้า การผลิตสินค้าทางการเกษตร
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การเพิ่มศักยภาพการค้าชายแดน เพื่อรักษาฐานรายได้เดิมและ สร้างฐานใหม่ให้กับภาคอีสาน

ทั้งนี้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ยังได้รับอิทธิพลจากกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน คือเส้นทางคมนาคมทางถนนตาม แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่านสปป.ลาว บนเส้นทาง R 9 ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทย และไปสู่สหภาพพม่า หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน โดยมีระยะทางรวมประมาณ 1,450 กิโลเมตร นอกจากนี้มีจุดที่เชื่อมต่อกับเส้นทางในแนวเหนือ-ใต้หลายเส้นทาง ซึ่งรวมถึงเส้นทางหนองคาย-กรุงเทพฯ-หนองคาย จึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นทางเปิดไปสู่ท่าเรือสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย



ภาพที่ 2.9 การเชื่อมโยงภายในภูมิภาคตามแนว EWEC
ที่มา: www.nesdb.go.th,2556 (สืบค้นเมื่อ 14ธันวาคม 2556)

นอกจากนี้บทบาทของภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังคงเป็นฐานอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารและเอทานอลของประเทศ (นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี) เพื่อรักษาฐานรายได้เดิมและสร้างฐานใหม่ให้กับภาคอีสาน



ภาพที่ 2.10 บทบาทภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ที่มา: สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ, 2556

2.3.2 อุดรธานี

ปัจจุบันอุดรธานีกำลังจะก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และซึ่งกำหนดให้อุดรธานี เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการกับกลุ่มประเทศอินโดจีน และการกระจายสินค้าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยเชื่อมโยงกับด่านการค้าชายแดนหนองคายบริเวณท่าเสด็จ ด่านการค้าชายแดนจังหวัดนครพนม และด่านการค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร

ทั้งนี้แผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาจังหวัดอุดรธานี (2557-2560) โดยมีวิสัยทัศน์ คือ เมืองน่าอยู่ ศูนย์กลางอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และประกอบไปด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) การสร้างความเข้มแข็งในสังคม เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมและเทคโนโลยี
- 2) การพัฒนาผลผลิตทางการเกษตรให้ได้มาตรฐานในรูปแบบเกษตรปลอดภัย
- 3) การพัฒนาศักยภาพการค้าการลงทุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
- 4) การพัฒนาการท่องเที่ยว การบริการและศิลปวัฒนธรรม
- 5) การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน
- 6) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการบริหารงานจัดการภาครัฐ

บทที่ 3

ผลกระทบจากการพัฒนาเมืองอุดรธานี

เมืองอุดรธานี เป็นเมืองที่มีความได้เปรียบในด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้งที่เหมาะสม ทำให้เป็นชุมทางของการขนส่งคมนาคมของอีสานเหนือ ประกอบกับ ได้รับอิทธิพลจากแผนการพัฒนาทั้งในระดับประเทศและนอกประเทศซึ่งส่งผลกระทบต่อเมืองใน 2 ด้าน คือ ด้านบวกและด้านลบ ดังรายละเอียดต่อไป

3.1 ผลกระทบด้านบวก

ปัจจุบันอุดรธานี ได้รับอิทธิพลจากแผนการพัฒนาต่างๆ เช่น AEC และGMS เป็นต้น ซึ่งส่งผลให้เกิดการไหลเวียนของสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงาน ที่มีการไหลเวียน โดยภาคธุรกิจสามารถย้ายการลงทุนได้อย่างอิสระทำให้เกิดผลด้านบวก ดังนี้

1) ด้านเศรษฐกิจ เมืองอุดรธานีที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนามูลค่าการค้าสูงขึ้น เนื่องจากการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศลาวมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 3,000 ล้านบาทในปี พ.ศ.2531 เป็น 111,091 ล้านบาทในปี พ.ศ.2554 และมูลค่าการค้าที่ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย 46,707 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40 ของมูลค่าทั้งหมด (กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง, 2554 อ้างถึงใน บัวพันธ์ พรหมพักพิง, 2556) โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ต้องขนส่งผ่านเมืองอุดรธานี ซึ่งส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจต่อเมืองอุดรธานีโดยตรง อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอัตราการขยายตัวของประชากรเมืองอุดรธานีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการค้าส่งและค้าปลีก (เศรษฐกิจหลักของเมือง) ที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ซึ่งมีมูลค่าสูงสุด 16,517 ต่อปี

นอกจากนี้ เมืองอุดรธานียังได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการ เพื่อเข้ามาลงทุน โดยเฉพาะด้านการค้าและบริการเพื่อตอบสนองต่อการขยายตัวทางธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ เช่น โครงการลุมพินี เพลส ยูดี-โพศรี จำนวน1,373 ยูนิต ขายในราคาเริ่มต้น 1.29 ล้านบาท และโครงการ Aspire อุดรธานี จาก บมจ.เอพี (ประเทศไทย) จำนวน 413 ยูนิต อีกทั้งผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่อาศัยจากส่วนกลางได้เข้าไปลงทุนพัฒนาที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยโครงการแนวราบภายใต้การพัฒนาของนักพัฒนาท้องถิ่นส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณถนนมิตรภาพ-ถนนบุญยาราหาร (วงแหวนรอบเมือง)

ทั้งนี้สำนักงานคลังจังหวัดอุดรธานี คักยภาพด้านรายได้ของประชากรที่ปรับตัวสูงขึ้น โดยใน ปี 2543-2554 อยู่ที่ 11% โดยคนอุดรธานีมีรายได้รวมต่อครอบครัวเฉลี่ย 22,017 บาท (คนขอนแก่นมีรายได้รวมต่อครอบครัวเฉลี่ย 16,030บาท) และGPP มวลรวมของอุดรธานี ในปี2555 และว่ามีมูลค่า 75,793 ล้านบาท ซึ่งจัดอยู่ในลำดับที่ 4 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2) **ด้านโครงสร้างพื้นฐาน** เพื่อรองรับการใช้งานของประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองอุดรธานีให้มีความสุขและสะดวกสบายขึ้นกว่าในอดีต โดยเป็นบริการที่รัฐหรือเอกชนลงทุนจัดบริการในเรื่องความจำเป็นพื้นฐานไปยังผู้ใช้บริการถึงที่อยู่อาศัยให้ครอบคลุม เช่น ระบบการศึกษา ระบบสาธารณสุข ระบบพลังงาน ระบบการจัดการน้ำ ระบบสื่อสาร ระบบจำกัดขยะ เป็นต้น

3) **การคมนาคมและขนส่ง** การพัฒนาระบบการคมนาคมและขนส่งของประเทศเพื่อตอบสนองต่อแผนการพัฒนาในการเชื่อมการเดินทางระหว่างภูมิภาค ส่งเสริมการขนส่งสินค้าในประเทศและประตูการค้าที่ด่านชายแดนรอยต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่นรถไฟความเร็วสูง (สายตะวันออกเฉียงเหนือ : กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย) ,ระบบรถไฟทางคู่ ,โครงการก่อสร้างมอเตอร์เวย์ใหม่ (ชลบุรี-หนองคาย) และการขยายสนามบินนานาชาติอุดรธานี ส่งผลให้ระบบการคมนาคมและขนส่งของเมืองอุดรธานีมีความสุขสะดวกและรวดเร็วขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อการลงทุน ดังคำกล่าวต่อไปนี้

“ภายใต้ภูมิภาคอาเซียนในอนาคตเมืองอุดรธานีจะกลายเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนหรือเรียกว่าศูนย์กลางการค้าอนุภาคลุ่มน้ำโขง ที่เน้นการขยายตัวทางด้านตลาดและเป็นผู้นำด้าน Logistic และการท่องเที่ยวแห่งอนุภาคลุ่มน้ำโขง”

ประธานหอการค้าจังหวัดอุดรธานี, สัมภาษณ์ 31 ตุลาคม 2556

3.2 ผลกระทบด้านลบ

การพัฒนาและขยายตัวของเมืองอุดรธานีส่งผลให้จำนวนประชากรของเขตเมืองอุดรธานีมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจาก เมื่อพัฒนาตามแผนการดำเนินงานทั้งระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และภูมิภาคใกล้เคียง ที่ต้องการเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วมกัน (Single market and production base) ให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินทุนอย่างเสรี ส่งผลให้จำนวนประชากรของเขตเมืองอุดรธานีมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดผลด้านลบ ดังนี้

1) **ด้านสิ่งแวดล้อม** การพัฒนาของเมืองอุดรธานี ทำให้การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว รวมทั้งจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการรุกรานพื้นที่สาธารณะ และมีความต้องการบริการสุขภาพการก็เพิ่มมากขึ้นทุกทางไม่ว่าจะเป็นเรื่องอาหาร ที่อยู่อาศัย พลังงาน ขึ้นทำให้ในปัจจุบันเกิดปัญหาความเสื่อมโทรมสิ่งแวดล้อม เช่น ปัญหาน้ำเน่าเสีย ปริมาณพื้นที่สีเขียวลดลง พื้นที่ป่าลดลง และความเสื่อมโทรมของดิน เป็นต้น

2) **ด้านการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน** การพัฒนาของเมืองอุดรธานี ทำให้การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว แต่ไม่มีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับรูปแบบของผังเมืองรวม และพบว่ามีกรบุกกรพื้นที่สาธารณะ โดยเฉพาะพื้นที่ป่าและพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งเป็นพื้นที่รองรับน้ำตามธรรมชาติของเมือง ทำให้เกิดผลกระทบต่อเมืองมากขึ้น ดังคำกล่าวต่อไปนี้

“จากการบังคับใช้ผังเมืองแบบไร้ทิศทาง ก่อให้เกิดปัญหาการระบายน้ำส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขังในเขตเมือง อันเนื่องมาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่ถูกต้อง”

รองนายกเทศมนตรีนครอุดรธานี, สัมภาษณ์ 1 พฤศจิกายน 2556

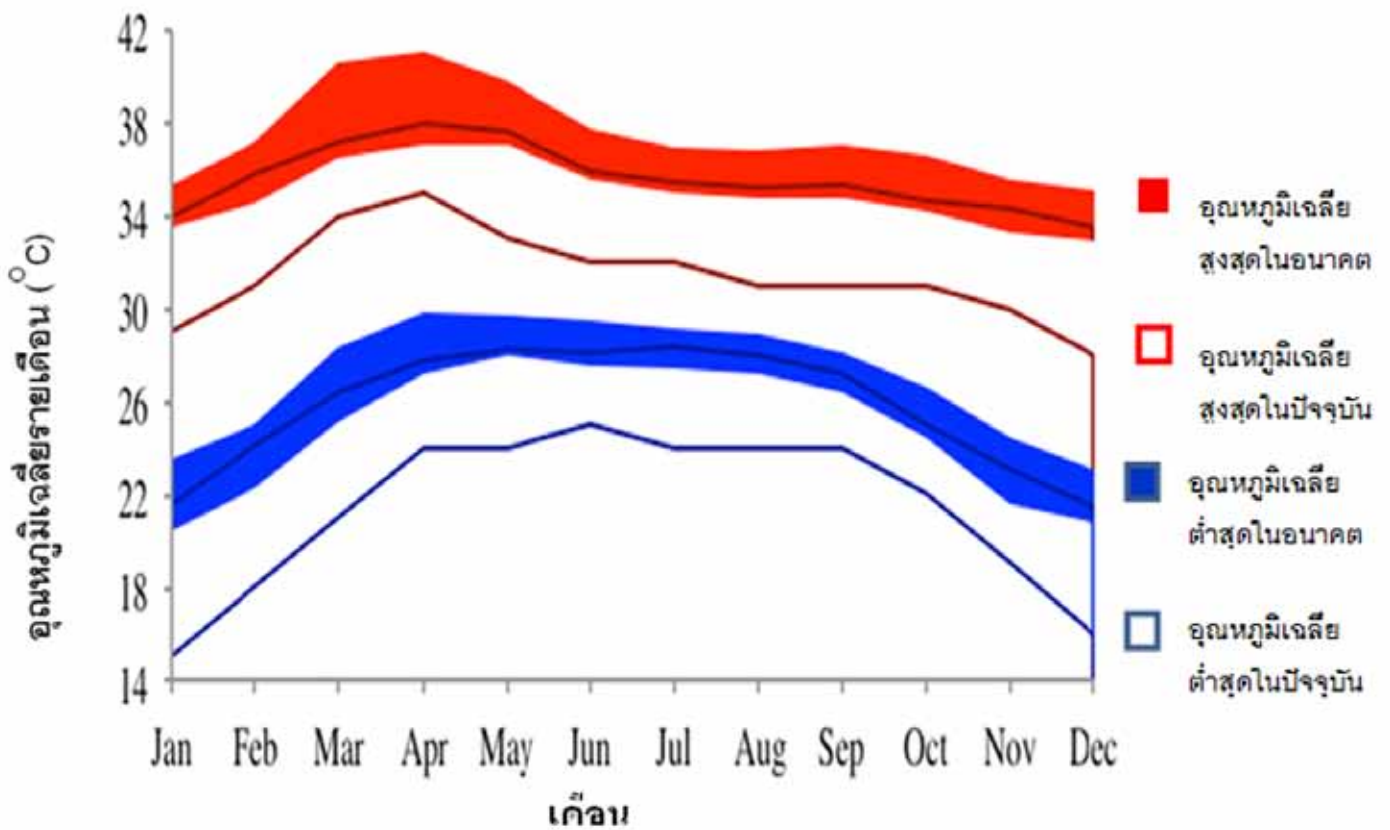
3) **ด้านสังคม** การขยายตัวของเมืองอุดรธานีเป็นไปอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เมืองทำให้มีการอพยพจากบุคคลภายนอกเข้ามาสู่เมืองเพื่อทำงาน ประกอบกิจการ และท่องเที่ยว ทำให้สังคมเกิดการเปลี่ยนแปลง ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาชุมชนแออัด ความยากจน อาชญากรรม ยาเสพติด เป็นต้น

4) **ด้านการขาดแคลนน้ำ** การพัฒนาของเมืองอุดรธานี ทำให้การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว รวมทั้งจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ทำให้มีความต้องการน้ำมากขึ้น แต่ในขณะเดียวกันแหล่งน้ำของเมืองอุดรธานีมีเพียงแหล่งเดียว ส่งผลให้ในอนาคตอาจเกิดปัญหาขาดแคลนน้ำ

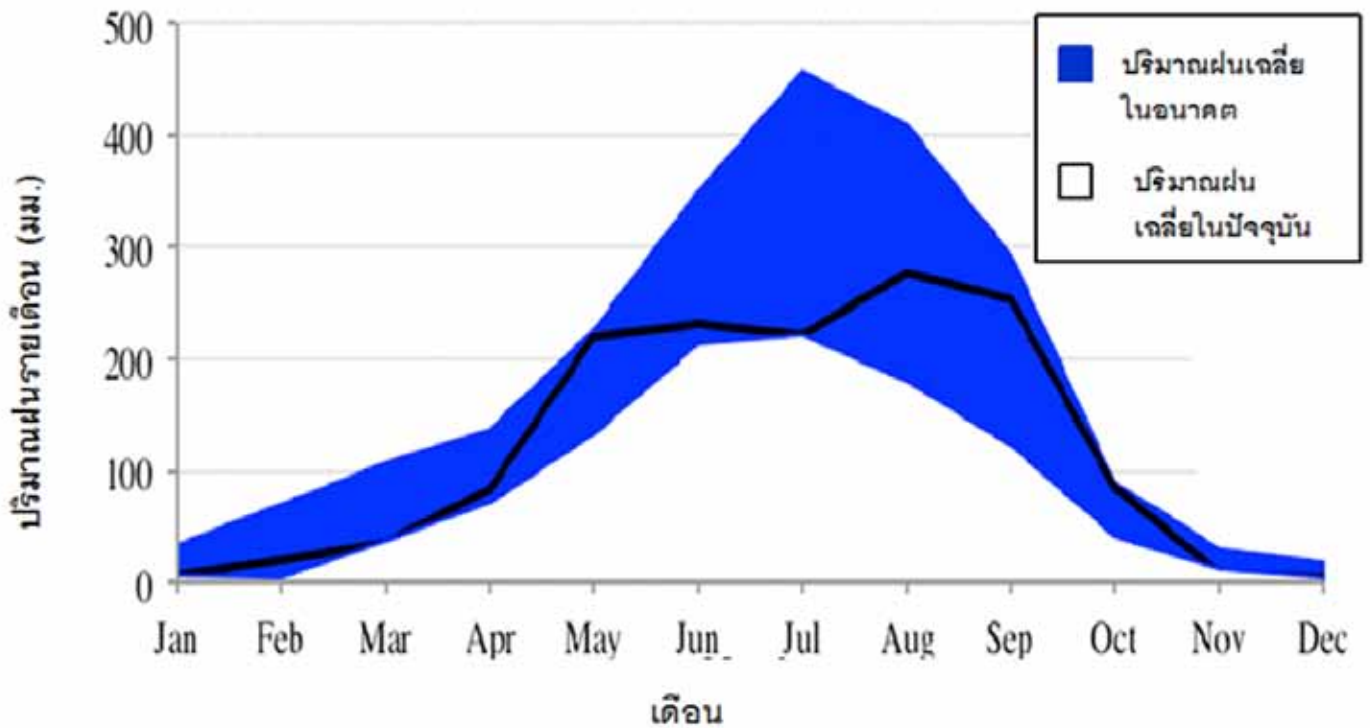
5) **ด้านขยะ** การขยายตัวของเมืองทำให้มีประชากรในเมือง (ทั้งตามระเบียบราชการและประชากรแฝง) มีจำนวนมากขึ้น ทำให้ปริมาณขยะเพิ่มขึ้นกว่าในอดีต แต่ขีดความสามารถไม่เพียงพอที่จะรองรับขยะที่ผลิตมาจากครัวเรือนในเทศบาล และพื้นที่ใกล้เคียงอื่นๆ ไม่เพียงพอ เนื่องจากแหล่งกำจัดขยะของเมืองแห่งเดียวกัน

6) **ด้านจราจร** ซึ่งการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อเชื่อมโยงกับเพื่อนบ้าน ซึ่งมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว การค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เมืองอุดรธานีเริ่มมีปัญหาด้านความหนาแน่นของปริมาณรถยนต์และปัญหาการจราจร แต่เนื่องจากขาดการวางระบบผังเมืองที่ดี และการดำเนินงานเพื่อขยายและการปรับปรุงถนน ไม่อาจจะรองรับจำนวนพาหนะขนาดยานได้ทัน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อีกทั้งยังเกิดความสูญเสียในทางเศรษฐกิจแล้ว ยังทำให้เกิดความเสี่ยง

อนึ่ง จากการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของเมืองอุดรธานีเป็นไปอย่างรวดเร็ว และไร้ทิศทาง ทำให้เมืองต้องได้รับผลกระทบหลายประการ โดยเฉพาะปัญหาสำคัญของเมืองในปัจจุบัน คือ ประเด็นการใช้ประโยชน์ที่ดิน การบริหารจัดการน้ำ และปัญหาน้ำท่วม ทั้งนี้เมื่อเมืองต้องประสบกับปัญหาการเปลี่ยนแปลงด้านสภาพภูมิอากาศซึ่งเป็นปัญหาสำคัญในปัจจุบันและอนาคตทำให้เพิ่มความรุนแรงปัญหาของเมืองเพิ่มขึ้น ซึ่ง ISET-International ได้คาดการณ์สถานการณ์หรือแนวโน้มในอนาคตของเมืองอุดรธานีของ โดยนำแบบจำลองการคาดการณ์ในอนาคต GCM ประเทศไทย มารวมผลกับ the Mekong River Corridor ซึ่งรวมเมืองอุดรธานี ในช่วงปี ค.ศ. 2045-2065 (พ.ศ. 2588-2608) โดยสามารถแสดงข้อมูลเป็นกราฟต่อไปนี้



กราฟที่ 3.1 แสดงอุณหภูมิเฉลี่ยของอุดรธานีเทียบระหว่างข้อมูลปัจจุบันและอนาคตปี 2045-2065
ที่มา: ISET-International, 2555



กราฟที่ 3.2 แสดงปริมาณฝนเฉลี่ยของอุดรธานีเทียบระหว่างข้อมูลปัจจุบันและอนาคตปี 2045-2065
ที่มา: ISET-International, 2555

ทั้งนี้หากเมืองอุดรธานีต้องเผชิญกับปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเมืองเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะปัญหาการขาดแคลนน้ำและน้ำท่วม ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

- **ปัญหาการขาดแคลนน้ำ**

เมืองอุดรธานี ตั้งอยู่ในสถานที่ที่มีแหล่งน้ำ ได้แก่ หนองน้ำ และลำห้วยต่างๆ หลายแห่ง ต่อมาเมื่อเมืองมีการขยายตัว จำนวนประชากรจึงย้ายถิ่นเข้ามาเพิ่มขึ้น แต่ทางกลับกันแหล่งเก็บน้ำสำหรับการผลิตน้ำประปา แจกจ่ายให้แก่หน่วยราชการ ผู้ประกอบการค้าและผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในเมืองมีเพียงแหล่งเดียว ได้แก่ เขื่อนห้วยหลวง สำหรับน้ำของเขื่อนห้วยหลวงนอกจากจะใช้สำหรับผลิตน้ำประปา แจกจ่ายให้แก่หน่วยราชการ ธุรกิจอุตสาหกรรม และผู้ที่อยู่อาศัยในเมืองแล้ว ยังต้องจัดสรรน้ำส่วนหนึ่ง สำหรับการเกษตร

อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของเมืองทำให้มีความต้องการในการใช้น้ำเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประเด็นปัญหาเรื่องความไม่เพียงพอของน้ำยังเป็นประเด็นสำคัญ ทั้งนี้หากในอนาคตเกิดอากาศมีการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีความแปรปรวน ซึ่งอาจทำให้ฝนตกลงจะทำให้ปัญหาการขาดแคลนน้ำ เช่น กรณี ปี พ.ศ.2555 ช่วงเดือนธันวาคม 2555 ที่ผ่านมามีน้ำเพียง 40 ล้าน ลบ.ม. จากความจุเขื่อน 135 ล้าน ลบ.ม. ทำให้ต้องมีการประกาศงดปล่อยน้ำในการทำเกษตรกรรม (สำหรับการทำนาปรัง) เพื่อเก็บกักน้ำไว้สำหรับการผลิตน้ำประปาเพื่อการอุปโภคและบริโภค

นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเพิ่มขึ้นของประชากรของเมืองอุดรธานี ยังส่งผลให้เกิดการลักลอบปล่อยน้ำเสียของครัวเรือน ชุมชน ภาคการเกษตร และภาคส่วนอื่นๆ ของเมืองก็มีส่วนในน้ำเสียออกมาสู่ธรรมชาติและปนเปื้อนกับแหล่งน้ำ เนื่องจากไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียรวมอย่างครอบคลุม ซึ่งในอนาคตนโยบายของรัฐมีนโยบายสนับสนุนโครงการสร้างนิคมอุตสาหกรรม (บริเวณโนนสูงประมาณ 2,000 ไร่ ซึ่งคาดการณ์ว่าจะมีชุมชนเกิดขึ้นตามมาจึงจำเป็นการสนับสนุนน้ำในด้านการอุปโภคบริโภคให้กับครัวเรือนที่เพิ่มมากขึ้นในภาคครัวเรือนประมาณ 500,000 ลูกบาศก์เมตรต่อปี) และการสนับสนุนโครงการเหมืองแร่โพแทช (ซึ่งมีพื้นที่ขอประทานบัตรทำเหมืองทั้งหมด 24,500 ไร่ ใน 4 ตำบล คือ โนนสูง หนองไผ่ นาม่วง และห้วยสามพาด รวม 51 หมู่บ้าน

โดยในระยะก่อสร้างมีความต้องการใช้น้ำทั้งหมดประมาณ 290 ลบ.ม. หรือ 87,500 ลบ.ม.ต่อปี เพื่อใช้น้ำจะประกอบด้วยการใช้สำหรับคนงาน การฉีดพรมฝุ่น การล้างทำความสะอาดอุปกรณ์และอื่นๆ ในระยะดำเนินการมีความต้องการใช้น้ำสำหรับกระบวนการผลิตโพแทช การทำความสะอาดโรงงาน รวมไปถึงการใช้น้ำในสำนักงานและรดน้ำต้นไม้ รวมทั้งหมดประมาณ 724,500 ลบ.ม.) ซึ่งพื้นที่ที่ตั้งดังกล่าวอยู่ในพื้นที่เหนือเขตเมืองและห้วยหลวง ทำให้มีการปล่อยน้ำบางส่วนลงมาสู่เขื่อนห้วยหลวง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ ในอนาคตของเมือง เนื่องจากน้ำเสียมากขึ้น รวมทั้งอาจก่อให้เกิดประสพปัญหาการขาดแคลนน้ำและการแย่งชิงน้ำของเมืองอุดรธานีในอนาคต (สมพร เพ็งคำและคณะ: 2549)

• ปัญหาทั่วม

การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วเพื่อตอบสนองต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการลงทุนด้านต่างๆ เช่น การสร้างคอนโดมิเนียม หมู่บ้านจัดสรร สถานศึกษา เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการวางแผนการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเมืองที่ขาดการประเมินผลกระทบและความเหมาะสม เช่น การวางแผนก่อสร้างถนนวงแหวนรอบที่ 2 ขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รองรับการพัฒนาของเมืองและปัญหาการจราจรที่มีมากขึ้นในอนาคต ของจังหวัดอุดรธานี และพื้นที่ใกล้เคียงในกลุ่มจังหวัดอีสานตอนบนด้วย ซึ่งแนวเส้นทางการออกแบบขีดเป็นวงกลมรอบเมือง ห่างจากวงแหวนปัจจุบันประมาณ 12-15 กิโลเมตร ซึ่งจากการพัฒนาต่างๆ เหล่านี้ ทำให้ต้องมีการถมพื้นที่ และเกิดการรुक้าพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่รับน้ำตามธรรมชาติ ได้แก่ ที่นา พื้นที่ชุ่มน้ำ หรือที่รกร้างว่างเปล่าลดลง เมื่อเกิดฝนตกหนักทำให้เกิดปัญหาปัญหาการขัดขวางทางน้ำไหล ทำให้การระบายน้ำได้ยากและเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง

ทั้งนี้ หากในอนาคตเกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งทำให้ฤดูกาลคลาดเคลื่อน และฝนตกมาก เช่น กรณีปี 2543 และ ปี 2544 เกิดฝนตกหนักและมีปริมาณน้ำฝนสูงสุด ทำให้เมืองอุดรธานีประสบปัญหาน้ำท่วม ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และการดำเนินกิจกรรมต่างๆ (ข้อมูลจาก ปภ. จังหวัดอุดรธานี) ซึ่งเหตุการณ์ภัยธรรมชาติที่รุนแรงเหล่านี้ มีแนวโน้มที่จะเกิดบ่อยครั้งมากขึ้น และอาจมีความรุนแรงมากขึ้น ในอนาคต จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเมือง

ดังนั้น หากเมืองอุดรธานียังไม่มีเตรียมความพร้อมอย่างเหมาะสม เพื่อรองรับต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทั้งภายในและภายนอกประเทศกระแสการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและซับซ้อนมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นทั้งโอกาสและความเสี่ยงต่อการพัฒนาของเมือง จึงจำเป็นต้องวางแผนเพื่อสร้างความพร้อมในการรองรับจากการพัฒนาอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดความยั่งยืนต่อไป

บรรณานุกรม

- กระทรวงคมนาคม. แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศด้านการขนส่ง การพัฒนานโยบายความมั่นคงแห่งชาติของกระทรวงคมนาคม. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ http://www.eit.or.th/q_download/_2556/04022013_logistic/logistic30012013.pdf สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556
- กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง. ลงทุน 2 ล้านล้านบาทต่อเศรษฐกิจไทย. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ <http://thaipublica.org/wp-content/uploads/2013/> สืบค้นเมื่อ 6 ธันวาคม 2556
- กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม. เตรียมพร้อม SMEs สู่อีซีอีซี AECประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ <http://ejournal.dip.go.th/LinkClick.aspx?fileticket=uapnSvTnQaE%3D&tabid=36> สืบค้นเมื่อ 6 ธันวาคม 2556
- กิตติวัฒน์ รัตนดิลก ณ ภูเก็ต. สถานการณ์ในภูมิภาค ASEAN [ออนไลน์]. เว็บไซต์ <http://www.dbdacademy.com/file/saminar/2013/1/BorderTrade04.pdf> สืบค้นเมื่อ 16 ธันวาคม 2556
- ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย. รู้จักเส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียน. GMS Economic Corridors. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ <http://www.siamintelligence.com/gmc-economic-corridors/> สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2556
- เทศบาลนครอุดรธานี. 2554. แผนพัฒนาเทศบาลนครอุดรธานีระยะ 3 ปี (พ.ศ.2555-2557). อุดรธานี.
- บัวพันธ์ พรหมพักพิงและคณะ. 2556. โครงการการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และภาวะความเปราะบางทางสังคมของเมืองอุดรธานี. กลุ่มวิจัยความอยู่ดีมีสุข และการพัฒนาอย่างยั่งยืน. มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ประธานหอการค้าจังหวัดอุดรธานี. การพัฒนาและเศรษฐกิจของเมืองอุดรธานี. สัมภาษณ์ 31 ตุลาคม 2556. หอการค้าจังหวัดอุดรธานี.
- พัชรินทร์ ไชยรบและคณะ. 2556. โครงการศึกษาแนวทางการศึกษาการบริหารจัดการน้ำเพื่อนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินประเด็นความเปราะบางของเมืองอุดรธานี. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- รองนายกเทศมนตรีนครอุดรธานี. การพัฒนาของเมืองอุดรธานี. สัมภาษณ์ 1 พฤศจิกายน 2556 . เทศบาลนครอุดรธานี.

สันติภาพ ศิริวัฒน์ไพบุลย์และคณะ. 2556. โครงการการศึกษาสถานภาพของพื้นที่
รับน้ำและทางน้ำผ่านเขตเทศบาลนครอุดรธานี. สาขาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม
คณะวิทยาศาสตร์. มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี.

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย. แผนปฏิบัติการกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียง
เหนือตอนบน 1 อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู บึงกาฬ) ประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. 2556). [ออนไลน์]. เว็บไซต์ <http://www.thaichamber.org/scripts/strategic.asp?Tag=7&nShowMag=1&nPAGEID=90> สืบค้นเมื่อ 6
ธันวาคม 2556

สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน. โอกาสและความเป็นไปได้ของไทยในการพัฒนาเป็น
“Logistics Hub of ASEAN”. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ [http://www.dft.go.th/Portals/0/Content Management/Document_Mod666](http://www.dft.go.th/Portals/0/Content%20Management/Document_Mod666) สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2556

สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ. แนวพื้นที่เศรษฐกิจ
ตะวันออก-ตะวันตก(East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยง
เวียดนาม-ลาว-ไทย-พม่า. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ http://www.dft.go.th/Portals/0/ContentManagement/Document_Mod666 สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สรุปสาระสำคัญแผน
พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบเอ็ด พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ .
[ออนไลน์]. เว็บไซต์ http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p11/SummaryPlan11_thai.pdf สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. การพัฒนาความเชื่อมโยง
ไทย – จีน - อาเซียน. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ www.nesdb.go.th สืบค้นเมื่อ 14
ธันวาคม 2556

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ประเทศไทยจะได้อะไร
จากการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจในเมียนมาร์. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ www.nesdb.go.th สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ศักยภาพและโอกาสของ
ประเทศไทยกับการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ไปยังภูมิภาคอื่น [ออนไลน์]. เว็บไซต์ www.nesdb.go.th สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สี่ยุทธศาสตร์หลักของ
การก้าวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน [ออนไลน์]. เว็บไซต์ www.nesdb.go.th สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. **สี่แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในอนาคต** [ออนไลน์]. เว็บไซต์ www.nesdb.go.th สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2554. **รายงานสถานะโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย**. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ http://www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev_logis/report/data_1020030613.pdf สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2556

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. **โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน... หุ่นบทบาทไทยในการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค**. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ <http://www.bangkokbiznews.com/home/detail/finance/research/20100910/352446.html> สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556

สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. 2556. **สถานการณ์โลจิสติกส์ของประเทศไทย และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ**. [ออนไลน์]. เว็บไซต์ <http://www.dtn.go.th/filesupload/suriya.pdf> สืบค้นเมื่อ 14 ธันวาคม 2556

Institute for Social and Environmental Transition. 2012. **Climate Resilience Freamwork**. Colorado. United States of America

IPCC. 2007. **Climate Change 2007: Mitigation of Climate Change**. New York: Cambridge University Press.

UNHABITAT. 2008. **State of the World's Cities 2008/2009: Harmonious Cities**. London: Earthscan.

UNHABITAT. 2012. **Sustainable Urbanization in Asia: A Sourcebook for Local Governments**. Nairobi: UNON, Publishing Services Section.

ภาคผนวก

1. เส้นทางคมนาคมทางถนนตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ 3 แนว ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ได้แก่

1) **แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridors: NSEC)** ประกอบด้วยเส้นทาง 3 เส้นทาง ได้แก่

1.1) แนวระเบียงย่อยด้านตะวันตก (Western Subcorridor) หรือ R3 เป็นเส้นทางจากคุนหมิง - ผ่านลาวหรือพม่า - เชียงราย - กรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร แยกเป็น

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

- เส้นทาง R3B : ไทย - พม่า - จีน (อ.แม่สาย - ท่าขี้เหล็กของพม่า - เชียงตุง - พรหมแดนพม่า - ต้าลี่ของจีน รวมกับเส้นทาง R3A ที่เมืองเชียงรุ่ง และไปยังคุนหมิง)

1.2) แนวระเบียงย่อยด้านตะวันออก (Eastern Subcorridor) ได้แก่ หนานหนิง-ฮานอย ผ่านเส้นทาง โหย่วอี (Youyi - PRC) หรือ เส้นทางฝางเฉิงก่าง (Fangchenggang - PRC) - ตงซิง (Dong xing - PRC) - มง ไค (Mong Cai - VN)

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

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

3) **แนวใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)** เชื่อมโยงไทย - กัมพูชา - เวียดนาม ประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย (Subcorridor) และ 1 เส้นทาง Intercorridor ได้แก่

3.1) Northern Subcorridor ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ - ราชอาณาจักร (ไทย) - ปอยเปต - เสียมเรียบ (เสียมราฐ) - สตึงเต็ง (Stung Treng) - รัตนคีรี (Rattanakiri) - Ou Ya dav (กัมพูชา) - Pleiku - Quy Nhon (เวียดนาม) เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญระดับโลก และ แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ จาก กรุงเทพฯ ลู่ นครวัด และเขาพระวิหารในกัมพูชา ผ่านตอนกลางของเวียดนามสู่พื้นที่ชายฝั่งเวียดนาม

3.2) Central Subcorridor ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ - ราชอาณาจักร (ไทย) - ปอยเปต - พนมเปญ - บาเวต (กัมพูชา) - นครโฮจิมินห์ - วุงเต่า (Vung Tau - เวียดนาม) เชื่อมโยงเมืองสำคัญทางการค้าซึ่งมีประชากรหนาแน่นของทั้ง 3 ประเทศ

3.3) Southern Coastal Subcorridor ระยะทาง 970 กิโลเมตร เริ่มต้นจาก กรุงเทพฯ –ตราด (ไทย) – เกาะกง – กาบอต (Kampot – กัมพูชา) – ฮาเตียน (Ha Tien) – Ca Mau – Nam Can (เวียดนาม) เชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Seaboard ของไทยกับชายฝั่งของกัมพูชา และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ไทย – กัมพูชา – เวียดนาม (R10)

3.4) Intercorridor Link เริ่มจาก สีหนุวิลล์ – พนมเปญ – กราติ – สตึงเตริง (Stung Treng) – ดังกาลอ (ตระเปียง ครีล) – ปากเซ - สะหวันนะเขต เส้นนี้ เป็นถนนสายหลักที่เชื่อม 3 Subcorridor เข้ากับแนวพื้นที่ เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)

2. ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558 ภายใต้แนวทางการพัฒนา 8 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของสินค้า บริการ การค้า และการลงทุน มีเป้าหมายในการพัฒนาศักยภาพภาคการผลิต บริการ การค้าและการลงทุน เพื่อรองรับการเปิดเสรีและใช้โอกาสจากการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาคุณภาพชีวิตและการคุ้มครองทางสังคม มีเป้าหมายให้ประชาชนได้รับการคุ้มครองทางสังคมและประกันความเสี่ยง มีสภาพแวดล้อมความเป็นอยู่ ที่มั่นคงและปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ มีเป้าหมายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยงและมีขีดความสามารถในการรองรับ พร้อมทั้งมีกฎระเบียบที่อำนวยความสะดวกทั้งการค้าและการลงทุน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ มีเป้าหมายในการพัฒนามาตรฐานการศึกษาอาเซียน รวมทั้งทักษะฝีมือและภาษา กลุ่มเป้าหมายที่สำคัญ ได้แก่ การศึกษา แรงงาน/ผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่รัฐ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากฎหมาย กฎ และระเบียบ มีเป้าหมายในการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบที่อำนวยความสะดวกการค้า การลงทุน และสอดคล้องกับพันธกรณีและข้อตกลงต่างๆ

ยุทธศาสตร์ที่ 6 การสร้างความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักถึงความสำคัญ ของอาเซียน มีเป้าหมายให้ประชาชนทุกกลุ่มเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของการเป็นประชาคมอาเซียนโดยมีกลุ่มเป้าหมายที่สำคัญ ได้แก่ ภาคประชาชน ภาคแรงงาน/ผู้ประกอบการ และภาครัฐ

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การเสริมสร้างความมั่นคง มีเป้าหมายในการสร้างความร่วมมือ ด้านการเมืองและความมั่นคงเพื่อนำไปสู่ภูมิภาคที่มีบรรทัดฐาน เอกภาพ และสันติภาพร่วมกัน

ยุทธศาสตร์ที่ 8 การเพิ่มศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียน มีเป้าหมายในการพัฒนาเมืองให้มีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงกับประเทศสมาชิกอาเซียนทั้งในด้านอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว บริการ การลงทุน และการค้าชายแดน