

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ผู้วิจัยจะขอเสนอตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังต่อไปนี้

1. บริบทของเขตเศรษฐกิจพิเศษ
2. ความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด
3. ความพึงพอใจของภาคส่วนต่าง ๆ ในพัฒนาจากการดำเนินโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด
4. ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดในอนาคต (Future Impact) ทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและความมั่นคง จากการดำเนินโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ในปัจจุบัน
5. ปัญหาอุปสรรค แนวทางแก้ไขและมาตรการเพิ่มศักยภาพในการดำเนินนโยบายโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

1. บริบทของเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ในการตีความข้อมูลเชิงคุณภาพของการศึกษามาตรการเพิ่มศักยภาพการพัฒนาในเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอคลองใหญ่นั้นจำเป็นต้องตีความภายใต้บริบทที่เป็นสถานการณ์แวดล้อมทั้งในเขตอำเภอคลองใหญ่ พื้นที่จังหวัดตราดทั้งหมดโดยภาพรวมและพื้นที่จังหวัดเกาะกง ซึ่งเป็นพื้นที่ชายแดนที่เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจพิเศษคลองใหญ่ ดังนั้นในการนำเสนอบริบทของเขตเศรษฐกิจพิเศษในที่นี้ จะบูรณาการเนื้อหาดังกล่าวข้างต้น ดังต่อไปนี้

ตราดเป็นจังหวัดชายแดนของประเทศไทยสุดฝั่งทะเลตะวันออก มีรูปร่างลักษณะคล้ายหัวช้าง มีจำนวนเกาะ 52 เกาะ ตราดเป็นจังหวัดขนาดเล็กที่มีความอุดมสมบูรณ์ มีความหลากหลายด้านชีวภาพตลอดจนภูมิประเทศที่สวยงาม ประกอบด้วย น้ำตก ภูเขา ทะเล อีกทั้งมีแนวปะการังที่งดงาม และมีความอุดมสมบูรณ์ ทั้งทรัพยากรธรรมชาติ และมีแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงาม รวมถึงเรื่องราวประวัติศาสตร์ที่น่าภูมิใจ

จังหวัดตราด มีอาณาเขตด้านชายแดนติดกับประเทศกัมพูชาทั้งทางบกและทางทะเล ยาว 330 กิโลเมตร โดยทางบกติดกับทางจังหวัดของประเทศกัมพูชา ได้แก่ จังหวัดพระตะบอง จังหวัดโพธิสัตว์ และจังหวัดเกาะกง ซึ่งมีแนวชายแดนธรรมชาติติดทิวเขาบรรทัด เป็นเส้นแบ่งเขตแดนตลอดแนวยาว 165 กิโลเมตร และมีแนวอาณาเขตทางทะเลยาว 165.5 กิโลเมตร มีพื้นที่ขนาดเล็กเป็นอันดับ 4 ของภาคตะวันออก และเป็นอันดับที่ 56 ของประเทศ อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางสายใหม่ บางนา-บ้านบึง-แกลง-ตราด เป็นระยะทาง 315 กิโลเมตร มีอาณาเขต มีอาณาเขตพื้นที่ทางบก 2,819 ตารางกิโลเมตร หรือ 1,761,000 ไร่ มีพื้นที่ปกครองทางทะเล 7,257 ตาราง

กิโลเมตร มีลักษณะของที่ตั้งของจังหวัดตราด สามารถสรุปได้ ดังต่อไปนี้ (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ม.ป.ท. : 3 – 1)

ทิศเหนือ	ติดต่อกับอำเภอคลอง จังหวัดจันทบุรีและประเทศกัมพูชา
ทิศใต้	ติดต่อกับอ่าวไทยและน่านน้ำประเทศกัมพูชา
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับประเทศกัมพูชา มีทิวเขาบรรทัดเป็นแนวกันเขต
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับอำเภอคลอง จังหวัดจันทบุรี

1.1 ประวัติความเป็นมาและการเมืองการปกครองของจังหวัดตราด

ตราดหรือเมืองทุ่งใหญ่ปรากฏในทำเนียบหัวเมืองสมัยพระเจ้าปราสาททอง (พ.ศ. 2178) ว่าเป็นหัวเมืองชายทะเล สังกัดฝ่ายการต่างประเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการคลัง นอกจากนี้เป็นแหล่งสินค้าแล้ว ตราดยังเป็นหนึ่งในเมืองท่าชายทะเล ที่มีชัยภูมิเหมาะกับการแวะจอดเรือเพื่อขนถ่ายซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า เติมเสบียงอาหาร น้ำจืดบริเวณอ่าวเมืองตราดจึงเป็นที่ตั้งชุมชนพ่อค้าชาวจีนที่เดินทางมาค้าขาย เมื่อครั้งสงครามกู้เอกราชสมเด็จพระเจ้าตากสินทรงเลือกเมืองตราดเป็นเมืองหน้าด่านกันชนทำหน้าที่ส่งเสบียงอาหารก่อนเคลื่อนทัพเรือออกจากจันทบุรียกไปขับไล่พม่าเพื่อกอบกู้เอกราชคืนสู่ชาติไทย

ในช่วงต้นรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2325 สมัยรัชกาลที่ 1 เมืองตราดยังขึ้นกับกรมท่าแสดงให้เห็นว่า เมืองตราดยังคงสังกัดอยู่ในฝ่ายกิจการต่างประเทศและการคลังในฐานะหัวเมืองชายฝั่งทะเล และเป็นเมืองท่าสำคัญแห่งหนึ่งเช่นเดียวกับในสมัยอยุธยา ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 3 ไทยทำศึกกับเจ้าอนุวงศ์แห่งเมืองเวียงจันทน์ ซึ่งต่อมาหันไปสวามิภักดิ์กับญวนผดใจกันจนต้องทำสงครามในปี พ.ศ. 2371 เมืองตราดมีความสำคัญเป็นกำลังพลและเสบียงอาหาร มีการตั้งป้อมค่ายอยู่ที่บ้านแหลมหินปากอ่าวเมืองตราด

ในการวิเคราะห์ประวัติความเป็นมาของจังหวัดตราดสมัยใหม่ โดยถือเอาเกณฑ์การเข้ามาของความทันสมัยจากประเทศตะวันตก เราสามารถแบ่งประวัติความเป็นมาของจังหวัดตราด ได้เป็น 3 ยุคใหญ่ ๆ คือ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558: 2 – 1 และ 2 – 46)

1. ตราดในยุคล่าอาณานิคม
2. ตราดในสมัยสงครามอินโดจีน
3. ตราดในยุคปัจจุบัน

1. ตราดในยุคล่าอาณานิคม

สมัยรัชกาลที่ 5 ฝรั่งเศสได้ส่งกองทัพเรือเข้ายึดจันทบุรีปี ร.ศ. 112 (พ.ศ. 2436) และคืนให้ไทยในปี พ.ศ. 2447 แต่ได้บังคับให้ไทยต้องยอมมอบเมืองตราดให้อยู่ในการปกครองของฝรั่งเศส ด้วยพระปรีชาสามารถของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ทรงมีสายพระเนตรยาวไกลเห็นว่า เมืองตราด มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์เป็นเมืองชายฝั่งทะเลที่อุดมสมบูรณ์และพลเมืองส่วนใหญ่เป็นคนไทยพระองค์จึงดำเนินวิเทโศบายทางการต่างประเทศจนฝรั่งเศสยินยอมทำสัญญายกเมืองตราด คืนให้กับไทย เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2449 โดยแลกเปลี่ยนกับพระตะบอง เสียมราฐและศรีโสภณ ชาวตราดจึงถือเอาวันที่ 23 มีนาคม ของทุกปีเป็นวันสำคัญที่ชาวตราด

และคนไทยจะได้สำนึกถึงพระมหากรุณาธิคุณขององค์พระพุทธเจ้าหลวง ในการปกป้องเอกราช อธิปไตยของไทย และนำเมืองตราด คืนไว้ให้ลูกหลาน

2. ตราดในสมัยสงครามอินโดจีน

ในช่วงสงครามอินโดจีน (พ.ศ. 2483 – 2484) ฝรั่งเศสพยายามเข้ายึดเมืองตราดอีกครั้ง เมื่อวันที่ 17 มกราคม พ.ศ. 2484 โดยส่งกองเรือรบบุกเข้าน่านน้ำทะเลตราด บริเวณเกาะช้าง กองเรือรบราชนาวีไทยได้เข้าต่อสู้ขัดขวางอย่างกล้าหาญและสามารถขับไล่ถอยไปได้ ซึ่งเป็นวีรกรรมของทหารเรือไทยที่รู้จักกันในนาม “ยุทธนาวีเกาะช้าง”

3. ตราดในยุคปัจจุบัน

เนื่องจากจังหวัดตราด เป็นจังหวัดชายแดนสุดเขตไทยด้านชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยมีพื้นที่ชายแดนติดต่อกันเป็นระยะทางกว่า 1,000 กิโลเมตร ในส่วนของจังหวัดตราด มีชายแดนที่ติดต่อกับกัมพูชาทางบกมากกว่า 160 กิโลเมตร และยังมีเขตติดต่อทางทะเล ทำให้ประชาชนทั้งสองประเทศไปมาหาสู่กันกว่า 10 ช่องทาง ตามแนวชายแดน ดังนั้น ตราดในยุคปัจจุบันจึงเป็นผลมาจากภาวะสงครามตามแนวชายแดน กล่าวคือ ยามใดที่เกิดความไม่สงบก็จะเป็นช่องทางการหลบหนีภัยของชาวกัมพูชา นอกจากนี้การแย่งชิงทรัพยากรทางทะเลทำให้เกิดการรุกล้ำเขตแดนเป็นประเด็นปัญหาชายแดนอีกประการหนึ่งที่เกิดขึ้นมานาน และพร้อมที่จะเกิดขึ้นตลอดเวลา

สถานการณ์สู้รบตามชายแดนไทย-กัมพูชาได้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องช่วง 3 ทศวรรษที่ผ่านมา เป็นผลมาจากการขยายตัวของลัทธิคอมมิวนิสต์ตามแนวชายแดนไทย พม่า ลาว กัมพูชา โดยเฉพาะชายแดนไทยทิศตะวันออกติดต่อกับกัมพูชา ที่ความรุนแรงขยายตัวขึ้นเรื่อย ๆ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2510 กรมนาวิโยธินจึงเข้ามาดูแลพื้นที่ชายแดนด้าน อำเภอบึงนาราง จังหวัดจันทบุรี และให้กองเรือยุทธการดูแลพื้นที่บ้านหาดเล็ก อำเภอกลองใหญ่ และเกาะกูด สาเหตุการสู้รบตามแนวพรหมแดนอีกประการหนึ่ง คือ สถานการณ์ทางการเมืองของกัมพูชาที่ขาดเสถียรภาพ มีการสู้รบกันอยู่เนือง ๆ ทำให้เกิดการอพยพพลัดถิ่นเข้ามาใน จังหวัดตราด และเกิดการต่อสู้ปะทะกันระหว่างทหารไทยกับกัมพูชา การอพยพของชาวกัมพูชามีเข้ามาอยู่เรื่อย ๆ ปี พ.ศ. 2518 พรรคคอมมิวนิสต์จีนเข้ายึดครองกัมพูชา มีการอพยพเข้ามากกว่า 100,000 คน จังหวัดตราด ได้ตั้งศูนย์รับผู้อพยพให้ที่ค่ายสุขสันต์ และค่ายไซค์เค หลังจากผู้อพยพกลับมาตุภูมิปี พ.ศ. 2533 สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์ได้ขอใช้พื้นที่จัดตั้งโครงการทับทิมสยาม 01 ปี พ.ศ. 2522 เรียตนามเข้ายึดครองกัมพูชา ทำให้กลุ่มเขมรแดงถอยร่นเข้ามายังชายแดนไทยด้าน จังหวัดตราด มากเป็นทวีคูณบริเวณบ้านเขาล้าน อำเภอมือง จังหวัดตราด และได้ตั้งศูนย์อพยพขึ้น เมื่อสมเด็จพระนางเจ้าฯ ได้เสด็จมาในปีพ.ศ. 2522 ทรงให้จัดตั้งศูนย์สภากาชาดไทยเขาล้านขึ้น เพื่อช่วยเหลือด้านการศึกษาและฝึกอาชีพ นอกจากนี้ยังมีการอพยพเข้ามาเรื่อย ๆ บริเวณบ้านมะม่วง อำเภอบ่อไร่ บ้านเขาพลู อำเภอมืองตราด บ้านโชดทราย ตำบลหาดเล็ก อำเภอกลองใหญ่ จังหวัดตราด ในขณะที่เดียวกันชายแดนไทย – กัมพูชา ทางด้านเขตแดนทางทะเลได้เริ่มมีปัญหาเกิดขึ้น เมื่อเรือ ประมงไทยรุกล้ำเข้าไปหาปลาในเขตกัมพูชาและเวียดนาม แต่ทั้งนี้เกิดจากไม่มีการเจรจาตกลงเรื่องเขตแดน ทั้งทางบกและทางทะเลให้ชัดเจน หน่วยงานที่ดูแลทางทะเลของกัมพูชาก็มีหลายหน่วยที่ซ้ำซ้อนกัน ทำให้เกิดการจับกุมและเรียกค่าไถ่บ่อยครั้ง

ดังนั้น การจัดตั้งเกาะกูดขึ้นเป็นกิ่งอำเภอกะกูดจึงมีเหตุผลมาจากสาเหตุทางด้านอธิปไตยและความมั่นคง นอกจากนี้การเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่บ้านหาดเล็ก อำเภอกลองใหญ่ ก็เพื่อ

ส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยว เป็นประตูสู่การลงทุนและสร้างสัมพันธภาพ ซึ่งจังหวัดตราดมีช่องทางผ่านพรมแดน 30 ช่องทาง ปัจจุบันเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร 1 แห่งที่บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ ตรงข้ามกับบ้านจามเยียม อำเภออมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง เป็นจุดการค้าชายแดนและเป็นเส้นทางส่งออกนำเข้าสินค้าที่สำคัญ และจุดผ่อนปรนอีก 1 แห่งที่บ้านหมื่นด่าน หมู่ 8 ตำบลบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่ ตรงข้ามกับบ้านศาลเจ้า อำเภอสำลุต จังหวัดพระตะบอง เส้นทางนี้ไม่ใช่เส้นทางการค้าที่สำคัญ เป็นเพียงเส้นทางจุดผ่อนปรน ที่พ่อค้าไทยขอผ่านแดนออกไปเพื่อไปทำเหมืองพลอย ซื้อหาวยจากฝั่งกัมพูชากลับมา การค้าชายแดนเป็นเพียงเพื่อบรรเทาความเดือนร้อน ด้านเครื่องอุปโภคบริโภคทางฝั่งกัมพูชาเท่านั้น

1.2 สภาพภูมินิเวศสังคมของจังหวัดตราด

จังหวัดตราด มีอาณาบริเวณทั้งที่เป็นแผ่นดินและพื้นน้ำ ประกอบด้วยเทือกเขาสูงอุดมด้วยป่าเบญจพรรณและป่าดิบทางด้านตะวันออก ส่วนบริเวณหมู่เกาะต่าง ๆ มีภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงเช่นเดียวกันตอนเหนือเป็นที่ราบบริเวณภูเขา ตอนกลางเป็นที่ราบลุ่มน้ำที่อุดมสมบูรณ์แล้วลาดลงที่ราบต่ำชายฝั่งทะเล ชุมชนดั้งเดิมของจังหวัดตราดที่มีการประกอบอาชีพเกษตรกรรมตามลักษณะของภูมินิเวศในจังหวัด ดังต่อไปนี้ (สมโภชน์ วาสกรี, 2552, เมษายน 23)

1. พื้นที่ราบบริเวณลุ่มน้ำ ได้แก่ บริเวณที่ราบตอนกลางและตะวันออก ประกอบด้วยลำน้ำหลายสาย ซึ่งเกิดจากภูเขาสูงทางตอนเหนือและตะวันออก เหมาะสำหรับการทำนาข้าวและปลูกผลไม้ที่ราบบริเวณนี้ ได้แก่ ตำบลท่าสะตอ ตำบลวังตะเคียน ตำบลวังกระแจะ เป็นต้น บริเวณที่ราบลุ่มสำคัญอีกแห่งหนึ่ง ได้แก่ บริเวณตะวันตกของจังหวัด มีลำน้ำหลายสายไหลจากภูเขาที่ไม่สูงมากนัก ซึ่งอยู่ทางตอนกลางของบริเวณนี้ เป็นที่ราบที่มีบริเวณแคบ ๆ เฉพาะชายฝั่งทะเลและลึกเข้าไปทางตอนกลาง ที่ราบบริเวณนี้ ได้แก่ ตำบลแสนตุง ตำบลท่าโสม ตำบลน้ำเชี่ยว ตำบลหนองเสม็ด เป็นต้น บริเวณที่ราบลุ่มน้ำดังกล่าว ปกติจะมีความชุ่มชื้นเกือบตลอดปี ดังนั้นจึงมีการทำนาอย่างเป็นล่ำเป็นสันในแถบนี้ นับเป็นบริเวณที่มีความสมบูรณ์มากแห่งหนึ่ง ชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณเชิงเขาจะประกอบอาชีพเกษตรกรรมโดยเฉพาะ การปลูกข้าวไร่และเก็บของป่า การล่าสัตว์ป่าเพื่อนำมาบริโภคและขาย ภาพสะท้อนที่ทำให้เห็นถึงวิถีชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้ แสดงออกมาให้เห็นได้จากภูมิปัญญาในการประกอบโดยเฉพาะอาหารป่า ดังจะเห็นได้จาก “แกงป่าแสนตุง”

2. พื้นที่ราบบริเวณภูเขา ได้แก่ บริเวณที่ราบตอนบนและตอนกลาง บริเวณนี้มีพื้นที่กว้างขวาง เนื่องจากมีภูเขาระบายอยู่ทั่วไป เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การทำสวนผลไม้ ยางพารา และปลูกสับปะรด ซึ่งพื้นที่ที่สูงบริเวณภูเขา ได้แก่ บริเวณทางตอนกลางของอำเภอแหลมงอบและเขตติดต่ออำเภอเขาสมิง นอกจากนี้ยังมีบริเวณที่เป็นเกาะต่าง ๆ ซึ่งส่วนมากมีสภาพเป็นพื้นที่ป่าไม้ ชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณชายทุ่ง อาชีพหลักของชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้ส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพเกษตรกรรมโดยเฉพาะการทำนาที่เรียกกันว่า “นาลุ่ม” ซึ่งเป็นที่เพาะปลูก “ข้าวหนัก” อาหารที่ใช้ในการดำรงชีวิตของผู้คนบริเวณนี้ได้มาจากสัตว์น้ำจืดเป็นหลัก ภาพสะท้อนวิถีชีวิตของผู้คนแถบชายทุ่ง แสดงออกให้เห็นผ่านอัตลักษณ์ในการประกอบอาหารที่คนในท้องถิ่นเรียกว่า “แกงทุ่งห้วยแรง”

3. พื้นที่ราบต่ำฝั่งทะเล ได้แก่ บริเวณฝั่งทะเลเกือบตลอดแนว บริเวณพื้นที่เหล่านี้เป็นป่าไม้ชายเลน และยังเป็นสถานที่เลี้ยงสัตว์น้ำบางชนิด ซึ่งชาวบ้านจะประกอบอาชีพทำประมง ได้แก่

อำเภอคลองใหญ่ เขตอำเภอแหลมงอบ อำเภอเขาสมิง และหมู่เกาะต่าง ๆ ชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ติดชายทะเล ชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้จะประกอบอาชีพประมงเป็นหลัก ขณะเดียวกันก็จะมี การปลูกข้าวในแถบ “ทุ่งตะกาด” ภาพสะท้อนวิถีชีวิตของผู้คนแถบชายประมง ก็แสดงให้เห็นผ่านอัต ลักษณ์ในการประกอบอาหารเช่นกันหรือที่ผู้คนในท้องถิ่นเรียกว่า “แกงทะเล”

1.3 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดตราด

จังหวัดตราดเป็นจังหวัดขนาดเล็ก เมื่อพิจารณาจากจำนวนประชากรและเนื้อที่ขนาด เศรษฐกิจเมื่อพิจารณาจากข้อมูลผลิตภัณฑ์จังหวัด (GPP ณ ราคาตลาด) ประมาณ 34,176 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2556 อยู่เป็นอันดับที่ 59 ของประเทศ และเป็นอันดับที่ 6 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดสระแก้ว และจังหวัดนครนายก และมี per capita อยู่เป็นอันดับที่ 25 ของประเทศ และยังคง เป็นอันดับที่ 6 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดมีพื้นฐานจากการผลิตในภาคเกษตรกรรม ประมาณร้อยละ 47.7 และแม้ว่าจะจำแนกตามสาขาการผลิตเปรียบเทียบทั้ง 16 สาขา ก็ยังพบว่าสาขาการผลิตที่มีความสำคัญในลำดับที่ 1 และ 2 มาจากการผลิตในสาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์การป่าไม้ และสาขา การประมง โดยมีสาขาการขนส่ง ขยายปลีก ซ่อมแซมยานยนต์และของใช้ มีมูลค่าสูงเป็นอันดับที่ 3 ในขณะที่ลำดับที่ 4 มาจากสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม เราสามารถแบ่ง กิจกรรมทางเศรษฐกิจออกเป็นกิจกรรมใหญ่ ๆ ดังต่อไปนี้ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558: 2-27 - 2-45)

1. การเกษตร
2. การประมง
3. การอุตสาหกรรม
4. การท่องเที่ยว
5. การค้าชายแดน

1. การเกษตร

เศรษฐกิจของจังหวัดตราดขึ้นอยู่กับภาคเกษตรกรรมเป็นหลัก โดยเฉพาะผลไม้พืช เศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดตราด 8 ชนิดที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา มีพื้นที่ปลูกจำนวน 323,463 ไร่ พื้นที่ให้ผลจำนวน 258,873 ไร่ รองลงมา คือ ปาล์ม พื้นที่ปลูกจำนวน 59,601 ไร่ พื้นที่ให้ผลจำนวน 43,044 ไร่

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี

ตารางที่ 4.1 พืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดตราด

พืชเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดตราด ปี 2556		
พืชเศรษฐกิจ	พื้นที่ปลูก (ไร่)	พื้นที่ให้ผล (ไร่)
ทุเรียน	26,148	20,941
มังคุด	38,302	31,945
เงาะ	53,074	49,918
ลองกอง	15,863	13,368
ยางพารา	323,463	258,873
ปาล์ม	59,601	43,044
ข้าว	20,680	20,680
สับปะรด	23,946	18,366

2. การประมง

จังหวัดตราดมีแนวชายฝั่งทะเลตั้งแต่อำเภอเมืองตราด อำเภอแหลมงอบ ไปจนถึงอำเภอคลองใหญ่ยาวประมาณ 165.5 กิโลเมตร เนื่องจากมีเกาะน้อยใหญ่จำนวนมากและมีการไหลลงของน้ำจืดจากแม่น้ำตราด แม่น้ำเวฬุและคลองน้ำเชี่ยว ทำให้ทะเลจังหวัดตราดมีความอุดมสมบูรณ์ นอกจากนี้ยังมีป่าชายเลนที่ได้รับการประกาศให้เป็นป่าสงวนแห่งชาติ 7 แห่ง มีพื้นที่รวม 68,463 ไร่ เป็นพื้นที่เหมาะแก่การเป็นแหล่งวางไข่และเลี้ยงดูลูกสัตว์น้ำวัยอ่อน สัตว์น้ำที่พบมากได้แก่ กุ้ง หอย โดยเฉพาะหอยลายที่สร้างรายได้ให้กับจังหวัดเป็นจำนวนมาก จากข้อมูลสำนักงานประมงจังหวัดตราดจำแนกการทำประมงในจังหวัดตราด ดังต่อไปนี้

1. การประมงทะเล จังหวัดตราด มีคร่าวเรือประมงทะเล 4,165 คร่าวเรือ มีเรือประมงจำนวน 3,204 ลำ และมีการจัดแหล่งอาศัยสัตว์ทะเลขนาดใหญ่ 2 แห่ง และขนาดเล็กจำนวน 40 แห่ง มีธุรกิจต่อเนื่องจากการประมง ได้แก่ โรงน้ำแข็ง 13 โรง โรงงานห้องเย็น 3 แห่ง โรงงานปลาป่น 2 แห่ง โรงงานปลากระป๋อง 2 แห่ง อุตเรือ 6 แห่ง คานเรือ 7 แห่ง ท่าเทียบเรือขนาดใหญ่และขนาดเล็ก 27 แห่ง นอกจากนี้ยังมีการแปรรูปผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำพื้นบ้าน เช่น กะปิ กุ้งแห้งและปลาเค็ม กระจายทั่วไปในเขตชายทะเล

2. การประมงน้ำจืด จังหวัดตราด มีคร่าวเรือประมงน้ำจืด 510 คร่าวเรือ ผลิตจากการประมงน้ำจืดค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับการประมงทะเล ซึ่งผลผลิตได้จากแม่น้ำตราด แม่น้ำเวฬุและลำคลองอ่างเก็บน้ำต่าง ๆ ในปี 2555 มีผลผลิตจากการจับสัตว์น้ำ จำนวน 105.18 ตัน คิดเป็นมูลค่าปีละ 2.96 ล้านบาท

3. การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง จังหวัดตราด มีพื้นที่เหมาะสมต่อการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง เพราะมีสภาพแวดล้อมเหมาะสม มีชายฝั่งทะเลยาวถึง 165 กิโลเมตร และมีคุณภาพน้ำทะเลดี ทำให้สามารถเพาะเลี้ยงสัตว์ได้หลายประเภท ทั้งกุ้ง ปลา หอย และปู แต่ผลผลิตส่วนใหญ่มูลค่ากว่าร้อยละ 90 ได้จากการเพาะเลี้ยงกุ้งทะเล (กุ้งขาวแวนนาไม) มีปริมาณการจับ ปี 2555 จำนวน 38,302.89 ตัน คิดเป็นมูลค่า 4,828.70 ล้านบาท

4. การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด จังหวัดตราด สภาพพื้นที่โดยรวมไม่เหมาะต่อการเลี้ยง สัตว์น้ำจืดเชิงพาณิชย์ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ไม่นิยมบริโภคสัตว์น้ำจืด เกษตรกรที่เลี้ยงสัตว์น้ำ จืดส่วนใหญ่เลี้ยงไว้บริโภคในครัวเรือน นอกจากนี้ผู้เลี้ยงปลาในกระชังที่เลี้ยงเพื่อการค้าซึ่งมีเพียง เล็กน้อย สัตว์น้ำจืดที่สำคัญทางเศรษฐกิจของจังหวัดตราด คือ จระเข้ ปี 2555 ปริมาณการเลี้ยง จำนวน 17,919 ตัว คิดเป็นมูลค่า 125.43 ล้านบาท ปริมาณการขายจระเข้ ในปี 2555 จำนวน 2,263 ตัว คิดเป็นมูลค่า 15.84 ล้านบาท

3. การอุตสาหกรรม

เมื่อพิจารณาอุตสาหกรรมแต่ละประเภทในปี พ.ศ. 2556 พบว่า อุตสาหกรรมอาหารมี จำนวนโรงงานมากที่สุดคือ 97 โรง (เพิ่มขึ้นจากปี 2555 9 แห่ง) และมีเงินลงทุนมากที่สุด คือ 1,636,361,875 บาท แรงงานรวม 2,117 คน เป็นแรงงานชาย 1,135 คน แรงงานหญิง 982 คน กำลังการผลิต รวม 72,283.70 แร่งม้า โดยเป็นการทำอาหารกระป๋อง ทำน้ำแข็ง และสกัดน้ำมันจาก พืชรองลงมาคืออุตสาหกรรมยานพาหนะและอุปกรณ์รวม ทั้งการซ่อมแซมยานพาหนะ จำนวน 67 โรง อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องจักรจำนวน 35 โรง อุตสาหกรรมแปรรูปไม้และผลิตจากไม้จำนวน 34 โรง อุตสาหกรรมโลหะจำนวน 33 โรงอาจกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ของจังหวัดตราดเป็น อุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากผลผลิตทางการเกษตร เช่น ผลิตภัณฑ์จากทะเล ยางพารา เป็นต้น

เมื่อพิจารณาจากจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด พบว่า แม้ว่าจังหวัดตราดจะมีสาขาการผลิตภาคเกษตรเป็นหลัก แต่เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีฐานการ ผลิตภาคอุตสาหกรรมที่สำคัญทางภาคตะวันออกจังหวัดหนึ่ง ทำให้แนวโน้มการขยายตัว ภาคอุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากพืช มีจำนวน 33 แห่ง ส่วนใหญ่จะ เป็นโรงสีข้าวเป็นหลัก

4. การท่องเที่ยว

ตราดมีความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติด้านการท่องเที่ยวมีแหล่งท่องเที่ยวที่ หลากหลายกระจายอยู่ทั่วไป ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และ วัฒนธรรม โดยเฉพาะมีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาตินิยมเดิน ทางเข้ามาท่องเที่ยว คือ เกาะช้าง เกาะกูด และหมู่เกาะน้อยใหญ่อื่น รวม 52 เกาะ นอกจากนี้ยังมี น้ำตก ทะเล ปะการัง แหล่งตกปลา ตลอดจนวิถีชีวิตด้านการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง การทำประมงทะเล และการทำสวนผลไม้ ซึ่งเป็นปัจจัยเกื้อหนุนต่อการพัฒนาไปสู่การท่องเที่ยวเชิง นิเวศได้ นอกจากนี้ พื้นที่จังหวัดตราด ยังมีศักยภาพในการเป็นเมืองท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับประเทศ เพื่อนบ้านทั้งประเทศกัมพูชา และประเทศเวียดนาม ในรอบปี 2556 ภาวะด้านการท่องเที่ยวของ จังหวัดตราด มีแนวโน้มหดตัวลงเล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 จากจำนวนผู้เยี่ยมเยือน 424,308 คน ลดลงเป็น 419,013 คนในปี พ.ศ.2556 หรือลดลงประมาณร้อยละ 1.25 จากผู้เยี่ยม เยือนในปี พ.ศ.2555 โดยเป็นการลดลงของผู้เยี่ยมเยือนชาวไทยประมาณร้อยละ 1.39 ส่วนผู้เยี่ยม เยือนชาวต่างประเทศลดลงน้อยกว่า คือลดลงเพียงร้อยละ 0.46 การลดลงของผู้มาเยี่ยมเยือนเป็นการ ลดลงในกลุ่มของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ แต่ในส่วนของผู้เยี่ยมเยือนที่เป็นนัก ทักตนาจร กลับพบว่ามีเพิ่มขึ้นทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 7.53 ภาค

การท่องเที่ยวในจังหวัดตราด สามารถแบ่งตามลักษณะพื้นที่การท่องเที่ยวออกได้เป็นส่วนย่อยดังต่อไปนี้

4.1 ภาคการท่องเที่ยวในส่วนที่เป็นผืนแผ่นดินใหญ่

หากอาศัยเส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยง ถึงกันและสะดวกต่อการเดินทางเข้าถึงอาจแยกย่อยออกเป็น 4 เส้นทางหลัก คือ

เส้นทางที่ 1 กลุ่มสถานที่ท่องเที่ยวในเขตอำเภอเมืองตราด โดยเฉพาะในเขตเทศบาลเมืองตราด ประกอบด้วย วัดบุปผาราม วัดโยธานิมิต ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง วัดไผ่ล้อม โบราณสถานจวนเรชิตังกัมปอต ย่านการค้าตลาดริมคลอง (ถนนธนเจริญ) และอ่างเก็บน้ำเขาระกำ (ส่วนขยาย)

เส้นทางที่ 2 กลุ่มสถานที่ท่องเที่ยวในเขตอำเภอเมืองตราดและอำเภอคลองใหญ่ ประกอบด้วย วัดคีรีวิหาร หาดลานทราย น้ำตกสะพานหิน หาดทรายงาม หาดทรายเงิน หาดทรายแก้ว ศูนย์สภากาชาดไทยเขาล้าน หาดไม้รูด – บ้านไม้รูด หาดบานชื่น หาดตาทันที พื้นที่แคบที่สุดของประเทศไทย อนุสรณ์สถานทหารนาวิกโยธิน – บ้านหาดเล็กทะเลจืดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก

เส้นทางที่ 3 กลุ่มสถานที่ท่องเที่ยวในเขตอำเภอเขาสมิงและอำเภอบ่อไร่ ประกอบด้วย วัดเมืองเก่า แสนตุ้ม น้ำตกเขาสลัดไต่ กลุ่มเจียรไนพลอยบ่อไร่และอุทยานแห่งชาติน้ำตกคลองแก้ว

เส้นทางที่ 4 กลุ่มสถานที่ท่องเที่ยวในเขตอำเภอเมืองและอำเภอแหลมงอบ ประกอบด้วย ป่าชายเลนชุมชนบ้านเปรี๊ตใน บ้านอ่าวซ้อ – แหลมศอก บ้านน้ำเชี่ยว อนุสรณ์สถานยุทธนาวีที่เกาะช้างและอ่าวตาลคู่

4.2 ภาคการท่องเที่ยวในส่วนที่เป็นหมู่เกาะทะเลตราด

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติของหมู่เกาะทะเลตราด ถือได้ว่าเป็นเป้าหมายหลักที่อยู่ในความสนใจของนักท่องเที่ยว เพราะล้าค่าไปด้วยเอกลักษณ์ของหมู่เกาะน้อยใหญ่ที่สมบูรณ์ไปด้วยป่าดิบชื้นสามารถจำแนกย่อยออกเป็น 3 กลุ่มเกาะใหญ่ คือ กลุ่มเกาะช้าง กลุ่มเกาะหมากและกลุ่มเกาะกูด

กลุ่มเกาะช้าง ประกอบด้วย เกาะช้าง เกาะสลัก เกาะลิ้ม เกาะหยวก เกาะป्ली เกาะมันนอก เกาะสุวรรณ เกาะร่ม เกาะช้างน้อย เกาะมะปริง เกาะง่าม เกาะลอม เกาะกระบุง เกาะพร้าวนอก เกาะพร้าวใน เกาะฝาละมีเหนือ เกาะฝาละมีใต้ เกาะหม้อใน เกาะหม้อนอก เกาะไม้ซี้เล็ก เกาะไม้ซี้ใหญ่ เกาะจวนน้อย เกาะจวน เกาะใบดิ่ง เกาะหวาย เกาะเหลาใน เกาะเหลากลาง เกาะเหลานอกและเกาะคลุ้ม

กลุ่มเกาะหมาก ประกอบด้วยเกาะหมาก เกาะกระดาด เกาะระยั้งใน เกาะระยั้งนอก เกาะลอม เกาะขาม เกาะมะปริง เกาะทองหลาง เกาะเทียน เกาะกระ เกาะรัง เกาะตุ้น เกาะเทียน เกาะกลางและเกาะมะปริง

กลุ่มเกาะกูด ประกอบด้วย เกาะกูด เกาะแรดและเกาะไม้ซี้เล็ก

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนโรงแรมและสถานที่พักในจังหวัดตราด จำแนกเป็นรายอำเภอ

อำเภอ	จำนวนโรงแรมและสถานที่พัก
เมืองตราด	23
แหลมงอบ	6
เขาสมิง	1
บ่อไร่	2
คลองใหญ่	12
เกาะช้าง	100
กะกูด	18
รวม	162

โดยในปี พ.ศ. 2546 ได้มีพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งองค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทำหน้าที่ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวมรดกบริเวณหมู่เกาะช้างและพื้นที่ใกล้เคียง

4.3 แหล่งท่องเที่ยวพื้นที่ใกล้เคียง

พื้นที่บริเวณจังหวัดตราด มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียงจำนวนมากและยังมีปรากฏการณ์ทางธรรมชาติที่น่าในใจที่เกิดขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ เช่นที่ตำบลไม้รูด เกิดปรากฏการณ์แมงกะพรุนหลากสีและมีการส่งเสริมเป็นการท่องเที่ยวโดยกลุ่มโฮมสเตย์บ้านไม้รูด เป็นต้น

4.4 แหล่งท่องเที่ยวในประเทศกัมพูชา

โรงแรมเกาะกง อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล รีสอร์ท คลับ ของนายพั๊ด สุภาภา สมาชิกวุฒิสภาเกาะกง และเจ้าของบริษัท เกาะพง รีสอร์ท จำกัด ในงบประมาณลงทุน 1,000 ล้านบาท เป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว สไตลล์รีสอร์ทสุขภาพและสปา โดยมีห้องพักจำนวน 550 ห้อง ในหลายระดับ ตั้งแต่ 1,000 – 15,000 บาท ภายในมีกาสีโน ห้องประชุมขนาด 1,000 ที่นั่ง ภัตตาคารระดับหรู ที่มีอาหารนานาชาติ ร้านดิวตี้ฟรี สนามเทนนิส ห้องฟิตเนส ห้องนวดแผนไทย และห้องสปาและเซาน่าพร้อมสระว่ายน้ำระดับหรู ติดชายหาดบ้านจามเยียมที่สวยงามของ จังหวัดเกาะกง

นอกจากนี้ ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญตามแนวชายทะเลอีกแห่งหนึ่งก็คือ เมืองชายทะเลสีหนุวิลล์ คือเมืองพักตามอากาศชายทะเลอันดีหนึ่งของกัมพูชา บรรยากาศเหมือนพัทยาที่ไม่มีบาร์เปียร์อะไรมากนัก ชายหาดสะอาด นักท่องเที่ยวไม่มาก น้ำทะเลสวย ถึงแม้ทรายไม่ขาวเหมือนเกาะเสม็ดแต่สิ่งแวดล้อมอื่น ๆ น่าเที่ยวมาก ตามชายหาดมีแม่ค้าทุนของบนหัวขายของเป็นเอกลักษณ์ที่ไม่มีที่ไหน ทำให้สีสันของชายหาดมีมากขึ้น ตามชายหาดที่มีมากขึ้น ตามชายหาดมีชาวเขมรและชาวเวียดนามให้บริการนวดและทำเล็บเดินไปมา นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นชาวเขมรและนักท่องเที่ยวต่างชาติคนไทยไม่มี

5. การค้าชายแดน

บทบาทจังหวัดตราดกับการค้าระหว่างประเทศนั้น เนื่องจากมีชายแดนธรรมชาติของจังหวัดติดทิวเขาบรรทัดตลอดแนวยาว 165 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดกับประเทศกัมพูชาถึง 3 อำเภอ ได้แก่

อำเภอป่าไร่ ติดต่อกับอำเภอสารอุดม จังหวัดพระตะบอง

อำเภอเมืองตราด ติดต่อกับอำเภอเวียงแขวง จังหวัดโพธิสัตว์

อำเภอคลองใหญ่ ติดต่อกับอำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง

จึงทำให้เกิดตลาดการค้าชายแดนขึ้น เป็นเสมือนประตูเชื่อมโยงการค้า การท่องเที่ยว การลงทุนและสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ พร้อมทั้งนำไปสู่การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาคอื่น

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชามีอยู่ 2 ลักษณะ คือมีลักษณะทั้งในรูปแบบการค้าชายแดนที่แท้จริงคือ เป็นการซื้อขายระหว่างคนในพื้นที่ที่อาศัยอยู่บริเวณจังหวัดชายแดน กับมีรูปแบบคล้ายกับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการทำการค้าขายเฉพาะกลุ่มผู้ค้าภายในพื้นที่บริเวณจังหวัดชายแดนเท่านั้น แต่ประกอบด้วยผู้ค้ากลางส่วนกลาง และที่อื่น ๆ เข้ามาดำเนินการค้าชายผ่านชายแดน โดยที่จุดแดนถาวร ระหว่างไทยกับกัมพูชามีอยู่ 6 จุด ดังต่อไปนี้

จุดที่ 1 : บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด – จามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง

จุดที่ 2 : บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว – ปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย

จุดที่ 3 : ช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ – โอรเสม็ด อำเภอสำโรง จังหวัดอุดร มีชัย

จุดที่ 4 : บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี – บ้านคลองจะกร้อม อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง

จุดที่ 5 : ช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ – อัลลองเวง จังหวัดอุดรมีชัย

จุดที่ 6 : บ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี – บ้านกัมเรียง อำเภอไพลิน จังหวัดพระตะบอง

สำหรับการค้าชายแดนในจังหวัดตราด มีช่องทางการค้า 4 ช่องทาง ดังต่อไปนี้

1) จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก พื้นที่ตำบลบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ ตรงข้ามกับบ้านจามเยียม อำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกงของกัมพูชา ลักษณะการค้าที่จุดนี้ ร้อยละ 80 เป็นการนำสินค้าลงเรือเพื่อขนส่งไปยังกัมพูชา โดยทำเทียบเรือของเอกชน 4 แห่ง คือ ทำเทียบเรือชลาลัย ทำเทียบเรือกัลปิงหา ทำเรือ ป. เกษมศิริ และทำเรือ ส. กฤตวรรณ ส่วนอีกร้อยละ 20 เป็นการนำเข้า – ส่งออก ผ่านจุดผ่านแดนโดยตรง เปิด – ปิดทุกวัน ตั้งแต่เวลา 07.00 – 22.00 น. โดยในปีงบประมาณ 2557 มีมูลค่าการค้ารวม 8,383.04 ล้านบาท เทียบกับปี 2556 ซึ่งมีมูลค่าสินค้านำเข้าจำนวน 1,003.17 ล้านบาท และมูลค่าส่งออกจำนวน 3,117.61 ล้านบาท

2) จุดผ่านปรนการค้าบ้านมะม่วง (เนิน 400) และจุดผ่านปรนบ้านหมื่นด่าน ในพื้นที่อำเภอป่าไร่ วันเวลาเปิด – ปิด คือวันอังคาร วันพุธ และวันพฤหัสบดี เวลา 07.00 – 18.00 น. ปริมาณการค้า ณ จุดนี้ค่อนข้างน้อย โดยในปีงบประมาณ 2556 มีมูลค่าสินค้านำเข้า 4.13 ล้านบาท มูลค่าสินค้าส่งออก 0.32 ล้านบาท

3) จุดผ่อนปรนการค้าชั่วคราวบ้านท่าเสา พื้นที่ตำบลแหลมกลัด อำเภอเมืองตราด วันเวลาเปิด – ปิด คือทุกวันเสาร์ เวลา 10.00 – 16.00 น. เป็นการค้าของชาวบ้านหมอนตา ตำบล

หมอตา อำเภอเวียงลวง จังหวัดโพธิ์สัต โดยลงทะเบียนเข้า – ออก ที่ฐานร่อย ทพ.นย. ที่ 535 (บ้านท่าเส้น) ปัจจุบันได้ปิดด่านแล้ว

4) ด้านศุลกากรคลองใหญ่ เน้นการขนส่งทางเรือเป็นหลัก โดยปีงบประมาณ 2556 มีมูลค่าสินค้านำเข้าจำนวน 223.99 ล้านบาท และมูลค่าส่งออกจำนวน 22,371.16 ล้านบาท แต่ในปี 2557 มูลค่าการค้ารวมลดลงเหลือ 19,781.28 ล้านบาท

ชนิดสินค้านำเข้า – ส่งออกสูงสุดที่สำคัญ ปีงบประมาณ 2557

- สินค้านำเข้าที่สำคัญคือจุดสายไฟรถยนต์สำเร็จรูป กากน้ำตาล และไม้แปรรูป (กัมพูชา)

- สินค้าส่งออกที่สำคัญคือ น้ำตาลทราย นม และอาหารเสริม เครื่องดื่ม น้ำอัดลม น้ำหวานต่าง ๆ เครื่องโทรศัพท์มือถือ พร้อมอุปกรณ์ครบชุด

บริบทพื้นฐานของอำเภอคลองใหญ่

1. ที่ตั้งและอาณาเขต

สำหรับอำเภอคลองใหญ่ มีป่าไม้และป่าชายเลน จำนวน 24.53 ตารางกิโลเมตร หรือ 15,331.25 ไร่ โดยแบ่งเป็นป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2530 22 สิงหาคม 2543 และ 17 ตุลาคม 2543 จำนวน 833.53 ไร่ โดยมีพื้นที่ที่มีสภาพเป็นป่าชายเลน จำนวน 159.78 ไร่

ตารางที่ 4.3 สภาพพื้นที่ป่าชายเลนอำเภอคลองใหญ่

ที่	ตำบล	พื้นที่ป่าชายเลนตามมติ ครม.	พื้นที่ที่มีสภาพเป็นป่าชายเลน
1	ไม้รูด	566.94	159.78
2	คลองใหญ่	125.33	-
3	หาดเล็ก	141.27	-
	รวม	833.53	159.78

อำเภอคลองใหญ่ ตั้งอยู่ริมฝั่งทะเลด้านตะวันออกของอ่าวไทย ทางทิศตะวันออกของอำเภอเมืองตราด ห่างจากตัวเมือง 74 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับอำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง ราชอาณาจักรกัมพูชา มีพื้นที่ติดต่อกับกัมพูชาทางบกกันด้วยแนวเทือกเขาบรรทัดเป็นแนวเขายาว 51 กิโลเมตร และทางทะเล 50 กิโลเมตร มีพื้นที่ 50.29 ตร.กม. หรือจำนวน 31,431.25 ไร่ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งอำเภอ ซึ่งแบ่งการปกครองท้องที่ ออกเป็น 3 ตำบล 20 หมู่บ้าน มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 4 แห่ง คือ เทศบาลตำบลคลองใหญ่ เทศบาลตำบลหาดเล็ก องค์การบริหารส่วนตำบลคลองใหญ่ และองค์การบริหารส่วนตำบลไม้รูด มีรายละเอียดของหมู่บ้าน ทั้ง 20 หมู่บ้าน ดังต่อไปนี้ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558: 2 – 47)

ตารางที่ 4.4 รายละเอียดของหมู่บ้านในอำเภอคลองใหญ่

ชื่อหมู่บ้าน	หมู่ที่	ตำบล	เขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	เป็นหมู่บ้าน
บ้านเจ๊กลัก	1	คลองใหญ่	อบต. คลองใหญ่	อพป.
บ้านคลองใหญ่	2	คลองใหญ่	อบต. คลองใหญ่	กม.
บ้านคลองจาก	3	คลองใหญ่	อบต. คลองใหญ่, ทต.คลองใหญ่	กม.
บ้านคลองสะบ้า	4	คลองใหญ่	อบต. คลองใหญ่, ทต.คลองใหญ่	อพป.
บ้านตาหนึก	5	คลองใหญ่	อบต. คลองใหญ่	อพป.
บ้านบางอิน	6	คลองใหญ่	อบต. คลองใหญ่	อพป.
บ้านสวนมะพร้าว	7	คลองใหญ่	อบต. คลองใหญ่, ทต.คลองใหญ่	กม.
บ้านคลองจาก	8	คลองใหญ่	อบต. คลองใหญ่	อพป.
บ้านร่มเย็น	9	คลองใหญ่	อบต. คลองใหญ่	อพป.
บ้านคลองมะขาม	1	หาดเล็ก	ทต.หาดเล็ก	กม.
บ้านโชดทราย	2	หาดเล็ก	ทต.หาดเล็ก	กม.
บ้านคลองหิน	3	หาดเล็ก	ทต.หาดเล็ก	กม.
บ้านหาดเล็ก	4	หาดเล็ก	ทต.หาดเล็ก	กม.
บ้านคลองสน	5	หาดเล็ก	ทต.หาดเล็ก	กม.
บ้านไม่รู้ต	1	ไม่รู้ต	อบต.ไม่รู้ต	อพป.
บ้านหนองม่วง	2	ไม่รู้ต	อบต.ไม่รู้ต	อพป.
บ้านห้วงโสม	3	ไม่รู้ต	อบต.ไม่รู้ต	อพป.
บ้านคลองมะนาว	4	ไม่รู้ต	อบต.ไม่รู้ต	อพป.
บ้านห้วงบอน	5	ไม่รู้ต	อบต.ไม่รู้ต	อพป.
บ้านร่วมสุข	6	ไม่รู้ต	อบต.ไม่รู้ต	อพป.

สภาพภูมิประเทศอำเภอคลองใหญ่ มีลักษณะพื้นที่ราบเชิงเขาแคบ ๆ ยาวขนานไปกับชายฝั่งทะเลอ่าวไทย มีแนวชายแดนติดกับประเทศกัมพูชาด้านทิศตะวันออกซึ่งเป็นเทือกเขาบรรทัดและเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า

ลักษณะที่ตั้งถิ่นฐานและการกระจายตัวของชุมชนทั้ง 3 ตำบลสามารถแยกออกตามตำบลได้ ดังต่อไปนี้ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558: 2-51 – 2-59)

1. ตำบลไม่รู้ต

มีการตั้งถิ่นฐานมากบริเวณบ้านไม่รู้ต บ้านห้วงโสม และบ้านคลองมะนาว โดยในบริเวณปากคลองไม่รู้ต ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนกระจุกตัวหนาแน่นเลยบริเวณสองฝั่งคลองไม่รู้ตของหมู่ที่ 6 กับหมู่ที่ 1 รวมประมาณ 400 – 500 หลังคาเรือนเป็นชุมชนประมงดั้งเดิมที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของจังหวัดตราด และเป็นชุมชนที่มีการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของการทำประมง ด้วยการจัดให้มีโครงการธนาคารปู ต่อเนื่องมากกว่า 4 ปี รวมทั้งส่งเสริมให้มีการรวบรวมและคัดแยกขยะในครัวเรือน รักษาสภาพแวดล้อมของลำคลอง

ชุมชนบ้านคลองมะนาว เป็นชุมชนประมงที่ตั้งกระจุกตัวหนาแน่นเลียบริมสองฝั่งคลองเช่นกัน ส่วนบ้านห้วงโสม เป็นชุมชนบนบกที่มีการทำอุปกรณ์ประมงจำหน่าย มีกลุ่มมัดอวนและทำลอบปูม้า ใหญ่ที่สุดในประเทศ วันละเป็นพันลูก ชาวบ้านรับทำส่งผู้ประกอบการ 3 เจ้า จำหน่ายทั่วไทยและเขมร

2. ตำบลคลองใหญ่

แบ่งเป็น 2 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำหรับเทศบาลตำบลคลองใหญ่มีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นในเขตเทศบาลตำบลคลองใหญ่ ในเขตเทศบาลและบริเวณปากคลองใหญ่ และในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลคลองใหญ่บริเวณบ้านคลองจาก ทั้งนี้ในบริเวณคลองจากมีเขตป่าสงวนแห่งชาติซ้อนทับบนพื้นที่ตั้งถิ่นฐานชุมชนหนาแน่นอยู่ด้วย

3. ตำบลหาดเล็ก

ตำบลหาดเล็ก เริ่มตั้งแต่หลักกิโลเมตรที่ 78 บนถนนสาย 318 ไปจนถึงหลักกิโลเมตรที่ 89 แบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่เป็นเทือกเขา (ทิศตะวันออก) มีระยะจากศูนย์กลางถนนสุขุมวิท ประมาณ 500 เมตร และพื้นที่ฝั่งน้ำเค็ม ระยะจากถนนสุขุมวิทไปจรดทะเลโดยเฉลี่ยประมาณ 1 กิโลเมตร ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของพื้นที่ชุมชนหาดเล็ก มีอยู่ 2 บริเวณหลัก ๆ คือ บริเวณท่าเทียบเรือ บ้านคลองมะขาม – คลองสน ซึ่งเป็นชุมชนประมงอยู่บริเวณตอนเหนือของเขตฝั่ง และบริเวณหมู่ที่ 4 บ้านหาดเล็ก ด้านใต้สุดเขตฝั่งติดกับพรมแดนประเทศกัมพูชาหน้าด่านซึ่งเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมหลักของพื้นที่

การตั้งถิ่นฐานบริเวณโดยรอบท่าเทียบเรือบางส่วนเป็นกลุ่มชุมชนประมงดั้งเดิมและแรงงานชาวกัมพูชาที่ทำงานในท่าเรือ รวมถึงแรงงานที่ออกไปกับเรือประมง การอยู่อาศัยและประกอบพาณิชย์กรรมมีมากที่สุดในบริเวณนี้

สำหรับบริเวณพื้นที่หน้าด่าน ซึ่งเป็นย่านธุรกิจหลักเป็นที่ตั้งของร้านค้าต่าง ๆ ที่จำหน่ายสินค้าที่มีความหลากหลายเพื่อให้บริการแก่คนในชุมชน นักท่องเที่ยวและผู้ซื้อจากประเทศเพื่อนบ้านผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบพื้นที่เป็นชาวชุมชนดั้งเดิมและผู้ประกอบการที่ทำมาค้าขายบริเวณหน้าด่านชาวกัมพูชาที่ค้าขายในบริเวณนี้มีที่อยู่อาศัยเป็นส่วนน้อย โดยมากมักกลับไปมาระหว่างสองประเทศ

นอกจากนี้ยังมีชุมชนประมงเก่าตั้งถิ่นฐานเป็นกลุ่มอยู่ริมทะเลและริมคลอง อีก 3 บริเวณหลัก คือ ในพื้นที่หมู่ที่ 5 (บริเวณคลองสน) หมู่ที่ 2 (บ้านคลองนา) และหมู่ที่ 3 (บ้านหาดศาลเจ้า) ซึ่งเป็นชุมชนประมงพื้นถิ่น ที่อยู่อาศัยมาแต่เดิมในพื้นที่

อำเภอคลองใหญ่ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 80 ประกอบอาชีพกิจการประมงทะเลที่เหลื่อประกอบประกอบอาชีพรับจ้างที่เกี่ยวข้องกับการประมง มีเพียงร้อยละ 5 มีอาชีพรับจ้างทั่วไปรายได้เฉลี่ยของประชากรประมาณ 40,000 – 50,000 บาท ต่อคนต่อปี ดังนั้นทะเลเปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่ที่หล่อเลี้ยงและมีความสำคัญต่อวิถีของประชาชนชาวคลองใหญ่ กลุ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญในอำเภอคลองใหญ่ ได้แก่ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558: 2-65 – 2-89)

การค้าขายแดนผ่านด่านศุลกากรคลองใหญ่

จังหวัดตราด มีช่องทางการค้าชายแดน 3 ช่องทาง คือ จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก พื้นที่ตำบลหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จุดผ่านปรนการค้าบ้านมะม่วง พื้นที่อำเภอบ่อไร่ (เนิน 400) และช่องทางทางการค้าธรรมชาติบ้านท่าเส้น พื้นที่ตำบลแหลมกลัด อำเภอเมืองตราด ทั้ง 3 ช่องทาง ล้วนเป็นการค้าทางบกทั้งสิ้น แต่ลักษณะพิเศษของการค้าชายแดนจังหวัดตราด จะมีการค้าผ่านช่องทางทางน้ำ ผ่านท่าเรือเอกชนซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ตำบลหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 70 และทางบกรวมทั้ง 3 ช่องทางมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 30 ของมูลค่าการค้าชายแดนด้านจังหวัดตราด

ตารางที่ 4.5 แสดงมูลค่าการค้าแยกตามช่องทางต่าง ๆ ของด่านจังหวัดตราด ปีงบประมาณ 2553 – 2557

ปีงบประมาณ	จุดผ่อนปรน บ้านมะม่วง/บ้านท่า เส้น		จุดผ่านแดนถาวร พรหมแดนบ้านหาดเล็ก		ด่านศุลกากรคลอง ใหญ่ท่าเรือ		มูลค่า การค้ารวม
	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ	
	2553	0.14	0	708.73	3.59	19,053.50	
2554	1.75	0	1,590.33	7.88	18,615.69	92.12	20,207.77
2555	1.99	0	2,690.85	10.96	21,864.87	89.04	24,557.71
2556	4.43	0	4,120.79	15.42	22,595.16	84.56	26,720.38
2557	2.52	0	8,383.04	29.76	19,781.28	70.23	28,166.84

สำหรับมูลค่าการค้าผ่านช่องทางต่าง ๆ ระหว่างปีงบประมาณ 2553 – 2557 แม้ว่าภาพรวมมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับกัมพูชาเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง แต่จะเห็นได้ว่าจากปีงบประมาณ 2556-2557 มูลค่าการค้าทางบกผ่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กมีมูลค่าสูงขึ้นเท่าตัว ทั้งนี้ส่วนหนึ่งมา

ท่าเทียบเรือเอกชนตำบลหาดเล็ก ในพื้นที่ตำบลหาดเล็กมีท่าเทียบเรือเอกชนจำนวน 4 แห่ง ดังต่อไปนี้

- ท่าเทียบเรือกัลปิงหา (หมู่ที่ 5) เป็นท่าเรือที่เปิดให้บริการแก่เรือทั่วไปในการขึ้นสินค้าประมงเป็นหลัก โดยคิดค่าธรรมเนียมหัวกิโล ในราคากิโลกรัมละ 10 สตางค์ ค่ารถบรรทุก 300 บาท ส่วนค่ารถเล็ก คิด 150 บาท

- ท่าเรือชลาสัย (หมู่ที่ 1) เป็นท่าเรือที่เปิดให้บริการแก่เรือทั่วไปในการขึ้นสินค้าทั้งประมงและสินค้าอุปโภค-บริโภค ท่าเรือลึก 4 เมตร ด้านใต้ท่าเป็นแอ่งโคลน ท้องเรือลงได้ถึง 6 เมตร

- ท่าเทียบเรือ ป.เกษมศิริ (หมู่ที่ 5) เป็นท่าเรือที่เปิดให้บริการแก่เรือทั่วไปเฉพาะการขึ้นสินค้าอุปโภค-บริโภค วัสดุก่อสร้าง สินค้าฟุ่มเฟือย เครื่องใช้ไฟฟ้า ฯลฯ

- ทำเทียบเรือ ส.กฤตวัน (หมู่ที่ 2) เป็นท่าเรือที่เปิดให้บริการแก่เรือทั่วไปในการขึ้นสินค้าประมงเป็นหลัก

ทำเทียบเรือเอกชนตำบลคลองใหญ่ ในพื้นที่ตำบลคลองใหญ่มีท่าเทียบเรือเอกชน จำนวน 1 แห่ง ดังต่อไปนี้

- ทำเทียบเรือทรัพย์ชโลธร (เกษมศิริเดิม) หมู่ที่ 1 บ้านแจ็กลัก) เป็นท่าเรือที่เปิดให้บริการแก่เรือทั่วไปในการขึ้นสินค้าประมงเป็นหลัก

ท่าเทียบเรือของชุมชน ทั้ง 3 ตำบลในอำเภอคลองใหญ่ มีท่าเรือชุมชนอยู่ทั้งหมด 13 แห่ง โดยอยู่ในตำบลไม้รูด 4 แห่ง ตำบลคลองใหญ่ 4 แห่ง และตำบลหาดเล็ก 5 แห่ง รายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.6 ท่าเทียบเรือของชุมชนของอำเภอคลองใหญ่

ที่	ชื่อท่าเรือ	ที่ตั้ง	ลักษณะสิ่งปลูกสร้าง
1	บ้านคลองมะนาว	คลองมะนาว หมู่บ้านคลองมะนาว หมู่ที่ 4 ตำบลไม้รูด	สะพานทางเดินเรียบตามลำคลอง
2	บ้านคลองไม้รูด	คลองไม้รูด หมู่ที่ 6 และหมู่ที่ 1 ตำบลไม้รูด	สะพานทางเดินเรียบตามลำคลอง
3	บ้านคลองมะโร	คลองมะโร หมู่ที่ 5 บ้านห้วงบอน ตำบลไม้รูด	สะพานทางเดินเรียบตามลำคลอง
4	บ้านคลองซุด	คลองซุด หมู่ที่ 5 ตำบลคลองใหญ่ และหมู่ที่ 3 ตำบลไม้รูด	สะพานทางเดินเรียบตามลำคลอง
5	บ้านแจ็กลัก	ทะเล บ้านแจ็ก หมู่ที่ 1 ตำบลคลองใหญ่	สะพานท่าเทียบเรือชาวบ้าน
6	บ้านบางอิน	ทะเล บ้านบางอิน หมู่ที่ 6 ตำบลคลองใหญ่	สะพานทางเดินในทะเล
7	คลองคลองใหญ่	หมู่ที่ 1 ตำบลคลองใหญ่	สะพานทางเดินคลองคลองใหญ่-ทะเล
8	บ้านคลองจาก	คลองจาก หมู่ที่ 8 ตำบลคลองใหญ่	สะพานทางเดินเรียบตามลำคลอง
9	บ้านคลองมะขาม	บ้านคลองมะขาม หมู่ที่ 5 ตำบลหาดเล็ก	สะพานทางเดินคลองมะขามทะเล
10	บ้านคลองสน	บ้านคลองสน หมู่ที่ 5 ตำบลหาดเล็ก	สะพานทางเดินคลองสนทะเล
11	บ้านคลองนา	บ้านคลองนา หมู่ที่ 2 ตำบลหาดเล็ก	สะพานท่าเทียบเรือ
12	บ้านหาดศาลเจ้า	บ้านหาดศาลเจ้า หมู่ที่ 3 ตำบลหาดเล็ก	สะพานท่าเทียบเรือ
13	ท่าเทียบเรือบ้านหาดเล็ก	บ้านหาดเล็ก หมู่ที่ 4 ตำบลหาดเล็ก	เขื่อนหินในทะเล

ความเชื่อมโยงทางกายภาพ ระหว่างพื้นที่เมืองชายแดน

ไทย-กัมพูชา มีเส้นทางการคมนาคม การขนส่ง ลำเลียงสินค้าเพื่อส่งออกและนำเข้า วัตถุประสงค์ รวมทั้งเชื่อมโยงการท่องเที่ยว ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่สำคัญ ได้แก่

การคมนาคมและขนส่งทางบก การขนส่งทางถนนเป็นระบบการขนส่งหลักที่เชื่อมโยงไทยและกัมพูชา เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐาน ระบบอื่นมีจำกัด โดยพื้นที่จังหวัดตราดและประเทศกัมพูชา เชื่อมโยงกันด้วยเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสาย 318 เดิม) ที่เชื่อมจากตราด-คลองใหญ่-หาดเล็ก) เป็นถนนสายสำคัญในการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ หรือจังหวัดในภาคตะวันออก ไปยังกัมพูชาโดยตรง หรือนำลงสู่ท่าเรือคลองใหญ่ เพื่อนำขึ้นที่ท่าเรือสีหนุวิลล์ และขนส่งต่อไปยังเวียดนามตอนใต้ ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางบกจากจังหวัดตราดสู่พนมเปญเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3 เป็นร้อยละ 30 และลดระยะเวลาขนส่งเร็วกว่าทางน้ำ 3 เท่าตัว ทำให้ขนส่งสินค้าสะดวก และรวดเร็วขึ้น สามารถลดต้นทุนการขนส่งได้มากขึ้น

นอกจากนี้ประเทศไทยก็ได้มีการพัฒนาโครงข่ายความเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภูมิภาคอาเซียนตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ได้แก่ ACMECS GMS ซึ่งเส้นทางการขนส่งที่สำคัญในอนาคตที่ผ่านในประเทศไทยและเวียดนามมี 2 เส้นทาง คือ

- 1) เส้นทาง R1 โครงการถนนสายกรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา
- 2) เส้นทาง R10 โครงการถนนเลียบบชายฝั่งทะเล ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

สำหรับการพัฒนาความร่วมมือทางโลจิสติกส์ระหว่างไทย-กัมพูชานั้นประเทศไทยได้ให้ความช่วยเหลือปรับปรุงเส้นทางสายรองที่สนับสนุนโครงข่ายความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคแกกัมพูชา 4 สาย คือ เส้นทางสาย 48 สาย 67 สาย 68 และสาย 318

เส้นทางหมายเลข 48 (เกาะกง-สแรอัมเบิล) ระยะทาง 151.5 กิโลเมตร ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 4 บริเวณกิโลเมตรที่ 143 ไปทางทิศตะวันตก สุดทางที่จังหวัดเกาะกงซึ่งติดกับบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราดของไทย พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามแม่น้ำ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำตาไต สติงชายอแรง อันดองตัก และกัมปังโสม

เส้นทางหมายเลข 67 (สะง่า-อันลองเวง-เสียมเรียบ) ระยะทาง 138 กิโลเมตร ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจนจรดชายแดนไทย-กัมพูชาในช่องสะง่า อำเภอกุสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษของไทย และอำเภอนันลองเวง จังหวัดอุดรธานีของกัมพูชา

เส้นทางหมายเลข 68 ระยะทาง 125 กิโลเมตร ซึ่งทางกัมพูชาขอให้ไทยพิจารณาให้ความช่วยเหลือปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 68 ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจนจรดชายแดนไทย-กัมพูชาในช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ของไทยและสำโรงในจังหวัดอุดรธานีของกัมพูชา

เส้นทางหมายเลข 318 หรือสายตราด-คลองใหญ่ ปัจจุบันกรมทางหลวงได้สนับสนุนงบประมาณเพื่อก่อสร้างถนนสายนี้ให้ได้มาตรฐาน ขยายเป็น 4 เลนตลอดแนวสายทาง ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งทางน้ำกว่า 3 เท่าตัวและจะมาทดแทนการขนส่งทางน้ำในไม่ช้า ถนนสายนี้ช่วยยกระดับการขนส่งทางบกสู่กัมพูชาและเป็นตัวกระตุ้นให้การขนส่งทางบกเพิ่มปริมาณจากร้อยละ 3 เป็นร้อยละ 30 ในอนาคตอันใกล้

เส้นทางขนส่งทางรถไฟ ในอดีตการขนส่งทางรถไฟเป็นระบบการขนส่ง ซึ่งเป็นที่นิยมมาก แต่หลังจากเกิดสงครามระบบการขนส่งทางใต้ได้ถูกทำลายลง แต่ด้วยการสนับสนุนจากออสเตรเลียผ่าน ธนาคาร ADB ภายใต้โครงการฟื้นฟูทางรถไฟของกัมพูชานั้น จัดให้มีการปรับปรุงรางรถไฟยาว 600 กิโลเมตร เพื่อให้ได้มาตรฐานสากล

การคมนาคมและขนส่งทางน้ำ กัมพูชามีท่าเรือหลักที่ใช้ขนส่งสินค้า 3 แห่ง คือ

- ท่าเรือพนมเปญ (Phnom Penh Port) ตั้งอยู่ในกรุงพนมเปญ อยู่ห่างจากชายฝั่งทะเลประมาณ 320 กิโลเมตร เป็นท่าเรือในการขนส่งสินค้าขนาดเล็ก

- ท่าเรือเกาะกง (Koh Kong Port) เป็นท่าเรือเอกชนในเขตจังหวัดเกาะกงตั้งอยู่ชายฝั่งอ่าวไทยใกล้กับจังหวัดตราดเหนือขึ้นมาจากท่าเรือสีหนุวิลล์ จากกรุงเทพฯพนมเปญสู่ท่าเรือด้วยระยะทาง 180 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ใช้ขนส่งสินค้าจากไทยและมาเลเซีย

- ท่าเรือกำปงโสม (Kampong Som Port)/ท่าเรือสีหนุวิลล์ (Sihanoukville Port) ตั้งอยู่ที่กรุงสีหนุวิลล์ บนชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย เป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่แห่งเดียวของประเทศที่ทันสมัยที่สุด

การคมนาคมและขนส่งทางอากาศ กัมพูชามีสนามบินนานาชาติ ได้แก่ สนามบินนานาชาติพนมเปญหรือสนามบินโปเชนตอง (Pochentong) ที่กรุงพนมเปญ และสนามบินนานาชาติเสียมเรียบที่จังหวัดเสียมเรียบ อย่างไรก็ตาม สนามบินนานาชาติทั้ง 2 แห่งนี้ ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ

จังหวัดเกาะกงได้พัฒนาเขตอุตสาหกรรมขึ้น เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศได้แก่ นิคมอุตสาหกรรม NearngKok (NearngKok Industrial Zone) ที่จังหวัดเกาะกงหรือที่รู้จักกันในนามนิคมอุตสาหกรรมเกาะกง ซึ่งเป็นโครงการที่เน้นส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ ECS1 ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็น ACMECS และได้มีการพัฒนาขึ้นเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (KKSEZ) อันเป็นเขตเศรษฐกิจที่มีศักยภาพในการลงทุนแห่งหนึ่งของประเทศกัมพูชา เนื่องจากรัฐบาลกัมพูชามีนโยบายในการพัฒนาเกาะกง ให้เป็นประตูสู่กัมพูชาและเป็นเมืองเพื่ออุตสาหกรรมรวมถึงการท่องเที่ยวควบคู่กันไป

ในอดีตรูปแบบของเกษตรกรในเกาะกงเป็นการเกษตรเพื่อยังชีพ ไม่ได้เป็นการผลิตเชิงพาณิชย์ เนื่องจากการคมนาคมไม่สะดวก เกษตรกรไม่สามารถนำผลผลิตไปขายนอกพื้นที่ได้ การผลิตส่วนใหญ่จึงเป็นการผลิตเพื่อการบริโภคภายในจังหวัด

การท่องเที่ยวในจังหวัดเกาะกงและสีหนุวิลล์ เป็นเมืองชายทะเลยอดนิยมมากที่สุดของประเทศกัมพูชา และโครงข่ายการท่องเที่ยวที่สามารถขยายไปได้ภายใต้การสนับสนุนของหน่วยงานความร่วมมือการท่องเที่ยวลุ่มน้ำโขง (AMTA) และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (TAT) สู่ประเทศเวียดนาม ประกอบกับความชัดเจนของความเชื่อมโยงในกิจกรรมทางเศรษฐกิจภาคการท่องเที่ยวในลักษณะความร่วมมือ 3 Countries 1 Destination ที่เกิดเป็นรูปธรรมแล้วคือมีการขอความร่วมมือจากเมืองเกียนยาง (Kien Giang) ในการทำแคมเปญการท่องเที่ยวร่วมกับสามประเทศคือเวียดนาม กัมพูชาและไทย ให้เป็นแคมเปญเดียวกันเพื่อยกระดับการท่องเที่ยวของภูมิภาคนี้ให้เป็นเป้าหมายทางการท่องเที่ยวระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติ และจะขยายเครือข่ายสู่การเชื่อมโยงเป็น Cluster ท่องเที่ยวระหว่างพื้นที่ SEZs (Linkage SEZs) ตอนในของประเทศไทยต่อไป

ความเชื่อมโยงระหว่างอำเภอคลองใหญ่กับจังหวัดเกาะกงประเทศกัมพูชา

จังหวัดเกาะกงตั้งอยู่บริเวณภาคตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศกัมพูชา มีพรมแดนติดกับอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราดของประเทศไทย สภาพภูมิประเทศ ประกอบด้วย ภูเขาและที่ราบชายทะเล มีพื้นที่ชายฝั่งยาว 165 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 50 ของทะเลทั้งหมด ในประเทศกัมพูชามีท่าเรือ 4 แห่งและเป็นที่ตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างโรงงานไฟฟ้าพลังงานและโรงงานไฟฟ้าถ่านหิน จังหวัดเกาะกง

- ทิศเหนือติดกับจังหวัดโพธิสัตว์ (Pursat)
- ทิศตะวันออกติดกับจังหวัดกำปงสเปอ (kanmgpongSpeu) และจังหวัดกัมปอต (Kampot)

- ทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดกับ เมืองสีหนุวิลล์ และอ่าวไทย

อำเภอเมือง คือ กรุงเขมรรัฐภูมิรินทร์หรือเกาะกง เป็นจังหวัดขนาดเล็กมีพื้นที่ 11,160 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็น 8 อำเภอ 33 ตำบล และ 131 หมู่บ้าน ได้แก่ อำเภอบัวตุมสาคร ศรีสาคร์ เกาะกง สมัครเมียนจัย มณฑล,สีมาสะแรกออมเบิล ทะเมอบาง และกำปงศิลา ประชากร 139,722 คน ในปีพ.ศ. 2551

รัฐบาลกัมพูชามีเป้าหมายในการพัฒนาจังหวัดเกาะกงในทุก ๆ ด้านเพื่อให้เกาะกงเป็นประตูสู่กัมพูชา และเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ซึ่งมีความต้องการพัฒนาให้เกาะกงเป็นเมืองเศรษฐกิจพิเศษ โดยมุ่งเน้นให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยวควบคู่กันไป ดังต่อไปนี้ (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ม.ป.ท. : 3-20 – 3-23)

1) ด้านเกษตรกรรม ในอดีตรูปแบบของเกษตรกรในเกาะกงเป็นการเกษตรเพื่อยังชีพ ไม่ได้เป็นการผลิตเชิงพาณิชย์ เนื่องจากการคมนาคมไม่สะดวก เกษตรกรไม่สามารถนำผลผลิตไปขายนอกพื้นที่ได้ การผลิตส่วนใหญ่จึงเป็นการผลิตเพื่อการบริโภคภายในจังหวัด หลังจากการปรับปรุงถนนหมายเลข 48 ทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างจังหวัดเกาะกงที่พื้นที่อื่น ๆ มีความสะดวกมากขึ้น เกษตรกรรมขยายพื้นที่ในการทำการเกษตรเพิ่มขึ้น เนื่องจากผลผลิตที่ผลิตได้สามารถนำไปขายที่กรุงพนมเปญและจังหวัดพระสีหนุ นอกจากนี้ยังมีบริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนส่งเสริมการปลูกพืชเศรษฐกิจ เช่น การปลูกอ้อย เพื่อป้องกันโรงงานน้ำตาลของบริษัทน้ำตาลขอนแก่น การปลูกยางพารา โดยบริษัทจากจีนเข้ามาส่งเสริมและรับซื้อน้ำยาง และการปลูกต้นยูคาลิปตัส เพื่อส่งโรงงานกระดาษในประเทศจีน โดยนักลงทุนจากจีนจะได้รับสัมปทานพื้นที่ปลูกยูคาลิปตัสมากถึง 2,000 เฮกตาร์ เป็นต้น ส่วนการประมงพบว่า ชาวประมงได้พัฒนาการเลี้ยงปลาในกระชังตามริมแม่น้ำเพิ่มขึ้น นอกเหนือจากการทำการประมงในทะเล เพราะสามารถนำผลผลิตไปขายที่กรุงพนมเปญได้ รวดเร็วขึ้น โดยอาหารทะเลเหล่านั้นยังสดใหม่และไม่เน่าเสียระหว่างทางเหมือนที่เป็นในอดีต

2) ภาคอุตสาหกรรม จังหวัดเกาะกง ได้พัฒนาเขตอุตสาหกรรมขึ้น เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรม Nearngkok (NearngKokIndustrial Zone) ที่จังหวัดเกาะกงหรือที่รู้จักกันในนามนิคมอุตสาหกรรมเกาะกง ซึ่งเป็นโครงการที่เน้นส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ ภายใต้ยุทธศาสตร์ ECS ภายหลังจากเปลี่ยนชื่อเป็น ACMECS

นิคมอุตสาหกรรมเกาะกงตั้งอยู่ในอำเภอมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 2,000 ไร่ ห่างจากจุดผ่านแดนไทย – กัมพูชา (บ้านหาดเล็ก-จามเยียม) ประมาณ 2

กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองจังหวัดเกาะกง 4 กิโลเมตร มีเส้นทางหมายเลข 4 จากนิคมอุตสาหกรรม เชื่อมต่อไปยังทางหลวงหมายเลข 4 เพื่อเชื่อมต่อไปยังกรุงพนมเปญและกรุงสีหนุวิลล์ได้ ซึ่งมีพื้นที่ร้อยละ 70 ของโครงการ เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 30 เป็นพื้นที่สำหรับก่อสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่จำเป็น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ อาทิ โรงงานผลิตกระแสไฟฟ้า ระบบโทรคมนาคม โรงจำกัदन้เสียโรงกำจัดขยะ โกดังเก็บสินค้าขนาดใหญ่ ที่พักอาศัย สวนสาธารณะและสนามกีฬา เป็นต้น โดยการลงทุนทั้งหมดมาจากภาคเอกชน มีคณะกรรมการการบริหารนิคมฯ ประกอบด้วย นักลงทุน และตัวแทนจากภาครัฐ ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลและบริหารงานในนิคมฯ อุตสาหกรรม เป้าหมายของนิคมแห่งนี้ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมรองเท้า อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรที่ใช้ในการเกษตรและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

หลังจากมีการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่าง ๆ เช่น การปรับปรุงถนนหมายเลข 4 ทำให้ระบบการคมนาคมขนส่งมีความสะดวกมากขึ้น จึงทำให้มีบริษัทต่างชาติได้เข้าไปลงทุนด้านอุตสาหกรรมในเขตนิคมอุตสาหกรรมเกาะกง และพื้นที่นอกเขตนิคม ดังต่อไปนี้

(1) บริษัท ฮุนได จำกัด จากประเทศเกาหลีใต้ ซึ่งลงทุนด้านการประกอบรถยนต์และอะไหล่รถยนต์

(2) บริษัทจากจีน ได้เข้ามาลงทุนสร้างเขื่อนเพื่อผลิตไฟฟ้าป้อนให้จังหวัดเกาะกง และเขตนิคมอุตสาหกรรม 2 เขื่อน คือ

(2.1) เขื่อนตาไต ขนาดกำลังผลิต 240 เมกะวัตต์และ

(2.2) เขื่อนริสเสียมขนาดกำลังผลิต 388 เมกะวัตต์ นอกจากนี้เขื่อนทั้งสองแห่งนี้พบว่า บริษัทจากจีนแผนจะสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าเพิ่มที่จังหวัดเกาะกงอีกประมาณ 10 แห่ง มูลค่ารวมประมาณ 1,000 เหรียญสหรัฐฯ

(3) บริษัท น้ำตาลทรายขอนแก่น จำกัด (มหาชน) จากประเทศไทย เข้าไปลงทุนตั้งโรงงานผลิตน้ำตาลทราย ที่อำเภอสะแอมเบิล รวมทั้งพื้นที่สัมปทานในการปลูกอ้อยเพื่อป้องกันโรงงานอีกกว่า 20,000 เฮกตาร์

3) จากการลงทุน เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง (KKSEN) เป็นเขตเศรษฐกิจที่มีศักยภาพในการลงทุนของประเทศกัมพูชา เนื่องจากรัฐบาลกัมพูชามีนโยบายในการพัฒนาเกาะกง ให้เป็นประตูสู่กัมพูชาและเป็นเมืองเพื่ออุตสาหกรรมรวมถึงการท่องเที่ยวควบคู่กันไป เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกงบริหารงานโดยบริษัท L.Y.P Group มีพื้นที่ 336 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ในจังหวัดเกาะกง ห่างจากชายแดนไทย 2 กิโลเมตร เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง The Southern Coastal – Sub – Corridor หรือเส้นทาง R10 ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ACMECS เส้นทางแนวชายทะเล (Coastal Route) โดยเริ่มจากจังหวัดตราด (ไทย) จังหวัดเกาะกง (กัมพูชา) – อำเภอสะแอมเบิล – จังหวัดพระสีหนุ – จังหวัดคาเมา (เวียดนาม)

สิทธิประโยชน์ในการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกงที่สำคัญมี ดังต่อไปนี้

1) ยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบมาผลิตเพื่อส่งออก

2) สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรทั้งในอัตรา MFN และ GSP ที่ได้รับจากคนต่างประเทศกว่า 30 ประเทศไม่มีข้อจำกัดการแลกเปลี่ยนเงินตราและการโอนเงิน

3) ยกเว้นภาษีรายได้มานานถึง 9 ปี (Trigger period + 3 ปี + priority period)

4) การให้บริการ One Stop Service ซึ่งนักลงทุนจะได้รับการบริการอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ เช่น การจดทะเบียน การลงทุนพิธีการศุลกากร และการจัดด้านแรงงาน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคาร One Stop Service การออกวีซ่าถาวร (Permanent Visa) ให้กับคนต่างชาติที่เข้ามาทำงาน

ความเชื่อมโยงทางกายภาพระหว่างพื้นที่ ทั้งภายในจังหวัดเกาะกงและต่อเนื่องกับชายแดนไทยรวมถึงเวียดนามนั้น ปัจจุบันรัฐบาลกัมพูชาให้ความสำคัญกับการเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อให้พร้อมรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ โดยมีนโยบายส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในโครงการเหล่านี้ได้อย่างค่อนข้างเสรี โดยเฉพาะการลงทุนด้านระบบคมนาคมและระบบสื่อสาร สำหรับเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของกัมพูชาสรุปได้ ดังต่อไปนี้ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558: 3-25 – 3-26)

1) ถนนหมายเลข 5 กรุงพนมเปญ-ด่านปอยเปต เริ่มต้นจากกรุงพนมเปญไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือผ่านจังหวัดกันดาล กำปงชนัง โปธิสธว์ พระตะบองไปสิ้นสุดที่ด่านชายแดนปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจยติดต่อกับอำเภอรัฐประเทศ จังหวัดสระแก้ว ของประเทศไทย มีระยะทางรวม 407 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 5.5 – 7.5 ชั่วโมง สภาพถนนเป็นทางลาดยาง สภาพดี ยกเว้นช่วงอำเภอศรีโสภณไปจนถึงด่านชายแดนปอยเปต-อำเภอรัฐประเทศ รวมระยะทาง 49 กิโลเมตร ซึ่งในช่วงฤดูฝนถนนจะมีสภาพขรุขระทรุดโทรมมาก ใช้งานได้เฉพาะในช่วงฤดูแล้ง

2) เส้นทางหมายเลข 48 ระยะทาง 151.5 กิโลเมตร ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 4 บริเวณกิโลเมตรที่ 143 ไปทางทิศตะวันตก สูดทางที่จังหวัดเกาะกง ซึ่งติดบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราดของประเทศไทย พร้อมทั้งก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กข้ามแม่น้ำจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำตาโตสตั้งชายฝั่งตรงตีกและกำปงโสม ซึ่งสะพานเหล่านี้จะช่วยให้นักงูชาสามารถเดินทางจากจังหวัดเกาะกงมาถึงอำเภอสรอัมเบิล และต่อไปยังกรุงพนมเปญได้อย่างสะดวกรวดเร็วขึ้น โดยทางหลวงสายนี้จะเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 4 (กรุงพนมเปญ-กรุงสีหนุวิลล์) เพื่อต่อไปยังกรุงพนมเปญ/กรุงสีหนุวิลล์ได้ และเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อไปถึงท่าเรือแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศไทยในจังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ผ่านทางหลวงหมายเลข 318 ของประเทศไทย ที่จังหวัดตราด ทางหลวงหมายเลข 418 ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และเปิดใช้เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2008 ที่ผ่านมา

3) เส้นทางหมายเลข 67 ระยะทาง 138 กิโลเมตร ซึ่งแยกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจนจรดด่านชายแดนไทย-กัมพูชา ในช่องสง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษของประเทศไทย และอำเภออันลองเวง จังหวัดอุดรธานีของประเทศไทย เป็นเส้นทางส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของประเทศไทยกับภาคเหนือของประเทศไทย โดยจุดมุ่งหมายสำคัญอยู่ที่จังหวัดเสียมเรียบ

4) เส้นทางหมายเลข 68 ระยะทาง 125 กิโลเมตร ดัวยงบประมาณรัฐบาลกัมพูชาปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 68 ซึ่งแยกออกจากเส้นทางหมายเลข 6 ที่จังหวัดเสียมเรียบขึ้นไปทางเหนือจนจรดด่านชายแดนไทย – กัมพูชา ในช่องจอมจังหวัดสุรินทร์ของประเทศไทย และสำโรงจังหวัดอุดรธานีของประเทศไทยสามารถช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งทางน้ำ เท่าตัวและจะมา

ทดแทนการขนส่งทางน้ำในที่สุด ซึ่งถนนสาย 318 เป็นถนนโครงข่ายภาคตะวันออกเฉียงเหนือจีน (จากกรุงเทพฯ-ตราด ประเทศไทย – จังหวัดเกาะกง – กำปงโสม(กรุงสีหนุวิลล์) ประเทศกัมพูชา ส่วนภาคใต้ของประเทศเวียดนาม ท่าเรือโฮมจิมินซิติ) เป็นการยกระดับการขนส่งทางบกสู่ประเทศกัมพูชา หากเสร็จแล้วจะเพิ่มปริมาณการขนส่งจากร้อยละ 3 เป็นร้อยละ 30

5) ทางรถไฟ ประเทศกัมพูชามีเส้นทางรถไฟสำคัญ 2 สาย ได้แก่ กรุงพนมเปญ-โพธิสัตว์-พระตะบอง-อำเภอศรีโสภณ-ปอยเปต ระยะทาง 386 กิโลเมตร และกรุงพนมเปญ-ตาแก้ว-กัมปอต-กรุงสีหนุวิลล์ระยะทาง 264 กิโลเมตร ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2008 ธนาคารเพื่อพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ได้อนุมัติเงินกู้แบบมีเงื่อนไข (Concessional Loan) แก่ประเทศกัมพูชาเพื่อใช้ปรับปรุงทางรถไฟยาว 600 กิโลเมตร และสร้างทางรถไฟทางยาว 48 กิโลเมตร ช่วงอำเภอศรีโสภณ-ปอยเปต เพื่อเชื่อมต่อกับทางรถไฟของไทยที่อำเภอรัฐประเทศจังหวัดสระแก้วคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2010 โดย ADB ยังให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคแก่ประเทศกัมพูชา ในการว่าจ้างผู้ให้บริการรถไฟจากประเทศในการบริหารบำรุงรักษา และลงทุนสร้างทางรถไฟ 30 ปี โดยโครงการปรับปรุงทางรถไฟในกัมพูชาดังกล่าว มีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) ทางตอนใต้ (Southern Corridor) ซึ่งเชื่อมระหว่างประเทศไทย ประเทศกัมพูชา และประเทศเวียดนาม นอกจากนี้ยังเป็นส่วนหนึ่งของโครงการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore – Kunming Railways Linke) ของประเทศจีน

6) เส้นทางคมนาคมทางน้ำ ท่าเรือหลักที่ขนส่งสินค้าของประเทศกัมพูชามี 3 แห่ง คือ

6.1) ท่าเรือพนมเปญ (Phnom Penh Port) ตั้งอยู่ในกรุงพนมเปญอยู่ห่างจากชายฝั่งทะเลประมาณ 320 กิโลเมตร เป็นท่าเรือในการขนส่งสินค้าขนาดเล็ก มีความยาวหน้าท่าประมาณ 183 เมตร และท่าลอยน้ำ 3 แห่ง รองรับเรือขนาดยาวไม่เกิน 100 เมตร สามารถรองรับเรือระวางบรรทุก 2,000 ตัน ในฤดูแล้งและ 5,000 ตันในฤดูน้ำหลาก เนื่องจากตั้งอยู่ตอนในของประเทศ จึงไม่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้

6.2) ท่าเรือกำปงโสม (Kampong Som port)/ท่าเรือสีหนุวิลล์ (Sihanoukville port) ตั้งอยู่ที่กรุงสีหนุวิลล์ อยู่บนชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย เหนือท่าเรือไปเล็กน้อยมีหน้าท่ากว้าง 550 เมตร เป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่แห่งเดียวของประเทศและทันสมัยที่สุด มีศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้าได้ถึง 1.6 ล้านตัน/ปี สามารถรองรับเรือระวางบรรทุกสินค้าขนาด 10,000 – 15,000 ตัน ได้พร้อมกัน 4 ลำ นอกจากนี้ยังมี ท่าเทียบเรือขนาดเล็กสำหรับเรือลำเลียงที่มีขนาดใหญ่ด้วย

6.3) ท่าเรือเกาะกง (Koh Kong Port)/ ท่าเรือออกญามง (OknhaMong Port) เป็นท่าเรือเอกชนในเขตจังหวัดเกาะกง ตั้งอยู่ติดอ่าวไทยใกล้กับจังหวัดตราด เหนือขึ้นมาจากท่าเรือสีหนุวิลล์ ถ้ามาโดยทางรถยนต์จะมีระยะทางประมาณ 40 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ใช้ขนส่งสินค้าจากประเทศไทยและประเทศมาเลเซียสามารถรองรับเรือระวางบรรทุก 500 – 1,000 ตัน ซึ่งมีศักยภาพในการขนส่งสินค้าได้ 150,00 ตัน /ปี

2. ความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

ประเทศไทย ที่ผ่านมามีนโยบายการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบของนิคมอุตสาหกรรมโดยได้มีการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment: BOI) และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนในปี 2520 โดยปัจจุบัน BOI ได้แบ่งเขตการลงทุนออกเป็น 3 เขต และมีสิทธิประโยชน์และเงื่อนไขที่ต่างกัน สำหรับในส่วนของเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดนไทยนั้น ได้เริ่มมีโครงการจากการผลักดันของธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ภายใต้กลยุทธ์การส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากโครงการระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) โดย ADB ได้บรรจุแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษไว้เป็นแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อการเปลี่ยนระเบียงขนส่ง (Transport Corridors) ให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งทาง ADB ได้ให้ความช่วยเหลือในการให้ข้อเสนอแนะ เชิงเทคนิคและกลยุทธ์ในการสร้างและดำเนินการเขตเศรษฐกิจพิเศษในอนุภูมิภาค ตลอดจน การให้การสนับสนุนทางการเงินในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ในอนุภูมิภาคเข้าด้วยกันรวมถึงการเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษไปยังท่าเรือ จุดกระจายสินค้าและตลาดปลายทาง ดังนั้นสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จึงได้มีการริเริ่มแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ โดยเฉพาะบริเวณชายแดนในปี 2556 ในรูปแบบของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา, 2557) โดยภายหลังการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ภายใต้การดำเนินงานของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2557 ซึ่งมีพล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในฐานะหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เป็นประธานฯ ที่ประชุมฯ ได้ให้ความเห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของไทยใน 5 พื้นที่ชายแดน เพื่อให้สามารถก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนได้อย่างสมบูรณ์ในปี 2558 ได้แก่ 1) แม่สอด 2) อรัญประเทศ 3) ตราด 4) มุกดาหาร 5) สะเดา (ด้านศุลกากรสะเดาและป่าดงเบขาร์) โดยเน้นการตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาทั้งในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ ในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันเพิ่มการจ้างงาน และสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้ประชาชน แก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวลักลอบเข้ามายังพื้นที่ตอนนี้ปัญหาการลักลอบนำเข้าสินค้าเกษตรผิดกฎหมายจากประเทศเพื่อนบ้าน และปัญหาความแออัดบริเวณด่านชายแดน อีกทั้งที่ประชุม กนพ. ได้เห็นชอบหลักเกณฑ์และวิธีการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 4 เรื่อง ได้แก่ 1) สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุน 2) การให้บริการจุดเดียวแบบเบ็ดเสร็จ 3) มาตรการสนับสนุนการใช้แรงงานต่างด้าวและ 4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากรในพื้นที่เพื่อให้สามารถรองรับกิจกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและเชื่อมโยงในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ทำเนียบรัฐบาล, 2557)

ดังนั้น ประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในสมาชิกอาเซียนจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนตัวเองเพื่อรับมือกับการก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ที่กำลังจะถึงในอีกไม่ช้านี้ ซึ่งการพัฒนาพื้นที่เฉพาะให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นจะนำมาซึ่งการกระตุ้นทางเศรษฐกิจ ทั้งการค้าการลงทุน การจ้างแรงงาน การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยปัจจัยที่จะทำให้ประสบความสำเร็จนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่

จะต้องทำการศึกษาเปรียบเทียบ และวิเคราะห์เขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศต่าง ๆ และนำบทเรียนที่ได้ มาใช้ในการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ นอกจากนี้การพิจารณาประเด็นกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องก็เป็นอีกหนึ่งกุญแจดอกสำคัญของความสำเร็จอย่างไรก็ตามต้องไม่ลืมว่าในการพัฒนานั้น แม้จะนำมา ซึ่งโอกาสอันเป็นผลดีต่อภาคเศรษฐกิจ แต่ในทางกลับกันก็นำมาซึ่งผลกระทบทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมซึ่งจำเป็นต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการพัฒนาด้วย

จังหวัดตราดกับการยกระดับด้านชายแดนหลังคณะรักษาความสงบแห่งชาติประกาศยกระดับด่านถาวร 5 แห่งของประเทศไทยของคณะรักษาความสงบแห่งชาติซึ่ง 1 ใน 5 มีจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราดรวมอยู่ด้วยนั้นการที่ทางคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ประกาศยกระดับจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กเป็นเรื่องที่ดีเนื่องจากจุดผ่านแดนแห่งนี้มีศักยภาพมากเพราะเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่สามารถค้าขายได้ทั้งทางน้ำและทางบก มีมูลค่ากว่า 26,000 - 27,000 ล้านบาท/ปีและมีแนวโน้มถึง 30,000 ล้านบาทใน 1 - 2 ปีนี้ แต่จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กมีปัญหาในเรื่องของการก่อสร้างอาคาร และที่ทำการของส่วนราชการชายแดนที่ยังไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ และโครงสร้างพื้นฐานยังไม่พร้อม ส่วนด้านบุคคลากรมีความพร้อมอยู่แล้ว ซึ่งทางจังหวัดได้มีการพัฒนาอบรมและการเดินทางดูงาน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งที่จังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา เวียดนามตอนใต้ ส่วนผู้ประกอบการ ก็ได้ร่วมกันผลักดัน ก่อนเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจพิเศษนับจากนี้ไปภาคเอกชนจะต้องเดินหน้าเพื่อลงทุน ในธุรกิจด้านต่าง ๆ ต่อไปเขตเศรษฐกิจพิเศษที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติจะดำเนินการเกิดประโยชน์กับจังหวัดตราดมากเพราะที่ผ่านมาด่านหาดเล็กยังไม่สามารถยกระดับให้ได้มาตรฐานสากลเหมือนด่านชายแดนอื่น ๆ แต่ด่านหาดเล็กมีศักยภาพในเรื่องการค้าขายกับกัมพูชา และเวียดนาม และยังเป็นจุดเชื่อมโยงทางการท่องเที่ยวระหว่าง 3 ประเทศด้วย ซึ่งจังหวัดตราดมีศักยภาพสูงมาก

นายกิตติ สุทธิสัมพันธ์ นายด่านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด ได้สรุปถึงความเป็นมาของเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอคลองใหญ่ว่า (หนังสือพิมพ์ประชาชาติตราด, 2559)

“ที่ผ่านมาทางสภาพัฒนาฯ ได้เข้าสำรวจเส้นทางสาธารณูปโภคและด้านอื่น ๆ ของด่านฯ หาดเล็กมาแล้วครั้งหนึ่งและได้มีการเสนอให้รัฐบาลสมัยยิ่งลักษณ์ ชินวัตร และได้มีการนำเสนอในการประชุม RBC ครั้งที่ 15 ที่ทั้งไทยและกัมพูชาจะดำเนินการพัฒนาพรมแดนการค้าการลงทุนด้วยกัน แต่ยังไม่สามารถดำเนินการในหลายด้าน แต่เมื่อคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ประกาศการยกระดับขึ้นมา จึงทำให้เกิดความชัดเจนมากขึ้น โดยแบ่งงานกันระหว่างกรมศุลกากรกับสภาพัฒนาฯ ซึ่งกรมศุลกากรจะรับผิดชอบในเรื่องการสร้างด่านพรมแดนหรือศูนย์ราชการชายแดนทั้งเรื่องการทำศูนย์ X-RAY ปริมาณสินค้าที่จะต้องมีการ X-RAY ในตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าอื่น ๆ รวมทั้งอาคารสำนักงานทั้งหมดจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จในปี 2558 อีกส่วนหนึ่งทางสภาพัฒนาฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะมีการกำหนดในสิทธิประโยชน์ 4 ด้าน คือ สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร การเคลื่อนย้ายแรงงาน สิทธิด้านการลงทุนในเขตเศรษฐกิจ สิทธิประโยชน์ด้านปลอดอากรซึ่งจะดำเนินการควบคู่กันไปส่วนเอ็มโอยูที่ทั้งสองประเทศได้มีการบันทึกข้อตกลงไว้แล้วเมื่อรัฐบาลก่อนจะยังคงดำเนินการต่อไป คือ การตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดตราดที่จะเน้นในเรื่องการลงทุนในเรื่องอุตสาหกรรมขนาดย่อม และเชิงการแปรรูปด้านสินค้าการเกษตรเป็นหลัก ทั้งนี้ การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานต้องพร้อมด้วย ทั้งถนน 4 เลนจากจังหวัดตราดสู่จุดผ่านแดนถาวร และ

การพัฒนาถนนสาย 48 จากจังหวัดเกาะกงสู่ถนนสายที่ 4 (พนมเปญ-สีหนุวิลล์) ประเทศกัมพูชาด้วย เพื่อรองรับการขนส่งทางบก นอกเหนือจากทางน้ำที่มีอยู่แล้ว และจะเสริมจากการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่อำเภอคลองใหญ่ที่กำลังลงทุนก่อสร้างอยู่ และจะแล้วเสร็จในกลางปี 2558 นับจากนี้จังหวัดตราดจะเป็นด่านชายแดนที่สามารถส่งสินค้าออกได้ทั้ง 3 ช่องทางคือ ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่สนามบินตราดหรือสนามบินท่าโสมที่ปัจจุบันเป็นสนามบินศุลกากรแล้ว แต่ยังไม่สามารถขนส่งสินค้าได้แต่ในอีก 2 – 3 ปีจะมีการขยายในเรื่องการขนส่งสินค้าทางอากาศได้และนั่นจะทำให้จังหวัดตราด กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทั้งทางบกและทางอากาศรวมทั้งทางน้ำเป็นแห่งที่ 2 ของประเทศและนั่นจะทำให้มูลค่าการค้าขายและส่งออกสินค้าของจังหวัดตราดเพิ่มขึ้นกว่า 4 หมื่นล้านบาทและจะเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ ด้วยศักยภาพของจังหวัดตราดที่เหมาะสมกว่าจังหวัดอื่น ๆ”

จากการดำเนินโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ที่ผ่านมาจนถึงกลางปี.ศ. 2559 เราพบว่า มีความก้าวหน้าในการดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ (Economic Infrastructure) เป็นสำคัญ ดังต่อไปนี้ (สำนักงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจตราด, 2558)

1. การใช้ประโยชน์ที่ดินของนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
2. การสร้างถนน
3. การจัดหาไฟฟ้า
4. การจัดหาหน้าประปา
5. การพัฒนาท่าเรือ
6. การพัฒนาด่านศุลกากร

1. การใช้ประโยชน์ที่ดินของนิคมอุตสาหกรรม ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

สำหรับการจัดหาที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ สำหรับนำมาดำเนินการพัฒนาของจังหวัดตราด มติที่ประชุมคณะกรรมการด้านการจัดทำที่ดินปลอบบริหารจัดการเห็นชอบเลือกพื้นที่ หมู่ที่ 5 ในตำบลไม้รูด อำเภอคลองใหญ่ พื้นที่ 740 ไร่ 1 งาน 41 ตารางวา ซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์ (นสล.) เพื่อเป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรม โดยให้กระทรวงมหาดไทยดำเนินการถอนสภาพพื้นที่สาธารณะประโยชน์ เพื่อจัดหาผลประโยชน์ในพื้นที่ของรัฐต่อไป ทั้งนี้ในกรมที่ดินดำเนินการจัดทำแผนที่ประกอบการถอนสภาพที่ดินสาธารณะประโยชน์ สำหรับใช้ในการประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อดำเนินการตามมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. 2557 โดยกรมที่ดินจัดทำแผนที่ระบบพิกัด ยู ที เอ็ม พื้นหลักฐาน Indian 1975 เพื่อถอนสภาพพื้นที่สาธารณะประโยชน์ 3 แปลง เนื้อที่รวม 889-2-89 ไร่ รูปแบบเดียวกับแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกา แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 16 เมษายน 2558

และได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 17/2558 เรื่องการจัดหาที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2558 ได้กำหนดที่ดินในท้องที่ตำบลไม้รูด อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด เนื้อที่ประมาณ 888-2-72 ไร่ เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด เพื่อใช้พัฒนาอุตสาหกรรม การพาณิชย์ การท่องเที่ยว หรือการอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการ

จัดให้มีหรือส่งเสริมให้เกิดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยในคำสั่งระบุให้ที่ดินเฉพาะภายในเขตตามแผนที่หมายเลข 4/8 ท้ายคำสั่ง มีผลเป็นการถอนสภาพที่ดินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกันและให้ที่ดินดังกล่าว ตกเป็นที่ราชพัสดุ

รวมทั้งกำหนดให้การใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าว ให้กรมธนารักษ์จัดให้หน่วยงานของรัฐใช้ประโยชน์ หรือจัดให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หน่วยงานอื่นของรัฐหรือเอกชนเช่าเพื่อใช้เป็นพื้นที่พัฒนา ตามระยะเวลา หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข รวมทั้งอัตราค่าเช่าที่คณะกรรมการกำหนด โดยระยะเวลาการเช่าต้องไม่น้อยกว่าคราวละ 50 ปี และอาจต่อสัญญาอีกได้ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ที่คณะกรรมการกำหนด โดยมีให้นำมาตรา 540 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ ทั้งนี้ผู้เช่าที่ดินมีสิทธิ์นำไปให้เช่าช่วงหรือนำไปหาประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ได้ และบรรดาสິงปลูกสร้างใด ๆ ที่ผู้เช่าหรือผู้เช่าช่วงได้ปลูกสร้างขึ้น ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้เช่าหรือผู้เช่าช่วง เว้นแต่เป็นที่ปลูกสร้างที่สร้างขึ้นเพื่อประโยชน์สาธารณะ

ปัจจุบันได้มีกระบวนการประมูล โดยมีบริษัทในระดับชาติ 12 บริษัท เข้าร่วมการประมูลผลปรากฏว่า บริษัทที่ประมูลเช่าที่ดินทั้งหมดจำนวน 895 ไร่ได้ ก็คือ บริษัท perfect property เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2559 (คมกมล วิเชียรทอง, 2559, กันยายน 20)

2. การสร้างถนน

กรมทางหลวงได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2558 เพื่อขยายทางหลวงหมายเลข 3 ทรายดำ - หาดเล็ก ตอน 2 ให้เป็น 4 ช่องจราจร 3 ช่วง ดังต่อไปนี้

- ช่วงระหว่าง กม. 476 + 189 - กม. 488+187
- ช่วง กม. 479+189 - กม. 480+989 และ
- ช่วง กม. 488+159 - กม. 488+387

ที่ผ่านมาโครงการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 3 ได้รับงบประมาณ 30 ล้านบาทในปีงบประมาณ พ.ศ.2556 นอกจากนี้กรมทางหลวงยังได้เสนอขอตั้งงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2559 เพื่อขยายทางหลวงหมายเลข 3 ทรายดำ - หาดเล็ก ตอน 3 ระหว่าง กม. 429+000 - กม. 454+000 ให้เป็น 4 ช่องจราจร

อีกกรมหนึ่งที่ได้สร้างถนนก็คือ กรมทางหลวงชนบท เราพบว่า แขวงทางหลวงชนบท ทรายดำ ได้รับงบประมาณประจำปี พ.ศ. 2558 เพื่อขยายถนนจำนวน 4 สายทาง ดังต่อไปนี้

2.1 ถนนเลียบชายฝั่งหาดบ้านซิ่น ตำบลไม้รูด อำเภอลองใหญ่ กม. 0+000 - กม. 19+325 ระยะทาง 19.325 กิโลเมตร ขนาดผิว 6 เมตร ไหล่ทาง 1 เมตร ลักษณะผิวจราจรเป็น Asphaltic Concrete

2.2 ถนนเข้าท่าเทียบเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่ ตำบลคลองใหญ่ อำเภอลองใหญ่ กม. 0+000 - กม. 0+600 ระยะทาง 0.6 กิโลเมตร ขนาดผิว 6-8 เมตร ลักษณะผิวจราจรเป็น Asphaltic Concrete

2.3 ถนนเข้าด้านศุลกากรคลองใหญ่ ตำบลไม้รูด อำเภอลองใหญ่ กม. 0+000 - กม.2+300 โดย

- ระยะทางช่วงแรก 1.4 กิโลเมตร ขนาดผิว 7 เมตร ไหล่ทาง 3.50 เมตร ลักษณะผิวจราจรเป็น คอนกรีตเสริมเหล็ก

- ระยะทางช่วงที่สอง 0.9 กิโลเมตร ขนาดผิว 6 เมตร ไหล่ทาง 1 เมตร ลักษณะผิวจราจรเป็น Asphaltic Concrete

2.4 ถนนลาดบนเนิน ตำบลไม้รูด อำเภอคลองใหญ่ ระยะทาง 3.76 กิโลเมตร ขนาดผิว 5 – 8 เมตร ลักษณะผิวจราจรเป็น Asphaltic Concrete

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา พบว่า ถนนสี่เลนส์สาย 3 ยังอยู่ในกระบวนการสร้างที่คาดว่าจะเสร็จอย่างน้อยไม่ต่ำกว่าอีก 1 ปี เนื่องจากเป็นการสร้างที่แบ่งเป็นช่วง ๆ และต้องประสบกับปัญหาฝนตกในจังหวัดตราด ซึ่งถือว่าตราดเป็นจังหวัดที่มีลักษณะของ ฝนแปดแดดสี่ คือ มีปริมาณฝนตกมากที่สุดในประเทศไทย (ประเสริฐ ศิริ, 2559, มิถุนายน 14)

3. การจัดหาไฟฟ้า

สำหรับโครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคระยะแรก มีแผนงาน 2 โครงการ วงเงินงบประมาณ 157 ล้านบาทในปีงบประมาณพ.ศ. 2558 ประกอบด้วยโครงการเพิ่มหม้อแปลงไฟฟ้าของสถานีไฟฟ้าคลองใหญ่ 1 50 MVA และโครงการเพิ่มระบบจำหน่ายแรงสูง 10 วงจร-กม.

นอกจากนี้ มีความพยายามของทางหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องว่าจะซื้อไฟฟ้ามาจากจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา เพื่อใช้ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ แต่กรณีการซื้อไฟก็ยังมีได้มีการดำเนินการอย่างจริงจัง และในปัจจุบันจังหวัดเกาะกงในเขตฝั่งขวาของแม่น้ำคางคิน ซึ่งมีธุรกิจของนายพั๊ด สุภาภา มหาเศรษฐี 1 ใน 10 ของประเทศกัมพูชานั้น ก็ยังคงซื้อไฟฟ้าจากประเทศไทยอยู่ (ประเสริฐ ศิริ, 2559, มิถุนายน 14)

4. การจัดหาน้ำประปา

สำหรับการเตรียมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนั้น การประปาส่วนภูมิภาคสาขาคลองใหญ่ มีแผนงาน 4 โครงการ วงเงินงบประมาณ 151,200 ล้านบาทในปีงบประมาณพ.ศ. 2557 ดังต่อไปนี้

โครงการที่ 1 ก่อสร้างสถานีผลิตน้ำคลองสะพานหิน (แห่งใหม่) โดยก่อสร้างระบบผลิตน้ำขนาด 4,800 ลบ.ม./วัน พร้อมก่อสร้างถังน้ำใสขนาด 1,000 ลบ.ม.

โครงการที่ 2 ก่อสร้างสถานีเพิ่มแรงดันคลองสะพานหิน (แห่งใหม่) โดยก่อสร้างถังน้ำใสขนาด 500 ลบ.ม.

โครงการที่ 3 ก่อสร้างสถานีจ่ายน้ำเขาไม้รูด (แห่งใหม่) โดยก่อสร้างถังน้ำใสขนาด 500 ลบ.ม.

โครงการที่ 4 ก่อสร้างวางท่อส่ง – จ่ายน้ำ รวมระยะทางประมาณ 33.557 กม. โครงการก่อสร้างทำเทียบเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่

กรมเจ้าท่า มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ อันได้แก่การก่อสร้างทำเทียบเรือ เชื้อนกัททรายและคลื่น งานรักษาร่องน้ำการเดินทางเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมทั้งมาตรการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้บริการแก่ประชาชนผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำ ทั้งด้านการขนส่งสินค้า การท่องเที่ยวโดยสาร ซึ่งทำให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ส่วนภูมิภาค

การจัดหาน้ำประปาที่สำคัญตามแผนก็คือ การหาจากคลองสะพานหิน พบว่า ในปัจจุบันยังดำเนินการไม่เสร็จเรียบร้อย (ประเสริฐ ศิริ, 2559, มิถุนายน 14)

5. การพัฒนาท่าเรือ

จังหวัดตราด เป็นจังหวัดชายฝั่งทะเลทางด้านตะวันออกของประเทศที่มีชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางบกและทางทะเล ด้วยศักยภาพของจังหวัดตราดโดยเฉพาะในเขตอำเภอคลองใหญ่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำเพื่อการขนส่งไปประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง จึงได้มีการพัฒนา โครงการท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และระหว่างภูมิภาคโดยการก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือยื่นลงไปในทะเล ซึ่งกรมเจ้าท่าได้พิจารณาแล้วเห็นว่าสะพานท่าเทียบเรือคลองใหญ่เดิม ตั้งอยู่บริเวณหมู่ที่ 7 บ้านสวนมะพร้าว ตำบลคลองใหญ่ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด อยู่ในความดูแลของธนารักษ์พื้นที่ตราดได้ปลูกสร้างมานาน มีความชำรุดทรุดโทรมมาก ไม่มีความคุ้มค่าในการปรับปรุงซ่อมแซม ไม่มีความปลอดภัย และปัจจุบันไม่มีเรือเข้าใช้ประโยชน์ท่าเทียบเรือดังกล่าว ดังนั้นกรมเจ้าท่าจึงขอใช้สะพานท่าเทียบเรือดังกล่าว (ประกอบที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง) โดยจะดำเนินการรื้อถอนโครงสร้างสะพานท่าเทียบเรือคลองใหญ่เดิมออก แล้วก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ทดแทนบนตำแหน่งเดียวกันกับท่าเทียบเรือคลองใหญ่เดิม เพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำ มีสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานรองรับการขนส่งทางน้ำไปยังกัมพูชา เวียดนาม และภูมิภาคอินโดจีน โดยการขนส่งจากตราดสามารถเข้าถึงท่าเรือน้ำลึกสีหนุวิลล์ ระยะทาง 233 กิโลเมตร และแหลมฉบัง 230 กิโลเมตร

โครงการท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด ตั้งอยู่บนที่ราชพัสดุขนาดพื้นที่ 21 ไร่ 1 งาน 64.25 ตารางวา มีความกว้างของตัวสะพานท่าเทียบเรือ 18.6 เมตร 4 ช่องจราจร ความยาวของสะพาน 2,058 เมตร สำหรับท่าเรือแห่งนี้สามารถรองรับเรือสินค้าที่มีระวางขับไม่เกิน 500 ตันกรอส เป็นท่าเรือเพื่อการส่งออกสินค้าทางเรือ ทั้งเป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว ท่าเรือประมง น่านน้ำ ท่าเรือตรวจการณ์ของหน่วยราชการ และท่าเรือกองทัพเรือ โดยมีเชือกกันคลื่นยาวประมาณ 1,000 เมตร และสิ่งก่อสร้างบนบกที่ประกอบไปด้วย อาคารสำนักงานบริการขนส่งสินค้า โรงอาหาร และอาคารพักคอย โกดังสินค้า ด้านซังน้ำหนัก อาคารซ่อมบำรุง และระบบสาธารณูปโภค โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ ได้รับงบประมาณ 1,295.10 ล้านบาท ระหว่างปีงบประมาณพ.ศ.2554 – 2559

ดำเนินงานก่อสร้างโครงการท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด ผู้รับจ้างได้เริ่มลงมือทำงานตั้งแต่วันที่ 4 พฤษภาคม 2554 โดยได้ทำการสำรวจพื้นที่โครงการฯ ทั้งหมดเพื่อกำหนดขอบเขตที่ดิน ตำแหน่งก่อสร้างอาคารต่าง ๆ และกำหนดตำแหน่งแนวก่อสร้างสะพานท่าเทียบเรือ พบว่า โครงสร้างสะพานบางส่วนอยู่ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ซึ่งจะต้องขออนุญาตใช้พื้นที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกรมเจ้าท่าสั่งให้ผู้รับจ้าง หยุดการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 4 สิงหาคม 2554 เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อเห็นชอบในการใช้พื้นที่ป่าชายเลน และอนุมัติผ่อนผันยกเว้นให้กรมเจ้าท่าเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลนเป็นการถาวร จำนวน 1 ไร่ 3 งาน 6 ตารางวา ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ป่าสนอ่อน-ป่าคลองใหญ่-ป่าคลองมะขาม ที่อยู่ในความดูแลของกรมป่าไม้ เพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์คลองใหญ่ จังหวัดตราด กรมเจ้าท่าได้

สั่งให้ผู้รับจ้างเข้าดำเนินงานก่อสร้าง ตั้งแต่วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2556 เป็นต้นไป โดยผู้รับจ้างได้รับการขยายระยะเวลาการทำงานออกไปถึงวันที่ 28 กรกฎาคม 2558 และต่อมาผู้รับจ้างได้รับการขยายเวลาตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 เรื่อง การให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบจากการขาดแคลนแรงงาน อันเนื่องมาจากปรับค่าจ้างขั้นต่ำ 300 บาท อีก 150 วัน จึงมีกำหนดแล้วเสร็จภายในวันที่ 25 ธันวาคม 2558 ตามแผนการก่อสร้างผู้รับจ้างคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างทำเทียบเรือแล้วเสร็จ พร้อมส่งมอบและเปิดใช้งานได้ต้นปี 2559

การพัฒนาท่าเรือเอนกประสงค์ดังกล่าว ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้ว เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2559 และอยู่ในระหว่างการส่งมอบงานรวมถึงการตกแต่ง อย่างไรก็ตามโครงการนี้เป็นโครงการที่มีการดำเนินการก่อนการประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอคลองใหญ่ แต่ภายหลังได้ถูกผนวกมาเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ประเสริฐ ศิริ, 2559, มิถุนายน 14)

6. การพัฒนาด่านศุลกากร

โครงการได้มีการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากรคลองใหญ่ เพื่อเป็นจุดตรวจสินค้านำเข้า-ส่งออก รวมถึงการพัฒนาระบบสนับสนุนการนำเข้า-ส่งออก และอำนวยความสะดวกทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้งบประมาณในปีงบประมาณพ.ศ. 2555 ประมาณ 40 ล้านบาท และในปี พ.ศ.2556 อีก 4,750,000 บาท

ปัจจุบันด่านศุลกากรคลองใหญ่ได้มีความพร้อมรับการพัฒนาระบบที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตราดที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากร (E-custom) เช่น ช่วยในพิธีการตรวจปล่อยแบบไร้เอกสาร E-import E-export E-express E-inspection และได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลด้านต่าง ๆ กับหน่วยงานภาครัฐ 36 หน่วยงาน ที่ต้องออกใบอนุญาตต่าง ๆ เช่น เกษตร พืช ประมง องค์การอาหารและยา โดยลิงก์ข้อมูลเข้าระบบไอทีของศุลกากรเป็นระบบ National Single Window (NSW) เพื่อให้พิธีการศุลกากรมีความสะดวกรวดเร็ว ทั้งในการตรวจปล่อยสินค้า การนำเข้าและส่งออก

การทำระบบ NSW จะทำให้สะดวกมากขึ้น คือไม่ต้องวิ่งไปวิ่งมาเอาเอกสารเพื่อมาติดต่อ เรียกว่าผ่านหน้าต่างเดียว ไม่ว่าหน่วยงานอะไรที่ไปขออนุญาตขอใบรับรอง จะสามารถลิงก์ข้อมูลเข้าที่ระบบไอทีของกรมศุลกากร เมื่อเข้าสู่เอไอซีการเชื่อมระบบทั้งหมดจะแล้วเสร็จและความคล่องตัวจะสูงมาก รวมทั้งได้วางแผนเตรียมพร้อมรับการเติบโตด้านการนำเข้า-ส่งออก อาทิ จังหวัดได้สนับสนุนงบประมาณทำลานตรวจสินค้าขาเข้าและขาออกที่ตำบลไม้รูดพื้นที่ 10 ไร่ บริเวณก่อนถึงด่านศุลกากรประมาณ 10 กิโลเมตร ซึ่งรถบรรทุกหรือคอนเทนเนอร์ต้องมาตรวจที่นี่ โดยใช้เครื่องเอกซเรย์โมบาย ซึ่งจะใช้เวลาตรวจคันละไม่เกิน 3 – 5 นาที

อย่างไรก็ดี พบว่า โครงการพัฒนาเพื่อปรับปรุงด่านศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก ซึ่งใช้งบประมาณในปีพ.ศ. 2558 จำนวน 50 ล้านบาทนั้น ยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจาก คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) มีมติให้กรมศุลกากรนำเรื่องดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการของคณะกรรมการพิจารณาจุดผ่านแดนภายใต้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ คณะอนุกรรมการชุดดังกล่าวเห็นควรให้ชะลอการก่อสร้างอาคารด่านพรมแดนบ้านหาดเล็กหลังใหม่เอาไว้ก่อน และมอบให้กระทรวงการต่างประเทศนำเรื่องเข้าสู่ที่

ประชุมคณะกรรมการธิการเขตแดนร่วมไทย-กัมพูชา (สำนักงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจตราด, 2558: 14 และ 18)

3. ความพึงพอใจของภาคส่วนต่าง ๆ ในพัฒนาจากการดำเนินโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับขั้นตอน ดังต่อไปนี้

3.1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม

3.2 ความพึงพอใจของภาคส่วนต่าง ๆ ในพัฒนาจากการดำเนินโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.7 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ (n = 400)

ข้อมูล	ประเภท	จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	188	47
	หญิง	212	53
รวม		400	100

จากตารางที่ 4.7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราดนั้น เป็นเพศชาย ร้อยละ 47 ซึ่งมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับเพศหญิง ร้อยละ 53

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ (n = 400)

ข้อมูล	\bar{X}
อายุ	41.92

จากตารางที่ 4.8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราดนั้น มีอายุเฉลี่ย 42 ปี ดังนั้น สรุปได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามถือว่าอยู่ในวัยผู้ใหญ่แล้ว

ตารางที่ 4.9 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการศึกษา (n = 400)

ข้อมูล	ประเภท	จำนวน	ร้อยละ
การศึกษา	ไม่ได้เรียนหนังสือ	57	14.30
	ประถมศึกษา	171	42.80
	มัธยมศึกษา/ปวช.	86	21.50
	ปวส./อนุปริญญา	32	8.00
	ปริญญาตรีและสูงกว่า ปริญญาตรี	54	13.50
รวม		400	100

จากตารางที่ 4.9 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่าง ที่ตอบแบบสอบถาม ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด พบว่า กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราดนั้น จำนวนสัดส่วนมากที่สุด(ร้อยละ 42.80) จบประถมศึกษา รองลงมาได้แก่จบระดับ มัธยมศึกษา/ปวช. และผู้ที่ไม่ได้เรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 21.50 และ 14.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพหลัก (n = 400)

ข้อมูล	ประเภท	จำนวน	ร้อยละ
อาชีพหลัก	ชาวประมง	82	20.50
	ค้าขาย	112	28.00
	รับจ้างทั่วไป	79	19.80
	แม่บ้าน	43	10.80
	เกษตรกรกรรมอื่น ๆ	8	2.00
	รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่น ๆ ของ รัฐ	26	6.50
	พนักงานบริษัทเอกชน	7	1.80
	อื่น ๆ (โปรดระบุ)	43	10.80
	รวม		400

จากตารางที่ 4.10 พบว่า อาชีพของกลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามที่มีสัดส่วนมากที่สุด ได้แก่ อาชีพค้าขายและชาวประมง ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 28 และ 20.50 ส่วน อาชีพที่มีสัดส่วนน้อยที่สุด คือ พนักงานบริษัทเอกชนและเกษตรกรกรรมอื่น ๆ คิดเป็นเพียงกลุ่มร้อยละ 3.80 ส่วนอาชีพอื่น ๆ เช่น เปิดร้านคอมพิวเตอร์ นักร้อง นักดนตรี เป็นต้น มีกระจัดกระจาย ร้อยละ 10.80

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาที่อยู่อาศัย (n = 400)

ข้อมูล	\bar{X}
ระยะเวลาที่อยู่อาศัย	31.35

จากตารางที่ 4.11 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราดนั้น มีระยะเวลาที่อยู่อาศัยเฉลี่ย 31 ปี เมื่อเปรียบเทียบกับตารางที่ 2 ก็จะพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยอายุ 42 ปี ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ที่อยู่อาศัยในเขตอำเภอคลองใหญ่หรืออำเภอแหลมสิงห์ตั้งแต่เกิด

3.2 ความพึงพอใจของภาคส่วนต่าง ๆ ในพัฒนาจากการดำเนินโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความพึงพอใจในเนื้อหาของนโยบาย (n = 400)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	ระดับความพึงพอใจ	ลำดับที่
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา ในอำเภอคลองใหญ่	4.72	0.52	มาก	1
2. การกำหนดให้อำเภอคลองใหญ่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว	4.63	0.97	มาก	2
3. โครงการก่อสร้างถนน 4 เลน สาย 318 (ตราด-คลองใหญ่-บ้านหาดเล็ก)	4.60	0.67	มาก	3
4. การกำหนดให้อำเภอคลองใหญ่เป็นศูนย์กระจายสินค้า	4.54	0.60	มาก	4
5. การกำหนดให้อำเภอคลองใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ	4.51	0.71	มาก	5
6. โครงการก่อสร้างลานตรวจสินค้าขาเข้าและขาออกของด่านศุลกากรคลองใหญ่	4.45	0.71	ค่อนข้างมาก	6
7. โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่	4.44	0.86	ค่อนข้างมาก	7
8. การกำหนดให้อำเภอคลองใหญ่เป็นเขตการค้าชายแดนปลอดภาษี	4.44	0.83	ค่อนข้างมาก	8
9. การแปรรูปสินค้าเกษตร อาหาร ประมง	4.42	0.79	ค่อนข้างมาก	9
10. การเชื่อมโยงธุรกิจบริการระหว่างประเทศ	4.41	0.79	ค่อนข้างมาก	10
11. การเดินเรือท่องเที่ยว	4.31	0.95	ค่อนข้างมาก	11

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	ระดับความพึงพอใจ	ลำดับที่
12. โครงการก่อสร้างถนนสาย 48 (ตราด-เกาะกง-สเรอัมเบิล) สายเลียบชายฝั่งทะเล	4.30	1.04	ค่อนข้างมาก	12
13. การขยายตัวทางด้านการค้าการลงทุน	4.30	0.87	ค่อนข้างมาก	13
14. ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและยานพาหนะ คลังสินค้า ห้องเย็น	4.27	0.82	ค่อนข้างมาก	14
15. การกำหนดให้อำเภอคลองใหญ่เป็นศูนย์โลจิสติกส์	4.25	0.90	ค่อนข้างมาก	15
16. การขนส่งทางบก ทางทะเล ทางอากาศ	4.22	0.90	ค่อนข้างมาก	16
รวม	4.42	0.80	ค่อนข้างมาก	

จากตารางที่ 4.12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของภาคส่วนต่าง ๆ มีความพึงพอใจในเนื้อหาของนโยบายโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด โดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ($\bar{X} = 4.42$) และเมื่อพิจารณาในรายประเด็น เราสามารถแบ่งประเด็นที่ทำให้พึงพอใจของกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ประเด็นที่มีความพึงพอใจมากกับประเด็นที่มีความพึงพอใจค่อนข้างมาก ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่มีความพึงพอใจมาก สามารถเรียงลำดับความพึงพอใจจากมากไปน้อย คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การกำหนดให้อำเภอคลองใหญ่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว การสร้างถนน 4 เลน สาย 318 การกำหนดให้อำเภอคลองใหญ่เป็นศูนย์กระจายสินค้าและการกำหนดให้อำเภอคลองใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

ประเด็นที่มีความพึงพอใจค่อนข้างมาก สามารถเรียงลำดับความพึงพอใจจากมากไปน้อย คือ โครงการก่อสร้างลานตรวจสินค้าขาเข้าและขาออกของด่านศุลกากรคลองใหญ่ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่ การกำหนดให้อำเภอคลองใหญ่เป็นเขตการค้าชายแดนปลอดภาษี การแปรรูปสินค้าเกษตร อาหาร ประมง การเชื่อมโยงธุรกิจบริการระหว่างประเทศ การเดินเรือท่องเที่ยว โครงการก่อสร้างถนนสาย 48 (ตราด-เกาะกง-สเรอัมเบิล) สายเลียบชายฝั่งทะเล การขยายตัวทางด้านการค้าการลงทุน และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและยานพาหนะ คลังสินค้า ห้องเย็น

จากการสัมภาษณ์ในเชิงคุณภาพ พบว่า การที่กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจมากต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากอำเภอคลองใหญ่ ขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมาเป็นเวลานาน ดังนั้น จึงเป็นสิ่งที่ประชาชนต้องการมาก ไม่ว่าจะเป็นถนน ไฟฟ้า น้ำประปา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสร้างถนน 4 เลนส์ สาย 318 ถือว่าเป็นโครงการที่ประชาชนมีความพึงพอใจมากอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดให้อำเภอคลองใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ก็ได้รับการตอบสนองอย่างดีจากประชาชนในคลองใหญ่ ดังคำกล่าวของผู้ให้สัมภาษณ์ที่ว่า (ประเสริฐ ศิริ, 2559, มิถุนายน 14)

“คนคลองใหญ่หวังมานานแล้ว”

ในกรณีการกำหนดให้คลองใหญ่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวก็เป็นสิ่งที่กลุ่มตัวอย่างของประชาชนในอำเภอคลองใหญ่ มีความพึงพอใจมากเป็นอันดับ 2 เนื่องจากแต่เดิมนั้นคลองใหญ่มีฐานะเป็นเพียงเสมือนนายหน้าท่องเที่ยวมากกว่าที่จะเป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวอันมีสาเหตุเนื่องจากข้อจำกัดเกี่ยวกับที่พักและโรงแรม การขาดท่าเทียบเรือท่องเที่ยวและทรัพยากรธรรมชาติที่จะเป็นตัวดึงดูดนักท่องเที่ยว (ประเสริฐ ศิริ, 2559, มิถุนายน 14)

ในการสัมภาษณ์เชิงคุณภาพยังพบอีกว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจมากในการกำหนดให้คลองใหญ่เป็นศูนย์กระจายสินค้า เนื่องจากในอดีตโดยเฉพาะก่อนนโยบายเปลี่ยนสนามรบให้เป็นสนามการค้าของรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ คลองใหญ่อยู่ในฐานะของศูนย์กระจายสินค้าในยามค้าสงคราม แต่หลังจากสงครามในกัมพูชายุติลง พ่อค้าจากจังหวัดเกาะกงและกัมพูชา สามารถเข้ามาซื้อสินค้าในประเทศไทยโดยติดต่อทางตรงกับพ่อค้าในกรุงเทพมหานคร ดังนั้นเมื่อนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษกำหนดให้คลองใหญ่เป็นศูนย์กระจายสินค้า จึงตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในคลองใหญ่ (ประเสริฐ ศิริ, 2559, มิถุนายน 14)

ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความพึงพอใจในกระบวนการนโยบาย (n = 400)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	ระดับความพึงพอใจ	ลำดับที่
1. บทบาทของผู้นำท้องถิ่นและท้องที่ในการดำเนินการตามนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ผ่านมา	4.12	2.73	ค่อนข้างมาก	1
2. กระบวนการทำประชาพิจารณ์ก่อนจะดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ผ่านมา	4.01	1.12	ค่อนข้างมาก	2
3. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ผ่านมา	3.93	1.06	ค่อนข้างมาก	3
4. การกำหนดนโยบายมาจากส่วนกลางเป็นหลัก	3.92	1.01	ค่อนข้างมาก	4
5. การใช้มาตรา 44 กำหนดพื้นที่สาธารณะที่ตำบลไม้รุตให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยให้ที่ดินตกเป็นที่ราชพัสดุ	3.67	1.22	ค่อนข้างมาก	5
6. การบริหารงานเศรษฐกิจพิเศษภายใต้รัฐบาลทหาร	3.64	1.08	ค่อนข้างมาก	6
รวม	3.88	1.37	ค่อนข้างมาก	

จากตารางที่ 4.13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างของภาคส่วนต่าง ๆ มีความพึงพอใจในกระบวนการนโยบายของโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ในระดับค่อนข้างมาก ทั้งในภาพรวม ($\bar{X} = 3.88$) และในการพิจารณาเป็นรายประเด็น คือ บทบาทของผู้นำท้องถิ่น กระบวนการทำประชาพิจารณ์ การมีส่วนร่วมของประชาชน การกำหนดนโยบายมาจากส่วนกลางเป็นหลัก การใช้มาตรา 44 และการบริหารงานภายใต้รัฐบาลทหาร ตามลำดับจากมากไปน้อย

กล่าวโดยสรุปแล้วกลุ่มตัวอย่างประชาชนในคลองใหญ่ยังคงค่อนข้างพึงพอใจกับกระบวนการของนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในลักษณะจากบนลงล่าง (Top-down process) ภายใต้การนำของรัฐบาลทหาร คสช. อาจเนื่องมาจากความสัมพันธ์อันดีระหว่างทหารในรุ่นพี่กับประชาชนในเขตอำเภอคลองใหญ่ (จิตประภา ประสิทธิ์เวช, 2559, พฤษภาคม 30)

4.ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดในอนาคต (Future Impact) ทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและความมั่นคง จากการดำเนินโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ในปัจจุบัน

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจที่คาดว่าจะเกิดในอนาคต (n = 400)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	ระดับผลกระทบ	ลำดับที่
ด้านเศรษฐกิจ				
1. การขยายโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เช่น ถนน ไฟฟ้า น้ำประปา	4.97	1.55	มากที่สุด	1
2. การขยายตัวการค้าภายในอำเภอคลองใหญ่	4.96	1.60	มากที่สุด	2
3. การได้ประโยชน์จากการค้าชายแดนของประชาชนอำเภอคลองใหญ่	4.96	1.59	มากที่สุด	3
4. ราคาที่ดินสูงขึ้น	4.94	1.88	มากที่สุด	4
5. การขยายตัวของการค้าชายแดน	4.90	1.65	มากที่สุด	5
6. การขยายตัวของธุรกิจท่องเที่ยวโดยชุมชน	4.87	1.65	มากที่สุด	6
7. การมีรายได้ดีขึ้น	4.81	1.51	มากที่สุด	7
8. การจ้างแรงงานท้องถิ่น	4.80	1.54	มากที่สุด	8
9. การส่งเสริมสินค้าที่ผลิตจากกลุ่มอาชีพ (OTOP) ในอำเภอคลองใหญ่	4.73	1.70	มากที่สุด	9
10. การเกิดอุตสาหกรรมท่องเที่ยวรองรับวัดฤดีบจากชุมชน	4.71	1.64	มากที่สุด	10
11. การเปลี่ยนอาชีพจากการเกษตรและประมง	4.61	1.73	มากที่สุด	11
12. การจัดตั้งโรงงานที่กอมลพิช	4.22	1.91	ค่อนข้างมาก	12
13. การคว้านซื้อที่ดินในมือของนายทุน	4.13	1.95	ค่อนข้างมาก	13
14. การเกิดโรงงานที่เสี่ยงภัย	4.05	1.86	ค่อนข้างมาก	14
รวม	4.69	1.69	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจจากการดำเนินนโยบายโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.69$) และเมื่อพิจารณาในรายประเด็น เราสามารถแบ่งประเด็นที่ส่งผลกระทบในความคิดเห็นเห็นออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ประเด็นที่มีผลกระทบมากที่สุดกับประเด็นที่มีผลกระทบค่อนข้างมาก ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่มีผลกระทบมากที่สุด สามารถเรียงลำดับผลกระทบจากมากไปน้อย คือ การขยายโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การขยายตัวการค้าภายในอำเภอ การได้ประโยชน์จากการค้าชายแดน ราคาที่ดินสูงขึ้น การขยายตัวของการค้าชายแดน การขยายตัวของธุรกิจท่องเที่ยวโดยชุมชน การมีรายได้ดีขึ้น การจ้างแรงงานท้องถิ่น การส่งเสริมสินค้า (OTOP) การเกิดอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และการเปลี่ยนอาชีพจากการเกษตรและประมง

ประเด็นที่มีผลกระทบค่อนข้างมาก มีอยู่ 3 ประเด็น ซึ่งสามารถเรียงลำดับผลกระทบจากมากไปน้อย คือ การจัดตั้งโรงงานที่กอมลพิช การคว้านซื้อที่ดินในมือของนายทุน และการเกิดโรงงานที่เสี่ยงภัย

การที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนในอำเภอคลองใหญ่ เห็นว่าการขยายโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เช่น ถนน ไฟฟ้า น้ำประปา เป็นต้น จะเกิดผลกระทบในเชิงบวก (Positive Impact) มากที่สุด ก็เนื่องมาจากในปัจจุบันได้เริ่มมีการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจอย่างเห็นได้ชัด ไม่ว่าจะเป็นการสร้างถนน 4 เลนส์สาย 318 ที่กำลังดำเนินการอยู่ การสร้างท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ที่เสร็จสิ้นแล้ว การเตรียมขยายน้ำประปาจากคลองสะพาน ดังจะเห็นได้จากคำสัมภาษณ์ที่ว่า (อภิเดช บุญล้อม, 2559, พฤษภาคม 30)

“พื้นที่ดูเจริญขึ้น”

การที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนอำเภอคลองใหญ่คาดว่าจะมีการขยายตัวทางการค้าภายในอำเภอคลองใหญ่และการค้าชายแดนมากที่สุดเป็นอันดับ 2 และ 3 นั้น จากการสัมภาษณ์ในเชิงคุณภาพพบว่า ความคิดเห็นดังกล่าวเกิดขึ้นมาจากการให้ความรู้จากหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องว่าเส้นทางในเขตเศรษฐกิจพิเศษจะทำให้มีคนผ่านมาถึงวันละ 5 หมื่นคนต่อวัน ซึ่งจะทำให้การค้าเจริญขึ้น นอกจากนี้ยังพบอีกว่าที่ดินในเขตอำเภอคลองใหญ่นั้นมีการเกร็งราคาขึ้นจากเดิมไร่ละ 1 – 2 แสนบาทมาเป็น ไร่ละ 1 – 2 ล้านบาท (จิตประภา ประสิทธิเวช, 2559, พฤษภาคม 30)

อีกประเด็นหนึ่งซึ่งกลุ่มตัวอย่างประชาชนคลองใหญ่คาดหวังว่าจะส่งผลกระทบในเชิงบวกมากที่สุด ก็คือ เรื่องราคาที่ดินที่สูงขึ้น สะท้อนให้เห็นจากปรากฏการณ์การเกร็งกำไรที่ดิน ถึงแม้จะไม่มีการซื้อขายกันจริงในปัจจุบัน ซึ่งสะท้อนจากคำสัมภาษณ์ที่ว่า (อาภากร เจริญผล นายกเทศบาลตำบลคลองใหญ่, สัมภาษณ์ 30 พฤษภาคม 2559)

“จากไร่ละไม่เกิน 8 แสนขึ้นมาถึง 2-3 ล้านบาท”

“ที่ทะเลจาก 2 ล้าน ขึ้นเป็น 6 ล้าน”

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามผลกระทบด้านสังคมที่คาดว่าจะเกิดในอนาคต (n = 400)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	ระดับผลกระทบ	ลำดับที่
ด้านสังคม				
1. การอนุรักษ์วัดและศาสนสถาน	4.84	1.70	มากที่สุด	1
2. การปรับปรุงพื้นที่ชายหาด	4.78	1.61	มากที่สุด	2
3. การพัฒนาพื้นที่สาธารณะ เช่น สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น สนามกีฬา	4.66	1.65	มากที่สุด	3
รวม	4.76	1.65	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.15 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสังคมจากการดำเนินนโยบายโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ในระดับมากที่สุด ทั้งในภาพรวม ($\bar{X} = 4.76$) และในการพิจารณาเป็นรายประเด็น คือ การอนุรักษ์วัดและศาสนสถาน การปรับปรุงพื้นที่ชายหาด และการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ

การที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนคลองใหญ่คาดหวังว่าการพัฒนาของเขตเศรษฐกิจพิเศษจะส่งผลกระทบเชิงบวกในด้านสังคมมากที่สุด ก็เนื่องมาจากการทำงานทางด้านการให้ความรู้ทั้งการอบรมและประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ ให้เห็นถึงผลกระทบทางสังคมที่จะเกิดขึ้นในเชิงบวก (จิตประภา ประสิทธิ์เวช, 2559, พฤษภาคม 30)

ตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดในอนาคต (n = 400)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	ระดับผลกระทบ	ลำดับที่
ด้านสิ่งแวดล้อม				
1. การเกิดปัญหาขยะจากภาคโรงงานอุตสาหกรรม ในอำเภอคลองใหญ่	4.57	1.87	มากที่สุด	1
2. มีการอนุรักษ์แหล่งประมงในเขต 3,000 เมตร	4.50	1.83	มากที่สุด	2
3. การเกิดปัญหาน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมใน อำเภอคลองใหญ่	4.48	1.81	ค่อนข้างมาก	3
4. การเกิดปัญหามลพิษทางอากาศในอำเภอคลอง ใหญ่	4.38	1.76	ค่อนข้างมาก	4
5. การเกิดปัญหาบุกรุกป่าชายเลน	4.33	1.78	ค่อนข้างมาก	5
6. มีการขยายตัวอาคารสูงเกินแนวยอดไม้	3.79	1.76	ค่อนข้างมาก	6
รวม	4.34	1.80	ค่อนข้างมาก	

จากตารางที่ 4.16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินนโยบายโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.34$) และเมื่อพิจารณาในรายประเด็น เราสามารถแบ่งประเด็นที่ส่งผลกระทบในความคิดเห็นออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ประเด็นที่มีผลกระทบมากที่สุดกับประเด็นที่มีผลกระทบค่อนข้างมาก ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่มีผลกระทบมากที่สุด มีอยู่ 2 ประเด็น ซึ่งสามารถเรียงลำดับผลกระทบจากมากไปน้อย คือ การเกิดปัญหาขยะจากภาคโรงงานอุตสาหกรรมและมีการอนุรักษ์แหล่งประมงในเขต 3,000 เมตร

ประเด็นที่มีผลกระทบค่อนข้างมาก มีอยู่ 4 ประเด็น ซึ่งสามารถเรียงลำดับผลกระทบจากมากไปน้อย คือ การเกิดปัญหาน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม การเกิดปัญหามลพิษทางอากาศ การเกิดปัญหาบุกรุกป่าชายเลนและมีการขยายตัวอาคารสูงเกินแนวยอดไม้

การที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนคลองใหญ่คาดคะเนว่าจะเกิดปัญหาขยะจากภาคโรงงานอุตสาหกรรมที่เข้ามาตั้งในอำเภอคลองใหญ่มากที่สุด ก็อาจเนื่องมาจากปัญหากองขยะในตำบลไม้รูดที่มีอยู่ถึง 6 หมั่นตัน ซึ่งยังไม่ได้มีการแก้ไขจัดการกองขยะดังกล่าว มีทั้งขยะบ้านและขยะพิษสารเคมี ในขณะที่ยังมีการทิ้งขยะถึง 20 ตันต่อวัน ดังนั้น เมื่อมีการสร้างโรงงานในเขตเศรษฐกิจพิเศษก็อาจจะทำให้คาดหวังได้ว่าจะเกิดปัญหาขยะจากโรงงานเป็นอันดับแรก (สุรศักดิ์ อินทรประเสริฐ, 2558, กันยายน 27) ดังคำสัมภาษณ์ที่ว่า

“ขยะเก่ายังไม่เคลียร์ ขยะใหม่จะมากอีก”

ตารางที่ 4.17 ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามด้านความมั่นคงที่คาดว่าจะเกิดในอนาคต (n = 400)

ประเด็น	\bar{X}	S.D.	ระดับผลกระทบ	ลำดับที่
ด้านความมั่นคง				
1. มีการขยายตัวของยาเสพติดที่ลักลอบมากับสินค้า	4.79	1.83	มากที่สุด	1
2. มีการเพิ่มขึ้นของอาชญากรรม	4.73	1.68	มากที่สุด	2
3. มีการก่อการร้ายระหว่างประเทศ	3.79	1.88	ค่อนข้างมาก	3
รวม	4.43	1.79	ค่อนข้างมาก	

จากตารางที่ 4.17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านความมั่นคงจากการดำเนินนโยบายโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด โดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ($\bar{X} = 4.43$) และเมื่อพิจารณาในรายประเด็น เราสามารถแบ่งประเด็นที่ส่งผลกระทบในความคิดเห็นออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ประเด็นที่มีผลกระทบมากที่สุดกับประเด็นที่มีผลกระทบค่อนข้างมาก ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่มีผลกระทบมากที่สุด มีอยู่ 2 ประเด็น ซึ่งสามารถเรียงลำดับผลกระทบจากมากไปน้อย คือ มีการขยายตัวของยาเสพติดที่ลักลอบมากับสินค้าและมีการเพิ่มขึ้นของอาชญากรรม ในส่วนของประเด็นที่มีผลกระทบค่อนข้างมาก มีอยู่ 1 ประเด็น คือ มีการก่อการร้ายระหว่างประเทศ

การที่กลุ่มตัวอย่างประชาชนคลองใหญ่คาดว่าจะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจะก่อให้เกิดการขยายตัวของการลักลอบค้ายาเสพติดและการเพิ่มขึ้นของอาชญากรรมนั้น เป็นความคิดเห็นที่มาจากประสบการณ์ที่กลุ่มตัวอย่างได้พบเห็นจากแรงงานกัมพูชาที่เข้ามาทำงานในคลองใหญ่ ประกอบกับการประชาสัมพันธ์ของวิทยากรจากหน่วยงานที่ขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า การมีบัตรประชาชนเพียงใบเดียวของแรงงานกัมพูชา ก็ทำให้สามารถเดินทางไปได้ทั่ว ประกอบกับยาเสพติดสามารถลักลอบผ่านทุกเส้นทางโดยเฉพาะทางเรือซึ่งตรวจสอบยากจึงเกิดการขยายตัวของยาเสพติดได้ง่าย นอกจากนี้ยังเกี่ยวข้องกับปัจจัยภายในก็คือ การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองของรัฐ ดังคำกล่าวที่ว่า (ตง จิตรานุเคราะห์, 2559 พฤษภาคม 30)

“ตำรวจเข้มงวดก็ไม่มีปัญหา นี่ตำรวจเล่นขายเองส่งเอง”

5. ปัญหาอุปสรรค แนวทางแก้ไขและการเพิ่มศักยภาพในการดำเนินนโยบายโครงการนำร่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในเขตอำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

ในการขับเคลื่อนอำเภอคลองใหญ่ ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแผนที่วางไว้นั้น พบว่าในปัจจุบันยังมีปัญหาอุปสรรคที่สำคัญที่จะต้องแสวงหาแนวทางแก้ไขรวมถึงการเพิ่มศักยภาพในการดำเนินนโยบาย ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น ปัญหาดังกล่าวที่นำมาวิเคราะห์ในหัวข้อนี้มีอยู่ด้วยกัน 5 ปัญหา คือ

1. ปัญหาการสื่อสารและการสร้างวาทกรรมเพื่อขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษ
2. ปัญหาการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษ
3. ปัญหาความไม่พร้อมและความล่าช้าของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
4. ปัญหาการพัฒนาการท่องเที่ยวของเขตเศรษฐกิจพิเศษ
5. ปัญหาการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ ในเขตอำเภอคลองใหญ่

1. ปัญหาการสื่อสารและการสร้างวาทกรรมเพื่อขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอคลองใหญ่ ทางส่วนกลางได้สื่อสารและสร้างวาทกรรมเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้ผู้นำท้องถิ่นมีการรับรู้และคาดหวังที่ไม่สอดคล้องกับกระบวนการและผลที่เกิดขึ้นในภาคปฏิบัติ ดังนั้น ปัญหาดังกล่าวข้างต้นจะนำไปสู่การต่อต้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เริ่มปรากฏให้เห็นในปัจจุบันและจะขยายตัวรุนแรงขึ้นในอนาคต ดังคำกล่าวของผู้นำท้องถิ่นที่ได้ติดตามการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ว่า (สุรศักดิ์ อินทรประเสริฐ, 2558, กันยายน 27)

“คนไม่รู้ตอนนี้ปัจจุบันไม่พอใจและพร้อมที่จะชุมนุมแล้ว”

สถานการณ์ความไม่พอใจในปัจจุบัน เกิดขึ้นจากการสื่อสารและการสร้างวาทกรรม การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของส่วนกลางที่มีการบริหารส่วนภูมิภาคเป็นเครื่องมือหรือกลไกในการดำเนินงาน ดังจะเห็นได้จากการนำเสนอวิสัยทัศน์ของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอำเภอคลองใหญ่ที่ว่า “จัดระเบียบบ้านคลองใหญ่ให้เหมือนสวิตเซอร์แลนด์” (พีรพงษ์ บุญญานุส วิทยากรกรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558) โดยจินตนาการเป้าหมายของพื้นที่คลองใหญ่ในอนาคต ดังต่อไปนี้ (พยัคฆ์พันธุ์ โทธิแก้ว, 2558)

“มีรถยาว ๆ วิ่งขนส่งสินค้า”
 “มีไบค์เลนส์”
 “มีนักท่องเที่ยวทั่วโลกมาเที่ยวที่นี่”
 “มีศูนย์ขนส่งสินค้าออกไปทั่วโลก”
 “มีศูนย์และห้างแสดงสินค้า”
 “มีที่พักคนงานข้ามชาติ”
 “ตำรวจเป็นตำรวจท่องเที่ยวและพูดภาษาอังกฤษได้”
 “โรงเรียนคลองใหญ่ต้องสอนภาษาอังกฤษ จีน เกาหลี”
 “รายได้เพิ่มจาก 140,000 บาท เป็น 250,000 บาท”
 “ประชากรสองหมื่นสองเป็นสี่หมื่น”
 “กองขยะไม่รู้จุดจะเป็นสวนกุหลาบส่งออก”

วาทกรรมสนับสนุนการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าว ได้สื่อสารให้เกิดความคาดหวังของประชาชนในท้องถิ่น ที่มองว่า “พื้นที่ดูเจริญขึ้น” (อภิเดช บุญล้อม, 2559, พฤษภาคม 30) เมื่อเปรียบเทียบกับความคาดหวังเดิมของประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งอาจจะสะท้อนได้จากคำขวัญของอำเภอคลองใหญ่ที่ว่า

“ถิ่นประมง คงธรรมชาติ หาดทรายงามตา การค้าชายแดน สุดแคว้นบูรพา”

นอกจากนี้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตอำเภอคลองใหญ่ก็ได้มีวิสัยทัศน์ ที่แตกต่างจากส่วนกลางอย่างเห็นได้ชัด คือ

1. วิสัยทัศน์ขององค์การบริหารส่วนตำบลไม่รู้ต ระหว่างปีพ.ศ.2558 – 2560 ได้ระบุไว้ว่า “ตำบลน่าอยู่ มุ่งสู่เศรษฐกิจก้าวหน้า การศึกษามีคุณธรรม ผู้นำด้านการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์”
2. วิสัยทัศน์ของเทศบาลตำบลคลองใหญ่ ระหว่างปีพ.ศ.2558 – 2560 ได้ระบุไว้ว่า “ร่วมคิด ร่วมทำ น้อมนำเศรษฐกิจพอเพียง ส่งเสริมชุมชนเข้มแข็ง ประชาชนอยู่ดีมีสุข”
3. วิสัยทัศน์ขององค์การบริหารส่วนตำบลคลองใหญ่ ระหว่างปีพ.ศ.2558 – 2560 ได้ระบุไว้ว่า “การคมนาคมสะดวก แหล่งน้ำดี ทรัพยากรน้ำอุดมสมบูรณ์ พัฒนาคูณภาพชีวิต บริหารจัดการมีประสิทธิภาพ ปลอดภัยเสพติด อาชีพมั่นคง สาธารณูปโภคครบครัน”

4. วิสัยทัศน์ของเทศบาลตำบลหาดเล็ก ระหว่างปีพ.ศ.2558 – 2560 ได้ระบุไว้ว่า “แหล่งท่องเที่ยวพัฒนา การศึกษาพร้อมสรรพ ยกระดับคุณภาพชีวิต เขตเศรษฐกิจชายแดน”

กระบวนการสื่อสารและการสร้างวาทกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจพิเศษคลองใหญ่ สามารถสะท้อนได้จากกรณีบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น คือ เทศบาลตำบลหาดเล็ก กล่าวคือ เมื่อมีการประกาศอำเภอคลองใหญ่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้น เทศบาลตำบลหาดเล็กได้นิยามองค์กรของตนเองว่า “เราเป็นอปท.เขตเศรษฐกิจพิเศษ” ซึ่งผู้นำการบริหารของเทศบาลคาดหวังว่าจะได้งบประมาณพิเศษสำหรับการพัฒนาในเขตเทศบาล แต่หลังจากที่มีการดำเนินงานเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองใหญ่มาจนถึงปัจจุบัน ผู้นำท้องถิ่นก็เริ่มตั้งคำถามว่า “คนท้องถิ่นจะได้อะไรบ้าง” และมีบทสรุปว่า “ได้แต่ชื่อ” (จิตประภา ประสิทธิเวช, 2559, พฤษภาคม 30) เนื่องจากผู้นำท้องถิ่นได้รับประสบการณ์จากกระบวนการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคปฏิบัติจาก 2 โครงการคือ (จิตประภา ประสิทธิเวช, 2559, พฤษภาคม 30)

1. กรณีโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่ ผู้นำท้องถิ่นประเมินว่าชาวบ้านในท้องถิ่นไม่ได้อะไรจากโครงการดังกล่าว เนื่องจาก ท่าเทียบเรือดังกล่าว สร้างมาเพื่อเป็นประโยชน์สำหรับเรือขนาดใหญ่ที่ไว้บรรทุกคอนเทนเนอร์เป็นหลักและไม่ได้ใช้แรงงานในท้องถิ่น รวมถึงชาวบ้านก็ไม่สามารถขายของได้ในบริเวณนั้น

2. กรณีการใช้งบประมาณของท้องถิ่น เรื่องการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัดตราด ได้ขอให้เทศบาลหาดเล็กสร้างถนนเพิ่มเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยใช้งบประมาณของเทศบาล

ปัญหาความไม่พอใจของผู้นำในท้องถิ่นจากการสื่อสารและการสร้างวาทกรรมของส่วนกลางนั้น จำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขโดยด่วนเพื่อไม่ให้เกิดเป็นความขัดแย้งรุนแรงระหว่างท้องถิ่นกับส่วนกลางในอนาคต อันจะเป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองใหญ่ แนวทางการแก้ไขในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ก็คือควรมีการสื่อสารสองทางและสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกันระหว่างส่วนกลางกับส่วนท้องถิ่นภายใต้กลไกการบริหารราชการส่วนภูมิภาค ที่มีสำนักงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจตราดเป็นเวทีกลาง เนื่องจากที่ผ่านมาในการประชุมของคณะกรรมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราดที่มีผู้ว่าราชการเป็นประธาน ขาดศักยภาพในการสื่อสารและสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกัน เพราะผู้ที่ดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการจังหวัดตราดอยู่ในฐานะที่เรียกว่า “ชื่อเวลารอเกษียณ” (สมชาย นิยมธรรมวิทย์, 2558, กันยายน 25)

มาตรการในการที่จะก่อให้เกิดการสื่อสารสองทางและการสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกัน ที่สำคัญดังต่อไปนี้

1. การจัดทีมรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในระดับตำบลแต่ละตำบล แทนที่จะเน้นการชี้แจงฝ่ายเดียวในระดับอำเภอ

2. ควรมีการวางแผนกลยุทธ์แบบมีส่วนร่วม ระหว่างราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาคราชส่วนท้องถิ่น และภาคประชาสังคมท้องถิ่น เพื่อมีการวิเคราะห์วิสัยทัศน์และพันธกิจร่วมกัน (Vision - mission Analysis)

3. ควรเสริมบทบาทของนักวิชาการท้องถิ่น เพื่อเป็นตัวเชื่อมทางด้านข้อมูลระหว่างส่วนกลางกับประชาชนในท้องถิ่น

2. ปัญหาการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ถึงแม้จากการสำรวจพบว่า ประชาชนรู้สึกว่ามีส่วนร่วมค่อนข้างมาก ในการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองใหญ่ แต่ในสายตาของผู้นำท้องถิ่นในปัจจุบันจะเห็นว่า ท้องถิ่นยังเข้าไปมีส่วนร่วมไม่เพียงพอต่อคำพูดที่สะท้อนออกมาว่า (ประเสริฐ ศิริ, 2559, กันยายน 20)

“ฝั่งเมืองไม่ฟังเสียงชาวบ้าน”

ปรากฏการณ์ของปัญหาการมีส่วนร่วมดังกล่าว มีสาเหตุมาจากความเข้าใจเกี่ยวกับระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนว่าควรอยู่ในระดับใด โควเฮนและอัฟฮอฟ (Cohen and Uphoff, 1977) ได้เสนอ ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในลักษณะที่เป็นกระบวนการ 5 ขั้นตอน ดังต่อไปนี้

ขั้นที่ 1 การมีส่วนร่วมในขั้นริเริ่มโครงการ: เป็นขั้นที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาภายในชุมชน ตลอดจนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ กำหนดความต้องการของชุมชน และมีส่วนในการจัดลำดับความสำคัญของความต้องการนั้น ๆ

ขั้นที่ 2 การมีส่วนร่วมในขั้นวางแผนโครงการพัฒนา: เป็นขั้นที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย และวัตถุประสงค์ของโครงการ กำหนดวิธีการและแนวทางการดำเนินงาน กำหนดทรัพยากรและแหล่งทรัพยากรที่จะใช้ในโครงการ เป็นต้น

ขั้นที่ 3 การมีส่วนร่วมในขั้นดำเนินโครงการ: เป็นขั้นที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการทำประโยชน์ให้แก่โครงการร่วมช่วยเหลือด้านทุนทรัพย์วัสดุอุปกรณ์และแรงงาน หรือโดยการบริหารงานและประสานงาน ตลอดจนการดำเนินการขอความช่วยเหลือจากภายนอก เป็นต้น

ขั้นที่ 4 การมีส่วนร่วมในขั้นรับผลที่เกิดจากโครงการพัฒนา: เป็นขั้นที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ที่พึงได้รับจากโครงการ หรือมีส่วนในการรับผลเสียที่อาจเกิดจากโครงการ ซึ่งผลประโยชน์หรือผลเสียนี้อาจเป็นด้านกายภาพหรือด้านจิตใจที่มีผลต่อสังคมหรือบุคคลก็ได้

ขั้นที่ 5 การมีส่วนร่วมในขั้นประเมินผลโครงการพัฒนา: เป็นขั้นที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินว่า โครงการพัฒนาที่พวกเขาดำเนินการนั้นบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้หรือไม่ การประเมินผลนี้อาจเป็นการประเมินผลย่อย (Formative Evaluation) ซึ่งเป็นการประเมินผลความก้าวหน้าของโครงการที่กระทำกันเป็นระยะ ๆ หรือการประเมินผลรวม (Summative Evaluation) ซึ่งเป็นการประเมินผลสรุปรวมยอดของโครงการทั้งหมด

จากแนวคิดดังกล่าว จะพบว่า กระบวนการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้น ประชาชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในเรื่องเพียงขั้นการริเริ่มโครงการเป็นหลัก เช่น การมีส่วนร่วมในการรับฟังความคิดเห็น เป็นต้น ในขณะที่การตัดสินใจขั้นสุดท้ายอยู่ในมือของส่วนกลาง คือ คณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ดังจะเห็นได้จากอำนาจหน้าที่ของ กนพ. ที่ระบุไว้ดังต่อไปนี้

1. พิจารณาให้ความเห็นชอบและเสนอร่างหลักเกณฑ์และวิธีการสนับสนุนการจัดตั้งและดำเนินการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดจนร่างแผนแม่บท แผนงานหรือโครงการและแผนปฏิบัติการต่อคณะรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อพิจารณาอนุมัติ

2. กำหนดแนวทางให้หน่วยงานถือปฏิบัติเพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รวมทั้งการส่งเสริมการค้าเสรีภายใต้กรอบอาเซียนหรือข้อตกลงภายใต้กรอบเศรษฐกิจอื่น หรือการค้า บริเวณพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นไปโดยเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

3. กำกับดูแล ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บท ตลอดจนให้ คำแนะนำหรือข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินการตามแผนแม่บท แผนงาน หรือโครงการหรือแผนปฏิบัติการ และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ

4. แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม

5. เชิญเจ้าหน้าที่ บุคคล หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง หรือเรียกเอกสารจากบุคคล หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น

6. ออกระเบียบ ประกาศ และคำสั่ง เพื่อปฏิบัติการตามคำสั่งนี้

7. เสนอแนะต่อคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติเพื่อให้มีกฎระเบียบ หรือปรับปรุงแก้ไข กฎระเบียบที่จำเป็นต่อการจัดตั้งและดำเนินการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

8. ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อให้เป็นไปตามคำสั่งนี้ หรือตามที่คณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ หรือหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติมอบหมาย

แนวทางแก้ไขปัญหามีส่วนร่วมของท้องถิ่นในการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้น เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมได้รับผลในการพัฒนา ควรเน้นการมีส่วนร่วมแบบพบกันครึ่งทาง (Two-ways Process) ระหว่างส่วนกลางกับท้องถิ่น ซึ่งเป็นการมีส่วนร่วมอย่างสมดุลระหว่างการมีส่วนร่วมจาก บนลงล่างของชนชั้นนำ (Top-down Process) กับการมีส่วนร่วมจากล่างขึ้นบนของประชาชน (Button-up Process)

การแก้ไขปัญหามีส่วนร่วมโดยใช้แบบพบกันครึ่งทาง มีมาตรการที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ควรมีการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวางแผนร่วมกันระหว่างนักวิชาการกับประชาชน ในท้องถิ่น

2. ควรมีการจัดเวทีวิเคราะห์ปัญหาและแนวทางในการแก้ไขร่วมกัน ระหว่างราชการ ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และตัวแทนประชาชนในรูปองค์กรชุมชนตำบล

3. ในการตัดสินใจในเชิงนโยบายของคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษส่วนกลางควร เปิดโอกาสให้ตัวแทนของประชาชนโดยตรง เช่น สภาองค์กรชุมชนตำบลเข้าร่วมชี้แจงในที่ประชุม

4. ควรมีคณะกรรมการเพื่อกำกับและติดตามการขับเคลื่อนงานของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในรูปของไตรภาคีระหว่างราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่นและองค์กรประชาสังคมท้องถิ่น

3. ปัญหาความไม่พร้อมและความล่าช้าของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

สุมิตร เขียวขจี ประธานหอการค้าจังหวัดตราด ได้วิเคราะห์ให้เห็นถึงปัญหาดังกล่าว ว่าถึงแม้ผลการดำเนินงานโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่อำเภอคลองใหญ่ของคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติถือถือว่าเป็นการทำงานที่มีการขับเคลื่อนจริง เพราะที่ผ่านมามีแต่การทำโครงการในเศษ กระดาษ สิ่งที่เป็นรูปธรรมไม่ค่อยเกิดขึ้น การทำโครงการนี้จะยิ่งทำให้ภาคเอกชนมั่นใจและกล้าลงทุน เพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามการดำเนินการต้องเร่งรัดให้เกิดขึ้นโดยเร็วเพราะนักลงทุนต้องการความ ชัดเจนในทุกเรื่องทั้งสิทธิประโยชน์ทางการลงทุน ทางภาษี ทางแรงงานและการซื้อเครื่องจักร นอกจากนี้การให้ความรู้ก็ต้องให้ผู้ประกอบการเข้าใจในการลงทุน การสนับสนุนแหล่งเงินทุนของ

ภาครัฐที่มีความจำเป็นกับผู้ลงทุนในทุกด้าน นอกจากนี้เรื่องยุทธศาสตร์จังหวัดตราดที่เน้นการพัฒนาจังหวัดตราดเป็นกรีนซิตี อาจจะต้องมีการปรับในเรื่องการลงทุนในเรื่องอุตสาหกรรมหนักแต่ควรจะลงทุนในเรื่องการแปรรูปด้านการเกษตรมากกว่า ตามคำกล่าวที่ว่า (หนังสือพิมพ์ประชาชาติตราด, 2559)

โดยธรรมชาติลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดตราดมีศักยภาพมากในเรื่องการค้าชายแดน เพราะมีช่องทางค้ากับกัมพูชาถึง 3 ด้าน 3 จังหวัดแต่ที่ผ่านมาการพัฒนาเป็นไปด้วยความล่าช้าและไม่มีอย่างต่อเนื่อง หากคณะรักษาความสงบแห่งชาติทำได้อย่างที่ประกาศจังหวัดตราดจะกลายเป็นจุดเชื่อมต่อในเรื่องการลงทุนและการค้าของประเทศไทยในด้านตะวันออกของประเทศ นักลงทุนเขาจะดูในเรื่องสภาพพื้นที่อย่างเดียว คงไม่ได้แต่ต้องมีพร้อมในทุกด้านและทั้งระบบ ซึ่งจังหวัดเกาะกงที่อยู่ใกล้เคียงกับจังหวัดตราดมีการตั้งนิคมอุตสาหกรรมขึ้นแล้วและกำลังเติบโตอย่างน่าสนใจ แต่จังหวัดตราดมีพื้นที่ตรงไหนที่มีความพร้อมในการตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษบ้าง ที่อำเภอคลองใหญ่ยังไม่พร้อมของพื้นที่ที่มีอยู่น้อยและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ดีพอ เช่น อำเภอคลองใหญ่มีสภาพเป็นพื้นที่ราบแคบตามแนวชายฝั่งทะเลและมีพื้นที่ทั้งอำเภอเพียง 50.2 ตารางกิโลเมตรหรือการสร้างถนน 4 เลนยังมีความล่าช้าเกินไปที่จะตอบสนองการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น

ดังนั้น แนวทางในการแก้ไขปัญหาความไม่พร้อมและความล่าช้าของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ควรเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจให้พร้อมต่อการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแผนที่ได้วางไว้ โดยมีมาตรการที่สำคัญ 4 ประการ คือ

1. การขยายถนน 4 เลนสี่สาย 3
2. การจัดหาไฟฟ้าให้เพียงพอโดยอาจมีการซื้อไฟฟ้าจากจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา
3. การจัดหาน้ำประปาจากคลองสะพานหิน
4. การพัฒนาท่าเรือของเอกชนมาเสริมท่าเทียบเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่

4. ปัญหาการพัฒนาการท่องเที่ยวของเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ความพยายามที่จะให้เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองใหญ่เป็นเมืองท่องเที่ยว ในปัจจุบันจะพบว่า มีปัญหาที่เป็นอุปสรรคประการหนึ่งก็คือ การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Access to destination) เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในเขตอำเภอคลองใหญ่ก็คือชายหาดสาธารณะ เช่น หาดทรายงาม หาดทรายแดง หาดทรายแก้ว หาดไม้รูด หาดบานชื่นและหาดราชการุณย์ เป็นต้น แต่ชายหาดดังกล่าวมีสิ่งก่อสร้างของธุรกิจเอกชน เช่น โรงแรม ปิดกั้นทางลงชายหาด ดังนั้น จึงทำให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ยาก แนวทางในการแก้ไขนั้นทางรัฐบาลต้องมีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการบุกรุกชายหาดสาธารณะของภาคธุรกิจเอกชนอย่างจริงจัง

ส่วนปัญหาอีกประการหนึ่ง ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวระหว่างประเทศก็เจอปัญหาการเข้า-ออกศุลกากร ในกรณีนี้ จักรพรรดิ ตะเวตกุล นายกสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดตราด ได้วิเคราะห์ไว้ว่าการเข้าออกด่านศุลกากรจะเป็นปัญหาอุปสรรคต่อการท่องเที่ยวไม่น้อย เนื่องจากที่ผ่านมามีการเดินทางเข้าออกที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก ยังไม่สะดวกเหมือนด่านอื่นทำให้นักท่องเที่ยวมีจำนวนไม่มากนัก แต่เมื่อมีการพัฒนาและยกระดับให้ดีขึ้นจะทำให้ให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศสะดวกทั้งการเดินทางเข้าและเดินทางออก หรือการเข้าไปลงทุน ในเรื่องธุรกิจท่องเที่ยวในประเทศ

กัมพูชาน่าจะเป็นสิ่งที่นักลงทุนมั่นใจมากขึ้น วันนี้นักท่องเที่ยวชาวกัมพูชาต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดตราดยังต้องใช้พาสปอร์ต หากใช้บอเดอร์พาสได้การเดินทางท่องเที่ยวจะดีมากขึ้น และนักลงทุนของไทยก็จะเข้าไปลงทุนเพิ่มขึ้น (หนังสือพิมพ์ประชาชาติตราด, 2559)

ส่วนมาตรการในการพัฒนาการท่องเที่ยวของเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอลองใหญ่ที่สำคัญคือ

1. การใช้บอเดอร์พาสในการเดินทางท่องเที่ยวแทนที่การใช้พาสปอร์ต ซึ่งจะทำให้การเดินทางท่องเที่ยวสะดวกต่อนักท่องเที่ยวมากขึ้น โดยการใช้บอเดอร์พาสในเขตชายแดนอำเภอลองใหญ่ สามารถลดบทเรียนจากการใช้บอเดอร์พาสมาแล้วในจุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม

2. การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวทั้งในเขตจังหวัดตราดและกัมพูชาตอนใต้ให้กว้างขวางมากขึ้น เนื่องจากยังมีการรับรู้กันอย่างจำกัดเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวบางแห่ง เช่น พัทยาหรือสีหนุวิลล์เท่านั้น

5. ปัญหาการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ ในเขตอำเภอลองใหญ่

ในการที่จะพัฒนาให้อำเภอลองใหญ่เป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์นั้นรัฐต้องมีความเข้าใจในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ รวมทั้งกำหนดนโยบายในการพัฒนาโลจิสติกส์ให้กับพื้นที่และผู้ประกอบการท้องถิ่นขนาดเล็ก การดำเนินธุรกิจที่ผ่านมานั้นเป็นแบบที่ไม่ครบวงจรหรือมีเครือข่ายยังไม่เข้มแข็งเพียงพอ รวมทั้งขาดการพัฒนาการให้คุณภาพด้านการดำเนินการ โดยเฉพาะทางด้านเทคโนโลยี จึงทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษคลองใหญ่ยังขาดศักยภาพในการแข่งขันและจำเป็นต้องส่งเสริมการพัฒนาด้านการบริการของโลจิสติกส์ที่แพร่หลายและได้มาตรฐานทันต่อความต้องการ รวมถึงการจะต้องเชื่อมโยงการขนส่งเรื่องอื่น ๆ การพัฒนาโลจิสติกส์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษคลองใหญ่ในอนาคต สถานการณ์ดังกล่าวสอดคล้องกับความคิดของ ญัตติธรดล ชินภักศุภวิชัย ตัวแทนหอการค้าจังหวัดตราดและเจ้าของห้างหุ้นส่วนจำกัด ต.น้ำฝนทรานสปอร์ต ที่ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ว่า (หนังสือพิมพ์ประชาชาติตราด, 2559)

“ธุรกิจการขนส่งสินค้าน่าจะดีขึ้น เพราะที่ผ่านมากการขนส่งสินค้าจะทำได้แค่เรื่องการขนส่งสินค้าแค่ชายแดนและต้องขนส่งสินค้าลงขนถ่ายให้รถบรรทุกของกัมพูชาทำให้ล่าช้าและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มและมีความเสียหายเกิดขึ้น ซึ่งการลงทุนขนส่งสินค้าจะเป็นธุรกิจหนึ่งที่เติบโตขึ้นอย่างมากเพราะการขนส่งทางบกจะรวดเร็วและขนส่งสินค้าได้ถึงพื้นที่ทั้งในพนมเปญ สีหนุวิลล์หรือไปเวียดนามตอนใต้จะทำได้ทันที เนื่องจากที่ผ่านมากการขนส่งสินค้าทางบกจะไปได้เฉพาะที่ด้านๆ อริยประเทศเท่านั้นที่สามารถ นำรถยนต์เข้าไปได้ ซึ่งด้านขนาดเล็กสามารถเดินทางผ่านถนนสาย 48 จากจังหวัดเกาะกงประเทศกัมพูชาสู่ถนนสายที่ 4 ได้และเข้าพนมเปญและสีหนุวิลล์ด้วยระยะทางไม่เกิน 350 กิโลเมตรเท่านั้น”

แนวทางในการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ ควรให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางบกที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคตะวันออกกับกัมพูชา โดยมีมาตรการที่สำคัญในการจัดทำถนนในปัจจุบัน 2 สายหลัก คือ สาย 318 ระหว่าง ตราด-คลองใหญ่ และสาย 48 ระหว่าง เกาะกงกับสแรอัมเบิล แทนที่

เส้นทางขนส่งทางน้ำ เนื่องจาก การขนส่งทางบกถ้าเป็นถนน 4 เลนส์จะช่วยลดเวลาในการขนส่งทางน้ำกว่า 3 เท่าตัว (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2558: 2-84 - 2-85)



ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี