

แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน การคมนาคมขนส่งในประชาคมอาเซียน

อาจารย์เกียรติชัย พงษ์พาณิชย์*

บทคัดย่อ

บูรณาการความเป็นประชาคมอาเซียนนั้น ตั้งอยู่บนมูลฐานของพลังขับเคลื่อนสำคัญสามส่วนด้วยกัน คือความเชื่อมโยง ความสามารถในการแข่งขัน และความร่วมมือต่อกัน ทั้งสามปัจจัยนี้เอง เป็นคุณค่าหลักหลอมรวม เป็นตั้งคำขวัญของประชาคมอาเซียนที่ว่า หนึ่งวิสัยทัศน์ หนึ่งอัตลักษณ์ หนึ่งประชาคม ทั้งหมดนี้เอง ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน ดังบทความนี้ นำเสนอคือตัวการเชื่อมโยงในระดับพื้นฐานของรูปแบบกรอบงานต่างๆของอาเซียนนั่นเอง

ผู้เขียนนำเสนอในบทความนี้ ถึงความแตกต่างของที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของรัฐสมาชิกอาเซียน ที่ตั้งอยู่ตามหมู่เกาะ และรัฐสมาชิกที่ตั้งอยู่บนผืนแผ่นดินใหญ่ สภาพที่ตั้งดังกล่าว จะเห็นรูปแบบการพัฒนาความเติบโตทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน คือในรัฐสมาชิกที่มีที่ตั้งบนเกาะ จะมีรูปแบบการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เรียกว่า สามเหลี่ยมความเติบโต ในขณะที่อนุภูมิภาคของอาเซียนบนผืนแผ่นดินใหญ่ จะแยกย่อยออกไป บทความนี้เน้นให้เห็นเป็นการเฉพาะในความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเชื่อมโยงแทบทุกภาคส่วนของกลุ่มประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง ระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้เช่นเดียวกับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เป็นเส้นทางถนนสายใหญ่ ที่มีจุดกำเนิดเริ่มต้นมาจากเมืองคุนหมิง ในภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ผ่านเมืองต่างๆในเมียนมา ลาว และประเทศไทย ลงไปสุดถึงสิงคโปร์ ส่วนโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆนั้น ส่วนใหญ่จะเชื่อมกันระหว่างทวีปเอเชีย และเชื่อมต่อกันไปทั่วในกลุ่มประเทศ กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม และความเชื่อมโยงเช่นนี้เอง ที่ช่วยทำให้ลาว หลุดจากการเป็นประเทศ Land-lock มาเป็นประเทศ Land-link ได้ในที่สุด ความเชื่อมโยงที่เกิดขึ้นกับอาเซียนนี้ จึงทำให้เกิดพลวัตของการพัฒนาทางเศรษฐกิจต่อความพยายามของรัฐอาเซียนบนผืนแผ่นดินใหญ่ ในการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อไป

* อาจารย์ประจำวิทยาลัยนวัตกรรมการศึกษา มหาวิทยาลัยรังสิต, นักหนังสือพิมพ์

และสำหรับประเทศไทยโดยเฉพาะแล้ว ประโยชน์อันเกิดจากความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมบนสิ่งเหล่านี้จะช่วยให้ประเทศไทย มีศักยภาพอย่างดีกับการกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียนบนพื้นแผ่นดินใหญ่อย่างดี และสามารถเป็นฮับในรูปแบบต่างๆ เช่น การเกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านของไทย ยิ่งขึ้นไป

Abstract

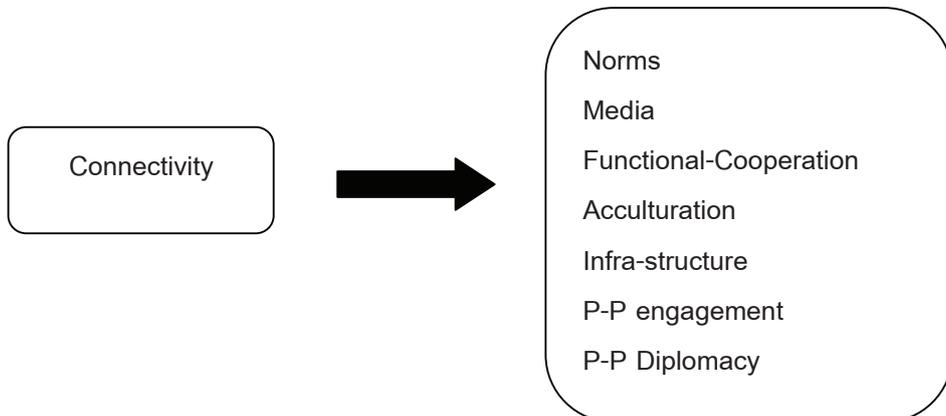
Taking into account the driving force to integrate ASEAN Community as of today, connectivity, competitiveness and cooperation, demonstrated as a core value that formulated ASEAN motto, “One vision One identity, One community”. Connectivity, as noted in this paper, is, in particular, the basic linkage to various forms and functions of ASEAN framework. Of all these aspects, connectivity in the area of infra-structure is a focal point that found the scope in the presentation of this paper. The author points out different geographical locations of ASEAN state members, half of which are on archipelago and the other are on the mainland. These formed a connectivity on the ASEAN framework that differentiates the growth models according to the location, a growth-triangle on the archipelago while the mini-ASEAN of the sub-region approaches on the mainland. The main focus of this paper is paid to the infra-structure linkages that connect almost all parts of CLMV with Thailand as its center. North-South Economic Corridor as well as East-West Economic Corridor demonstrate both the main routes originated from South-West of Kunming in China en route through Myanmar, Lao PDR, and Thailand toward Singapore. Other infra-structures of connectivity are more of bilateral transportation and communication between Thailand and China connected throughout CLMV; thus, Lao PDR has eventually a breakthrough from a land-lock to a land-link and the sub-region of the mainland ASEAN is transforming into a more dynamic growth among their efforts of sustainable development. Thailand, in particular, benefits from all these infra-structures of connectivity that her potential economic growth could be generated well as a logistic center and various form of hubs as well as a special economic zone of border trades along with all her neighboring countries.

เรื่องโครงสร้างพื้นฐานด้านการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งนี้ มองในกรอบของอาเซียน แล้วก็คือ การเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน เป็นรูปแบบหนึ่งที่ร้อยรัดสามเสาหลักของบูรณาการ ความเป็นประชาคมอาเซียน คือเสาหลักด้านความมั่นคง เสาหลักเรื่องเศรษฐกิจ และ เสาหลักเรื่องสังคมและวัฒนธรรม ความเชื่อมโยงของประชาคมอาเซียนในความหมายของ Connectivity จะเห็นได้ในหลายรูปแบบ ดังต่อไปนี้

1. เป็นความเชื่อมโยงในแง่คุณค่าและปทัสฐาน (Value and Norms Connectivity)
2. เป็นความเชื่อมโยงในแง่ของกรอบงานอาเซียน (ASEAN Framework)
3. เป็นความเชื่อมโยงในกรอบโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมสื่อสาร (ASEAN Infra-structure Connectivity)
4. เป็นความเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีการสื่อสาร (ASEAN Media Technology Connectivity)
5. เป็นความเชื่อมโยงด้านการผสมผสานทางวัฒนธรรม (ASEAN Acculturation)

ความเชื่อมโยงของอาเซียนเหล่านี้ หากจัดแยกออกเป็นหมวดหมู่ก็จะเห็นความเชื่อมโยง ในกรอบของกายภาพ ความเชื่อมโยงในกรอบเชิงสถาบัน และความเชื่อมโยงระหว่างประชาชน ต่อประชาชน ซึ่งโดยความเชื่อมโยงเหล่านี้เอง คือกลไกขับเคลื่อนความเป็นประชาคมอาเซียน ทั้งสามเสาหลักเชื่อมโยงร้อยรัดความเป็นประชาคมอาเซียนหนึ่งเดียวให้ร่วมมือกันอย่างเป็น ปึกแผ่นต่อไป ตามวิสัยทัศน์ของประชาคมอาเซียน คือ หนึ่งวิสัยทัศน์ หนึ่งอัตลักษณ์ หนึ่งประชาคม ในส่วนอันเป็นความเชื่อมโยงในกรอบโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมในบทความนี้จะกล่าวถึง เรื่องของการคมนาคมขนส่งเป็นสำคัญ ในขณะที่ความเชื่อมโยงด้านสถาบันนั้นจะครอบคลุมใน เรื่องการค้าและเศรษฐกิจ เช่น เรื่องการทำธุรกิจ การค้า และการลงทุน การเปิดเสรีทางธุรกิจ และ การอำนวยความสะดวกด้านสินค้า การลงทุนและการบริการ การทำความตกลงเรื่องทักษะ ฝีมือแรงงานอาเซียนร่วมกัน และโครงการต่างๆ ในการเสริมสร้างขีดความสามารถต่อกัน รวมถึง เรื่องความเชื่อมโยงระหว่างประชาชนต่อประชาชน ซึ่งก็จะมีเรื่องของการทำงานที่เกี่ยวข้อง เรื่องของ การศึกษาและวัฒนธรรม

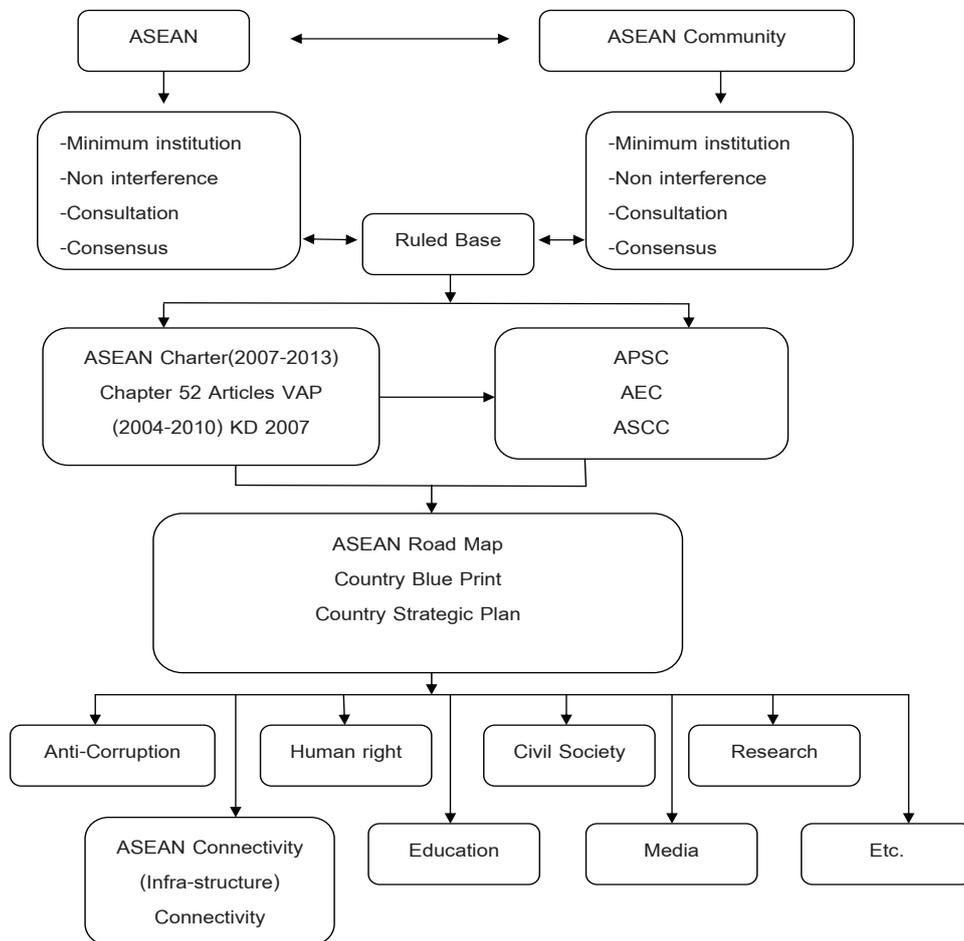
จากลักษณะของความเชื่อมโยงในอาเซียนดังกล่าวนี้ กลไกที่เป็นตัวเชื่อมและขับเคลื่อน อาเซียนเข้าด้วยกัน น่าจะพอมองเห็นกันได้ดังนี้



เฉพาะในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งสินค้านี้ เป็นเรื่องหนึ่งที่กำหนดไว้ใน Road Map ของอาเซียน¹ ซึ่งจะเป็นตัวกำหนดหลักให้แต่ละประเทศนำไปวางแผนและยุทธศาสตร์ที่เรียกว่าเป็น Blue print ของประเทศนั้นๆ เช่น แผน 5 ยุทธศาสตร์ของ คสช.หรือ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ หรืออย่างเช่น “แผนการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2558” เป็นต้น²

แผนภาพข้างล่างนี้จะชี้ที่มาของประเด็นต่างๆ ในอาเซียน และ Infra-structure ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานในอาเซียน คือประเด็นหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมากต่อการเชื่อมโยงต่อกันให้เกิดขึ้นในอาเซียน

แผนภาพ ASEAN Fundamental Principles³



¹ “Road Map for ASEAN Community” ASEAN Secretariats, March 2011.

² “แผนการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของกรุงเทพมหานครในปี 2558” สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผลกรุงเทพมหานคร ศูนย์อาเซียนศึกษา, 2556.

³ ดุรายละเอียดยกจาก “The ASEAN Charter, Association of Southeast Asian Nations” เอกสารแปลของกระทรวงการต่างประเทศไทย

มีสองประเด็นหลักในการทำความเข้าใจเรื่องโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในอาเซียน คือ

1. เรื่อง สภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของอาเซียน (Geographical location)
2. เรื่อง กรอบงานของอาเซียน (ASEAN Framework)

ในส่วนที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของรัฐสมาชิกอาเซียนนั้น เราจะเห็นว่าแบ่งออกเป็นสองส่วนด้วยกัน คือ

1. รัฐสมาชิกที่มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ซึ่งเป็นหมู่เกาะในน่านน้ำทะเลของเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์
2. รัฐสมาชิกที่มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์บนผืนแผ่นดินใหญ่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา ประเทศไทย และเวียดนาม



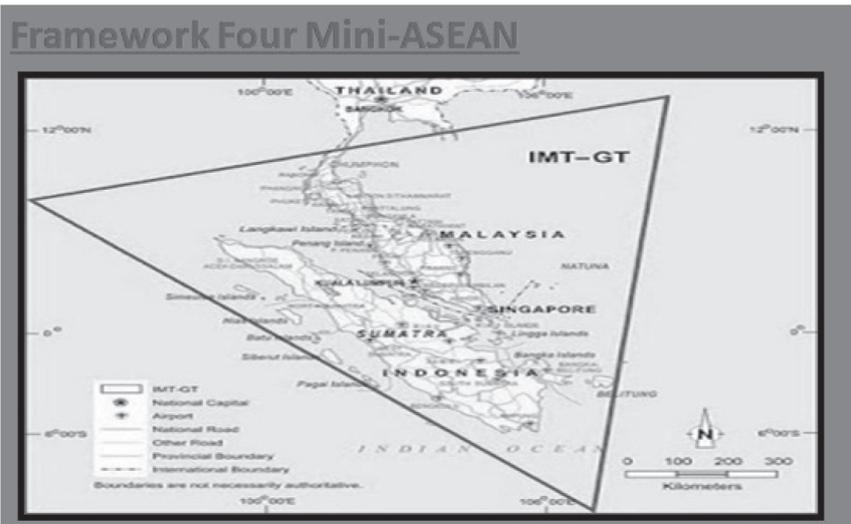
แผนภาพเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

รัฐสมาชิกที่มีที่ตั้งแตกต่างกันนี้ จะมีกรอบการทำงานที่ต่างกันในการเชื่อมโยงความร่วมมือต่อกัน คือ⁴

1. รูปแบบการทำงานของรัฐสมาชิกอาเซียนตามหมู่เกาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เรียกว่า กรอบสามเหลี่ยมความเติบโต (Growth Triangle)

แผนภาพ Growth Triangle

กรอบกลไกการทำงานของอาเซียนในอนุอาเซียน



สามเหลี่ยมความเติบโตระหว่างอินโดนีเซีย- มาเลเซีย - สิงคโปร์ (The Indonesia- Malaysia-Singapore Growth Triangle :IMSGT)

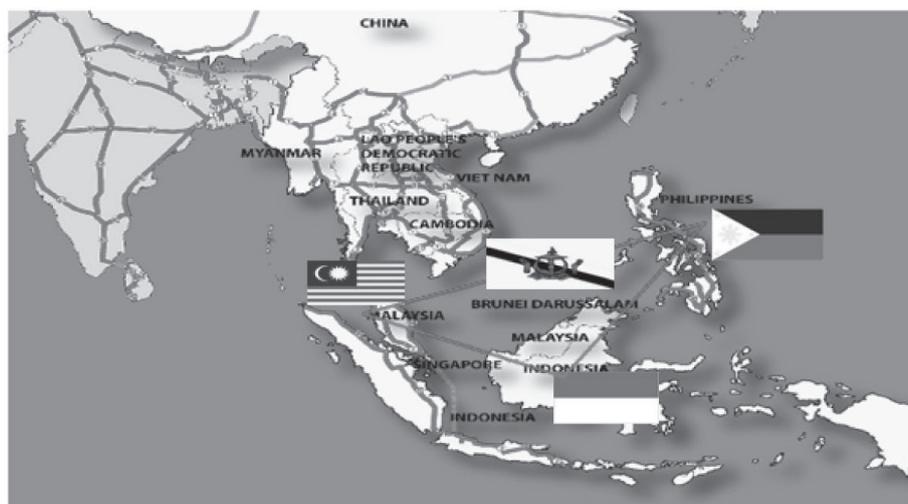


⁴ดูรายละเอียดใน “International Relations in Southeast Asia : The Struggle for Autonomy” เขียนโดย Donald E Wethebee แปลโดย เกียรติชัย พงษ์พาณิชย์ ใน “อาเซียนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” สำนักพิมพ์แสงดาว จำกัด, 2558 หน้า 201-212.

**สามเหลี่ยมความเติบโตระหว่างอินโดนีเซีย- มาเลเซีย- ไทย
(The Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle:IMTGT)**



**เขตความเติบโตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้- อินโดนีเซีย-มาเลเซีย- ฟิลิปปินส์
(Brunei -Indonesia- Malaysia Philippines East Asian Growth Area :BIMPEAGA)**



2. รูปแบบการทำงานของรัฐสมาชิกอาเซียนบนพื้นแผ่นดินใหญ่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาเซียนตอนบน โดยจะเห็นว่ามีประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง เชื่อมทั้งกรอบงานของอาเซียน และโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งกับรัฐสมาชิกอื่นๆ เช่น กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม และเชื่อมต่อไปยังประเทศสมาชิกอาเซียนตามหมู่เกาะต่างๆ ด้วย กรอบงานเหล่านี้ มีลักษณะอนุภูมิภาคที่เป็นความร่วมมือของรัฐสมาชิกบนเขตที่ตั้งภูมิศาสตร์บนพื้นแผ่นดินใหญ่ เช่น โครงการดำเนินการความร่วมมือร่วมกัน ดังต่อไปนี้

แผนภาพโครงการบนแผ่นดินใหญ่

โครงการมหานทีแม่น้ำโขงในอนุภูมิภาค (Greater Mekong Subregion: GMS)

-ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างแม่น้ำอิระวดี-
เจ้าพระยาและแม่น้ำโขง

(Ayeyawadee-Chaophaya-Mekong Economic
Cooperation Strategy: ACMECS)



-ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างกัมพูชา- ลาว - พม่า- เวียดนาม
(Cambodia-Lao-Myanmar- Vietnam Cooperation CLMV)



ยุทธศาสตร์ความร่วมมือสามเหลี่ยมพัฒนาระหว่าง ลาว- กัมพูชา- เวียดนาม

(Cambodia-Lao-Vietnam Development Triangle)



จากสภาพที่แตกต่างกันนี้ ทำให้เห็นลักษณะความเชื่อมโยงของโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบที่แตกต่างกัน ในระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนที่เป็นหมู่เกาะกับกลุ่มประเทศที่เป็นผืนแผ่นดินใหญ่ เราเข้าใจดีว่า อาเซียนหมู่เกาะนั้น นอกจากการคมนาคมขนส่งทางอากาศจะมีความสำคัญมากแล้ว การคมนาคมขนส่งทางทะเลก็มีความสำคัญมากเช่นกัน ด้วยจุดนี้เองที่ทำให้เราเห็นหัวใจสำคัญของการขนถ่ายสินค้าและน้ำมันผ่านทางช่องแคบมะละกา และจุดนี้เองที่เราจะเห็นความขัดแย้งในการอ้างสิทธิครอบครองหมู่เกาะในทะเลจีนใต้ ระหว่างอาเซียน 4 ประเทศ ได้แก่ บรูไน มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม

ขณะเดียวกันเราก็จะเห็นจุดที่เป็นทั้งความร่วมมือและการแข่งขัน (Cooperation V.S. Competitiveness) ในอนุภูมิภาคของอาเซียนบนผืนแผ่นดินใหญ่ โดยเฉพาะในอาณาบริเวณ Greater Mekong Sub-region หรือ GMS ซึ่งเป็นโครงการสำคัญที่ไทยจะมีบทบาทขับเคลื่อนอย่างเข้มแข็ง ซึ่งจะเห็นว่าจุดนี้เองคือ ส่วนอันเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่จะเกิดขึ้นอย่างกว้างขวางครอบคลุมหลายภาคส่วนของสมาชิกอาเซียนบนผืนแผ่นดินใหญ่

โครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคอาเซียนบนผืนแผ่นดินใหญ่นี้อยู่ในรูปแบบ (Model) ที่เรียกว่า “**ระเบียงเศรษฐกิจ**” (Economic corridor) ที่เป็นตัวหลักคือ “**ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้**” (North-South Economic Corridor) และอีกตัวหลักหนึ่งคือ “**ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก**” (East-West Economic Corridor) ทั้งสองระเบียงเศรษฐกิจสำคัญสองเรื่องนี้เองคือ ที่มาของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในอาเซียนที่กำลังเร่งรีบดำเนินการกันอยู่ในขณะนี้

เราต้องเข้าใจด้วยว่า แนวคิดเรื่อง “ระเบียงเศรษฐกิจคือ การบูรณาการด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่อำนวยความสะดวกให้เกิดการเชื่อมโยงต่อกัน เช่น ถนนไฟฟ้า การคมนาคม เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายและกระบวนการหลักที่เป็นแนวทางนำไปสู่การค้าและการลงทุนร่วมกัน เพื่ออำนวยความสะดวกการพัฒนาและขยายความร่วมมือในการผลิต และเป็นศูนย์กลางการค้ากับเชื่อมโยงข้ามเขตแดนทางภูมิศาสตร์รัฐที่มีอยู่ร่วมกัน”⁵

เพราะฉะนั้นก็จะเห็นสองลักษณะของระเบียงเศรษฐกิจของอาเซียน (Economic Corridor) คือ

1. ทำให้เกิดการค้าร่วมกันซึ่งจะเห็นได้ว่า ระเบียงเศรษฐกิจทั้ง North South หรือ South-West Corridors นั้น สำหรับประเทศไทยแล้ว นำไปสู่การสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนขึ้นมาหลายแห่ง ซึ่งได้ประกาศจัดตั้งในปี 2558 โดยแบ่งเป็นสองระยะ⁶

เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนระยะแรก ได้แก่

1. จังหวัดตาก
2. จังหวัดมุกดาหาร
3. จังหวัดสระแก้ว
4. จังหวัดตราด
5. จังหวัดสงขลา

เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนระยะที่สอง ได้แก่

1. จังหวัดกาญจนบุรี
2. จังหวัดเชียงราย
3. จังหวัดหนองคาย
4. จังหวัดนครพนม
5. จังหวัดนราธิวาส

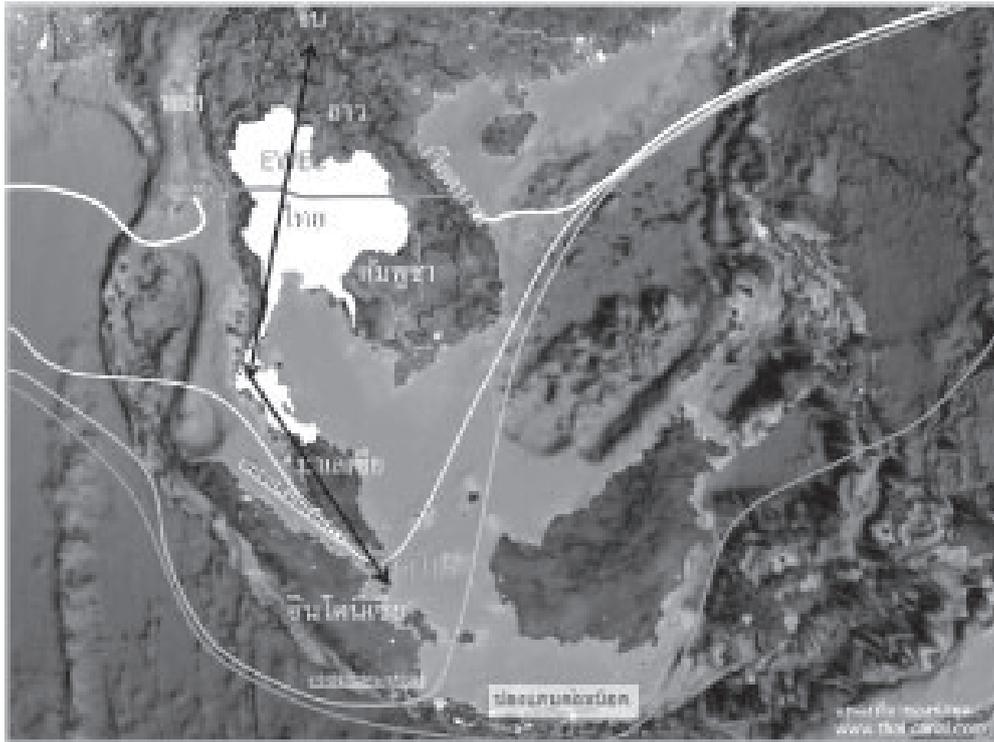
จะเห็นว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษเหล่านี้ เป็นผลอันหนึ่งที่เกิดจากการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในระเบียงเศรษฐกิจของอาเซียน แต่ละเขตเศรษฐกิจพิเศษของชายแดนจังหวัดที่ติดต่อกับเพื่อนบ้านเหล่านี้ จะมีลักษณะเฉพาะของแต่ละเขต อันเป็นเรื่องต้องศึกษารายละเอียดในแต่ละเขตต่อไป

⁵เกียรติชัย พงษ์พาณิชย์ “อาเซียน-จีน : ทั้งปีนเกลียวทั้งเกี่ยวก้อย” สำนักพิมพ์แสงดาว, 2558 หน้า 247.

⁶ดูรายละเอียดใน “คู่มือการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ” สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เดือนมิถุนายน 2558.

2. ลักษณะอันที่สองของระเบียงเศรษฐกิจก็คือ ความเชื่อมโยงเส้นทางถนนยกระดับติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนด้วยกัน ในกรณีของประเทศไทย เส้นทางเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่งก็จะเห็นระเบียงเศรษฐกิจสำคัญสองระเบียบคือ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ กับระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก-ตะวันออก

ระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ - ตะวันตก - ตะวันออก



ระเบียงเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor = NSEC นี้เริ่มต้นมาจากเมืองคุนหมิงในประเทศจีนด้านตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านเส้นทางเหนือ เรียกว่า ถนนสาย R3A ผ่านหัวเมืองต่างๆ ในลาว มีความยาว 228 กิโลเมตร จากห้วยขวางถึงเมืองโบนเตง เป็นเส้นทางสายเดี่ยวเชื่อมลาวกับจีนและมาเชื่อมไทยตรงอำเภอเชียงของในจังหวัดเชียงราย R3A นี้สร้างเริ่มต้นมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1994 (พ.ศ. 2537) สร้างเสริมในปี ค.ศ. 2008 (พ.ศ. 2551) ใช้เงินในการก่อสร้างทั้งหมด 97 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นเงินลงทุนของไทย จีน และ ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย

ถนนอีกสายหนึ่งใน NSEC นี้คือ ถนนสาย R3B เริ่มต้นมาแต่เมืองคุนหมิงของประเทศจีนผ่านเข้ามาในเมียนมาที่เมืองเกดตุงของเมียนมา และมาเชื่อมกับอำเภอเชียงแสนในจังหวัดเชียงราย ถนนเส้นนี้สร้างเสร็จในปี ค.ศ. 2004 มาแล้ว

จะเห็นว่า จุดเชื่อมของ R3A และ R3B ซึ่งมาเชื่อมจังหวัดเชียงรายที่อำเภอเชียงแสนกับ อำเภอเชียงของนั้น ทั้งสองสายจะรวมกันเข้าสู่ถนนสายหลักของเชียงราย เชื่อมต่อมายังจังหวัด ตาก จากตากไปทางด้านตะวันตก 80 กิโลเมตร จะเชื่อมเข้าไปฝั่งอำเภอแม่สอด เชื่อมต่อเข้าไปที่ เมืองเมียวดี ของเมียนมา และเชื่อมไปถึงเมืองมะละแหม่ง เมืองหลวงของรัฐมอญในเมียนมา จากถนนสายนี้เองที่เกิดเป็นเส้นทาง**ระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก-ตะวันออก** เพราะจะเห็นว่า จากเมืองมะละแหม่งของเมียนมาเข้ามายังประเทศไทยที่อำเภอแม่สอดของจังหวัดตาก เส้นทางนี้ จะเชื่อมไปทางตะวันออกตรงจุดที่เรียกว่า “**สี่แยกอินโดจีน**” ในจังหวัดพิษณุโลก และจากสี่แยก อินโดจีนนี้เอง เส้นทางสายนี้จะเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยสิ้นสุดที่ อำเภอมุกดาหาร และจากมุกดาหารจะเชื่อมต่อด้วยสะพานมิตรภาพไทย-ลาว สะพานที่ 2 เข้าสู่สหพันธรัฐ เวียดนาม เข้าสู่ถนนสายที่ 9 เข้าสู่เมืองเว้ และดานังของเวียดนาม

ต่อช่วงจากจังหวัดตาก เส้นทางถนน NSEC นี้จะเข้าสู่ถนนสายหลักเรื่อยลงมายัง จังหวัดนครสวรรค์ เรื่อยไหลเชื่อมเข้ากรุงเทพฯ ซึ่งจะทำให้การคมนาคมขนส่งสินค้าต่างๆ เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสำคัญๆ ของไทยสะดวกขึ้น จากจุดถนนจากคุณหมิง จะเข้าสู่ ถนนสายหลักของไทยต่อไปยังภาคใต้ที่ปาดังเบซาร์ และเชื่อมต่อไปจนถึงสิงคโปร์

เพราะฉะนั้นก็จะเห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานถนนสายคุณหมิงสิงคโปร์นี้ เป็นสายหลักสำคัญ มากของอาเซียนที่ไหลเรื่อยเข้าสู่ประเทศไทยและเป็นเส้นทางซึ่งจะทำให้การพัฒนาเศรษฐกิจ เชื่อมโยงติดต่อกันอย่างมีพลวัตยิ่งขึ้น เฉพาะประเทศไทยก็จะเห็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ตามแนวชายแดนเปิดตามมาดังกล่าวแล้ว

การมองภาพความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในรัฐสมาชิกอาเซียนบนพื้นแผ่นดินใหญ่ ที่สำคัญจะต้องศึกษาโครงการความร่วมมือในกรอบงานของอาเซียนด้วยและโดยเฉพาะก็คือ โครงการอนุภูมิภาค มหานครแม่โขง(GMS) และโครงการความร่วมมือหลายภาคส่วน ที่เรียกว่า “**ความร่วมมือแม่โขงอิรวดีเจ้าพระยา**”⁷ ทั้งสองโครงการก่อให้เกิดความเชื่อมโยงโครงสร้าง พื้นฐานที่สำคัญในอนุภูมิภาคหลายด้านด้วยกัน กับประเทศที่มีอาณาบริเวณตั้งอยู่ตามแนวขอบ มหานครแม่โขงโดยเฉพาะระหว่างไทย-ลาว และเมียนมา ในโครงการ GMS นี้เองจะเห็นโครงการ ของอาเซียนที่ตกลงร่วมมือกันใน 10 โครงการสำคัญถึง 8 โครงการด้วยกัน และจะมีเพิ่มขึ้นอีกใน อนาคต โครงการความร่วมมือเหล่านี้ ได้แก่⁸

⁷ อ้างถึงแล้วใน “อาเซียน-จีน : ทั้งปีนเกลียวทั้งเกี่ยวก้อย” หน้า 241-270

⁸ อ้างถึงแล้วใน “อาเซียน-จีน : ทั้งปีนเกลียวทั้งเกี่ยวก้อย” หน้า 242-243

1. การขนส่ง
2. พลังงาน
3. โทรคมนาคม
4. สิ่งแวดล้อม
5. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
6. การท่องเที่ยว
7. ความสะดวกทางการค้า
8. การลงทุน
9. การเกษตร
10. การพัฒนาเมืองใหญ่

กล่าวโดยสรุปเส้นทางรถไฟระหว่างสิงคโปร์ถึงคุนหมิง หรือจากคุนหมิงถึงสิงคโปร์ถือเป็นโครงการนำร่องสำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่มีความสำคัญเชื่อมโยงอยู่ใน 7 ประเทศอาเซียนคือ สาธารณรัฐประชาชนจีน ลาว เมียนมา เวียดนาม กัมพูชา ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยในเบื้องต้นเพื่อให้โครงการนี้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมจะยังมีเส้นทางสำคัญเป็นเส้นทางหลัก 4 ช่วงเกิดขึ้นอีกคือ⁹

1. ไทย - อร์รัฐประเทศ - คลองลึก (6 กม.)
2. กัมพูชา - ปอยเปต - ศรีโสภณ (48 กม.)
3. กัมพูชา - พนมเปญ - ล็อกนิน (24 กม.)
4. เวียดนาม - ล็อกนิน - โฮจิมินห์ (129 กม.)

สำหรับเส้นทางรถไฟสายนี้จะตัดผ่านประเทศไทย 17 จังหวัดคือ กรุงเทพฯ นครปฐม ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา นราธิวาส

ส่วนเส้นทางในโครงการทวายจะก่อสร้างเพิ่มเติมในประเทศไทย จะอยู่ที่บริเวณรถไฟน้ำตกจังหวัดกาญจนบุรีถึงตำบลบูชายัดในสหภาพเมียนมา รวมระยะทาง 263 กิโลเมตร

อีกเส้นทางคมนาคมขนส่งที่เชื่อมจีนตอนใต้มายังประเทศไทยคือ เส้นทางขนส่งทางน้ำระหว่าง 4 ประเทศบนลุ่มน้ำโขงมี จีน ลาว เมียนมา และไทย ซึ่งมี “ข้อตกลงการค้าทางน้ำด้านแม่โขงตอนบน” จากท่าเรือกวนเหล่ยของจีน และท่าเรือหลวงพระบางของลาวเชื่อมโยงกับท่าเรือ 14 แห่งใน 4 ประเทศมาบรรจบที่ท่าเรือเชียงแสน เชียงของในจังหวัดเชียงรายของประเทศไทย

⁹ดูรายละเอียดใน “รายงานภาพรวมการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งของไทย” และ “ความเชื่อมโยงในอาเซียน” สำนักนโยบายการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เดือนกันยายน, 2555.

นอกเหนือจากกระเปาะเศรษฐกิจ ซึ่งเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอาณาบริเวณ CLMV บนลุ่มแม่น้ำโขงด้วยกันแล้ว โครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงต่อกันดังกล่าวนี้อีกยังเชื่อมโยงกลุ่มแม่น้ำโขงไปยังอินเดีย ซึ่งเป็นประเทศหนึ่งในสามของอาเซียน+3 ด้านเอเชียใต้อีกด้วย คือโครงสร้างพื้นฐานที่เรียกว่า “แนวระเปาะเศรษฐกิจแม่โขง-อินเดีย” (Mekong-India Economic Corridor (MIEC) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เชื่อมภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (CCMV) เข้ากับฝั่งตะวันออกของอินเดีย

การเชื่อมโยงดังกล่าว จะผ่านเส้นทางโฮจิมินห์-พนมเปญ-กรุงเทพฯ-ทวาย-เจนไน ซึ่งเป็นทางลัดสำหรับขนส่งสินค้า ควบคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมบริเวณโดยรอบเส้นทาง และเป็นการเน้นย้ำถึงความสำคัญของอินเดีย ในฐานะหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ทางการค้า และการลงทุนของอาเซียน รวมถึงความสอดคล้องกับนโยบายของตะวันออก (Look East Policy) ของอินเดีย (ซึ่งขณะนี้เปลี่ยนจาก Look East เป็น Act East แล้ว) ที่มุ่งสนับสนุนการดำเนินความสัมพันธ์กับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้¹⁰

ลาวในอาเซียน

สถานที่ตั้งของลาวในอาเซียนปัจจุบันเป็นจุดหนึ่งที่น่าสนใจมากกับการเข้าร่วมอยู่กับอาเซียนนับแต่ปี ค.ศ.1997 เป็นต้นมา มองจากสภาพภูมิศาสตร์จะเห็นพัฒนาการความเชื่อมโยงของอาเซียนทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน จะเห็นว่า ลาวนั้นตั้งอยู่ในส่วนที่เป็นดั่งหนึ่งเส้นทางที่ตัดแยก (Cross Road) ในส่วนของอาเซียนบนผืนแผ่นดินใหญ่ลาวกลายเป็นจุดศูนย์กลางของระเปาะเศรษฐกิจหลายระเปาะที่จะเกิดขึ้นในแผนงานของประชาคมอาเซียนทีเดียว

นี่คือสภาพที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เปลี่ยนไป ลาวช่วงก่อนหน้าเข้ามาสู่อาเซียนนั้น ลาวอยู่ในสถานะเสมือนรัฐกันชนที่ล้อมรอบระหว่งเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกัน ตั้งแต่ จีน เวียดนาม และประเทศไทย แต่ลาวในอาเซียนปัจจุบันปรับเปลี่ยนสถานะของที่ตั้งต่างไปจากเดิมมาก และมีบทบาทเข้าร่วมกับกรอบงานโครงการความร่วมมือต่างๆของอาเซียน และที่จะบูรณาการเรื่องอื่นๆ ร่วมอยู่กับประชาคมอาเซียนต่อไป

สภาพที่เปลี่ยนไปนี้แรกสุดที่จะเห็นได้คือ การเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล (Land Lock Country) ลาวจะปรับสถานะของประเทศให้เป็นประเทศที่เชื่อมเขตแดน (Land Link Country) ในอาเซียน¹¹ ร่วมกับการเชื่อมโยงของเขตแดนดังกล่าวจะเห็นได้จากโครงการก่อสร้าง

¹⁰ อ่างแล้วใน “ความเชื่อมโยงระหว่งกันในอาเซียน” หน้า 169

¹¹ Kham Vorapheth, “Contemporary Laos : Development Path and Outlook of a Nation” while Lotus Co. Ltd., Bangkok, Thailand 119.

รถไฟความเร็วสูง และการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นโครงการที่อยู่ในกรอบงานอนุภูมิภาค
มหานทีแม่น้ำโขงที่ลาวรวมอยู่ด้วย นอกจากนี้ลาวคือตัวเชื่อมระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้
ที่เริ่มเชื่อมมาแต่มณฑลยูนนานในภาคใต้ของจีนและในจังหวัดสือฉวนผ่านเมืองต่างๆของลาว
เข้าสู่ประเทศไทย อีกด้านหนึ่งลาวยังเป็นตัวเชื่อมระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมตั้งแต่
หัวเมืองในลาวไปถึงชายฝั่งของเวียดนาม

การเข้าสู่อาเซียนกับการร่วมอยู่ในโครงการอนุภูมิภาคมหานทีแม่น้ำโขง (GMS) จึงเท่ากับ
เปิดประตูลาวสู่ชุมชนโลก ทำให้ลาวเป็นตัวขับเคลื่อนความเชื่อมโยงของเมืองต่างๆ ให้เกิดการ
พัฒนาที่ดีขึ้น GMS นั้นช่วยแปลงโฉมประเทศต่างๆ ที่ตั้งอยู่บนขอบแม่น้ำโขงเข้าสู่ “เขตแดนใหม่
แห่งความเติบโตทางเศรษฐกิจของเอเชีย” ขึ้นมา ลาวให้ความสำคัญเร่งด่วนมากกับโครงการ
GMS นี้ทั้งในแง่ของการช่วยส่งเสริมลาวในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และสร้างการติดต่อ
เชื่อมโยงต่อกัน (Connectivity)

ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้นั้น เป็นระบบสองและสามช่องทางมีความยาวถึง 228
กิโลเมตรเฉพาะส่วนที่อยู่ในลาวเชื่อมเข้าสู่อำเภอเชียงของ ในประเทศไทยโดยเริ่มต้นมาแต่
มณฑลยูนนานผ่านภาคตะวันตกเฉียงเหนือของชายแดน ส่วน**ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก**
เป็นถนนมีความยาวถึง 1,450 กิโลเมตร เริ่มจากเมืองท่าเรือดานังของเวียดนามผ่านเข้ามาทางใต้
ของลาวที่จังหวัดสะหวันนะเขตเชื่อมที่จังหวัดมุกดาหารของไทยผ่านเข้าสู่แยกอินโดจีนของ
พินุกูลและชายแดนอำเภอแม่สอดของจังหวัดตากเชื่อมชายแดนพม่าจนถึงเมืองมะละแหม่ง
ด้านเมียนมา

เฉพาะเส้นทางเส้นนี้ในส่วนที่อยู่ในลาวมีความยาว 209 กิโลเมตร เชื่อมเมืองระหว่าง
ลาวบาว (Lao Bao) กับเมืองสะหวันนะเขตของลาวเรียกเส้นทางนี้ว่าเส้นทางสายที่ 9

เส้นทางสายที่ 3 เป็นระเบียงเศรษฐกิจที่ตัดข้ามภาคตะวันออกเฉียงเหนือของลาวนั้น
กำลังอยู่ในขั้นศึกษาอยู่ หากก่อสร้างเสร็จ ระเบียงของถนนเส้นนี้ก็จะเชื่อมภาคเหนือของไทยกับ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของเวียดนามเข้าสู่เวียงจันทน์และตะวันออกเฉียงเหนือของลาว

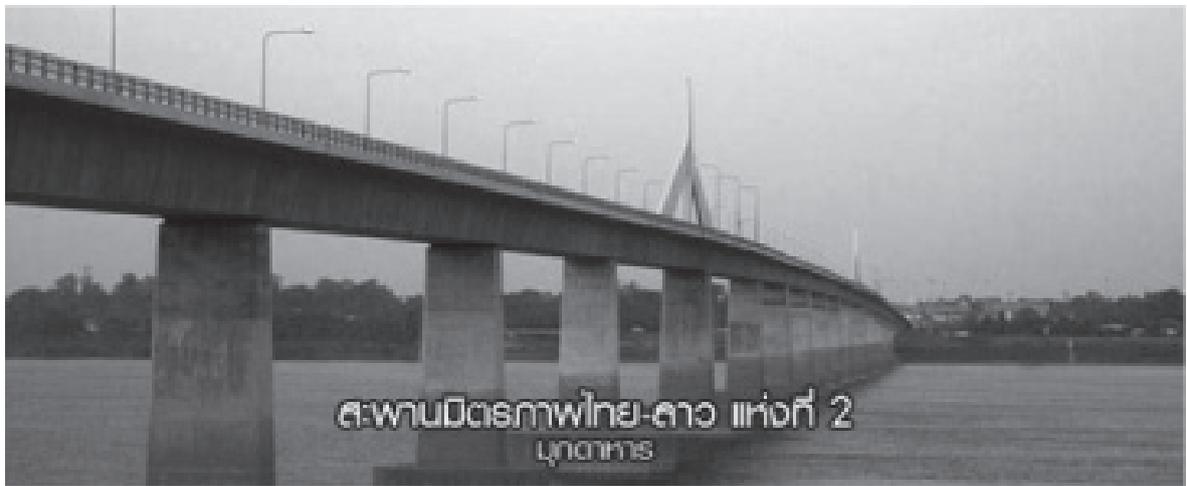
ระเบียงเศรษฐกิจเหล่านี้จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่เป็นการเปิดเสรีทางการค้า ดังระบุไว้
ในเป้าหมายของเสาหลักทางเศรษฐกิจและยังเปิดเส้นทางการเดินทางติดต่อระหว่างกันของ
ประชาชนอีกด้วย หัวเมืองในลาวที่ระเบียงเศรษฐกิจเหล่านี้เชื่อมอยู่ โดยเฉพาะเขตเศรษฐกิจพิเศษ
ในลาว เช่น เมืองบ่อแก้ว ห้วยทรายและเมืองโบทองของจังหวัดหลวงน้ำทาบริเวณชายเขตที่ติดกับ
จีน เฉพาะที่เมืองบ่อแก้วนั้นช่วยให้เกิดการค้าชายแดนของลาวกับประเทศไทยรวมถึงเมียนมา
และจีน ทำให้เมืองหลวงน้ำทากลายเป็นเขตสำคัญที่ดึงดูดการลงทุนของจีนเข้ามาในลาวเช่นเดียวกับ
กับเมืองสะหวันนะเขตกับเสโนก็กลายเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มพลวัตของการพัฒนาให้กับ
ภาคใต้ของลาว เพียงในปี ค.ศ. 2014 มีบริษัทของต่างชาติถึง 12 บริษัทเข้ามาลงทุนในเขตนี้แล้ว

เราได้ยินว่าเงินเข้ามาลงทุนก่อสร้างทางรถไฟให้ลาวแล้ว จะเป็นรถไฟความเร็วสูง ซึ่งจะช่วยเชื่อมต่อของภูมิภาคให้เป็นไปอย่างมีพลวัตยิ่งขึ้น รถไฟความเร็วสูงสายที่จะสร้างขึ้นในลาวนี้จะเชื่อมระหว่างเวียงจันทน์ หลวงพระบาง กับบ่อครมีชัยและหลวงน้ำทา ตรงเขตชายแดนที่เชื่อมกับจีนตามโครงการนี้จะต้องขุดเจาะอุโมงค์ถ้าถึง 76 อุโมงค์ และต้องสร้างสะพานรองรับอีก 154 สะพาน ความเร็วของรถไฟสำหรับผู้โดยสาร 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมงและความเร็วสำหรับบรรทุกสินค้า 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีสถานีจอดรวม 31 สถานีเป็นการลงทุน ทราบมาภายหลังสุดนี้ว่า ฝ่ายลาวเห็นความสำคัญนี้จึงลงทุน 100 เปอร์เซ็นต์ ไม่มีใครทราบจริงว่าจำนวนเงินเท่าไร และกู้เงินกันอย่างไร ต้องหารายละเอียดอีกทีเพราะโครงการนี้ยืดเยื้อมานาน และตกลงกันไม่ได้มานาน มีข่าวว่ารัฐบาลลาวได้เงินกู้ระยะ 20 ปี จากธนาคารส่งออกของจีนด้วยอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2 โดยมีระยะปลอดคืนเงินกู้ 10 ปี โครงการก่อสร้างนั้นทั้งคนงาน เครื่องมือและการจัดซื้อจัดจ้างให้ฝ่ายจีนดำเนินการทั้งหมด โครงการนี้ประมาณว่าจะต้องใช้คนงานถึง 50,000 คน ซึ่งจะเป็นคนงานจากจีน การก่อสร้างกำหนดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปี ค.ศ. 2019

เส้นทางรถไฟความเร็วสูงอีกสายหนึ่งยังอยู่ในระหว่างการเตรียมงาน มีความยาว 220 กิโลเมตรซึ่งจะเชื่อมเมืองสะหวันนะเขตไปยังเมืองลาวบาว ตรงเขตชายแดนติดต่อกับเวียดนาม รถไฟตามเส้นทางนี้จะมีความเร็วมากกว่า 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การก่อสร้างหยุดชะงักไปบ้าง เส้นทางสายนี้ฝ่ายลาวทำข้อตกลงกับกลุ่มบริษัทเอกชนของมาเลเซีย (Giant Consolidated Limited) ให้เป็นผู้ก่อสร้าง ราคาค่าก่อสร้างอยู่ที่ห้าพันล้านเหรียญสหรัฐ เป็นโครงการที่มาเลเซียลงทุนทั้งหมด ทั้งการเงินลงทุน การก่อสร้างและการดำเนินการทางธุรกิจ เป็นเวลา 30 ปี จะมีสถานีจอดรวม 11 แห่ง โครงการนี้จะช่วยเชื่อมโยงกับเวียดนามในการขนส่งสินค้าไปมาในภูมิภาคร่วมกัน การก่อสร้างนั้นต้องใช้คนงานสามถึงสี่หมื่นคน คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2017¹²

แน่นอนว่าโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมเหล่านี้จะก่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจแต่ละอย่างมากและจะทำให้สถานภาพเดิมของลาว ซึ่งเป็น Land Lock Country มาเป็น Land Link Country ที่จะมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในโครงการของอาเซียนโดยเฉพาะ ที่เห็นได้ชัดก็คือโครงการ GMS ที่ลาวรวมอยู่ในโครงการนี้ด้วย ที่เห็นได้ชัดในส่วนที่เชื่อมกับไทยโดยตรง คือการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง นับตั้งแต่ ค.ศ.1994 เป็นต้นมามีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมลาวไทยถึง 5 สะพานด้วยกัน โครงการสร้างสะพานนี้เป็นส่วนหนึ่งที่รวมอยู่ในกรอบงานของอาเซียนในอนุภูมิภาค โดยเฉพาะก็คือโครงการ GMS

¹²อ้างแล้วใน Kham Vorapheth หน้า 121





สะพานแห่งแรกเก่าแก่ที่สุดคือ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ก่อสร้างเมื่อปี ค.ศ. 1994 ...นาเถลิง (Na Tha Leng) ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงเวียงจันทน์เพียง 20 กิโลเมตร สะพานแห่งแรกนี้ จุดเชื่อมเริ่มที่จังหวัดหนองคาย

สะพานแห่งที่สอง อยู่ที่เมืองปากเซของลาว (Pakse) สร้างเสร็จปี ค.ศ. 2000 ข้ามแม่น้ำ เชื่อมกับถนนในเขตไทยความยาว 38 กิโลเมตร เข้าสู่เมืองจังหวัดอุบลราชธานี สะพานแห่งที่สาม เป็นสะพานมิตรภาพไทย-ลาวที่สอง สร้างขึ้นในปี ค.ศ. 2006 เชื่อมเมืองสะหวันนะเขตของลาว

เข้ามาที่จังหวัดมุกดาหารของไทย **สะพานแห่งที่สี่** เป็นสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ที่สาม เชื่อมเมืองท่าแขกของลาวกับจังหวัดนครพนมของไทย และ**สะพานแห่งที่ห้า** เป็นสะพานมิตรภาพไทย-ลาวที่สี่ เพิ่งสร้างเสร็จเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม ปี ค.ศ. 2013 นี้เอง สะพานแห่งนี้เชื่อมเมืองห้วยซาย (Houayxay) ของลาวกับอำเภอเชียงของที่จังหวัดเชียงรายของประเทศไทย

การใช้ชื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาวนี้ มีความหมายมากสำหรับทั้งลาวและไทยเพราะในเชิงสัญลักษณ์แล้ว คือตัวบ่งชี้การเปลี่ยนแปลงในระดับพื้นฐานที่สำคัญทีเดียว กล่าวคือ ในอดีตและในช่วงยุคสงครามเย็นระหว่างสงครามอินโดจีนครั้งที่สอง ช่วงนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1954-1975 จะเห็นว่า เขตบริเวณเหล่านี้เป็นเขตการต่อสู้ในสงครามครั้งนั้น สร้างความบาดหมางร้ายรานใจต่อกันตลอดมา เพราะฉะนั้นการใช้ชื่อเชิงสัญลักษณ์ดังกล่าวมีผลในทางจิตวิทยาการเมืองอยู่มากจากการเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้ามาจนบัดนี้

ในส่วนที่ติดกับด้านเมียนมานอกจากการสร้างสะพานถึง 5 แห่งในขณะนี้เชื่อมต่อระหว่างลาวกับไทยแล้ว ลาวกับเมียนมาก็มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพต่อกันอีกด้วย โดยสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเข้าเชื่อมหากัน มีการทำข้อตกลงร่วมกันเมื่อเดือนมกราคม ค.ศ. 2013 จะก่อสร้างสะพานที่มีความยาวถึง 660 เมตร ข้ามแม่น้ำในเขตเมืองเชียงก๊ก (Xiengkok) จังหวัดหลวงน้ำทาข้ามไปที่เมืองเกียงแลป (Kainglab) ในเมียนมา เปิดให้เดินทางได้แล้วแต่ปี ค.ศ. 2015 สะพานแห่งนี้ช่วยให้การค้าขายขนส่งสินค้าสะดวกขึ้นระหว่างประเทศไทย ลาว เวียดนาม เพราะฉะนั้นก็จะเห็นได้ว่า การสร้างบรรดาสะพานเชื่อมถึงกันเหล่านี้ สำหรับลาวแล้วนอกจากทำให้ลาวกลายเป็น Land Link Country แล้ว สะพานเหล่านี้ยังมีความสำคัญอย่างมากในการสร้างขีดความสามารถให้แก่ลาว ในการเชื่อมต่อลาวเข้าร่วมกับรัฐสมาชิกของอาเซียนได้อย่างดีอีกด้วย นับเป็น Connectivity on infra-structure ที่สำคัญมากของลาวในอาเซียนปัจจุบัน กับการก้าวเข้าสู่บูรณาการความเป็นประชาคมอาเซียนร่วมกัน

ในส่วนของไทยกับเมียนมามีสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาอยู่แต่เดิมแล้ว ซึ่งริเริ่มก่อสร้างมาตั้งแต่ปี 1997 เปิดใช้อย่างเป็นทางการมาตั้งแต่ 15 สิงหาคม ค.ศ. 1997 (พ.ศ. 2540) เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเมย ตั้งอยู่ที่อำเภอแม่สอดจังหวัดตากใกล้บริเวณชายแดนไทย-เมียนมา เพื่อเชื่อมเมืองเมียวดีของเมียนมากับอำเภอแม่สอด สะพานมีความยาว 420 เมตร ความกว้าง 8 เมตร ใช้งบก่อสร้างทั้งสิ้น 79.2 ล้านบาท ก่อสร้างโดยกรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม โดยเริ่มจากปลายถนนสายเอเชียหมายเลข 105

สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 2 เพิ่งริเริ่มตกลงกันระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลของสหภาพเมียนมา เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 2515 นี้เอง โดยตกลงจะสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา สะพานที่สองตรงจุดห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งแรกเพียง 5 กิโลเมตรเท่านั้นเอง ตัวสะพานจะข้ามไปเชื่อมกับเมืองเมียวดีในเมียนมาในส่วนที่เรียกว่า บ้านสองอิน

จะใช้เงินก่อสร้างประมาณ 3,910 ล้านบาท โดยฝ่ายไทยให้เป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทั้งหมด (Grant-aid) กรมทางหลวงของไทยจะเป็นผู้ออกแบบและก่อสร้าง โครงการสะพานมิตรภาพ แห่งที่สองนี้จึงเป็นโครงการเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดด้านไทย ซึ่งเมื่อสะพานนี้สร้างเสร็จแล้วจะช่วยเชื่อมโยงโครงสร้างการคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างไทย ลาว เมียนมา และเวียดนาม ได้อย่างดี

ทางด้านเหนือของประเทศไทยเฉพาะที่จังหวัดเชียงใหม่ยังมีแนวชายแดนติดกับเมียนมา อีกถึง 5 อำเภอ คือ 1) อำเภอเชียงดาว 2) อำเภอเวียงแหง 3) อำเภอชัยปราการ 4) อำเภอฝาง 5) อำเภอแม่เฒ่า รวมระยะทาง 277 กิโลเมตรที่บ้านหลักแต่ อำเภอเวียงแหง บ้านต้นตู่ อำเภอแม่เฒ่า กับที่บ้านกิวผาวอก อำเภอเชียงดาว เป็นแหล่งจุดผ่อนปรน เส้นทางเหล่านี้เชื่อมกับเมียนมา เฉพาะที่บ้านหลักแต่อำเภอเวียงแหงนั้นจะมีเส้นทางเข้าไปถึงเมืองทา เมืองตาดทองยี่ของรัฐบาล ในเมียนมาต่อไปยังมณฑลพะเย่จากนั้นจะแยกออกไปยังอินเดียกับจีน อินเดียเคยเสนอเงินกู้ 500 ล้านดอลลาร์ให้กับเมียนมาเพื่อสร้างถนนหลวง 3,250 กิโลเมตรเชื่อมระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ระหว่างอินเดียบกับไทย และประเทศอาเซียน อื่นๆ ส่วนจีนนั้นก็เป็นดังกล่าวมาแล้วว่า พยายามผลักดันระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) เชื่อมจีนด้านตะวันตกเฉียงใต้ตั้งแต่เมืองคุนหมิง หนานหนิง เชื่อมเข้ามา ในส่วนต่างๆ ในอาเซียนทั้งไทย-ลาว เมียนมา และเวียดนาม

เส้นทางเล็กๆที่เชื่อมโยงเพื่อนบ้านไทยด้านกัมพูชาที่ควรกล่าวถึงคือ เส้นทางถนนติดต่อ ชายแดนที่ด่านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว ของไทยเป็นถนนยาว 6 กิโลเมตร จนถึงหัวเมืองศรีโสภณ เส้นทางเล็กๆ ที่จัดเป็นเส้นทางถนนเชื่อมเป็นจุดขนถ่ายสินค้าหรือลักลอบขนสินค้าหนีภาษี ยังมีด่านต่างๆที่มีถนนเชื่อมต่อกันกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งหากเปลี่ยนสถานะจากด่านชั่วคราว เป็นด่านถาวรแล้ว ก็จะทำให้ความเชื่อมโยงติดต่อกันนั้นเป็นไปอย่างกว้างขวาง และอำนวยความสะดวกแก่การค้าชายแดนมากขึ้น และจะให้ประโยชน์แก่ประเทศไทยมากกว่าเพราะ เมื่อคำนึงถึงว่ามีจังหวัดของประเทศไทยถึง 33 จังหวัดทั่วประเทศที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นอาเซียนด้วยกันแล้ว ก็จะเป็นความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง และการเชื่อมโยงในลักษณะต่างๆ ในอาเซียนกว้างไกลและได้ประโยชน์อย่างมากกับประเทศไทย

แผนภาพ 33 จังหวัด¹³

จังหวัดชายแดนของประเทศไทย 33 จังหวัด		
ชายแดนไทย- ประเทศเพื่อนบ้าน	ความยาวเส้นเขตแดน (กม.)	จังหวัด
พม่า	4,001	ระนอง ชุมพร ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี ราชบุรี กาญจนบุรี ตาก แม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ และเชียงราย
ลาว	1,754	อุบลราชธานี อำนาจเจริญ มุกดาหาร นครพนม บึงกาฬ หนองคาย เลย พิษณุโลก อุดรดิตถ์ น่าน พะเยา และเชียงราย
กัมพูชา	803	ตราด จันทบุรี สระแก้ว บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี
มาเลเซีย	506	นราธิวาส ยะลา สงขลา และสตูล

กรณีของประเทศไทยยังมีโครงการทวายที่กำลังพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษทางฝั่ง
เมียนมาอยู่ในขณะนี้ ซึ่งจะเห็นว่าปัจจัยของความสำเร็จของโครงการทวายนี้จะขึ้นอยู่กับ 5 ปัจจัย
สำคัญ เช่น¹⁴

1. การเกิดขึ้นของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องของผู้ประกอบอุตสาหกรรมขนาดกลาง และ
ขนาดย่อมควบคู่กับอุตสาหกรรมหนักในเขตพื้นที่เศรษฐกิจและใกล้เคียงเพื่อช่วยสนับสนุน และ
ให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างโซ่อุปทาน-อุปสงค์ และระหว่างอุตสาหกรรมขนาดใหญ่กับ SME
2. มีนโยบายจูงใจนักลงทุนอย่างเพียงพอในเรื่องสิทธิประโยชน์ต่างๆ
3. มีปัจจัยด้านทรัพยากรเพียงพอที่จะสนับสนุนอุตสาหกรรมที่ลงทุน
4. การมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่นตามพื้นที่โครงการ ช่วยในการรักษาสิ่งแวดล้อม
และยกระดับคุณภาพชีวิต

¹³ เอกสารสัมมนา “บูรพาภิวัตน์” อเนก เหล่าธรรมทัศน์, มหาวิทยาลัยรังสิต, 2555

¹⁴ โครงการทวาย “เอกสารโครงการทวาย” กระทรวงอุตสาหกรรม, 2555

และ 5. สำคัญที่สุด คือ การสนับสนุนในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง จะเห็นว่า ปัจจัยข้อหลังสุดนี้เองจะมีเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมจากทวายมายังชายแดนเมียนมา ระยะทางในเขตเมียนมา 263 กิโลเมตร เข้ามาที่เขตชายแดนจังหวัดกาญจนบุรีทอดยาวระยะทาง กว่าร้อยกิโลเมตร เข้ามายังแถบบางใหญ่ ด้านธนบุรีเข้าสู่เส้นทางที่จะส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง โครงการดังกล่าวนี้ เป็นเส้นทางเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะในการพัฒนาเสาหลัก เศรษฐกิจของประชาคมอาเซียนต่อไป

ภาพของโครงสร้างพื้นฐานในอาเซียนดังได้กล่าวมานี้ จะเห็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญมาก เริ่มมาจากเมืองคุนหมิงของประเทศจีน ซึ่งไม่เพียงแต่เน้นในสองระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ หรือ ตะวันออก-ตะวันตก เพียงเท่านั้น หากแต่นโยบายของรัฐบาลจีนที่ต้องการพัฒนาตะวันตกเฉียงใต้ ของจีนเพื่อยกระดับการพัฒนาให้ขึ้นมาเท่ากันหรือใกล้เคียงกับมณฑลจีนที่ติดชายขอบทะเล โครงการด้านตะวันตกเฉียงใต้ของจีนนี้จึงยังเห็นถนนสายอื่นๆของจีนจากคุนหมิง เข้าไปยังหนานหนิง เชื่อมต่อเข้าไปยังเขตเหนือของเวียดนาม เข้าไปเชื่อมกับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เข้าสู่ลาวไทยไปถึงเมืองมะละแหม่งในเมียนมา ทั้งหมดเป็นแผนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้าน กายภาพการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ของประชาคมอาเซียน

ภาพที่เห็นได้จากโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งในอาเซียนเหล่านี้ เมื่อมองจาก สถานะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยแล้ว ก็เห็นจุดอันได้เปรียบจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์นี้ว่า โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมดังกล่าว ไหลรวมมาที่ประเทศไทยจนกล่าวกันว่า จะสร้าง ศักยภาพอย่างสูงแก่ประเทศไทยที่จะเป็นศูนย์กลางขนถ่ายสินค้า (Logistic Center) ของอาเซียน ที่สำคัญต่อไป

ณ จุดนี้เองที่เราเห็นได้ว่า คณะผู้รักษาความสงบแห่งชาติ หรือ คสช. ได้กำหนด 5 ยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานเป็นนโยบายสำคัญหนึ่งของการเตรียมความพร้อมประเทศไทย บูรณาการเข้าสู่ความเป็นประชาคมอาเซียนโดยเฉพาะในเสาหลักเศรษฐกิจ

จากมติคณะรัฐมนตรีลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2557 อนุมัติแผนยุทธศาสตร์พัฒนา โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งปี พ.ศ. 2558-2565 (8 ปี) จะมีโครงการสำคัญ 5 โครงการเกิดขึ้น คือ

1. การพัฒนาโครงข่ายระหว่างเมือง
2. การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล
3. การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเชื่อมโยงการผลิตของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน
4. การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำแหลมฉบัง ท่าเรือชุมพร แม่น้ำป่าสัก
5. การเพิ่มขีดความสามารถให้กับบริการขนส่งทางอากาศ

รายละเอียดของแต่ละโครงการนี้มีอยู่มากที่จะต้องศึกษาเพิ่มเติม และเมื่อเห็นภาพยุทธศาสตร์ของประชาคมอาเซียน ด้านโครงสร้างพื้นฐานในรัฐสมาชิกอาเซียนที่เป็นเพื่อนบ้านกับประเทศไทยเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงมาสู่ประเทศจนได้เกิด 5 ยุทธศาสตร์ดังกล่าวข้างต้นแล้ว การวางแผนเตรียมพร้อมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องก็จะส่งเสริมดำเนินการตามแผน 5 ยุทธศาสตร์ข้างต้น

ในส่วนของกรุงเทพมหานครนั้นจะเห็นแผนยุทธศาสตร์เข้าสู่ประชาคมอาเซียนจากจุดของสถานภาพ และเขตที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ในแง่ของการเชื่อมโยงกับประชาคมอาเซียน 5 ยุทธศาสตร์เช่นกัน คือ¹⁵

1. กรุงเทพมหานคร เป็นการบริหารท้องถิ่นของเมืองหลวงของประเทศอันเป็นที่รู้จักของสังคมโลก
2. กรุงเทพมหานคร เป็นการบริหารท้องถิ่นที่มีความพร้อมด้านการต่างประเทศ
3. กรุงเทพมหานคร เป็นการบริหารท้องถิ่นที่จะช่วยให้เข้าใจสังคมโลก
4. กรุงเทพมหานคร เป็นการบริหารท้องถิ่นที่ไม่ซ้ำซ้อนกับรัฐบาลกลาง
5. กรุงเทพมหานคร ต้องการสร้างสรรค์สุขร่วมกับชุมชนโลก

ประมวลการในยุทธศาสตร์ของกรุงเทพมหานครในการเตรียมความพร้อมเข้าสู่บูรณาการของประชาคมอาเซียนดังกล่าวนี้ เห็นได้ชัดถึงความสำคัญของการสร้างความเชื่อมโยงในรูปแบบต่างๆ ในอาเซียน และแน่นอนว่า ยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะต้องเป็นส่วนสำคัญมากส่วนหนึ่งของกรุงเทพมหานครต่อความเชื่อมโยง (Connectivity) กับอาเซียนโดยรวมร่วมกัน

เฉพาะกับอาเซียนโดยรวมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกรุงเทพมหานครนั้นจะต้องให้ความสนใจกับโครงการพัฒนาอนุภูมิภาคหนานทีแม่น้ำโขง ซึ่งภายใต้โครงการนี้มีโครงการความร่วมมืออิระวดี แม่น้ำโขง เจ้าพระยา รวมอยู่ด้วย กรุงเทพมหานครซึ่งตั้งอยู่บนลุ่มน้ำเจ้าพระยาของประเทศไทยจะต้องเห็นความเกี่ยวข้องในโครงการนี้และจะวางแผนยุทธศาสตร์เชื่อมโยงโครงการดังกล่าวจากลุ่มน้ำโขงอิระวดีมายังกรุงเทพมหานครบนลุ่มน้ำเจ้าพระยาอย่างไรต่อไป

¹⁵ อ้างแล้วใน 2 “แผนเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2558” จัดทำโดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2556.

บรรณานุกรม

1. “Road Map for ASEAN Community” ASEAN Secretariats, March 2011.
2. “แผนการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของกรุงเทพมหานครในปี 2558” สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผลกรุงเทพมหานคร ศูนย์อาเซียนศึกษา, 2556.
3. ดุราลัยเอียดจาก “The ASEAN Charter, Association of Southeast Asian Nations” เอกสารแปลของกระทรวงการต่างประเทศไทย
4. ดุราลัยเอียดใน “International Relations in Southeast Asia : The Struggle for Autonomy” เขียนโดย Donald E Wethebee แปลโดย เกียรติชัย พงษ์พาณิชย์ ใน “อาเซียนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” สำนักพิมพ์แสงดาว จำกัด, 2558 หน้า 201-212.
5. เกียรติชัย พงษ์พาณิชย์ “อาเซียน-จีน : ทั้งปีนเกลียวทั้งเกี่ยวก้อย” สำนักพิมพ์แสงดาว, 2558 หน้า 247.
6. ดุราลัยเอียดใน “คู่มือการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ” สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เดือนมิถุนายน 2558.
7. อ้างถึงแล้วใน “อาเซียน-จีน : ทั้งปีนเกลียวทั้งเกี่ยวก้อย” หน้า 241-270
8. อ้างถึงแล้วใน “อาเซียน-จีน : ทั้งปีนเกลียวทั้งเกี่ยวก้อย” หน้า 242-243
9. ดุราลัยเอียดใน “รายงานภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งของไทย” และ “ความเชื่อมโยงในอาเซียน” สำนักนโยบายการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม เดือนกันยายน, 2555.
10. อ้างแล้วใน “ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน” หน้า 169
11. Kham Vorapheth, “Contemporary Laos : Development Path and Outlook of a Nation” while Lotus Co. Ltd., Bangkok, Thailand 119.
12. อ้างแล้วใน Kham Vorapheth หน้า 121
13. เอกสารสัมมนา “บูรพาภิวัตน์” อเนก เหล่าธรรมทัศน์, มหาวิทยาลัยรังสิต, 2555
14. โครงการทวายเป็น “เอกสารโครงการทวายเป็น” กระทรวงอุตสาหกรรม, 2555
15. อ้างแล้วใน 2 “แผนเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของกรุงเทพมหานครในปี 2558” จัดทำโดยสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วันที่ 15 กรกฎาคม 2556.