

ACMECS กับการพัฒนาถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

Mr. TNT

ACMECS เป็นยุทธศาสตร์ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งอยู่ [o ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา – แมโขง – อิระวดี ประกอบไปด้วยประเทศ กัมพูชา ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม ซึ่งล้วนเป็นประเทศเพื่อนบ้านมีชายแดนติดต่อกับประเทศไทย ตั้งแต่ภาคตะวันตก, ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศเหล่านี้ล้วนเป็นตลาดส่งออกของประเทศไทย และเป็นแหล่งที่มาของทรัพยากรธรรมชาติที่จำเป็นต่อภาคการผลิตและส่งออก ในด้านภาคเอกชนของ 3 สถาบัน กกร. ได้มีการจัดตั้งสภาธุรกิจ ACMECS ประเทศไทย (ปัจจุบัน ดร.ธนิศ โสรัตน์ เป็นเลขาธิการฯ) ซึ่งทำงานคู่ขนานในการพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านคู่ขนานกับภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ภายใต้รัฐบาลนายกอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ได้เห็นถึงความสำคัญ การร่วมมือของเศรษฐกิจกับกลุ่มประเทศ ACMECS จึงได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือ กพบ. โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานในที่ประชุม ประกอบด้วย รัฐมนตรีกระทรวงเศรษฐกิจ รัฐมนตรีกระทรวงด้านความมั่นคง ส่วนทางเอกชนก็มีสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและสภาหอการค้าไทย โดยรัฐบาลได้มอบนโยบายให้แก่คณะกรรมการชุดนี้ ในการสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมือของประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะด้านการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงเข้าไปในประเทศเหล่านี้ ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับประโยชน์ที่ไทยจะได้รับทั้งด้านเส้นทางส่งออกที่เป็น New Trade Lane ซึ่งที่ผ่านมาเส้นทางค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางขนส่งทางทะเล แต่ภายใต้รัฐบาลที่ผ่านมามีการสร้างเส้นทางเข้าไปเชื่อมโยงกับประเทศเหล่านี้ ทั้งภายใต้งบประมาณการให้เปล่าและเงินกู้ระยะยาว รวมถึง ถนนภายใต้โครงการภายใต้กรอบ GMS ทำให้รูปแบบการขนส่งในอนาคต บทบาทการขนส่งทางถนนจะเป็นเส้นทางหลักที่จะเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

ทั้งนี้ โครงการ ACMECS ในด้านความช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ประเทศไทยให้กับประเทศเพื่อนบ้าน ที่ผ่านมามี 2 รูปแบบ คือการช่วยเหลือแบบเงินให้เปล่าและการช่วยเหลือแบบเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน ในด้านการก่อสร้างเส้นทางตั้งแต่ปี 2545-2554 ได้ให้ความช่วยเหลือไปแล้วกว่า 8,607 ล้านบาท สำหรับรัฐบาลชุดคุณอภิสิทธิ์ฯ ได้มีการอนุมัติโครงการใหม่ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2554 เป็นงบประมาณกว่า 4,400 ล้านบาท ประกอบด้วยโครงการต่อไปนี้

1. โครงการก่อสร้างทางรถไฟต่อเนื่องจากท่านาแรงแรง-เวียงจันทน์ ซึ่งไทยได้สร้างเสร็จแล้ว โดยโครงการใหม่จะเป็นการสร้างรางรถไฟต่อไปจนถึงนครเวียงจันทน์ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร โดยเป็นการช่วยเหลือแบบเงินให้เปล่า และเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนสัดส่วน 30 : 70 โดยวงเงินประมาณ 1,004 ล้านบาท ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพผ่านจังหวัดหนองคายไปจนถึงเวียงจันทน์
2. โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมภูคู้- เมืองปากลาย เป็นการสร้างเส้นทางจากด่านศุลกากรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี เป็นเส้นทางถนนระยะทาง 33 กิโลเมตร ไปจนถึงเมืองปากลาย แขวงไชยะบูลี ของ สปป.ลาว ซึ่งเส้นทางนี้จะเชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 11 ต่อเนื่องไปจนถึงนครเวียงจันทน์ ทำให้

สินค้าจากภาคเหนือที่จะส่งออกไปยังนครเวียงจันทน์มีความสะดวกโดยไม่จำเป็นต้องอ้อมผ่านจังหวัดหนองคายเหมือนเช่นปัจจุบัน สำหรับเส้นทางหมายเลข 11 ครม. ได้มีมติให้มีการสำรวจการศึกษาข้อมูล ซึ่งไทยมีโครงการจะก่อสร้างเส้นทางสายนี้บางส่วนในประเทศลาวระยะทาง 92 กิโลเมตร (จากความยาวตลอดทาง 204 กิโลเมตร) โดยเป็นทั้งเงินให้เปล่าและเงินกู้เงินผ่อนปรน

3. โครงการพัฒนาเส้นทางเมียวดี – กอกะแระ ระหว่างไทย – พม่า เส้นทางนี้ไทยได้ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าในการสร้างเส้นทางช่วงแรก ระยะทาง 18 กิโลเมตร ซึ่งได้สร้างเสร็จสิ้นไปแล้ว โดยโครงการระยะที่สอง จะเป็นการสร้างต่อเนื่อง อีกประมาณ 30-40 กิโลเมตร โดยไทยจะให้ความช่วยเหลือทางการเงินแบบให้เปล่าวงเงิน 872 ล้านบาท เส้นทางนี้จะเส้นทางที่เชื่อมจากเส้นทาง East-West Corridor ทำให้สามารถขนส่งสินค้าทางถนนเข้าไปถึงนครย่างกุ้ง โดยผ่านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จนข้ามเขาตะนาวศรีไปถึงเมืองกอกะแระ ซึ่งปัจจุบันมีถนนเชื่อมโยงผ่านเมืองผาอันไปจนถึงย่างกุ้ง จะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ที่สำคัญเชื่อมโยงไทยกับพม่า
4. การให้ความช่วยเหลือกัมพูชาเพื่อพัฒนาเส้นทางหมายเลข 68 (ช่องจอม -โอเสมิต -สำโรง - กลอรัณฑ์) เป็นเส้นทางที่ไทยให้ความช่วยเหลือเงินกู้เงินผ่อนปรนวงเงิน 1,400 ล้านบาท ในการสร้างเส้นทางจากช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ ผ่านโอเสมิต-สำโรง ระยะทาง 113 กิโลเมตร เส้นทางนี้ยังเชื่อมต่อไปจนถึงเส้นทางหมายเลข 5 ซึ่งเป็นถนนที่ไทยได้สร้างให้กัมพูชา เพื่อเชื่อมกับรัฐประเทศ – ปอยเปต – ศรีโสภณ ซึ่งในประเทศ กัมพูชา นอกเหนือจากเส้นทางนี้ ก็ยังมีเส้นทางหมายเลข 67 จากอัสลองเวงไปเชื่อมโยงนครวัด และเส้นทางจากคลองใหญ่ไปที่เกาะกง

นอกจากเส้นทางทั้ง 4 แล้ว รัฐบาลชุดนี้ยังอนุมัติโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชียงของ – ห้วยทราย โดยไทยจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายประมาณ 707 ล้านบาท และประเทศจีนออกให้เท่ากัน โดยหากสะพานสร้างเสร็จก็จะเชื่อมการขนส่งทางถนนที่สั้นที่สุด จากจังหวัดเชียงรายไปสู่ประเทศจีน ทั้งนี้ การให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน นอกเหนือจากโครงสร้างพื้นฐานแล้ว ภาครัฐจะต้องเร่งผลักดันความตกลงสัญญาขนส่งข้ามแดนหรือที่เรียกว่า CBTA เพื่อให้รถขนส่งของไทย สามารถข้ามไปขนส่งได้ในทุกประเทศ ซึ่งปัจจุบันก็มีความก้าวหน้าไปมากพอควร ในกรณีของประเทศไทยจะต้องเร่งกระบวนการด้านกฎหมายศุลกากร ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าข้ามแดน หรือ Transshipment ซึ่งปัจจุบันมีความไม่สะดวก บางหน่วยงานมีการอ้างถึงการต้องขอใบอนุญาต ซึ่งสินค้าเหล่านี้ไม่ได้เข้ามาจำหน่ายหรือมาเก็บไว้ในประเทศไทย ภาครัฐจึงต้องเร่งแก้ไขกฎหมายล้าสมัย ซึ่งการช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน ถึงแม้จะมองเป็นการเสียงบประมาณ แต่ก็ต้องมองในด้าน Soft Power คือเป็นอิทธิพลหรือพลังเชิงจิตใจและวัฒนธรรม ซึ่งประเทศไทยในฐานะที่มีเศรษฐกิจที่ดีกว่า จึงต้องเป็นผู้ให้ไม่ใช่จะมองแต่เอาผลประโยชน์ของประเทศไทยเพื่อนบ้านแต่เพียงอย่างเดียว นโยบายเช่นนี้จึงควรที่จะมีการทำต่อเนื่อง และการจะเห็นประโยชน์นั้นก็ต้องใช้ระยะเวลา...