

รู้จักเส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียน

GMS Economic Corridors

ช่วงหลังมานี้ คนไทยอาจได้ยินชื่อ “อีสต์-เวสต์คอร์ริดอร์” หรือ “นอร์ธ-เซาธ์คอร์ริดอร์” บ่อยมากขึ้น หลังจากกระแสประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เริ่มมาแรง

โครงการที่มีชื่อแปะท้ายว่า “คอร์ริดอร์” (corridors) เหล่านี้คือเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างเมืองสำคัญๆ ในกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion) ประกอบด้วย 6 ประเทศคือ ไทย จีน (มณฑลยูนนาน) เวียดนาม กัมพูชา ลาว พม่า



ที่ประชุมของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ภาพจาก ADB Flickr)

<http://www.flickr.com/photos/asiandevlopmentbank/5861862447/in/photostream>

กลุ่มประเทศเหล่านี้มีประชากรรวมกัน 250 ล้านคน มีพื้นที่รวมกัน 2.3 ล้าน ตารางกิโลเมตร (เทียบได้กับยุโรปตะวันตก) มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ และเป็นภูมิภาคสำคัญทางภูมิรัฐศาสตร์ (geopolitics) ของเอเชีย

ชื่อเต็มๆ ของโครงการนี้คือ GMS Economic Corridors หรือแปลเป็นภาษาไทยได้ว่า **“ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง”** มีเป้าหมายเพื่อ พัฒนาการค้า การลงทุน ในภูมิภาคนี้

โครงการนี้ได้รับเงินอุดหนุนจาก ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) ในการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายแขนง โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทางถนน แต่ก็รวมถึงระบบไฟฟ้า โทรคมนาคม สิ่งแวดล้อม และกฎหมายด้วย

โครงการเริ่มขึ้นตั้งแต่ปี 1998 ในที่ประชุมรัฐมนตรีของประเทศลุ่มน้ำโขงที่ มะนิลา และประเทศไทยได้ลงนามในกรอบความร่วมมือตั้งแต่ปี 2535

รายละเอียดของโครงการสามารถอ่านได้จากเว็บไซต์ของ ADB

(<http://www.adb.org/GMS/Economic-Corridors/gms-ec.asp>)



เส้นทางคมนาคมใน GMS Economic Corridors

ADB ได้แบ่งส่วนของเส้นทางคมนาคมใน GMS Economic Corridors ออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ ตามภูมิภาค ได้แก่

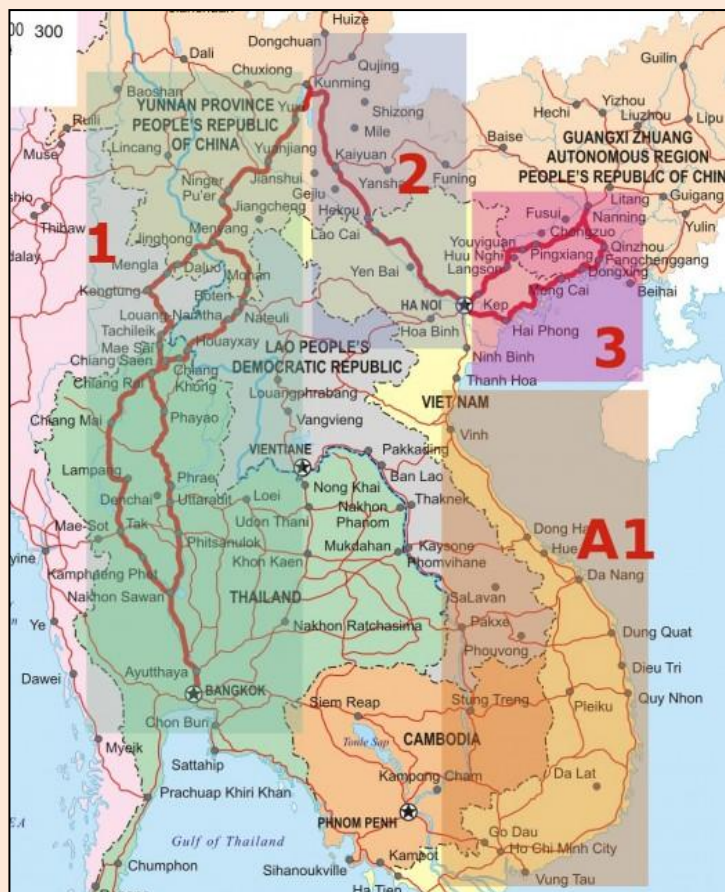
- North-South Economic Corridor
- East-West Economic Corridor
- Southern Economic Corridor

แต่ละส่วนจะมีเส้นทางย่อยๆ ของตัวเอง (ที่น่าสนใจก็คือเส้นทางเกือบทุกเส้นผ่านประเทศไทย) ซึ่งจะขอกล่าวเป็นส่วนๆ ดังนี้

North-South Economic Corridor (NSEC)

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักของ GMS Economic Corridors โดยจะเน้นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เข้ากับภูมิภาคแหลมทองผ่านถนนในแนวเหนือ-ใต้

จุดเริ่มต้นของถนนในแนวเหนือ-ใต้ คือ เมืองคุนหมิง ส่วนจุดปลายจะแยกเป็นสองสายคือประเทศไทย และประเทศเวียดนาม



North-South Corridors (คลิกเพื่อดูภาพขนาดเต็ม) ภาพจาก ADB

<http://www.siamintelligence.com/wp-content/uploads/2011/08/nsec-map-2010-highlight.jpg>

เส้นทางในกลุ่มเหนือ-ใต้ แบ่งออกเป็น 3 เส้นทางย่อย ดังนี้

1. เส้นทางสายตะวันตก (Western Subcorridor) เริ่มจากคุนหมิง มายังเชียงราย และลงมาถึงกรุงเทพฯ โดยมีส่วนที่ผ่านลาวและพม่าเล็กน้อย

2. เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) เริ่มจากคุนหมิงแต่ไปสิ้นสุดที่ฮานอย เมืองหลวงของเวียดนาม โดยจะเชื่อมต่อกับทางหลวงสายเอเชีย A1 ที่วิ่งในทิศเหนือ-ใต้ของประเทศเวียดนามที่เมืองฮานอย

3. เส้นทางสายตะวันออก (Eastern Subcorridor) เริ่มจากเมืองหนานหนิง ในมณฑลกว่างซี (Guangxi) ของประเทศจีนมายังเมืองฮานอย โดยเลือกได้ว่าจะเป็นเส้นทางเลียบชายทะเล หรือเส้นทางในทวีป

เส้นทางสายตะวันตก (Western Subcorridor: R3)

เส้นทางที่สำคัญคือสายตะวันตก ซึ่งเชื่อมต่อประเทศจีนตอนใต้กับกรุงเทพฯ มีรหัสว่าเส้นทาง R3 แบ่งเป็นเส้นทางย่อยทางตะวันออก (R3E) ที่ผ่านประเทศลาว และเส้นทางย่อยทางตะวันตก (R3W) ที่ผ่านพม่า

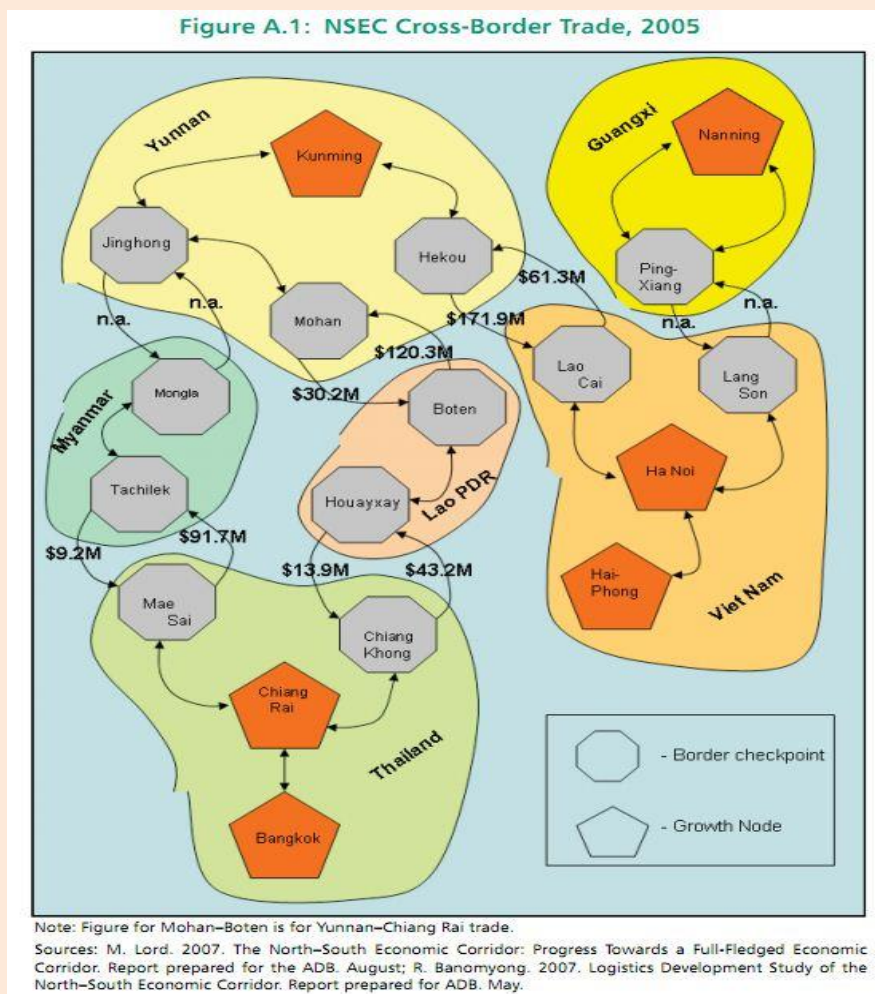


ภาพขยายเส้นทาง R3 ส่วนที่อยู่นอกประเทศไทย (ภาพจาก ก.คมนาคม)

เส้นทางสาย R3E ส่วนของกรุงเทพ-เชียงราย ยาว 830 กิโลเมตรนั้นเป็นทาง 4 เลนหมดแล้ว (ข้อมูลจากกระทรวงคมนาคม เดือนธันวาคม 2010) ยังเหลือส่วนของ จ. เชียงราย ไปยัง อ. เชียงของ (ซึ่งอยู่ติดกับพรมแดน) ยาว 115 กิโลเมตร ยังเป็น เส้นทาง 2 เลนอยู่ และยังต้องสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ อ. เชียงของ ซึ่งไทยและ จีนจะร่วมสร้าง กำหนดแล้วเสร็จปี 2012

ส่วนเส้นทางในประเทศลาว 228 กิโลเมตรนั้นเสร็จแล้ว โดยได้รับเงิน อุดหนุนจาก ADB ไทยและจีน

เส้นทาง R3W ในส่วนของประเทศไทยคือ กรุงเทพ-แม่สาย และสะพานข้าม แม่น้ำสาย เสร็จสมบูรณ์หมดแล้ว



มูลค่าการค้าตามแนวชายแดนในเส้นทาง R3 (ภาพจาก ADB)

เส้นทาง R3 จะช่วยให้การค้าตามแนวชายแดนเพิ่มขึ้นอีกมาก โดยเฉพาะเขต “สี่เหลี่ยมมรกต” ระหว่างไทย-ลาว-พม่า-จีน เพิ่มขึ้น

East-West Economic Corridor (EWEC)

เส้นทางที่สองแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นการ “ตัดขวาง” เชื่อมระหว่างสองมหาสมุทรคือ มหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออก และมหาสมุทรอินเดียทางตะวันตก

เส้นทางกลุ่ม EWEC มีเส้นเดียว ไม่มีเส้นย่อย จุดเริ่มต้นคือเมืองดานังในเวียดนาม (ซึ่งเป็นเมืองท่าสำคัญของเวียดนาม) ตัดผ่านลาวและไทย มายังเมืองมะละแหม่ง หรือมะละลำโย (Mawlamyine) ในพม่า



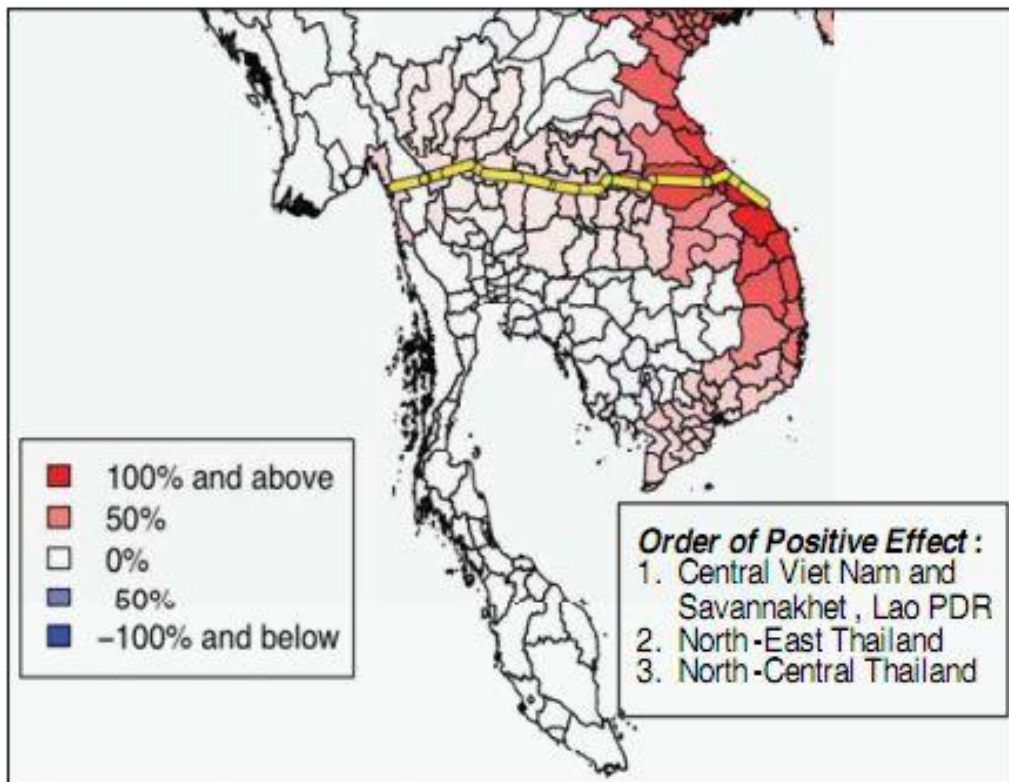
ความคืบหน้าเส้นทาง R2 (ภาพจาก ก.คมนาคม)

<http://www.siamintelligence.com/wp-content/uploads/2011/08/r2-road.jpg>

จุดข้ามแดนสำคัญในเส้นทาง R2 คือสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่สองที่ จ. มุกดาหาร (สร้างเสร็จแล้ว) กับสะพานนะเขต และด่านที่ อ.แม่สอด จ.ตาก กับเมือง เมียวดีของพม่า

จังหวัดที่มีเส้นทาง R2 ผ่านคือ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก อ.หล่มสัก อ.ชุมแพ จ. ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร

Figure 2.4: Economic Impact of Full EWEC Implementation by 2025



Source: ERIA Infrastructure Project, IDE-JETRO.

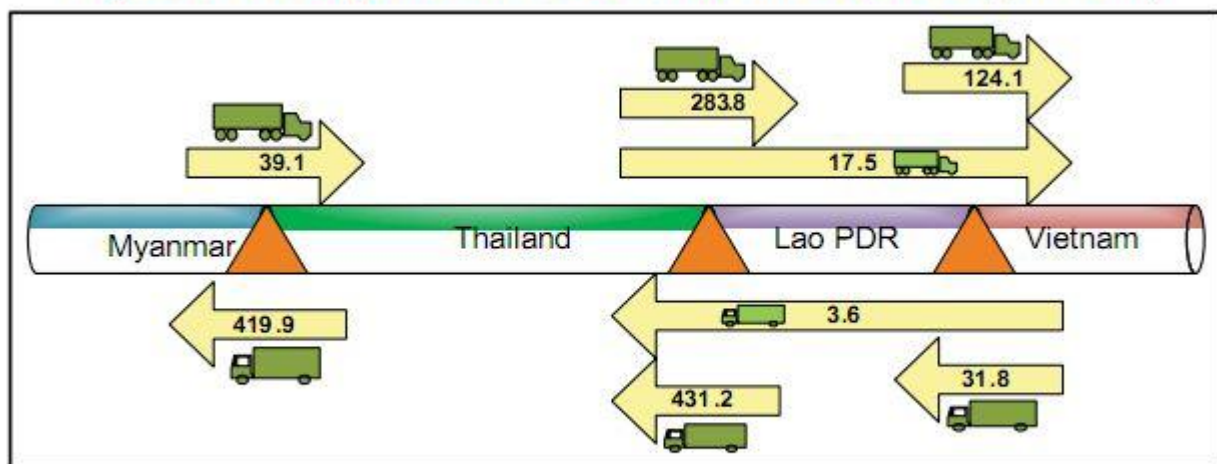
ประเมินการขยายตัวทางเศรษฐกิจหลังมีเส้นทาง R2 (ภาพจาก ADB)

<http://www.siamintelligence.com/wp-content/uploads/2011/08/eaec-imp.jpg>

เส้นทาง R2 เป็นเส้นทางที่มีผลกระทบทางเศรษฐกิจมาก โดยจะส่งผลให้หลายจังหวัดของเวียดนามมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจมากกว่า 100% ส่วนในประเทศไทยจะอยู่ในระดับ 0-50%

ส่วนผลกระทบทางการค้า จะช่วยให้การค้าระหว่างภูมิภาคตามเส้น R2 ขยายตัวขึ้น โดยเฉพาะการค้าจากไทย-เวียดนามที่ยังไม่เยอะมาก เมื่อเทียบกับการค้าระหว่างประเทศที่อยู่ติดกัน

Figure 7.1: Snapshot of EWEC Trade Flows, 2008 (\$ million)



EWEC = East-West Economic Corridor, Lao PDR = Lao People's Democratic Republic.

Source: National statistical offices.

เส้นทางการค้าของถนน R2 (ภาพจาก ADB)

<http://www.siamintelligence.com/wp-content/uploads/2011/08/ewec-trade.jpg>

Southern Economic Corridor (SEC)

เส้นทางสายสุดท้าย เชื่อมต่อระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม แบ่งเป็น 4 เส้นทางย่อย เรียงตามแนวนอน-ล่าง

1. เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านพนมเปญ ไปยังโฮจิมินห์ซิตี และสุดที่เมืองหวงเต๋าหรือวังเทา (Vang Tau) ริมชายทะเลเวียดนาม
2. เส้นทางสายเหนือ (Northern Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปยังรัฐประเทศ (ส่วนนี้จะเส้นทางเดียวกับเส้นทางสายกลาง) แต่เมื่อเข้าเขตกัมพูชาแล้วจะแยกขึ้นเหนือ ผ่านเสียมเรียบ และไปสุดที่เมือง Quy Nhon ทางตอนกลางของเวียดนาม
3. เส้นทางเลียบบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านทางภาคตะวันออกเฉียงของไทยเลียบบอ่าวไทย มาออกที่ จ.ตราด ข้ามมายังเกาะกงของกัมพูชา และไปสุดที่ปลายแหลมของเวียดนามที่เมือง Nam Can
4. เส้นทางเชื่อมภายในทวีป (Intercorridor Link) เป็นเส้นทางแนวตั้งผ่านกัมพูชาและลาว โดยจะเชื่อมเส้นทาง 3 เส้นทางก่อนหน้า (และเส้นทางหลักสาย East-West) ในแนวตั้ง



เส้นทางสาย Southern Corridor ทั้งหมด (ภาพจาก ADB) คลิกเพื่อดูภาพขนาดใหญ่

เส้นทางที่สำคัญมี 2 เส้นทาง คือ เส้นทางสายกลาง หรือ R1 (กรุงเทพ-พนมเปญ-โฮจิมินต์-วังเตา) และเส้นทางเลียบชายฝั่งตอนใต้ หรือ R10

เส้นทาง R1

สำหรับเส้นทาง R1 นั้น ส่วนของประเทศไทยและเวียดนามสมบูรณ์แล้ว แต่ ส่วนของกัมพูชายังอยู่ในช่วงปรับปรุงโดยใช้เงินกู้จาก ADB

จุดสำคัญในเส้นทาง R1 คือสะพาน Neak Loeng ทางตอนใต้ของกัมพูชา ซึ่ง ใช้เงินกู้ของประเทศญี่ปุ่น และจะแล้วเสร็จในปี 2015 (ข่าวจาก Xinhua)



ภาพรวมของเส้นทาง R1 (ภาพจาก ก.คมนาคม)

<http://www.siamintelligence.com/wp-content/uploads/2011/08/r1-road.jpg>

เส้นทาง R10

เส้นทางเลียบชายทะเล R10 ยังเหลือส่วนของประเทศกัมพูชาที่ต้องการปรับปรุงอยู่เช่นกัน



ภาพรวมเส้นทาง R10 (ภาพจาก ก.คมนาคม)

<http://www.siamintelligence.com/wp-content/uploads/2011/08/r10-road.jpg>

เส้นทางสาย R10 มีความยาวทั้งหมด 970 กิโลเมตร มีความสำคัญต่อธุรกิจการประมง พลังงาน และอุตสาหกรรมเบา คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2553

อ่านข้อมูลเพิ่มเติมของ Southern Economic Corridor ได้ที่

เอกสารของฝ่ายวิชาการ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

แหล่งข้อมูลเพิ่มเติม

แนวพื้นที่เศรษฐกิจและเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง สำนัก
อาเซียน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

การพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ ดร.ศิริพรรณ จิตรประสิทธิ์ศิริ สำนักความ
ร่วมมือระหว่างประเทศ กรมทางหลวง



การสร้างเส้นทางในกัมพูชา (ภาพจาก ADB)

<http://beta.adb.org/news/photo-essay/new-cambodian-road-paves-way-development>

ที่มา : <http://www.siamintelligence.com/gmc-economic-corridors/>