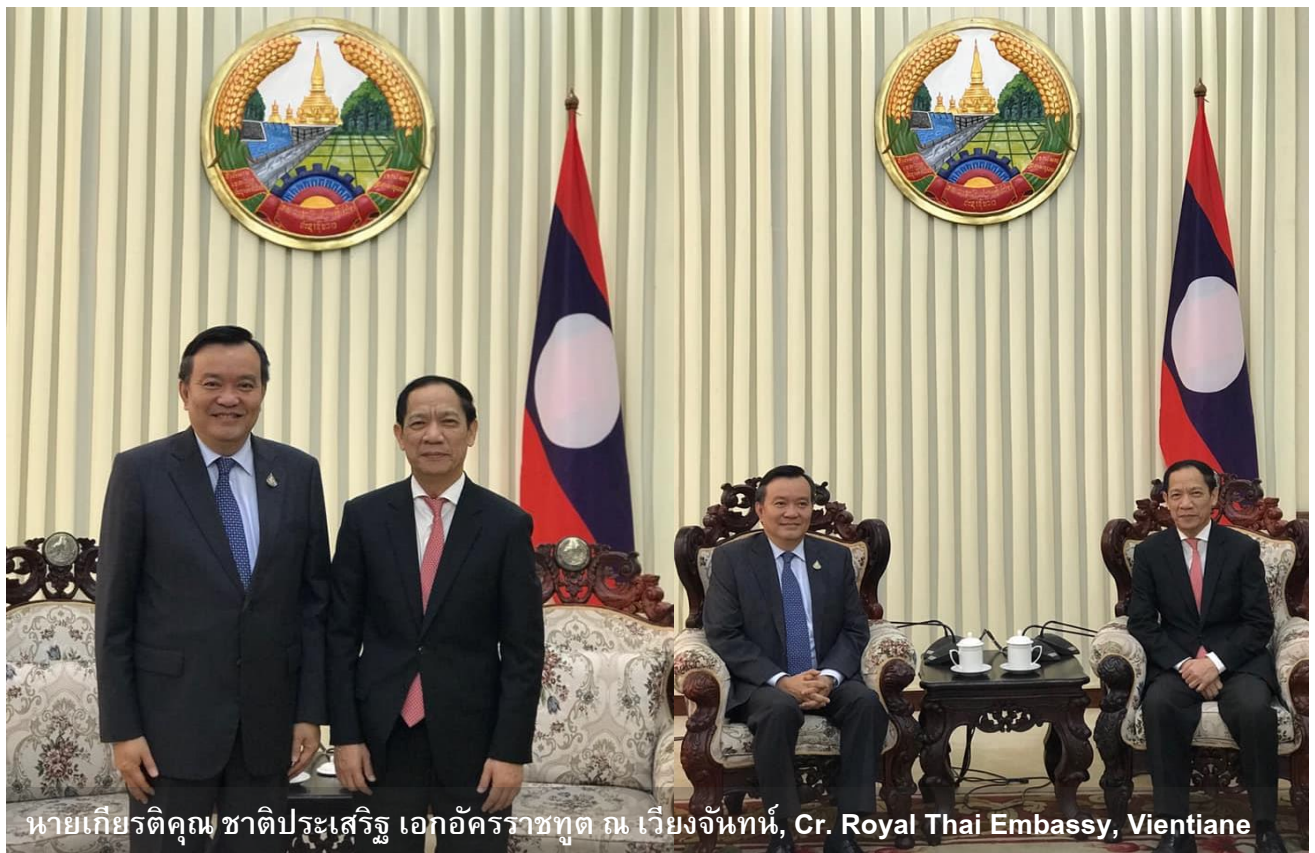


เรื่องเล่าบนเส้นทาง GMS (ตอนเส้นทางในสปป. ลาว)

บทความนี้เป็นบทความเล่าเรื่องเส้นทางการค้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งในงานนี้จะกล่าวถึงสปป. ลาว โดยข้อมูลได้รับเกียรติจากการสัมภาษณ์จากท่านท่านเกียรติคุณ **ชาติประเสริฐ เอกอัครราชทูตไทย ณ นครหลวงเวียงจันทน์** จากงานสัมมนาโลจิสติกส์ในจังหวัดเชียงราย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อผู้สนใจการค้าชายแดนใน GMS จึงได้นำเอาเรื่องราวมาแบ่งปัน ซึ่งในขณะนั้นท่านเอกอัครราชทูตเพิ่งย้ายไปประจำที่สปป. ลาวได้ ๒ เดือน ท่านกล่าวว่า ท่านกงสุลใหญ่ประเทศไทยประจำสปป. ลาว เพิ่งไปย้ายไปประจำที่คุ้มหมิงใต้ ๒ อาทิตย์ ด้วยที่ท่านเพิ่งมาประจำที่กรุงเวียงจันทน์ใหม่ อาจจะยังมีข้อมูลเชิงลึกหรือความรู้ในเรื่องนี้ได้ยังไม่มากนัก ผู้เขียนเชื่อว่าสิ่งที่จะนำมาแลกเปลี่ยนกันจะเป็นประโยชน์ไม่มากนัก



นายเกียรติคุณ ชาติประเสริฐ เอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์, Cr. Royal Thai Embassy, Vientiane

สปป. ลาว เป็นประเทศที่เล็ก ประชากรน้อย มีลักษณะเป็น Land Lock ไม่มีทางออกทางทะเล ซึ่งเป็นจุดอ่อนที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของสปป. ลาว แต่รัฐบาลก็ได้พยายามปรับยุทธศาสตร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของ GMS โดยที่สปป. ลาวมีการเชื่อมโยง (Connectivity) ในด้านการขนส่งโลจิสติกส์กับกลุ่มประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) อันประกอบด้วย ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ โดยสปป. ลาวได้นำประโยชน์จากจุดยุทธศาสตร์ GMS มาเป็นจุดเปลี่ยนทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญ โดยเปลี่ยนจาก Land Lock มาเป็น Land Link เชื่อมโยงจีนตอนใต้-เวียดนาม-ไทย-พม่า ไปถึงสิงคโปร์

ท่านเกียรติคุณได้กล่าวว่ารัฐบาลลาวได้เปลี่ยนยุทธศาสตร์จากการเป็นแบตเตอรี่เอเชียเน้นการผลิตกระแสไฟฟ้ามาเป็นยุทธศาสตร์ Land Link เน้นสร้างความเชื่อมโยงระบบขนส่งโลจิสติกส์ แต่ด้วยข้อจำกัดการพัฒนาปัจจัยพื้นฐานของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านโครงข่ายการคมนาคม ที่จะต้องอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศค่อนข้างมาก เช่น ความช่วยเหลือทางการเงินจาก ADB และ World Bank ปัจจุบันสภาพปัญหาที่น่าเป็นห่วงคืออัตราการกู้เงินและหนี้สาธารณะของสปป. ลาว ค่อนข้างสูง เป็นปัญหาที่รัฐบาลให้ความสำคัญควบคู่กับการพัฒนาโลจิสติกส์

ท่านเกียรติคุณได้เล่าให้ฟังถึงโครงการพัฒนาที่สำคัญในสปป.ลาว หลายโครงการที่สำคัญและจะเป็นจุดเปลี่ยนทางเศรษฐกิจที่สำคัญของสปป. ลาว เช่น โครงการที่ 1 โครงการรถไฟคุนหมิง-เวียงจันทน์ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วและมีการตั้งเป้าไว้ให้เสร็จภายในอีกประมาณ 3 ปี โครงการรถไฟจีน-ลาว มีความยาวกว่า 414 กม. มีสะพานยาว 62 กม. เชื่อมประตูชายแดนโมหัน-บ่อเต็น ทางตอนเหนือของลาวและเมืองหลวงเวียงจันทน์

The China-Laos railway has a length of over 414 km with bridges of 62 km, linking Mohan-Boten border gate in northern Laos and capital Vientiane. (The photo taken on June 1, 2019 shows the construction site of the Nam Khone super major bridge in Laos. The longest bridge along China-Laos railway is almost ready to service.)



โครงการที่ 2 คือ ทางด่วนนครหลวงเวียงจันทน์-วังเวียง (Vientiane – Vangvieng Expressway) ซึ่งทุกวันนี้การเดินทางจากเวียงจันทน์ไปวังเวียงซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของสปป.ลาว ระยะทางรวมประมาณ 100 กิโลเมตรกว่า ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3-4 ชั่วโมง อุปสรรคที่สำคัญคือถนนแคบ เส้นทางขึ้นเขา หากโครงการทางด่วนเสร็จสามารถลดระยะเวลาเดินทางเหลือประมาณชั่วโมงกว่า ก็จะเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวของลาวได้มากขึ้น จากนั้นจะมีการขยายต่อโครงการไปจนถึงหลวงพระบาง อุตรดิตถ์ และจะขยับขึ้นไปทางเหนือเรื่อยๆ



ส่วนลำดับต่อไป เป็นโครงการที่น่าสนใจเช่นเดียวกัน ท่านได้กล่าวว่า “โครงการที่ 3 ทางด่วน เวียงจันทน์-ปากเซ (Vientiane-Pakse Expressway) โดยทางด่วนเวียงจันทน์-ปากเซ มีความยาวประมาณ 578.6 กม. มีมูลค่าการก่อสร้างประมาณ 5.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งรัฐบาลลาวกำลังพิจารณาอนุมัติเส้นทางดังกล่าว โดยเส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางนาน-หลวงพระบางได้” นอกจากนี้ก็มีพยายามพัฒนาด้านการบิน มีโครงการพัฒนาสนามบินที่วัดไต โดยได้ขยายและปรับปรุงไปถึง 90 % แล้ว มีสายการบินตรงจากหลาย ๆ ประเทศเข้ามามากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากจีน เกาหลี และไทย มีเที่ยวบินตรงวันละ 6-7 เที่ยวบิน ซึ่งโครงการดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อ

ขยายเส้นทางท่องเที่ยวให้กับกลุ่มนักท่องเที่ยวเกาหลีที่นิยมมาเที่ยวสปป.ลาวมากขึ้น ปักเซจึงถือว่าเป็นจุดขายของลาว และสามารถสร้างรายได้การท่องเที่ยวให้สปป.ลาว เป็นจำนวนมาก



Vientiane-Pakse Expressway linking Lao capital Vientiane and the southern Lao hub Pakse with the length of about 578.6 km is estimated to cost around 5.1 billion U.S. dollars for its construction

การพัฒนาความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์และคมนาคมจะทำให้สปป.ลาวได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการท่องเที่ยว โจทย์ที่ทำนายสำหรับรัฐบาลลาวคือ “จะอย่างไรก็ไม่เป็นแค่ทางผ่าน” ประเด็นนี้ได้ถูกพูดถึงกันมากขึ้นในวงการวิชาการลาว ดังนั้น สปป.ลาว คงต้องพัฒนาทางผ่านของตัวเองให้มีแหล่งท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดให้นักหยุดพักบ้าง ไม่เพียงแต่เน้นการสร้างศูนย์กระจายสินค้า เช่นเดียวกับสถานการณ์ทางเหนือของสปป.ลาว เช่นที่เมืองหลวงน้ำทา ที่บริษัทขนาดใหญ่จากประเทศเพื่อนบ้านมีความต้องการจะสร้างท่าเรือบก (Dry Port) รัฐบาลก็พยายามพัฒนาเตรียมความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานรองรับการลงทุนมากขึ้น เพราะฉะนั้นควรมีการสร้างเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ให้เอื้อต่อการลงทุนของธุรกิจ เมื่อมีความเชื่อมโยงเกิดขึ้นจะทำให้เกิดธุรกิจ การใช้ประโยชน์จากสาขาอุปโภคขั้นพื้นฐาน นักท่องเที่ยวเองก็สามารถแวะพักและใช้บริการ ไม่เช่นนั้นจะเป็นเพียงทางผ่านเท่านั้น ความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์จึงเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายของ สปป.ลาว

อีกเรื่องหนึ่งที่น่าสนใจก็คือ ท่านเกียรติคุณกล่าวว่า “เรื่องการลงทุนในลาว การทำธุรกิจในลาว ทุกท่านทราบว่ามีอุปสรรคหลาย ๆ อย่าง แต่ที่รัฐบาลลาวได้สังเกตเห็นถึงปัญหาอุปสรรค และโอกาสที่จะเกิดขึ้น จึงได้เร่งพัฒนาแก้ไขปัญหาต่าง ๆ พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกการลงทุนให้กับต่างชาติ ในอนาคตอันใกล้เราจะเห็นสิ่งต่าง ๆ ในสปป.ลาวที่กำลังจะเปลี่ยนไป นายกษ ทองลูน ได้มีวิสัยทัศน์ที่จะพัฒนาลาวและส่งเสริมการค้าการลงทุนให้เชื่อมโยงกับ GMS ต่อไป...”

DPU RDI: Policy Brief

เรื่องเล่าบนเส้นทาง GMS (ตอนเส้นทางในสปป.ลาว)

ผู้แต่ง ดร. ภูมิพัฒน์ พงศ์พิฤทธิกุล

Author: Dr. Phoommiphat Pongpruttikul

เรียบเรียงโดย อ.วราวุฒิ เรือนคำ

Pictures Credit: Xinhua Silk road, NEWS.CN

21.7.2021