

GMS: Greater Mekong Subregion

ชญานี ชะโนทัย

อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจใน

อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เป็นโครงการภายใต้การสนับสนุนของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) โดยประกอบไปด้วยประเทศที่แม่น้ำโขงไหลผ่าน ได้แก่ จีน (เฉพาะมณฑลยูนนาน และมณฑลกว่างซี) เมียนมา ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม เริ่มต้นขึ้นเมื่อปี 1992 (พ.ศ. 2535) มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจโดยมีโครงการในด้านเกษตรกรรม พลังงาน สิ่งแวดล้อม การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสาธารณสุข เทคโนโลยีการสื่อสารและข้อมูลข่าวสาร การท่องเที่ยว การคมนาคมขนส่ง การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาเมือง ความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขงนี้ดำเนินการภายใต้กลยุทธ์ 3 ด้าน ดังนี้

1. **เพิ่มการเชื่อมโยง (Connectivity)** ระหว่างประเทศผ่านการพัฒนาที่ยั่งยืนทางด้านการสร้างพื้นฐาน และการเชื่อมต่อทางการขนส่งเพื่อนำไปสู่การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors)
2. **พัฒนาความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)** ผ่านการอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพของการเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศ ทั้งในส่วนของผู้คน แรงงาน สินค้า และการพัฒนาตลาดสินค้า รวมไปถึงกระบวนการผลิต และห่วงโซ่การผลิตด้วย
3. **สร้างความเป็นประชาคม (Community)** ของอนุภูมิภาคผ่านโครงการต่าง ๆ ที่คำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อม



ที่มา : www.aseanhai.net

กลยุทธ์ทั้งสามนั้น ส่วนที่มีการกล่าวถึงบ่อยครั้งจะเป็นการพัฒนาระเบียงซึ่งเริ่มขึ้นในปี 1998 (พ.ศ. 2541) เพื่อเร่งการพัฒนาภายในอนุภูมิภาคโดยเชื่อมต่อการผลิต การค้าและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่โดยไม่ได้เป็นแค่การสร้างถนนเพื่อให้เชื่อมถึงกันเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการพัฒนากระบวนการ และการกำกับดูแลเพื่ออำนวยความสะดวกในการทำธุรกิจ การเข้าสู่ตลาด และการสนับสนุนการค้าการลงทุนในอนุภูมิภาคอีกด้วย

ระเบียบเศรษฐกิจใน GMS แบ่งเป็น 3 ส่วนด้วยกัน คือ

1. North-South Economic Corridor (NSEC) [เส้นสีฟ้า] เชื่อมต่อเส้นทางจากเหนือลงใต้ของภูมิภาค โดยมีเส้นทางจากคุนหมิงไปยังเมียนมาผ่านมณฑลยูนนาน เนปยีดอร์ และไปเชื่อมกับเส้น East-West ไปย่างกุ้ง เส้นทางจากคุนหมิงผ่านเมียนมา และลาว ตอนบนที่มายังเชียงใหม่ และลงมาถึงกรุงเทพฯ เส้นทางจากคุนหมิงและหนานหนิงไปยังฮานอย เข้าสู่เวียตนามกลางแล้ววกเข้าลาวมายังไทย
2. East-West Economic Corridor (EWEC) [เส้นสีเขียวอ่อน] เชื่อมต่อเส้นทางจากตะวันออกไปยังตะวันตกของภูมิภาค โดยผ่านพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญจากเมืองดานังซึ่งเป็นเมืองใหญ่สุดในเวียดนามตอนกลาง ไปยังเว้ (เมืองพระราชวังเก่าของเวียดนาม) ลาวาว เข้าลาวไปยังสะพานมิตรชาติซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของลาว ข้ามสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 2 ที่มุกดาหาร แล้วผ่านไปทางขอนแก่น พิษณุโลก เพื่อไปเมืองชายแดนแม่สอด เข้าเมียนมาที่เมียวดี ไปสุดทางที่ย่างกุ้ง
3. Southern Economic Corridor (SEC) [เส้นสีแดง] เชื่อมต่อเส้นทางระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้ โดยมีเส้นทางส่วนหนึ่งเริ่มจากทวายในเมียนมาเพื่อมาเชื่อมต่อที่กรุงเทพฯ แล้วแยกไปทางอ่าวประเทศเข้าสู่สี่เหลี่ยมรีเบียงและพนมเปญ เพื่อไปยังโฮจิมินห์ซิตี้ และอีกเส้นทางหนึ่งจากกรุงเทพฯผ่านแหลมฉบัง ระยอง ตราด เข้าเกาะกง พระสีหนุของกัมพูชา ไปยังนามเกิน (Nam Can) ใต้สุดของเวียดนาม



ที่มา : www.greatermekong.org

แม้ความร่วมมือ GMS จะผ่านมากกว่า 25 ปีแล้วก็ตาม แต่ช่องว่างในการพัฒนาทั้งสามในลุ่มแม่น้ำโขงก็ยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่จำเป็นต้องเร่งปรับปรุงต่อไป ปัญหาที่พบบ่อย เช่น การพัฒนาเส้นทางที่ยังคงมีสภาพทรุดโทรมในบางช่วงและความไม่พร้อมในบางประเทศ ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคบนเส้นทาง นอกจากนี้ยังมีเรื่องกฎระเบียบการขนส่งและพิธีศุลกากรของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน ปัญหาในการตรวจสินค้าและขนส่งสินค้าผ่านแดน เป็นต้น ทำให้การใช้ประโยชน์จากระเบียงเศรษฐกิจยังไม่เต็มที่ อีกทั้งความร่วมมือระหว่างประเทศก็เป็นเรื่องรองในลำดับความสำคัญของการแก้ปัญหาในแต่ละประเทศ ความสงบและสถานการณ์การเมืองในประเทศที่มีผลต่อความร่วมมือระหว่างอนุภูมิภาคด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ดี ปัญหาต่าง ๆ ได้มีการพูดคุยและนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการพัฒนาความร่วมมือ เช่น ข้อตกลงด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างแดน (Cross-border Transport Facilitation Agreement: CBTA) เพื่อให้ให้การขนส่งผ่านยานยนต์และสิ่งบรรทุกเป็นไปโดยสะดวกระหว่างชายแดนประเทศต่าง ๆ ตัวอย่างของข้อตกลง เช่น ให้มีการทำ single stop inspection นอกจากนี้ GMS ยังมีการประชุมผู้นำ (GMS Summit) ทุก 3 ปี โดยการประชุมผู้นำครั้งล่าสุดซึ่งเป็นครั้งที่ 6 จัดขึ้นเมื่อมีนาคม 2018 ได้

นำเสนอ Ha Noi Action Plan 2018-2022 มี 4 เรื่องที่สำคัญ ดังนี้

1. กลยุทธ์เชิงพื้นที่เน้นไปที่ระเบียบเศรษฐกิจ แทนที่จะพัฒนาเฉพาะระเบียงเศรษฐกิจแยกส่วน ให้หันมาพัฒนาในหลายส่วนร่วมกันตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อกระตุ้นความเชื่อมโยงทั้งในและระหว่างประเทศ
2. ปรับกลยุทธ์และลำดับความสำคัญของกิจกรรมในโครงการ ดังนี้
 - การขนส่ง: สนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างประเทศที่เป็นสากล การอำนวยความสะดวกในการขนส่ง การพัฒนาโลจิสติกส์และความปลอดภัยบนท้องถนน
 - การพัฒนาเมือง: เน้นระบบเมืองที่เป็นส่วนหนึ่งของแผนเชิงพื้นที่ของ GMS พยายามเชื่อมเมืองต่าง ๆ เข้าด้วยกัน
 - พลังงาน: เน้นพัฒนาการรวมตลาดพลังงาน โดยเฉพาะการค้า Grid-to-grid power ระหว่างสองประเทศใด ๆ และขยายผลส่ง Transmission lines ในประเทศที่สามในภายหลัง
 - ภาคเกษตร: สนับสนุนการพัฒนาห่วงโซ่มูลค่า และสินค้าเกษตรที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
 - สิ่งแวดล้อม: สนับสนุน ecosystem-based service ในการพัฒนาโครงการของ GMS
 - การท่องเที่ยว: พัฒนาคุณภาพและประสบการณ์นักท่องเที่ยว เพิ่มเป้าหมายรอง และพัฒนาศักยภาพของทรัพยากรมนุษย์ในการให้บริการด้านการท่องเที่ยว
 - การอำนวยความสะดวกทางการค้า: ให้ความสำคัญกับพิธีการศุลกากรที่ทันสมัย การพัฒนาความร่วมมือด้านชายแดนและลดความเสี่ยงการขนส่งค้าขายสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและสุขอนามัย
 - การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์: มุ่งเน้นประเด็นปัญหาสุขภาพในภูมิภาคและการพัฒนาหุ้นส่วน (partners) ด้านแรงงานและการย้ายถิ่นของแรงงาน การพัฒนาด้านสังคม และการอบรมเชิงเทคนิค
 - เทคโนโลยีการสื่อสารและข้อมูลข่าวสาร: สนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีการสื่อสารและข้อมูลข่าวสาร และนวัตกรรมที่เกี่ยวข้อง

3. การพัฒนาแผน การทำโครงการ และระบบตรวจสอบภายใต้กรอบความร่วมมือของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

4. การส่งเสริมความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ และการจัดการเชิงสถาบัน

นอกจากนี้ ในการประชุมผู้นำครั้งที่ 6 ก็ยังมีข้อเสนอกรอบการลงทุนในภูมิภาค (Regional Investment Framework 2022) โดยมีโครงการทั้งหมด 227 โครงการ รวมมูลค่าถึง 66 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งทาง ADB จะมีส่วนช่วยสนับสนุนด้านการเงินบางส่วนด้วยเช่นกัน GMS ยังเข้าไปมีส่วนร่วมตามกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (UN 2030 Agenda for Sustainable Development) และการดำเนินการตามข้อตกลงปารีสด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศด้วยเช่นกัน ดังนั้นในฐานะสมาชิกของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เราจะต้องให้ความร่วมมือในหลายภาคส่วนเพื่อให้โครงการต่าง ๆ ประสบความสำเร็จ ซึ่งประเทศไทยเองก็ได้ประโยชน์ทั้งในการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อและการพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของประเทศ

เอกสารอ้างอิง

- ปริณดา จิตรภักดิ์ และภาคภูมิ ติระนันท์ (2560) "สองเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก-ตะวันตก) ไทยได้ประโยชน์จริงหรือ?", รายงานสืบเนื่องจากการประชุมวิชาการระดับชาติ สาขาเศรษฐศาสตร์ ประจำปี 2560, คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง: http://www.ecojournal.u.ac.th/journals/23_1516971830.pdf
<https://greatermekong.org/content/economic-corridors-in-the-greater-mekong-subregion>
<http://greatermekong.org/statement-6th-meeting-joint-committee-cross-border-transport-facilitation-agreement>
<https://greatermekong.org/ha-noi-action-plan-2018-2022>
<http://greatermekong.org/joint-summit-declaration-6th-gms-summit-leaders>