

รายงานวิจัย เรื่อง

การค้าและการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

โดย สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

งานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของการค้า และการขนส่งกับภูมิภาคอินโดจีน โดยอาศัยการศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ปริมาณการค้าระหว่างไทยกับประเทศเหล่านี้ ปัญหาและอุปสรรค สภาพของการขนส่ง และการเตรียมพร้อมของไทยในการที่จะพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางของการค้าในอินโดจีน เนื่องจากไทย ลาว และกัมพูชามีพรมแดนติดต่อกัน และมีการติดต่อค้าขายกันมาเป็นเวลาช้านาน ความชะงักงันด้านการค้าได้มีขึ้นระยะหนึ่งซึ่งความคิดเห็นทางการเมืองต่างกัน ในปัจจุบันเมื่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศดีขึ้น ปริมาณการค้าและการขนส่งก็ได้เพิ่มขึ้น

งานวิจัยนี้ได้ทำการเก็บข้อมูลและสัมภาษณ์บุคคลและหน่วยงานต่าง ๆ ในนครเวียงจันทน์ นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย สกลนคร มุกดาหาร อุบลราชธานี ปราจีนบุรี และตราด เนื่องจากขีดจำกัดด้านงบประมาณไม่สามารถเดินทางไปสำรวจในประเทศกัมพูชาและประเทศเวียดนามได้

ผลการวิจัยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้ คือ

1. การค้าและการลงทุน

ตั้งแต่ปี 2531 เป็นต้นมา การค้าขายกับต่างประเทศของไทยมีมูลค่าเกินกว่า 50% ของ GDP ของประเทศ การค้าตั้งแต่ปี 2531 ถึงปี 2534 อยู่ในระดับ

เส้นตรง โดยมีคู่ค้าที่สำคัญคือ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกาและกลุ่มประเทศ อีซี โดยพึ่งพาการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ในช่วงเวลาใกล้เคียงกันนี้คือระหว่างปี 2531 ถึงปี 2534 ปริมาณการค้ากับประเทศในกลุ่มอินโดจีนได้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เป็นลำดับจาก 2,233 4,615 6,002 เป็น 7,169 ล้านบาท ยังไม่ถึง 0.5% ของการค้า ทั้งหมดของไทย การค้ากับลาวและเวียดนามอยู่ในระดับ 3,000 - 3,500 ล้านบาทต่อปี ส่วนกัมพูชานั้นการค้าอยู่ในระดับเพียง 300 - 400 ล้านบาท นอกจากนั้น ลาวยังทำการค้าผ่านประเทศไทยอีกระหว่าง 20,000 - 40,000 ล้านดอลลาร์ โดยผ่านเข้าออกทางท่าเรือคลองเตย ทำให้เกิดการค้าบริการการขนส่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเล การค้ากับประเทศกัมพูชาและเวียดนามได้ใช้การขนส่งทั้งทางบกผ่านประเทศกัมพูชาและทางทะเล

ในการค้าและการลงทุนกับประเทศในกลุ่มอินโดจีน นักธุรกิจไทยต้องการมองหาลาดใหม่ ๆ สำหรับสินค้าไทย แสวงหาทรัพยากรธรรมชาติจากแหล่งเหล่านี้ มีจุดดึงดูดให้เกิดกิจกรรมขึ้นจากค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่าไทย มีระเบียบวินัย บางประเทศก็ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรจากสหรัฐอเมริกาและอีซี ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่ได้พบได้แก่ ผลผลิตของแรงงานค่อนข้างต่ำ ขาดแคลนเงินตราต่างประเทศที่จะซื้อสินค้าของไทยหรือผ่านไทย ระบบสื่อสารและคมนาคมยังไม่ได้มีการพัฒนาทำให้ต้นทุนสูง เงินเฟ้อและไม่มีระบบการลงทุนและกฎหมายที่แน่นอน จากการประเมินความคิดเห็นโดยแบบสอบถามผู้ประกอบการค้า ได้ลำดับความสำคัญของปัญหาจากมากไปน้อยดังนี้

1. การขนส่ง ซึ่งการขนส่งมีกลุ่มผู้ขาดการขนส่ง ถนนหนทางที่ไม่สมบูรณ์ทำให้การขนส่งล่าช้าไม่ทันต่อเหตุการณ์ พาหนะที่ใช้ก็ไม่ได้มาตรฐานทำให้เกิดปัญหาสินค้าสูญหาย และค่าใช้จ่ายในการขนส่งก็ค่อนข้างสูง

2. การจัดทำเอกสารและพิธีการศุลกากร เอกสารของทางการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพท้องถิ่น ไม่มีมาตรฐานเดียวกัน และกฎระเบียบก็ขึ้นอยู่กับผู้บริหารซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงตลอด เช่น ไม่มีการกำหนดแน่นอนในเรื่องนโยบายภาษี และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ควรออกมาเป็นกฎและระเบียบที่ชัดเจน

3. การธนาคารและการเงินระหว่างประเทศ เช่น ความคล่องตัวของระบบการเงินการธนาคารยังไม่ได้มาตรฐานตามแบบประเทศเสรีนิยม การเปิดบริการทางด้านการชำระเงินระหว่างประเทศยังไม่สะดวก ความสะดวกรวดเร็วในการทำงานของหน่วยงานยังไม่ดีพอ และสาขาของหน่วยงานการเงินการธนาคารยังไม่มีเพียงพอ

4. การประกันสินค้า ไม่มีระบบการประกันสินค้า ที่หน่วยงานของประเทศนั้นรับผิดชอบโดยตรง และต้องอาศัยระบบการขนส่งของทหารหรือเอกชนที่ไม่ค่อยมีการระมัดระวังในการประกันสินค้า

5. บุคลากร บุคลากรในประเทศเหล่านั้นยังไม่มี ความเข้าใจในเรื่องการค้าต่างประเทศดีพอเกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงานของคนท้องถิ่น รวมทั้งระบบงานของทางการ ผู้บริหารก็ไม่มี ความชัดเจนในเรื่องการค้า และไม่มีใครสนใจในการทำการค้าร่วมกับคนไทย อีกทั้งยังมีปัญหาด้านคดโกงในการชำระสินค้า เพราะยังไม่มีกฎหมายรับรองทำให้อาจเกิดหนี้สูญได้

1.1 การค้าไทย - ลาว

เมื่อได้ศึกษาการค้าบริเวณจังหวัดชายแดนไทย - ลาว ได้พบว่าหอการค้าของไทยให้ความสนใจด้านการค้าและการลงทุนสูง มีการจัดการประชุมอบรมหรือสัมมนาอยู่บ่อยครั้ง เพื่อที่จะส่งเสริมกิจการค้าของตนในบริเวณชายแดน ผลักดันให้พัฒนาการคมนาคมขนส่งเสนอให้สร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงในเขตจังหวัดของตน ฯลฯ เมื่อเปรียบเทียบการค้าใน 9 เดือนแรกของปี 2533 พบว่าจากปริมาณการค้าทั้งหมด 1,853 ล้านบาทนั้น จังหวัดหนองคายซึ่งอยู่ตรงกันข้ามกับ

นครเวียงจันทน์มีส่วนแบ่งสูงสุดถึง 47.2% ในขณะที่จังหวัดมุกดาหาร ชองเม็ก (อุบลราชธานี) และจังหวัดนครพนมมีส่วนแบ่งการค้า 34.6% 11.2% และ 6.9% ตามลำดับ ในขณะที่การก่อสร้างสะพานมิตรภาพที่จังหวัดหนองคายกำลังดำเนินอยู่ ก็มีความเคลื่อนไหวให้ทำการก่อสร้างสะพานแห่งที่ 2 อีก เป็นการแข่งขันระหว่าง มุกดาหารและนครพนม โดยมีความมุ่งหวังที่จะทำการค้าทางบกผ่านลาวออกสู่เวียดนามโดยถนนสายที่ 9 ที่ 8 และที่ 12

ลักษณะสินค้าออกของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคและบริโภค เช่น ข้าวสาร รถยนต์ จักรยานยนต์ และอะไหล่ วัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรอุปกรณ์ ส่วนการนำเข้าส่วนใหญ่เป็นไม้แปรรูป สินค้าผ่านแดนเข้าลาวส่วนใหญ่เป็นกลุ่มยานพาหนะ น้ำมันเชื้อเพลิง ขาออกเป็นเสื้อผ้าสำเร็จรูป

นับแต่ลาวเปิดให้มีการลงทุนจากต่างประเทศในปี 2531 ไทยมีบทบาทสูงที่สุด จนถึงปี 2536 ไทยมีการลงทุนในลาวรวม 80 โครงการ คิดเป็นมูลค่า 127 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากการลงทุนทั้งหมด 208 โครงการ 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ เป็นที่คาดหวังกันว่าจะมีอุตสาหกรรมประเภทสิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูปป้อนส่งจากไทยเข้าไปในลาว นอกจากนั้นอุตสาหกรรมที่อยู่ในความสนใจของนักลงทุนไทยยังมีเรื่องการทำป่าไม้ การทำไม้แปรรูป การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติ และการผลิตกระแสไฟฟ้าเป็นต้น

1.2 การค้าไทย - เวียดนาม

ไทยกับเวียดนามมีการค้าขายกันทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ การขนส่งสินค้าทางบกผ่านแดนกัมพูชามีบ้างแต่ไม่สามารถสอบถามปริมาณได้ ไทยได้นำเข้า

สินค้าประเภทเยื่อกระดาษ ไม้แปรรูป เหล็ก สัตว์ และพืช ปลาและปลาสำเร็จรูปเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเวียดนามมีความอุดมสมบูรณ์ทางด้านสัตว์น้ำ และมีการลงทุนร่วมกันในกิจการประมงชายฝั่งในทะเลจีนใต้ จึงคาดว่า การนำเข้าปลา เพื่อทำอุตสาหกรรมอาหารกระป๋องในไทยจะทวีความสำคัญยิ่งขึ้น ในด้านการส่งออก ไทยยังมีตลาดค่อนข้างเล็ก สินค้าหลักที่ส่งออกคือน้ำตาลซึ่งมีมูลค่าเพียงปีละ 200 ล้านบาท ผ่านพลาสติก เคมีภัณฑ์

เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศอาเซียนในปี 2534 ไทยลงทุนในเวียดนาม 116 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ น้อยกว่าสิงคโปร์และมาเลเซียซึ่งเปิดตลาดได้ก่อน และมีการลงทุนสูงถึง 1,000 และ 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามลำดับ

2. การขนส่ง

ประเทศไทยได้เริ่มมีการวางรากฐานเพื่อพัฒนาระบบขนส่งตั้งแต่รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยเริ่มวางระบบการรถไฟให้สนองนโยบายความมั่นคงและบูรณาการของพระราชอาณาจักร ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ความกดดันทางการเมืองทั้งภายในและภายนอกประเทศส่งผลให้มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนอย่างต่อเนื่องให้สนองความต้องการด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงทางการเมืองและการทหาร เมื่อเข้าสู่แผนพัฒนาเศรษฐกิจระยะที่ 7 ไทยมีการสร้างเส้นทางคมนาคมทางบกกว่า 50,000 กม. และทางรถไฟเกือบ 4,000 กม. เมื่อความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้น ไทยจึงอยู่ในฐานะได้เปรียบในการใช้ระบบขนส่งที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ในการรองรับการค้าและการลงทุนในประเทศเหล่านั้นได้ดี

ในการศึกษาการขนส่งสินค้าทางบกในภาคอีสานได้พบว่า อัตราค่า
ระวางการขนส่งทางถนนระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดต่าง ๆ อยู่ในระหว่าง 0.43
ถึง 0.47 บาท/ต่อตัน - กม. คิดเป็นประมาณ 35% ของอัตราค่าภาระเฉลี่ยของการ
ขนส่งในประเทศลาว ในขณะที่อัตราค่าระวางเฉลี่ยของการขนส่งทางรถไฟอยู่
ระหว่าง 0.36 ถึง 0.39 บาท/ต่อตัน - กม. อย่างไรก็ตามการขนส่งระหว่างประเทศ
ต่อเนื่องระหว่างการขนส่งทางทะเลที่ท่าเรือกรุงเทพฯ กับภูมิภาคต่าง ๆ ของลาว
กลับมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าอัตราภายในประเทศเอง 2 - 3 เท่า ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจาก
การจัดการสินค้าและพิธีการ และจากการผูกขาดในการให้บริการ ในอนาคตเมื่อ
เวียดนามได้ปรับปรุงและพัฒนาท่าเรือต่าง ๆ ทั้งในบริเวณโฮจิมินห์ซิตี้ ท่าเรือเมือง
ดานัง ฯลฯ และเมื่อสภาวะสงครามกลางเมืองในกัมพูชาสิ้นสุดลง มีการปรับปรุง
ท่าเรือกัมปงสม การแข่งขันในด้านให้บริการการขนส่งทางเรือกับประเทศไทยย่อม
จะเข้มข้นขึ้น ประเทศไทยจึงน่าจะได้พิจารณาใช้โอกาสและโครงสร้างพื้นฐานใน
การคมนาคมทางบกต่อเนื่องกับทางน้ำในขณะนี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการแข่ง
ขันให้บริการการขนส่งเพื่อสนองการค้าและการลงทุนในภูมิภาค

การอำนวยความสะดวกด้านเอกสาร พิธีการ กฎระเบียบ ที่เอื้อให้มี
การขนส่งผ่านประเทศ เช่น ระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม มาเลเซีย/สิงคโปร์ -
ไทย - ลาว เป็นต้น เป็นจุดที่น่าจะได้รับการพิจารณาหาทางสนับสนุน ในปัจจุบัน
การขนส่งทางบกข้าม 3 ประเทศ เช่น ในกรณีของการส่งปลาจากไทยผ่าน
มาเลเซียไปยังสิงคโปร์ยังคงเป็นปัญหา ประเทศที่ให้การขนส่งผ่านยังเห็นว่าตน
ไม่ได้ผลประโยชน์เท่าที่ควรไทยจึงน่าจะเป็นฝ่ายที่จะชี้ให้เห็นว่าการเปิดกว้าง
การขนส่งและการอำนวยความสะดวกต่องานอินโดจีนจะยังผลให้เกิดการพิจารณา
ระบบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศที่จะเป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่ายได้ อนึ่งการ
เปิดเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ภูมิภาคจีนตอนใต้โดยผ่านประเทศลาวหรือ

เมื่อยมา จะทำให้ไทยอยู่ในตำแหน่งศูนย์กลางสำคัญของการขนส่งในภูมิภาคแผ่นดิน
ใหญ่ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงน่าจะได้ใช้การเมืองระหว่างประเทศผลักดัน
ให้เกิดระบบการขนส่งต่อเนื่องที่รวดเร็ว สะดวกและมีประสิทธิภาพ ดังเช่นใน
กลุ่มประเทศประชาคมยุโรป

3. การเตรียมพร้อมของภาครัฐบาลที่จะสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลาง การค้า

รัฐบาลไทยให้ความสนใจในการฟื้นฟูความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย
กับกลุ่มประเทศอินโดจีนนับตั้งแต่ประเทศเหล่านี้เริ่มเปิดประเทศและมีความมุ่ง
หวังที่จะเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจเปิดเพื่อการค้าเสรี ส่วนราชการ เช่น กระทรวง
คมนาคม กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงต่างประเทศได้มีการเตรียมพร้อมใน
ระดับหนึ่งที่จะให้ไทยมีบทบาทในการเป็นประตูสู่อินโดจีน อย่างไรก็ตามในด้าน
ของการขนส่งซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาการค้าและการลงทุนยังขาดการ
ประสานงานที่ดีในการพัฒนาแผนรองรับการขนส่งในอินโดจีน ส่วนสำคัญที่ขาด
คืองานศึกษาเพื่อวางแผนรับการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาค ซึ่งนับว่ายัง
เป็นของใหม่สำหรับราชการไทยที่เคยปฏิบัติในการวางแผนของประเทศไทยโดย
เฉพาะ ขณะที่กรมทางฯ ได้มีแผนปรับปรุงขยายถนนและโครงข่ายถนนที่จะรองรับ
สินค้าจากชายแดนลงสู่ท่าเรือในภาค ตะวันออก การรถไฟฯ ยังไม่สามารถที่จะ
ขยายผลของการสร้างสะพานมิตรภาพซึ่งจะแล้วเสร็จในเดือนเมษายน 2537
โครงการเช่นนี้อาจพิจารณาอยู่ในส่วนของความช่วยเหลือที่ไทยอาจให้กับประเทศ
ลาวได้จะเป็นการเปิดเส้นทางเดินรถไฟสายแรกเข้าสู่ลาวซึ่งจะมีผลสำคัญทาง
เศรษฐกิจของนครเวียงจันทน์ซึ่งเป็นนครหลวง

การแสวงหาความร่วมมือในการเดินรถบรรทุกและรถโดยสารผ่านแดน
ไทย - ลาว - เวียดนาม หรือ ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม เป็นงานที่น่าจะมี

การวางแผนที่เด่นชัด โดยอาศัยนโยบายของกฎหมายและอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งกระทำได้ในภูมิภาคส่วนยุโรปตะวันตกจนเกิดผลดีในการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้า ทั้งยังเป็นแนวทางที่จะรองรับการเปิดการค้าเสรีและการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนเข้าสู่อินโดจีน เมียนมา และจีนตอนใต้อีกด้วย

4. ข้อเสนอแนะ

เมื่อได้ศึกษาความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้า การคมนาคม และการขนส่งกับกลุ่มประเทศในอินโดจีน จะเห็นได้ว่าไทยมีการพัฒนามาก่อนหน้าประเทศเหล่านี้ และกำลังถึงระดับที่จะเริ่มให้ความช่วยเหลือทางด้านเศรษฐกิจ และการศึกษาต่อกลุ่มประเทศเหล่านี้ งานวิจัยที่น่าจะทำได้ต่อไปแก่

- การศึกษาเพื่อวางแผนการขนส่งสินค้าในภูมิภาคในด้าน Logistics และการกระจาย/รวบรวมสินค้า
- การคำนวณปริมาณการขนส่งทางทะเลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อการวางแผนแข่งขันด้วยการให้บริการท่าเรือ บริการเดินเรือ บริการการขนส่งต่อเนื่องในภูมิภาคไทย - อินโดจีน
- การศึกษาปัญหาอุปสรรคด้านกฎระเบียบเพื่อผลักดันให้เกิดการขนส่ง และมีระบบการขนส่งผ่านประเทศหนึ่งเข้าสู่ประเทศที่สาม

ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณารายงานวิจัยได้มีความเห็นเพิ่มเติมว่า ในอนาคตสมควรดำเนินการสำรวจเส้นทางขนส่งทางบกในสามประเทศดังกล่าว การขนส่งทางบกจะมีบทบาทมากในการพัฒนาการค้าในภูมิภาคอินโดจีน โดยเฉพาะการขนส่งทางถนน เพราะเหมาะสมกับภูมิประเทศของภาค และการขนส่งทางถนนก็เหมาะสมกับสินค้าที่มีการค้าในปัจจุบัน เพราะไม่ต้องมีการถ่ายเทสินค้าหลายขั้นตอนเหมือนการขนส่งทางน้ำ ทะเล รถไฟ หรือทางอากาศ เส้นทาง

ขนส่งทางถนนที่จะมีบทบาทในอนาคตคือ ถนนระหว่างไทย ลาว เวียดนามสู่จีน ถนนสาย 8 ในลาวจากบ้านลาวคำเกิด วินห์ ถึงฮานอย ที่จะรองรับเขตอุตสาหกรรมใหม่ที่เมืองคำเกิดในประเทศลาว ส่วนการขนส่งระหว่างไทย กัมพูชา ลาว เวียดนามคือ เส้นทางทะเลจากแหลมฉบังหรือตราด สุท้าวเรือและเขตอุตสาหกรรม กัมปสม ชันเหนือสู่พนมเปญ ขึ้นสาย 7 ไปต่อสายที่ 13 ของลาว และจากพนมเปญไปทางตะวันออกทางสายที่ 1 เข้าโฮจิมินห์ซิตี้ และเขตอุตสาหกรรมโฮจิมินห์

Perspectives ของการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตกอยู่ใต้อิทธิพลของแรงกดดัน เพื่อล่าอาณานิคมของประเทศตะวันตกตั้งแต่เริ่มคริสต์ศตวรรษที่ 19 โดยการนำของสหราชอาณาจักร เนเธอร์แลนด์ และฝรั่งเศส เกิดการแย่งชิงที่จะเปิดเส้นทางขนส่งเพื่อการค้ากับประเทศจีนและตะวันออกไกล บนแผ่นดินใหญ่นั้น สหราชอาณาจักร ได้เข้ายึดครองแคว้นอาระคาน เทนเซเชอริม และประเทศพม่าทั้งหมด ติดตามาด้วยภาคตะวันออกของมลายู ในระหว่างปี ค.ศ.1832 ถึง 1875 ดินแดนติดต่อกับไทยทางภาคตะวันตกและภาคใต้ถูกยึดครองอย่างสิ้นเชิงในปี ค.ศ.1900 ฝรั่งเศสได้เข้ายึดครองดินแดนโคชินไชน่า ทองกิง (ปัจจุบันคือเวียดนาม) กัมพูชา และลาว และนำเข้ามาผนวกกันภายใต้การบริหารเรียกว่า "อินโดจีน" นอกจากนั้น หลังสงครามฝิ่น (ค.ศ. 1819 - 1842) ซึ่งสหราชอาณาจักร ชนะจีนแล้วได้ถือโอกาสเข้ายึดครองฮ่องกง โดยการทำสัญญาควบคุมกิจการท่าเรือ และสิทธิสภาพนอกอาณาเขตอีกด้วย ความรู้ด้านสภาพภูมิศาสตร์ลึกเข้าไปในดินแดนเหล่านี้ยังมีน้อยมากในขณะนั้น แต่โดยภาพรวมต่างก็มีความเห็นว่าบางส่วนของบนของลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียงอยู่ห่างจากเมืองกัลกัตตาไม่เกิน 600 ไมล์ เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับระยะทางการเดินเรือถึง 4,600 ไมล์ ติดต่อกับเมืองเซี่ยงไฮ้ แล้วก็เกิดการกระตุ้นให้มีการวางแผนการขนส่ง และการทำแผนที่ภายในเขตนี้นั้น ใน

ระหว่าง ค.ศ. 1852 ถึง 1900 สหราชอาณาจักรได้ทำการศึกษาหลายครั้ง เพื่อกำหนดเส้นทางรถไฟระหว่างอ่าวเบงกอลกับลุ่มแม่น้ำแยงซีเกียง ส่วนฝรั่งเศสหลังจากที่ได้ยึดครองดินแดนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง ได้ทำการสำรวจทวนแม่น้ำขึ้นไปในปี ค.ศ. 1866 - 1867 เพื่อหาเส้นทางเดินเรือเข้าสู่ภายในของภูมิภาคฯ และจีนตอนใต้ และได้พบกับอุปสรรคในการเดินเรือ เนื่องจากหลายช่วงในแม่น้ำนั้นมีเกาะแก่งและน้ำตกหลายแห่ง

1. การขนส่งในแม่น้ำโขง

แม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาค ซึ่งมีความยาวถึง 4,200 กม. และมีปริมาณน้ำสูงมาก ในปัจจุบันเป็นเส้นแบ่งเขตแดนธรรมชาติระหว่างลาว - ไทย ลาว - พม่า ตอนใต้เวียงจันทน์ลงมาแม่น้ำยังมีความยาวถึง 1,600 กม. ก่อนไหลออกสู่ทะเล นับเป็นจุดพบกับที่ราบสูงโคราชซึ่งได้ใช้ประโยชน์จากลำน้ำนี้ในการขนส่งและการชลประทาน อาณาบริเวณลุ่มแม่น้ำในส่วนนี้ความสูงจากระดับน้ำทะเลไม่เกิน 200 เมตร ถูกบีบด้วยที่ราบสูงและเทือกเขาอันดามัน ปริมาณ น้ำแปรผันมากกับฤดูกาล ทำให้การเดินเรือไม่สะดวกเท่าที่ควร แม้ในช่วงหลวงพระบาง - กระเท ในเขมรก็ประสบปัญหา ที่กระเท (400 กม. จากทะเล) มีเกาะแก่งและน้ำตกหลายแห่งปิดกั้นการเดินเรือ ในฤดูน้ำหลากมีปริมาณการไหลถึง 11,500 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาทีหรือสี่เท่าของน้ำตกในแอ่งการา

แม่น้ำโขงในบริเวณลาวมีความยาวทั้งหมดถึง 2,030 กม. แต่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งและคมนาคมได้เพียง 1,330 กม. ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงที่เป็นเขตแดนธรรมชาติไทย - ลาว เนื่องจากความโค้งแม่น้ำตามขอบดินแดนที่ราบสูงโคราชมีศูนย์กลางอยู่ในไทย ความสำคัญทางภูมิศาสตร์นี้ทำให้ภาคอีสานของไทยเป็นศูนย์กลางการค้าที่ทวีความสำคัญขึ้นเรื่อย ๆ แม่น้ำโขงเมื่อเข้าสู่ที่ลุ่มภาคกลางของเขมรได้แผ่ตัวออกเป็นทะเลสาบ เชื้อให้เกิดการกสิกรรม การประมง และเกิดที่ตั้ง

ชุมชนใหญ่ ๆ รวมทั้งกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองหลวงอีกด้วย เรือขนาด 2,000 - 3,000 ตัน สามารถเข้าเมืองหลวงโดยผ่านเวียดนามจากทะเลจีนใต้ได้ และยังเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญระหว่าง 2 ประเทศนี้

2. การขนส่งทางบก

เมื่อพิจารณาแผนที่ระดับของภูมิภาคจะเห็นได้ว่า เวียดนามแยกส่วนออกจากลาวและเขมรโดยเทือกเขาอันนัมท์ บางส่วนของเทือกเขานี้ทางตอนเหนือมีระดับความสูงกว่า 1,000 เมตร ทางตอนเหนือของลาวจรดดินแดนจีนมีเทือกเขาสูง (Wulung Shan) กั้นอยู่และมีระดับขึ้นสูงถึง 2,000 เมตร วัฒนธรรมของชนชาติที่อยู่ในด้านนี้จึงถูกแบ่งแยกโดยเทือกเขาสำคัญทั้ง 2 นี้ กลุ่มทางเหนือและตะวันออกเป็นกลุ่มรับวัฒนธรรมจีน ส่วนกลุ่มในลุ่มแม่น้ำโขงนั้นเป็นกลุ่มวัฒนธรรมอินเดีย - ขอม เส้นทางคมนาคมทางบกเกิดขึ้นตามสภาวะจำเป็นทางภูมิศาสตร์นี้โดยมีอาชวลักเลียงได้

ภาคเหนือและภาคใต้ของเวียดนามขาดเส้นทางคมนาคมและขนส่งทางบก จนกระทั่งถึง ค.ศ. 1913 จึงได้มีการสร้างถนนแมนดาริน (Mandarin Road) โดยราชวงศ์อันนัม ซึ่งมีศูนย์กลางนครหลวงอยู่ที่เมืองเว้ (Hue) เดิมการติดต่อโดยเรือสำเภาก็เป็นไปโดยยากลำบาก เนื่องจากมรสุมกว่า 6 เดือนในแต่ละปี ดูเมออร์ ข้าหลวงใหญ่ฝรั่งเศสได้วางแผนสร้างระบบเดินรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1893 โดยใช้ชื่อว่า ทรานส์อินโดจีนัวซ์ (Transindochinois) ในแผนหลักกำหนดเส้นทางระหว่างไทยไปชายแดนจีน ผ่านพนมเปญมุ่งตะวันออกเฉียงใต้สู่ไซ่ง่อน (ปัจจุบันคือโฮจิมินห์ซิตี้) จึงขึ้นเหนือสู่เว้ และฮานอย นอกจากนั้นยังได้วางแผนไว้อีก 2 สายคือ ยูนนาน - ฮานอย - ไฮฟอง และ ลาว - ชายฝั่งทะเลอันนัม โดยให้มีขนาดรางกว้าง 1 เมตร (metre-gauge) สายหลักที่ได้ลงมือสร้างก่อนคือ สายยูนนาน เพื่อรับแข่งขันกับสหราชอาณาจักร ในการแย่งชิงกันเข้าสู่ตลาด

การค้าทางภาคใต้ของจีน และจัดศูนย์รวบรวมสินค้าที่ฮานอยและท่าเรือไฮฟอง ทางสายนี้ยาว 464 กม. สภาพภูมิประเทศเป็นเทือกเขาสูงชันยากลำบากมาก ในการก่อสร้าง ถ้าทั้งหมด 170 ถ้ำ และสะพาน 107 แห่ง เส้นทางนี้สำเร็จถึง คุณมิงในปี ค.ศ. 1910 โดยมีกรรมกรประมาณ 60,000 คน กล่าวกันว่าหนึ่งในห้าของจำนวนกรรมกรเหล่านี้เสียชีวิตจากประสบอุบัติเหตุและไข้ป่า ฝรั่งเศสได้ผลประโยชน์จากเส้นทางรถไฟสายยูนนานมากกว่าเส้นทางอื่น ๆ ซึ่งการก่อสร้างดำเนินการไปอย่างช้าๆ ระหว่าง ฮานอย - ลานซอน (Hanoi-Lanson) ไช่ก๊อง - มีโธ (Saigon-Mytho) รางระหว่างฮานอยและไช่ก๊องไม่เสร็จจนกระทั่งถึงปี ค.ศ. 1936 ส่วนย่อยอื่น ๆ ก็มีการก่อสร้าง เช่น ลอคินห์ (Loc Ninh) ขึ้นเขาแยกสถานีดาลัด พนมเปญ - มงคลบุรี ไกล่ซายแดนไทย เป็นที่น่าเสียดายที่ไม่มีการก่อสร้างรางระหว่างพนมเปญและไช่ก๊อง ทางเข้าสู่ลาวไปได้แค่ระหว่างตันอับ และสมคู (Tan Ap-Yom Cuo) แต่ไม่ถึงท่าซี้เหล็ก ประเทศลาวจึงไม่มีรถไฟจนถึงปัจจุบัน

เส้นทางบกออกสู่ทะเลตามท่าเรือต่าง ๆ บนฝั่งอันนัมจากลาวและเขมร นั้นจึงมีแต่ถนน ในปี ค.ศ. 1913 ได้มีการปรับปรุงถนนแมนดริน และถนนอาณานิคมสายที่ 1 (Route Coloniale No. 1) และสายที่ 6 สายที่ 6 นี้ใช้การได้จนถึงตอนเหนือของทะเลสาบ ในลาวนั้นฝรั่งเศสได้สร้างถนนอาณานิคมสายที่ 9 เป็นถนนลาดยางสายแรกเชื่อมสุวรรณเขตกับทวายตริ ดองฮา และดานังบนชายฝั่งอันนัม ส่วนสายที่ 7 และที่ 8 ทางตอนเหนือไม่ได้ลาดยางและคดเคี้ยวมากไม่สะดวกในการใช้งาน การคมนาคมกับภาคใต้นั้นได้สร้างถนนสายที่ 13 ระหว่างสุวรรณเขตกับกระเท หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 แล้วได้ต่อไปถึงพนมเปญ

3. นโยบายยุทธศาสตร์ของไทยเพื่อการค้าและความมั่นคงภายใต้ความกดดันของประเทศตะวันตก

ประเทศไทยในศตวรรษที่ 19 ถูกกระหนาบโดยแผนล่าอาณานิคมของสหราชอาณาจักร และฝรั่งเศส พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงวางรากฐานในการพัฒนาประเทศให้เกิดการยอมรับในซีกโลกตะวันตก และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (ค.ศ. 1868-1910) ได้ทรงสืบสานนโยบายนี้ต่อมาทรงเล็งเห็นว่าการที่ตะวันตกแข่งขันกันสร้างรถไฟเข้าสู่ประเทศอื่นทั้งในพม่าและอินโดจีน จะมีผลให้เกิดการบีบบังคับเพื่อที่จะวางรางรถไฟผ่านประเทศไทยเป็นแน่ เพื่อเป็นการสวนทางกับการแบ่งแยกเพื่อเข้าปกครองของตะวันตก ได้ทรงสถาปนารถไฟหลวงขึ้นเพื่อเริ่มวางรางกรุงเทพฯ-โคราช ในปีค.ศ. 1932 ความเคลื่อนไหวนี้ ขนานกันไปกับการที่ฝรั่งเศสรุกเข้าลาว ในปี ค.ศ. 1933 เส้นทางสายนี้ได้นำเทคโนโลยีการขนส่งสมัยใหม่เข้าสู่ไทย การก่อสร้างใช้ผู้จัดการชาวเยอรมันและผู้รับเหมาเป็นชาวอังกฤษ สายกรุงเทพฯ - อยุธยา สร้างโดยวิศวกรไทยแล้วเสร็จในปี 1896 สายอยุธยา - ลพบุรี แล้วเสร็จในปี 1900 ความน่าทึ่งของการลงทุนนั้น นาย W.A. Graham ที่ปรึกษาชาวอังกฤษได้กล่าวไว้ว่าได้ใช้งบประมาณรายปีจากพระคลังโดยตลอดจนถึง ค.ศ. 1903 จึงได้ขายหุ้นในกรุงลอนดอนเป็นมูลค่า 1 ล้านปอนด์ (13 ล้านบาทในขณะนั้น) และก็ขายหมดในเวลาอันรวดเร็ว เส้นทางได้แล้วเสร็จถึงเพชรบุรีในปีนั้น ในปีค.ศ. 1907 รัฐบาลได้ตกลงกับรัฐบาลอังกฤษในมลายู เพื่อยอมให้ไทยขยายรางออกไปถึงสุดภาคใต้ของไทย

ทางรถไฟสายเหนือแล้วเสร็จเมื่อพ้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวในปี ค.ศ. 1921 ส่วนสายตะวันออกได้ออกไปถึงฉะเชิงเทรา ในปี ค.ศ. 1908 หนึ่งปีหลังจากฝรั่งเศสเข้ายึดครองแคว้นเสียมเรียบ และพระตะบอง เพื่อให้แผ่นดินไทยทางภาคตะวันออกอยู่รอดจากเงื้อมมือฝรั่งเศสจนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง และก่อนเกิดสงครามได้มีทางรถไฟแล้ว 3,080 กม. ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ขยายรางออกไปถึงอุบลราชธานีและอุดรธานี

นโยบายยุทธศาสตร์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้
ยังผลให้บริเวณที่ราบสูงโคราชติดต่อกับบางกอกได้สะดวก เมื่อรวมถึงภาคตะวันออกด้วยแล้วนับว่ารถไฟไทยในขณะนั้นเป็นกลจักรสำคัญที่สุดในการสร้างความ
มั่นคงให้ประเทศทางด้านตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งหมด และทำให้บาง
กอกได้กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและการขนส่งให้กับลาวและเขมร เพื่อใช้
ท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเปิดออกสู่การค้าทางทะเล บางกอกหรือกรุงเทพฯจึงเข้าสู่
ฐานะ “ประตูสู่อินโดจีน” เป็นครั้งแรกในช่วงนี้เอง การขนส่งทางถนนนั้นได้เป็น
ไปตามแผนรอง เพื่อที่จะนำสินค้าและคมนาคมเข้าสู่เส้นทางรถไฟหลักทั้งหมด
หาได้เป็นเช่นในปัจจุบันไม่ ประเทศไทยมีถนนรวมทั้งสิ้นประมาณ 49,000 กม.
เปรียบเทียบกับเส้นทางรถไฟเพียง 3,735 กม. จะเห็นได้ว่าในระยะเวลา 50 ปีที่
ผ่านมา ได้มีการขยายเส้นทางรถไฟเพิ่มขึ้นตามความเจริญของเศรษฐกิจและ
จำนวนประชากรของไทย

การขนส่งเพื่อการค้าในปัจจุบันในอินโดจีน

1. การขนส่งในเวียดนาม

ฮานอย เว้ และโฮจิมินห์ซิตี้ (ไซ่ง่อน) เป็นศูนย์กลางของการปกครอง
และการค้าของเวียดนามมาแต่เดิม เส้นทางคมนาคมทางบกและทางรถไฟ เพื่อ
กิจการต่าง ๆ ภายในประเทศ และเพื่อติดต่อกับต่างประเทศจึงเชื่อมประสาน
เมืองทั้งสามเข้าด้วยกัน โดยการริเริ่มของฝรั่งเศส เส้นทางรถไฟหลักยาวประมาณ
2,000 กม. ที่ Pual Doumer กำหนดขึ้น ถึงแม้ว่าจะไม่ได้ทันเกิดประโยชน์ให้กับ
รัฐบาลฝรั่งเศสมากนักแต่ได้ทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกิด
สงครามระหว่างสหรัฐฯ - เวียดนาม ในทศวรรษ 60' - 70' เส้นทางลำเลียงทาง
ทหารและการค้าติดต่อกับจีนได้แก่

- สายฮานอย - จิ่นกลางตอนใต้ (ลาวไซ, Lao Cai) ยาว 225 กม.
- สายฮานอย - จิ่นตอนใต้ (สายตะวันออกเฉียงเหนือ) ต่อกับกลางซอน
นานหนิง ยาว 131 กม.
- สายฮานอย - ท่าเรือไฮฟอง ยาว 65 กม.
- สายฮานอย - จิ่นห์ ยาว 265 กม. ซึ่งเชื่อมต่อกับเว้ และโฮจิมินห์
ซิตี้

การบูรณะเส้นทางรถไฟทรานส์อินโดจีนัวส์ (Transindochinois) มีมา
หลายครั้ง เมื่อ 1930' รถด่วนใช้เวลา 40.5 ชั่วโมง ระหว่างฮานอย - โฮจิมินห์ซิตี้
ด้วยความเร็วเฉลี่ย 43 กม./ชั่วโมง เมื่อสิ้นสุดสงครามกับสหรัฐอเมริกา เส้นทาง
สายนี้ถือว่าเป็นสัญลักษณ์ของบูรณภาพของเวียดนาม และได้เดินรถด่วนสาย
Thong Nhat (Reunification Train) เป็นปฐมฤกษ์เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 1976
ผ่านสะพาน 1,334 แห่ง ถ้ำ 27 ถ้ำ รวมทั้งหมด 158 สถานี เนื่องจากเส้นทางยัง
คงเป็นรางเดี่ยว ปริมาณรถไฟที่เพิ่มขึ้นต้องรอหลัก ทำให้แม้รถด่วนก็วิ่งช้าลง ใน
ปัจจุบันจะใช้เวลาประมาณ 52 - 58 ชั่วโมง ในขณะที่ท่าเรือเมืองไฮฟองและดานัง
ยังไม่ได้มีการบูรณะขุดลอกตะกอน กิจการการขนส่งทางเรือส่วนใหญ่จึงต้องผ่าน
เมืองโฮจิมินห์ซิตี้ จึงทำให้เส้นทางรถไฟมีความสำคัญยิ่งขึ้น

เส้นทางคมนาคมทางถนนยังไม่ดีเท่าที่ควรคงสภาพที่กล่าวไว้แล้วใน
เรื่องการขนส่งทางบก ทางสายดานัง - เว้ - สุวรรณเขต ใช้งานได้เพื่อติดต่อกับ
ประเทศไทย แต่ยังไม่เป็นที่นิยมทั้งที่มีความต้องการขนส่งผ่านแดนลาวจากผู้ลง
ทุนของไทยในเวียดนาม เพื่อการขนส่งอาหารทะเลและอาหารสัตว์ สถานีบริการ
น้ำมันยังมีน้อยมาก ปตท. เพิ่งจะได้สัมปทานในการตั้งสถานีบริการน้ำมันเมื่อ
เดือนสิงหาคม 2535 ซึ่งเป็นที่คาดหวังว่าการขนส่งต่อเนื่องทางบกที่ดีขึ้นจะทำให้
เกิดการขยายตัวด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ปัจจุบันมีบริษัท Mitsui
O.S.K. Line, RCL, Evergreen ฯลฯ จัดการขนส่งในโฮจิมินห์ซิตี้ด้วย

2. การขนส่งในกัมพูชา

ในปัจจุบันกัมพูชาอยู่ภายใต้การดูแลของ UNTAC (The United Nations Transitional Authority in Cambodia) จนกว่าจะมีการเลือกตั้งทั่วไปเพื่อจัดตั้งรัฐบาลในเดือนพฤษภาคม 2536 มีเจ้าหน้าที่พลเรือนและทหารของสหประชาชาติอยู่ในกัมพูชาแล้วประมาณ 20,000 คน โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่กรุงพนมเปญ การปรับปรุงสภาพการขนส่งทางบกเป็นความจำเป็นเร่งด่วน เพื่อเคลื่อนย้ายผู้พลพชาเขมร 350,000 คน จากประเทศไทยกลับสู่ภูมิลำเนา จัดการด้านการประกอบสัมมาชีพ สร้างสันติภาพและความสงบเพื่อให้มีการเลือกตั้ง

เส้นทางรถไฟในกัมพูชามีความยาวทั้งสิ้น 640 กม. ขนาดความกว้างของราง 1 เมตร และเป็นรางเดี่ยวโดยตลอด ทางสายตะวันตกเฉียงเหนือ พนมเปญ - เพอส์ต (Pursat) 165 กม. พระตะบอง 274 กม.-ปอยเปต 382 กม. ประสานกับทางรถไฟของไทยที่รัฐประเทศ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมตามชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกของไทย พัทยา ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง กรุงเทพฯอยู่ห่างจากชายแดนเขมรที่รัฐประเทศเพียง 264 กม. และทางรถไฟถึงพนมเปญมีระยะห่าง 646 กม. ทางรถไฟสายตะวันตกเฉียงใต้ของกัมพูชาสร้างเสร็จเมื่อปี ค.ศ. 1969 เพื่อเปิดออกสู่ทะเลที่ท่าเรือกัมปงสมเป็นระยะทาง 160 กม.

ถนนสายหลักที่กำลังมีการบูรณะคือ สายที่ 5 กองพันทหารช่างของไทยสังกัดสหประชาชาติได้ทำการกู้กับระเบิดและบูรณะทางเริ่มจากปอยเปต ทางสายนี้ผ่านศรีโสภณแล้วแยกออกเป็นสอง สายที่ 5 ขนานกับรางรถไฟไปเพอส์ต ผ่านตอนใต้ของทะเลสาบกัมปงชนัง อุคงและรวมกับสายที่ 6 อีกก่อนเข้าสู่พนมเปญ ถนนสายที่ 6 เมื่อแยกจากสายที่ 5 ที่ศรีโสภณแล้วได้ตัดผ่านนครวัดและนครธม ผ่านตอนเหนือของทะเลสาบและเข้าสู่กรุงพนมเปญเช่นเดียวกับ

สายที่ 5 ภาคเหนือของประเทศไม่ได้รับความสนใจจากรัฐบาลต่าง ๆ เท่าที่ควร ถนนสายที่ 7 (ต่อกับสายที่ 13 ของลาว) ยังคงใช้การได้เพียงในฤดูแล้ง ทางด้านตะวันออก ถนนสายที่ 1 เป็นสายหลักติดต่อระหว่างพนมเปญและโฮจิมินห์ซิตี้ โดยจุดผ่านแดนที่มอไบ (Moc Bai) และถนนสายที่ 2 มีจุดผ่านแดนที่จันด็อก (Chan Doc) และฮาติ่น (Hatien) เลียบชายฝั่งทะเล

3. การขนส่งในลาว

ประเทศลาวมีพรมแดนติดต่อกับประเทศจีน ไทย กัมพูชา และเวียดนาม จึงอยู่ในสภาพที่ดีทางภูมิศาสตร์ที่จะทำการค้าและขนส่งสินค้าผ่านแดนให้ประเทศทั้ง 5 ในปัจจุบันลาวยังไม่มีทางการรถไฟ การขนส่งหลักเกือบทั้งหมดจึงต้องใช้ถนน ซึ่งส่วนใหญ่ได้สร้างขึ้นเมื่อตอนเป็นอาณานิคมของฝรั่งเศส ถนนสายหลักคือสายที่ 13 สร้างตามแนวยาวของประเทศจากปากมอญในภาคเหนือผ่านหลวงพระบาง กาสี วังเวียง โพนทอง นครเวียงจันทน์ ท่าบก ปากกระดิง บ้านลาว ซิโน ปากเซ โขง และเวียงคำ ติดต่อกับกัมพูชาที่ปากมอญ ถนนเชื่อมกับเส้นทางสายที่ 1 ซึ่งตัดตามแนวขวางของประเทศจากห้วยทราย (ต่อกับเชียงราย) ทางตะวันตกผ่านหลวงน้ำทา มีแยกสายที่ 3 สิ้น ๆ ต่อกับจีน ผ่านเมืองอุดมชัย มีแยกถนนสายที่ 4 ขึ้นเหนือสู่แขวงพงสาลี ผ่านปากมอญและไปบรรจบกับถนนสายที่ 6 ที่เมืองภูลาว จึงออกสู่เวียดนามได้ทางแขวงพงสาลี และแขวงซัมเหนือ ถนนสายที่ 9 ในแขวงสุวรรณเขต ตัดกับสายที่ 13 เป็นสายที่สั้นที่สุดจากพรมแดนไทยถึงเวียดนาม สามารถออกสู่เวห์และดานังได้ ถนนเหล่านี้เป็นถนนแก่รับการระบรทุกได้ต่ำยังไม่เหมาะสมกับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ลาวมีถนนทั้งสิ้น 13,100 กม. ประมาณ 19 % ที่ลาดยาง ที่เหลือเป็นถนนผิวดิน/ลูกรัง ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรมมาก เป็นปัญหาอุปสรรคสำคัญในการคมนาคมและการขนส่งเพื่อการค้า เนื่องจากไม่มีทางรถไฟและการพัฒนา

แม่น้ำโขงเพื่อการขนส่งยังมีปัญหาอีกหลายจุด การขนส่งหลักจึงใช้ถนน ในปี 2534 สินค้า 91% (ตัน-กม.) และผู้โดยสาร 95% (ผู้โดยสาร/กม.) ต้องใช้ถนน

โครงการลงทุนจากภาครัฐ (Public Investment Program, PIP) ได้กำหนดงบประมาณ US\$ 725 ล้าน สำหรับการพัฒนาประเทศ ภาคการขนส่งได้รับไป 38 % คิดเป็น US\$ 275 ล้านในแผน 1991-1995 สำหรับการลงทุนสร้างและบูรณะถนน US\$ 23.2 ล้านเพื่อการซ่อม เนื่องจากไทยเป็นผู้นำในการลงทุนในลาว (ในปี 1988-91 ไทยมีโครงการลงทุนทั้งสิ้น 76 โครงการ คิดเป็นมูลค่า US\$ 125.7 ล้าน จากการลงทุนต่างชาติในลาวทั้งสิ้น 183 โครงการ รวม US\$ 269.4 ล้าน) ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนของไทยจึงควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาคมนาคมทางบกในลาว

ถนนหลักสายที่ 13 ความยาว 1,370 กม. เข้าข่ายโครงการเร่งด่วนเนื่องจากการเชื่อมประสานกับถนนสายที่ 1 ติดต่อกับทั้งเมืองคุนหมิงในประเทศจีนและฮานอยที่ปากมอญ ในบริเวณที่ราบสูงทุ่งไหหินและต่อกับเมืองโขงที่พรมแดนเขมรดั้งที่กล่าวมาแล้ว ถนนสายที่ 1 นั้นรัฐบาลจีนได้เข้ามาสร้างให้ในช่วง 1980 ตอนปลาย และขณะนี้จีนได้เข้ามารับเหมาสร้างทางช่วงระหว่างปากกระดิ่ง บ้านลาว และสุวรรณเขตตามโครงการ International Development Assistance (IDA) ของธนาคารโลก คิดเป็นมูลค่าการลงทุน US\$ 45 ล้าน ธนาคาร ADB ให้กู้ใน 2 ช่วง คือ หลวงพระบาง - เวียงจันทน์ (230 กม., US\$ 30 ล้าน) และหลวงพระบาง - ปากมอญ (116 กม., US\$ 24 ล้าน) การคมนาคมในช่วงสำคัญระหว่างหลวงพระบาง - เวียงจันทน์ ยังคงไม่สะดวกในฤดูฝนอาจใช้เวลา 4-5 วัน และเป็นอุปสรรคอย่างยิ่งในการขนอุปกรณ์หนัก เพื่อการลงทุนภาคอุตสาหกรรม อีกทั้งรถบรรทุกก็เป็นรถเก่าจากค่ายสังคมนิยม ซึ่งต้องนำไปซ่อมที่เวียดนามเมื่อมีโอกาสหรือหาอะไหล่จากเวียดนามทั้งหมด ถนนสายที่ 9 อาจได้รับความช่วยเหลือจากเวียดนามเพื่อให้การคมนาคมขนส่งออกสู่ทะเลที่ท่าเวียดานังสะดวกขึ้น และรัฐบาลเวียดนามได้

ยกท่าเรือให้ลาวแล้ว 1 ท่า ในขณะนี้ถนนสายนี้ใช้ได้ตลอดปีแล้ว ถนนสายที่ 7 ภูไท - โพนสวรรค์ ต่อเวียดนามจะปรับผิวและลาดยาง ส่วนสายที่ 8 นั้นกำลังซ่อมเป็นช่วง ๆ และยังขาดสะพานอีกหลายแห่ง

เส้นทางขนส่งสินค้าที่สะดวกที่สุดในขณะนี้ของลาวจึงยังคงต้องผ่านภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงระหว่างหนองคาย - เวียงจันทน์ ซึ่งสร้างแล้วเสร็จในเดือนเมษายน 2537 ด้วยเงินลงทุนก่อสร้างของรัฐบาลออสเตรเลียประมาณ US\$ 30 ล้าน ทำให้การขนส่งทางถนนและทางรถไฟดีขึ้น อย่างไรก็ตามยังไม่มีแผนการลงทุนต่อรางรถไฟจากหนองคายเข้าสู่นครเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นระยะทางเพียง 20 กม.

ธนาคาร ADB ได้ประมาณว่ารายได้จากการขนส่งในลาวทั้งหมดตกอยู่ปีละ US\$ 11.5 ล้าน ประมาณ US\$ 10 ล้าน ก่อให้เกิดรายจ่ายกับภาคของรัฐ ซึ่งก็ใกล้เคียงกับตัวเลขของบริษัทขนส่งลาว ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจเพิ่งจดทะเบียนดำเนินงานใหม่ รัฐบาลลาวถือหุ้น 48% ให้เอกชนเป็นผู้บริหาร ทั้งนี้เป็นไปตามแผนเศรษฐกิจเสรี ในปัจจุบันลาวมีรถบรรทุกทั้งหมดประมาณ 8,000 คัน ทำการขนส่งปีละ 230 ล้านตัน-กม. ในอัตราค่าภาระเฉลี่ย 1.275 บาท/ตัน-กม. และมีรถโดยสารประมาณ 2,000 คัน ทำการรับส่งผู้โดยสาร 200 ล้านผู้โดยสาร-กม. ด้วยอัตราค่าโดยสารเฉลี่ย 0.25 บาท/ที่นั่ง-กม. ดังที่กล่าวไว้แล้วการซ่อมบำรุงยังมีปัญหาและอุปสรรคมาก ทั้งในด้านอะไหล่ อุปกรณ์ และช่างฝีมือแรงงานที่จะทำงานซ่อม

ปัญหาการสื่อสารทางโทรศัพท์ระหว่างลาวกับต่างประเทศก็เป็นอุปสรรคสำคัญในการดำเนินงานธุรกิจและอุตสาหกรรม การสื่อสารทางโทรศัพท์ทั้งหมดต้องผ่านโอเปอเรเตอร์ที่ศูนย์ในนครเวียงจันทน์ และไม่สามารถติดต่อโดยตรงผ่าน IDD (International Direct Dialing) ได้ เวียงจันทน์มีคู่สายกับไทย 14 คู่สาย

การติดต่อกับประเทศอื่นต้องผ่านศูนย์เพื่อส่งต่อยังดาวเทียมที่เมืองซิดนีย์
ออสเตรเลียซึ่งมีอยู่ 7 คู่สาย (Australia International Gateway) และมีสายตรงกับ
ฮานอยและมอสโคว์อีกแห่งละสายเท่านั้น

ข้อพึงพิจารณาด้านสภาพแวดล้อมสำหรับการพัฒนาท่าเรือ

รองศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ

ส่วนที่ 1 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีต่อการพัฒนาท่าเรือ

1 คำนำ

จากประสบการณ์ที่ผ่านมาของธนาคารโลกได้แสดงให้เห็นว่าการ
พัฒนาท่าเรือนั้นส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง เพราะโดยปกติงานด้าน
การเดินเรือเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมในหลายด้าน ซึ่งถ้ากระทบ
ต่อด้านใดด้านหนึ่งแล้วก็จะส่งผลกระทบต่อด้านอื่น ๆ ด้วย จากเหตุผลดังกล่าวนี้จึงได้มี
การจัดทำเอกสารเชิงเทคนิคฉบับนี้ขึ้น เพื่อที่จะให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ของ
ธนาคารโลกในการดำเนินการตั้งวงเงินกู้ยืมเพื่อการพัฒนาท่าเรือ อีกทั้งยังช่วย
คณะผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของท่าเรือและการท่าเรือในประเทศด้อยพัฒนาให้หัน
มาสนใจให้ความร่วมมือในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ธนาคารโลกมีประสบการณ์ที่แสดงให้เห็นว่ามี
ความตั้งใจที่จะทำโครงการด้านสิ่งแวดล้อม ในการพัฒนาท่าเรือนั้นจำเป็นจะต้อง
มีการจัดการทรัพยากรธรรมชาติที่เหมาะสม โดยเฉพาะทรัพยากรที่มีการเกิดขึ้น
ใหม่ได้ ซึ่งรวมไปถึงทรัพยากรที่มีชีวิต ได้แก่ พืช สัตว์ สัตว์น้ำ และ

เรียบเรียงจาก Environmental Considerations for Port and Harbour Developments โดย John D. Davis & Scott
Macnight, World Bank Technical Paper No. 126, Transport and the Environment Series, 1990 โดย รศ.ดร.กมลชนก
สุทธิวาหนฤพุมิ สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ห้องสมุด สถาบันพาณิชยนาวิ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย