

1. ความเป็นมา

1.1 แผนการปฏิบัติงานของ สพพ. (Action Plan) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 กำหนดให้สำนักบริหารโครงการ (สบค.) ดำเนินกิจกรรมสำรวจศักยภาพทางเศรษฐกิจตามแนว GMS Corridor ร่วมกับภาคเอกชนไทยและ/หรือหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการปฏิบัติงานของ สพพ. เกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต

1.2 สบค. ได้พิจารณาเส้นทาง R12 เป็นเส้นทางในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ที่เชื่อมต่อกับประเทศไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ที่มีศักยภาพในการพัฒนาทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

2. ผลการดำเนินงาน

2.1 สบค. ได้กำหนดเส้นทางเพื่อการสำรวจที่กล่าว ตามเส้นทาง จ.นครพนม (ไทย)-ท่าแขก/นาพาว (สปป.ลาว) - จาลอ/ฮานอย (เวียดนาม) ระหว่างวันที่ 11-14 กรกฎาคม 2559

2.2 สบค. ได้เรียนเชิญหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเดินทางสำรวจที่กล่าว มีผู้เข้าร่วมเดินทางทั้งสิ้น จำนวน 17 คน ประกอบด้วย ผู้แทนจาก สพพ. จำนวน 5 คน และผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ จำนวน 12 คน 8 หน่วยงาน ได้แก่ กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ศูนย์อาเซียน สำนักศึกษาทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี สภาหอการค้าไทย และ Japan International Cooperation Agency (JICA)

2.3 การดำเนินกิจกรรม

2.3.1 การสำรวจเส้นทาง

- เส้นทาง R12 ตั้งแต่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 จนถึงด่านศุลกากรนาพาว (Na Pao) สปป.ลาว เป็นถนน 2 ช่องทางตลอดเส้นทาง บางช่วงไม่มีไหล่ทาง ผิวถนนค่อนข้างขรุขระ เนื่องจากเป็นเส้นทางขนส่งสินค้า มีรถบรรทุกสัญจรเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะบริเวณชายแดน สปป.ลาว กับเวียดนาม ซึ่งเป็นถนน 2 ช่องทางในหุบเขาซึ่งมีความลาดชันมาก หากรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งสวนกันจะค่อนข้างอันตราย

- เส้นทาง AH131 ตั้งแต่ด่านศุลกากร Cha Lo เวียดนาม จนถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษ Vung Ang ส่วนใหญ่เป็นถนน 2 ช่องทางที่มีไหล่ทาง ผิวถนนเรียบ

- เส้นทาง AH1 ตั้งแต่เขตเศรษฐกิจพิเศษ Vung Ang จนถึง กรุง Hanoi มีถนนรูปแบบ 2 ช่องทาง และ 4 ช่องทาง ส่วนใหญ่มีไหล่ทาง ผิวถนนค่อนข้างเรียบไม่เป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนที่อยู่ในย่านชุมชนมีเสาไฟฟ้าและทางระบายน้ำ การจราจรคับคั่งมากบริเวณที่ผ่านชุมชน

2.3.2 การประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- ด่านศุลกากรนครพนม

ด่านศุลกากรนครพนม ตั้งขึ้นตามกฎหมายกระทรวงการคลัง เมื่อปี พ.ศ. 2481 เป็นด่านศุลกากรทางบกอยู่ติดเขตแดนกับ สปป.ลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน ระยะทางประมาณ 174 กิโลเมตร อยู่ตรงข้ามกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว มีเขตพื้นที่รับผิดชอบในจังหวัดสกลนคร มีจุดผ่านแดนถาวรจำนวน 2 จุด คือ สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) และท่าเทียบเรือการท่องเที่ยวเทศบาลเมืองนครพนม และมีจุดผ่อนปรน 4 จุด คือ จุดผ่อนปรนอำเภอบ้านแพง จุดผ่อนปรนอำเภอน้ำอูเทิน จุดผ่อนปรนบ้านนาหว้า

อำเภอเมืองนครพนม และจุดผ่อนปรน อำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม โดยมีภารกิจ และปฏิบัติตามระเบียบกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่น ตามนโยบายส่งเสริมการส่งออก ทั้งนี้ มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ด้านศุลกากร นครพนมในช่วงเวลา 1 ตุลาคม 2558 - 30 มิถุนายน 2559 มีรายละเอียด ดังนี้

มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)		รายละเอียด
การค้ารวม	83,293.15	ไทยได้ดุลการค้า 11,170.819 ล้านบาท
สินค้านำเข้า	36,061.16	สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องรับ-ส่งวิทยุ โทรศัพท์พร้อมอุปกรณ์ ครบชุด คอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ครบชุด แท็บเล็ต และพลังงานไฟฟ้า
สินค้าส่งออก	47,231.99	สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ หน่วยประมวลผลข้อมูล เครื่องดื่มชูกำลัง และผลไม้สด

- หอการค้าแขวงคำม่วน

แขวงคำม่วนตั้งอยู่ภาคกลางของ สปป.ลาว มีเนื้อที่ 16,315 ตารางกิโลเมตร มีเขตการปกครองทั้งหมด 10 เมือง 582 หมู่บ้าน แขวงคำม่วนมีทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญคือ ป่าไม้ เหมืองแร่ พลังงาน และเส้นทางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างสามประเทศ คือ ไทย (นครพนม)-แขวงคำม่วน (สปป.ลาว)-เวียดนาม

ในปี พ.ศ. 2557-2558 สภาพเศรษฐกิจของแขวงคำม่วนมีการขยายตัวร้อยละ 8.13 มีมูลค่ารวมรวมผลิตภัณฑ์ภายในเพิ่มขึ้นร้อยละ 47 จากปี พ.ศ. 2556-2557 ประชากรในแขวงคำม่วนมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวที่ 1,890 เหรียญสหรัฐ/ปี แขวงคำม่วนมีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกกับประเทศต่างๆ ดังนี้

ลำดับ	มูลค่าการค้า (ล้านเหรียญสหรัฐ)			
	การนำเข้า		การส่งออก	
1	ไทย	142.00	จีน	99.39
2	เวียดนาม	138.00	เวียดนาม	55.10
3	อื่นๆ	18.79	ไทย	23.40
4			อื่นๆ	26.77
รวม		298.79		204.66

สภาพการลงทุนในแขวงคำม่วน ประกอบด้วย การลงทุนภายในประเทศมี 4,792 ราย และมีการลงทุนจากต่างประเทศ 130 ราย แบ่งเป็นประเทศไทย 36 ราย และเวียดนาม 25 ราย และประเทศอื่นๆ 69 ราย โดยมีหน่วยงานภาครัฐของแขวงคำม่วนเป็นผู้กำกับดูแลนักลงทุน แขวงคำม่วนได้กำหนดทิศทางการค้า และการลงทุนระหว่างปี ค.ศ. 2015-2020 โดยรัฐบาลกลางได้รับรองแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยจะลงทุนในด้านพัฒนาเส้นทางภายในแขวง จำนวน 9 โครงการ อุตสาหกรรมเหมืองแร่และไฟฟ้า 4 โครงการ และโครงการด้านกิจกรรม 5 โครงการ

- โรงงานซีเมนต์คำม่วน (KCL)

บริษัท SCG มีนโยบายที่จะเติบโตอย่างยั่งยืนในการพัฒนาอาเซียน โดยการนำความเจริญและยั่งยืนสู่ชุมชน หลังจากการสำรวจแหล่งทรัพยากรที่เหมาะสมแล้ว จึงได้ขอสัมปทานก่อสร้างโรงงานซีเมนต์คำม่วน (KCL) ซึ่งจะผลิตปูนซีเมนต์เทาขึ้น ในเมืองมหาไซ แขวงคำม่วน เมื่อต้นปี พ.ศ. 2557 คาดว่าจะก่อสร้างโรงงานแล้วเสร็จในปลายปี พ.ศ. 2559 และเริ่มผลิตสินค้าออกจำหน่ายได้ประมาณต้นปี พ.ศ. 2560 สำหรับสิทธิพิเศษที่ได้รับ เช่น ช่วงก่อสร้างโรงงาน จะได้รับยกเว้นอากรวัตถุดิบและเครื่องจักร ส่วนช่วงการผลิตจะได้รับยกเว้นภาษีนำเข้าถ่านหินและอะไหล่เครื่องจักร เป็นต้น ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาเกี่ยวกับประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ มีความกังวลว่าจะเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม KCL จึงเน้นการทำ CSR

เช่น สนับสนุนเงินส่งเสริมร่วมกับกองทุนพัฒนาของท้องถิ่น ตามเงื่อนไข EIA สร้างงานให้กับคนในชุมชนโดยใช้แรงงานท้องถิ่น และมีการส่งมอบรถที่โรงงาน SCG ในประเทศไทย มี SCG Lab คอยตรวจสอบระดับมลพิษ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อทางธรรมชาติจนเป็นอันตรายต่อชุมชน นอกจากนี้ยังมีการมอบทุนการศึกษา สนับสนุนอุปกรณ์กีฬา สร้างสถานที่สำหรับบำบัดผู้ติดยาเสพติด สนับสนุนการก่อสร้างสถานที่ราชการ เป็นต้น

- เขตเศรษฐกิจพิเศษ Vung Ang

ท่าเรือ Vung Ang ตั้งอยู่ในจังหวัด Ha Tinh ภาคกลางตอนบนของเวียดนาม เป็นท่าเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษสำหรับอุตสาหกรรมท่าเรือดังกล่าว เป็นการร่วมทุนกันระหว่างเวียดนามร้อยละ 80 และ สปป.ลาว ร้อยละ 20 ในเขตท่าเรือ ประกอบด้วย ท่าเรือ Vung Ang จำนวน 2 ท่าเทียบเรือ สามารถรองรับสินค้าทั่วไป 75,000 ตัน และสินค้าประเภทเปลือกไม้ 100,000 ตัน และท่าเรือ Xuan Hai รองรับสินค้าได้น้อยกว่า 2000 ตัน เมื่อปี ค.ศ. 2015 ท่าเรือ Vung Ang มีสินค้าส่งผ่านท่าเรือรวม 2,708,930 ตัน แบ่งเป็นจำนวนสินค้าส่งออก 1,280,551 ตัน สินค้านำเข้า 721,450 ตัน โดยเป็นสินค้าภายในเวียดนาม 140,889 ตัน และเป็นสินค้าจาก สปป.ลาว 566,040 ตัน โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นแร่ธรรมชาติ การให้บริการท่าเรือ Vung Ang ประกอบด้วย การควบคุม และบริหารจัดการสินค้า ทั้งในด้านการจัดการพื้นที่ การตรวจนับสินค้า การบริการด้านเอกสาร การตรวจปล่อยสินค้า การขนส่งจากท่าเรือไปยังด่านชายแดน เป็นต้น

- สภาพประชาชนจังหวัด Thanh Hoa และเยี่ยมชมโรงพยาบาลสตรีจังหวัด Thanh Hoa

จังหวัด Thanh Hoa เป็นจังหวัดที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อการลงทุน เช่น ถนน รถไฟ ท่าเรือน้ำลึก (Nghi Son Seaport) และสนามบินภายในประเทศ (Tho Xuan Airport) มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ 4 แห่ง ได้แก่ Lam Son Sao Vang Industry Zone, Bim Son Industry Zone, Nghi Son Economic Zone, Sam Son Town) สินค้าส่งออกของจังหวัด Thanh Hoa ได้แก่ สิ่งทอและผ้าฝ้าย สินค้านำเข้า ได้แก่ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนอุปกรณ์เครื่องไฟฟ้า ชิ้นส่วนอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และเครื่องจักรกล เป็นต้น นอกจากนี้ จังหวัด Thanh Hoa มีความสัมพันธ์เป็นเมืองพี่เมืองน้องกับจังหวัด Houaphan สปป.ลาว เมือง Seongnam เกาหลีใต้ และเมือง Mittelsachsen เยอรมัน ด้วย

สำหรับโครงการโรงพยาบาลสตรี จังหวัด Thanh Hoa รองประธานสภาประชาชนฯ ยืนยันว่าทางจังหวัด มีความต้องการขอรับความช่วยเหลือจาก สฟพ. เป็นอย่างมาก เนื่องจากปัจจุบันอัตราการเสียชีวิตของผู้มาใช้บริการยังอยู่ในระดับสูง รวมถึงอัตราการรอดชีวิตของเด็กแรกเกิดด้วย จึงขอให้ สฟพ. พิจารณาให้ความช่วยเหลือโครงการที่กล่าวเป็นกรณีพิเศษด้วย

2.4 ข้อคิดเห็นของ สฟพ.

2.4.1 ด้านศักยภาพด้านต่างๆ ของเส้นทาง R12

- การเชื่อมโยงถนนหมายเลข 12 (R 12) มีความสำคัญเป็นอย่างมากในระดับอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากเป็นถนนที่มีการเชื่อมโยงผ่านเมืองสำคัญของทั้งสามประเทศ คือ จ.นครพนม ประเทศไทย- แขวงคำม่วน สปป.ลาว-กรุงฮานอย เวียดนาม ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญในการขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม เส้นทาง R12 ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน จะทำให้สามารถดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศได้

- เส้นทาง R12 มีศักยภาพในการพัฒนาการลงทุน เนื่องจากแขวงคำม่วนมีทรัพยากรธรรมชาติที่ยังอุดมสมบูรณ์ทั้งเหมืองแร่ ป่าไม้ เกษตรกรรม และพลังงาน จึงมีศักยภาพในการดึงดูดนักลงทุนทั้งไทย สปป.ลาว และต่างประเทศให้ลงทุนในแขวงคำม่วน จากการสำรวจพบว่า ขณะนี้เริ่มมีโครงการการลงทุนขนาดใหญ่ในแขวงคำม่วนบ้างแล้ว เช่น โรงงานซีเมนต์คำม่วน (KCL) โรงงานผลิตปูนซีเมนต์เทา เชื้อนน้ำเทิน 2 เป็นโรงไฟฟ้าพลังน้ำ เป็นต้น นอกจากนี้ เส้นทาง R12 ยังเชื่อมโยงจากแขวงคำม่วนไปยังท่าเรือ Vung Ang ในเวียดนาม ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งที่มีระยะทางสั้นที่สุด ช่วยประหยัดเวลาและต้นทุนการขนส่งได้มาก ทั้งนี้ หากเส้นทาง R12 มีการพัฒนาจะเกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และการสร้างงานในชุมชน ซึ่งก็จะเป็นการช่วยยกระดับความเป็นอยู่ของประชากรในพื้นที่ด้วย

- ท่าเรือเศรษฐกิจ Vung Ang อยู่ในเขตเศรษฐกิจ Vung Ang (Vung Ang Economic Zone) ตั้งอยู่ในจังหวัด Ha Tinh เป็นท่าเรือหลักที่ใช้ขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อกระจายสินค้าในเวียดนามและขนส่งสินค้าทาง R12 ไปยัง สปป.ลาว ด้วย ท่าเรือแห่งนี้มีศักยภาพที่จะพัฒนาให้เป็นท่าเรือที่สำคัญต่อไปในอนาคตได้ หากได้รับความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น JICA และ สพพ. ในด้านการบริหารจัดการตลอดจนเทคโนโลยีด้านการขนส่ง จะสามารถพัฒนาศักยภาพของท่าเรือแห่งนี้ให้สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

- สำหรับด้านการท่องเที่ยว เส้นทาง R12 ใน สปป.ลาว มีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวตามธรรมชาติ และวิถีชีวิตของชุมชน ซึ่งอาจจะยังไม่เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั่วไปมากนัก แต่หากมีการลงทุนและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร จุดบริการพักรถ ห้องน้ำ รวมถึงห้างสรรพสินค้าที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ ก็จะทำให้การท่องเที่ยวในเส้นทางนี้ได้รับความนิยมมากขึ้น

2.4.2 อุปสรรคในการพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R12

- เส้นทาง R12 ใน สปป.ลาว มีระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร สภาพถนนช่วงด่านท่าแขก-ด่านนาพาว สปป.ลาว เป็นเส้นทาง 2 ช่องจราจร มีผิวถนนเป็น Double Surface Treatment (DBST) ตลอดเส้นทางสภาพผิวถนนมีความเสียหายบางส่วน เครื่องหมายจราจรบนผิวทางได้รับความเสียหาย และจางหายเป็นส่วนใหญ่เนื่องจากการสัญจร และการใช้งานของรถบรรทุกจากประเทศเวียดนามเป็นจำนวนมาก และยังมีจุดอับทางสายตา (Blind Spot) หลายจุด รวมถึงความกว้างของช่องจราจรโดยเฉพาะบริเวณสะพานมีความกว้างจำกัดจึงทำให้การเดินทางไม่คล่องตัว และในช่วง 18 กิโลเมตรก่อนถึงชายแดน สปป.ลาว กับเวียดนาม เป็นช่วงขึ้นเขาที่มีความอันตรายมาก เนื่องจากมีช่องจราจรที่แคบ และไม่มี Climbing Lane ให้กับรถบรรทุกที่เร็วกว่าได้แซง ซึ่งถนนช่วงดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุ และมีผู้เสียชีวิตบ่อยครั้ง หาก สปป.ลาว ได้รับการสนับสนุนให้ซ่อมแซมหรือพัฒนาเส้นทางนี้จะช่วยให้การขนส่งบนเส้นทาง R12 มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม สำหรับการปรับปรุงเส้นทาง R12 ในช่วง 18 กิโลเมตรก่อนถึงชายแดน สปป.ลาว กับเวียดนาม สปป.ลาว อยู่ระหว่างพิจารณาว่าจะปรับปรุงเส้นทาง R12 เดิม หรือจะพัฒนาเส้นทางใหม่ที่เป็นทางราบมากกว่าและได้มีการตัดทางลูกรังไว้แล้ว ซึ่งจะช่วยลดอันตรายและอุบัติเหตุจากการขับขึ้นทางลาดชันได้ และลดระยะทางได้ประมาณ 4 กิโลเมตร คือจากเส้นทางเดิมระยะทาง 18 กิโลเมตร เส้นทางใหม่ระยะทาง 14 กิโลเมตร ทั้งนี้ จะต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมที่อาจถูกทำลายจากการก่อสร้างเส้นทางใหม่ด้วย

- เส้นทาง R12 ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ เช่น โรงแรมที่พัก จุดจอดรถ-พักรถระหว่างทาง ร้านอาหาร สถานบริการน้ำมันที่ได้มาตรฐาน รวมถึงห้องน้ำที่สะอาดและถูกสุขอนามัย เพื่อรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวและรถบรรทุกสินค้าตลอดแนวเส้นทาง ดังนั้น ต้องผลักดันและสนับสนุนให้มีการลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและนักเดินทางบนเส้นทางนี้

- สำหรับการลงนามข้อตกลงการขนส่งข้ามพรมแดน (Cross Border Transport Agreement : CBTA) ระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนามนั้น ครอบคลุมเฉพาะเส้นทาง R9 (มุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต-เมืองดานัง) คือ รถทะเบียนไทยสามารถขับผ่านแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ไปถึงเมืองดานังเวียดนาม และในทางกลับกัน รถทะเบียนเวียดนามก็สามารถขับผ่านเส้นทางเดียวกันนี้เข้ามาถึง จ.นครพนมได้ แต่สำหรับเส้นทาง R12 นั้น จะมีเฉพาะรถทะเบียน สปป.ลาว เท่านั้น ที่สามารถขับเข้าไปในประเทศไทย และเวียดนามได้ เนื่องจาก สปป.ลาว ได้ลงนามใน Bilateral Agreement กับไทย 1 ฉบับ และกับเวียดนามอีก 1 ฉบับ ดังนั้น การขนส่งสินค้าในเส้นทาง R12 อาจจะต้องใช้รถทะเบียน สปป.ลาว เท่านั้น จึงจะสามารถผ่านเข้าออกด่านไทย/สปป.ลาว และด่าน สปป.ลาว/เวียดนามได้ ดังนั้น จึงควรผลักดันให้มีการเจรจาในระดับรัฐบาลเพื่อให้ CBTA ครอบคลุมไปถึง R12 ด้วย

- เส้นทาง R12 ไม่มีพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการตรวจสอบและกักกันโรคสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามารถระหว่างประเทศไทยและจีน ซึ่งเป็นเอกสารทางกฎหมายที่ช่วยให้การส่งออกผลไม้ไทยไปจีนเป็นไปอย่างมีมาตรฐานและสะดวกมากยิ่งขึ้น ปัจจุบัน ทางรัฐบาลจีน ยังไม่อนุญาตให้นำผลไม้ไทยที่ส่งผ่านเส้นทาง R12 เข้าประเทศจีนทางด้านผิงเสียง (Pingxiang) ซึ่งเป็นด่านสากลได้ ดังนั้น ผลไม้ไทยที่ถูกส่งทางเส้นทาง R12 จะถูกขายต่อให้เวียดนามก่อนที่จะเข้าสู่ประเทศจีนในฐานะสินค้าเวียดนามทางด้านผู้จ่าย (Puzhai Border Trade Point) ซึ่งเป็นจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนจีน-เวียดนาม ดังนั้น จึงควรผลักดันให้มีการเจรจาในระดับรัฐบาลเพื่อให้มีการลงนามในพิธีสารที่กล่าว สำหรับเส้นทาง R12 เพื่อให้การขนส่งผลไม้จากไทยไปจีนนั้นสามารถดำเนินการได้โดยง่ายและสะดวกมากยิ่งขึ้น

2.4.3 ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจากการพัฒนาเส้นทาง R12 ได้แก่

- เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-มณฑลกว่างสี (จีน)
- เพิ่มโอกาสการลงทุนของนักธุรกิจไทยในการลงทุนที่ สปป.ลาว และเวียดนามได้มากขึ้น
- สนับสนุนการส่งออกสินค้าไทยไปยังเมืองและประเทศต่างๆ ตามแนวเส้นทาง R12

ทั้งการค้าชายแดน (สปป.ลาว) และการค้าผ่านแดน (เวียดนามและจีนตอนใต้) ซึ่งมีความนิยมบริโภคสินค้าไทยเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว

- ส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของเกษตรกรไทย เนื่องจากทั้งเวียดนามและจีน นิยมบริโภคผลไม้ไทย และมีการขนส่งผ่านเส้นทาง R12 เป็นจำนวนมาก ถึงแม้จะต้องขายให้พ่อค้าคนกลางในเวียดนามก่อนที่จะเข้าสู่ประเทศจีนในฐานะสินค้าเวียดนามก็ตาม (รายละเอียดตามข้อ 2.4.2)

- ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวจังหวัดตามแนวชายแดนประเทศไทย เช่น จังหวัดนครพนม เนื่องจากประชาชน สปป.ลาว และเวียดนาม สามารถเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวทางรถยนต์ได้สะดวกมากขึ้น

2.4.4 ความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการฯ และประโยชน์ที่ได้รับ

สพพ. ดำเนินโครงการสำรวจศักยภาพเส้นทาง โดยเชิญหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นครั้งแรก ซึ่งนับเป็นโอกาสอันดีที่ได้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในมุมมองต่างๆ จากผู้แทนหน่วยงานที่เข้าร่วม ทำให้ได้รับความรู้และประสบการณ์ใหม่ๆ และได้มีโอกาสทำความรู้จักกับผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ซึ่งอาจเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของ สพพ. ในอนาคต

3. ข้อพิจารณา

เพื่อทราบ

มติที่ประชุม
