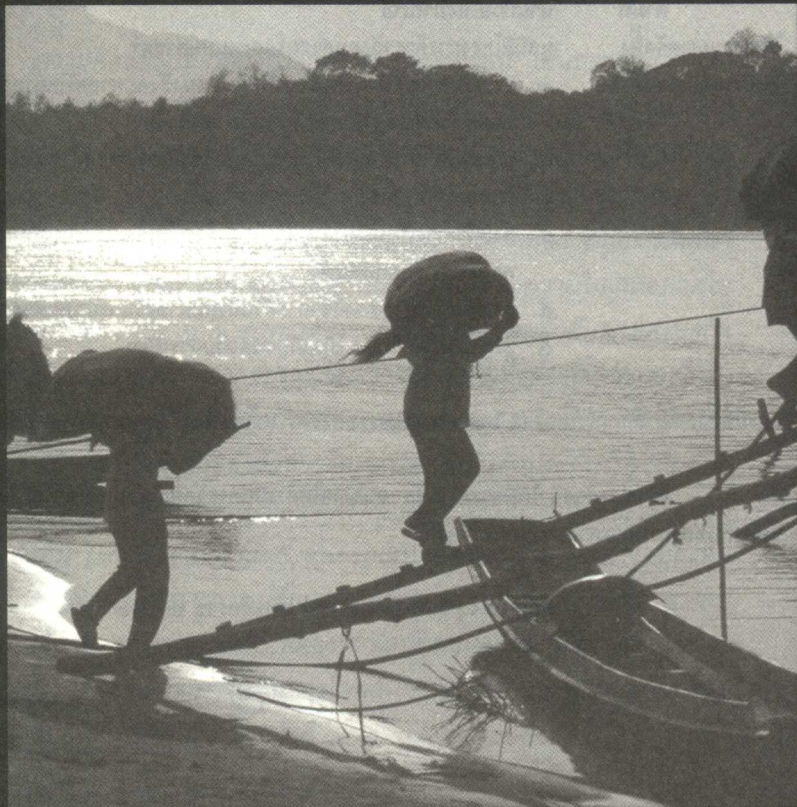


เอกสารสัมมนา แม่น้ำโขง หมายเลข 6

มุมมองอนุภาคลุ่มน้ำโขง เชิงประวัติศาสตร์และทางเศรษฐกิจ

ไชยันต์ รัชชกูล



น้ำโขง : วิกฤติ การพัฒนา และทางออก

The Mekong Basin : Crisis - Development - Alternatives

ณ ห้องประชุมโรงแรมรอยัลแม่โขง จ.หนองคาย

วันพุธที่ 25 - พฤหัสบดีที่ 26 มกราคม 2549

เลขอนุญาต ที่ ค. ๖/๒๕๑๙

เลขที่คำขอ ที่ ๖/๒๕๑๙

ใบอนุญาตจัดตั้งสมาคมหรือองค์การ

ตามที่
ได้ขออนุญาตจัดตั้ง
โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

นายบิวย อึ้งภากรณ์

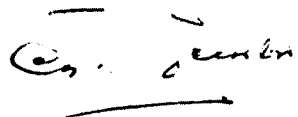
มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

๑. ส่งเสริมการจัดทำตำราภาษาไทยในแขนงสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ทั้งระดับมหาวิทยาลัย และก่อนมหาวิทยาลัย
๒. เผยแพร่ตำราของมูลนิธิในหมู่ผู้สอนวิชาสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ ที่วราชนานาจักร
๓. ส่งเสริมการเรียบเรียงงานวิจัย และตำราชั้นสูง และรวบรวมเอกสาร ทางวิชาการออกตีพิมพ์
๔. ส่งเสริมกิจกรรมทางวิชาการด้านสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์
๕. ไม่ทำการค้ากำไร และไม่เกี่ยวข้องกับการเมือง

และมีที่ตั้งสำนักงานแห่งใหญ่ ณ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร นั้น

กรมการศาสนาได้พิจารณาแล้ว อนุญาตให้ดำเนินการจัดตั้งได้ และขอให้ปฏิบัติตามคำ
ข้อบังคับของกรมการศาสนา โดยเคร่งครัด

อนุญาต ณ วันที่ ๒๒ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๙



(นายวัชร เยี่ยมโชติ)
อธิบดีกรมการศาสนา

มองอนาคตลุ่มน้ำโขงเชิงประวัติศาสตร์ และทางเศรษฐกิจ*

ไชนันต์ รัชชกุล

ความคิดและปรากฏการณ์เกี่ยวกับ "โลกาภิวัตน์" เป็นประเด็นถกเถียงมาอย่างต่อเนื่อง การก่อเกิดของอนุภูมิภาคแห่งลุ่มน้ำโขง (the Greater Mekong Sub-region หรือ GMS) ซึ่งถูกมองว่าเป็นโลกาภิวัตน์ในระดับภูมิภาคก็เช่นเดียวกัน ปรากฏการณ์นี้มีทั้งฝ่ายสนับสนุนและผู้ที่ตั้งข้อกังขา กลุ่มแรกมองว่า GMS คือเงื่อนไข หรือสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลง ที่เอื้อต่อโอกาสในการพัฒนา และขจัดความยากจน ส่วนกลุ่มหลังซึ่งให้ความสนใจต่อความไม่เสมอภาคในภูมิภาค วิเคราะห์วิจารณ์มาตรการต่างๆ ที่ใช้รัฐและพลังผลักดันทางเศรษฐกิจเป็นตัวนำ เนื่องจากเห็นว่าผลประโยชน์อาจจะไม่อยู่ในมือฝ่ายที่สมควรจะได้รับ แม้การคมนาคมจะเป็นเรื่องพึงปรารถนา แต่โดยตัวของมันเองอาจจะไม่เพียงพอที่จะเป็นดัชนีชี้ซึ่งพึงประสงค์แล้ว และอาจจะไม่มีหลักประกันว่าจะมีผลตกไปถึงคนยากจนได้ หากมิได้ให้ความสำคัญต่อการคมนาคมที่คำนึงถึงแง่มุมทางสังคม (socially-oriented transport) คำนะนำบางอย่างและรหัสพฤติกรรมสำหรับทิศทางการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเท่าเทียมกันยิ่งขึ้น อาจจะทำสำเร็จได้ด้วย "ฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์" ที่สนับสนุนแก่ผู้ด้อยโอกาส นโยบายเชื่อมประสานที่ริเริ่มและดำเนินการโดยสหภาพยุโรป อาจจะมีคุณค่าพอในการนำมาพิจารณาเกี่ยวกับ GMS

เกริ่นนำ

การคมนาคมไม่ใช่เป็นเพียงโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมที่แห่งหนึ่งเข้ากับแห่งอื่นๆ แต่เป็นการสร้างพื้นที่ใหม่ขึ้นมา เพราะเหตุนี้จึงปฏิบัติการอย่างประจวบกันภายใต้บริบททางเศรษฐกิจและการเมือง การสร้างการคมนาคมไม่ได้เป็นเรื่องที่จะพิจารณาเฉพาะหลักวิชาทางวิศวกรรม แต่เป็นสิ่งที่ต้อง

พิจารณาจากมุมมองทางสังคมด้วย การสร้างอนุภูมิภาคแห่งลำน้ำโขง (GMS)¹ คือกรณีหนึ่งที่ชี้ถึงประเด็นดังกล่าว ก่อนสงครามเย็นสิ้นสุด ความคิดที่ว่าทุกประเทศที่แตกต่างกันในระบบเศรษฐกิจและการเมืองจะรวมก่อตั้งเป็นหน่วยเดียวเป็นสิ่งที่ไม่เคยเกิดขึ้นแม้ในจินตนาการ มิพักจะพูดถึงความเป็นไปได้ในความเป็นจริง อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ตามมาภายหลังการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและอุดมการณ์ในภูมิภาค คือโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การคมนาคมที่ได้สร้างโยงใยระหว่างบรรดาประเทศต่างๆ ในภูมิภาคแม่น้ำโขง และส่งเสริมการแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจอย่างเห็นได้ชัด ดังความเปรียบที่ว่า "เปลี่ยนสนามรบให้เป็นสนามการค้า"

บทความนี้นำเอาแนววิเคราะห์แบบประวัติศาสตร์-สังคม มาใช้พิจารณาเรื่อง GMS ซึ่งรูปแบบทางกายภาพหลักวางอยู่บนโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมอย่างมีนัยสำคัญ หวังว่างานชิ้นนี้จะมีส่วนเสริมความพยายามในการทำความเข้าใจต่อบทบาทอันสำคัญยิ่งของการคมนาคม ที่มีต่อภูมิภาคที่ถูกสร้างขึ้นใหม่นี้ให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น

การเติบโตทางการผลิตและการค้ารวมถึงการสิ้นสุดของ "สงครามเย็น" ได้นำมาซึ่งองค์กรภูมิภาคหลายองค์กรที่ทำงานร่วมกับรัฐชาติ เช่น ASEAN² AFTA³ APEC⁴ IMT-GT⁵ BIMSTEC⁶ องค์กรเหล่านี้ตั้งขึ้นเพื่อทำให้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจะระหว่างประเทศเป็นรูปเป็นร่างขึ้น บางองค์กรเป็นองค์กรการค้า ในขณะที่บางองค์กรเกี่ยวข้องกับรูปแบบการรวมกลุ่มทางธุรกิจที่กว้างกว่านั้น องค์กรเหล่านี้มีรูปแบบที่แตกต่างกัน เช่น ความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ (เชื่อมระหว่างภาคใต้ของไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย หรือ IMT-GT Growth Triangle) ความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (เชื่อมภาคเหนือของไทย ลาว เมียนมาร์ และจีนตอนใต้) และความร่วมมือทางเศรษฐกิจห้าเหลี่ยมที่มีมาก่อนหน้านี้ (เชื่อมบังคลาเทศ อินเดีย เมียนมาร์ ศรีลังกา และประเทศไทย หรือ BIMST-EC) ในบรรดาการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเหล่านี้ บางกลุ่มก็จริงจังมากกว่าบางกลุ่ม อย่างไรก็ตาม รูปแบบหนึ่งที่สำคัญมากคือ เขตเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค (Subregional Econ Zone หรือ SREZ) หรือที่รู้จักกันดีว่าเป็น "เขตเติบโต" ความร่วมมือที่เป็นรูปเป็นร่างอย่างน่าสังเกตที่สุดในภาคพื้นทวีปใน

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้คือที่เราเรียกว่า ทกเหลี่ยมเศรษฐกิจในภูมิภาคหรือ "อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง"

ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียเล็งเห็นว่า โครงการ GMS จะนำโอกาสการพัฒนาและความมั่งคั่งมาสู่ทุกฝ่าย วิสัยทัศน์นี้พุ่งเป้าไปที่ภูมิหลังของศักยภาพด้านต่างๆ ในพื้นที่ ในแง่ภูมิศาสตร์ GMS ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 2.3 ล้านตารางกิโลเมตร ในด้านกำลังแรงงานและการผลิตก็ประกอบด้วยประชากรประมาณ 250 ล้านคน พร้อมด้วยผลผลิตมวลรวมทั้งสิ้นประมาณ 190 ล้านล้านดอลลาร์ในแง่ทรัพยากรธรรมชาติ GMS เต็มไปด้วยฐานทางกิจกรรมอันกว้างขวาง ตัวอย่างเช่น พืชผลหลากหลายพันธุ์ ป่าไม้ และการประมงแร่ธาตุ และแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยว ทั้งที่สร้างขึ้นและที่เป็นสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ ต่างก็เป็นแหล่งรายได้อันดับต้นๆ และที่มีปริมาณไม่น้อยคือน้ำจากแม่โขงและสาขาต่างๆของแม่โขง ซึ่งสามารถนำไปใช้ผลิต พลังงานพลังน้ำ และใช้เป็นเส้นทางคมนาคม

ตามข้อมูลของ ADB ใน 25 ปีข้างหน้า GMS จะได้รับเงิน 40 พันล้านดอลลาร์ เพื่อสนับสนุนโครงการ 100 โครงการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโครงการด้านการคมนาคม พลังงาน และการสื่อสารโทรคมนาคม แผนงานของ GMS ประกอบด้วย 3 ช่องทางหลักคือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความร่วมมือกันระหว่างประเทศ และการเสริมสร้างระบบรองรับ รวมทั้งพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และองค์กรต่างๆ ให้แข็งแกร่งยิ่งขึ้น ช่องทางเหล่านี้มีเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการค้า การลงทุน พัฒนาโอกาส เป็นทางออกให้กับประเด็นเกี่ยวกับการข้ามพรมแดน และอัตตประโยชน์ในการใช้ทรัพยากรที่มีร่วมกัน ท่ามกลางการอัดฉีดเงินอย่างหนักในทุกโครงการ การคมนาคมเป็นเรื่องที่โดดเด่นอย่างเห็นได้ชัด โดยมี 4 ส่วนย่อยภายใต้โครงการเกี่ยวกับการคมนาคม คือ ถนน ทางรถไฟ การคมนาคมทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งแต่ละประเภทล้วนมีโครงการย่อยมากมาย⁷ ไม่ว่าใครก็สามารถเห็นภาพได้เป็นอย่างดีว่า ด้วยจำนวนโครงการมากมายที่เห็นได้ชัด และการลงทุนร่วมจำนวนมหาศาลในโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคม จะทำให้ภูมิภาคพลิกผันเปลี่ยนแปลงไป เป็นไปได้ดีกว่าการติดต่อประสานระหว่างสมาชิกในประเทศ GMS จะประสบผลสำเร็จอย่างแน่นอน

เคยปรากฏมาก่อน ภาคส่วนคมนาคม (เช่นเดียวกับโทรคมนาคม) จะเป็นพลังเพื่อการบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรมที่สำคัญที่สุด GMS จึงอาจจะขับเคลื่อนสิ่งต่างๆไปข้างหน้าได้เป็นอย่างดี

หากเป็นดังที่คาด นำสงสัยว่าสิ่งต่างๆกำลังถูกเคลื่อนไปสู่จุดใด มีหลายคำถามที่นำคิดเกี่ยวกับการดำเนินการของ GMS โดยทั่วไป และในเรื่องการคมนาคมโดยเฉพาะ ในฐานะที่เป็นจุดใหญ่ใจกลางของ GMS คำถามเหล่านั้นได้แก่ GMS ซึ่งเป็นการจับกลุ่มกันในภูมิภาค กำลังเล่นบทบาทหนึ่ง ในโลกซึ่งได้ถูกเชื่อมเข้าและออกเป็นกลุ่มเป็นพวก เช่นเดียวกับที่องค์กรต่างๆอย่างสหภาพยุโรป (European Union) ข้อตกลงการค้าเสรีในอเมริกาเหนือ (North America Free Trade Agreement) ฯลฯ เป็นอยู่ใช่หรือไม่ GMS เป็นส่วนหนึ่งของความทะเยอทะยานโดยรวมในภูมิภาคของประเทศบางประเทศที่มีแรงกระตุ้นทางเศรษฐกิจ GMS เป็นเครื่องมือให้บางประเทศสะสมความมั่งคั่งจากการเอาเปรียบประเทศอื่นๆ หรือไม่ หรือว่า GMS จะสร้างโอกาสในการพัฒนาซึ่งจะนำไปสู่การบรรเทาภาวะยากจนและสร้างความรุ่งเรืองมั่งคั่งให้ทั้งภูมิภาคได้จริงตามที่บรรดาผู้สนับสนุนกล่าวอ้างบทความสั้นๆ นี้อาจจะไม่อยู่ในฐานะที่จะให้ข้อมูลที่ละเอียดพอที่จะจัดการกับคำถามต่างๆ ในเบื้องต้นอย่างน่าพึงพอใจได้ งานชิ้นนี้เพียงมุ่งหวังจะเสนอมุมมองทางประวัติศาสตร์-สังคมบางประการ เพื่อกระตุ้นการสืบค้นและการถกเถียงให้สืบเนื่องต่อไป บทความนี้แบ่งเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกเกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับ GMS และส่วนที่สอง คือหนทางใดที่ GMS ดำเนินไปสู่ส่วนแรกปูพื้นข้อมูลและวิเคราะห์ภูมิหลังเพื่อเข้าใจปัจจุบัน ส่วนที่สองเป็นการสะท้อนข้อสังเกตชวนคิดบางประการของคำถามที่ว่า "ความร่วมมือและบูรณาการ" (integration ประสาน หลอมรวม) ทางการคมนาคมจะสามารถนำไปสู่การลดความยากจนได้จริงหรือไม่? และ "GMS เพื่อใครกันแน่?"

GMS ในฐานะมโนทัศน์และความเป็นจริงที่สร้างขึ้น

พื้นที่(ทางสังคม)นี้เป็นนามธรรมอย่างหนึ่งหรือไม่? ใช่, แต่มันก็ "จริง" เช่นกัน ในแง่ที่นามธรรมต่างๆ ที่จับต้องได้ อย่างสินค้า และเงินตรา ก็เป็นจริง

แล้วมันจับต้องได้หรือไม่? ถูกต้อง, แม้จะไม่ใช่ในแง่ที่เป็นวัตถุหรือผลผลิตที่เห็นชัดเป็นตัวเป็นตน

Henry Lefebvre

มีความแตกต่างอย่างหนึ่งระหว่าง"พื้นที่" ตามความหมายของคำที่เฉพาะเจาะจงถึงภูมิศาสตร์ และในแง่ของการสร้างพื้นที่ ความหมายแรกเป็นเรื่องทางธรรมชาติ ขณะที่ความหมายที่สองเป็นเรื่องทางสังคมและประวัติศาสตร์ ซึ่งในที่นี้หมายถึงหน่วยทางสังคมหนึ่ง (จักรวรรดิ, เมือง หรือหมู่บ้านใดหมู่บ้านหนึ่ง) ได้กลายเป็นชุดของบรรดาเงื่อนไขหรือภาวะการณ์แบบใดแบบหนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ไม่จำเป็นที่หน่วยทางสังคมนี้จะถูกมองเช่นนี้มาก่อน การสร้าง GMS ขึ้นมา วางอยู่บนฐานทั้งสองของความคิดเกี่ยวกับภูมิศาสตร์ดังกล่าว ในทางหนึ่งก่อให้เกิดแนวคิดเรื่ององค์การแบบภูมิศาสตร์ตามธรรมชาติ และในอีกทางหนึ่ง ด้วยการสร้างสรรค์ขึ้น GMS ได้ก่อให้เกิดความเป็นจริงทางพื้นที่ชนิดหนึ่งขึ้นมา

อาณาบริเวณของแม่น้ำปกคลุมขอบเขตทางภูมิ-นิเวศน์ ซึ่งอยู่ ณ ที่นั้นเสมอมาในฐานะพื้นที่ทาง "ธรรมชาติ" แต่ไม่ใช่เช่นนั้นเสมอไป เมื่อมิติทางสังคมการเมือง และเศรษฐกิจของแม่น้ำได้ถูกรวมเข้าไปด้วย เมื่อนั้นมันอาจกลายเป็นภูมิประเทศใหม่ให้เราได้พูดถึง และมอบความหมายใหม่ๆ ให้ นั่นคือเมื่อใดก็ตามที่ระบบเศรษฐกิจ การเมืองที่แตกต่างกันของบรรดาประเทศในภูมิภาคไม่ถูกมองว่าเข้ากันไม่ได้ก็ติดต่อไป เมื่อนั้นมิติของภูมิศาสตร์ตามธรรมชาติก็จะยืนยันพื้นที่ถึงความเป็นพื้นที่ทาง "ธรรมชาติ" ของมันอีกครั้งหนึ่ง พูดอีกอย่างหนึ่งได้ว่าหน่วยทางธรรมชาติสามารถจะเป็น "ธรรมชาติ" ได้ก็ต่อเมื่อสิ่งที่ "ไม่ใช่ธรรมชาติ" ได้สูญสลายลงไป การจัดวางตำแหน่งทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมใหม่จะเริ่มแสดงบทบาทขึ้น พูดง่ายๆ คือภูมิภาคแม่น้ำโขงสามารถเป็นตัวเป็นตนได้เช่นที่เคยเป็นมา อย่างไรก็ตาม การขบคิดเพียงเล็กน้อย ก็อาจชี้ให้เห็นได้ว่าพื้นที่ทางธรรมชาติไม่ได้เป็นเรื่องทางธรรมชาติดังที่มันดูเหมือนจะเป็นการแยกแยะระหว่างแม่โขงที่เป็นแม่น้ำ และแม่โขงที่เป็นภูมิภาคจึงเป็นเรื่องที่ต้องกระทำ

เมื่อเป็นแม่น้ำ แม่โขงคือธรรมชาติเช่นเดียวกับสัจธรรมทางภูมิศาสตร์อื่นๆ แต่ในฐานะภูมิภาค แม่โขงเกี่ยวข้องกับคำถามเรื่องการลากเส้นแบ่งแยกแผนที่แสดงภูมิประเทศอาจเป็นสิ่งที่ดูเป็นธรรมชาติที่สุด แต่เมื่อขอบเขตถูกลากลงไป คำถามที่เกี่ยวข้องคือเรื่องการรวมเข้าไว้และการกันออกไปดินแดนของหน่วยใดก็ตาม (ไม่ว่าหน่วยนั้นจะเป็นภูมิภาคหรือรัฐ) สามารถถูกทำให้มีตัวตนโดยหนทางของการเบียดเสียดแย่งชิง เบียดขับ และการตั้งดูใจ ด้วยการบังคับและต่อต้าน เมื่อรัฐหนึ่งกันรั้ว มันได้สร้างเครื่องกีดขวางสำหรับรัฐอื่นเช่นกัน กล่าวอีกอย่างได้ว่า เมื่อใดที่เส้นเขตแดนถูกขีด มันได้สร้างสององคาพยพหรือมากกว่านั้นขึ้นมาในทันที สนธิสัญญาระหว่างฝรั่งเศสและผู้ปกครองของสยาม ได้รวมเอาอาณาบริเวณทางธรรมชาติเข้าไว้และกีดกันคนอื่นๆออกไปจากเขตแดน นี่เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการก่อเกิดลาวและสยาม (ซึ่งเปลี่ยนชื่อเป็นประเทศไทยในปี 1939) ในฐานะรัฐ-ชาติ

แม้ลักษณะทางธรรมชาติต่างๆ (เช่น เทือกเขา แม่น้ำ ช่องทางระหว่างเกาะต่างๆ) จะมีบทบาทในการแบ่งเขตแดน แต่ความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างหน่วยทางการเมืองต่างๆเป็นสิ่งที่เด็ดขาดมากกว่า ลักษณะทางธรรมชาติ อย่างน้ำโขงเอง ก็ไม่ใช่เส้นปักปันที่สม่าเสมอ หรือไม่ได้เป็นเส้นปักปันของประเทศที่เป็นสมาชิก GMS เสมอไป เป็นความจริงที่ว่า การนำแนวแม่น้ำโขงมาใช้แบ่งเขตแดน ได้ให้กำเนิดเขตแดนทางตะวันตกและตะวันออกของลาวและสยามทันที แต่ไม่จำเป็นว่าน้ำโขงจะทำหน้าที่เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศอื่นๆ มันไหลผ่านยูเนียนเข้าสู่ตอนเหนือของลาว และผ่านมาถึงกัมพูชา น้ำโขงซึ่งเป็นพื้นที่ทางธรรมชาติถูกตรึงอยู่ในความสัมพันธ์ทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม ในกระบวนการนี้ พื้นที่ทางธรรมชาตินี้ได้ถูกพลิกเข้าสู่พื้นที่ทางสังคม การเมือง

ในอดีต ความสนใจในน้ำโขงของพวกฝรั่งเศสดูเหมือนจะไม่ได้ถูกรอบงำโดยศักยภาพของทรัพยากรอันมากมายในบริเวณนี้ สิ่งที่เป็นความสนใจเฉพาะของฝรั่งเศสมากกว่าคือการค้ากับตะวันออกไกล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าไหมกับจีน เมื่ออังกฤษได้ครอบครองฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้แล้ว อีกเส้นทางหนึ่งที่เป็นไปได้ที่จะนำไปสู่จินตอนใต้ซึ่งรำลือกันถึงความมั่งคั่งคือทางลำ

น้ำโขง แต่การสำรวจในปี 1866-68 ได้เปิดเผยว่าแม่น้ำไม่ใช่ "ทางปุพรม" เช่นที่หวังไว้บางส่วนของการลำน้ำไม่สามารถแม้จะเดินเรือผ่าน ได้

ประวัติศาสตร์ของภาคพื้นทวีปในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงการก่อตัวของรัฐ (1870-1925) เต็มไปด้วยเรื่องราวการต่อสู้ทางการเมืองระหว่างอำนาจอาณานิคม(อังกฤษและฝรั่งเศส)และเมืองเล็กเมืองน้อยต่างๆ แม้เมื่อเร็ว ๆ นี้ ในช่วงเริ่มต้นศตวรรษที่ 20 ยังมีเกือบ 100 หน่วยทางการเมืองในพื้นที่ที่ประกอบกันเป็น GMS ปัจจุบัน ตัวอย่างเช่น หน่วยการเมืองอิสระและกึ่งอิสระมากกว่า 40 หน่วยดำรงอยู่ในพื้นที่ที่ทุกวันนี้กลายเป็นประเทศไทย สถานการณ์นี้เป็นเช่นเดียวกันในเมียนมาร์ ลาว และประเทศอื่นๆ เร็ว ๆ นี้หน่วยการเมืองเหล่านั้นยุบตัวลงเหลือเพียง 6 หน่วย แต่เขตแดนทางการเมืองในปัจจุบันก็พ้นไปจากการเป็นบางสิ่งของยุคสมัยที่พ้นไปแล้ว เร็ว ๆ นี้ การวิวาทแย่งชิงเขตแดนเกิดขึ้นทั่วไปในภูมิภาค ยิ่งไปกว่านั้น ไม่ใช่เรื่องที่เข้าใจไม่ได้ว่าหน่วยทางการเมืองใหม่ๆ อาจเกิดขึ้นได้อีก การสร้างเขตแดนและการเกิดดินแดนใหม่ เป็นเรื่องที่คุ้นเคยกันดีในประวัติศาสตร์ การสร้าง GMS จึงควรถูกมองตามแนวโน้ม

GMS ที่ถูกมองเป็นหน่วยทางภูมิศาสตร์ อันที่จริงแล้วคือการรวมตัวของหน่วยทางการเมืองต่างๆ มีหลายหนทางในการทำความเข้าใจ GMS แต่ละหนทางอาจจะมีข้อจำกัด แต่แต่ละหนทางก็อาจช่วยส่องทางให้แนวมองอื่นๆ ได้ GMS สามารถได้รับการพิจารณาด้วยสาขาวิชาและทฤษฎีที่แตกต่าง จากมโนทัศน์ทางประวัติศาสตร์ และเศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงแนวการพัฒนา โลกาภิวัตน์ การสะสมทุน) บทความนี้ไม่สามารถจัดการกับมุมมองทั้งหมดได้ ไม่ใช่เพราะเหตุผลเชิงพื้นที่ หากที่สำคัญยิ่งไปกว่านั้นคือ เพราะบางมุมมองมีความสมเหตุสมผลมากกว่ามุมมองอื่น

(1) *ประวัติศาสตร์* มโนทัศน์นี้สามารถช่วยให้ความกระจ่างแก่หลักการที่ไม่กระจ่างหลายๆ ข้อที่ว่าด้วยการรวมกันของ GMS GMS ไม่ได้งอกเงยผุดขึ้นมาจากอากาศ แต่มีอดีตที่สืบเนื่องในแง่ขององค์กรแปลงรูปมาจาก Mekong Secretariat ซึ่งเป็นชื่อย่อของ คณะกรรมการเพื่อความร่วมมือในการ

ลงทุนเขตลุ่มน้ำโขงตอนล่าง ซึ่งเกิดขึ้นในปี 1957 ภายใต้การสนับสนุนของ UN สมาชิกของความร่วมมือนี้อ้างว่าประกอบด้วยประเทศต่างๆ ในเขตแม่น้ำโขงตอนล่าง คือ กัมพูชา ลาว ไทย และเวียดนาม เป้าหมายของความร่วมมือนี้อคือการตั้งทรัพยากรน้ำมาใช้ในการชลประทาน และไฟฟ้าจากพลังน้ำ แต่สงครามอินโดจีนครั้งที่ 2 และสงครามเย็นได้ทำลายความร่วมมือระหว่างกันนี้เสีย เมื่อเงื่อนไขทางการเมืองในภูมิภาคไม่เป็นอุปสรรคอีกต่อไป บรรดาตัวแทนของกลุ่มน้ำโขงตอนบน (จีนและเมียนมาร์) จึงได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมในคณะกรรมการพิจารณา Commission's deliberation นับแต่กลางปี 1993 ในปี 1995 the Mekong Secretariat ถูกฟื้นฟูขึ้นมาอีกครั้งภายใต้ชื่อใหม่ว่าคณะกรรมการแม่น้ำโขง (the Mekong River Commission หรือ MRC) โดยเป้าหมายของมันถูกปรับเปลี่ยนเพื่อแก้ไขข้อครหาเกี่ยวกับเรื่องเขื่อนขนาดยักษ์เพื่อแทนที่บรรดาเขื่อนและการผลิตไฟฟ้าในทศวรรษที่ 50 การลดปัญหาความยากจนและการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้กลายเป็นเป้าหมายนับตั้งแต่ช่วงหนึ่งในสี่สุดท้ายของศตวรรษที่ 20 นี้คือความแตกต่างอย่างสำคัญที่เกิดขึ้นในช่วงอายุของเรา

การใช้ข้อมูลพื้นฐานทางประวัติศาสตร์นี้ ต้องการสะท้อนถึงความเป็นเหตุเป็นผลของ GMS ประการแรก ประเด็นเรื่องลุ่มน้ำ "ตอนบน" และลุ่มน้ำ "ตอนล่าง" ได้ถูกลบล้างไป กลายเป็นประเด็นเรื่องพื้นที่ที่ "ยิ่งใหญ่กว่า" พื้นที่ถูกขยายจาก "ลุ่มน้ำ" ไปสู่ "ภูมิภาค" ประเด็นที่สอง เกณฑ์ในการเป็นสมาชิกไม่ใช่เรื่องยุ่งยากอีกต่อไป เมื่อจีนและเมียนมาร์ได้เข้าร่วมใน GMS แล้ว เหลือฐานเพียงเล็กน้อยที่ยังคงยึดตามแนวคิดที่ต่างกันในกรณีของ GMS ประเด็นที่สาม การใช้ประโยชน์อย่างมหันต์จากน้ำโขงในฐานะที่เป็นทรัพยากรธรรมชาติ ไม่ใช่จุดศูนย์กลางของกิจกรรมอีกต่อไป จุดหลักของ GMS เป็นเรื่องเกี่ยวกับการค้าระหว่างพื้นที่ที่เชื่อมต่อง่อกเกี่ยวข้องกัน และโครงสร้างพื้นฐานที่จะอำนวยความสะดวกแก่การค้า การแลกเปลี่ยนสินค้าจะปฏิบัติภายใต้ชื่อ "การค้าเสรี" และโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นสิ่งที่เห็นได้ชัด คือแรงผลักดันที่อยู่เบื้องใต้ของการสร้างภูมิภาค โครงสร้างพื้นฐานไม่ได้จำกัดขอบเขตแค่การคมนาคม โครงสร้างพื้นฐานเป็นมากกว่าการเชื่อมการสื่อสารทางกายภาพ

แต่มีนัยถึงการสมานกันทางเศรษฐกิจ การเมือง และอุดมการณ์ ประเด็นนี้จะนำไปสู่มนทัศน์ด้านเศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ

(2) เศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ ด้วยความสำเร็จของ "โลกเสรี" ในสิ่งที่เหล่ามหาอำนาจเรียกว่า "สงครามเย็น" (แต่สำหรับผู้คนใน GMS แล้ว สงครามดังกล่าวร้อนมากกว่า) สังคมนิยม/คอมมิวนิสต์ถูกมองว่าเป็นฝ่ายสูญเสีย เสียของบรรดาประเทศที่ก่อนหน้านี้ไม่ใช่ทุนนิยมยิ่งแล้วหลวงๆ ในเรื่องเกี่ยวกับหนทางของการพัฒนาที่ไม่ใช่ในแบบทุนนิยม บรรดาผู้ที่เคยออกมาเทศนาเป็นครั้งคราวก็ดูจะทำไปเพียงในนาม ในทางปฏิบัติสิ่งที่ปรากฏทั่วไปและทิศทางของการพัฒนาในบรรดาสมาชิก GMS แล้วก็เป็นเช่นเดียวกัน ความต่างในสีสันทางการเมือง เศรษฐกิจ ซึ่งเคยเป็นเรื่องขัดแย้งอย่างรุนแรงในอดีต ขณะนี้สามารถผสมกลมกลืนได้เป็นอย่างดี จริงๆ แล้วความล้มเหลวของ Mekong Secretariat เกี่ยวเนื่องอย่างมากกับความแตกต่างทางการเมือง ภายใต้แวมองนี้ ทำให้เราสามารถเข้าใจได้ว่าการก่อรูปของ MRC และ GMS เป็นปรากฏการณ์หลังสงครามเย็น ปรากฏการณ์นี้อาจถูกกำหนดลักษณะกว้างๆ โดยการครอบงำของผู้พิชิตรายล่าสุด ด้วยระดับความแตกต่างกันของความรุนแรง การครอบงำจะปรากฏชัดในการสื่อสารต่างๆ (การคมนาคม การโทรคมนาคม) การผลิตและตลาด เงินตราและการเงิน องค์กรต่างๆ วัฒนธรรม ปริมาณพลของอิทธิพลเหล่านี้ โดยหลักการแล้วรับรู้กันว่าคือ "การทำให้ทันสมัย" และ "โลกาภิวัตน์" แนวคิดกว้างๆ สองแนวนี้ผลิตซ้ำ 2 กระแสความคิดเกี่ยวกับนัยสำคัญของการสร้าง GMS ได้อย่างเหมาะสมพร้อมเพรียง

กระแสหนึ่งคือกระแสความคิดเรื่องการทำให้ทันสมัย ซึ่งเคยเป็นกระแสหลักของสำนักคิดเกี่ยวกับการพัฒนา กระแสนี้ให้ความสนใจในปัญหาความด้อยพัฒนา รวมทั้งได้ให้ชุดของคำอธิบายถึงสาเหตุของความยากจนด้วย โดยอธิบายหลักได้แก่ การขาดเงินทุน เทคโนโลยี องค์กรทางสังคมสมัยใหม่ และค่านิยมต่างๆ แนวการอธิบายนี้ยังเสนอคำแนะนำเชิงนโยบายเพื่อเป็นทางออกให้กับปัญหาความยากจน สำนักคิดนี้คือรากแห่งความพยายามและทิศทางการทำงานของ ADB ในประเด็นเรื่องความยากจน

อีกกระแสหนึ่งอยู่ในทิศทางของโลกาภิวัตน์ กล่าวคือ GMS คือพื้นที่ซึ่งโลกาภิวัตน์ปฏิบัติการอยู่ หรือ GMS คือภาพจำลองที่เห็นได้ชัดของโลกาภิวัตน์ แม้ว่าจะถูกนำไปใช้อย่างไม่ชัดเจน จากโลกาภิวัตน์ก็ได้ยึดที่มั่น แทนที่กระแสคิดเรื่องการทำให้ทันสมัยเช่นเดียวกับกระแสการทำให้ทันสมัย กระแสโลกาภิวัตน์มีผู้สนับสนุนเช่นเดียวกับข้อวิจารณ์ แม้ว่าจะไม่มีเอกฉันท์ในความหมายที่แท้จริงของคำ แต่ก็เป็นที่เข้าใจทั่วไปในความหมายของบูรณาการทางเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตามอาจจะถูกเถียงถึง "บูรณาการ" ทั้งในแง่ที่เป็นมโนทัศน์และการปฏิบัติ โลกาภิวัตน์สำหรับผู้คัดค้านหมายถึง "การเคลื่อนเชิงคุณภาพในวิถีขององค์การทางสังคม ซึ่งเป็นเครื่องหมายของการเปลี่ยนผ่านประวัติศาสตร์ในระยะเบียบของโลกทุนนิยม" (Roberts et Hite [eds.]: 17) สำหรับการทำงานของ ADB ในประเด็นดังกล่าว ADB ส่งเสริม GMS ทั้งมโนทัศน์เรื่องบูรณาการในภูมิภาค และการให้กู้ยืมเพื่อทำแนวคิดเบื้องต้นให้เป็นจริง ความคิดและกระแสต่างก็จึงผสมเข้ากันได้ดี

อย่างไรก็ดี มโนทัศน์ทั้งสองนี้ไม่ได้แข่งขันกัน หากบรรจบกัน คำพูดอันรวบรัดตัดความของ ADB สะท้อนแนวคิดออกมาอย่างชัดเจนจากประโยคที่ว่า "เป้าหมายของ GMS คือการส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม โดยสร้างความแข็งแกร่งให้การติดต่อเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ" หลักการสำคัญของมโนทัศน์การทำให้ทันสมัยและโลกาภิวัตน์ได้ถูกสังเคราะห์ขึ้น เพื่อให้แตกต่างจากสำนักคิดเรื่องการพัฒนาแบบดั้งเดิมในยุคทศวรรษที่ 60-80 องค์ประกอบเรื่อง "ระดับโลก" ได้ถูกนำเข้ามารวมด้วย เหล่านี้เป็นสิ่งที่เห็นได้ชัดจากบทบาทของ ADB ในโครงการ GMS ซึ่งครอบคลุมแง่มุมต่างๆ ของความร่วมมือ ทั้งแบบ"กระด้าง" และ "อ่อนละมุน" ภายใต้โครงการพัฒนาประกอบไปด้วยส่วนต่างๆ ได้แก่ พลังงาน สิ่งแวดล้อม และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การลงทุน การท่องเที่ยว การคมนาคม โทรคมนาคม และการค้า บางส่วนมีความสำคัญกว่าส่วนอื่นๆ และบางส่วนก็สะท้อนเสียงของสำนักคิดโลกาภิวัตน์อย่างก็ก้อง

การประกอบกันของการทำให้ทันสมัยและโลกาภิวัตน์ แสดงออกมาในแนวทางใหม่ในการพัฒนา การทำให้ทันสมัยไม่ได้ถูกจำกัดอยู่ภายในกรอบ

ของประเทศใดประเทศหนึ่ง หากเป็นการพิจารณาบนพื้นฐานของทั้งภูมิภาค GMS ถูกมองว่าเป็นภาคของการเติบโต หรือพื้นที่ทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค GMS คือมโนทัศน์การพัฒนาใหม่ระหว่างประเทศกำลังพัฒนา

ด้วยมีทรัพยากรด้านการเงินและแนวคิดเรื่องการพัฒนาในภูมิภาค เป็นเครื่องมือ ADB จึงมีอิทธิพลเชิงนโยบายในประเทศสมาชิก GMS ประเทศเหล่านี้เข้าใจว่าตนเองเป็นองค์อธิปัตย์ มีอิสระในการตัดสินใจในเรื่องเกี่ยวกับกิจการต่างๆ ภายในเขตแดน แต่ก็มักเป็นเรื่องถกเถียงกันว่า ภายใต้ "ตรรกะระดับโลก" นี้ จำเป็นมากขึ้นที่รัฐชาติต้องเดินตามการ "ชี้นำ" ของพลังอื่นๆ ที่นอกเหนือจากที่ตนเองจะกำหนดได้ กิจกรรมและนโยบายของรัฐชาติ จะต้องนำเอาผู้กระทำอื่นๆที่ไม่ใช่รัฐ ในระบบที่กว้างกว่ารัฐมาร่วมคำนึงถึงด้วย ADB คือผู้กระทำที่ไม่ใช่รัฐดังกล่าว ADB อยู่ในตำแหน่งซึ่ง ประเทศใน GMS ที่จำต้องกู้ยืม จะต้องทำใจยอมรับ

แต่การจะพูดตามหนังสือเล่มดังที่ชื่อ The End of The Nation State: the Rise of Regional Economies ของ Kanichi Ohmae ที่ว่ารัฐชาติได้ถูกริบเอาอำนาจสูงสุดทางเศรษฐกิจไปให้แก่รัฐแห่งภูมิภาค (regional states) ก็ดูจะเป็นการหักมุมเปลี่ยนทิศทางไกลเกินไป การก่อกำเนิด GMS และหน่วยทางภูมิภาคอื่นๆไม่ได้ปฏิเสธหลักการว่าด้วยความเติบโตทางเศรษฐกิจที่จัดการในระดับชาติ ด้วยมุมมองเชิงภูมิภาค ADB อาจจะทำให้การสนับสนุนการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน (ที่ประชุมเพื่อการเจรจาต่อรอง การก่อสร้างสิ่งต่างๆ ฯลฯ) แต่การพัฒนา (เช่น ความเติบโตทางเศรษฐกิจ) ของแต่ละประเทศเป็นกิจการของประเทศเอง การค้าอาจเป็นชื่อของเกมส์ และเพื่อที่จะให้มันไม่เป็นอุปสรรคมาตรการทางเอกสาร ซอฟต์แวร์ (การออกข้อกฎหมาย ความตกลงต่างๆ) และมาตรการทางฮาร์ดแวร์ (สนามบิน สะพาน ทางหลวง และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการคมนาคมต่างๆ) อาจเป็นช่องทางไปสู่ประตูรั้ว เพื่อการหมุนเวียนของสินค้าและทุน อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี แต่ละประเทศ ได้ช่วยใช้การเปลี่ยนแปลงนี้เป็นปัจจัยที่ต้องคิดคำนวณ คาดคะเน และจัดการตามแนวทางของตน

ทำนองเดียวกับการกระจายอย่างไม่เท่าเทียมของการเชื่อมต่อกับแม่น้ำโขง การกระจายการพัฒนาอย่างไม่เท่าเทียมในภูมิภาคก็เป็นสิ่งที่เห็น

ได้ขีดเช่นกัน GMS ผลักดันการเชื่อมระหว่างประเทศ ซึ่งมีความไม่เท่าเทียมกันอย่างเห็นได้ชัด และอาจจะยิ่งซ้ำเติมสถานการณ์ที่บางประเทศภายในกรอบของ GMS มีความสามารถที่จะ"พัฒนา"มากกว่าประเทศอื่น ให้เลวร้ายลงกว่าเดิม เมียนมาร์และลาวอาจจะมีความพร้อมน้อยกว่าประเทศอื่นในการ "บูรณาการ" เข้าสู่เขตเศรษฐกิจนี้ เชื่อน้ำจิมในลาวคือตัวอย่างยืนยันถึงกรณีดังกล่าว ประเทศไทยซึ่งเข้าสู่ภาวะอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว และมีพลังงานจำกัดสำหรับผลิตกระแสไฟฟ้า ได้ประโยชน์จากการผลิตไฟฟ้าจากเขื่อนในลาว ซึ่งโดยหลักๆ แล้วผลิตเพื่อขายให้กับประเทศไทย ผู้นำลาวมองว่าการขายกระแสไฟฟ้าให้ไทยเป็นแหล่งรายได้ที่ดี ความคิดนี้อาจจะฟังดูเหมือนการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ที่สมบูรณ์แบบ หรือกล่าวได้ว่านี่คือการทำงานของพลังการตลาด ทุกๆ ฝ่ายต่างสมหวังในสิ่งที่ตนเกี่ยวข้องด้วย ยกเว้นอย่างน้อยสองฝ่ายที่ถูกกระทบในทางตรงกันข้าม คือประชาชนที่ต้องโยกย้ายถิ่นฐาน และสิ่งแวดล้อมที่ถูกทำลาย ยิ่งโครงการทำนองนี้มีมากขึ้น ก็ยังมีฝ่ายที่ได้ประโยชน์บนความสูญเสียของอีกฝ่ายมากขึ้นด้วย

ในช่วงอาณานิคม ฝรั่งเศสและอังกฤษได้ขูดรีดบรรดาเมืองขึ้นเพื่อเป็นเชื้อเพลิงให้กับการเข้าสู่อุตสาหกรรมของตน แต่ในยุคปัจจุบัน ซึ่งได้ถูกติดป้ายว่ายุคหลังอาณานิคม ก็ใช้หรือไม่ว่าประเทศไทยไม่ได้กำลังกระทำเช่นเดียวกับประเทศเจ้าอาณานิคม? หลังจากหลาย "ทศวรรษแห่งการพัฒนา" ที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติไปอย่างสาหัสเสียทีเสียแล้ว ประเทศไทยก็เริ่มขูดรีดประเทศอื่นเพื่อเพิ่มพลังงานให้แก่เศรษฐกิจอุตสาหกรรม

เป็นที่รู้กันดีระหว่างคนไทยที่กังวลสนใจในเรื่องทางสังคมว่า ประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะก้าวไปข้างหน้าบนต้นทุนของประเทศอื่นๆ โดยปราศจากควมลังเลมากนัก นักหนังสือพิมพ์ไทยคนหนึ่งได้เคยตีแผ่ถึง "ความลับที่รู้กัน" ว่า

เมื่อการตัดไม้ถูกห้ามในประเทศไทยในปี 1989 คนตัดไม้ได้เข้ามาพรอมแดนเข้าสู่ป่าที่บอบของประเทศเพื่อนบ้านอย่างเมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา เมื่อเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำได้กลายเป็นประเด็นต่อสู้อย่างรุนแรงที่นี่ ผู้ผลิตพลังงานก็เริ่มมองไปที่ลาวและเมียนมาร์เพื่อสร้างเขื่อน (IPS: 4)

ตั้งแต่กลางศตวรรษที่ 19 ประเทศไทยมุ่งหน้าสู่ถนนแห่งทุนนิยมอย่างไม่หยุดนิ่ง รวมทั้งให้ความร่วมมือกับประเทศตะวันตกในทางเศรษฐกิจ การเมือง กล่าวโดยเปรียบเทียบ ตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ประเทศไทยเกี่ยวข้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับตะวันตก นี่ก็หมายความว่า ประเทศไทยปรับตัวได้อย่าง มีจังหวะจะโคนกับเศรษฐกิจแบบ ทุนนิยมดีกว่าประเทศอื่นๆ ใน GMS มาโดยตลอด ดังนั้นไทยจึงเป็นแนว หน้าของโลกาภิวัตน์ ประเทศอื่นๆ ก็จะต้องถูก "บูรณาการ" มากขึ้นเช่นกัน ประเทศที่มีโยงโยใกล้ชิด จะถูกกระตุ้นให้เข้าสู่วงโคจรนี้มากขึ้น

ในทางภูมิศาสตร์และทางเศรษฐกิจ ประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งศูนย์กลางใน GMS นั่นคือคำอธิบายว่าทำไมประเทศไทยจึงชอบที่จะมองตนเองเป็น จุดศูนย์กลางของกิจกรรมต่างๆ ด้วยความคิดเช่นนี้ "โลกาภิวัตน์" ซึ่งเทียบได้กับความไม่สมมาตรของภูมิศาสตร์การพัฒนา (Harvey 2000) เป็นการย่อส่วนของการที่บางประเทศวางอยู่ในตำแหน่งที่ได้ประโยชน์มากกว่าประเทศอื่นๆ ประเทศไทยจะถูกป่าวประกาศมากขึ้นว่าเป็นเจ้าอาณานิคมย่อยๆ ในสายตาของบรรดาประเทศเพื่อนบ้านหรือไม่? เหตุการณ์ชวนกระอักกระอ่วนใจในกัมพูชาและลาวเป็นเครื่องชี้ถึงความน่าหวั่นวิตกนี้ GMS สามารถสร้างสถานะหลักได้ 2 แบบ คือ การขยายความขัดแย้งอันยาวนานที่มีในภูมิภาค และการนำสวัสดิการมาให้แก่ประชาชนระดับรากหญ้า "GMS จะเป็นไปในทิศทางหลังและหลีกเลี่ยงทิศทางแรกได้หรือไม่?" สำหรับทุกฝ่ายที่กังวลกับอนาคตของ GMS คำถามนี้เป็นเรื่องทางจริยธรรมมากกว่าๆ กับการบริหารจัดการ ADB และสมาชิกของ GMS จะไตร่ตรองคำถามปลายเปิดนี้อย่างไร?

คำถามนี้ไม่อาจจะผลึกให้กับ ADB และ GMS โดยตรง ความตึงเครียดและความไม่ไว้วางใจกันได้หยั่งรากลึก ณ เวลาปัจจุบันยังอาจอ้างได้ว่าเป็นผลจากสภาพในช่วงสงครามเย็น การก่อตั้ง GMS ในช่วง 1922 เป็นเพียงปรากฏการณ์ล่าสุดเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ปัญหาต่างๆ เหล่านี้เป็นเรื่องน่าท้าทายสำหรับทั้ง ADB และ GMS แม้จะไม่ถูกระบุในเป้าหมายว่าจะไม่เอ่ยถึงความขุ่นเคืองอันยาวนานของประชาชนผู้ทุกข์ยาก เป้าหมายของ ADB ที่จะเชื่อมโยง GMS โดยนัยแล้ว จำเป็นที่จะต้องนำองค์ประกอบต่างๆ ที่ไม่ประสาน

กันเหล่านี้มาค้ำึงถึงเช่นกัน มุมมองและแนวทางการพัฒนาของ ADB และที่ประชุมระดับกระทรวง GMS (the GMS Ministerial-Level Conference) สามารถสร้างคุณูปการที่จับต้องได้ที่ จะเยียวยาบาดแผลบางส่วนได้

จากแห่งใดสู่หนไหน

โลกทุกวันนี้เป็นเป้าของความประจวบกันของการระเบิดภายในของพื้นที่และความเร็วของทุกเหลี่ยมมุมของชีวิตทางเศรษฐกิจและสังคม ถูกต้องพื้นที่กำลังหดตัวเข้ามา ฝีเท้าของชีวิตกำลังเร่งรีบ "เราต้องเรียนรู้ว่าจะรับมือกับความรู้สึกของการควบแน่นของพื้นที่และโลกที่ไม่จีรังนี้อย่างไร"

Jonathan Xavier Inda and Renato Rosaldo

ภายในช่วงเวลาสั้นๆ ตั้งแต่ 1992 ที่ GMS ในฐานะการจับกลุ่มในภูมิภาคครั้งใหม่ ได้เกิดขึ้นและมีพื้นที่ในปริมนทลของนโยบายรัฐและความคิดของสาธารณชน ซึ่งในส่วนของรัฐอาจจะดูแข็งขันกว่าฝ่ายหลัง สิ่งที่กำลังกลายเป็นประเด็นคือความคิดที่ต่างกันไปสู่การมอง รับรู้ GMS แตกต่างกันไป บางพวกเห็นเป็นเรื่องทางวัฒนธรรม และถกเถียงว่าภูมิภาคย่อยนี้ ในทางประเพณีแล้ว คือหนึ่งหน่วยทางวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกันแน่นแฟ้น พวกอื่นๆ มองในแง่ดีว่าการจับกลุ่มนี้ คือการเคลื่อนทางการเมืองและเศรษฐกิจเพื่อไปสู่เสรีภาพ การขจัดความยากจน และความรุ่งเรืองในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม บรรดาประเทศที่อ่อนแอกว่าทางเศรษฐกิจอาจจะระแวดระวังกว่า และมีแนวโน้มที่จะมองปรากฏการณ์นี้ทั้งในแง่การคุกคามและโอกาสที่จะตามทันประเทศที่ก้าวหน้า ผู้สังเกตการณ์ที่เป็นกลางเห็นว่า เช่นเดียวกับการริเริ่มทางเศรษฐกิจอื่นๆ ก็อาจนำผลประโยชน์มาสู่บางกลุ่มมากกว่ากลุ่มอื่นๆ กล่าวสั้นๆ ว่าการตอบสนองต่อความคิดเรื่อง GMS เป็นไปอย่างผสมปนเป

คนช่างสงสัยไม่ได้รวมอยู่กับแนวทัศน์ของผู้ที่สนับสนุน ว่าโครงการต่างๆ จะทำให้เกิดเขตการเติบโตเช่นที่ต่างกัน และที่ว่าโครงการเหล่านี้คือพลังแห่งบูรณาการที่จะนำความรุ่งเรืองมาสู่ทุกฝ่าย หากคนช่างสงสัยตั้งคำถามกับการเจตนาของ ADB และรวมถึงประเทศสมาชิกที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจมาก

กว่าด้วย ฝ่ายเห็นด้วยและฝ่ายวิจารณ์ต่างมองคนละขั้วตรงข้ามกัน ตลอดจน
จุดยืนอื่นๆที่แตกต่างออกไปก็มี เห็นได้ชัดว่า GMS ได้ครอบครองความหมาย
มากมาย มันอาจจะเป็นองค์ความคิดหนึ่ง เท่าๆ กับเป็นความเป็นจริงที่กำลัง
เกิดขึ้น ซึ่งผู้เล่นที่แตกต่างกันต่างก็มีส่วนร่วมและตีความเพื่อเป้าหมาย
ของตน

ADB อาจจะมีมอง GMS ในแง่ของการพัฒนาภูมิภาค หากแต่แต่ละ
ประเทศสมาชิกน่าจะพิจารณา GMS ในแง่ของการพัฒนาตนเอง หรือหากจะ
กล่าวในเชิงการทูต แต่ละประเทศจะมอง GMS ในฐานะที่เป็นกรอบในอันที่ตน
จะต่อรองเพื่อผลประโยชน์ของตน เป็นธรรมดาที่ทัศนคติแบบนี้จะนำไปสู่คำถาม
ที่สำคัญอย่างยิ่งว่า GMS จะสนองต่อคนยากจนและคน ที่ถูกกระทำในภูมิภาค
อย่างดีที่สุดได้อย่างไร คำถามดังกล่าวไม่ได้ถูกถาม ตลอดจนไม่ได้ถูกตอบ
โดยประเทศใดสมาชิกใดเลย และดังนั้นคำถามดังกล่าวจึงควรที่จะถูกถาม
โดยองค์กรต่างๆ และผู้ชนที่มองข้ามหลักการของ 'ประเทศตนเองก่อนอื่นใด
องค์กร-หน่วยงานต่างๆ ที่อยู่ในความสนใจได้แก่ ADB และอิทธิพลทางการเงิน
ของ ADB หน่วยงานทางด้านความ ช่วยเหลือระหว่างประเทศและผู้สนับสนุน
ที่เป็น NGO องค์กรระหว่าง ประเทศที่ทำงานในภูมิภาค และยังมีผู้เชี่ยวชาญ
ด้านการคมนาคม ผู้ปราศจากผลประโยชน์แห่งชาติที่เฉพาเจาะจงคอย
กำกับความคิดอยู่

บางคนก็ทัดเทียมกันมากกว่าคนอื่น

มีเหตุให้คิดได้ว่า บางประเทศอาจได้ผลประโยชน์จากการสูญเสียของ
คนอื่น หรืออาจได้ขนมเค้กสัดส่วนที่ใหญ่กว่าอย่างผิดปกติ การคมนาคมและ
โครงการอื่นๆ อาจทำงานในลักษณะที่เอื้อต่อเฉพาะบางประเทศ แม้ว่าจะทำ
งานในนามของผลประโยชน์ส่วนรวม

ดังที่รู้กันดีว่าประเทศสมาชิกทั้งหลายจะต้องเอาใจใส่ต่อความเป็น
จริงที่จะตามมาและต้องดำเนินการโครงการที่ตนริเริ่มไว้ หากแต่ว่าศักยภาพ
ที่จะขับเคลื่อนโครงการต่างๆ ของแต่ละประเทศสมาชิกนั้นไม่เท่าเทียมกัน
ไทยมี GDP ต่อประชากร 2,013 ดอลลาร์ นับว่าสูงสุด รองลงมาคือยูนิาน

864 ดอลลาร์ ลำดับถัดมาคือประเทศที่เหลื่อ ที่อยู่ราวๆ 300 ดอลลาร์ ลาว เวียดนาม และกัมพูชาคือประเทศรั้งท้ายในขบวน

ประเด็นคือ ในบรรดาประเทศสมาชิกทั้งหลาย บางประเทศแข็งแกร่งกว่าประเทศอื่นๆ ในอันที่จะฉกฉวยโอกาสเอาจากความเปลี่ยนแปลงอันนี้ เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ไทยและจีน (ยูนนาน) ได้ครอบครองฐานะที่เอื้ออำนวยในหลายๆ ด้าน นับแต่ด้านการเมือง เศรษฐกิจ และภูมิศาสตร์ของการคมนาคม แต่ละด้านล้วนสนับสนุนกันและกัน รวมทั้งด้านจึงยิ่งเพิ่มสรรพกำลังที่จะผลักดันเป้าประสงค์ของตนในกรอบของ GMS

ลาวอาจจะมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่แข็งแกร่ง แต่เพราะลาวเป็นประเทศไม่มีทางออกทะเลที่ขาดแคลนศักยภาพด้านอื่นๆ ไทยจึงอาจฉกฉวยโอกาสเหล่านั้น แง่มุมด้านการท่องเที่ยวอาจแลเห็นได้จากช่องทางนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของสัมพันธภาพระหว่างไทยกับกัมพูชาและไทยกับพม่า

มองจากแง่นี้ ไทยน่าจะเป็นภาพที่แสดงให้เห็นอย่างดีถึงการพัฒนาที่ไม่สมดุลใน GMS อย่างน้อยที่สุดด้วยสามเหตุผล ประการแรก ในฐานะประเทศชั้นนำใน GMS ไทยอาจให้ภาพฉาบฉวยของสิ่งที่ GMS จะไปเป็นประการที่สอง ความสัมพันธ์กับประเทศอื่นอาจมีผลกระทบอย่างจ้งต่อการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านของไทยและ GMS โดยรวม ประการที่สาม ความหลากหลายของผู้แสดงในไทย ที่ทำงานในกรอบของ GMS อาจจะทำให้ภาพรวมของ GMS ได้ดีกว่า แต่ทว่า การเพ่งเล็งที่ไทยโดยตรงสอนยว่า GMS นั้นถูกมองจากทัศนะด้านเดียว จึงไม่อาจถือได้ว่าภาพนี้เท่านั้นที่เป็นภาพของ GMS ตรงกันข้าม เราน่าจะเชื่อชวนให้ประเทศอื่นๆ นำเสนอภาพอื่นๆ จากทัศนะที่ต่างออกไป

ในกรอบของ GMS ไทยได้ก้าวร่งไปในหลายหน้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านยุทธศาสตร์ เครื่องมือเชิงสถาบัน และโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

(ก) *ยุทธศาสตร์* ก่อขึ้นมาจาก 3Ts กล่าวคือ การค้า (trade) การท่องเที่ยว (tourism) และการคมนาคม (transport) เป็นการให้ภาพกิจกรรมเหล่านี้จากมุมมองของไทย ใฝ่ฝันที่จะเป็นศูนย์กลางของทุกปริมณฑลทั้งสาม

ดังกล่าว ในเชิงยุทธศาสตร์ ไทยพยายามที่จะวางตนเองในฐานะของคู่เคียงที่สำคัญ (หรืออาจถึงกับ ที่ขาดไม่ได้) ของประเทศอื่นๆ

ในมณฑลทางการค้า ไทยมองประเทศอื่นๆ ในฐานะตลาดรองรับการส่งออกของสินค้าหัตถอุตสาหกรรม (อะไหล่รถยนต์ วงจรอิเล็กทรอนิกส์ คอมพิวเตอร์ ฯลฯ) เช่นกัน จีนก็คิดในทำนองเดียวกันนี้ ดังนั้น ทั้งจีนและไทยต่างก็มีลู่ทางทางเศรษฐกิจร่วมกัน กล่าวคือ นโยบายเน้นการส่งออกอย่างออกนอกหน้าของทั้งคู่

ในมณฑลทางการท่องเที่ยว ขณะที่ไทยพยายามทำตัวให้เตะตาดึงดูดนักท่องเที่ยว ไทยก็กำลังฉกฉวยเอาจากบรรดาแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวในภูมิภาค และวางทำให้ตนเองในฐานะ "เมืองหลวงการท่องเที่ยวแห่งเอเชีย" แม้ว่าไทยจะไม่ได้มีสิ่งนำอัครจริยอลังการ (เป็นประเทศที่ค่อนข้างปราศจากสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยว) เมื่อเทียบกับบออย่างนครวัดในกัมพูชา เจดีย์ชเวดากองในเมียนมาร์ และสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญอื่นๆ แต่ไทยก็ใช้ประโยชน์จากความสมัยใหม่ ด้วยความสะดวกของการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทางอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวจึงไปมุ่งสู่จุดหมายที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในภูมิภาค ผ่านประเทศไทย

ประเด็นเรื่องการคมนาคมจะกล่าวถึงในส่วน (ค)

(ข) เครื่องมือเชิงสถาบัน ด้วยกรอบทั่วไปของ GMS ซึ่งบางครั้งเราก็เห็นได้ว่ามีลักษณะรุ่งรัง ประเทศไทยได้ริเริ่มการจับกลุ่มอื่นๆ ที่ก่อผลสอดคล้องกันโดยตรงอย่างก้าวหน้า มีสองแห่งฐานที่ถูกตั้งขึ้นมา กล่าวคือ "สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ" ^๘ และ "ACMECS" ^๙ กล่าวได้ว่า ทั้งสองเป็นกึ่งของ GMS ทำให้ดูเหมือนว่า ไทยพยายามทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ในอันที่จะทำให้ยุทธศาสตร์ของตนปรากฏเป็นจริงขึ้นมา

นอกเหนือจากความพยายามที่ริเริ่มโดยภาครัฐ ไทยยังมีภาคเอกชนที่มีส่วนร่วมอย่างแข็งขัน มีการก่อตั้ง "คณะกรรมการโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ 10 หอการค้าภาคเหนือแห่งประเทศไทย" (หรือ "ความร่วมมือหอการค้าสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ" หรือ JEQC) ในฐานะตัวขับเคลื่อน อาศัยการประสานงานกับรัฐบาล ได้ก่อให้เกิดการสร้างเชื่อมโยงพื้นที่ที่ประชิดสืบเนื่องกัน

ในประเทศไทย ตามแผนภูมิภาคดังกล่าว เชียงใหม่ได้รับการวางตัวไว้ว่าเป็น ศูนย์กลางคมนาคม โดยเฉพาะทางอากาศและภาคพื้นดิน

(ค) *โครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม* ไทยมองชายไทยใน GMS ในฐานะที่เป็นเครื่องโน้มนำไปสู่การแทรกซึมเข้ามาของประเทศร่วมพรมแดน การที่จะเชื่อมภูมิภาค โครงสร้างการคมนาคมหลักๆ ได้แก่ สะพาน ถนน¹⁰ ลำน้ำ เส้นทางการบิน มีความสำคัญอย่างยิ่ง ไทยมองเส้นทางและช่องทางการคมนาคมเหล่านี้ว่าเป็น "ประตู" สู่ประเทศ GMS อื่นๆ สำหรับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ของไทยคนหนึ่ง คำเปรียบเปรยนี้บอกอะไรมากมาย จากมุมมองของประเทศไทย มี "ประตู" มากมายที่จะตีบลานออกไปและเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากประเทศอื่นๆ ที่ผ่านมามีโครงการริเริ่มและโครงการที่ดำเนินการอยู่ ในอันที่จะเชื่อมไทยกับประเทศ GMS อื่นๆ สำหรับไทย GMS เป็นที่ที่ไทยวางตนเองเป็น "ศูนย์กลาง" ฉะนั้นเราจึงมักได้ยินคำกล่าวที่ว่า ไทยเป็น "ศูนย์กลางการคมนาคม" "ศูนย์กลางการบิน" "ศูนย์กลางการค้า" "ศูนย์กลางการเงิน" "ศูนย์กลางยนต์" "ศูนย์กลางการแพทย์" "ศูนย์กลางการศึกษา" "ศูนย์กลางการเกษตร" และแม้แต่ "ศูนย์กลางแฟชั่น" กล่าวแย้งได้เช่นกันว่า บางกรณีในจำนวนนั้นก็เพียงคำคุย แต่สิ่งที่สำคัญอยู่ที่วิธีคิดเกี่ยวกับมัน และสืบเนื่องกันคือทิศทางที่เป็นไปได้ในอนาคต

(i) *"ประตู" ทางถนน* ปัจจุบันมีทั้งช่องทางที่มีอยู่แล้วและเส้นทางใหม่ในไทยและประเทศ GMS อื่นๆ ประตูเหล่านั้นในหลายๆ จุดตั้งอยู่บนพรมแดนแห่งหลักๆ ทางเหนือได้แก่ ตาก เชียงราย เชียงใหม่ น่าน มีหนองคาย นครพนม มุกดาหาร อุบลราชธานี สระแก้ว ในอีสาน มีระนองทางใต้

(ii) *"ประตู" ทางน้ำ* ท่าเรือที่เชียงแสนและเชียงของในประเทศไทยเชื่อมโยงอีก 11 ท่าเรือในน้ำโขงตอนบน (Simao, Jinghong, Menghen และ Guainlei ในจีน Ban Sao, Xiengkong, Mouangmom, Houaysai และ Luang Prabang ในลาว Wan Seng และ Wan Pong ในเมียนมาร์) แต่ติดด้วยแก่งและการจับตัวของหินในบางตอนของลำน้ำ แม่โขงตอนล่างอาจไม่ล่าช้ากว่าที่จะเป็นเส้นทางทางน้ำคู่จเดียวกับแม่โขงตอนบน

(iii) *"ประตู" ทางอากาศ* จากท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ และเชียงใหม่

สามารถไปสู่เมืองหลักทั้งใน GMS และเมืองต่างๆ ทั่วโลก ไทยมองตนเองไม่เพียงเป็นประตูสู่ภูมิภาคนี้ แต่ที่สำคัญยิ่งกว่านั้น ไทยยังวาดหวังที่จะสถาปนา "เครือข่ายการค้าโลก" ในเศรษฐกิจแห่งโลกไร้พรมแดน

ยิ่งกว่านั้นตัว GMS เองมีภาคเอกชนที่มีความเป็นสถาบันทางการอยู่ในโครงสร้างตนเอง ในอันที่จะมีกลไกของความร่วมมือระหว่างสมาชิกที่เป็นทางการและภาคเอกชน สมัชชาธุรกิจ GMS (GMS-BF) ประการหนึ่งได้รับการตั้งขึ้นเมื่อ 1 ตุลาคม 2543 ในด้านหนึ่ง ก็เสริม ADB และภาครัฐที่ใช้ผ่านการลงทุนภาคเอกชน ในอีกด้านหนึ่ง ได้เสนอโอกาสให้กลุ่มธุรกิจ ทั้งที่อยู่ภายในและภายนอกภูมิภาค (Sirilak: 33)

หาใช่คนที่จนกว่าไม่ แต่เป็นคนที่รวยกว่า ที่จะได้โอกาสมากขึ้นในการฉวยผลประโยชน์ในกรอบของ GMS ความข้อนี้นั้นเป็นจริงภายในบรรดาประเทศต่างๆเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทย วิถีทางที่เกิดขึ้นในระดับจุลภาคในท้องถิ่นไม่ต่างอะไรกับความเป็นไปในระดับมหภาคของทั้งประเทศ ผู้คนผู้ซึ่งมีส่วนข้องเกี่ยวโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะกลายเป็นผู้รับดอกผลโดยตรงจะเป็นบรรดาผู้ที่อยู่ในภาคธุรกิจ ชั้นชนระดับกลางและสูงโดยเปรียบเทียบกับคนจนในจังหวัดต่างๆ มีเครื่องมือและแรงสนับสนุนจากรัฐในอันที่จะกำชัยในการช่วงชิง หรือกล่าวได้ว่า ไทย (และยูENNAN) โดดเด่นในอันที่จะรับประโยชน์มากขึ้นจาก GMS และในประเทศไทยเอง กลุ่มที่ได้เปรียบทางเศรษฐกิจจะยิ่งได้รับโอกาสที่จะทำกำไรมากขึ้น

หลากข้อพิจารณาจากในพื้นที่

เนื่องจากการศึกษาถึงผลกระทบของ GMS ต่อทั่วทั้งภูมิภาคโดยละเอียดยังไม่ได้กระทำเท่าที่ควร เราอาจหาประโยชน์เอามาจากข้อสังเกตเท่าที่จะมีให้ มีข้อขัดแย้งในการพิจารณาผู้รับดอกผลจากการก่อตั้ง GMS ผลกระทบต่างๆ ของ GMS สามารถที่จะมีได้จากตั้งแต่การส่งเสริมการค้าในประเทศ พอๆ กันกับที่เกิดขึ้น ณ พรมแดน ผลต่อความเสื่อมโทรมทางสิ่งแวดล้อม การล้มลอบค้าผู้หญิง อุตสาหกรรมทางเพศ และการแผ่ขยายของเครือข่ายยาเสพติด

รายงานสามฉบับที่แตกต่างกันจากต่างมุมมอง ฟังดูประหนึ่งเป็นนำ
เราใจอย่างยิ่งเกี่ยวกับการพัฒนาความเป็นอยู่ที่ดีทางเศรษฐกิจ ประการหนึ่ง
ได้แก่การเปลี่ยนแปลงที่น่าประทับใจระดับมหภาค

ระหว่างปี 2543 และ 2544 มูลค่าการค้าระหว่างยูนนาน (ในจีน) และ
เชียงแสนกับเชียงใหม่ (ในไทย) สูงขึ้นเกินเท่าตัว จาก 43 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ไปเป็น 87 ล้านดอลลาร์ (IPS: 59)

เสียงสะท้อนที่สองต่างออกไปในระดับพื้นฐาน

"พวกเราได้รับประโยชน์มากมายจากแม่น้ำโขง" นั่นเป็นคำกล่าวของ
Ko Win Naing (ชาวพม่าที่ทำธุรกิจร้านค้าสินค้าอุปโภคบริโภคในแม่สาย
อยู่ติดสะพานข้ามแม่น้ำแม่สาย) "การขนส่งสินค้าตามลำน้ำโขงเอื้อผล
ประโยชน์ต่อลูกค้าและผู้คนแบบพวกเรา หากปราศจากซึ่งสินค้าสัญชาติจีน
ชีวิตผู้คนทั้งสองฝั่งของพรมแดนจะลำบากขึ้นเยอะ" (IPS: 79)

และทัศนะที่สามเป็นข้อพิจารณาจากการศึกษาของนักเศรษฐศาสตร์
คนหนึ่ง

เวียดนามข้าชองในการแสวงหาโอกาสทางการค้าข้ามพรมแดน เพื่อที่
จะดึงดูดประโยชน์ให้เต็มที่จากความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ เพื่อชี้ชัดช่อง
ทางใหม่ๆ สำหรับขยายธุรกิจการค้า และเพื่อยกระดับมาตรฐานการดำรงชีพ
ของผู้อยู่อาศัยบริเวณชายแดน ผู้ซึ่งมักจะเป็นผู้เสียเปรียบในหลายๆ ด้าน (เช่น
ว่าอยู่ในถิ่นห่างไกล เป็นชนกลุ่มน้อย ...) (DAN: 7-9)

อย่างไรก็ดี จากมุมมองเชิงสิ่งแวดล้อม "การพัฒนา" เส้นทางคมนาคม
จะบรรลุผลได้ด้วยการทำลายธรรมชาติ จะใช้ประโยชน์จากการคมนาคมทาง
น้ำ สิ่งกีดขวางจำนวนหนึ่งจำต้องถูกกำจัด ตลอด "เส้นทางหลักทางน้ำ" ซึ่ง
ยาว 886.1 กม.ระหว่างท่าเรือ Simao ในจีนกับท่าเรือที่หลวงพระบางในลาว
มีแก่งหินใต้น้ำและเหนือน้ำเกินกว่า 100 แห่งถูกกำหนดว่าต้องถูกกำจัด
เพื่อการเดินเรือ (IPS: 59)

ภาพด้านกลับของการคมนาคม

หลกามิติที่ไม่ใช่มุมมองทางเศรษฐศาสตร์สามารถเปิดเผยให้เห็นได้ว่าเส้นทางคมนาคมอาจจะกลับตาลปัตรไปได้อย่างไร การพัฒนาเส้นทางคมนาคมใน GMS ที่ผ่านมามีได้เพียงส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยว แต่ยังคงขาดความคล่องตัวด้านมนุษยและการไหลเวียนของยาเสพติด มันได้เอื้ออำนวยต่อความบกพร่องทางสังคมให้เดินทางได้โดยสะดวก ด้วยความสะดวกของการคมนาคมทางบกและน้ำและการเดินทางข้ามพรมแดน อุตสาหกรรมเช็กส์ข้ามพรมแดนและการค้ายาเสพติดข้ามชาติก็ยิ่งตักตวงประโยชน์จากเส้นทางใหม่ๆ ได้อย่างกว้างขวางขึ้น ไม่มีข้อโต้เถียงได้เลย ว่ากิจกรรมเหล่านี้ทั้งหมดเกิดขึ้นอยู่ก่อนแล้วโดยปราศจากซึ่งการสร้างร่วมมือของภูมิภาคและไม่ได้เกิดขึ้นโดยความตั้งใจทางใดทางหนึ่งจากผู้วางยุทธศาสตร์ของ GMS แต่ได้รับการซ้ำเติมโดยการพัฒนาในภูมิภาค

ที่ไม่น่าใครน้อยลงมา หากแต่ก็ยังไม่น่าส่งเสริม ได้แก่ การใช้เส้นทางคมนาคมอย่างไม่บันยะบันยัง ด้วยความใหม่และสะดวกของการสื่อสารทางบก เครื่องมือช่วยการคมนาคมชนิดใหม่ได้มาสู่ภูมิภาค ทางของไทยและบรรษัทธุรกิจต่างๆ ได้เปิดการท่องเที่ยวทางบกไปยังประเทศที่ก่อนหน้านี้อยู่ติดกันแต่ไกลกัน "คนรวยใหม่" ชาวไทยผู้ครอบครองยานยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้อ (4WD) และพวกยานยนต์ Sport Utility ได้รวมกลุ่มพวกเขาเองเป็นคาราวานตะลุยไปไกลๆ กว้างๆ สูลาว ข้ามพรมแดนไปเวียดนาม และยังไปกัมพูชาตลอดจนมณฑลยูนนานในจีน

การเดินทางแนวใหม่นอกกรอบดั้งเดิมประเภทนี้จะก่อผลโพรปรายลงไปสู่คนยากจนในประเทศ GMS หรือไม่ เป็นสิ่งที่ลงเลือน ทว่าสิ่งที่เห็นได้แน่ชัดคือความปล้ำปล้มของอุตสาหกรรมยานยนต์¹²

แต่ความสุร่ยสุร่ายกับก้าวก้าไรไม่ได้ถูกมองอย่างอ่อนหวานเสมอไป โดยเฉพาะจากผู้ได้รับผลกระทบทางลบ ที่ผ่านมามีปฏิกริยาต่อต้านคาราวานออฟโรดที่มุ่งเป้าไปยังการปกป้องป่า และยังมีความรู้สึกทางลบจากชาวลาวและชาวกัมพูชาที่มีต่อนักท่องเที่ยวชาวไทยซี้จ้อว มีการห้ามยานยนต์พวกมาลัยขวาเข้าประเทศ (ซึ่งก็พุ่งเป้าไปที่ยานยนต์จากประเทศไทย

เพราะไทยเป็นประเทศเดียวที่ซบรกดด้านซ้ายของถนน คนละทางกับที่ปฏิบัติในบรรดาประเทศอินโดจีน)

ต้องยอมรับว่าบางทัศนะดังกล่าวเป็นแนวมองแบบนักหนังสือพิมพ์หาใช่ภาพรวมจากการศึกษาวิจัยอย่างครอบคลุมทางวิชาการไม่ ภาพประทับใจเหล่านั้นจึงตอบสนองได้เพียงเป้าหมายอันจำกัด ถึงอย่างนั้นก็ตาม ก็ได้ให้ข้อมูลตามสมควร ว่าด้วยการที่เส้นทางคมนาคมถูกใช้อย่างไร และภาพเหล่านั้นก็ไม่ได้ชี้ให้เห็นสัมพันธภาพแบบเกื้อกูลกันระหว่าง เส้นทางคมนาคมกับการขจัดความยากจน

หากทรัพยากรทางการคมนาคมเป็นไปในระบอบที่เปิดกว้างต่อการเข้าถึง กล่าวคือใครก็ตามสามารถใช้สอยได้เพื่อวัตถุประสงค์ใดๆ ก็ตาม ประโยชน์ใช้สอยจะเป็นอะไรก็ได้ หากจะเปรียบเทียบเปรียบลักษณะสองหน้าของการคมนาคมก็อาจจะเห็นว่า "คนชั้นฉลก็สามารุใช้การคมนาคมเพื่อเป้าหมายอันชั่วช้า ทัดเทียมกันกับที่นักบุญจะใช้มันเพื่อเหตุอันประเสริฐ"

แม้ว่าแผนการณั้แต่แรกของ GMS จะยึดถือเป้าหมายอันประเสริฐตามแนวทางของ MDGs (กล่าวคือ การขจัดความยากจน การกระจายรายได้และการมีส่วนร่วมในการถือครองผลประโยชน์อย่างสำคัญในกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักๆ ฯลฯ) แต่ก็ยังมีผลสืบเนื่องด้านลบอันไม่พึงประสงค์เกิดขึ้นจนได้ "หลักหมายในใจผู้ประพันธ์"ตามที่รับรู้กันดีในทางวรรณกรรมวิจารณ์ ไม่ได้สอดคล้องกับ"หลักหมายในใจของผู้อ่าน"เสมอไป หรือกล่าวได้ว่าผู้ใช้เส้นทางคมนาคม ("ผู้อ่าน") มีความเห็นต่างออกไปเกี่ยวกับการที่ใครจะใช้เส้นทางคมนาคมอย่างไร ไม่เหมือนกับความคิดของผู้วางแผน ("ผู้เขียน") สิ่งที่เราเรียกว่า"ผลสืบเนื่องที่ไม่ได้ตั้งใจ"นั้นใกล้เคียงอย่างยิ่งกับ "สิ่งที่มีดไปจากความตั้งใจ" ที่นักวิจารณ์วรรณคดีรู้จักกันดี

เจ้า GMS และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการคมนาคมที่สอดคล้องกับมัน จะไม่ค้าประกันการแก้ปัญหาให้กับคนยากจน ตรงกันข้าม ผู้ที่ไม่จน (ทั้งที่เป็นประเทศและผู้คน) จะได้อาศัยประโยชน์มากขึ้นจากเงื่อนไขที่สร้างขึ้นมาโดย GMS ฉะนั้น คำถามก็คือ "พื้นที่จำเรญเติบโตนั้นเป็นความเจริญเพื่อใคร" คมนาคมไม่ได้"เป็นกลาง" หรือเป็นประดิษฐกรรมไร้เดียงสา แต่สามารถก่อ

ผลดี หรือไม่เช่นนั้นก็ขึ้นกับบริบทที่มันทำงาน เป็นไปได้ว่า GMS จะยั่วเยงช่องว่างระหว่างผู้มียามากกับผู้มีน้อยในภูมิภาค

ความไม่สอดคล้องกันของเป้าหมายที่วาดหวังกับความเป็นจริงของ GMS ในบางบริเวณ เป็นประเด็นสำหรับผู้ที่มีทัศนคติและความมุ่งหวังที่จะทำให้การแทรกกระจายของการคมนาคม ปรากฏผลสอดคล้องไปสู่ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของคนยากจน ผู้เชี่ยวชาญการคมนาคมที่เห็นพ้องกันกับหลักการคมนาคมเพื่อคนจน ตอบรับเป็นอย่างดีต่อการให้ความสำคัญกับการคมนาคมแบบมุ่งระดับจุลภาคอย่างมีเป้าหมายและ"จากล่างขึ้นบน" ตลอดจนการแทรกกระจายของการขนส่งแบบ "ตรงไปตรงมา" "ส่งผลชัด" หากแต่ก็ยังต้องยอมรับดังที่ได้กล่าวข้างต้นว่า "มาตรการทางนโยบายที่จำเป็นต่อการเพิ่มพูนประสิทธิภาพของการแทรกกระจายเหล่านั้นยังคงไม่ค่อยเป็นที่เข้าใจกันดี" ต้องทำสิ่งใดเพื่อให้การแทรกกระจายของการคมนาคมใน GMS เชื้อต่อคนยากจน? หากรู้อยู่แกลใจถึงภาวะเงื่อนไขปัจจุบันและวิถีปฏิบัติดังที่เป็นอยู่ในกรอบของ GMS แล้วไซ้ร้ คำถามนี้ก็ไม่น่าครั้นคร้าม

นอกเหนือจากการออกแบบการแทรกกระจายดังกล่าวในระดับของเทคนิควิธีการแล้ว องค์ประกอบที่จำเป็นดำรงอยู่ ณ ระดับนโยบาย ซึ่งอยู่นอกเหนืออาณาบริเวณของตัวการคมนาคมโดยตรง GMS ต้องการมากไปกว่าแค่การจัดสร้างทางกายภาพและการรังสรรค์พื้นที่ขึ้นมา ที่สำคัญพอๆ กัน หรืออาจจะมากกว่า ได้แก่การก่อตั้งเชิงสถาบัน เพื่อที่จะประกันหรือกำกับหลักการทำงานที่ยุติธรรมขึ้นระหว่างประเทศสมาชิกทั้งหมด

การจะทำให้การคมนาคมมุ่งไปสู่การขจัดความยากจน การชี้วัดที่สอดคล้องกันประการใดประการหนึ่งเป็นสิ่งจำเป็น เช่นเดียวกันกับระบบภาษีแบบก้าวหน้า และนโยบายเพื่อผู้เสียเปรียบ การใช้สอยการคมนาคมเพื่อคนยากจนและผู้เสียเปรียบ เป็นสิ่งที่ต้องส่งเสริม ขณะที่การใช้ประโยชน์เพื่อเป้าหมายที่ตรงข้ามจำต้องถูกลดความสำคัญหรืออาจจะต้องจำกัดอย่างแข็งขัน มาตรการห้ามยานยนต์จากประเทศไทยของเวียดนาม และการเอาใจใส่ต่อสังคมแบบอื่นๆ นับเป็นปฏิบัติการที่ดีสำหรับการประยุกต์ใช้ให้กว้างออกไปยิ่งขึ้น

ณ การประชุมขั้นสุดท้ายของ GMS มีความต้องการที่จะจัดให้ เป้าหมายการขจัดความยากจนเป็นใจกลางของแผนทางการคมนาคมในระดับการประยุกต์ใช้ หากว่าความเชื่อมโยงกันของการคมนาคมและการขจัดความยากจนจะเกื้อกูลกัน การคมนาคมก็จะต้องได้รับการออกแบบ วางแผน และควบคุมให้สนองการใช้สอยดังกล่าว มาตรการด้านต่างๆ อย่างภาษี ข้อห้าม การใช้อย่างจำกัด (ประเภทยานยนต์ ระยะเวลาใช้สอย การผ่านทางแบบควบคุม) อาจจะใช้แนะนำเพื่อรับรองให้เกิดการใช้สอยทางคมนาคมที่พึงปรารถนา กล่าวคือวางการขจัดความยากจนไว้เป็นลำดับสูงสุด

กล่าวอีกอย่างหนึ่ง มาตรการที่เป็น "ของกระด้าง" (การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมซึ่งเสริมรับโดยเครือข่ายถนนขนาดย่อม) และ มาตรการที่เป็น "ของอ่อนละมุน" (นโยบายและการบริหารงานคมนาคม) จำต้องทำงานสอดประสานกันเพื่อประโยชน์ของคนยากจน

แสงสว่างจาก EU

กรณีต่างๆ ของการรวมตัวเป็นภูมิภาคในอื่นๆ ที่อาศัยมาตรการด้านบวกมีตัวอย่างง่ายๆ มากมายด้วยความที่มันยากย้อนและรุ่มรวยประสบการณ์ สหภาพยุโรปถูกยกให้เป็นตัวแบบที่ทรงค่า

ไม่มีข้อโต้แย้งว่า เหตุผลของการก่อตั้ง EU ต่างจากการก่อตั้ง GMS ในบางแง่ที่สำคัญ ประการแรก เป็นความประสงค์โดยรวมของบรรดาสมาชิก (อย่างน้อยก็ผู้ก่อตั้งเริ่มแรก) และดังนั้นพวกเขาก็มีกฎเกณฑ์และข้อกำหนดที่แนวทางการปกครองที่ทำงานร่วมกัน ประการต่อมา แนวคิดของการรวมตัวเป็นสหภาพยุโรปมีประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน ทั้งที่ขัดแย้งและสอดประสานกัน ประการที่สาม EU พุ่งเป้าที่จะประสานกันเป็นหน่วยเดียว ไม่ใช่แค่สร้างเงื่อนไขใหม่บางอย่างขึ้นมาเพื่อที่ประเทศสมาชิกจะฉวยประโยชน์ ทว่า EU ก็เผชิญกับปัญหาการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศร่ำรวยและประเทศรายน้อยกว่า ในแง่นี้ EU มีหลายสิ่งที่ GMS จะเรียนรู้ได้

ศูนย์ยุโรปศึกษา (CES) แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพฯ ได้ศึกษาเปรียบเทียบ GMS กับ EU¹³ ประเด็นสำคัญประเด็นหนึ่งคือ ความ

สำคัญของ "นโยบายเชื่อมประสาน" ของ EU นโยบายนี้มุ่งดำเนินการขับเคลื่อนความเชื่อมโยงประสานทางเศรษฐกิจและสังคม ด้วยการให้การสนับสนุนแก่ประเทศสมาชิกผู้รายน้อยกว่าในทางเศรษฐกิจ โดยประเทศผู้มั่งคั่งกว่าการที่จะดำเนินนโยบายนี้ คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission) ได้ตั้ง "กองทุนโครงสร้าง" (the Structural Fund)¹⁴ และ "กองทุนเชื่อมประสาน" (the Cohesion Fund)¹⁵ ซึ่งได้รับการบริจาคจากรัฐสมาชิกที่มั่งมีใน EU

เป็นความจริงที่ประเทศไทย (และจีนก็เช่นกัน) ได้ให้เงินกู้สำหรับโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมแก่ลาวและเมียนมาร์เป็นระยะๆ และยังให้ความช่วยเหลือทางการเงินบางลักษณะอีก แต่ผู้ช่างกังขายังคงมีปฏิจาประเภท "เงินเหล่านั้นเพื่อ GMS โดยรวม หรือเพื่อเหตุผลทางยุทธศาสตร์ในบางประเทศกันแน่?"

สรุป

สำเนียงทำนองวิพากษ์วิจารณ์ของบทความชิ้นนี้ ไม่ได้สื่อนัยของการไม่ยอมรับใน GMS ไปเสียทั้งหมด ในทางตรงกันข้าม ผู้เขียนเห็นร่วมในมุมมองที่แพร่หลายและความคิดด้านแง่บวกของภูมิภาค จึงมองการก่อเกิด GMS ว่ามีความสำคัญเชิงประวัติศาสตร์การพัฒนาในทั่วทั้งภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ประสพการณ์การพัฒนาในหลายทศวรรษที่ผ่านมาควรให้บทเรียนอันมีค่าสำหรับเรา ในประเด็นที่การนำโดยรัฐและการพัฒนาในทิศของเศรษฐกิจการตลาด อาจนำไปสู่ผลประโยชน์ที่ไม่สมดุลย์ และส่งผลกระทบต่อระหว่างผู้มีแนวโน้มจะได้ผลประโยชน์ ช่องว่างที่กว้างขึ้นระหว่างคนรวยและคนจน อันเป็นผลของการพัฒนาได้กลายเป็นสิ่งที่เรากลับเคยกันดี ความคิดในเรื่องการพัฒนาที่ยั่งยืนในฐานะที่เป็นแนวคิดเพื่อการกอบกู้จากบาป ได้รับความชื่นชมอย่างมาก แนวคิดอื่นๆ อย่างเช่น "ล่างขึ้นบน" "ประชาชนเป็นศูนย์กลาง" "ชุมชนเป็นพื้นฐาน" ได้เข้ามาแทนที่แนวปฏิบัติที่กำกวมอย่าง "ระดับมหภาค" "บนลงล่าง" ร่วมกับผลกระทบแบบ "รับส่วนบุญ" ("trickle-down") แต่ประเด็นก็คือการพัฒนาจะสามารถเอื้อต่อคนจำนวนมากได้อย่างไร โดยไม่เบียดเบียนไปให้ผล

ประโยชน์ต่อคนรวยและผู้มีอำนาจเป็นหลัก

ดังที่ได้ย้าถึงโอกาสที่ไม่เท่าเทียมกันภายใน GMS มา อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนไม่ได้ชวนให้คิดถึงความด้อยของประเทศที่อ่อนแอกว่า การที่ประเทศเหล่านี้ด้อยกำลังในการลงทุน และอยู่รอบนอกในโลกของโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมสมัยใหม่ ประเทศเหล่านี้สามารถออกแบบการคมนาคมภายในของตนเองได้ เพื่อใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเชื่อมต่อระหว่างประเทศ ในพื้นที่ที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน เช่น เรื่องการท่องเที่ยว (ไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักที่ทำเงินได้ในภูมิภาคหรือแหล่งที่เป็นเพียงแนวโน้มจะสร้างรายได้ก็ตาม) หลายๆ ประเทศสามารถแบ่งปันดอกผลของการพัฒนาด้วยกันได้ อันที่จริงแล้ว ประเทศเหล่านี้ต่างก็พบหนทางหาผลประโยชน์จากการขยับขยายเคลื่อนไหวของสินค้าและประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นๆ ยกตัวอย่าง ลาวที่ใช้แม่น้ำโขงเป็นเส้นหลักของทางการสื่อสารทางน้ำในหลายๆ วิธีที่แปลกใหม่ การให้บริการทางการค้าและการท่องเที่ยวรวมถึง ค่าโดยสารและค่าขนส่งที่หลากหลาย เป็นสิ่งที่สามารถพัฒนาได้มากขึ้น การเชื่อมต่อของ GMS สามารถนำมาใช้เป็นทางระบายสินค้าอุตสาหกรรมในประเทศ และการผลิตทางการเกษตรจากประเทศที่ไม่มีทางออกทะเล ในหลายภูมิภาค GMS ในฐานะสมาชิกของภูมิภาคจึงอาจเป็นผู้ช่วยได้โดยตรงเพื่อเพิ่มเติมให้กับทรัพยากรที่มีอยู่แล้วของแต่ละประเทศ และอาจจะสร้างแนวทางและวิธีปฏิบัติสำหรับการพัฒนาในทิศทางที่เท่าเทียมก็เป็นได้

บทความนี้ได้พยายามที่จะชี้ให้เห็นอีกด้านหนึ่งของเหรียญ สำหรับผู้ที่เป็นห่วงกังวลเรื่องการพัฒนาโดยทั่วไป และสำหรับการวางแผนการคมนาคมโดยเฉพาะ เป็นความยินดีของผู้เขียนในขณะที่เขียน ที่ได้พบวาทนโยบายเชื่อมสัมพันธ์ cohesive policy ที่ใช้โดยสหภาพยุโรป ซึ่งเป็นความคิดทางสังคมที่สามารถช่วยสร้างสมดุลระหว่างพลังทางการตลาดและชาตินิยม balance the market and nationalistic forces แนวคิดนี้สามารถก่อให้เกิดทิศทางการเปลี่ยนแปลงทั้งในระดับระหว่างรัฐและภายในรัฐ และถ้าจะสามารถตกลงกันได้ในกลุ่มผู้กระทำหลักๆ ใน GMS ADB และ GMS forum ก็อาจจะตัดความเป็นไปได้ของความขัดแย้งต่างๆ ได้ ยิ่งไปกว่านั้น และสำคัญ

ยิ่งกว่าคือ อาจนำไปสู่การพัฒนาที่แท้จริงที่พึงปรารถนาสำหรับคนจน และสำหรับเหยื่อของการพัฒนาที่ผิดพลาดและบาดแผลในอดีตได้

คำขอบคุณ

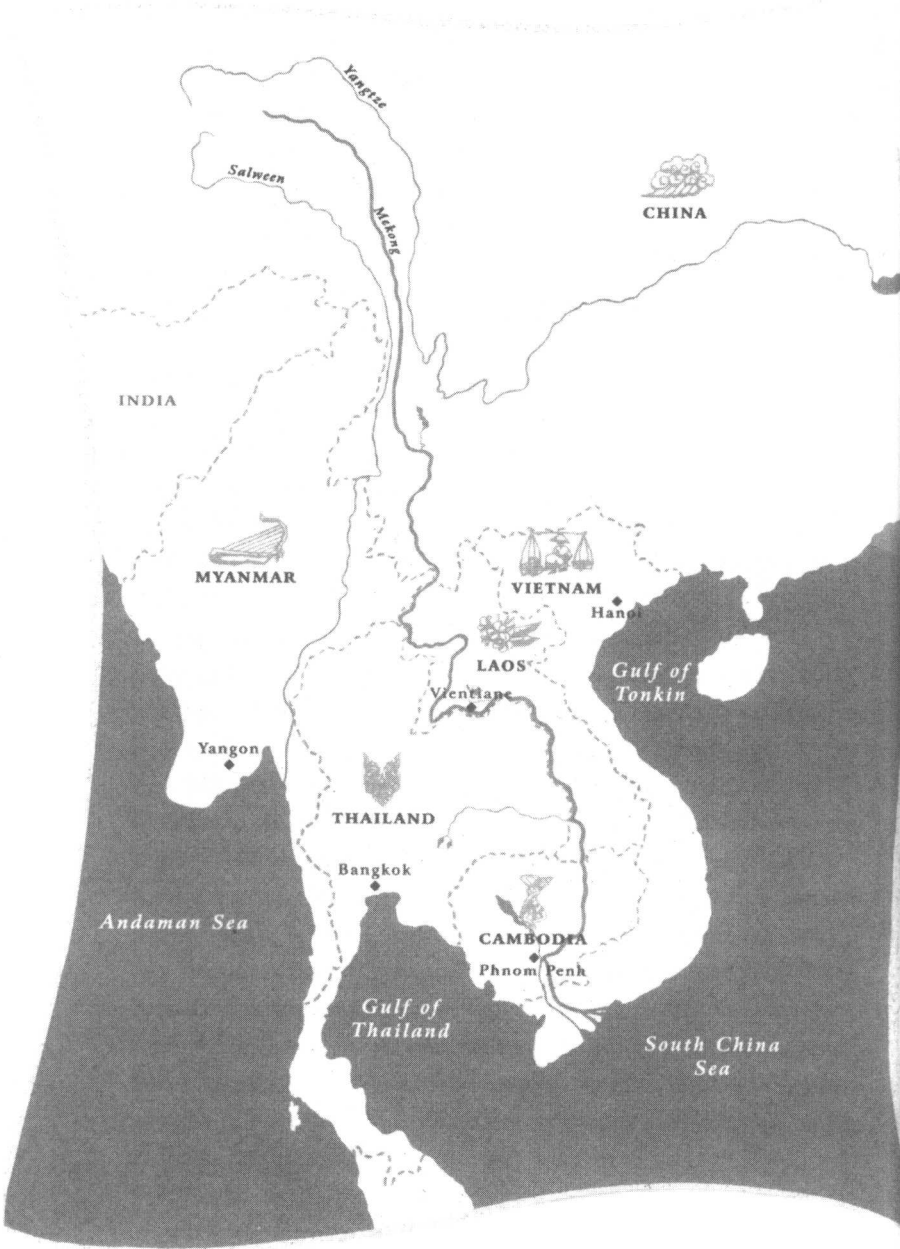
ผู้เขียนได้รับการสนับสนุนข้อมูลสำคัญบางส่วนและแผนที่ จากความกรุณาของ ดร.รุ่งแสง อุดมศรี และคณะ คุณปัทมวี กองบุญเทียมและเพื่อนๆ จากโครงการวิจัย "การศึกษาแผนงานคมนาคม สำหรับการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและศูนย์กลางภาคเหนือตอนบนของเชียงใหม่" ผู้เขียนเป็นหนี้น้ำใจอย่างล้นพ้นสำหรับความช่วยเหลือครั้งนี้ และขอบคุณ Dr. Jim Glassman จากภาควิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยบริติชโคลัมเบีย หากปราศจากความท้าทายทางปัญญาและความช่วยเหลือของเขาแล้ว งานชิ้นนี้จะต้องบกพร่องมากกว่าที่เป็นอยู่

เชิงอรรถ

- * จาก Chaiyan Rajchagool, "A Socio-historical Approach to Transport in the Greater Mekong Sub-Region", *The Asian Journal*, vol. 12, no. 1, August 2005, pp. 79-100. แปลโดย ชัยสรา มุกดาวิจิตร
- 1 GMS เป็นความคิดริเริ่มของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) ซึ่งประกอบด้วยห้าประเทศและหนึ่งมณฑล คือ ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพเมียนมาร์ ราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และมณฑลยูนนานแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
 - 2 The Association of Southeast Asian Nations
 - 3 The Asian Free Trade Area
 - 4 The Asia Pacific Economic Cooperation
 - 5 The Malaysia-Indonesia-Southern Thailand-Grow Triangle
 - 6 Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation, linking Bangladesh, India, Nepal, Bhutan, Myanmar, Sri Lanka, and Thailand
 - 7 ADB, Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Programme; Brief Overview, 2001
 - 8 สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจประกอบด้วย ยูนนาน เมียนมาร์ ลาว และไทย
 - 9 ACMECS มีที่มาจาก "ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี เจ้าพระยา แมโขง" หรือ "ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ" กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และไทยเป็นสมาชิก
 - 10 He Ping ให้ภาพเส้นทางเชื่อมโยงใน GMS ดังนี้ "เครือข่ายทางถนนที่มีอยู่แล้ว เชื่อมโยงไทยไปยั้งจีนและเวียดนาม และจีนไปยั้งเวียดนามและกัมพูชาผ่านลาว แต่เส้นทางเหล่านั้นควรได้รับการปรับปรุง.... สามโครงการเส้นทางหลักขนาดใหญ่ ที่เชื่อมประเทศต่างๆ ในภูมิภาค ได้แก่ หนึ่ง ถนนวงแหวนที่เชื่อมสี่ประเทศผ่านยูนนาน จีน ราชอาณาจักรในเมียนมาร์ ลาว ตะวันตกเฉียงเหนือ และเชียงรายได้ในไทย สอง ถนนที่ตัดจาก เวียดนามไปเมียนมาร์ ผ่านไทยและลาว ซึ่งรู้จักกันในนามช่องทางตะวันออกตะวันตก (East-west corridor) ถนนนี้ได้รับการปรับปรุงในลาวและเวียดนาม ทั้งยังมีสะพานสร้างข้ามแม่น้ำโขงสู่ประเทศไทย ณ ชายแดนตะวันตกของไทยมีสะพานตรงแม่สอดอยู่แล้ว ฉะนั้นถนนจะเชื่อมไปยั้งร่างกุ้งในที่สุด สาม ได้แก่ เส้นทางสายเอเชีย (Asian Highway) ทอดจากกรุงเทพฯ สู่มณฑลเป่ญทงสู่ไยโฮจิมินห์ในเวียดนาม และท่าเรือที่ Vung Tau นอกจากนั้น ตามเส้นทางหมายเลข 13 ในลาว ทำให้เป็นไปได้ที่จะเดินทางจากจีนไปยั้งท่าเรือต่างๆ ในเวียดนาม หรือไม่กี่สัปดาห์ก็ไปถึงท่าเรือของกัมพูชา
 - 11 ดังที่ผู้ส่งเสริม "การเดินทางพร้อมท้องเที่ยว" คนหนึ่งกล่าวว่า "ชาวออฟโรดเรียกร้องเส้นทางที่ท้าทายและท้องไปไกลยิ่งขึ้น ถนนกระด้างกระดอนและฝุ่นคลุ้งคลุ้ง

เทือกเขาที่จับใจ สิ่งแวดล้อมแปลกตา และชุมชนดั้งเดิมในภูมิภาคแม่โขงตรงเผงกัน
กับสิ่งที่พวกเขาแสวงหา..."

- 12 "อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ได้ดอกผลจากความนิยมนี้...รถ Sport Utility (ที่ประกอบขึ้นแบบหนึ่ง) กระจอนพรวดจาก 13,278 คันในปี 2543 เป็น 29,192 คันในปี 2545 ... และพวก 4WD เปิดกระบะท้ายแบบบรรทุกได้และ Sport Rider แบบเปิดกระบะท้าย (อีกประเภท) ยืนอยู่ที่ 151,703 คันในปี 2543 ทะยานลิวส์ 241,266 ในอีกสองปีถัดมา" (IPS: 5)
- 13 CES จัดหมายเชิญเข้าร่วมประชุมนานาชาติว่าด้วย "ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาค: ยุทธศาสตร์การพัฒนา EU และ GMS" หมายเลข 0512.64/333, 26 กรกฎาคม 2547
- 14 มุ่งที่จะขจัดความไม่เสมอภาคของการพัฒนาและการส่งเสริมความเชื่อมโยงประสานทางเศรษฐกิจและสังคมในสหภาพยุโรป
- 15 มุ่งจัดให้มีการสงเคราะห์ด้านสิ่งแวดล้อมและโครงสร้างการคมนาคมของความสนใจร่วมกัน เพื่อจะส่งเสริมการเชื่อมประสานทางเศรษฐกิจและสังคมระหว่างรัฐที่เป็นสมาชิก ระหว่างปี 2543 - 2549 เงิน 18 ล้านล้าน EUR ได้ถูกกำหนดไว้สำหรับเป็นทุนโครงการสิ่งแวดล้อมและเส้นทางคมนาคมใหม่ๆ ในสเปน โปรตุเกส กรีซ และไอร์แลนด์



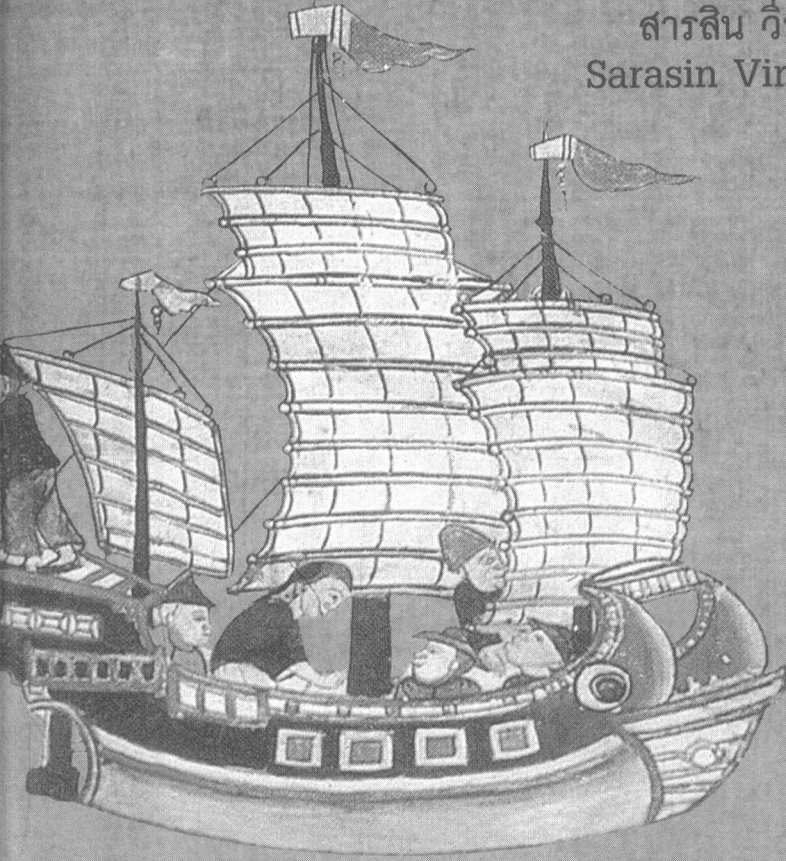


Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade 1652-1853

อาณาจักร อาณา
เมืองด้วยปัญญา ไม่มี

จิมก๊องและกำไร: การค้าไทย-จีน 2196-2396

สารสิน วีระผล
Sarasin Virapol



บรรณาธิการ : ชาญวิทย์ เกษตรศิริ และ กัณฐิกา ศรีอุดม
ผู้แปล : พรรณงาม เน่าธรรมสาร, รัชชี่ ฮั่นโสภา, สมาพร แลคโซ





30 ปี ความสัมพันธ์ไทย-จีน
600 ปี วัฒนธรรมไทยและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
30 Years Sino-Thai Relationships
600 Years Sino-SE Asian Relations
Thailand & Southeast Asia

สถิติ ปรณาสมา อาภา
สงสร้าง เสมอด้วยปัญญา ไม่มี

Chinese Society in Thailand

สังคม จีน ในไทย

จ. วิลเลียม สกินเน
G. William Skinner



บรรณาธิการ และคำนำ : ชาญวิทย์ เกษตรศิริ
ผู้แปล : พรรณี ฉัตรพลรักษ์, ภรณ์ กาญจนันฐิติ, ชื่นจิตต์ อัมไพพรรณ,
ปรีชา บุญญะศิริ, ม.ร.ว. ประกายทอง สิริสุข, ศรีสุข ทวีชาประสิทธิ์



ทัศนศึกษา

ลุ่มน้ำโขง : วิฤติ การพัฒนา และทางออก

The Mekong Basin: Crisis - Development - Alternatives

วันศุกร์ที่ 27 - วันเสาร์ที่ 28 มกราคม 2549

27 มกราคม 2549 ทนงคาย - เวียงจันทน์ (อาหารกลางวัน, เย็น)

ท่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เคลียร์เอกสารข้ามสะพานไปฝั่งสาธารณรัฐประชาชนลาว

เคลียร์เอกสารที่ตรวจคนเข้าเมืองลาว

เดินทางเข้านครเวียงจันทน์ (ระยะทาง 24 กม.)

วัดสี่เมือง ศาลพระเจ้าแม่สี่-หลักเมืองเวียงจันทน์

อนุสาวรีย์พระเจ้าสีสว่างวง เจ้ามหาชีวิตองค์สุดท้าย

ตลาดเช้า ซื้อสินค้าที่ลดกรรมลาวทั้งผ้าไหม-เครื่องเงิน

ตลาดจีน สินค้ามาจากจีนมากมาย

รับประทานอาหารกลางวันใน นครหลวงเวียงจันทน์

หอพระแก้ว ที่เคยประดิษฐานพระแก้วมรกต 212 ปี

หอคำ ผ่านชมสถานที่ที่ตั้งทำเนียบรัฐบาลที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวประทับตอนเปิดสะพานไทย-ลาว

ประตูชัย ถ่ายรูปที่ระลึก หน้าศิลปกรรมล้านช้างซึ่งสร้างเลียนแบบอาร์คเดอไทร์อิม-ฝรั่งเศส

วัดพระธาตุหลวง เข้าชมพระอารามหลวงคู่นครเวียงจันทน์ที่ประดิษฐานพระบรมสารีริกธาตุ

พระพุทธรูป สร้างพร้อมกับพระธาตุพนม พระธาตุขี้ผึ้ง พระธาตุกลางน้ำโขงที่หนองคาย

อนุสาวรีย์พระเจ้าไชยเชษฐาธิราชมหาธา กษัตริย์ผู้ครองทั้งล้านนาและล้านช้างผู้เป็นพระสหาย

สมเด็จพระมหาจักรพรรดิ (พระสวามีพระศรีสุริโยทัย) ผู้ร่วมกันสร้างพระเจดีย์ศรีสองรักเพื่อต่อต้าน

พระเจ้าบุเรงนอง

พิพิธภัณฑ์ท่านโกสอพนมวิหาร บรรยายชีวิตประวัติ-เครื่องใช้ส่วนตัวของผู้สร้างประเทศลาวใหม่

เช็คอินเข้าพักที่โรงแรมล้านช้าง ในกรุงเวียงจันทน์ จากนั้นพักผ่อนตามอัธยาศัย

รับประทานอาหารเย็นที่ภัตตาคารแม่ของ

28 มกราคม 2549 เวียงจันทน์ - เขื่อนน้ำงึม - ทนงคาย (อาหารเช้า, กลางวัน)

อาหารเช้าที่โรงแรม เก็บสัมภาระขึ้นรถ / เช็คเอาท์ออกจากโรงแรม

เดินทางจากโรงแรมที่เวียงจันทน์ ผ่านหมู่บ้านชนบท มุ่งสู่เขื่อนไฟฟ้าน้ำงึม (ระยะทาง 80 กม.)

ถึงเขื่อนไฟฟ้าน้ำงึม

- ชมแม่น้ำ 2 สี สีหนึ่งใสสะอาด ฟุ้งทะเล็ก เขียวกรากออกมาจากเขื่อนน้ำงึม อีกสีหนึ่งขุ่นข้น

ไหลรินอยู่ในแม่น้ำงึม แม่น้ำ 2 สี ที่แบ่งเขตแดน อย่างละครึ่งในแม่น้ำสายเดียวกัน

- ล่องเรือชมทัศนียภาพกว้างไกล ที่เขื่อนน้ำงึม

รับประทานอาหารกลางวัน ที่ร้านอาหารริมเขื่อน ลิ้มรสปลาสดๆ จากชาวประมงพื้นบ้านที่จับได้

จากเขื่อนน้ำงึม แล้วนำมาขายให้ร้านอาหาร

ออกจากเขื่อนน้ำงึม กลับสู่กรุงเวียงจันทน์

ถึงเวียงจันทน์ มุ่งสู่ท่าน ต.ม.ลาว เคลียร์เอกสารขาออกจากฝั่งลาว

- ซื้อบั้งสินค้าปลอดภาษี ราคาถูก ที่ร้านค้าปลอดภาษีลาว

- เดินทางกลับสู่ฝั่งไทย

การสัมมนาวิชาการ-Seminar

ลุ่มน้ำโขง: วิกฤติ การพัฒนา และทางเลือก

The Mekong Basin: Crisis, Development, Alternatives

วันพุธที่ 25 - วันพฤหัสบดีที่ 26 มกราคม 2549 / 25-26 January 2006

ณ ห้องประชุม โรงแรมรอยัล แม็อง หนองคาย / Royal Mekong Hotel, Nong Khai

วันพุธที่ 25 มกราคม 2549

- 09.00 น. เปิดการสัมมนาโดย พล.ต.อ.เกา สารสิน ประธานสภามหาวิทยาลัยขอนแก่น และประธานมูลนิธิโดยต่างประเทศไทย
- 09.15 น. ปาฐกถาเรื่อง "จีน: มิติทางเศรษฐกิจ" โดย ดร. พิสิฐฐู ภัคเกษม
- 10.00 น. พักรับประทานอาหารว่าง
- 10.30 น. "การค้าเสรี : จากสงครามฝิ่นถึง FTA" โดย ดร.วีระ สมบูรณ์ คุณบัณฑิต เศรษฐศิโรตม์ ดร.ธเนศ อารมณ์สุวรรณ อ.เบญจรัตน์ แซ่ฉั่ว ดร.พิภพ อุดร ดำเนินรายการ
- 12.30 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
- 13.30 น. ชมภาพยนตร์ (ต้องห้าม) "ทองปาน" (ครบรอบ 2518-48 ปี) เสนอประเด็นโดย อ.ทรงยศ แวงหงษ์ คุณไผจง ไทตฤต คุณไชยณรงค์ เศรษฐฐเชื้อ
- 15.00 น. พักรับประทานอาหารว่าง
- 15.30 น. "เช็อน-ถนน : การพัฒนาและโลกาภิวัตน์" โดย สว.ไกรศักดิ์ ชุณหะวัณ ผศ.ไชยันต์ รัชชกุล คุณเพ็ญพร ตีเทศน์ ดร.กัมปนาท ภัคทีภูต ดร.ศรีประภา เพชรมีศรี ดำเนินรายการ
- 17.30 น. ปิดการสัมมนาประจำวัน
- 18.30 น. อาหารค่ำ ชมการแสดงศิลปวัฒนธรรมลุ่มน้ำโขง และปาฐกถาพิเศษโดย คุณสุจิตต์ วงษ์เทศ

วันพฤหัสบดีที่ 26 มกราคม 2549

- 09.00 น. ปาฐกถาพิเศษ "ความหลากหลายทางนิเวศวิทยาและความเป็นไปได้" โดย ศ.ดร.อนันต์ กาญจนพันธุ์
- 09.30 น. "ลุ่มน้ำโขง: ความหลากหลายทางชีวภาพ" โดย ดร.ราญ ฤนาท อ.ยุกติ มุกดาวิจิตร รศ.สุมิตร ปิติพัฒน์
- 11.00 น. พักรับประทานอาหารว่าง
- 11.15 น. "การค้ามนุษย์ข้ามแดนใน GMS" โดย รศ.กฤตยา อาชวนิจกุล ผศ.สุชาภา อธิปัตย์ ดำเนินรายการ
- 12.15 น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
- 13.15 น. "ภาพลักษณ์แม่น้ำโขงและผู้คนบนลุ่มน้ำโขง" โดย อ.กำจร หลุยยะพงศ์ อ.ทรงยศ แวงหงษ์
- 14.00 น. "ลุ่มน้ำโขง : มิติทางเศรษฐกิจ การค้า และการพัฒนา" โดยคณะสำรวจแม่น้ำโขง ดร.ชาญวิทย์ เกษตรศิริ ผศ.ธีรศักดิ์ เพชรเลิศอนันต์ คุณชนาพร อิวสกุล อ.อัศวพร อ.รศ.ดร.สุวิทย์ เถาสิทธิ์วิวงศ์ ดำเนินรายการ
- 16.00 น. ปัจจุบันกาล "ลุ่มน้ำโขง: วิกฤตการณ์ทางออก" โดย ศ.เสน่ห์ จามริก
- 16.30 น. ปิดการสัมมนา

พิธีกรตลอดงาน อ.สมฤทธิ์ ลือชัย

จัดโดย มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

มูลนิธิโดยต่างประเทศไทย

บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย

สถาบันสันติศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น

สำนักงานสิทธิมนุษยชนศึกษาและการพัฒนาสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล

โครงการเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สมาคมหอจดหมายเหตุไทย

