

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ศึกษาความเชื่อมต่อของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยมีความเชื่อมต่อที่เป็นรูปธรรมคือถนนที่เป็นระเบียบเศรษฐกิจทั้งตะวันออก-ตะวันตก และใต้ และอาจตามมาด้วยทางรถไฟในภายหลัง แต่การเชื่อมต่อที่สำคัญกว่าคือ การเชื่อมต่อด้านการค้าและการลงทุน ซึ่งเป็นความเชื่อมต่อที่กว้างไกลกว่า อีกทั้งมีประเด็นทางการเมืองและกฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาด้วย โครงการนี้ออกแบบไว้เป็น 3 ระยะ โดยระยะที่ 1 จะเน้นการศึกษาการเคลื่อนย้ายทุนเป็นหลัก ระยะต่อไปเป็นการศึกษาเรื่องการเคลื่อนย้ายคน (แรงงาน) และการเคลื่อนย้ายสินค้าตามลำดับ

งานวิจัยนี้แสดงความลำเอียงโดยเปิดเผย กล่าวคือ ลำเอียงที่จะศึกษาผลกระทบทางลบเพื่อสร้างดุลยภาพกับงานส่วนมากซึ่งมักจะวิเคราะห์ผลกระทบทางบวกเป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อให้ผลกระทบทางลบได้รับการแก้ไขเพื่อจะให้เกิดผลกระทบทางบวกเป็นส่วนใหญ่ในที่สุด

ในมิติทางการเมือง การศึกษานี้พบว่ากรณีที่มหาอำนาจที่ศึกษาในงานนี้ ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา จีน และญี่ปุ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐอเมริกาและจีน จำเป็นต้องใช้อำนาจอ่อน (Soft power) ในการสร้างความสัมพันธ์กับชาติต่างๆ นั้น ทำให้ประเทศไทยซึ่งตั้งอยู่ในจุดภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยและมีระดับการพัฒนาเหนือประเทศเพื่อนบ้านอย่างกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม อยู่ในสถานะที่ไม่มีปัญหาหนักในการเจรจาต่อรอง ถ้าหากผู้นำของประเทศมีความฉลาดและถือเอาผลประโยชน์ของประเทศเป็นหลัก แต่ประเด็นที่จะต้องคำนึงถึงมากในอนาคตคือ ตัวแสดงที่มีไช้รัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทข้ามชาติทั้งสัญชาติไทยและต่างประเทศที่หลายกรณีมีอิทธิพลเหนือรัฐชาติของตน ถ้าหากผู้นำและตัวแทนของประเทศไม่รู้เท่าทันหรือไม่มี ความซื่อสัตย์สุจริตในการรักษาผลประโยชน์ของชาติเท่าที่ควร ซึ่งในกรณีหลังนี้สะท้อนได้จากดัชนีความโปร่งใสนานาชาติ ซึ่งประเทศในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงทั้งหมดซึ่งรวมทั้งไทยและจีน ยังมีปัญหาในประเด็นเหล่านี้ค่อนข้างมาก จึงยังไม่สามารถไว้วางใจได้ว่าตัวแทนของชาติจะสามารถรักษาผลประโยชน์ของชาติได้ดีเพียงใด

ประเด็นดังกล่าวสะท้อนออกมาจากความสามารถในการเจรจาต่อรองทางด้านกฎหมายที่มีหลายระนาบ นอกจากกฎหมายภายในประเทศแล้ว ยังมีระบอบสนธิสัญญาที่ประเทศสมาชิกได้ทำขึ้นในระนาบต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการค้าการลงทุนระหว่างกันเพิ่มมากขึ้น ผลกระทบของกรอบทางกฎหมายรวมทั้งระบบสนธิสัญญาและกฎหมายภายในประเทศย่อมส่งผลต่อปัญหาทางสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่องโหว่ทางกฎหมายภายในประเทศของไทย ประกอบกับผู้แทนเจรจาทางการค้าและการลงทุนมักไม่ใช่ นักกฎหมายระหว่างประเทศมืออาชีพ ทำให้มีโอกาสที่ความเสียเปรียบจะตกอยู่กับประเทศไทย ทำให้ประเทศไทยยังไม่ได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจเท่าที่ควรอีกมาก

ส่วนประเด็นการเชื่อมต่อทางถนนที่มีผลต่อสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศไทย เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC) ล้วนเป็นเส้นทางที่มีอยู่เดิม รัฐบาลไทยเพียงเชื่อมต่อเส้นทางหรือบางกรณีขยายเส้นทางให้ใช้การได้ดีขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทาง EWEC นั้น เริ่มมีความคึกคักมาตั้งแต่ปี 2550 ก่อนหน้านั้นการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจังหวัดต่างๆ บนเส้นทาง EWEC และ SEC เป็นไปตามหลักการดึงดูดทางเศรษฐกิจของเมืองหลักเมืองรอง แต่ระยะหลังเส้นทางถนนดังกล่าวได้มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของจังหวัด บนเส้นทางดังกล่าวเพิ่มมากขึ้นทั้ง EWEC และ SEC รวมทั้งเมืองชายแดน โดยอัตราขยายตัวของ SEC จะสูงกว่า EWEC เพราะเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมส่วนใหญ่ และบางส่วนกำลังก้าวไปสู่การเป็นภาคบริการที่นำการพัฒนาผลกระทบทางสังคมที่เกิดขึ้นนั้นมีทั้งทางบวกและลบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าหากการพัฒนาในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป คือมีการพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดย่อมเชื่อมต่อการแปรรูปสินค้าการเกษตรในจังหวัดเหล่านี้ เศรษฐกิจจะขยายตัว ความยากจนลดลง และความเหลื่อมล้ำการกระจายรายได้ลดลงพร้อมกัน แต่การพัฒนาอย่างก้าวกระโดดอาจจะเพิ่มปัญหาความยากจนและความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม สาเหตุสำคัญเกิดจากการเก็งกำไรในที่ดินทำให้ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นเร็ว ขณะที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายภาษีที่ดินและภาษีการเพิ่มมูลค่าของสินทรัพย์ที่เป็นลมมิกควร์ได้ (Windfall tax) ทำให้เมื่อที่ดินมีราคาสูงขึ้น คนจนและคนชายขอบจะถูกเบียดขับออกจากทรัพยากรของตนทำให้ไม่ได้รับผลพวงจากการพัฒนาของพื้นที่

ถึงแม้ในปัจจุบัน (2558) ปัญหาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการเชื่อมต่อทางถนนดังกล่าวจะยังไม่ปรากฏชัดเจน แต่ในอนาคตถ้าหากไม่พิจารณาเรื่องนี้อย่างจริงจัง การส่งเสริมให้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นประเด็นนำ โดยมีได้มีการพิจารณาผลกระทบทางด้านอื่นๆ อย่างรอบคอบพอ อาจจะทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมและสังคมตามมาด้วย

คำกัญแจ: ความเชื่อมต่อ ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ระเบียงเศรษฐกิจใต้ อำนาจอ่อน
บรรษัทข้ามชาติ ระบบสนธิสัญญา ผลทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

Abstract

This research studied the connectivity of all countries within Greater Mekhong Sub-region, GMS. The tangible form of such connectivity is through two Highways of the East-West Economic Corridor, EWEC and the South Economic Corridor, SEC. The two are more in Thailand than many others within the GMS. However, the more important forms of connectivity one though trade and investment. Such forms of connectivity involve political and legal aspects that can have strong impact on economic, social and environmental decisions and their consequences. This project has been designed to be completed in three phases. The first one will deal with the movement of capital and investment. The next will study the movement of people (workers) in the region. The last one will deal with the movement of services and commodities respectively.

This research openly admits the bias from the impacts emphasises negative impacts from the findings. The main purpose of such bias is to maintain the overall balance from most studies that mostly mention the positive aspects of such connectivity. As the negative impacts are revealed and being corrected, only the positive impacts will be retained.

From a political dimension, this study found that the super powers analyzed in this study, the United States, China, and Japan, especially, the US. and China, they all had to resort to the application of soft power in dealing with all nations in the region. As Thailand has been situated on a favorable geographic location with higher level of economic development than her neighboring countries such as Cambodia, Laos PDR, Myanmar and Vietnam, Thailand had no problems in negotiating with all these super power, so long as she had a wise leadership with ethical integrity who based his/her personal decision in principle solely on national interest.

The more worrying aspects were most non-state actors, especially, transnational corporations of both Thai and other nationalities. In most cases, these entities could also exert their influences over their own governments as well in pressuring them to deal with governments in the regions for their own favors. Those leaders who could not comprehend all possible outcomes and/or being corrupted, reflected by Transparency International Indices of all countries involved including Thailand and China, one could not be trusted whether they would be able to maintain national interest when dealing with these transnational corporations.

Such claim was reflected from their ability on legal negotiation at many levels. Apart from domestic laws and regulations, there are also multilayered levels of the treaty regime, in order to promote trade and investment among countries. The impact from such legal frameworks including the said treaty regime and domestic laws and regulations would extent influences on socio-economic and environment consequences of that country. Thailand was the case in point. Because of the loophole in the domestic laws, as well as the inability of the trade negotiators especially from the past experiences of Thailand that they were not specialists in international laws, the outcome of such negotiations was in most case at the disadvantage of the country. As a result, there were many things that Thailand could not significantly gain profit from trade and investment liberalization resulting from such economic treaties entered into between Thailand and her trading partners. In case of highway connectivity that may result in socio-economic and environmental consequences for Thailand especially EWEC and SEC, part of the routes in Thailand were not new ones. They existed before 1998. The Thai government merely added the connection or enlarged the highway. Previous study indicated that the flow of traffic on EWEC began to be significant from 2007 on. The analysis of the change in land use of provinces along the two routes was based on principal and surrounding cities available in Regional Economics. After 2007, the economic changes due to the two routes were increased proportionally. The development of provinces on the two routes as well as border towns became more evident. Economic expansion of provinces on SEC was more prominent than those on EWEC as more industrial provinces existed more on SEC, and some have been moving into the direction of being service provinces. There were both positive and negative socio-economic impacts from such changes. If it was the gradual change, there would be more positive socio-economic impacts resulted from increasing small scale industries that linked through processing of agricultural products. In those provinces, economic expansion as well as reduction in the degree of poverty and better income distribution would be the results. On the other hand a leap-frog development could result in the increase in the degree of poverty and more socio-economic disparities. One of the causes for such happening is the sky-rocketing increase in land price through speculation while Thailand did not have the system of land tax and windfall tax. The rapid increase in land price pushed the poor out of their own land and being excluded from the development benefit in the area afterward.

At the moment (2015), negative environmental impact was not obvious. However, this dimension must be closely scrutinized in the future. Having economic interest taken the lead without careful consideration could be accompanied by social and environment problems.

Keywords: Connectivity, East-West Economic Corridor South Economic Corridor, Soft Power, Transnational Corporation, Socio-Economic and Environmental Impact