

คอลัมน์ประจำ

เดือนหงายที่ชายโขง : ขยายสะพานมิตรภาพหนองคาย ขยายโอกาสไทย-ลาว

วันที่ 15 สิงหาคม 2561 - 16:41 น.



ที่มา	คอลัมน์ เดือนหงายที่ชายโขง
ผู้เขียน	ธีรภัทร เจริญสุข
เผยแพร่	วันที่ 15 สิงหาคม 2561

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งแรกที่จังหวัดหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์ ได้สร้างมายาวนานครบสองรอบนักษัตรขึ้นปีที่ 24 ในปีนี้ การค้าขายและสัญจรไปมาข้ามแดนเพิ่มทวีขึ้นอย่างมาก โดยมูลค่าสินค้าข้ามแดนทางด่านศุลกากรหนองคายมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตาม หากดูจากสถิติรถบรรทุกและรถยนต์โดยสารผ่านเข้าออก จะเห็นได้ว่าปริมาณรถเริ่มหยุดชะงักและเมื่อสำรวจพื้นที่หน้าด่านทั้งไทยและลาว จะพบภาพการจราจรติดขัดเป็นแนวยาว โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดและงานเทศกาล สร้างอุปสรรคให้ทั้งการค้าขายและการไปมาหาสู่ ปิดกั้นโอกาสทางธุรกิจของทั้งไทยและลาวไปด้วยกัน

สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่หนึ่งในปัจจุบัน มีเส้นทางสัญจรแค่สองเส้นทาง อีกทั้งยังถูกแบ่งส่วนให้กับทางรถไฟสายหนองคาย-ท่านาแล้ง วันละสองรอบ ซึ่งในระหว่างที่รถไฟเดินรถก็ต้องปิดการจราจรชั่วคราวยิ่งทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับสะพานมิตรภาพแห่งอื่นที่สร้างทีหลัง ทั้งที่มุกดาหาร นครพนม และเชียงราย ต่างก็มีช่องทางจราจรที่กว้างขวางกว่า และไม่ต้องแบ่งเวลาให้กับรถไฟ แต่มีปริมาณการจราจรที่เบาบางกว่ามาก

การขยายสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่หนึ่ง จึงเป็นเรื่องที่ทุกฝ่ายต่างเล็งเห็นถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นอย่างแทบไม่มีข้อเสีย และได้เจรจาร่วมกันมาเป็นลำดับโดยตลอด ฝ่ายไทยเองก็ได้ขยายถนนบริเวณหน้าสะพานนับตั้งแต่สามแยกทางหลวงหมายเลข 2 หรือถนนมิตรภาพ และทางหลวงเอเชียหมายเลข 12 เป็นถนนขนาดใหญ่หกช่องทางจราจร มีพื้นที่พักรถบรรทุกและทางขนานอีกสองช่องทางจราจร มีสถานีบริการน้ำมัน ด้านกักสัตว์และพืช ด้านศุลกากร เขตตำรวจตรวจคนเข้าเมืองพร้อมสรรพ

แต่ทว่าการขยายสะพานหรือการสร้างสะพานใหม่ขึ้นคู่กัน มีปัญหาอุปสรรคหลายอย่างทั้งการขาดเสถียรภาพทางการเมืองของไทย ปัญหาการเวนคืนที่ดินบริเวณเชิงสะพาน การหาแหล่งทุนมาสมทบ การก่อสร้างของลาว และการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟความเร็วสูงลาว-จีน ที่กำลังดำเนินการอยู่ ความไม่แน่ชัดดังกล่าวทำให้การขยายสะพานมิตรภาพแห่งที่หนึ่งไม่เกิดการลงมือจริง

ความล่าช้าดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายในทางเศรษฐกิจและค่าเสียโอกาสอย่างมาก เนื่องจากรถบรรทุกขนส่งสินค้ามีเวลาและพื้นที่จำกัดในการขนส่ง หากเป็นสินค้าที่ต้องการความเร็วก็จะเสี่ยงต่อการสูญเสียไม่ทันการณ์ รวมถึงเป็นข้อจำกัดให้สินค้าที่เน่าเสียง่าย จำพวกสินค้าเกษตร ประมง หรืออาหารที่ต้องการความเย็นและความสดใหม่ เพิ่มต้นทุนการผลิตให้กับร้านค้า ในฝั่งลาว และเพิ่มต้นทุนการขนส่งรวมถึงความเสี่ยงสูญเสียให้กับผู้ค้าจากไทย

ในการเจรจาเรื่องรถไฟ ไทย-จีนรอบล่าสุด ปรากฏในรายงานว่า จะมีการสร้างสะพานรถไฟแยกออกมาต่างหากใกล้พื้นที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว เดิม ก็เป็นที่น่าสนใจและช่วยกันเร่งรัดให้สะพานดังกล่าวเสร็จโดยเร็ว ในวิศวกรรมการสร้างสะพานสมัยใหม่ซึ่งจีนมีความเชี่ยวชาญ สามารถสร้างเป็นสะพานสองชั้นแยกส่วนรถไฟกับรถยนต์โดยไม่กินพื้นที่เชิงสะพานมากเกินไป ทำให้การจราจรคล่องตัวมากขึ้นและยังส่งสินค้าได้ทั้งทางรางและทางถนนโดยได้ประโยชน์สูงสุด อย่างไรก็ตามก็ดี โครงการรถไฟไทย-จีนดังกล่าวมีความล่าช้าอย่างยิ่ง จึงไม่สามารถคาดหวังได้ว่าสะพานรถไฟจะมาช่วยแบ่งเบาภาระการขนส่งและสัญจรระหว่างหนองคายและเวียงจันทน์ได้ในเวลาอันใกล้

สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 เบ็งกาฬ-ปากซัน ที่ลงมติเตรียมสร้างอาจช่วยบรรเทาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าได้ส่วนหนึ่ง แต่ปริมาณคนเดินทางในเขตนครหลวงเข้าออกหนองคายยังเป็นปัจจัยหลักที่สะพานแห่งใหม่ช่วยอะไรไม่ได้ การขยายสะพานเท่านั้นที่จะทำให้ปัญหาคอขวดทางการขนส่งและเดินทางถูกแก้ไข ซึ่งต้องร่วมกันทำงานอย่างจริงจัง มิใช่ปิดันประกันพรางในถนนและสะพานเก่าแตกพังไปวันๆ

