

คุณอร่าม ก้อนสมบัติ

อดีตรองปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้จัดการโครงการ
สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ณ จังหวัดมุกดาหาร
ปัจจุบันดำรงตำแหน่งที่ปรึกษาด้านโครงการและวิศวกรรม
ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศ
เพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) กระทรวงการคลัง



JICA “สะพาน” เชื่อมมิตรภาพระหว่างประเทศ

สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชื่อมระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ไม่เพียงแต่เชื่อมโยงประเทศทั้งสองฝั่งโขง แต่ยังเป็นสัญลักษณ์แห่งมิตรภาพของประเทศญี่ปุ่นที่มีให้กับทั้งสองประเทศอีกด้วย คุณอร่ามได้แบ่งปันเรื่องราวความประทับใจในการร่วมงานกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น หรือ JICA (Japan International Cooperation Agency) เพื่อพัฒนาเส้นทางคมนาคมสายสำคัญทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เชื่อมระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ให้เราได้ฟัง

คุณอร่ามร่วมงานกับ JICA ครั้งแรกในปี 2528 ซึ่งขณะนั้นประจำอยู่ที่กรมทางหลวงและ JICA เองก็ยังเป็นเพียงหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการเป็นหลัก โดยกรมทางหลวงได้ขอความช่วยเหลือทางวิชาการไปยัง JICA ผ่านทางสถานทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย เพื่อให้ช่วยสนับสนุนงานศึกษาความเหมาะสมของโครงการต่าง ๆ ของกรมฯ สำหรับโครงการแรกคือการศึกษาเส้นทางหลวงสายเพชรบูรณ์-ชัยบาดาล จากนั้นก็ขยายไปยังทางหลวงสายอื่นและยกระดับการศึกษาไปสู่เรื่องการพัฒนาทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคใต้ จนครอบคลุมทั้งหมดในประเทศไทยนอกจากนี้ยังมีงานศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบทางหลวงระหว่างเมือง หรือที่เรียกว่า มอเตอร์เวย์ ด้วย ส่วนการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมระหว่างจังหวัดมุกดาหารของไทยกับแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว ถือเป็นความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยทั้งรัฐบาลไทยและสปป.ลาว ต่างกู้เงินจากธนาคารเพื่อความความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น หรือ JBIC (Japan Bank for International Cooperation) ซึ่งปัจจุบันได้รวมเป็นส่วนหนึ่งของ JICA เพื่อร่วมกันสร้างสะพานดังกล่าว สำหรับการดำเนินงานโครงการนี้เป็นไปในลักษณะร่วมกันสามฝ่าย คือฝ่ายไทย นำโดยคุณอร่าม ซึ่งเป็นผู้จัดการโครงการ ฝ่ายสปป.ลาว และฝ่าย JBIC ก่อนเริ่มโครงการทาง JICA ได้จ้างที่ปรึกษาญี่ปุ่นมาศึกษาและออกแบบตั้งแต่ปี 2541 และเริ่มก่อสร้างจริง ในปี 2545 จนสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้อย่างเป็นทางการในปี 2549 (อย่างไรก็ดี คุณอร่ามไม่ได้ร่วมงานจนสิ้นสุดโครงการเนื่องจากย้ายไปดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)]

โครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาวนี้มีความสำคัญอย่างมากต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค เพราะเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ที่เริ่มจากเวียดนาม ผ่านสปป.ลาว ผ่านไทย จากนั้นก็เข้าไปในเมียนมาร์ และเชื่อมต่อไปถึงอินเดียและตะวันออกกลาง โดยสะพานที่สร้างขึ้นจะเชื่อมระหว่างไทยกับสปป.ลาว จากเดิมที่การเดินทางทำได้โดยเรือเฟอร์รี่จากมุกดาหารไปขึ้นที่ฝั่งแขวงสะหวันนะเขตเพียงเท่านั้น

“หลังจากที่สะพานนี้สร้างเสร็จแล้ว สิ่งทีกลุ่มประเทศอาเซียนต้องทำคือ การหาวิธีกันเรื่องกระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศ เรื่องพิธีการทางศุลกากร การเข้าเมือง การผ่านแดนทั้งหลาย การอนุญาตให้รถบรรทุก รถโดยสารจากประเทศหนึ่งไปยังประเทศหนึ่งจะต้องทำอย่างไร ข้อห้าม กฎอะไรในบางประเทศ มันอาจจะไม่ใช่ หรืออาจจะไม่ตรงกับประเทศหนึ่ง ซึ่งทุกประเทศจะต้องนั่งคุยกัน นั่งเจรจากันว่าเราจะทำอย่างไรที่จะทำให้กิจกรรมเหล่านี้ดำเนินไปได้ด้วยดี” คุณอร่าม กล่าว

อย่างไรก็ดี ภายใต้ความร่วมมือของ JICA แม้จะมีการกำหนดมาตรฐานในการดำเนินงานที่สูง เช่นในการกู้เงินจาก JBIC ได้มีการนำเอาแนวทางการดำเนินงานของสหพันธ์วิศวกรรมนานาชาติ หรือ FIDIC (International Federation of Consulting Engineers) มาใช้สำหรับการประกวดราคา ทำให้ผู้รับเหมาไทยบางรายไม่พอใจ เนื่องจากทำให้สูญเสียโอกาสในการเข้ามาร่วมโครงการ ทว่า ในขณะเดียวกัน ประสบการณ์จากการกู้เงินจาก JICA และรวมไปถึงจากธนาคารพัฒนาเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) และธนาคารโลก (World Bank) ก็ช่วยยกระดับการดำเนินงานของกรมทางหลวงให้มีความเป็นสากลมากยิ่งขึ้น คุณอร่าม เล่าว่า “จากเดิมโครงการที่ใช้เงินงบประมาณจากรัฐบาลไทย จะมีข้อกำหนดและเงื่อนไขแบบไทยแตกต่างจากโครงการที่ใช้เงินกู้ ตอนหลังเริ่มมีโครงการก่อสร้างถนนทางหลวงที่ใช้เงินกู้มากขึ้น เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงก็จะคุ้นเคยกับเงื่อนไขและระเบียบวิธี และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เป็นสากลมากขึ้น ดังนั้นไม่ว่าจะมาทำโครงการที่ใช้เงินกู้ หรือโครงการที่ใช้เงินงบประมาณของไทย ก็จะทำให้ลักษณะเดียวกัน เพราะฉะนั้นมาตรฐานงานก่อสร้างก็จะไม่ได้แตกต่างกัน ไม่ว่าจะใช้เงินงบประมาณก่อสร้างจากแหล่งเงินกู้ต่าง ๆ อันนี้ก็คือข้อดีที่เกิดขึ้นกับตัวองค์กร”

ทั้งนี้ จากประสบการณ์ที่ได้ร่วมงานกับ JICA คุณอร่ามรู้สึกประทับใจใน “มิตรภาพ” ที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ร่วมงานด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นกับเจ้าหน้าที่ของ JICA JBIC สถานทูตญี่ปุ่นประจำประเทศไทย รวมถึงไปถึงบริษัทที่ปรึกษาโครงการ ด้วยความที่เป็นคนเอเชียด้วยกัน วัฒนธรรมใกล้เคียงกัน เลยทำให้สนิทสนมกันได้ง่าย แม้โครงการจะสิ้นสุดไปแล้ว แต่มิตรภาพระหว่างคุณอร่ามกับเจ้าหน้าที่ชาวญี่ปุ่นยังคงดำเนินมาจนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ คุณอร่ามยังรู้สึกชื่นชมการทำงานของคนญี่ปุ่นที่เน้น “ทำงานเป็นทีม” โดยคุณอร่ามกล่าวว่า “การทำงานเป็นทีมเป็นเรื่องสำคัญ อันนี้เป็นจุดแข็งของคนญี่ปุ่นอย่างบริษัทที่ปรึกษาที่มาจากญี่ปุ่นทำงานเป็นทีมเวิร์คมาก ญี่ปุ่นเป็นตัวอย่างที่ดีในเรื่องนี้”

และเพื่อให้โครงการต่าง ๆ ภายใต้การสนับสนุนของ JICA เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในภูมิภาคได้มากขึ้น “JICA ควรให้ความสำคัญในเรื่องสุขภาพอนามัยของคนงานที่มาทำงานในโครงการและให้การสนับสนุนประเทศเพื่อนบ้านอย่างเมียนมาร์ กัมพูชา หรือสปป.ลาว เพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศเหล่านี้ยังมีความต้องการในการพัฒนาระบบสาธารณสุขโปกตและการคมนาคมอย่างมาก” คุณอร่าม กล่าวทิ้งท้าย

