



SSC Weekly Focus

บทความวิเคราะห์สถานการณ์ยุทธศาสตร์และความมั่นคงของประเทศไทยรายสัปดาห์ ฉบับที่ ๔๔/๕๖ | ๑๒ - ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๖

ASEAN Connectivity – การพัฒนาระบบรางเพื่ออนาคตทางการค้าของประเทศไทย

ประเทศไทยกำลังก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (ASEAN COMMUNITY: AC) ในปี ๒๕๕๘ แน่แน่นอนว่า รัฐบาล และภาคธุรกิจจะต้องมองภาพการบริหารประเทศและตลาดการค้าที่ใหญ่ขึ้น เนื่องจากประชากรในภาพรวมจะเพิ่มขึ้นจาก ๖๕ ล้านคนภายในประเทศ กลายเป็น ๖๐๐ ล้านคนทั่วทั้งภูมิภาค ความร่วมมือและการพัฒนาในเสาประชาคมเศรษฐกิจ หรือ AEC จะเป็นเสมือนตัวกลางในการเชื่อมโยงภูมิภาคเข้าด้วยกัน กลไกหลักที่เป็นฟันเฟืองสำคัญในการผลักดันให้ AEC ขับเคลื่อนไปข้างหน้า คือ แผนการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN Connectivity)

การก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AC) ในปี ๒๕๕๘ ความร่วมมือและการพัฒนาในเสาประชาคมเศรษฐกิจ (ASEAN ECONOMIC COMMUNITY: AEC) จะเป็นเสมือนตัวกลางในการเชื่อมโยงภูมิภาคเข้าด้วยกัน โดยมีกลไกหลักที่เป็นฟันเฟืองสำคัญในการผลักดันให้ AEC ขับเคลื่อนไปข้างหน้า คือ แผนการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน หรือ ASEAN Connectivity ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากผู้นำอาเซียน ๑๐ ประเทศ ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ ๑๗ เมื่อปี ๒๕๕๓ และเกิดเป็นแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) ใน ๓ ด้าน คือ

- (๑) การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity)
- (๒) การเชื่อมโยงทางสถาบัน (Institutional Connectivity)
- (๓) การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-People Connectivity)

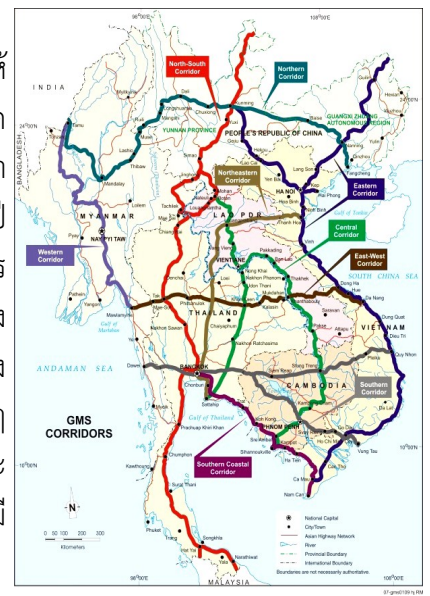
ซึ่งส่วนที่เกี่ยวข้องในลำดับต้นๆ สำหรับ AEC จึงน่าจะเป็นการเชื่อมโยงทางกายภาพที่ควรมุ่งการเชื่อมโยง การขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายในอาเซียนเข้าไว้ด้วยกัน และจะขยายการเชื่อมโยงไปยังประเทศที่มีพื้นที่ต่อเนื่องกับภูมิภาคอาเซียน อาทิ จีน อินเดีย และออสเตรเลียในอนาคตด้วย

ในส่วนของระบบโลจิสติกส์ (Logistic) เมื่อพิจารณาภาพรวมของประเทศไทยในปัจจุบัน จะพบว่าเป็นการขนส่งทางบกมากที่สุดถึงร้อยละ ๘๖ ทางน้ำประมาณร้อยละ ๑๒

และทางราง มีเพียงร้อยละ ๒ ส่วนที่เหลือเป็นการขนส่งทางอากาศ จะเห็นว่า การขนส่งด้วยระบบรางยังคงมีปริมาณที่น้อยมากทั้งที่มีต้นทุนถูกกว่าการขนส่งด้วยระบบอื่น เนื่องจากสามารถขนส่งได้ปริมาณมากๆ ในคราวเดียว ฉะนั้น การที่จะลดต้นทุนการขนส่งได้ก็จะต้องเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางให้มากขึ้น

จากการพิจารณาเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งของไทยกับต่างประเทศ พบว่า ในปี ๒๕๕๕ ประเทศไทยมีต้นทุนการขนส่งประมาณ ๑๑.๕ ล้านล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๑๗.๙ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ขณะที่ประเทศสิงคโปร์อยู่ที่ประมาณร้อยละ ๗ กลุ่มประเทศในทวีปยุโรปอยู่ที่ร้อยละ ๙ และสหรัฐอเมริกาอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๑๐

ด้วยเหตุนี้ทำให้ รัฐบาลไทย มีการกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ ด้วยการปรับปรุงและสร้างเส้นทางเพิ่มเติม เพื่อเชื่อมโยงแหล่งพักสินค้าต่างๆ ภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ให้มีศักยภาพเพียงพอต่อการ





เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค และการเชื่อมโยงกับจีน อินเดีย ออสเตรเลีย และประเทศในเอเชียต่อไป ซึ่งปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (สนข.) ได้มีการสำรวจเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (Hi-Speed Train) ในประเทศไว้ ๔ เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก, กรุงเทพฯ-นครราชสีมา, กรุงเทพฯ-หัวหิน และกรุงเทพฯ-พัทยา-ระยอง เพื่อเป็นโครงการนำร่องก่อนขยายผลสู่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงระหว่างประเทศต่อไป

แต่จากการศึกษาแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) ของประเทศไทย กลับพบว่าสิ่งที่อาจเป็นปัญหาในการเชื่อมโยงระหว่างกันด้วยระบบรางสำหรับประเทศไทยนั้น คือ

- ♦ การให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ที่ประกอบด้วยสมาชิก ๖ ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ เท่านั้น ยังไม่ได้เชื่อมโยงลงไปถึงภาคใต้ของประเทศเพื่อเชื่อมต่อไปยังมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย ซึ่งก็เป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย แม้ว่าในยุทธศาสตร์ที่ ๔ ของการเชื่อมโยงทางกายภาพจะเน้นการสร้างระบบการขนส่ง ที่เชื่อมโยงทางทะเลไว้แล้วก็ตาม

- ♦ แม้รัฐจะมีการกำหนดแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนด้วยระบบราง แต่ในแผนฯ กลับไม่ได้ระบุให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีส่วนร่วมในการดำเนินการแต่อย่างใด

- ♦ ระบบการบริหารจัดการการรถไฟแห่งประเทศไทย ยังไม่รองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งในเรื่องสมรรถนะของขบวนรถ การรักษาความปลอดภัยขบวนรถและสินค้า รวมทั้งการควบคุมระยะเวลาในการขนส่ง

ซึ่งมีผลกระทบต่อภาคธุรกิจ

- ♦ ปัญหาเรื่องความแตกต่างทางข้อกำหนดที่ไม่สอดคล้องและไม่ส่งเสริมศักยภาพทางการค้าระหว่างประเทศ

- ♦ จากนโยบายการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโครงการคมนาคมขนส่งทางรางของรัฐบาล ทำให้จำเป็นต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานและผลิตบุคลากรด้านวิศวกรรมขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับงานการขยายเส้นทางและระบบรางต่อไป

ที่กล่าวมาทั้งสิ้น คือ สิ่งประเทศไทยควรมีการกำหนดมาตรการรองรับเพิ่มเติมสำหรับการเข้าสู่ตลาดเศรษฐกิจของภูมิภาคในเชิงของผลกำไรทางการค้า แต่ทั้งนี้ต้องไม่ลืมมาตรการด้านความมั่นคงของประเทศควบคู่กันไป ด้วย เช่น

- ๑) แผนแม่บทฯ เน้นการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและความรวดเร็วในการขนส่งเป็นประเด็นสำคัญ จึงอาจส่งผลกระทบในแง่ลบทางด้านความมั่นคง เช่น การค้ามนุษย์ ยาเสพติด อาวุธผิดกฎหมาย พืชและสัตว์สงวน เป็นต้น

- ๒) ปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติที่ทวีความรุนแรงและเกิดบ่อยขึ้น อาทิ อุทกภัย แผ่นดินไหว ดินถล่ม อาจเป็นปัญหาหลักที่ทำให้ระบบรางเสียหายและการขนส่งหยุดชะงัก โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคเหนือที่มีภูมิประเทศเป็นเชิงเขา เกิดปัญหาดินถล่มและน้ำท่วมกัดเซาะรางบ่อยครั้ง ซึ่งอาจส่งผลด้านความปลอดภัยตามมา....

ข้อมูลอ้างอิง

หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ

http://www.ftipc.or.th/contents_inside.php?contents_id=20

<http://www.logisticscorner.com#sthash.GSpnlCO.dpuf>

