



# SSC Weekly Focus

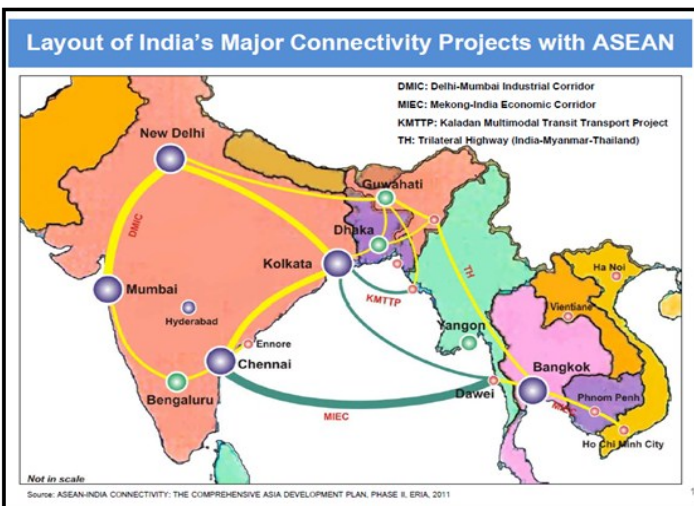
บทความวิเคราะห์สถานการณ์ยุทธศาสตร์และความมั่นคงของประเทศรายสัปดาห์ ฉบับที่ ๔๒/๕๖ | ๒๙ กรกฎาคม—๕ สิงหาคม ๒๕๕๖

## BIMSTEC เปิดประตู ASEAN สู่อเซียใต้

ความเชื่อมโยงของอาเซียน (ASEAN Connectivity) ผลักดันให้เกิดการพัฒนาาระบบคมนาคมพื้นฐาน โดยประเทศไทยได้วางยุทธศาสตร์ในการเป็นจุดศูนย์กลางของอาเซียนและเชื่อมโยงอาเซียนสู่ภูมิภาคอื่นๆ ทั้งนี้ เอเชียใต้กำลังเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูงซึ่งครอบคลุมความร่วมมือ BIMSTEC หรือ ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation) ที่มีเมียนมาร์และไทย อยู่ในกรอบความร่วมมือดังกล่าว สามารถเป็นประตูอาเซียนในการขยายฐานทางเศรษฐกิจสู่เอเชียใต้ได้

การขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียนโดยการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ (Economic Integration) มีจุดมุ่งหมายหลักคือการนำอาเซียนไปสู่การเป็นตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (Single Market and Production Base) ผ่านการสร้างเชื่อมโยงของอาเซียน (ASEAN Connectivity) ที่ผลักดันให้เกิดการเคลื่อนย้ายข้ามพรมแดนของประชากร เงินทุน สินค้า และบริการ ได้โดยเสรีมากขึ้น ดังนั้น อาเซียนจึงต้องพัฒนาระบบคมนาคมพื้นฐาน และกฎเกณฑ์ การผ่านแดนควบคู่กันไป ทั้งนี้ ประเทศไทยได้วางยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงอาเซียนสู่ภูมิภาคอื่นๆ

### การเชื่อมโยงอาเซียนกับเอเชียใต้ ผ่านกรอบ BIMSTEC



BIMSTEC หรือ ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation) ซึ่งเป็นกลไกหลักในการเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจแม่โขง-อินเดีย ผ่าน ๑๔ สาขา อาทิ การค้าและการลงทุน การคมนาคมและการสื่อสาร พลังงาน เกษตร โดยไทยเป็นประเทศนำ

ใน ๓ สาขา คือ ประมง สาธารณสุข และปฏิสัมพันธ์ในระดับประชาชน ปัจจุบัน BIMSTEC มีสมาชิก ๗ ประเทศ คือ บังกลาเทศ ศรีลังกา อินเดีย ไทย เมียนมาร์ เนปาล และภูฏาน โดยเป็นตลาดที่มีศักยภาพ มีประชากรกว่า ๑,๓๐๐ ล้านคน นอกจากนี้ BIMSTEC ยังเป็นเวทีเชื่อมประสานนโยบาย Look East ของกลุ่มประเทศเอเชียใต้กับนโยบาย Look West ของไทย โดยมีการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ การผลักดันโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย และถนนสามฝ่าย ไทย-เมียนมาร์-อินเดีย อย่างไรก็ตาม ประเทศสมาชิก BIMSTEC ส่วนใหญ่ ยังขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ทั้งภายในประเทศและการเชื่อมต่อระหว่างประเทศ รวมทั้งมีศักยภาพในแต่ละด้านต่างกันไป อาทิ เนปาล และภูฏาน ไม่มีท่าเรือของตัวเอง แต่ใช้ท่าเรือของอินเดียในการขนส่งสินค้าและการเดินทาง

อินเดีย มีความได้เปรียบโดยมีพื้นที่ติดทะเลมากที่สุด มีท่าเรือหลายแห่ง และเป็นท่าเรือเดินสมุทรระหว่างประเทศมากกว่า ๑๐ แห่ง มีเรือเดินสมุทรมากถึง ๓๐๐ ลำ มีเครือข่ายรถไฟที่ยาวที่สุด และมีเครือข่ายถนนยาวมากที่สุด แต่ได้มาตรฐานเพียง ๔๕%

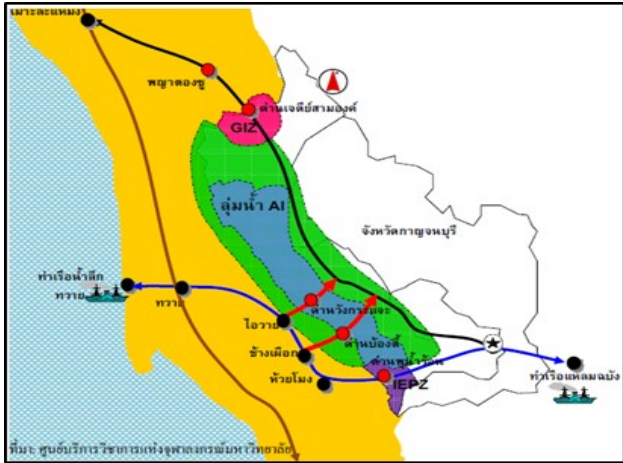
ไทย มีความได้เปรียบด้านการคมนาคมภายในประเทศ มาตรฐานของระบบการคมนาคม ที่เป็นหัวใจสำคัญในการเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจแม่โขง - อินเดีย (Mekong - India Economic Corridor - MIEC) ซึ่งเป็นอีกหนึ่งยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอาเซียนสู่เอเชียใต้ได้

### ความคืบหน้าของ BIMSTEC : บทบาทของไทยในการผลักดันความร่วมมือต่างๆ

ประเทศไทยมีนโยบายเร่งด่วนในการฟื้นฟูความสัมพันธ์และพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่ง ทั้งภายในและภายนอกภูมิภาค ส่งผลให้มีการขยายฐานเศรษฐกิจทั้งการผลิตและการลงทุน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนากลุ่มจังหวัดแนวระเบียงเศรษฐกิจและเมืองชายแดน



ที่ติดต่อกับ เมียนมาร์ และ สปป.ลาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมียนมาร์ที่กำลังเข้าสู่ ระบบเศรษฐกิจแบบเปิด ที่มีการลงทุนทั้งทางด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และโครงสร้างพื้นฐาน โดยร่วมลงทุนกับเอกชนไทย ในการสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่เมืองทวาย เพื่อให้เป็น West Gate ของภูมิภาคสุมาตราอินเดียน รวมทั้งมีการพัฒนาเขื่อนขนาดใหญ่กว่า ๑๐ เขื่อน ที่คาดว่าจะแหล่งพลังงานไฟฟ้าของไทยได้ในอนาคต นอกจากนี้ เมียนมาร์จะเป็น Indian Ocean Open Door และ South Gate ของจีนสู่อ่าวเบงกอลอีกด้วย



**ความคืบหน้าท่าเรือน้ำลึกทวาย >** ปัจจุบันโครงการยังมีความล่าช้า เนื่องจากข้อจำกัดด้านกฎระเบียบ/ขั้นตอนการปฏิบัติ และอาจเผชิญความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการเมืองของทั้งสองประเทศ โดย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ของไทย ได้รับสัมปทานในการดำเนินโครงการ ซึ่งแบ่งออกเป็น ๔ เฟส และขณะนี้อยู่ในเฟส ๐ คือ การทำโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนลาดยาง ๒ ช่องทาง และท่าเรือขนาดเล็ก เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับอุตสาหกรรมต่างๆ ที่จะเข้ามาดำเนินการ ในขณะที่โครงการเฟส ๑ ถึง ๔ ยังอยู่ระหว่างการหาผู้ร่วมลงทุน ซึ่งญี่ปุ่นและอินเดียให้ความสนใจ

**การสร้างถนนสามฝ่าย ไทย-เมียนมาร์-อินเดีย >** จากการเดินทางเยือนไทยของ นายมานโมฮัน ซิงห์ นายกรัฐมนตรีอินเดีย ระหว่างวันที่ ๓๐-๓๑ พ.ค.๕๖ ผู้นำอินเดียให้ความสำคัญกับโครงการถนนสามฝ่าย ไทย-เมียนมาร์-อินเดีย ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียใต้กับอาเซียน โดยตกลงที่จะผลักดันให้การก่อสร้างทั้งหมดแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๙ รวมทั้งจะสนับสนุนให้ภาคเอกชนอินเดียเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย

### บทส่งท้าย

กรอบความร่วมมือ BIMSTEC มี ๒ ประเทศ จากอาเซียนเข้ามาเกี่ยวข้อง คือ ไทย และ เมียนมาร์ ซึ่งเมื่อมีการสร้างความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพแล้ว ประเทศอื่นๆ ในอาเซียน สามารถใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นประตู

สู่เอเชียใต้ได้ อย่างไรก็ตาม การวางยุทธศาสตร์ให้ไทยเป็นศูนย์กลางของอาเซียน เพื่อเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคต่างๆ นั้น ไทยไม่ควรจะเป็นเพียงเมืองผ่าน แต่ไทยควรอยู่ในทุกขั้นตอนของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบ การบริหารและสารสนเทศ ให้ถึงมือผู้รับได้อย่างดีที่สุด โดยไทยต้องเป็นประเทศต้นทาง กลางทาง และปลายทาง ของการกระจายสินค้า และการลงทุน คือ

SCM	วัตถุประสงค์	ปัจจัยสนับสนุน
ต้นทาง	เป็นผู้จัดส่งวัตถุดิบ สินค้าเกษตร ผลิตภัณฑ์ต่อเนื่องทางการเกษตร และชิ้นส่วนอุตสาหกรรม ที่มีคุณภาพ	- นโยบายส่งเสริมการลงทุน - พื้นที่เพาะปลูกเกษตรกรรม
กลางทาง	เป็นตัวกลางผู้ให้บริการ ระบบโลจิสติกส์ กระจายสินค้า และเป็นพ่อค้าคนกลางที่นำวัตถุดิบมา re-packaging ซึ่งทำให้ไทยสามารถกำหนดราคาสินค้าได้	- มีคลังสินค้า - คมนาคมสะดวก - มีเครือข่าย - ระบบโลจิสติกส์
ปลายทาง	เป็นผู้นำเข้าสินค้าที่มีคุณภาพ และกระจายสินค้าสู่ผู้บริโภคได้ตามเวลา	- ผู้บริโภค - ระบบโลจิสติกส์

หากเปรียบประเทศไทยเป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) อย่างมีประสิทธิภาพ ไทยจะได้รับผลประโยชน์จากทุกขั้นตอนของห่วงโซ่อุปทาน รวมทั้งทำให้ไทยมีศักยภาพและมีอำนาจในการต่อรองมากขึ้นในเวทีเศรษฐกิจ แต่ทั้งนี้ ดูเหมือนอุปสรรคสำคัญของไทย คือ เสถียรภาพทางการเมืองภายใน ความไม่ชัดเจนของนโยบายระดับรัฐบาล และความไม่ไว้วางใจ/ ความไม่เชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติต่อการทุจริตคอร์รัปชั่นของประเทศไทย เหล่านี้ อาจเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้นักลงทุนชะลอการลงทุนในประเทศได้...



### อ้างอิง:

- <http://www.thai-aec.com/780#ixzz2XmNBtGuF>
- <http://daweidevelopment.com/>
- **ทิศทางการพัฒนาของประเทศไทยภายใต้บริบท AEC + BIMSTEC - EC .** ดร.ณรงค์ ป้อมหลักทอง . สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
- **กรมเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและแอฟริกา .** มีนาคม 2556. <http://sameaf.mfa.go.th/th/organization/detail.php?ID=476>