

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: First Section/ASEAN+ วันที่: อังคาร 17 ธันวาคม 2562 ปีที่: 33 ฉบับที่: 11408 Col.Inch: 41.43 Ad Value: 99,432 คอลัมน์: เรารักอาเซียน: จุดเชื่อมต่ออาเซียน หน้า: 12(ซ้าย) PRValue (x3): 298,296 คลิป: สีสี่
--	---



กรุงเทพธุรกิจ

เรารักอาเซียน

● **รศ.ดร.อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ**

ศูนย์อาเซียนศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น

www.cas.kku.ac.th

จุดเชื่อมต่ออาเซียน



ในระยะนี้ทั้งฝ่ายรัฐและเอกชนคู่คี่กักที่จะระดมกำลัง
 ทั้งด้านความคิดและสรรพวิทยาเพื่อพัฒนาจุดเชื่อมต่อ
 เส้นทางคมนาคมอาเซียนให้เกิดความเป็นรูปธรรมมากขึ้น
 ที่น่าสนใจก็เห็นจะหนีไม่พ้นเรื่องจุดเชื่อมต่อระหว่าง

ประเทศสมาชิกประชาคมกันเอง

บรรดาสมาชิกที่เป็นเกาะแก่งหรือมีทะเลกันคงไม่ต้องมีเรื่องที่จะต้องคิดให้
 ปวดหัวมากนักที่เห็นต่างคนต่างพูดกันอยู่คือประเทศที่มีเขตแดนติดต่อกันได้
 ทางบก ตัวอย่างเช่น ไทย สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และมาเลเซีย
 สำหรับประเทศไทยนั้นดูเหมือนว่าจะเริ่มเอาจริงกันเสียที ในการประชุม
 สัมมนาในจังหวัดน่านเรื่องโครงการศึกษาจัดทำแผนการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมือง
 ที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์ เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนา
 และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคม ในครั้งที่ผ่านๆ มา ได้มี
 การพูดถึงในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้



1. การเปิดเสรีด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (AEC) ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าผ่านเมืองชายแดนเพิ่มมากขึ้นซึ่งย่อมเกิดผลกระทบกับประชาชนในพื้นที่
 2. ประชาคมโลกได้ให้ความสำคัญกับแนวคิดเรื่องการพัฒนาการขนส่งที่ประหยัดพลังงานประชาชนทุกภาคส่วนเข้าถึงบริการได้อย่างเท่าเทียมและยั่งยืน
 3. ประเทศไทยได้แสดงเจตนารมณ์ต่อที่ประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศว่าประเทศไทยได้ตั้งเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 20-25% ภายในปี 2573
 4. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินโครงการศึกษาจัดทำแผนการขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์ เพื่อเป็นเมืองต้นแบบในการพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคคมนาคมการลดผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยเฉพาะเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์ซึ่งได้พิจารณาคัดเลือกจังหวัดหนองคายเป็นเมืองนำร่อง
- ที่น่าสนใจก็คือการที่เลือกจังหวัดหนองคายเป็นเมืองนำร่อง คงจะเป็นเพราะมีสะพานมิตรภาพเชื่อมเขตแดนของ 2 ประเทศ คือ ไทยและสปป.ลาว ที่น่าสนใจมากขึ้นไปอีกก็คือ สะพานนี้มีทั้งถนนและทางรถไฟเส้นทางข้ามแดนจากสถานีหนองคาย ข้ามไปยังสถานีท่านาแล้งฝั่งลาว (ไม่ห่างจากนครเวียงจันทน์) ได้ด้วย
- ที่น่าคิดก็ตรงที่ สนข. ให้ความสำคัญกับจุดเชื่อมต่อเส้นทางอาเซียนไฮเวย์เป็นหลัก ซึ่งในมุมมองของนักนิเวศวิทยาแล้ว การใช้ถนนในภาคขนส่งนั้นมีข้อด้อย ทั้งในด้านประสิทธิภาพการใช้พลังงานผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมที่ควบคุมได้ยากมากกว่าการใช้การขนส่งในรูปแบบอื่น
- ทว่าโลกเขายอมรับกันแล้วว่าระบบขนส่งทางบกด้วยรางนั้นมีขนาดมากกว่าวิธีอื่นใด และถ้าประเทศไทยยังลังเลเรื่องการปรับปรุงระบบขนส่งทางรางเพื่อเป็นเส้นทางขนส่งข้ามแดนหลักของอาเซียนโดยเร่งด่วนแล้วที่ไปสัญญากับนานาชาติในเรื่องลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ลดโลกร้อน และการเข้าถึงการคมนาคมอย่างถ้วนหน้าของประชาชนอาเซียน คงเป็นจริงได้ช้ามาก