

ปัญหาการขนส่งสินค้าในกลุ่ม‘ซีแอลเอ็มวี’
มองผ่านเจ้าหน้าที่GIZ‘วิลาสินี ภูมูชอภัย’

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 4 ประเทศ หรือ ซีแอลเอ็มวี ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง ส่วนหนึ่งเป็นเพราะประเทศเหล่านี้มีชายแดนติดกับไทยทำให้สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวก ทว่าปัจจุบันกลับไม่เป็นเช่นนั้น เมื่อระบบการขนส่งในประเทศเหล่านี้มีปัญหาทั้งสภาพรถบรรทุกที่เก่าใช้การมานาน พนักงานขับรถก็มีปัญหา ขณะที่สภาพถนนยังไม่มีความมาตรฐานดีพอ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มมลพิษทางอากาศอันนำไปสู่ภาวะโลกร้อน

จากปัญหาดังกล่าว “คม ชัด ลึก” จึงฉวยโอกาส
สัมภาษณ์พิเศษ “คุณปลา” วิลาสินี ภูษะอภัย
ผู้ประสานงานโครงการ GIZ คีย์แมนคนสำคัญใน
การดำเนินโครงการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่
ยั่งยืนในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (CLMV)
โดยการสนับสนุนขององค์กรความร่วมมือระหว่าง
ประเทศของเยอรมนี (GIZ) ที่ดำเนินงานด้านความ
ร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
ภายใต้การปฏิบัติงานในนามของหน่วยงานภาครัฐ
และเอกชนทั้งในประเทศเยอรมนีและต่างประเทศ
รวมทั้งรัฐบาลของประเทศต่างๆ สหภาพยุโรป
องค์การสหประชาชาติ ธนาคารโลก และองค์กร
ที่ให้การอื่นๆ ซึ่ง GIZ ดำเนินงานอยู่ในประเทศ
ต่างๆ ราว 120 ประเทศทั่วโลก มีพนักงานประมาณ
19,000 คน ซึ่งร้อยละ 70 เป็นคนในประเทศ

- โครงการนี้มีที่มาที่ไปอย่างไร

ที่จริงโครงการที่เราได้ดำเนินการในประเทศที่มีชายแดนติดกับไทยในกลุ่มภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ทำร่วมกับกระทรวงคมนาคมและสมาคมขนส่งของภาคเอกชนในประเทศนั้น สถาบันแม่โขง ดำเนินกิจกรรมในเรื่องของการปรับปรุงประสิทธิภาพและความยั่งยืนระบบขนส่งในภูมิภาคอาเซียน เพราะมองว่าการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้ขับเคลื่อนได้หลายตัว แต่ระบบโลจิสติกส์ การคมนาคมขนส่ง เป็นพื้นฐานหลัก เพราะเป็นการเชื่อมต่อระหว่างคนกับคน ถ้าเราจะส่งสินค้าไปขายที่ประเทศเมียนมาร์ กัมพูชาหรือ สปป.ลาว เราก็ต้องใช้การขนส่งของประเทศเขารถบรรทุกจากฝั่งเราเข้าไปไม่ได้ถนนฝั่งโน้นไม่ค่อยดี บางประเทศก็ห้ามรถบรรทุกจากฝั่งไทยเข้าไป ต้องใช้รถทางฝั่งประเทศเขา ถ้าใครเคยไปประเทศ



เหล่านี้จะเห็นว่าในทางซูเปอร์มาร์เก็ตของเขามีแต่สินค้าจากประเทศไทยเกือบทั้งนั้น เพราะคนของเขาชอบสินค้าจากไทย เป็นสินค้าดี มีคุณภาพแล้วก็ราคาไม่แพง แล้วของพวกนี้มันไปอย่างไร ก็ไปทางการคมนาคมขนส่งนี่แหละ ซึ่งเราก็มองว่าถ้าการขนส่ง โดยเฉพาะเรื่องรถบรรทุกมีความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจระดับภูมิภาคแล้วก็เป็ผลลัพธ์ต่อประเทศไทยเราด้วย ทาง GIZ ก็เลยขอเงินสนับสนุนจากสหภาพยุโรปที่จะมาทำงานในโครงการนี้จำนวน 2.4 ล้านยูโร

ระยะเวลา 3 ปี เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2559 ถึงมกราคม 2562 โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืนในประเทศกลุ่มอาเซียนภาคลุ่มน้ำโขง

- มีการดำเนินกิจกรรมอะไรบ้าง

ในปีแรกเราต้องไปสร้างความร่วมมือกับรัฐบาล และสมาคมในประเทศนั้นๆ คนส่วนใหญ่มองว่า คนในย่านนี้มีบุคลิกคล้ายกัน แต่พอไปลงลึกใน รายละเอียดต่างๆ แล้วต่างกันมาก จึงจำเป็นต้องไป สร้างความร่วมมือลงนามเอ็มโอยุ สร้างกรอบความ ร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมของเขา สมาคมขนส่ง รถบรรทุกภาคเอกชนในประเทศนั้นๆ ปีแรกกิจกรรม หลักไปทำความเข้าใจกับเขาก่อนว่าเงินก้อนนี้ทางอียู ให้มาทำเรื่องสิ่งแวดล้อมและพลังงาน แต่ไม่รู้จะทำ เช็กเตอร์ไหน เรามองว่าภาคการขนส่งนี้แหละสำคัญ



กฎหมายไทยเข้มแข็ง ทำให้รถบรรทุกเขาเข้ามาไม่ได้
ก็ต้องคิดถึงใจเรา เพราะรถคุณเก่า รถบรรทุกไทย
บางพื้นที่ก็เข้า สปป.ลาวไม่ได้ เพราะสภาพถนนไม่ดี

● โครงการนี้ประเทศไทยได้อะไร

เราไม่ได้ให้มากนักประเทศไทยเท่าไร เพราะ
เรามองในย่านนี้ไทยเป็นพี่ใหญ่ในเรื่องรถบรรทุก
เรื่องกฎหมาย แต่สิ่งที่เห็นก็คือว่าไทยต้องสนับสนุน
การพัฒนาประเทศเพื่อนบ้าน เพราะเราจะอยู่คนเดียว
ไม่ได้ ไทยได้ทำการค้าขายขนส่งสินค้าไปยังประเทศ
เหล่านี้ปีหนึ่งไม่รู้กี่หมื่นก็แสนล้าน ในทางกัมพูชา
เมียนมาร์ หรือ สปป.ลาว แม้กระทั่งเวียดนาม
ก็มีแต่สินค้าจากไทย เพราะคนลาว คนเมียนมาร์
คนกัมพูชา ชอบใช้สินค้าของไทย

● สุรัตน์ อัดตะ ●

surat_a@nationgroup.com

เราถึงเลือกเซ็กเตอร์นี้ พอมาดู
ในเซ็กเตอร์นี้ปัญหามันเยอะมาก
1.รถเก่าอายุมากกว่า 10-15 ปี
ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกมือสองจาก
อเมริกา จากจีน จากรัสเซีย
ปัญหาของรถเก่ามือสองอันดับ
แรกกินน้ำมันเยอะ ปลดอยควันดำ
ปลดอยมลพิษ อย่างลิ้มว่าต้นทุนน้ำมัน
สูงถึง 40-60% ของต้นทุนทั้งหมด
นอกจากรถบรรทุกที่เป็นฟีกคอร์ด
แล้ว ต้นทุนครึ่งหนึ่งจะเป็นค่าน้ำมัน
ที่เหลือเป็นค่าคนขับรถ ค่าบำรุง
รักษาดูแลรถ ถ้ามองในมุมกลับกัน
ก็จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ
เอง ถ้าเขาใช้น้ำมันอย่างมี
ประสิทธิภาพต้นทุนเขาก็จะลดลง
รองลงมาเป็นเรื่องมลภาวะ ซีไอทู

(CO2) ปัญหาโลกร้อนทำให้เกิดภาวะเรือนกระจก
อีกอย่างที่ยากเน้นคือเรื่องของสินค้าอันตราย
รถบรรทุกน้ำมัน รถแก๊ส ประเทศไทยเราทำมา
หลายปีแล้ว จากกรณีรถแก๊สระเบิดที่ถนนเพชรบุรี
หรือกรณีรถขนส่งสารพิษระเบิดที่ อ.ตะกั่วทุ่ง จ.พังงา
เป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้รัฐบาลไทยโดยกระทรวง
คมนาคมให้ความสำคัญ มีการร่างกฎหมายโดย
ใช้มาตรฐานยุโรปเป็นแนวทาง จากตรงนั้นเราก็ได้
ไปช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน ไปลงนามระดับ
อนุสัญญาภูมิภาค หลักๆ มี 2 เรื่อง คือลดพลังงาน
กับปรับปรุงกฎหมาย ถ้าพลังงานลด ซีไอทูก็ลด
เราไปฝึกอบรมให้คนขับรถบรรทุกในประเทศนั้นๆ
โดยร่วมกับทางเอสซีจี สอนวิธีการขับรถให้ประหยัด
น้ำมัน ลดมลพิษจากท่อไอเสีย

เคยถามเขาว่าเรียนรู้การขับรถได้อย่างไร
เขาบอกว่าขับตามพ่อ ไม่ได้มาจากโรงเรียนสอน
ขับรถ ไม่เคยเข้ารับการฝึกอบรม รถบรรทุกไม่เหมือน
รถจักรยานที่เรียนรู้จากพ่อแม่มากได้ แต่รถใหญ่มัน
ไม่ใช่ ต้องมีทักษะเฉพาะ เช่นเวลาเปลี่ยนเกียร์ต้อง
เปลี่ยนที่รอบสูง อย่างนี้เป็นต้น เราก็เลยไปฝึกอบรม
ให้พวกเขาและลองตรวจวัดน้ำมันหลังจากอบรมแล้ว
ว่าเขาประหยัดน้ำมันไปได้เท่าไร ปรากฏว่าประหยัด
ไปได้ 10-25 เปอร์เซ็นต์ ที่มีเป็นช่วงก็เพราะว่าบาง
ประเทศก็ 10 บางประเทศก็ 15, 20 ประสิทธิภาพ
การใช้น้ำมันจะมากหรือน้อยมีปัจจัยอยู่ 3 ตัว คือ
สภาพรถเก่า พฤติกรรมคนขับ และสภาพถนน
รถเก่าจะเปลี่ยนเป็นรถใหม่ก็ยาก รถคันหนึ่ง
ไม่ใช่ถูกๆ เราจึงมุ่งไปที่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
คนขับอย่างเดียว ส่วนสภาพถนนเราก็เข้าไปทำอะไร
ไม่ได้ เป็นเรื่องของรัฐบาลในประเทศนั้นๆ เราก็เลย
มาเน้นการแก้พฤติกรรมคนขับ ฝึกอบรมให้แก่



GIZอบรมใช้เฟอร์รถบรรทุกในเมียนมาร์

พนักงานขับรถ โดยร่วมกับเอสซีจีไปสร้างครูฝึก
ต้นแบบไว้ในแต่ละประเทศ จากนั้นครูฝึกเหล่านี้ก็จะ
ไปฝึกอบรมต่อให้แก่พนักงานขับรถคนอื่นๆ ต่อไป

●ทำไมมุ่งเป้ากลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

เพราะ GIZ มีโครงการต่างๆ อยู่แล้วในย่านนี้
แล้วกลุ่มประเทศเหล่านี้ก็มีชายแดนติดกับประเทศ
ไทย มีการเข้าออกของคนของสินค้าอยู่ตลอดเวลา
แต่มาเลเซียยังยาก ส่วนฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย ก็
เป็นเกาะ จึงค่อนข้างยาก ก็มามุ่งเป้าที่กลุ่มประเทศ
ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงก่อน ถ้ามองแต่ละประเทศมี
พฤติกรรมเหมือนหรือต่างกันอย่างไร จากการที่เรา
ลงพื้นที่ 3 ปีพบว่าคนแต่ละชาติไม่เหมือนกันเลย
เมียนมาร์เป็นคนมีวินัยมาก แต่สภาพถนนไม่ค่อยดี
ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย ซึ่งกระทรวงค่อนข้างให้ความสำคัญ
คนขับรถเมียนมาร์ค่อนข้างมีวินัย จัดอบรม
4 ประเทศ เมียนมาร์ไม่เคยขาด ไม่มีคนมาสาย ทำตาม
คำสั่ง สั่งปิดโทรศัพท์ในห้องเรียนก็ปิด สั่งฝึกอะไรฝึก

●ประเทศใดถือว่าประสบความสำเร็จมากที่สุด

ยอมรับว่าใน 4 ประเทศนี้ที่ประสบความสำเร็จ
มากที่สุดก็คือเมียนมาร์ เราเข้าใจว่าเขาเพิ่งเปิด
ประเทศก็พยายามรับเพื่อจะให้ทันเพื่อนบ้าน
ส่วนโครงการจะสำเร็จได้ เราก็มองว่าต้องให้ทาง
รัฐบาลให้ความสำคัญ กฎหมายการขนส่งของ
เมียนมาร์ที่ออกได้ 6 ฉบับก็เพราะว่าเขาอยากปรับ
ของไทยไป แต่ว่าไม่ได้ก๊อปปี้ทั้งดุ้นนะ เขาเอาไป
ดัดแปลงเพื่อให้เหมาะกับสภาพบ้านเมืองเขา เราเลย
มองว่าเขามีความตั้งใจ ซึ่งถ้ารัฐบาลเอาด้วยมันทำได้
หมด ถึงกฎหมายจะล่าช้าอย่างไร ถ้ารัฐบาลไม่อนุมัติ
เราก็ทำไม่ได้ ไทยใช้เวลา 5 ปีออกกฎหมาย
เมียนมาร์ใช้เวลาปีเดียวจบ

ส่วนกัมพูชาตอนแรกช้ามาก คือเน้นเรื่อง
ขอเงิน เราก็ชี้แจงไปว่าโครงการไม่ได้ให้เป็นตัวเงิน
แต่เน้นพัฒนาบุคลากร พอปีที่สองเขาเห็นเราทำ
เป็นประโยชน์เขาก็เอาด้วย แต่ละประเทศมีความ
เด่นความด้อยต่างกัน ส่วนหนึ่งเราก็มองว่าในแต่ละ
ประเทศเขาก็ต้องรักษาผลประโยชน์ของเขาไว้
เราไม่ว่ากัน เราเคยโดนทาง สปป.ลาวต่อว่าทำไม