

เชื่อมต่อชายแดน 'อาเซียน' หลังโควิด-19

กรุงเทพธุรกิจ
เรารักอาเซียน

รศ.ดร.อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ

ศูนย์อาเซียนศึกษา
มหาวิทยาลัยขอนแก่น
www.cas.kku.ac.th



การมองไปข้างหน้า เพื่อเตรียมพร้อมไปกับโลก ที่พ้นจากโควิดนั้น มิได้ หลายด้าน ประชาคม

อาเซียนนั้นได้มีแผนสำหรับการเดินทางไปข้างหน้าตามแผน Road map ร่วมกันในปี 2025 ประชาคมของเราจะมีการเชื่อมต่อกันได้ในทุกมิติ การคมนาคมขนส่ง และการผลิต ถือเป็น ส่วนสำคัญของการเชื่อมต่อประเทศสมาชิกบนผืนแผ่นดินใหญ่ (ประเทศที่เป็นหมู่เกาะแยกออกไปจากแผ่นดินใหญ่ คือ บรูไน อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และบางส่วนของมาเลเซีย) มีแผนสำหรับการเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านไว้อยู่แล้ว เพียงแต่จะต้องปฏิบัติการให้บรรลุตามแผนให้สำเร็จเท่านั้น

ประเทศสมาชิกอาเซียน ต่างขมิ้มขมั้นเดินทางในเรื่องนี้ โดยมีทั้งการลงทุนเอง และการสนับสนุนจากมหาอำนาจทางเศรษฐกิจประเทศหลัก คือ ญี่ปุ่น และจีน ที่ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการสนับสนุนในเรื่องของการสร้าง เส้นทางคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

สำหรับประเทศไทยดำเนินการไปอย่างราบรื่น โดยสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เช่น ถนน และรางรถไฟรอบแนวเขตติดต่อชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน จนเกือบจะสมบูรณ์ แต่ต้องมาชะงักไปเป็นปี เมื่อมีการระบาดของโรคโควิด-19 ในระลอกต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศเรื่อง ที่คิดว่า จะเกิดขึ้นได้เร็วก็ต้องเลื่อนออกไปเพราะต้องคอยระวังไม่ให้เชื้อโรคเชื่อมต่อกันแทนที่ เรื่องของเศรษฐกิจ และโลจิสติกส์



โซ่ยังเข้าข้างประเทศสมาชิกอาเซียน แม้จะโดนถล่มด้วยโควิด-19 แต่จากรายงานในเรื่องของการนำเข้าและส่งออก ประเทศสมาชิกอาเซียนยังคงเดินทางไปได้เพราะประเทศอุตสาหกรรมใหญ่ต่างย้ายฐานการผลิตมาอยู่ในภูมิภาคก่อนหน้านี้แล้ว ที่มั่นใจได้ก็คือ เมื่อประเทศสมาชิกสามารถแก้ไขสถานการณ์ผ่านปัญหาสาธารณสุขปัจจุบันไปได้

การเตรียมการเพื่อระดมการผลิตในทุกภาคส่วนให้ดำเนินต่อไปโดยไม่สะดุดได้ ต้องถือเป็นลำดับต้นของการเตรียมการเพื่อความได้เปรียบทางการแข่งขันกับภูมิภาคอื่น

วันนี้ ลองมาดูว่า ประเทศไทยในฐานะสมาชิกประชาคม ที่น่าจะมีศักยภาพในการผลิต และมีระบบโลจิสติกส์ที่ก้าวหน้าสามารถจะเชื่อมต่อกับประเทศข้างเคียง และทำหน้าที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าให้กับภูมิภาคที่มีความพร้อมมากน้อยเพียงไร

เริ่มต้นที่ภาคตะวันออกตอนบน (หรือจะเรียกว่าอีสานตอนล่างสุดก็แล้วแต่ชอบ) ที่มีตะเข็บชายแดนที่ติดต่อกับ กัมพูชา และลาวที่ต้องใส่ใจ คือ เรื่องของการเชื่อมต่อระหว่างภาคตะวันออกตอนบนกับกัมพูชา ซึ่ง มีความพร้อม ที่รัฐบาลของทั้งสองประเทศได้สร้างไว้อย่างน่าประทับใจ เช่น ระบบรางจากประเทศไทย เข้าสู่เมืองปอยเปต และต่อเนื่องไปจนถึงกรุงเทพมหานคร และเมื่อมองภาพรวมของการพัฒนาทางเศรษฐกิจในเขตแดนภาคตะวันออกของประเทศไทย

ในที่สุดแล้วคงจะต้องพึ่งพาการเชื่อมต่อทางราง กับประเทศเพื่อนบ้านทั้งสองประเทศ ทั้งกัมพูชาเป็นทางออกที่สำคัญ ในการเชื่อมต่อกับเวียดนาม และถ้าเชื่อมต่อสำเร็จ การขนส่ง ผลผลิตไม่ว่าจะเป็นทางการเกษตร หรือการอุตสาหกรรม การผลิตสินค้าอื่น สามารถผ่านจากกัมพูชา และเวียดนาม ไปออกทะเลจีนใต้ ทำให้ต้นทุน

กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 160,000
Ad Rate: 1,400

Section: การเงิน-ลงทุน/-

วันที่: อังคาร 3 สิงหาคม 2564

ปีที่: 34

ฉบับที่: 11915

หน้า: 16(ล่าง)

Col.Inch: 60.88

Ad Value: 85,232

PRValue (x3): 255,696

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: เรารักอาเซียน: เชื่อมต่อชายแดนอาเซียนหลังโควิด-19

การขนส่งสินค้าผ่านมหาสมุทรแปซิฟิก
ต่ำลง

เหตุผลว่า การลำเลียงสินค้าในอนาคต
จะทำได้โดยระบบรางที่ใช้ระยะเวลาสั้นกว่า
และเส้นทางใกล้กว่าเช่นกัน อีกทั้ง
การเชื่อมต่อนั้นถือว่าเป็นทั้งขาไปและกลับ
ประโยชน์ของเส้นทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
ในระบบราง จะทำให้การผลิต ที่เป็นการ
สร้างขึ้นส่วนของสินค้าอุตสาหกรรม ทั้งใน
ประเทศเวียดนาม และประเทศกัมพูชา
สามารถเข้าสู่ประเทศไทย เพื่อการผลิต
อย่างสำเร็จรูปได้ เช่นเดียวกับการที่ขึ้นส่วน
ในประเทศไทย จะส่งเข้าไปสู่ประเทศ
กัมพูชา หรือประเทศเวียดนามได้รวดเร็ว
และในต้นทุนที่ถูกกว่ามาก

ส่วนการต่อเชื่อมทางตะวันออกทาง
นิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ก่อสร้าง
นิคมสระแก้วแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการ
อย่างเป็นทางการในพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ
พิเศษชายแดน ตามแผนการเชื่อมต่อ ซึ่งนิคม
อุตสาหกรรมแห่งนี้จะเป็นศูนย์กลางการค้า
และเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจ ในประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียน นิคมอุตสาหกรรมสระแก้ว
และระบบรางของรถไฟไทย ข้ามสะพาน
ที่คลองลึก คือจุดเชื่อมต่อบริเวณพื้นที่ชายแดน
ที่น่าจะมีศักยภาพสูง เพราะที่ตั้งเขตนิคม
ห่างจากด่านชายแดนประเทศกัมพูชาเพียง
3 กิโลเมตร และสามารถเชื่อมต่อไปยังเขต
เศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง ประเทศ
กัมพูชาได้

ส่วนที่นักลงทุนเข้าไปพื้นที่แล้ว
ยังรือร่อนอยู่คือการเชื่อมต่อเวียงจันทน์ด้วย
ระบบราง ให้สำเร็จภายในแผนที่ประชาคม
ได้วางไว้ในปี 2025 และที่จะต้องจับตามอง
คือการเชื่อมต่อทางรางกับเมียนมา
ให้ทันด้วยเช่นกัน