

ผู้เชี่ยวชาญกล่าวว่า ประเทศไทยต้องใช้ประโยชน์จากโอกาสให้มากที่สุด

ทางรถไฟสายลาว-จีน (Laos-China railway) พร้อมเปิดให้บริการแล้ว

นายปรเมศวร์ ตังสถาพร (Poramet Tangsathaporn)

Aye Kein Kham



พร้อมสำหรับการปฏิบัติการ: รถไฟความเร็วสูงในนครเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ผู้เชี่ยวชาญด้านอาเซียนศึกษา แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวว่า รัฐบาลควรทบทวนแผนแม่บทงานบริการขนส่งสินค้าของตนเพื่อใช้ประโยชน์จากระบบทางรถไฟสายลาว-จีน ที่เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม

ทางรถไฟสายลาว-จีน ซึ่งยังเป็นที่ยังงัดกันในเรื่อง ทางรถไฟบ่อเต็น-เวียงจันทน์ (Boten-Vientiane railway) คือ ทางรถไฟมาตรฐาน (standard-gauge) ที่มีความยาว ๔๑๔ กิโลเมตร โดยวิ่งระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์และเมืองบ่อเต็น บริเวณชายแดนของประเทศไทย

จุดสิ้นสุดทางตอนเหนือของรางรถไฟเชื่อมต่อกับระบบรางรถไฟจีนในเมืองโมฮาน (Mohan) โดยผ่านทางรถไฟยู่ซี-โมฮาน (Yuxi-Mohan) ทางรถไฟเส้นสุดท้ายที่สถานีขนส่งสินค้าเวียงจันทน์ได้ ทางรถไฟบ่อเต็น-เวียงจันทน์ คือส่วนย่อยที่สำคัญของสายหลักบนทางรถไฟคุนหมิง-สิงคโปร์ (Kunming-Singapore) และถูกสร้างให้เป็นส่วนหนึ่งของข้อริเริ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (China's Belt and Road Initiative)

นายปิติ ศรีแสงนาม ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ ศูนย์อาเซียนศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวว่า ทางรถไฟจะส่งผลกระทบต่อภูมิภาคโดยรวมเนื่องจากเป็นประตูสู่โอกาสในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Great Mekong Sub-Region: GMS) และสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN)

เขากล่าวว่า “พวกเราต้องมีใจใส่ใจว่าผู้ใดสร้างหรือจ่ายเงินสำหรับทางรถไฟ แต่วิธีคิดที่ถูกต้องคือพวกเราต้องเห็นว่าทางรถไฟสายนี้เป็นโอกาสสำหรับอาเซียนในการเข้าถึงและการขยายตลาด นี่คือวิธีที่ดีกว่าในการจัดสรรปันส่วนทั้งการเริ่มต้นและการสิ้นสุดของห่วงโซ่คุณค่าระดับภูมิภาค”

นายปิติ กล่าวในการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่จัดโดยสถาบันวิทยาการตลาดทุน (Capital Market Academy) ศูนย์อาเซียนศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ กลุ่มบริษัทเอไอเอฟลาว (Lao's AIF group) ภายใต้หัวข้อ “ไขโอกาสทางธุรกิจในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว: ทางรถไฟเชื่อมอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง” (Unlocking Business Opportunity in Laos: the GMS Rail Link) ว่า “ประเทศไทยควรทบทวนแผนแม่บทงานบริการขนส่งสินค้าของตน ขณะนี้คือเวลาจัดลำดับความสำคัญว่าสิ่งใดสำคัญบ้างอีกครั้ง”

นายปิติ กล่าวว่า ประเทศไทยสามารถเชื่อมต่อสู่ประเทศจีนผ่านลาวโดยใช้สองเส้นทาง เส้นทางแรกคือ อาร์สามเอ (Road 3 Asia: R3A) หรือถนนคุนมาน กงลู (Kunman Gonglu) ที่เชื่อมต่อนครคุนหมิงผ่านเมืองหลวงน้ำทา (Luang Namtha) และแขวงบ่อแก้ว (Bo Kaeo) ในลาวสู่จังหวัดเชียงราย (Chiang Rai)

เขากล่าวว่า “ในปัจจุบันนี้ พวกเรากำลังใช้ถนนสายนี้เพื่อขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก และพวกเราจะใช้ระบบรางรถไฟสายใหม่ที่เชื่อมต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยผ่านหนองคายสู่เวียงจันทน์ ดังนั้นผมคิดว่าพวกเราสามารถใช้การขนส่งได้ทั้งสองวิธี”

นายปิติ กล่าวว่า การเชื่อมต่อถนนในประเทศไทยนับว่าดี มันอาจจะต้องเชื่อมต่อระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) สู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยสู่ทางรถไฟลาว-จีน ที่มีมูลค่า ๕.๙ พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อเชื่อมโยงไปสู่ประเทศจีนและสถานที่อื่นทั่วโลกเนื่องจากประเทศจีนสร้างทางรถไฟจำนวนมากทั่วโลกแล้ว

เขายังแนะนำให้ประเทศไทยมุ่งความสำคัญในการพัฒนาสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งแรกที่เชื่อมต่อหนองคายและเวียงจันทน์เพราะสะพานเล็กเกินไปและมีขีดความสามารถในการขยายที่จำกัด

เขากล่าวว่า “ประเทศไทยมีสองช่องทางพร้อมด้วยทางรถไฟมาตรฐานหนึ่งสาย ชีตความสามารถของสะพานไม่เพียงพอแต่แผนในการขยายและสร้างสะพานแห่งใหม่ถัดจากแห่งเก่าห่างไกลเกินไปในอนาคต ดังนั้นพวกเราต้องจัดลำดับความสำคัญใหม่และสร้างสะพานแห่งนี้ในไม่ช้า”

หน่วยงานผู้ที่มีอำนาจต้องแสวงหาวิธีท่ามกลางความแตกต่างในสถานีวัดน้ำตามเส้นทางจากประเทศไทยถึงลาว

เขากล่าวว่า “พวกเรามีทางรถไฟพร้อมกับรางขนาดมาตรฐานหรือช่วงกว้างรางรถไฟขนาดหนึ่งเมตรจากหัวลำโพงถึงหนองคาย แต่ในลาวระบบจะเป็นรางขนาดมาตรฐาน ๑.๔๕ เมตร”

เขาระบุว่า จำเป็นต้องมีศูนย์กลางการขนส่งหลายรูปแบบในประเทศไทยเพื่อทำให้การขนส่งจากเรือบรรทุกสินค้าแบบตู้คอนเทนเนอร์ไปยังรถบรรทุกและทางรถไฟสะดวกยิ่งขึ้น

เขากล่าวเพิ่มเติมว่า “และแน่นอนว่า พวกเราต้องเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษของพวกเราในเชียงราย นครปฐม มุกดาหาร และหนองคาย สู่ลาว และฝ่ายลาว พวกเขามีท่าเรือบกท่านาแล้ง (Thanaleng) และศูนย์กลางการขนส่งสินค้าเวียงจันทน์แล้ว”

เขากล่าวว่า “ทั้งสองฝ่ายโดยรวมถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษของพวกเขาต้องการ “การเชื่อมต่อไร้รอยตะเข็บ”

นายโจ ฮอร์น พัทธโนทัย (Joe Horn-Phathanothai) ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้ก่อตั้งบริษัท Strategy 613 จำกัด กล่าวว่า ทางรถไฟถูกสร้างขึ้นในเวลาที่ต้องและสถานที่ที่ถูกต้อง เนื่องจากลาวคือสถานที่ที่มีความท้าทายทางภูมิศาสตร์ในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว

เขากล่าวว่า “มันยังถูกสร้างด้วยงบประมาณมหาศาล ลาวได้ดำเนินการเพื่อให้เสร็จสิ้นในสิ่งที่จะเป็นร้อยละ ๗๐ ของทางรถไฟเชื่อมต่อกรุงเทพฯ-หนองคายของประเทศไทยโดยใช้งบประมาณประมาณร้อยละ ๔๕”

ระเบียงเศรษฐกิจสามารถถูกสร้างตามทางรถไฟจากกรุงเทพฯ สู่หนองคายและจากที่นั่นสู่ท่านาแล้งในกรุงเวียงจันทน์ ที่เชื่อมต่อไปยังทางรถไฟอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

นายปิติ กล่าวว่า “โดยธรรมชาติ จะมีกลุ่มหนึ่งที่จะสร้างตามเส้นทางและสินค้าจะถูกส่งไปยังประเทศจีน ผมคิดว่า จะมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจำนวนมากตามเส้นทางทั้งหมดจากประเทศจีนลงมายังประเทศไทย”

เขากล่าวว่า ขณะนี้ ประเทศจีนถูกโดดเดี่ยวจากนานาประเทศมากยิ่งขึ้นเนื่องจากจีนเผชิญกับความรู้สึกเชิงลบที่เพิ่มขึ้นจากชาติตะวันตก และการเพิ่มทางรถไฟสามารถส่งเสริมการฟื้นฟูทางเศรษฐกิจของจีน

เขากล่าวเพิ่มเติมว่า “นโยบาย “หนานเซียง” (Nanxiang) ของจีน เกิดขึ้นก่อนวิกฤตโรคระบาดไวรัสโคโรนา นโยบายนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อ “รुकองใต้” สิ่งนั้นมีความหมายอย่างมากต่อพวกเราในประเทศไทย ลาวหรืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงโดยทั่วไป และเหนือกว่าอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงไปสู่อาเซียน มันกำลังผลักดันความเป็นหุ้นส่วนที่ใกล้ชิดระหว่างอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและจีน”

ประชาชนในภูมิภาคนี้สามารถเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากทางรถไฟผ่านสองวิธีการ: การท่องเที่ยวและการค้า

ขณะที่ทัศนียภาพจากเวียงจันทน์ไปยังคูนหมิงกำลังน่าดึงดูดความสนใจ มันย่อมเหมาะสมกับการท่องเที่ยว “แบบใช้ชีวิตค่อยเป็นค่อยไป” มากกว่า นักเดินทางเพื่อธุรกิจ

ดังนั้น การค้าถูกคาดหวังให้เป็นผู้รับประโยชน์หลัก อย่างไรก็ตาม นายปิติกล่าวว่า “ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องคอยให้รัฐสร้างรางรถไฟขนาดมาตรฐานสายกรุงเทพฯ-หนองคาย เนื่องจากตู้บรรจุสินค้าสามารถถูกส่งไปยังเวียงจันทน์โดยใช้รางแบบแคบที่มีอยู่”

เขากล่าวว่า “เห็นได้อย่างชัดเจนว่า มันจะไม่ราบรื่นราวกับว่ารางขนาดเดียวกันใช้กับทุกเส้นทางไปยังประเทศจีน แต่มีสิ่งอื่นอีกจำนวนมากที่พวกเราสามารถเริ่มต้นปรับปรุง เช่น จุดผ่านแดน ศุลกากร งานบริการขนส่งสินค้า หรือลอจิสติกส์ (logistics) ที่จำเป็นสำหรับการจัดการขนส่งตู้บรรจุสินค้าจำนวนมาก และความสัมพันธ์ด้านการตรวจลงตราระหว่างสามประเทศที่ดีขึ้น”