

ประเทศไทยกับการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ของภูมิภาคอินโดจีน

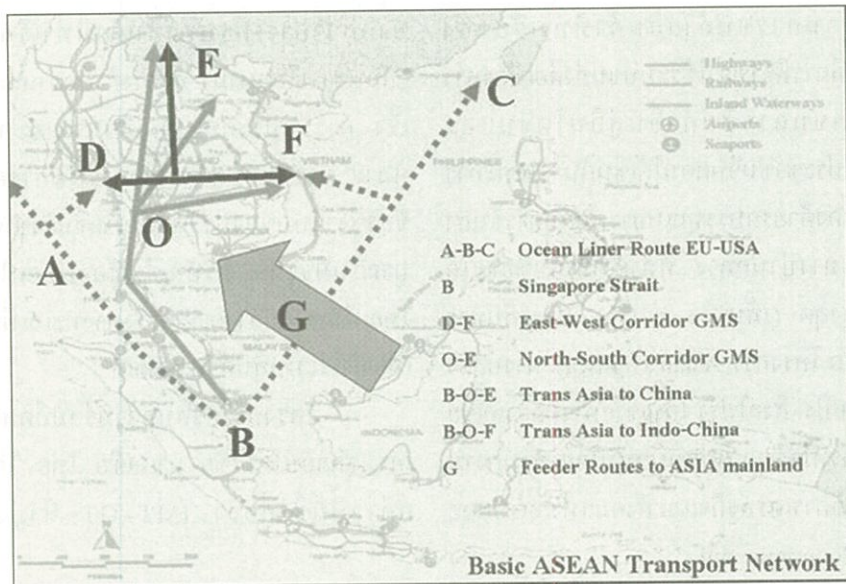
*ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ระหัตร์ โรจน์ประดิษฐ์

ปัจจุบันรัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญในการค้าขายแดนในภูมิภาคอินโดจีน จึงได้กำหนดให้มีการศึกษาโครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทย เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน ดำเนินการโดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทั้งนี้ที่ปรึกษาโครงการด้านการวางแผนภาคและเมืองได้เสนอแนวทางการวางผังทางด้านปัจจัยทางภูมิศาสตร์ประเทศไทย มีความเหมาะสมเพียงใดในการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน

จากการวิเคราะห์แผนความร่วมมือในภูมิภาคที่เกี่ยวข้องสรุปว่า ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน ดังนี้ โครงการแรก ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (Ayerawady - Chao

Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) ประกอบด้วย สาธารณรัฐกัมพูชา, สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่าและประเทศไทย โครงการที่สอง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregional Cooperation: GMS) ประกอบด้วย สาธารณรัฐกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตะวันตกเฉียงใต้) สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และประเทศไทย และโครงการที่สาม โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand-Growth Triangle: IMT-GT) ซึ่งในแต่ละกรอบความตกลงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน

*อาจารย์ประจำ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย : Ph.D. (Urban Design) Oxford Brookes University, United Kingdom.



แนวความคิดในการย่อระยะทางของสายการเดินทางเรือโลก ยุโรป-อเมริกา ที่จะต้องผ่านช่องแคบสิงคโปร์ (Singapore Strait) ในเส้นทาง A-B-C ปรากฏในโครงการ Greater Mekong Sub-region GMS (ความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง) ที่มีเส้นทาง East-West Corridor and North-South Corridor (แนวเส้นทาง D-F และเส้นทาง E-O) โดยเรือสินค้าที่มาจากทวีปยุโรปสามารถจอดเทียบท่าเรือด้านทะเลอันดามันที่ทำเรือมะละแหม่งของสหภาพพม่า ขนส่งสินค้าต่อเนื่องทางบกผ่านประเทศไทยเข้าสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ที่ทำเรือคานังในทะเลจีนใต้ และขนถ่ายสินค้าลงเรือสินค้าแล่นต่อไปยังเอเชียตะวันออกและสหรัฐอเมริกา ในการนี้จะสามารถย่อระยะเวลาการเดินทางปกติที่อ้อมช่องแคบสิงคโปร์ถึง 15 วันซึ่งจะลดค่าใช้จ่ายของบริษัทเดินเรือลงได้ ประเทศไทยจึงมีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกจากโครงการนี้

ในกรณีที่สายการเดินทางส่วนใหญ่ที่จำเป็นต้องจอดขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือของมาเลเซียและ

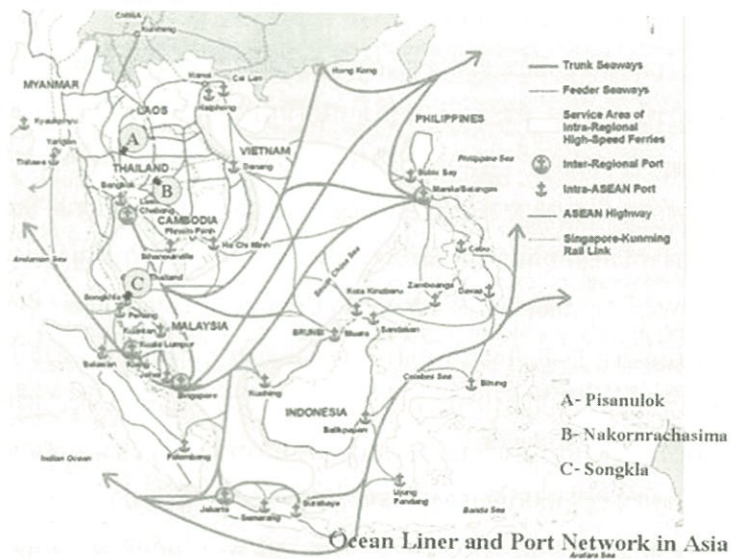
สาธารณรัฐสิงคโปร์ มีการพิจารณาใช้ระบบขนส่งต่อเนื่องทางรถไฟขนถ่ายสินค้าขึ้นสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ซึ่งไม่มีทางออกทางทะเลด้านนี้ ชื่อ North-South Railway ทางรถไฟเหนือใต้ (คุนหมิง-สิงคโปร์) ส่วนหนึ่งของโครงการ Trans-Asia ปัจจุบันท่าเรือสาธารณรัฐสิงคโปร์สามารถขนถ่ายสินค้าได้เพียงจากเรือเดินสมุทร Ocean Liner ตู้เรือเล็ก Feeder Ship ไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเข้าที่ท่าเรือกรุงเทพด้วยไม่สามารถขนถ่ายทางบกด้วยรถบรรทุกเพราะไม่คุ้มค่าด้วยเส้นทางสู่แผ่นดินใหญ่ แต่การขนถ่ายทางรถไฟสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจและประเทศอินโดจีนนั้นคุ้มค่า (เส้นทาง B-O-E และเส้นทาง B-O-F) เพราะการขนส่งทางรถไฟนั้นเป็นการขนส่งสินค้าหนักทางไกล มีความประหยัดแบบ Economy of Scale คือ ยิ่งไกลและยิ่งบรรทุกมาก จะมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อน้ำหนักเป็นกิโลกรัมและต่อระยะทางเป็นกิโลเมตรถูกลง ประเทศไทยจึงมีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรถไฟจากโครงการนี้

ส่วนการขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือของมาเลเซีย ก็มีการพิจารณาใช้ระบบขนส่งต่อเนื่องทางรถบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นสู่อินโดจีนและสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้เช่นกัน เพราะการขนส่งต่อเนื่องด้วยรถบรรทุกเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าระยะทางปานกลาง ที่ทำเรือมาเลเซียจะได้ประโยชน์สูงสุด (เส้นทาง B-O-E และเส้นทาง B-O-F) ชื่อ โครงการ Asian Highway ทางหลวงเอเชีย (คุนหมิง-สิงคโปร์) โครงข่ายทางหลวงเอเชียเป็นโครงการที่ได้รับความสนับสนุนโดย สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and Pacific, ESCAP) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงอนุภูมิภาคต่างๆ ในทวีปเอเชีย ทั้งนี้ จะเชื่อมต่อเมืองหลวงศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ทำเรือหลัก ท่าอากาศยานหลัก ศูนย์ขนถ่ายสินค้าและเมืองท่องเที่ยว ประเทศไทยจึงเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกจากโครงการนี้

ด้านการขนถ่ายสินค้าจากประเทศที่เป็นเกาะและชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ และประเทศไต้หวัน (ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์) สามารถขนถ่ายสินค้าสู่แผ่นดินใหญ่เอเชียได้โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า Center of Cargo Distribution โดยท่าเรือประเทศไทยมีศักยภาพ

มากกว่าการเทียบท่าสินค้าที่ทำเรืออินโดจีน (กัมพูชา-เวียดนาม) ทั้งทางด้านความสะดวก รวดเร็ว การรับประกันความเสียหายและการส่งถึงที่หมาย และระบบเศรษฐกิจการเงินการคลังที่เกี่ยวข้องซึ่งระบบของประเทศอินโดจีนยังขาดความสมบูรณ์ในปัจจุบัน บริษัทเดินเรือจะเลือกให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลเพื่อลดความเสี่ยงในระบบสินค้าทางทะเล

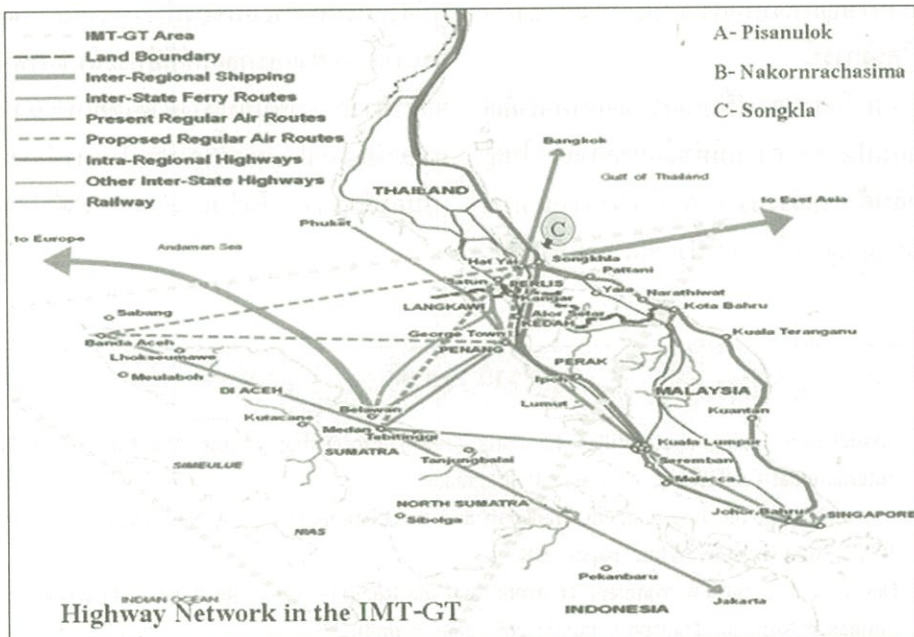
โครงการกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย โครงการดังกล่าวนี้มีชื่อย่อว่า IMT-GT ซึ่งมุ่งเน้นการ



พัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปโภคระหว่างประเทศ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนนในประเทศไทยที่สำคัญคือเส้นทางที่สำคัญของโครงการนี้คือ ถนนเชื่อมโยงจากจังหวัดสตูล-รัฐเปอรลิสของมาเลเซีย เส้นทางดังกล่าวมีระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร โครงการต่างๆ

ภายใต้กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย ซึ่งนอกจากจะเป็นความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนแล้ว การขนส่งทางรถไฟทางน้ำและทางอากาศก็นับว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือนี้ด้วยเช่นกัน

ความเป็นไปได้ของแนวคิดการขนส่งสินค้าทางบกตามเส้นทางดังกล่าวขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่สำคัญ 2 ประการ คือ ต้องมีความร่วมมือระหว่างประเทศที่ดีและการจัดระบบการขนส่งที่ประสิทธิภาพ ดังนั้น การเป็นศูนย์กลางคมนาคม



ขนส่งสินค้าของภูมิภาคอินโดจีน จำเป็นต้องมีการวางแผนจัดระบบการจัดการในสามประเด็นหลักคือ

1. การสร้างระบบเครือข่ายเชื่อมโยงแบบหลายระบบ
2. การจัดระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ
3. การจัดให้มีศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในระดับภูมิภาคที่เชื่อมโยงกับระดับเมืองและกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ

และจากการวิเคราะห์ทั้งหมดพบว่า ในประเทศไทยมีพื้นที่หลายจังหวัดที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้าพาณิชยกรรมระหว่างประเทศคือ

จังหวัดพิษณุโลก เป็นศูนย์กลางการค้าอินโดจีนและสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ Center Hub of Transportation of Thailand เพราะเป็นจุดตัดระหว่าง East-West Corridor and North South Corridor ของโครงการความร่วมมือพัฒนาภูมิภาคลุ่มน้ำโขง GMS และเป็นที่ศูนย์กลางที่ในโครงการเรียกว่า สี่แยกอินโดจีน Indochina Intersection

จังหวัดนครราชสีมา เป็นศูนย์กลางภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ Regional Growth Center of Thailand เพราะตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 ในแผนกลยุทธ์ว่าด้วยการค้าชายแดน Border Town Project 1999 รวมทั้ง

เป็นจุดเชื่อมต่อเมืองหลวงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือในการขนถ่ายสินค้า และเป็นฐานการผลิตเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้า Evaluated Added ก่อนส่งขายในอินโดจีน ในโครงการ Trans Asia และโครงการ Asian Highway นั้นจังหวัดนครราชสีมา ก็เป็นสถานีใหญ่แห่งหนึ่งในระบบถนนและทางรถไฟในโครงการนี้

จังหวัดสงขลา เป็นเมืองชายแดนที่สำคัญที่สุดทางภาคใต้ จากการที่มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่ขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ มีโครงการสะพานบก Land Bridge เชื่อมสองฝั่งทะเล รวมทั้งอยู่ใน

เส้นทางถนนทางรถไฟของโครงการ Trans Asia และโครงการ Asian Highway ที่เชื่อมโยงทั้งทวีปเอเชีย และมีท่าเรือร่วมกับมาเลเซียสามารถขนถ่ายสินค้าชายแดนที่ด่านสะเดาเป็นช่องทางหลัก

ทั้งหมดนี้สามารถสรุปได้ว่าการมีสภาพภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมของประเทศไทยนั้นจะต้องมีการวางแผนผังและกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพด้วย จึงจะสามารถแข่งขันกับต่างชาติโดยเฉพาะประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ ในการช่วงชิงความเป็นศูนย์กลางอินโดจีนและจีนตอนใต้ได้สำเร็จ

บรรณานุกรม

- AIVP: Association International Villes Et Ports (1997) Proceeding of the 6th Cities and Ports International Conference, Le Harve Port, France
- DETR: Department of the Environment Transport and the Regions (1998) A New Deal for Transport Better for Everyone, White paper, UK
- DETR: Department of the Environment Transport and the Regions (1999) Revision of Planning Policy Guidance Note 13: Transport, Public consultation draft, UK
- DUPREE, Harry (1987) Urban Transportation: The New Town Solution, Gower Publishing Company Ltd, UK
- EKINS, J.D.E (1998) Transport Policies and Programme 1999-2000, Hampshire County Council, UK
- FAULKES, R.W. (1990) Principles of Transport, McGraw-Hill Book Company, UK
- HANSON, S. (1995) The Geography of Urban Transportation, The Guilford Press, London, UK
- IEAT: The Industrial Estate Authority of Thailand (1995) Laem Chabang Global Access Centre, Thailand
- LANG, Jon (1994) Urban Design: The American Experience, Van Nostrand Reinhold, New York, USA
- NESDB: National Economic and Social Development Board (1995) Thailand 2000: Government Plan and Strategy for Nation Development, Thailand
- PHB: Port and Haours Bureau (1998) Ports and Harbours in Japan, Ministry of Transport, Kobe, Japan
- SIMMONDS, Roger et. al (2000) Global City Regions: Their Emerging Forms, Spon Press, London, UK
- YANAGIYA, K. (1993) The Summarise of The Master Plan of The Bangkok Port, Thailand, Japan Institute Co-operation Agency, Japan