



โครงการรถไฟ จีน-คีร์กีซสถาน-อุซเบกิสถาน

โครงการรถไฟ จีน - คีร์กีซสถาน - อุซเบกิสถาน (CKU) ที่ยังเป็นความฝันมีการพูดถึงตั้งแต่ก่อนที่ประธานาธิบดีสีจิ้นผิงของจีนจะเปิดเผยวิสัยทัศน์อันยิ่งใหญ่ของเขาสำหรับโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) ซึ่งเส้นทางนี้ถือเป็นโอกาสที่น่าสนใจ เพราะจะเป็นประตูสู่อ่าวเปอร์เซียและตุรกีผ่านเทือกเขาคอเคซัส

หลังจากผ่านมาร่วม 25 ปี ความท้าทายนั้นก็ยังคงมีสนิทเหมือนเดิม เนื่องจากเป็นภูมิประเทศที่มียากลำบากและเป็นภูเขา แต่ไม่มีเงินลงทุนและไม่มีความคิดที่ชัดเจนว่าจะทำอะไรให้เกิดความคุ้มค่า

คีร์กีซสถานถือเป็นส่วนใหญ่ของปัญหา ด้วยรัฐบาลมีฐานะยากจนและมีภาระหนี้สินก้อนใหญ่กับ Exim Bank ของจีน มูลค่า 1.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐจากยอดหนี้ต่างประเทศทั้งหมด 4.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่จีนเองก็รู้สึกไม่ค่อยมั่นใจมากขึ้นกับการปล่อยเงินกู้มหาศาลหลายพันล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับโครงสร้างพื้นฐานในเอเชียกลาง

แม้กระนั้นคีร์กีซสถานก็พยายามหาทางทำให้โครงการเป็นจริงขึ้นมา โดยเมื่อเดือนมีนาคมนายกรัฐมนตรี Ulugbek Maripov ได้พบกับ Abdulla Aripov ผู้นำของอุซเบกิสถาน แกลงว่าอุซเบกิสถานมีความพร้อมในการจัดหาเงินทุนให้กับบางส่วนของโครงการ แต่ฝ่ายอุซเบกิสถานกลับอูบปากเจียบในเรื่องดังกล่าว

แม้แต่รัสเซียก็เคยเป็นเป้าหมายของคีร์กีซสถานที่จะขอความช่วยเหลือ แต่รัสเซียก็ยังสงวนท่าทีเนื่องจากหากโครงการนี้เป็นจริงก็จะมีผลกระทบกับรัสเซียในฐานะที่เป็นประตูสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างจีนและยุโรป



จะว่าไปแล้วโครงการ CKU ถือเป็นทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับจีน แม้ว่าจะมีเส้นทางสู่อ่าวเปอร์เซียอยู่แล้วด้วยระยะทาง 10,400 กิโลเมตรจากเมืองอู่ฮู่ (Yiwu) ทางตะวันออกเฉียงเหนือของจีนผ่านคาซัคสถาน อุซเบกิสถาน และเติร์กเมนิสถานไปยังอิหร่าน แต่กระนั้นเส้นทาง CKU จะสามารถย่นระยะทางลงได้มากขึ้นอีก

จีนได้ปรับแนวทางการดำเนินโครงการโครงสร้างพื้นฐานข้ามชาติครั้งล่าสุดและมีแนวโน้มที่จะแสวงหาแหล่งเงินทุนร่วมหากเป็นไปได้ นั่นคือสิ่งที่เกิดขึ้นบนเส้นทางระหว่างเมืองอู่ฮู่ - กรุงเทพมหานคร

เฉพาะคีร์กีซสถานโดยลำพังแล้วไม่มีขีดความสามารถเพียงพอที่จะสร้างรางรถไฟยาว 270 กิโลเมตร ที่จะผ่านดินแดนของตนเองได้ ซึ่ง Vasily Dashkov ตำแหน่งผู้อำนวยการบริษัทรถไฟแห่งคีร์กีซสถาน Kyrgyz Temir Zholy เคยประเมินไว้ว่าต้องใช้เงินลงทุน 4.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

เมื่อประมาณทศวรรษที่แล้วทางการของคีร์กีซสถานอ้างถึงการศึกษาค่าความเป็นไปได้ของโครงการเมื่อปี พ.ศ. 2555 ประเมินว่าจะมีรายได้จากการขนส่งสูงถึง 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปีเมื่อเปิดดำเนินการ แต่บทสรุป

ของสำนักงานต่างประเทศของสหราชอาณาจักรที่จัดทำขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2556 ระบุว่าฝ่ายที่ไม่เห็นด้วยในท้องถิ่นเห็นว่าเป็นการประเมินที่สูงเกินจริง

เส้นทางขนส่งตอนกลางในปัจจุบันที่นำสินค้าจากจีนไปทางตะวันตกยังเทียบไม่ได้กับเส้นทางตอนเหนือที่โดดเด่นกว่าที่วิ่งผ่านรัสเซียซึ่งคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 90 ของการขนส่งทางรถไฟระหว่างเมืองในประเทศจีนและยุโรป ในขณะที่เส้นทางทางตอนใต้ที่จะเกิดขึ้นใหม่ก็มีความน่าสนใจเพราะจะสามารถแก้ปัญหาคอขวดที่ชายแดนระหว่างโปแลนด์ - เบลารุสได้ แต่ผู้ส่งสินค้าก็ยังติดขัดกับเส้นทางเดิมมากกว่า หากมีผู้ขนส่งต้องการนำสินค้าจากจีนไปยุโรปพวกเขาต้องการราคาค่าขนส่งและความน่าเชื่อถือที่ดีที่สุด ซึ่งรัสเซียสามารถตอบสนองสิ่งนั้นได้ดีกว่าเนื่องจากมีจุดผ่านพรมแดนระหว่างประเทศน้อย แต่ถ้าใช้เส้นทางผ่านคีร์กีซสถานเพื่อเดินทางข้ามทวีปต้องผ่านพรมแดนระหว่างประเทศมากกว่าหลายจุด

จากข้อมูลของ Grantham เห็นว่าโครงสร้างพื้นฐานสำหรับโครงการอย่าง CKU มักจะไม่ครอบคลุมต้นทุนหรืออย่างน้อยก็ต้องใช้เวลาคืนทุนเป็นเวลาหลายปี แต่พวกเขาต้องการสร้างขึ้นด้วยเหตุผลอื่นมากกว่า

สื่อของรัฐทั้งในจีนและอุซเบกิสถานเมื่อเดือนมิถุนายนที่ผ่านมาได้เห็นพ้องให้มีการเปิดเส้นทางหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงทั้งสามประเทศ

ในการดำเนินการร่วมกันครั้งแรกนี้อุปกรณ์ไฟฟ้า 230 ตันถูกขนส่งไปโดยรถไฟผ่านชายแดนจีน - คีร์กีซสถานต่อด้วยรถบรรทุกที่ขับไปยังชายแดนอุซเบกิสถานก่อนจะเปลี่ยนกลับขึ้นรถไฟอีกครั้ง ขณะที่ขนส่งผ้าฝ้ายจากอุซเบกิสถานกว่า 500 ตันสวนกลับมาในทิศทางตรงกันข้าม ซึ่งการเดินทางนี้ใช้เวลา 7 ถึง 10 วันเที่ยวเดียว ก็ถือว่าไม่เลวแต่น่าจะดีกว่านี้

Ravshan Nazarov นักวิชาการจาก Russian Economic University ในเมืองทาชเคนต์ให้ความเห็นว่า การขนส่งทางรถไฟรวดเร็วจะลดเวลาลงอย่างมากและจะทำให้เส้นทางที่วิ่งผ่านอุซเบกิสถานสามารถ

แข่งขันได้และดึงดูดความสนใจจากธุรกิจรายใหญ่ในการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นอุซเบกิสถานจึงมีความสนใจในการสร้างทางรถไฟมากกว่าอีกสองประเทศ และเชื่อว่าทั้งสามประเทศเห็นพ้องกันที่จะกำหนดเส้นทางให้มีระยะสั้นที่สุดโดยไม่คำนึงถึงข้อเสนอนับเบื้องต้นของคีร์กีซสถานที่ต้องการให้ตัดผ่านเมืองสำคัญของตน แต่ก็ยังคงเป็นไปได้ยากที่อุซเบกิสถานจะสามารถจัดหาเงินลงทุนมาได้เพียงพอ

ก่อนที่จะพูดคุยถึงการมีส่วนร่วมทางการเงินที่เป็นไปได้ของอุซเบกิสถาน คีร์กีซสถานได้เสนอให้รัสเซียเข้ามามีส่วนร่วมด้วยสำหรับเส้นทางนี้ โดยนายชูรอนไบ จินเบคอฟ อดีตประธานาธิบดีของคีร์กีซสถานกล่าวเมื่อเดือนกันยายนว่ามีการหารือข้อตกลงเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของมอสโกในรูปแบบ 3 + 1 หลังจากรัสเซียให้คำมั่นที่จะลงทุนศึกษาความเป็นไปได้ในวงเงิน 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงหลายเดือนหลังจากการลาออกของประธานาธิบดีจินเบคอฟ ในเดือนตุลาคมก็ยังคงมีการเรียกร้องให้รัสเซียลงทุนในโครงการนี้

แม้ว่ารัสเซียจะแสดงออกในเชิงบวกแต่ก็อาจเป็นเพียงการซื้อเวลา โดยในเดือนเมษายนปี พ.ศ. 2563 เซอร์เกย์ ลาฟรอฟ รัฐมนตรีต่างประเทศรัสเซียกล่าวในการประชุมที่จัดโดยรัฐบาลรัสเซียว่า รัสเซีย จีน และคีร์กีซสถานกำลังแสวงหาแนวทางร่วมกันในการพัฒนาเครือข่ายรถไฟของคีร์กีซสถาน โดยเครือข่ายนี้จะไม่เป็นเพียงจุดขนส่งไปยังอุซเบกิสถานเท่านั้นแต่จะวิ่งผ่านเมืองต่างๆของคีร์กีซสถานซึ่งจะช่วยก่อให้เกิดอุตสาหกรรมการผลิตและโอกาสทางเศรษฐกิจไปพร้อมๆ กัน ขณะที่ Azamat Akeneev นักวิเคราะห์ธุรกิจจาก Bishkek เห็นว่าโอกาสที่รัสเซียจะให้ความช่วยเหลือนั้นไม่น่าเป็นไปได้เพราะไม่มีผลประโยชน์ด้วยแต่อย่างใด

ที่มา: *China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway: Who Is Going to Pay?*, Intellinews.com

พื้นที่ในแถบเอเชียกลางถือเป็นจุดอับในการขยายตลาดสินค้าไทย เนื่องจากข้อจำกัดที่เป็นดินแดนที่ไม่มี

พรมแดนติดทะเลทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าทางเรือที่มีค่าใช้จ่ายต่ำสุด ขณะเดียวกันประเทศในแถบนี้ก็เป็นประเทศที่มีฐานะทางเศรษฐกิจค่อนข้างต่ำ ไม่มีเงินลงทุนมากพอที่จะก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานได้ตามปรารถนาหากไม่ได้รับความช่วยเหลือจากต่างประเทศ ซึ่งจีนถือเป็นนักลงทุนรายใหญ่ที่ต้องการจะเปิดเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังฝั่งตะวันตกตามโครงการ Belt and Road Initiative แต่ในปัจจุบันนี้จีนก็มีเส้นทางรถไฟที่สามารถขนส่งไปยังยุโรปได้อยู่แล้วสองเส้นทางคือผ่านรัสเซียในตอนเหนือและผ่านคาซัคสถานในตอนกลางที่

จีนก็ใช้เงินลงทุนสนับสนุนในการพัฒนาเส้นทางไปแล้วด้วยเช่นกัน ดังนั้นการที่จีนจะยอมลงทุนเปิดเส้นทางรถไฟใหม่เพิ่มอีกขนานไปกับสองเส้นทางเดิมในตอนใต้ผ่านคีร์กีซสถานและอุซเบกิสถานนั้นน่าจะต้องมีการใคร่ครวญทบทวนก่อนตัดสินใจให้แน่ชัด

อย่างไรก็ตาม หากเส้นทางรถไฟ จีน - คีร์กีซสถาน - อุซเบกิสถาน เกิดขึ้นจริง ก็จะสามารถอาศัยเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากไทยไปยังตลาดเอเชียกลางได้สะดวกขึ้น

