



สำนักงานที่ปรึกษาการเกษตรต่างประเทศ ประจำกรุงปักกิ่ง

เมียนมาเกิดเหตุแผ่นดินไหว ระวังการส่งออกผลไม้มาจีน

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม เมียนมาเกิดเหตุแผ่นดินไหว 7.9 ริกเตอร์ สิ่งที่ชาวบ้านต้องพบเจอคือ บนซากปรักหักพังจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว ยังมีลูกกระเบิดที่ทหารเมียนมาคอยโจมตีทางอากาศ สภาพชีวิตภายหลังภัยพิบัติและสงครามนี้เป็นบททดสอบชีวิตและความตาย รวมถึงยังเป็นโอกาสจุดพลังให้พวกเขาอีกด้วย

● ภาวะที่กลืนไม่เข้าคายไม่ออกของเกษตรกร

สภาพช่วงนี้ส่งผลให้เกษตรกรแดงโมของพม่าตกอยู่ในวิกฤตที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน ส่วนใหญ่แดงโมของพม่ามีการค้าบริเวณชายแดนจีน-พม่าจำนวนมาก ทำเรือส่งออกของพม่า เช่น ทำเรือมุเซและชิงสุ่ยเหอ ปกติมีการขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนมากกว่าร้อยละ 80 โดยภายหลังเหตุการณ์ความไม่สงบภายในประเทศ ตั้งแต่เดือนสิงหาคม ปี 67 ทางหลวงสายมณฑลทะเลย์-ลาซีโอ-มุเซได้ถูกตัดขาด การขนส่งแดงโมของพม่าไปจีนต้องเลี้ยวไปใช้เส้นทางตองจี-เกงตง-มองลา ที่มีระยะทางถึง 320 กิโลเมตร ซึ่งเป็นภูเขาสูง เป็นเส้นทางบนเขาชายแดนระหว่างรัฐกะยาและรัฐฉาน อันส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งแดงโมนี้เพิ่มสูงขึ้นกว่าเดิมร้อยละ 30 ขณะนี้ค่าขนส่งของรถบรรทุกแดงโมมาจีนนั้นสูงถึง 26 ล้านจ๊าด (ประมาณสี่แสนกว่าบาท) ซึ่งมีมูลค่าเกินกว่ามูลค่าสินค้า

ตามรายงานของ "ข่าวจีนโกลด์เอนพีนิคซ์เมียนมาร์" รายงานว่า ช่วงนี้เป็นฤดูเก็บเกี่ยวแดงโมในพม่า แต่เนื่องจากอุปสรรคจากเส้นทางขนส่ง ทำให้การขนส่งล่าช้า แแดงโมจำนวนมากจึงเน่าเสีย เกษตรกรผู้ปลูกแดงโมจึงถูกบังคับให้ต้องทิ้งแดงโมทั้งน้ำตา นอกจากนี้ ผลสืบเนื่องจากความไม่สงบภายในประเทศ คือการเปิด-ปิดชายแดน ตัวอย่างเช่น ด้านท่าเรือชิงสุ่ยเหอ ภายในระยะเวลา 3 เดือน ระหว่างเดือนกันยายน - พฤศจิกายน ปี 2024 มีการเปิด-ปิด ชายแดนทั้งหมด 7 ครั้ง โดยระยะเวลาเปิดชายแดนที่สั้นที่สุดเพียงแค่ 18 ชั่วโมงเท่านั้น แม้จุดพรมแดนจะกลับมาให้สัญจรอีกครั้งในเดือนธันวาคมที่ผ่านมา ไม่นานช่วงปลายมีนาคมก็ได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวซ้ำอีก

นอกจากนี้ กรมศุลกากรจีนประกาศว่า ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน จะไม่อนุญาตให้ใช้วิธีการขนส่งผลไม้แบบแยกย่อย บรรทุกลงรถเข้าประเทศจีนอีกต่อไป ซึ่งหมายความว่าต้องใช้รถบรรทุกใหญ่ ที่บรรทุกแดงโมได้จำนวนมากกว่า 1,000 ลูก หากเป็นการขนส่งในรูปแบบนี้ ต้นทุนในการขนส่งจะเพิ่มสูงขึ้นประมาณ 300,000 จ๊าด (ประมาณเกือบ 5000 บาท) เนื่องจากผู้ส่งออกต้องทำการเปลี่ยนรูปแบบบรรจุภัณฑ์ สิ่งนี้เป็นผลสืบเนื่องจากการแข่งขันจากประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ไทยและเวียดนาม ที่ส่งผลให้แดงโมเมียนมาต้องปรับตัวอย่างมากทั้งด้านราคาและคุณภาพ

- **แผ่นดินไหวและสิ่งที่ไม่คาดคิดได้บดบังแสงสว่างไป**

จากเหตุแผ่นดินไหว อาคารจำนวนมากในมณฑลเฉิงตงพังทลาย รวมถึงสถานที่ทางประวัติศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย ซึ่งรวมถึงสะพาน Ava ที่เป็นถนนและทางรถไฟ ศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญระหว่างมณฑลเฉิงตงและจังหวัด ซะไก้ หรือ สะกาย อันส่งผลให้การจราจรในภูมิภาคหยุดชะงัก ทั้งนี้ อุตสาหกรรมแต่งโมในเมียนมาส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดพะโค ทะเลย์ ซากอชิง และแม็กเวย์ พื้นที่เหล่านี้ มีปริมาณการผลิตแต่งโมอยู่ที่ปีละประมาณ 1 ล้านตัน ซึ่งจากเหตุการณ์นี้ อุตสาหกรรมแต่งโมของพม่าได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน

- **จากการช่วยเหลือตนเองสู่การยกระดับอุตสาหกรรม**

ความพยายามบรรเทาทุกข์ในเมียนมายังคงดำเนินต่อไป และยังเร็วเกินไปที่จะพูดถึงการฟื้นฟู เกษตรกรชาวเมียนมาจำเป็นต้องสำรวจเส้นทางจากการช่วยเหลือตนเองไปสู่การยกระดับอุตสาหกรรมในยุคหลังแผ่นดินไหวและสถานการณ์บ้านเมืองที่สงบจากสงครามภายในประเทศ สิ่งที่เร่งด่วนที่สุดคือ การฟื้นฟูเส้นทางโลจิสติกส์ โดยเฉพาะท่าเรือที่ส่งออกไปยังจีน รวมถึงอุปกรณ์เครื่องมือและเทคโนโลยีห่วงโซ่ความเย็น จากเหตุการณ์นี้ ศาสนสถานในพม่าได้ผันตัวเป็นโกดังเก็บแต่งโมชั่วคราวก่อนที่จะขนส่งไปยังชายแดนด้วยรถกระบะ แต่หลังจากนี้ที่จีนปรับกฎระเบียบการนำเข้า พม่าจึงต้องปรับตัวในระยะยาว ต้องผลิตสินค้าที่ได้มาตรฐาน และสรรหาความร่วมมือระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น

หากสถานการณ์การความไม่สงบภายในประเทศสงบลง ประกอบกับความร่วมมือของรัฐบาลพม่าในการจับกุมแก๊งค์คอลเซ็นเตอร์ และสภาพแวดล้อมตามแนวชายแดนดีขึ้น จะสามารถดึงดูดนักลงทุนจากจีนให้เข้าไปมีส่วนร่วมในการฟื้นฟูการเกษตรภายในประเทศได้ นอกจากนี้ แผนฟื้นฟูหลังภัยพิบัติของสหประชาชาติ ประกอบกับการส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานจากอาเซียน เช่น ไฟฟ้า และถนน ล้วนจะมีส่วนช่วยให้การส่งออกแต่งโมของพม่ามีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น

แหล่งข่าวที่มา: <https://mp.weixin.qq.com/s/Wf-nYcLCI-TOtY8l71vCww>