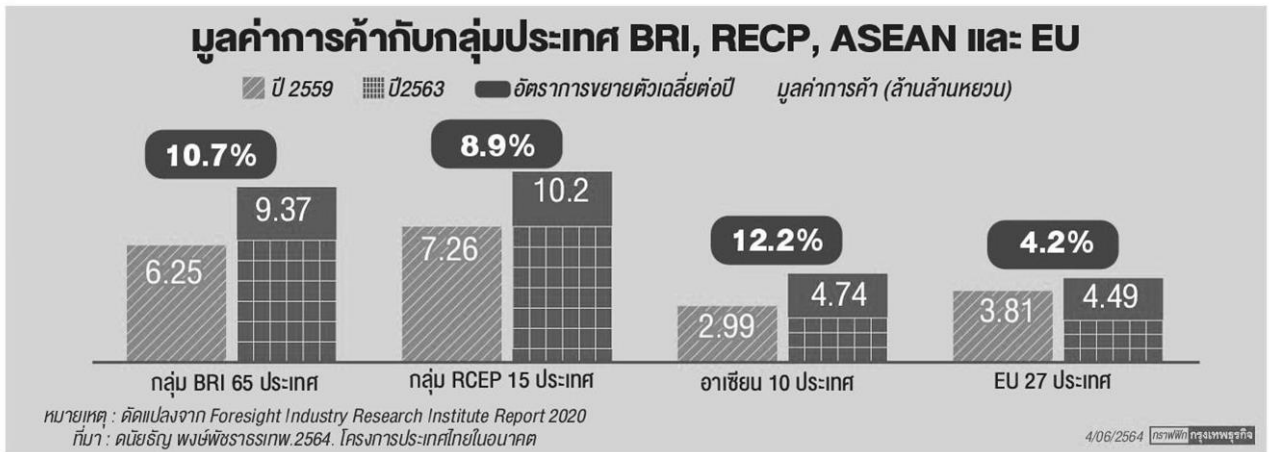


โอกาสใหม่ของอาเซียนจากจีน
ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง
> 7

โอกาสใหม่ของอาเซียนจากจีน ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง



กรุงเทพธุรกิจ
กรองกระแสท่องเที่ยว
มังสรรพ์ ทวสอาด
มูลนิธิสถาบันศึกษานโยบายสาธารณะ



การระบาดของโควิด-19 เปรียบเสมือนกับเกมที่เปลี่ยนผู้นำของโลกจากสหรัฐที่ (ยัง) บอบช้ำจากโรคระบาดไปเป็นจีน ผู้เขียนได้อาศัยการศึกษาของ ดร.คณิตวิทยุ พงษ์พัชรารัตน เพื่อวิเคราะห์โอกาสของประเทศไทยภายใต้โครงการประเทศไทยในอนาคต สนับสนุนโดยสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) จึงขอนำมาเล่าต่อเกี่ยวกับแผนระยะ 5 ปี ฉบับที่ 14 ของจีน (พ.ศ.2564-2568) ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญอีกครั้งของประเทศจีน

โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2563 รัฐบาลจีนยังคงรักษาตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจให้เป็นบวกได้ ส่วนหนึ่งเกิดจากแนวคิดการสร้างสมดุลการเติบโตทางเศรษฐกิจด้วยการยึดตลาด

ภายในเป็นหลัก และอาศัยตลาดภายนอกเสริมกันและกัน (Dual Circular Economy) ซึ่งเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หลักของประเทศ นับตั้งแต่จีนเริ่มเห็นแนวโน้มสงครามการค้ากับสหรัฐ ทำให้ต้องมองหาทางเลือกอื่นเพื่อการรักษาเสถียรภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยให้นำหนักกับการขับเคลื่อนการเติบโตภายใน ในขณะเดียวกันก็สร้างแรงขับเคลื่อนภายนอกโดยมุ่งเน้นการสร้างพันธมิตรทางการค้าไปสู่หลากหลายกลุ่ม รวมทั้งกลุ่มประเทศอาเซียน

หนึ่งในยุทธศาสตร์การสร้างพันธมิตรในเอเชียและยุโรป โดยใช้เส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงกับอาเซียนของจีนคือ “แผนเส้นทางขนส่งทางบกและทางทะเลภาคตะวันตกแบบบูรณาการ” เป็นการบูรณาการเส้นทาง การขนส่งเชื่อมต่อ 96 ประเทศ/พื้นที่ ครอบคลุม 264 เมืองท่า ที่ได้รับการอนุมัติ



เมื่อเดือน ส.ค.2562 เป็นหนึ่งในแผนการเชื่อมโยง “หนึ่งแถบ (ระเบียง)” และ “หนึ่งเส้นทาง” ทั้งทางบกทางทะเลเข้าด้วยกัน เพื่อพัฒนาภูมิภาคตะวันตกของจีนเป็นศูนย์กลางความร่วมมือกับกลุ่มประเทศอาเซียน เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง เอเชียกลาง และยุโรป

แผนการดังกล่าวจะใช้ “มหานครฉงชิ่ง”

เป็นศูนย์กลาง มีวงกว้าง ภัยโจว กานซู ซึ่งให้
จีนเฉียง ยูนนานเป็นประตูและจุดเชื่อมต่อ
ใช้การขนส่งทางรถไฟ เรือเดินสมุทร และ
ถนนเป็นวิธีการขนส่ง ทางใต้มีสองประตู
สำคัญคือกวางสีที่อ่าวเป่ย์จูเพื่อการขนส่ง
ทั้งทางถนน ทางรถไฟและทางเรือผ่าน
เวียดนาม และประตูยูนนานที่มีทางรถไฟสาย
แพนเอเชีย และถนน R3A เป็นตัวเชื่อมโยง
โครงการ BRI จึงเป็นโอกาสสำหรับ
สินค้าจากไทยและอาเซียนในการนำเข้าและ
ส่งออกสินค้าตามแนวทาง Cross Border
E-commerce (CBEC) ที่รัฐบาลจีน
ส่งเสริมให้เป็นแนวทางสำคัญในการสร้าง
ความสัมพันธ์ทางการค้าตามแนวทาง BRI
ที่สมบูรณ์ ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยตาม
เส้นทางสามารถค้าขายกับจีนผ่านระบบ
“พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์” โดยมีการผ่อน
ปรนกฎระเบียบต่างๆ

ขณะเดียวกันก็เป็นโอกาสสำคัญ
สำหรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
(Special Economic Zone : SEZ)
เชียงของที่สามารถกำหนดกลยุทธ์การ
พัฒนาให้สอดคล้องกับทาง SEZ เมือง
ล่าของจีนที่มี Personal Shipment
Easy Clearance Service ที่ป้อทานที่
ส่งเสริมการนำเข้าอิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดน
ทั้งแบบ C2C และ B2C หากมีการยกระดับ
ด้านเชียงของ ให้เป็นเขตปลอดอากรและ
ศูนย์รับและกระจายสินค้า (Fulfillment
center) ทั้งสำหรับทั้งสินค้าอาเซียนสู่จีน
และสินค้าจีนสู่อาเซียน

ตารางที่ 1 แสดงการเปลี่ยนแปลงมูลค่า
การค้าของประเทศจีนกับกลุ่มประเทศต่างๆ
ได้แก่กลุ่มหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt Road
Initiative : BRI) ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ
หนึ่งเส้นทางให้ความสำคัญกับการสร้าง

ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งข้ามแดนควบคู่
กับการเปิดเขตการค้าเสรีตามประตู
การค้าต่างๆ BRI (65 ประเทศ) RCEP
(15 ประเทศ อาเซียน 10 ประเทศ และ
เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น จีน ออสเตรเลีย และ
นิวซีแลนด์) อาเซียน (10 ประเทศ) และ
EU (27 ประเทศ) ตามลำดับ

โดยพบว่าประเทศในกลุ่ม BRI ตั้งแต่
ปี 2560-2562 มีอัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่า
การค้ากับประเทศจีนโดยเฉลี่ยที่ร้อยละ 10.7
กลุ่มประเทศ RCEP ที่ลงนามข้อตกลงใน
ช่วงเดือน พ.ย.2563 มีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ย
ร้อยละ 8.9 ขณะที่การเติบโตของมูลค่า
การค้ากับอาเซียนเฉลี่ยที่ร้อยละ 12.2 และ
กับ EU 27 ประเทศมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยที่
ร้อยละ 4.2

กลุ่ม BRI และอาเซียนจึงเป็นกลุ่ม
คู่ค้าที่จีนน่าจะให้ความสำคัญสูงสุด เมื่อ
พิจารณาจากมูลค่าการค้าระหว่างกันที่เติบโต
ในอัตราที่สูงตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา
ของแผนระยะ 5 ปีฉบับที่ 13

รถไฟสายจีน-ลาวที่จะสร้างต่อเข้าสู่
ประเทศไทยเพื่อไปถึงกรุงเทพฯ และสิงคโปร์
เป็นเส้นทางรถไฟที่ลงทุนโดยจีน ด้วย
เทคโนโลยีจีนทั้งหมดเป็นเส้นทางแรกโดย
แบ่งเป็นทางภายในประเทศจากยวีชี-ป้อทาน
คาดว่าจะเปิดเดินรถไฟได้ในปลายปี 2564
ทำให้การเดินทางจากคุนหมิง-เชียงรุ่งใช้เวลา
เพียง 3 ชั่วโมงกว่าเท่านั้น และจะสามารถ
เดินทางจากคุนหมิง-กรุงเทพฯ ได้
ภายใน 15 ชั่วโมง

เส้นทางนี้จะเป็นการเชื่อมเส้นทาง
ขนส่งสินค้าจากกลุ่มประเทศอาเซียนจาก
ป้อทาน-คุนหมิง เพื่อขนส่งผ่านเส้นทาง
รถไฟจีน-ยุโรปสาย “คุนหมิง-รอดเตอร์ดัม”
ซึ่งเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่ปี 2558

สำหรับเส้นทางรถไฟสายคุนหมิง-
รอดเตอร์ดัม จีนได้เปิดเดินรถไฟครั้งแรกใน
วันที่ 1 ก.ค.2558 โดยเป็นการขนส่งเมล็ดกาแฟ
จากสถานีรถไฟคุนหมิงหวังเจียงตั้งตะวันตก
บรรทุกเมล็ดกาแฟ 2,050 ตันไปยังปลายทาง
ประเทศเนเธอร์แลนด์ ใช้เวลาทั้งสิ้น 15 วัน
เส้นทางผ่านเมืองเปาเจี หลานโจว อารฮันโจว
เข้าสู่เส้นทางรถไฟระหว่างประเทศผ่าน
คาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส โปแลนด์ เยอรมนี
และถึงปลายทางเมืองรอดเตอร์ดัม ประเทศ
เนเธอร์แลนด์

ส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการปลูกกาแฟ
ยูนนาน ซึ่งปัจจุบันมีพื้นที่ปลูกกาแฟมากเป็น
อันดับ 1 ของประเทศ อยู่ที่ประมาณ 7.38
แสนไร่ ผลผลิตประมาณ 1.2 แสนตันต่อปี
ซึ่งกว่าร้อยละ 99 ส่งออกไปยังยุโรป ที่ถือเป็น
ตลาดส่งออกสำคัญที่สุด คาดการณ์ว่าใน
อนาคตการขนส่งเมล็ดกาแฟสู่ยุโรปจะอยู่ที่
ประมาณ 3 แสนตันขึ้นไป

เส้นทางรถไฟจีน-ยุโรปนี้จะช่วย
ลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าจากประเทศ
อาเซียนไปยังยุโรปด้วย สินค้าจากภาคเหนือ
ตอนบนและอีสาน รวมทั้งการท่องเที่ยว
ของไทยก็จะมีโอกาสใหม่ในช่วงระหว่าง
และหลังวิกฤติโควิด-19 ค่ะ