

กว้างซีกับบทบาทประตูอาเซียน...โอกาสทางเศรษฐกิจที่น่าจับตา

เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง หรือ กว่างซี เป็นมณฑลทางภาคตะวันตกของจีนที่มีศักยภาพด้านการค้า และการลงทุนมากที่สุดในแห่งหนึ่งของจีน ด้วยทำเลที่ตั้ง อยู่ติดกับมณฑลกว่างตุงซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและการค้าสำคัญของจีน อีกทั้งกว่างซีสามารถเชื่อมโยงจีน เข้ากับประเทศต่างๆ ในอาเซียนผ่านพรมแดนที่ติดกับ เวียดนามทางตะวันตกเฉียงใต้ ทำให้รัฐบาลจีนกำหนดบทบาท ให้กว่างซีเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงจีนเข้ากับตลาดอาเซียน หรือ เป็นประตูสู่อาเซียน ทั้งนี้ รัฐบาลจีนได้เร่งรัด การพัฒนากว่างซีโดยรอบด้าน ทั้งเครือข่ายการคมนาคม และการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้ากับอาเซียน เพื่อสร้างโอกาสทางการค้าและการลงทุน รวมทั้งเป็น ช่องทางในการสานความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างจีน กับอาเซียนอันเป็นโอกาสที่ผู้ประกอบการไทยไม่ควรมองข้าม



ที่ตั้ง	: อยู่ทางตะวันตกของจีน มีพรมแดน ติดกับเวียดนามทางตะวันตกเฉียงใต้
พื้นที่	: 236,660 ตารางกิโลเมตร (เป็นมณฑลใหญ่อันดับ 9 ของจีน)
ประชากร	: 50 ล้านคน (ปี 2550)
รายได้ต่อหัว	: 1,630 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี (ปี 2550)

ศักยภาพของกว่างซีในการเป็นประตูสู่อาเซียน

➤ **ความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์** กว่างซีมีความพร้อมในการพัฒนาโลจิสติกส์ เนื่องจากมีพรมแดน ทั้งทางบกและทางทะเลเชื่อมต่อกับประเทศอาเซียน และเป็นพื้นที่เดียวทางภาคตะวันตกของจีนที่มีทางออกสู่ทะเล ทำให้มีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำมาช้านานและมีท่าเรือน้ำลึกเดิมที่สามารถพัฒนาและขยายขนาดท่าเทียบเรือ ให้รองรับเรือที่มีขนาดบรรทุกใหญ่ขึ้นได้อีกมาก จึงเหมาะต่อการพัฒนาเป็นประตูออกสู่ทะเลของมณฑล ทางภาคตะวันตกของจีนเพื่อกระจายสินค้าสู่ประเทศต่างๆ อีกทั้งกว่างซียังมีความสัมพันธ์อันดีและมีพรมแดน ติดกับเวียดนาม จึงง่ายต่อการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและเส้นทางขนส่งสินค้า เชื่อมโยงกับประเทศในอาเซียนผ่านเวียดนามได้หลายเส้นทาง

➤ **รัฐบาลจีนมีนโยบายส่งเสริมและผลักดันอย่างต่อเนื่องเพื่อให้กว่างซีเป็นประตูสู่อาเซียน** ดังนี้
ปี 2546 ริเริ่มให้มีการจัดงาน China-ASEAN Expo ขึ้นเป็นประจำทุกปีที่เมืองหนานหนิง เมืองหลวง ของกว่างซี เพื่อวางรากฐานให้หนานหนิงเป็นเมืองศูนย์กลางติดต่อการค้ากับประเทศในอาเซียน

ปี 2547 ผลักดันให้กว่างซีเข้าเป็นสมาชิกใหม่ของกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) เพิ่มเติมจากสมาชิกเดิม คือ ไทย สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม พม่า และมณฑลยูนนานของจีน ทำให้กว่างซีได้รับการสนับสนุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ในการปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางขนส่งและลำเลียงสินค้าทางบกภายใต้โครงการ ด้านคมนาคมของ GMS

ปี 2549 เริ่มต้นจัดการประชุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ย์ปู้ (Pan-Beibu Gulf Economic Cooperation Forum) ครั้งที่ 1 ที่เมืองหนานหนิง เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าในพื้นที่บริเวณอ่าวเป่ย์ปู้ของจีน (หรืออ่าวตังเกี๋ยในภาษาเวียดนาม) ซึ่งประกอบด้วยกว่างซี มณฑลกว่างตุง และไห่หนาน (ไหหลำ) กับ

ประเทศเพื่อนบ้านรอบๆ ทะเลจีนใต้ คือ เวียดนาม อินโดนีเซีย บรูไน มาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยเฉพาะการพัฒนาคลัสเตอร์ท่าเรือและการขนส่งทางทะเล ซึ่งล่าสุดเมื่อเดือนมกราคม 2551 รัฐบาลจีนได้ลงนามอนุมัติให้กว้างซีดำเนินแผนการพัฒนาเศรษฐกิจตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ย์ปู้ ซึ่งเท่ากับเป็นการยกระดับแผนการพัฒนาดังกล่าวของกว้างซีให้มีความสำคัญระดับยุทธศาสตร์ชาติ

➤ รัฐบาลจีนเร่งรัดปรับปรุงเครือข่ายคมนาคมรอบด้าน ดังนี้

▪ **ทางบก** รัฐบาลจีนมีเป้าหมายพัฒนากว้างซีให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางภาคตะวันตกและเพื่อให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกที่เชื่อมกว้างซีกับสมาชิก GMS ซึ่งรวมถึงไทย ดังนี้



“เส้นทางหลวงเชื่อมโยงกว้างซีและสมาชิก GMS”

- รถยนต์ มีการพัฒนาเส้นทางหลวงสายสำคัญ คือ
 - 1) เส้นทาง **Eastern Corridor** จากหนานหนิงลงมาตามแนวชายฝั่งทะเลของเวียดนาม ซึ่งสามารถเชื่อมเข้าสู่ สปป.ลาว ไทย และกัมพูชาได้
 - 2) เส้นทาง **Northern Corridor** จากหนานหนิงไปทางตะวันตกเชื่อมกับยูนนาน ผ่านพม่าไปยังอินเดียได้
- รถไฟ มีการปรับปรุงเครือข่ายทางรถไฟบริเวณชายฝั่งทะเลเพื่อให้สามารถกระจายสินค้าจากท่าเรือไปสู่เมืองเศรษฐกิจสำคัญในภาคตะวันตกได้สะดวกยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ในปี 2552 กว้างซียังได้เริ่มโครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งภายในมณฑลรวม 12 โครงการ งบประมาณ 3,000 ล้านดอลลาร์

และปรับปรุงเส้นทางรถไฟสายใหม่ระหว่างหนานหนิง-คุนหมิง เพื่อย่นระยะเวลาในการขนส่ง คาดว่า การก่อสร้างและปรับปรุงเครือข่ายรถไฟทั้งหมดแล้วเสร็จในปี 2558

▪ **ทางทะเล** รัฐบาลจีนมีเป้าหมายพัฒนาทางซีให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลเทียบเคียงกับ กวางตุ้ง ผ่านโครงการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกสำคัญ 3 แห่ง คือ 1) ท่าเรือ Fangcheng 2) ท่าเรือ Beihai และ 3) ท่าเรือ Qinzhou ซึ่งอยู่บริเวณรอบอ่าวเป่ย์ปู้ โดยจะพัฒนาท่าเทียบเรือในท่าเรือทั้ง 3 แห่ง ให้สามารถรองรับปริมาณการค้าได้มากขึ้น อาทิ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือใหม่ที่มีขนาดบรรทุก 2 แสนตัน ใน Fangcheng Port จากเดิมที่มีท่าเทียบเรือขนาดบรรทุกสูงสุด 1.5 แสนตัน ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มศักยภาพในการรองรับ การขนถ่ายสินค้าจาก 30 ล้านตันต่อปี ในปัจจุบัน เป็น 60 ล้านตันต่อปี ในปี 2553 รวมทั้งปรับปรุงระบบขนถ่ายสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือให้ทันสมัยเทียบชั้นกับท่าเรือในกวางตุ้ง

โอกาสของผู้ประกอบการไทย

ผู้ประกอบการไทยสามารถใช้ทางซีเป็นประตูการค้าสู่ตลาดจีน โดยเฉพาะกวางตุ้ง ซึ่งเป็นศูนย์รวม ผู้บริโภคที่มั่งคั่งของจีน รวมทั้งพื้นที่อื่นๆ ทางภาคตะวันตกของจีน เช่น เทศบาลนครฉงชิ่ง และเมืองเฉิงตู ในมณฑลเสฉวน ซึ่งผู้บริโภคล้วนมีกำลังซื้อเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่การแข่งขันยังไม่รุนแรงนัก ทั้งนี้ คาดว่า การที่รัฐบาลเร่งปรับปรุงและก่อสร้างเส้นทางเชื่อมกวางซีเข้ากับมณฑลต่างๆ และประเทศเพื่อนบ้านจะช่วย อำนาจความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากประเทศต่างๆ รวมถึงไทย เข้าสู่จีนผ่านทางซี ซึ่งจะมีส่วนช่วย กระตุ้นปริมาณการค้าระหว่างไทยและจีนให้ขยายตัวสูงขึ้นในอนาคต



“เส้นทางขนส่งผลไม้ไทยสู่กวางซี”

เป็นที่น่าสังเกตว่า ปัจจุบันเริ่มมีผู้ประกอบการไทยให้ความสนใจใช้เส้นทางขนส่งสินค้าผ่าน สปป.ลาว และ เวียดนาม เข้าสู่ตลาดจีนผ่านทางกว้างซีมากขึ้น โดยเฉพาะผักและผลไม้ อาทิ มังคุด กัลยหอม ทุเรียน ส้ม และ หน่อไม้ฝรั่ง เป็นต้น โดยขนส่งผ่านสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 ที่มุกดาหาร เข้าสู่แขวงสะหวันนะเขต ของ สปป.ลาว จากนั้นใช้เส้นทางหมายเลข 9 ใน สปป.ลาว ต่ไปยังเวียดนามและใช้เส้นทาง 1A ในเวียดนาม ผ่านกรุงฮานอย เมืองหลวงของเวียดนาม เข้าสู่กว้างซีทางด่าน Pingxiang (ผิงเสียง) ก่อนจะขนส่งต่อไปยัง ตลาดเจียงหนาน (ตลาดกลางค้าผลไม้ที่สำคัญของจีน ในมณฑลกว่างตุง) ใช้เวลาขนส่งราว 3 วัน ประหยัดเวลากว่าการขนส่งผลไม้ทางเรือเดินทะเลที่ใช้เวลาราว 5-7 วัน นอกจากนี้ เส้นทางดังกล่าวยังมีศักยภาพในการพัฒนา ธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง เพราะมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจเรียงรายตามเส้นทาง อาทิ Halong Bay ในเวียดนาม (แหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลกจากองค์การยูเนสโก) และก๊วยหลินในกว้างซี เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันเริ่มมีผู้ประกอบการไทยให้บริการนำเที่ยวในเส้นทางดังกล่าวแล้ว

ขณะเดียวกันการขนส่งสินค้าทางเรือจากไทยไปยังท่าเรือในกว้างซีก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ที่ผู้ประกอบการไทยไม่ควรมองข้าม เพราะเป็นเส้นทางที่จะช่วยให้สินค้าจากไทยกระจายเข้าสู่ตลาดตอนในของจีน ได้เร็วยิ่งขึ้น เนื่องจากมีระยะทางสั้นกว่าการขนส่งจากไทยไปท่าเรือในกว้างตุง ประกอบกับมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ท่าเรืออย่างต่อเนื่อง ซึ่งคาดว่าจะส่งผลให้การค้าผ่านเส้นทางดังกล่าวขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

ส่วนวิจัยธุรกิจ 2 ฝ่ายวิจัยธุรกิจ

มีนาคม 2552

แหล่งข้อมูลสำคัญ

- ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน (www.thaibizchina.com/)
- บทความจากคอลัมน์ มองจีน-มองไทย โดย ดร. อักษรศรี พาณิชสาส์น
- ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (www.adb.org/)

“ภาพประกอบมาจาก www.google.co.th”

การเผยแพร่ภาพนี้เพื่อแนะนำข้อมูลด้านการค้าและการลงทุนในต่างประเทศ