

R9 เส้นทางขนส่งผลไม้ไทยสู่ตลาดจีน: โอกาสและความท้าทาย

ราคาผลไม้วันนี้ - มังคุด 100 บาท/กก. ทูเรียน 90 บาท/กก. ลำไย 140 บาท/กก. ...

ท่านไม่ได้ตามาตลาดไปหรอกครับ ราคาข้างต้นเป็นราคาขาย ณ วันนี้จริงๆ เพียงแต่เป็นราคาที่ขายกันอยู่ในตลาดของกว่างซี (เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) มณฑลทางตอนใต้ของจีน ไม่ใช่ราคาขายในประเทศไทย

หลายท่านคงทราบว่า จีนเป็นตลาดส่งออกผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดของไทย ปีๆ หนึ่ง ไทยส่งผลไม้ไปจีนแผ่นดินใหญ่มากถึง 1 ใน 3 ของปริมาณผลไม้ที่ไทยส่งไปขายทั่วโลก คิดเป็นเม็ดเงินก็เป็นหลักหมื่นล้านบาทเลยทีเดียว โดยมีมณฑลกว่างตุง (ภาคใต้) และนครเซี่ยงไฮ้ (ภาคตะวันออก) เป็นท่าเรือและตลาดหลักที่ใช้นำเข้าและขายส่งผลไม้ไทยเพื่อกระจายไปสู่พื้นที่อื่นๆ อันกว้างใหญ่ของจีน

แต่ในระยะหลังๆ หลายท่านอาจจะเคยได้ยินผ่านๆ ว่า ปัจจุบัน นอกจากการขนส่งทางเรือไปยังกว่างตุงและเซี่ยงไฮ้แล้ว ถนน “R9” ที่เชื่อมระหว่างภาคอีสานของไทยไปยังมณฑลกว่างซีของจีน โดยผ่านลาวและเวียดนาม ได้กลายมาเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่พ่อค้าไทยใช้ส่งผลไม้ไปจีน

จากสถิติของทางการจีน เมื่อปี 2553 ผลไม้ที่ไทยส่งไปยังจีนผ่าน R9 มีน้ำหนักรวม 2.43 ล้าน กก. มูลค่าประมาณ 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (90 ล้านบาท) ตัวเลขดังกล่าว อาจฟังดูเยอะ แต่ในความเป็นจริง สถิติดังกล่าว เป็นเพียงประมาณ 1 เปอร์เซ็นต์ของมูลค่าการส่งออกผลไม้ไทยไปจีนทั้งหมด

สถิติยังชี้ให้เห็นว่า การขนส่งผลไม้ไทยผ่าน R9 มีการเติบโตที่ไม่ต่อเนื่อง พูดภาษาชาวบ้านก็คือ ยังลุ่มๆ ดอนๆ ซึ่งขัดกับสิ่งที่ควรจะเป็น

ในบทความนี้ เราจะพาท่านไปรู้จักกับข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับการส่งออกผลไม้ไทยไปจีนทาง R9 ไม่ว่าจะเป็นโอกาสและความท้าทาย สถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และทิศทางในอนาคต โดยขอเริ่มจากข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับ R9

มารู้จักกับ R9

R9 ในความหมายที่ใช้ในการขนส่งผลไม้จากไทยไปจีน หมายถึง เส้นทางถนนที่ออกจากไทยที่มุกดาหาร ผ่านสะพานนะเขตของลาว ผ่านสะพาน/ลาวบ่าว ฮาดิน ถันหวา และฮานอยของเวียดนาม ไปเข้าจีนทางด่านโหยวอี๋กวาน เมืองผิงเสียง เขตฯ กว่างซี

ใครรู้บ้าง ? รัฐบาลจีนอนุญาตให้นำเข้าผลไม้ไทยได้จำนวนทั้งสิ้น 23 ชนิด ได้แก่ ทูเรียน มังคุด กล้วยไข่ ลำไย ลิ้นจี่ มะม่วง มะพร้าว มะละกอ มะเฟือง ฝรั่ง ชมพู เงาะ สับปะรด ละมุด เสาวรส น้อยหน่า มะขาม ขนุน สละ ลองกอง ส้มเขียวหวาน ส้ม และส้มโอ

จ้วง (มีระยะทางประมาณ 1,500 กม.) ทั้งนี้ นอกจาก R9 แล้ว อันที่จริง ถนนที่เชื่อมไทยกับจีนยังมีอีกหลายเส้น อาทิ R8 (หนองคาย - ด่านปากซัน - แยกน้ำทอน - ด่านน้ำพาว - ด่านเกาแจว - วินท์ - ฮานอย - ด่านโหยวอี๋กวาน) และ R12 (นครพนม- คำม่วน - ด่านนาพาว - ด่านจาลอ - วินท์ - ฮานอย - ด่านโหยวอี๋กวาน) โดยกรณีของ R12 ในปลายปี 54 น่าจะมีผู้นิยมใช้มากขึ้น เพราะนอกจากจะมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่เปิดให้บริการซึ่งจะทำให้การขนส่งเป็นไปอย่างสะดวกยิ่งขึ้นแล้ว R12 ยังถือเป็นถนนที่เชื่อมไทยกับจีนที่มีระยะทางสั้นที่สุดอีกด้วย (ประมาณ 1,100 กม.)

อย่างไรก็ดี สำหรับสินค้าผลไม้ ปัจจุบัน R9 เป็นเส้นทางจากภาคอีสานของไทยเพียงเส้นทางเดียวที่ระบุไว้ในพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการตรวจสอบและกักกันโรคสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามารถระหว่างประเทศไทยและจีน (ลงนามเมื่อกลางปี 2552) ซึ่งเป็นเอกสารทางกฎหมายที่ช่วยให้การส่งออกผลไม้ไทยไปจีนเป็นไปอย่างมีมาตรฐานและสะดวกมากยิ่งขึ้น อันเป็นผลให้ R9 ได้รับความนิยมในการขนส่งผลไม้ไปจีนมากกว่าเส้นทางอื่นๆ

เส้นทาง R9 เริ่มเป็นที่รู้จักและถูกใช้ประโยชน์ในการขนส่งผลไม้มาหลายปีแล้ว โดยเฉพาะภายหลังจากที่ไทยและจีนเริ่มลดภาษีนำเข้าผักและผลไม้ให้กันและกันเหลือ 0 เปอร์เซ็นต์ (ตามพิกัดอัตราศุลกากร ตอนที่ 07-08 ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน) ตั้งแต่ปลายปี 2546 เป็นต้นมา

นอกจากด้านการขนส่งแล้ว ปัจจุบัน R9 เริ่มเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวด้วย เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ถูกลงกว่าในการเดินทางไปยังเมืองต่างๆที่ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของจีน

(รวมถึงเมืองกุยหลิน สถานที่ท่องเที่ยวชื่อดังระดับโลก) และได้ท่องเที่ยวในลาวหรือเวียดนามด้วยในการเดินทางครั้งเดียว

แม้ว่าการขนส่งผลไม้ทาง R9 มีต้นทุนที่สูงกว่าการขนส่งผลไม้ทางเรือไปยังมณฑลกว่างตุงหรือนครเซียงไฮ้อยู่มาก เท่าที่ได้รับการบอกเล่า R9 มีต้นทุนการขนส่งผลไม้ต่อตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต ประมาณ 90,000 – 100,000 บาท (ออกจากหนองคาย) ขณะที่การขนส่งทางเรือฯ มีต้นทุนระหว่าง 45,000 – 51,000 บาท (จากท่าเรือถึงท่าเรือ)

แต่ผู้ประกอบการหลายราย ก็เลือกใช้ R9 เพราะมีความได้เปรียบเรื่องระยะเวลาการขนส่ง กล่าวคือ ใช้เวลาเพียง 2-3 วัน จากไทย ขณะที่การขนส่งทางเรือใช้เวลาประมาณ 7-10 วัน ซึ่งสำหรับผลไม้ซึ่งต้องการความใหม่และสดแล้ว การร่นระยะเวลาขนส่งได้ถึง 4-5 วัน ถือเป็นข้อได้เปรียบที่สำคัญมาก

สถิติการนำเข้าผลไม้ ณ ด่านโหยวอี๋กวาน (ประเทศจีน)

ผลไม้ไทยที่ถูกส่งผ่านถนน R9 จะไปเข้าจีนที่โหยวอี๋กวาน ซึ่งเป็นด่านพรมแดนสากลของจีน (เขตฯ กว่างซีจ้วง) ที่เชื่อมกับด่านหูหนิง (Huu Nghi) จังหวัดหลิ่งเซินฝิง เวียดนาม

จากสถิติ ปี 2550 ผลไม้ที่ไทยที่จีนนำเข้าทางด่านโหยวอี๋กวาน มีมูลค่าประมาณ 3.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (น้ำหนักรวม 5.7 ล้าน กก.) ปี 2551 มูลค่าลดลงเหลือ 2.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (น้ำหนักรวม 3.2 ล้าน กก.) ปี 2552 มูลค่ากลับลดลงไปอีกเหลือเพียง 1.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (น้ำหนักรวม 1.39 ล้าน กก.) ขณะที่ปี 2553 มูลค่าดีกลับขึ้นมาได้เป็น 3.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (น้ำหนักรวม 2.43 ล้าน กก.)

ผลไม้ไทยที่เข้ามาเข้าทางด่านนี้ โดยมากจะเป็นมังคุด ลำไย ทูเรียน กัลย และส้มโอ ทั้งนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่า ในอดีต จีนเคยนำเข้าผลไม้บางชนิดทางด่านนี้มากเป็นพันๆ ตัน อาทิ ส้มและมะม่วง แต่ในระยะหลังๆ กลับไม่พบสถิติการนำเข้าผลไม้เหล่านี้ทางด่านโหยวอี๋กวานเลย

ผลไม้ไทยนำเข้าผ่านด่านฝั่งเชียง ปี 2550-2553

(ข้อมูลจากสำนักงานศุลกากรหนองคาย)

จำนวน : กิโลกรัม / มูลค่า : ดอลลาร์สหรัฐ

รายการ	ปี 2550		ปี 2551		ปี 2552		ปี 2553	
	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า	จำนวน	มูลค่า
กล้วยรวมเชิงกล้วย สดพร้อมกิน	2,829,000	960,000	1,313,000	480,000	601,606	496,804	293,086	234,468
มันสด สดพร้อมกิน	1,737,000	2,200,000	320,000	480,000	237,364	425,371	1,085,472	1,871,365
ส้มเขียวหวาน สดพร้อมกิน	-	-	706,000	710,000	189,823	143,730	856,090	743,968
รวมผลไม้	67,000	110,000	188,000	380,000	66,420	139,482	-	-
ทุเรียนสด	662,000	460,000	674,000	470,000	204,254	112,344	43,880	36,758
เงาะพันธุ์รวมพร้อมกิน	63,000	40,000	-	-	96,706	89,123	159,616	140,662
ลิ้นจี่	236,000	200,000	-	-	-	-	-	-
มะม่วง สดพร้อมกิน	18,000	20,000	-	-	-	-	-	-
รวมทั้งสิ้น	5,696,000	3,990,000	3,201,000	2,620,000	1,396,792	1,409,854	2,437,943	3,027,221

ปัญหาและอุปสรรค

สถิติที่ได้กล่าวถึงข้างต้น สะท้อนให้เห็นว่า การใช้ R9 ขนส่งผลไม้จากไทยไปจีน ยังคงเป็นไปในแบบ “เดี๋ยวดีเดี๋ยวลาย” ซึ่งนอกจากจะไม่สอดคล้องกับยอดส่งออกผลไม้ไทยไปจีนในภาพรวมที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องแล้ว ยังขัดกับความคาดหวังของทั้งรัฐบาลไทยและจีนที่ได้ร่วมกันออกมาตรการต่างๆ เพื่อกระตุ้นให้มีการใช้เส้นทางดังกล่าวเพื่อการขนส่งผลไม้ระหว่างกัน รวมถึงการลงนามในพิธีสารเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่งผลไม้ตามเส้นทาง R9 เมื่อเดือน มิ.ย. 2552 ด้วย

สภาพการณ์ดังกล่าวได้นำมาสู่คำถามว่า ทั้งๆ ที่มีศักยภาพมาก แต่เหตุใด R9 จึงไม่สามารถกลายเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งผลไม้จากไทยไปจีน หรืออย่างน้อยที่สุด เหตุใด R9 จึงไม่สามารถขยายตัวอย่างต่อเนื่องอย่างที่ควรจะเป็นได้

สมมติฐานในเบื้องต้นที่ถูกใช้เพื่อตอบคำถามข้างต้น คือ R9 ยังไม่เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย หรือถึงแม้จะมีผู้รู้จักแล้ว แต่ก็ไม่เป็นที่นิยมของผู้ประกอบการเข้าทำนองว่า “รู้จักแล้ว ลองแล้วด้วย แต่ไม่ติดใจ”

หาก R9 ยังไม่เป็นที่รู้จักมากนัก จึงไม่ถูกใช้ประโยชน์เท่าที่ควร เป็นสิ่งที่เวลาและการบอกต่อๆ กันไป น่าจะช่วยแก้ไขได้ ประมาณว่า “ใช้ดีจึงบอกเพื่อน”

แต่หากเป็นเพราะผู้ที่เคยใช้งาน R9 เพื่อส่งผลไม้แล้ว ไม่ประทับใจ ก็ควรต้องมาวิเคราะห์กันโดยละเอียดว่าเหตุใดจึงเป็นเช่นนั้น มิฉะนั้นแล้ว R9 ก็จะเลือนหายไป

ตามกาลเวลา เพราะไม่มีการบอกต่อๆ กันไปถึงประโยชน์ของ R9 ในการขนส่งผลไม้ จากการศึกษาข้อมูลต่างๆ และสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผู้ประกอบการ นำเข้าและส่งออกผลไม้ทาง R9 สามารถวิเคราะห์ได้คร่าวๆ ว่า การที่ R9 (ยัง) ไม่ติดตลาด มาจากหลายสาเหตุรวมๆ กัน สรุปได้ ดังนี้

หนึ่ง R9 มีต้นทุนการขนส่งที่มากโขอยู่ โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับการขนส่งผลไม้ทางเรือไปขึ้นฝั่งจีนที่มณฑลกว่างตุงและนครเซี่ยงไฮ้ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเรื่องต้นทุนการขนส่งที่ไม่เท่ากันในแต่ละครั้งด้วย ซึ่งในประเด็นนี้ ผู้ประกอบการจำนวนหนึ่งให้ข้อคิดเห็นว่า แม้จะแพงกว่า แต่หาก R9 มีต้นทุนการขนส่งที่แน่นอน พวกเขา ก็จะสามารถคำนวณต้นทุนสินค้าและราคาขายได้ เพื่อให้มีกำไรคุ้มค่ากับการลงทุน

สอง ความไม่สะดวกของระบบการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นคุณภาพถนนและระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ตามทาง โดยเฉพาะในส่วนที่วิ่งผ่านลาวและเวียดนาม และการต้องขนย้ายผลไม้หลายครั้ง (เพราะต้องเปลี่ยนรถขนส่งเมื่อข้ามจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง) ซึ่งล้วนส่งผลต่อความสดใหม่ของผลไม้

สาม การประเมินราคากลางเพื่อเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ณ ด่านโหยวอี กวาน หลายท่านอาจทราบแล้วว่า แม้ไทยกับจีนจะใช้ความตกลงเขตการค้าเสรี อาเซียน-จีน เพื่อยกเว้นการภาษีนำเข้าระหว่างกัน แต่ตามระบบของจีน จีนจะเรียกเก็บ VAT จากสินค้าที่จีนนำเข้าจากประเทศต่างๆ ณ ด่านที่นำเข้าเลย (ซึ่งอัตรา VAT ของจีนสูงกว่าไทย อาทิ ร้อยละ 13 สำหรับผลไม้)

ในประเด็นนี้ ผู้ประกอบการขนส่งผลไม้ทาง R9 ให้ข้อมูลว่า การที่ผลไม้ไทยมีภาพลักษณ์ที่ดีมากในตลาดจีน ประมาณว่าเป็น “ผลไม้ไฮโซ” ราคากลางที่ถูกใช้เป็นฐานเพื่อคำนวณ VAT บางครั้งจึงสูงกว่าราคาที่ขายจริง และสูงกว่าราคากลางของผลไม้ประเภทเดียวกันที่จีนนำเข้าจากประเทศอื่น (เช่น มังคุดไทย มีราคากลางเพื่อประเมิน VAT สูงกว่ามังคุดเวียดนาม) ดังนั้น จึงทำให้ผลไม้ไทยประสบปัญหาต้นทุนสูงและสูญเสียศักยภาพในการแข่งขัน

สี่ โครงสร้างการค้าขายผลไม้ไทยในจีนที่เป็นอยู่ (ยัง) ไม่เอื้อต่อการขนส่งทาง R9 กล่าวคือในปัจจุบัน ผลไม้ไทยเมื่อเข้าสู่ประเทศจีนจะถูกกำหนดราคาขายและระบบการจำหน่ายโดยตลาดเจียงหนาน นครกว่างโจว มณฑลกว่างตุง ขณะที่ในกว่าง

ซี (มณฑลที่ด่านโหยวอี๋กวางตั้งอยู่) ยังไม่มีผู้ประกอบการขายส่งผลไม้มากนัก ทำให้เมื่อผลไม้ไทยถูกส่งมาเข้าทาง R9 แล้ว ก็กระจายต่อไปยังมณฑลอื่นๆ ไม่ค่อยได้ ต้องถูกส่งต่อไปยังตลาดเจียงหนานอยู่ดี

ในประเด็นนี้ มีเกร็ดที่น่าสนใจว่า..... แม้แต่ตลาดที่ขายผลไม้ไทยในนครหนานหนิง (เมืองเอกของกว่างซี) ซึ่งอยู่ห่างจากด่านโหยวอี๋กวางประมาณ 200 กม. ยังต้องไปนำผลไม้ไทยมาจากตลาดเจียงหนาน ซึ่งอยู่ห่างจากด่านโหยวอี๋กวางกว่า 800 กม. มิได้รับตรงจากผู้ประกอบการที่ด่านโหยวอี๋กวาง อยุ่ไรก็ดี ระบบการค้าขายแบบนี้ น่าจะเปลี่ยนไปบ้างในอนาคตอันใกล้ เพราะในนครหนานหนิง กำลังจะมีการเปิดตลาดขายส่งผักและผลไม้ขนาดใหญ่ที่ทันสมัย (ศูนย์ Hyperion ซึ่งเป็นการร่วมทุนกันระหว่างบริษัทจีนกับฝรั่งเศส) ซึ่งสามารถเป็นช่องทางให้ผู้ประกอบการรับผลไม้ไทยโดยตรงจากด่านโหยวอี๋กวางมาขายในนครหนานหนิง ตลอดจนกระจายต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ของจีนได้ หากผู้ประกอบการไทยสนใจ ก็สามารถศึกษาและมาลงทุนในธุรกิจนี้ เพื่อต่อยอดการใช้ R9 ได้

ปัญหาต่างๆ ข้างต้น เป็นเพียงในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งผ่าน R9 ที่ผลไม้ไทยต้องเผชิญ แต่ในความเป็นจริง ศักยภาพในการแข่งขันของผลไม้ไทยที่เข้ามาทางด่านโหยวอี๋กวาง ยังมีความท้าทายอื่นๆ อีกอย่างน้อย 2 ประการ ได้แก่

หนึ่ง การที่เวียดนามสามารถใช้ประโยชน์จากนโยบายจากการค้าชายแดนกับจีน เพื่อส่งออกผลไม้ผ่านจุดผ่อนปรนมายังเมืองผิงเสียง (เมืองที่ด่านโหยวอี๋กวางตั้งอยู่) ได้โดยไม่ต้องเสียภาษีใดๆ ไม่ว่าจะนำเข้ามาหรือ VAT ซึ่งจีนอนุญาตให้ชาวชายแดนนำเข้าได้ไม่เกินมูลค่า 8,000 หยวน (ประมาณ 39,000 บาท) ต่อวันต่อคน อ่านไม่ผิดหรอกครับ ผลไม้มูลค่า 39,000 บาท ต่อวันต่อคน!

ผู้ประกอบการหลายคนให้ข้อมูลว่า นโยบายการค้าชายแดนดังกล่าว ส่งผลให้มีพ่อค้าหัวใสจำนวนมาก นำผลไม้ไทย (อาทิ ทุเรียน และมังคุด) ไปสวม “อ่าวหญ่าย” หรือแปลงสัญชาติเป็นผลไม้เวียดนาม เพื่อไม่ต้องเสีย VAT ครับ ซึ่งจุดนี้เอง อาจเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งที่เหตุใด สถิติที่เป็นทางการของการขนส่งผลไม้ไทยไปจีนผ่าน R9 ถึงไม่เพิ่มขึ้นอย่างที่ควรจะเป็น (เพราะตามระบบจีน ไม่มีการบันทึกข้อมูลในระบบศุลกากรของชาวชายแดนที่ขนส่งผลไม้มูลค่าไม่เกิน 8,000 หยวน/คน/วัน)

นอกจากนี้ ยังช่วยตอบข้อสงสัยด้วยว่า ทำไม...ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าทุเรียนไทย หรือที่คนจีนเรียกว่า “ไท่กั่วหลิวเหลียน” ของด่านโหยวอี้กวาน จึงลดลงอย่างฮวบฮาบ กล่าวคือ จาก 6 แสนกว่า กก. ในปี 50 เหลือเพียง 4 หมื่นกว่า กก. ในปี 53 แต่กลับเห็นได้อย่างคาดคั้นในท้องตลาดของกว่างซี ตั้งแต่ซูเปอร์มาร์เก็ต หยูยันหาบเร่งข้างถนน (ก็มีการเอาทุเรียนไทยไปสวมอ่าวหญ่ายแล้วนำเข้าโดยชาวชายแดนจีน-เวียดนามไงครับ!)

สอง ผลไม้ไทยยังมีคู่แข่งอีกมากในตลาดจีน โดยเฉพาะผลไม้ที่ทั้งจีนและประเทศเพื่อนบ้านของไทยก็ผลิตได้เช่นเดียวกับไทย อาทิ กล้วยจากเวียดนาม มะม่วงเมืองไปเซ่อ ลินจีเมืองซินโจว และส้มของกว่างซี รวมทั้งผลไม้หลายชนิดที่จีนนำเข้าจากไต้หวัน ซึ่งเน้นตลาดบน อาทิ ชมพู่น้อยหน้า ฝรั่ง มะละกอ และสับปะรด

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ถนน R9 ที่เชื่อมภาคอีสานของไทยกับตอนใต้ของจีน เป็นทางเลือกที่ปัจจุบันผู้ประกอบการจำนวนไม่น้อยใช้ขนส่งผลไม้จากไทยไปขายในตลาดจีน แม้ว่ามูลค่าและปริมาณการขนส่งผลไม้ไทยผ่าน R9 จะยังคงมีไม่มากนัก เมื่อเทียบกับยอดรวมทั้งหมดของผลไม้ที่จีนนำเข้าจากไทย กอปรกับการขนส่งทาง R9 ต้องเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทความนี้ แต่ในภาพรวม การใช้ R9 ตลอดจนถนนเส้นอื่นๆ เพื่อขนส่งผลไม้ไทย ก็ยังมีศักยภาพที่จะเติบโตได้อีกมาก โดยเฉพาะเมื่อคำนึงถึงข้อได้เปรียบที่สำคัญที่สุดในเรื่องระยะเวลาการขนส่งที่สั้นกว่าการไปทางเรือถึงเกือบ 3 เท่า

ในส่วนของกว่างซี มณฑลทางตอนใต้ซึ่งรัฐบาลจีนกำหนดให้เป็น “ประตูสู่อาเซียน” รวมถึงเป็น “ฮับ” เชื่อมโยงอาเซียนกับพื้นที่จีนตอนใน โอกาสของการขยายตลาดผลไม้ไทยก็ยังมีอยู่สูง เนื่องจากผลไม้ไทยได้รับความนิยมจากผู้บริโภคจีนมากขึ้น ซึ่งในปัจจุบัน ทุเรียน มังคุด ลำไย ลินจี และน้อยหน้าของไทย ก็สามารถหาซื้อได้ทั่วไปตามซูเปอร์มาร์เก็ตขนาดใหญ่ ตลาดค้าส่งผลไม้ ตลาดสด หรือแม้แต่หาบเร่งข้างทางอยู่แล้ว จากการสำรวจคร่าว ๆ พบว่า นอกจากผลไม้ต่างๆ ข้างต้นแล้ว

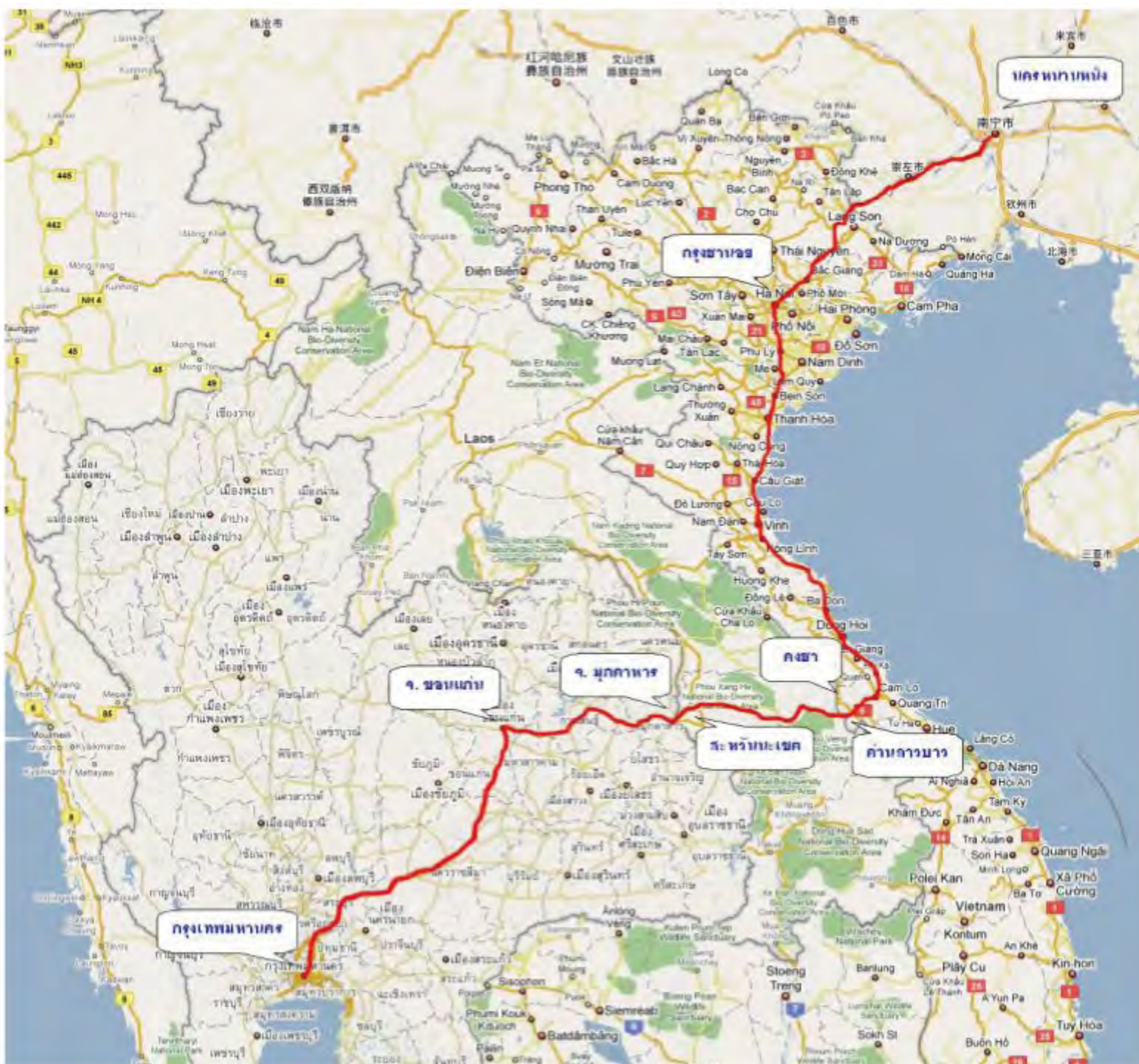
กล้วยไข่ สละ ชมพู เงาะ และมะม่วงของไทยเป็นสินค้าที่มีแนวโน้มจะเติบโตได้ดีในตลาดจีน โดยเฉพาะตลาดกว้างซี

เมื่อคำนึงถึงบริบทว่า กว่างซีเป็นประตูหน้าด่านของ R9 ขณะที่ไทยก็สามารถใช้กว้างซีเป็นฐานในการรักษาตลาดผลไม้เดิมและเปิดตลาดใหม่ไปสู่มณฑลอื่นๆ ของจีน โดยเฉพาะในภาคตะวันตกและภาคกลางได้ R9 จึงเป็นทั้งโอกาสและสิ่งที่ควรต้องส่งเสริมให้มีการใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งภาครัฐและภาคเอกชน (ผู้ส่งออก และเกษตรกรชาวสวน) ของไทยสามารถร่วมมือกันเพื่อผลักดันให้มีการใช้เส้นทางนี้เพิ่มขึ้นได้

ในส่วนของภาครัฐ ปัจจุบัน ส่วนราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รวมถึงหน่วยงานของกระทรวงเหล่านี้ที่ประจำการอยู่ในจีน ได้ดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อผลักดันให้มีการใช้ R9 ตลอดจนการขยายตลาดผลไม้ไทยในจีนอยู่แล้ว โดยมาตรการที่ควรริเริ่มหรือดำเนินการอย่างต่อเนื่องต่อไป ได้แก่

- (1) หามาตรการลดต้นทุนการขนส่งทางบกจากภาคอีสานไทย
- (2) ส่งเสริมให้มีผู้ประกอบการไทยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในธุรกิจพ่อค้าคนกลางและผู้กระจายสินค้า เพื่อสร้างจุดนัดพบใหม่ระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขายผลไม้ รวมถึงการเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย โดยเฉพาะตลาดในภาคตะวันตกซึ่งยังมีช่องทางแจ่มใส
- (3) โฆษณาประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและภาพลักษณ์ของผลไม้ไทย ตลอดจนจัดกิจกรรม Road Show และกิจกรรมส่งเสริมการขายต่างๆ เพื่อให้ผลไม้ไทยเป็นที่ชื่นชอบในระยะยาว
- (4) ส่งเสริมการปลูกผลไม้นอกฤดูฤดูกาล เพื่อให้ขายในตลาดจีนได้อย่างต่อเนื่องทั้งปี โดยเฉพาะในช่วงฤดูหนาวของจีน
- (5) หลีกเลี่ยงการปลูกผลไม้ชนิดเดียวกันกับจีน เพื่อให้เกิดการค้าแบบสองทาง กล่าวคือปัจจุบัน โดยมาก หลังจากรถบรรทุกขนผลไม้ไทยมาส่งที่ด่านโหยวอีแล้ว จะตีรถเปล่ากลับ ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งสูง
- (6) ศึกษาวิจัยเพื่อปรับปรุงข้อด้อยของผลไม้ไทยบางชนิด เช่น ปัญหาเปลือกดำและขำง่าย

ภาพประกอบ... เส้นทาง R9 (นครหนานหนิง-กรุงเทพฯ)



จับจุดเศรษฐกิจจีนเห่อของนำเข้า สร้างโอกาสให้สินค้าไทย

เมื่อช่วงกลางเดือน ก.ค. 54 สื่อจีน (Oriental Morning Post) ได้รายงานข่าวใหญ่ที่ได้รับความสนใจจากคนจีนทั่วประเทศ คือ เฟอร์นิเจอร์ยี่ห้อ “ดาวินชี” (Davinci) ประเทศจีนถูกแฉเทคนิคกลวง นำเฟอร์นิเจอร์ต้นทุนหลัก 1,000 หยวนที่ผลิตแถวๆ มณฑลกว่างตุงมาแหกตาผู้บริโภคว่าเป็นสินค้านำเข้าจากอิตาลีที่ตั้งราคาขายต่อชุดถึงหลัก 10,000-100,000 หยวน ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นนี้ สำหรับเจ้าของสินค้าและบริการของไทยแล้ว นับเป็นปรากฏการณ์สะท้อนทัศนคติ พฤติกรรม และสภาพความเป็นจริงของผู้บริโภคจีนที่น่าสนใจยิ่ง

กลวงของ “ดาวินชี”

สถานีโทรทัศน์ CCTV ของจีนลงพื้นที่ล้วงลึก ข้อเท็จจริงกรณีเฟอร์นิเจอร์ยี่ห้อดาวินชี พบว่า สินค้าของดาวินชีแท้จริงแล้วไม่ใช่สินค้านำเข้าจากอิตาลี 100% ดังที่ได้โฆษณากับลูกค้าทั้งหมด วัตถุดิบที่ใช้ผลิตก็มีใช้ไม้ชนิดพิเศษจากอิตาลี อย่างที่อวดอ้าง แต่กลับเป็นแค่เรซิน ไม้อัดจีน และไม้อัดซีเลื่อยเท่านั้น ซึ่งเรื่องก็แดงขึ้นในที่สุด เมื่อมีลูกค้าที่ซื้อเฟอร์นิเจอร์ราคาแพงกว่าทองยี่ห้อนี้ได้ไปร้องเรียนกับหน่วยงานรัฐเกี่ยวกับมาตรฐานของสินค้า



ในช่วงแรกๆ บริษัทฯ ยังคงยืนยันกรานเสียงแข็งว่า สินค้าตนเป็นสินค้าที่นำเข้าทั้งหมด แต่หลังจากนั้นไม่นาน บริษัทฯ ก็ได้ออกมายอมรับและขอโทษลูกค้า

จากการตรวจสอบของสำนักงานบริหารอุตสาหกรรมและพาณิชย์ (State Administration for Industry and Commerce) นครเซี่ยงไฮ้ พบว่า ในช่วงครึ่งแรกของปี 2554 เฟอร์นิเจอร์นำเข้าประมาณร้อยละ 10 ของดาวินชี แท้จริงแล้วเป็นเฟอร์นิเจอร์ที่ผลิตในประเทศจีนเอง แต่ใช้เทคนิคตบตาผู้บริโภค กล่าวคือ ดาวินชีนำ

เฟอร์นิเจอร์ที่ผลิตแถวเมืองตงก่วน (กวางตุ้ง) ส่งออกทางท่าเรือเมืองเซินเจิ้นไปยัง ประเทศสหรัฐฯ หรืออิตาลี จากนั้นก็นำเฟอร์นิเจอร์ชุดดังกล่าวขนส่งกลับเข้ามาในจีน ใหม่ผ่านทางท่าเรือเซียงไฮ้ หรือบางครั้งก็ทำเป็นส่งสินค้าออกผ่านเขตคลัง สินค้าทัณฑ์บนไวกาเฉียว ซึ่งความเป็นจริงแล้วสินค้านี้ได้ออกนอกประเทศจีน

เทคนิคเหล่านี้ทำให้สินค้านี้ดังกล่าวดาวินซีได้ชื่อว่าเป็นสินค้านำเข้า ราคา ขายจึงเพิ่มจากที่ซื้อจากโรงงานผลิตในจีนเพียงไม่กี่ 1,000 หยวน เป็นหลัก 10,000 หรือ 100,000 หยวน เลยทีเดียว

นอกจากการเพิ่มราคาขายเป็นหลายเท่าตัวแล้ว วิธีการดังกล่าวยังทำให้สินค้า ส่งออกจากจีนของดาวินซีได้รับประโยชน์จากการขอคืนภาษีส่งออกซึ่งแหล่งข่าวคาด ว่า มีมูลค่าไม่ต่ำกว่า 36 ล้านหยวน จากยอดขายทั้งหมด 4,000 ล้านหยวนในปี 2553 ด้วย

อย่างไรก็ดี ในตอนนี้ ยังเป็นที่ถกเถียงกันว่า การกระทำความดังกล่าวดาวินซีผิด กฎหมายจีนหรือไม่ โดยนายจู่ ฉางหลิง ผู้อำนวยการสมาคมเฟอร์นิเจอร์จีน กล่าวว่า สินค้าที่ห่อต่างประเทศสามารถผลิต ณ ประเทศใดก็ได้ แต่ต้องระบุสถานที่ผลิต ส่วน กรณีที่ผลิตในประเทศแล้วส่งออก จากนั้นนำเข้ามาใหม่ ไม่ถือว่าผิดกฎหมายเพราะ มิได้ขัดต่อกฎหมายใดๆ พร้อมทั้งยังระบุด้วยว่า ปัจจุบันไม่ใช่แค่ธุรกิจเฟอร์นิเจอร์ เท่านั้นที่กระทำเช่นนี้ ธุรกิจอื่นๆ ก็ใช้เทคนิคนี้เช่นกัน

เศรษฐกิจจีนเห่อของนอก “รู้เขาหลอก แต่เต็มใจให้หลอก”

ที่แปลกแต่จริงก็คือ ดาวินซีหลอกผู้บริโภคด้วยเทคนิคนี้มาไม่ต่ำกว่า 6 ปีแล้ว เพราะเมื่อ 6 ปีก่อนดาวินซีก็เคยถูกหนังสือพิมพ์ BEIJING BUSINESS TODAY แฉ วิธีการดังกล่าวแล้ว แต่กลับไม่ได้รับความสนใจจากสังคมเท่าไร ทำให้ดาวินซียังคง สามารถทำธุรกิจกำไรงามนี้ได้ต่อไปได้อย่างสบาย(ใจเฉิบ)!

นักวิชาการและผู้ที่อยู่ในวงการเฟอร์นิเจอร์ต่างออกมาวิเคราะห์ปรากฏการณ์ อันน่าพิศวงนี้ว่า เป็นเพราะดาวินซีได้ใช้หลักจิตวิทยาในการสร้างแบรนด์สินค้าที่ สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคกลุ่มหนึ่ง (ที่ไม่ใช่กลุ่มเล็กๆ ในจีนใน ปัจจุบัน) ซึ่งต้องการซื้อ “ของแพงที่สุด” ไม่ใช่ซื้อ “ของดีที่สุด” กล่าวคือ เศรษฐีใหม่

จีน มีทัศนคติต่อการบริโภคว่า หากได้ใช้เงินซื้อของแพงๆ แล้ว จึงจะสบายใจและพึงพอใจ ประมาณว่า ต้องการอวดรวยด้วยการซื้อของแพง และมีรสนิยมใช้ของนอก เพราะไม่เชื่อมั่นในคุณภาพของยี่ห้อสินค้าที่ผลิตในประเทศจีน ซึ่งทำให้ดาวินซีจับจุดนี้มาเป็นช่องทางทำธุรกิจ

ค่านิยมการเห่อของนำเข้าของคนจีนเข้มข้นขนาดที่ทำให้กระทรวงพาณิชย์จีน ออกแรงผลักดันให้คณะรัฐมนตรีจีนพิจารณาอนุมัติปรับลดภาษีสินค้านำเข้า เพื่อหวังกระตุ้นการบริโภคในประเทศให้คึกคักยิ่งขึ้น แสดงถึงบทบาทของสินค้านำเข้าที่มีอิทธิพลในสังคมจีนไม่น้อย อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอดังกล่าวของกระทรวงพาณิชย์ยังไม่มีข้อสรุป เนื่องจากกระทรวงการคลังไม่เห็นด้วย เหตุเพราะเกรงว่ารัฐจะเสียรายได้

เศรษฐีใหม่ในจีน

ผู้บริโภคนจีน ทั้งที่รวยมาระยะหนึ่งแล้ว และที่เพิ่งรวย มีจำนวนเท่าไร?

จากข้อมูลของนิตยสาร Forbes China ใน China Private Wealth Report ปี 2553 พบว่า เศรษฐีจีนที่มีสินทรัพย์มากกว่า 10 ล้านหยวน มีจำนวนถึง 383,000 ราย ซึ่งเมื่อนำสินทรัพย์ของเศรษฐีเหล่านี้มารวมกันจะมีจำนวนถึงร้อยละ 22.4 ของมูลค่าสินทรัพย์ของทั้งประเทศ!

ส่วนใหญ่เป็นคนที่เกิดในช่วงปี ค.ศ. 1960-1979 และมีคนที่เกิดในช่วงปี 1980-1989 คิดเป็นร้อยละ 11.8 โดยเศรษฐีเหล่านี้ ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของธุรกิจด้านการผลิตและการค้า รองลงมา คือ ผู้ที่อยู่ในธุรกิจการเงิน และอสังหาริมทรัพย์ ตามลำดับ ดังนั้นหากดูจากประเภทธุรกิจ จึงเดาได้ไม่ยากว่า **เศรษฐีเหล่านี้ส่วนใหญ่ (เกือบ 80,000 ราย) อยู่ในมณฑลกว่างตุง** รองลงมา คือมณฑลเจ้อเจียง (40,000 ราย) ส่วนที่เหลืออยู่ในมณฑลเจียงซู กรุงปักกิ่ง นครเซี่ยงไฮ้ และมณฑลฝูเจี้ยน

อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ของจีน...มองหาโอกาสให้เฟอร์นิเจอร์ไทย

จีนเป็นประเทศผลิตและส่งออกเฟอร์นิเจอร์รายใหญ่ของโลก เมื่อปี 2549 มูลค่าการส่งออกเฟอร์นิเจอร์ของจีนได้แซงหน้าอิตาลี กลายเป็นประเทศผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก

ปี 2553 จีนส่งออกเฟอร์นิเจอร์เป็นมูลค่า 33,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 30 ของมูลค่านำเข้า-ส่งออกเฟอร์นิเจอร์ของทั้งโลก โดยส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 62 ส่งออกไปยังสหรัฐฯ ยุโรป และญี่ปุ่น

ปัจจุบัน จีนมีธุรกิจผลิตเฟอร์นิเจอร์ราว 60,000 กว่าราย มีการจ้างงานในธุรกิจดังกล่าวกว่า 5 ล้านคน แหล่งผลิตเฟอร์นิเจอร์ที่ใหญ่ที่สุดของจีนอยู่ที่มณฑลกว่างตุง โดยมีมูลค่าถึง 1 ใน 3 ของมูลค่าการผลิตของทั้งประเทศ และเฟอร์นิเจอร์ที่ส่งออกของจีนเป็นเฟอร์นิเจอร์ที่ผลิตจากกว่างตุงเป็นมูลค่าถึงร้อยละ 35 แหล่งผลิตใหญ่อันดับ 2 ของจีนคือมณฑลเจ้อเจียง มีมูลค่าการผลิตประมาณร้อยละ 20 ของทั้งประเทศ และมีมูลค่าส่งออกคิดเป็นร้อยละ 17 ของทั้งหมด นอกจากนี้ยังมีมณฑลอื่นๆ ที่สร้างฐานผลิตเฟอร์นิเจอร์เช่นกัน เช่นมณฑลเสฉวน แต่ยังไม่ค่อยมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับ 2 แหล่งนี้

หากเปรียบเทียบกับมูลค่านำเข้าแล้ว ถือว่ามีสัดส่วนที่ต่างกันมาก กล่าวคือ ปี 2553 จีนนำเข้าเฟอร์นิเจอร์เป็นมูลค่าเพียง 1,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ในจำนวนนี้ รวมถึงเก้าอี้ที่ใช้ในทางการแพทย์ที่นำเข้าจากต่างประเทศด้วย ดังนั้นส่วนที่เป็นเฟอร์นิเจอร์ที่นำเข้าแท้ๆ จึงถือว่ามีจำนวนที่ไม่สูงมาก) โดยจำกัดอยู่ในกลุ่ม Niche Market ที่พร้อมสู้ต้นทุนแรงงานที่แพงจากต่างประเทศ ค่าขนส่ง และค่าใช้จ่ายในการขึ้นห้างสรรพสินค้าวางจำหน่าย

แม้อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์จีนจะถูกนโยบายมหภาคบังคับให้ต้องยกระดับอุตสาหกรรมและพัฒนาไปสู่คุณภาพที่สูงขึ้น แต่ในสภาพปัจจุบัน ก็ยังไม่สามารถกระทำได้ เพราะยังต้องเผชิญกับอุปสรรคหลายด้าน ทั้งการขาดแคลนแรงงานคุณภาพ และต้นทุนแรงงานที่สูงขึ้น ขาดการบริหารจัดการที่ดี พืชเงินเพื่อ ค่าขนส่ง และต้นทุนพลังงานที่เพิ่มขึ้น

ดังนั้น หากดูจากกรณีตัวอย่างของดาวินซีที่แสดงให้เห็นถึงรสนิยมความต้องการซื้อสินค้าต่างชาติผนวกกับองค์ประกอบเรื่องคนจีนขาดความเชื่อมั่นต่อสินค้าในประเทศ และความไม่พร้อมของผู้ประกอบการจีนในการยกระดับการผลิตสินค้าเฟอร์นิเจอร์ ดังนั้น ของใช้ตกแต่งบ้านของไทยน่าจะยังมีโอกาสที่ไม่น่ามองข้ามในตลาดจีน

หนังสือพิมพ์ชั้นนำของจีนรายงานว่า ในความคิดของผู้บริโภคจีนแล้ว สินค้า นำเข้าย่อมดีกว่าสินค้าที่ผลิตในประเทศ ไม่ว่าจะสินค้านั้นจะผลิตมาจากยุโรปหรือไทย หรือเวียดนามก็ตาม จึงเห็นได้ว่าสินค้าไทยในสายตาชาวจีนถือเป็นสินค้าที่ได้มาตรฐาน และน่าเชื่อถือกว่าสินค้าที่ผลิตในประเทศตัวเอง

ข่าวฮือฮาของดาวินี่นี้คงทำให้ผู้บริโภคจีนสนใจในเรื่องวัสดุ และ คุณภาพของ สินค้าเพิ่มขึ้น ขณะที่ทัศนคติความนิยมของนอกคงจะไม่เปลี่ยนแปลงไป แต่นับวันจะมีมากขึ้น ขณะเดียวกันหากสินค้าไทยสามารถจับจุดผู้บริโภคระดับเศรษฐีเหล่านี้ได้ ด้วยแล้ว ก็น่าจะมีโอกาสเข้ามามีส่วนแบ่งตลาดได้มากขึ้น เช่น การหันไปชูจุดเด่น เรื่องวัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำลังเป็นเทรนด์ที่พูดถึงมากทั่วโลก เพิ่มเติม จากดีไซน์และความทันสมัย ทำให้บรรดาเศรษฐีจีนทั้งหลายก็พยายามที่จะใช้สินค้าที่ กำลังเป็นที่นิยมตามกระแสสังคมเช่นกัน

การใช้จุดเด่นด้านวัสดุธรรมชาติที่เป็นเอกลักษณ์ของไทย ผสมผสานกับเทคนิค งาน hand made ที่ยากต่อการปลอมแปลง น่าจะเป็นทางเลือกที่ดีในการทำกลยุทธ์ รุกตลาดจีน ซึ่งสามารถประยุกต์ใช้ได้กับทั้งสินค้าเฟอร์นิเจอร์และสินค้าแฟชั่นอื่นๆ ของไทย

ปัจจุบัน มีสินค้าแฟชั่นไทยบางยี่ห้อที่แม้จะยังไม่ได้เข้ามาในจีน แต่ก็เป็นที่รู้จัก ของสาว ๆ จีนแล้ว ดังนั้น หากมีการรุกตลาดกันอย่างจริงจัง แฟชั่นแบรนด์ไทยๆ น่าจะเป็นที่ “เห่อ” ของผู้บริโภคจีนได้ไม่ยากในอนาคตอันไม่ไกลนี้

ซูเปอร์สตาร์ไทย ดึงไกลไปถึงจีน โดนกรีดสนั่นลั่นแดนมังกร โอกาสต่อยอดธุรกิจจากกระแสนิยมไทย

ต้นเดือนมิถุนายน 2554 หน่วยงานราชการไทยจาก 4 กระทรวง ได้ร่วมกับ ช่อง 7 สี...ทีวี...เพื่อคุณ และบริษัทเอ็กแซ็ก ได้ยกทัพสุดยอดซูเปอร์สตาร์ไทย มาเข้าร่วมงานเทศกาลโทรทัศน์และภาพยนตร์นานาชาติที่มหานครเซี่ยงไฮ้ รวมกว่า 70 ชีวิต ละลานตาเป็นอย่างยิ่ง ทั้ง ป๋อง-ณวัฒน์ บี้-สุกฤษฎี อ้อม-พิดดา กัปตัน-ภูธเนศ แป้ง-อรจิรา เต๋อ-กวนมินโฮ มาริโอ-เมาริโอ พลอย-จินดาโชติ ตีนา-ศุภนาฏ และ ออม-สุชาร์ตน์ พร้อมกันนี้ได้ส่งภาพยนตร์ไทยที่มาดังในเมืองจีน เช่น กวน มิน โฮ ตลกไว้ก่อนพ่อสอนไว้ ห้าแพร่ง และ มือปืน ดาว พระศุกร์ เข้าประกวดชิงรางวัล

เหล่าผู้เขียน ซึ่งอยู่เบื้องหลัง กิจกรรมครั้งนี้ ขอถ่ายทอดภาพความ ความประทับใจของงานฯ พร้อมกับ ความรู้สึกภูมิใจที่ได้มีส่วนร่วมจุดพลุ ให้วงการบันเทิงบ้านเรา มาปักธง อย่างสง่าผ่าเผยบนแผ่นดินจีน โดยขอ นำเสนอ “ข้อมูลล้วงลึก” เกี่ยวกับ



การเข้าสู่วงการบันเทิงแดนมังกร และเกร็ดความนิยมดาราทไทย ให้ท่านผู้อ่านได้เห็น ศักยภาพของวงการบันเทิงไทยในแดนมังกร ตลาดที่มีประชากรกว่า 1,300 ล้านคน

การต้อนรับที่ (เกิน) อบอุ่น

ตั้งแต่เครื่องบินสายการบินไทยแตะพื้นสนามบินนานาชาติผู้ตง นครเซี่ยงไฮ้ คุณป๋อง-ณวัฒน์ และคุณบี้-สุกฤษฎี ซึ่งเดินทางมาร่วมงานเทศกาลโทรทัศน์และ ภาพยนตร์นานาชาติ ก็ได้รับการต้อนรับอย่างล้นหลามจากแฟนคลับชาวจีน (โอ้ว! เขามีแฟนคลับชาวจีนด้วยหรือนี่) ที่แม้เครื่องบินที่มาจากไทยจะดีเลย์กว่า 4 ชั่วโมง แต่แฟนคลับกว่า 300 คน ก็มีได้ย่อท้อ ยังคงตั้งหน้าตั้งตารออยู่ที่สนามบิน

จำนวนแฟนคลับดังกล่าว ทำให้ตำรวจรักษาความปลอดภัยประจำสนามบิน ตัดสินใจนำดาราทั้งสองท่าน เดินทางออกช่องทางพิเศษตรงออกจากสนามบินไปเลย เพื่อหลีกเลี่ยงการรุมล้อมของแฟน ๆ แต่ก็ยังไม่วายที่จะมีแฟนคลับกว่าอีก 5 คันรถ ขับขี่ตามขบวนรถของดาราทั้งสองราวกับเป็นปาปาราซซี่ เพื่อตามไปชื่นชมรัศมีดารายังสถานที่ต่างๆ ที่ดาราทไทยของเราเดินทางไปด้วย ตลอดเวลาที่อยู่ที่เชียงใหม่ มีแฟนคลับหลายสิบคนที่ติดตามดาราทั้งสองตลอดเส้นทาง บางคนถึงกับลงทุนเช่าคิโนในโรงแรมห้าดาวซึ่งเป็นที่พักของเหล่าดาราทไทยเพื่อหาโอกาสถ่ายรูปในโรงแรมกันเลยทีเดียว

ที่มาของความนิยมละครไทยในจีน

ความ “โดนใจ” ชาวมังกรของผลงานบันเทิงไทย สามารถพิสูจน์ได้จากผลงานละครโทรทัศน์ไทยที่มีฉายตามช่องโทรทัศน์จีนที่ออกอากาศไปทั่วประเทศ โดย “เอ็กแซ็ก” เป็นค่ายแรกที่เริ่มขายละครโทรทัศน์ให้กับชาวจีน และด้วยความแตกต่างระหว่างละครไทยกับละครจีน เกาหลี ญี่ปุ่น ทั้งคุณภาพการแสดงที่เต็มอิมัคบจและความสมจริงของเนื้อเรื่องและสถานที่ถ่ายทำ ทำให้ปัจจุบันมีละครโทรทัศน์จากค่ายเอ็กแซ็กและช่อง 7 กว่า 15 เรื่อง ที่ฉายแล้วในโทรทัศน์จีน และอีกเกือบ 10 เรื่องที่กำลังรอจ่อคิวฉายอยู่

บรรดาแฟนคลับชาวจีน ให้ความเห็นว่า ละครไทยเหมือนชีวิตจริงและสนุกสนานน่าติดตามกว่าพล็อตเรื่องของละครจีน ซึ่งเน้นการประหยัดต้นทุนและรีบถ่ายทำให้จบไป

บริบทข้างต้น เป็นสาเหตุหลักให้ผู้จัดงานเทศกาลโทรทัศน์นครเชียงใหม่ ได้เชิญคุณบอย ถกลเกียรติ วีรวรรณ และคุณป้อง ฌวัฒน์ เข้าร่วมงานฯ เพื่อรับรางวัล Asian TV Series Special Award จากละครโทรทัศน์เรื่อง “บ่วงรักกามเทพ” ที่เคยฉายในจีน

ด้วยความที่ประเทศไทยเพิ่งก้าวเข้ามาในตลาดภาพยนตร์โทรทัศน์ของจีนได้ไม่นาน แคมกระแสความนิยมเกาหลีในจีนก็ยังไม่แผ่วลง ผู้เขียนจึงไม่นึกฝันว่าจะได้เห็นภาพบริษัทและสถานีโทรทัศน์จีนมารุมเจรจาขอซื้อละครทีวีจากค่ายเอ็กแซ็ก (XACT) และช่อง 7

ในส่วนของสถานีโทรทัศน์จีนมาขอซื้อละครไทย นั้น จัดเป็น “ขาใหญ่” ของวงการบันเทิงแดนมังกรทั้งสิ้น ทั้ง CCTV (สถานีโทรทัศน์ของรัฐบาลกลาง) ช่องหูหนาน ช่องอันฮุย ซึ่งมีจำนวนผู้ชมโดยรวมหลายร้อยล้านคนทั่วประเทศจีน ปัจจุบัน สถานีโทรทัศน์เหล่านี้ กำลังพยายามแข่งกันช่วงชิงความเป็นต่อในการนำเข้าละครโทรทัศน์ไทย เพราะกระแสภาพยนตร์และดาราไทยกำลังมาแรง

ในงานเทศกาลภาพยนตร์ครั้งนี้ ภาพยนตร์ไทยได้พิสูจน์ฝีมือ คิวรางวัลใหญ่ กลับบ้านมาหลายรายการ อาทิ “มือปืน ดาว พระศุกร์” ได้รับ Jury’s Award และ Best Cinematography Award และ “เต๋อ กวนมินโฮ” ได้รับรางวัล Star Hunter หรือดารานำใหม่ของเอเชียในงานนี้

ทั้งนี้ แม้ว่าจะเป็นครั้งแรกที่ประเทศไทยเข้าร่วมงานเทศกาลภาพยนตร์นานาชาตินครเซี่ยงไฮ้ แต่ “สิ่งเล็กๆ ที่เรียกว่ารัก” ซึ่งได้รับเลือกให้เป็นหนังเปิดตัวของ Thai Night (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเทศกาลภาพยนตร์ฯ) ก็ดึงดูดแฟนชาวจีนกว่า 1,000 คน ให้มาเข้าร่วมชมจนล้นโรง ภาพยนตร์ไทยหลายเรื่องที่ฉายในงานเทศกาล ตัวขายหมดจนกระทั่งเป็นที่กล่าวขานในสื่อมวลชนเซี่ยงไฮ้ จุดพลุกระแสความนิยมภาพยนตร์ไทยในนครเซี่ยงไฮ้อย่างไม่เคยปรากฏมาก่อน

จะอย่างไรให้กระแส “ความนิยมดารา” และภาพยนตร์ขยายออกเป็นกระแส “ความนิยมไทย” ในแดนมังกร?

สถานกงสุลใหญ่ ณ นครเซี่ยงไฮ้ ได้เปิด “เว่ยป้อ” หรือทวิตเตอร์ภาคภาษาจีน (t.sina.com.cn/thaiconsulatesh) มาสักระยะหนึ่งแล้ว เพื่อให้เป็นเวทีสอนภาษาไทยง่ายๆ สำหรับแฟนคลับไว้ใช้ทักทายกรี๊ดกร๊าดดาราให้โดนใจ รวมทั้งเป็นช่องทางรับความคิดเห็นของแฟนคลับเหล่านี้

โดยส่วนใหญ่ ข้อความที่โพสต์เข้ามา สรุปได้ว่า ชอบเมืองไทยอย่างมาก เพราะชื่นชอบดาราไทย พุดง่ายๆ ก็คือ คุณป๋อง คุณบี้ และคุณมาริโอ ฯลฯ ทำให้เหล่าแฟนคลับมีความสนใจศึกษาประเทศไทยในแง่มุมต่างๆ ทั้งอาหารไทย แหล่งท่องเที่ยว และภาษาไทยอย่างง่ายๆ ทั้งนี้ เพื่อเอาไว้กรี๊ดขวัญใจของพวกเขา ได้อย่างโดนใจสุดๆ มากขึ้น

บรรดาแฟนคลับชาวแดนมังกร ก็เหมือนๆ กับแฟนคลับดาราทุกที่ คือเป็นหนุ่มสาววัยรุ่น ที่มีฐานะและกำลังซื้อแตกต่างกันไป แต่ต้องไม่ลืมว่า หนุ่มสาวเหล่านี้ ล้วนแล้วแต่เป็นชนรุ่น “ลูกคนเดียว” ตามนโยบายควบคุมประชากรของจีน แต่ละคน เป็น “ท่านอ๋องน้อย” และ “เจ้าหญิงน้อย” ของบิดามารดาทั้งนั้น ดังนั้น ในภาพรวมแล้ว คนกลุ่มนี้จัดเป็นลูกค้าสำคัญของอุตสาหกรรมบันเทิงและบริการ ดังนั้น นอกจากการ “จับ” กระแสความนิยม แล้ว หากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องของไทย สามารถทำให้ความนิยมนั้น “ฝังลึก” ลงไปเป็นความรู้สึกที่ดีต่อคนไทยและประเทศไทยได้อย่างถาวร กลุ่มคนหนุ่มสาวเหล่านี้ที่กำลังจะเติบโตขึ้นไปเป็นผู้ใหญ่ในวันข้างหน้า ก็จะเป็น “มิตรของประเทศไทย” ที่มีความสำคัญ และมีกำลังซื้อในประเทศ ที่ทำท่าว่าจะมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดของโลกในไม่ช้า

เกาหลีใต้เป็นประเทศหนึ่งที่ประสบความสำเร็จในการใช้ภาพยนตร์ เพลง และละคร เพื่อสร้างกระแสความนิยมเกาหลี หรือที่เรียกว่า “K-everything” ไปทั่วเอเชียและทั่วโลกได้จนทุกวันนี้ อุตสาหกรรมบันเทิงไทยสามารถเรียนรู้และต่อเติมประสบการณ์ของเกาหลีใต้ได้ โดยสอดแทรกนัยยะทางวัฒนธรรมไทยเข้าไปในละคร และภาพยนตร์มากขึ้น เพื่อให้อาหาร สถานที่ท่องเที่ยว วงการดีไซน์และเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (creative economy) ของไทยที่โดดเด่นไม่น้อยหน้าใคร เป็นกระแส และเป็นที่ยอมรับของคนรุ่นใหม่ในเอเชียและทั่วโลก

อย่างไรก็ดี เราจะต้องไม่ลืมสัจธรรมของวงการมาษาที่ว่า กระแสความนิยมจะคงอยู่ยาวนานก็ต่อเมื่อมีการอัดโปรโมชัน หนุนกระแสให้แรง ให้ดาราไทยและภาพยนตร์ไทยครองความนิยมในจีนให้ต่อเนื่อง โดยซูป’ดาร์ไทยนั้นเป็น “หลุดจากวงการมาษา” ที่โดดเด่นอยู่แล้ว ควรสนับสนุนอย่างต่อเนื่องให้เขาเหล่านั้นได้เข้าร่วมงานเทศกาลภาพยนตร์ เทศกาลโทรทัศน์ของจีน ออกรายการทอล์คโชว์ทางทีวีจีน ถ่ายแบบลงนิตยสารชั้นนำ ถ่ายละคร ภาพยนตร์ หรือโฆษณาร่วมกับดาราจีน รวมถึงการจัดรายการมีทแอนด์กรีท และที่ขาดเสียมิได้ คือ จะต้องป้อนละครโทรทัศน์ของไทยเข้าสู่ตลาดจีนอย่างไม่ขาดสาย เพื่อไม่ให้กระแสความนิยมของแฟนฯ ชาวจีนดริ้อปลงไป

หากทำได้ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น กระแสความนิยมไทยก็จะสามารถคงอยู่ได้ต่อไปยาวนาน เป็น “สะพาน” ให้หนุ่มสาวชาวแดนมังกรเดินข้ามมานิยมความเป็นไทยในแง่มุมอื่นๆ ที่มีมากมาย หลากหลายและน่าสนใจสำหรับเขาและเธอเหล่านั้นด้วยกันทั้งสิ้น

จากที่กล่าวมาทั้งหมด คงพอจะทำให้เห็นภาพได้ไม่มากก็น้อยว่า กระแสนิยมบันเทิงไทยในตลาดจีนกำลังอยู่ในช่วงขาขึ้น และผู้ประกอบการทั้งไทยและจีนที่เกี่ยวข้องต่างก็เริ่มต้นตัวกันมากขึ้นแล้ว สำหรับภาครัฐเอง นอกจากจะรู้สึกภาคภูมิใจที่ประเทศไทยและคนไทยได้รับความนิยมในต่างประเทศแล้ว เรายังเห็นสิ่งที่เกิดขึ้นในขณะนี้ เป็นโอกาสสำคัญที่จะประชาสัมพันธ์สิ่งดีๆ ของไทยให้เพื่อนชาวจีนได้เห็น และได้สัมผัสมากยิ่งขึ้น เพราะนอกจากผลิตภัณฑ์บันเทิงไทยจะนำเม็ดเงินเข้าประเทศจากจีนได้มากขึ้นในระยะใกล้ตาแล้ว ความผูกพันและมิตรภาพระหว่างคนไทยและคนจีนทั้งสองประเทศก็จะยิ่งผลิตดอกออกผลที่งดงามมากขึ้นในอนาคตด้วย โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญของความสัมพันธ์ฉันมิตรที่ยั่งยืนในอนาคต

มาถึงวันนี้..คงต้องบอกว่า ขอเทสุดใจ เชียร์ให้เสียงกรี๊ดซูเปอร์สตาร์ของไทยดังกระหึ่มในแผ่นดินแดนมังกรต่อไป!

โอกาสและความท้าทายของสินค้าไทย กับด่านชายแดนจีน-เวียดนาม และ ท่าเรือในกว๋างซี

หากพูดถึงด้านการค้าชายแดนทางภาคใต้ของจีน ท่านผู้อ่านหลายคน อาจเคยได้ยินชื่อ “ด่านจิ่งหง” ในแคว้นสิบสองปันนาของมณฑลยูนนาน (เส้นทาง R3) และ “ด่านไห่ว้ออี๋กวาน” ในอำเภอระดับเมืองผิงเสียงของเขตฯ กว๋างซีจ้วง (เส้นทาง R9 และ R12) มาบ้าง แต่จริงๆ แล้ว จีนยังมีด้านการค้าชายแดนที่สำคัญ อีกหลายด่านที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศสมาชิกอาเซียน รวมถึงไทยได้

ในบทความนี้ BIC จะพาท่านผู้อ่านไปรู้จักกับ “ด่านตงซิง” (Dong Xing Border) ด่านชายแดนที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของกว๋างซี (เขตปกครองตนเอง กว๋างซีจ้วง) กันครับ โดยข้อมูลที่ท่านจะได้รับทราบต่อไปนี้ มาจากการที่ BIC ได้มี โอกาสร่วมทริปกับสถานกงสุลใหญ่ ณ นครหนานหนิง (เมื่อช่วงกลางเดือน เมษายน 2554) ไปสำรวจเมืองฝางเจิงก่าง และอำเภอระดับเมืองตงซิง (อยู่ภายใต้ การกำกับดูแลของเมืองฝางเจิงก่าง) เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการขยาย ปริมาณการค้าระหว่างเขตฯ กว๋างซีจ้วงกับประเทศไทย โดยเฉพาะด้านการขนส่ง สินค้าผ่านด่านตงซิง และท่าเรือเมืองฝางเจิงก่าง

จากการดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายปริมาณการค้า ไทยกับกว๋างซีในครั้งนี้ โดยสรุป ทางสถานกงสุลใหญ่ฯ ได้ประเมินว่า ไทย สามารถใช้ประโยชน์จากด่านตงซิงได้ 3 ทาง คือ หนึ่ง นำเข้าสินค้าไทยในรูปแบบ การค้าชายแดน (ผ่านเวียดนามเข้ามายังจีน) สอง ใช้ด่านตงซิงเป็นจุดกระจาย สินค้าไทยที่จีนนำเข้าทางช่องทางต่างๆ ไป และกระจายต่อไปยังตอนเหนือของ เวียดนามหรือพื้นที่อื่นๆ ภายในประเทศจีน และ สาม ส่งเสริมให้มีนักธุรกิจไทยไป ลงทุนในกิจการค้าส่ง/แปรรูปสินค้าที่อำเภอระดับเมืองตงซิง โดยใช้ประโยชน์จาก นโยบายพิเศษของเขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามชาติระหว่างจีนกับเวียดนาม

ก่อนจะไปดูรายละเอียดของข้อประเมินดังกล่าวซึ่งอยู่ในช่วงท้ายของ บทความนี้ BIC ขอพาท่านผู้อ่านไปรู้จักกับข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับด่านตงซิงและ

ท่าเรือของเมืองฝางเจิงก่าง และบทวิเคราะห์เกี่ยวกับจุดเด่นและจุดด้อยของการค้าขายสินค้าผ่านช่องทางทั้งสองกันครับ

อำเภอระดับเมืองตงซิง (Dong Xing City) พื้นที่สำคัญด้านเศรษฐกิจการค้ากับเวียดนาม

ตงซิง อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของเมืองฝางเจิงก่าง เขตฯ กว่างซีจ้วง มีพื้นที่รวม 540.7 ตร.กม. เป็นเมืองด่านพรมแดนระดับ 1^[1] และมีด่านพรมแดนทางบกที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 ของประเทศจีน ตั้งอยู่บริเวณปลายสุดเส้นแนวชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกเฉียงใต้ของจีน ด้านตะวันออกเฉียงใต้ติดกับอ่าวเป่ย์บู (Beibu Gulf) และตั้งอยู่ใกล้กับอำเภอหม่งกาย

^[1] ด่านพรมแดนระดับ 1 เป็นด่านที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแห่งชาติจีน ซึ่งอนุญาตให้ชาวจีน ชาวต่างชาติ และสินค้าต่าง ๆ สามารถเข้า-ออกผ่านด่านดังกล่าวได้ ส่วนด่านพรมแดนระดับ 2 เป็นด่านที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลระดับมณฑล และอนุญาตให้เฉพาะชาวจีน ชาวชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน และสินค้าในบริเวณชายแดนผ่านเข้าออกด่านนั้นได้

(Mong Cai) จ.กว๋างนิงห์ (Quang Ninh) ของประเทศเวียดนาม โดยมี “แม่น้ำเป่ย์หลุน” (Bei Lun River) เป็นเส้นแนวพรมแดนธรรมชาติ โดยประชาชนของทั้ง 2 ประเทศสามารถเดินทางไปมาหาสู่ทางบกผ่าน “สะพานข้ามแม่น้ำเป่ย์หลุน” และทางน้ำผ่านเรือข้ามฟาก ถือเป็นเส้นทางที่มีความสะดวกรวดเร็วที่สุดของเขตฯ กว่างซีจ้วงในการเดินทางสู่ประเทศเวียดนามและกลุ่มประเทศอาเซียน และถือเป็น “เมืองหน้าด่าน” แห่งเดียวของจีนที่สามารถติดต่อกับอาเซียนได้ทั้งทางบกและทางน้ำ

ตงซิงทำการค้ากับต่างประเทศ ใน 2 รูปแบบ คือ

1. การค้าตามแนวชายแดน (สำหรับชาวชายแดน) เป็นการค้าผ่านพื้นที่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ หรืออาจเข้าใจง่าย ๆ ว่าเป็น “จุดการค้าผ่อนปรน (ภาษี) ตามแนวชายแดน” ก็ได้ อาทิ เขตการค้าชายแดนตงซิง (Dong Xing Border Trade Area) และเขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามชาติตงซิง-หม่งกาย (Dong Xing - Mong Cai Cross-Border Economic Zone)

2. การค้าทั่วไป เป็นการค้าผ่าน “ด่านตงซิง” (Dong Xing Border) ซึ่งเป็นด่านสากลระหว่างประเทศ

ผู้อ่านคงสงสัยว่า รูปแบบการค้าทั้ง 2 แบบที่กล่าวมาข้างต้นมีลักษณะเป็นอย่างไร เรามาดูกัน.....

ด่านพรมแดนทางบกตงซิง (Dong Xing Border) (ใช้ทำการค้าทั่วไปตามข้อ 2 ข้างต้น)

ด่านพรมแดนทางบกอำเภอระดับเมืองตงซิง (Dong Xing Border) เรียกรวมๆ ว่า “ด่านตงซิง” เป็นด่านพรมแดนระดับ 1 ของประเทศจีน ตั้งอยู่ที่อำเภอระดับเมืองตงซิงของเมืองฝางเจิงก่าง เขตฯ กว่างซีจ้วง

ด่านตงซิงเป็นอีกช่องทางที่มีความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าจีนไปยังเวียดนามและกลุ่มประเทศอาเซียน โดยตั้งอยู่ห่างจากนครหนานหนิง (เมืองเอกของกว่างซี) 170 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองฝางเจิงก่าง 38 กิโลเมตร โดยการเดินทางระหว่างตงซิงกับนครหนานหนิงสามารถกระทำได้อย่างสะดวกตามทางด่วนและถนนชั้นหนึ่ง (ระยะทางบนทางหลวงพิเศษ 139 กิโลเมตร และระยะทางบนทางหลวงระดับหนึ่ง 39 กิโลเมตร) ใช้เวลาในการเดินทางเพียงแค่ 2 ชั่วโมง

คณะรัฐมนตรีจีนได้อนุมัติให้ด่านตงซิงเป็นด่านชายแดนชั้นหนึ่งระดับชาติเมื่อปี 2501 และเป็นช่องทางสำคัญในการขนส่งยุทธปัจจัยไปช่วยเวียดนามต่อสู้กับสหรัฐฯ แต่ในช่วงปลายปี 2521 เมื่อความสัมพันธ์จีน-เวียดนามแย่งลง ด่านตงซิงจึงถูกปิด และได้เปิดดำเนินการใหม่อีกครั้งเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2537

“ตงซิง” เป็นอำเภอชายแดนที่มีความร่วมมืออันดีด้านการค้ากับเวียดนาม การจัดตั้งเขตการค้าเสรีจีน – อาเซียน ทำให้เศรษฐกิจของอำเภอระดับเมืองตงซิงขยายตัวอย่างรวดเร็ว การค้าชายแดนและการท่องเที่ยวระหว่างกันดำเนินไปอย่างคึกคัก สินค้าส่งออกไปเวียดนามที่ผ่านด่านตงซิง ได้แก่ สิ่งทอ เครื่องใช้ไฟฟ้า วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร เป็นต้น สินค้านำเข้าจากเวียดนามที่ผ่านด่านตงซิง ได้แก่ สินค้าเกษตร สินค้าอาหารทะเล และวัตถุดิบอุตสาหกรรมเคมี เป็นต้น

ระหว่างการเดินทางผ่านด่านฯ ทีมสถานกงสุลใหญ่ฯ และ BIC พบเห็น รถบรรทุก (เปล่า) ป้ายทะเบียนจีนจำนวนหนึ่งจอดอยู่บริเวณด่านฯ จากการ สอบถามจึงได้ความว่า รถส่วนใหญ่เตรียมรอขึ้นสินค้าไปจำหน่ายหรือกระจายต่อ ในประเทศเวียดนาม และรถป้ายทะเบียนจีนสามารถวิ่งเข้าประเทศเวียดนามได้ 15 กิโลเมตรเท่านั้น โดยกิโลเมตรที่ 12 จะมีด่านตรวจร่วม (ศุลกากร หน่วยงาน ด้านการตรวจสอบและกักกันโรค หรือ CIQ และป้องกันชายแดน) และลานสินค้า หากนำสินค้าออกนอกเขตฯ ดังกล่าวจะต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าใส่รถบรรทุกป้าย ทะเบียนเวียดนาม และดำเนินพิธีศุลกากรเสียภาษีตามกฎหมาย (พื้นที่นับจาก หลักปักปันเขตแดนเข้ามา 12 กิโลเมตร หรือถึงด่านตรวจร่วม ถือเป็นเขตปลอด ภาษี)

เจ้าหน้าที่ด่านฯ ให้ข้อมูลว่า มูลค่าการค้าชายแดนของตงซิงเพิ่มขึ้นจาก 2,811 ล้านบาทในปี 2548 เป็น 11,158 ล้านบาทเมื่อปีที่ผ่านมา (ปี 53) ซึ่ง ขยายตัวเฉลี่ยมากกว่าร้อยละ 30 ต่อปี (ปี 53 ขยายตัวร้อยละ 48 จากปีก่อนหน้า)

สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ สิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องใช้ไฟฟ้า (พัดลม ไฟฟ้า เครื่องซักผ้า) วัสดุก่อสร้าง (กระเบื้อง ปูนซีเมนต์) สินค้าโลหะ อาหารและ เครื่องดื่ม (ขนมปังกรอบ เบียร์) เครื่องใช้ในชีวิตประจำวัน จักรยาน และ จักรยานยนต์

สินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ (กุ้ง ปลาหมึก) สิ่งทอ สินค้า เกษตรและผลิตภัณฑ์พลอยได้ทางการเกษตร (แป้งมันสำปะหลัง งาดำ/ขาว ใบ ชา) วัตถุดิบภาคอุตสาหกรรม (ถ่านหิน ยางพารา) วัสดุไม้และเฟอร์นิเจอร์ไม้แดง

ทีมสำรวจฯ ได้ใช้โอกาสนี้สำรวจตลาดตงซิงด้วย โดยได้พบปะกับคุณ Huang ผู้ประกอบการนำเข้าสินค้าไทยรายใหญ่รายเดียวในตงซิง (เค้าเคลมว้างั้น)



ตลาดค้าอาหารทะเลภายในเขตการค้าฯ



การขนถ่ายสินค้าชายแดนบริเวณท่าเรือฯ

คุณหวังให้ข้อมูลว่า เขาไม่ได้นำเข้าสินค้าไทยผ่านทางด่านตงซิง (ซึ่งทำให้ทีมสำรวจฯ รู้สึกแปลกใจอย่างมาก) แต่นำเข้าผ่านการขนส่งทางแม่น้ำโขงทางท่าเรือจิ่งหง (Jing Hong Port) แคว้นสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน เนื่องจากเหตุผลด้านการคมนาคมขนส่ง และมีต้นทุนที่ถูกกว่า โดยสินค้าไทยส่วนใหญ่นำเข้าในจำนวนที่ไม่มากนัก และไม่ค่อยมีความหลากหลาย (การนำเข้าทางด้านตงซิงจะต้องมีใบรับรอง เพื่อผ่านหน่วยงานตรวจสอบและกักกันโรค หรือ CIQ ถึงแม้ว่าสินค้าไทยจะมีตรา ออย.ไทย อยู่แล้ว)

นอกจากนี้ ทีมสำรวจฯ ยังพบว่า สินค้าไทยในตลาดตงซิง ยังไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าจากประเทศอื่น ๆ ได้ (โดยเฉพาะสินค้าจากเวียดนาม) เนื่องจากปัจจัยหลายประการ อาทิ สินค้ายังไม่เป็นที่รู้จัก อุปนิสัยหรือความเคยชินของผู้บริโภคที่นิยมหรือยึดติดกับสินค้าเวียดนามมากกว่าสินค้าไทย ซึ่งควรต้องมีการประชาสัมพันธ์มากกว่านี้

จากการเยี่ยมชมโกดังสินค้าไทยของคุณหวัง สินค้าส่วนใหญ่ที่ทีมสำรวจฯ พบเห็น ได้แก่ ขนมขบเคี้ยว อาหารทานเล่น และยาสามัญประเภทต่าง ๆ อาทิ ถั่วลิสง และถั่วลันเตาอบกรอบ มะพร้าวกรอบ ทุเรียนกรอบ ปลากระป๋อง ลูกอมรสทุเรียน ยาทาผิวหนัง และยาหอม

เขตการค้าชายแดนตงซิง (Dong Xing Border Trade Area) (ใช้ทำการค้าชายแดนตามข้อ 1 ข้างต้น)

เขตการค้าชายแดนตงซิงมีบริษัท Guangxi Beibu-Gulf Investment Group เป็นผู้ลงทุนด้วยเม็ดเงินมูลค่า 2,000 ล้านหยวน มีเนื้อที่รวม 770 ไร่ (ประมาณ 321 ไร่) และมีพื้นที่ใช้สอย 1 ล้าน ตร.ม.แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ คือ

ระยะแรก (ซึ่งเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่ปี 2553) ประกอบด้วย ตลาดสินค้านำเข้า เนื้อที่ 260 ไร่ (ประมาณ 108 ไร่) พื้นที่ใช้สอย 68,000 ตร.ม. มูลค่าเงินลงทุน 130 ล้านหยวน แบ่งเป็น ตลาดผลิตผลพลอยได้ทาง

การเกษตร และตลาดผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำทะเล ซึ่งมีชื่อว่า “ตลาดผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำทะเลระหว่างประเทศอ่าวเป๋ยปั๋ว” (Beibu-Gulf International Sea Products Market) ซึ่งมีขนาดใหญ่ติด 1 ใน 3 ของประเทศจีน

ระยะที่สอง เนื้อที่ 305 หมื่นจีน (ประมาณ 127 ไร่) พื้นที่ใช้สอย 300,000 ตร.ม. มูลค่าเงินลงทุนราว 800 ล้านหยวน ประกอบด้วย ศูนย์การค้าและจัดแสดงสินค้าส่งออก (สถานที่จัด “งานนิทรรศการธุรกิจการค้า และการท่องเที่ยวชายแดนจีน(ตงซิง)-เวียดนาม(หม่งกาย) ประจำปี 2553” (2010 Sino-Vietnam (Dong Xing-Mong Cai) International Trade and Tourism Expo, 2010) ศูนย์ธุรกิจการเงิน ศูนย์สรรพสินค้าท่องเที่ยวพักผ่อน และเขตที่อยู่อาศัย ซึ่งบางส่วนเริ่มเปิดใช้งานแล้ว

ระยะที่สาม เนื้อที่ 205 หมื่นจีน (ประมาณ 85 ไร่) วางแผนสร้างศูนย์โลจิสติกส์และเขตคลังสินค้าแปรรูป คาดว่าพร้อมเปิดใช้งานภายในเดือน ต.ค. 2554

ความพิเศษของของ “เขตการค้าชายแดนตงซิง” คือ เป็น “ตลาดซื้อขายสินค้า” โดยให้สิทธิยกเว้นภาษีทุกประเภท (ไม่ว่าจะเป็นภาษีนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งในกรณีหลังนี้ ของจีนจะต่างกับของไทย กล่าวคือ จีนจะเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้านำเข้าทุกประเภทที่ด่านนำเข้าสินค้า ขณะที่ไทย จะเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในตอนที่มีการซื้อขายกันแล้ว) สำหรับประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณชายแดนจีน-เวียดนาม (ถ้าไม่ใช่ชาวชายแดนหมดสิทธิ เพราะต้องแสดงบัตรแสดงตนกับทางเจ้าหน้าที่) และการค้าของชาวชายแดนจีน-เวียดนามใช้การขนส่งทางเรือผ่านแม่น้ำเป๋ยหลุนมา โดยบริเวณฝั่งแม่น้ำจะมีคนงานและรถบรรทุกขนาดเล็กจอดรอขึ้น-ลงสินค้าอยู่

ตามเงื่อนไขของการผ่อนปรนภาษีที่ทางฝ่ายจีนและเวียดนามกำหนด คนชายแดนชาวจีนสามารถนำเข้าสินค้า (จากประเทศอื่นเข้ามายังจีนผ่านด่านชายแดน) ในมูลค่าไม่เกิน 8,000 หยวนต่อคนต่อวัน และคนชายแดนชาวเวียดนามสามารถนำเข้าสินค้า (จากประเทศอื่นเข้าเวียดนามผ่านด่านชายแดน)

แต่ไม่ใช่ว่าสินค้าทุกประเภทจะสามารถนำเข้าหรือได้รับการยกเว้นภาษีนะ
ครับ (ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคในชีวิตประจำวันที่อยู่ในบัญชีสินค้าที่
ทางการกำหนด) ทั้งนี้ จำเป็นต้องศึกษาระเบียบข้อกำหนดที่เขตการค้าชายแดนกำหนด
ไว้อย่างละเอียด

เท่าที่ทีมสำรวจฯ ได้รับทราบ ปัจจุบัน มีบริษัทนายหน้าหรือบริษัทขนส่ง
ของจีนและเวียดนาม ใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขผ่อนปรนดังกล่าวโดยจ่ายเงินให้ชาว
ชายแดนเพื่อแลกกับสิทธิขนส่งสินค้าในมูลค่าดังกล่าว เพื่อประโยชน์ทางพาณิชย์

เขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามชาติตงซิง-หม่งกาย

(Dong Xing - Mong Cai Cross-Border)

รัฐบาลกว้างซีและประเทศ
เวียดนามเล็งเห็นศักยภาพการ
พัฒนาของเมืองชายแดน จึงได้ให้
ความสำคัญกับการขยายความ
ร่วมมือและการแลกเปลี่ยนพื้นที่
ชายแดนของทั้ง 2 ฝ่าย (4 จังหวัด
ชายแดนของเวียดนามกับ 2 เมือง
ชายแดนของเขตฯ กว่างซีจ้วง) ซึ่ง
ทำให้เกิดแนวคิดเกี่ยวกับการ
สร้าง “เขตความร่วมมือทาง
เศรษฐกิจข้ามชาติ”

เขตความร่วมมือทาง
เศรษฐกิจข้ามชาติตงซิง-หม่งกาย

จะตั้งขึ้นบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำเป่ยหลุน แห่งที่ 2 ซึ่งกำลังก่อสร้างอยู่ในขณะนี้
โดยจะครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 5.8 ตร.กม.ของอำเภอระดับเมืองตงซิง (โดยอาจ
ขยายเป็น 13 ตร.กม.ในอนาคต) และ 4 ตร.กม.ของอำเภอหม่งกาย

เมื่อปี 2550 เขตฯ กว่างซีจ้วงและประเทศเวียดนามได้
ลงนามข้อตกลงระหว่างรัฐบาลท้องถิ่นเกี่ยวกับ การ
สร้าง “เขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดน”
3 แห่ง คือ

(1) เขตความร่วมมือฯ อำเภอระดับเมืองผิงเสียง
เมืองจงจั่ว เขตฯ กว่างซีจ้วง – อ.ดงต่า จ. หลั่งเซิน
เวียดนาม

(2) เขตความร่วมมือฯ อำเภอระดับเมืองตงซิง
เมืองฝางเจิงก่าง เขตฯ กว่างซีจ้วง – อ.หม่งกาย จ.
กวางนิงห์ ประเทศเวียดนาม

(3) เขตความร่วมมือฯ อำเภอหลงบั้ง (Long Bang
County) เมืองไปเซอ (Bai Se City) เขตฯ กว่างซี
จ้วง – อ.จาลิงค์ (Tra Linh) จ.เกาบั้ง (Cao Bang)
ประเทศเวียดนาม

การดำเนินงานบริหารจัดการของเขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนจีน-เวียดนาม อาศัยรูปแบบ “2 ประเทศ 1 เขต / ในประเทศ-นอกเขตศุลกากร^[1] / การค้าเสรี / ดำเนินการแบบปิด” ภายใต้นโยบายเปิดเสรีด้านการค้าสินค้า การค้าภาคการบริการ และการเปิดเสรีทางการลงทุน พร้อมทั้งให้สิทธิพิเศษด้านศุลกากร การตรวจสอบและกักกันโรค การจัดเก็บภาษี และนโยบายภาคอุตสาหกรรม ฯลฯ นอกจากนี้ ยังมีเป้าหมายการสร้างเป็น “เขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจแบบบูรณาการ” เพื่อพร้อมทั้งการแปรรูปเพื่อการส่งออก โลจิสติกส์และกระจายสินค้า การจัดซื้อระหว่างประเทศ ฯลฯ

เขตความร่วมมือฯ เป็นเขตปลอดอากร (Tax-free Zone) จะสามารถช่วยลดอัตราของสองประเทศให้เป็นอันเดียวกัน ในเขตนี้จะรวมถึงการแปรรูป คลังสินค้า โลจิสติกส์ การค้าสินค้า และการจัดแสดงสินค้า

หมายเหตุ

คอนเซ็ปของคำว่า ในประเทศ-นอกเขตศุลกากร หมายถึง หน่วยงานศุลกากรได้จัดตั้งเขตพื้นที่พิเศษเสมือนคลังสินค้าทัณฑ์บนโดยพื้นที่ดังกล่าวถือเป็นเขตปลอดภาษีศุลกากร ภาษีมูลค่าเพิ่ม ฯลฯ สินค้าที่เข้ามาอยู่ในเขตพื้นที่ดังกล่าวไม่จำเป็นต้องส่งออกนอกประเทศก็สามารถใช้ประโยชน์จากนโยบายดังกล่าว

ผู้ประกอบการภายในประเทศที่ใช้ประโยชน์จากเขตพื้นที่พิเศษดังกล่าวสามารถได้รับสิทธิประโยชน์เสมือนวิสาหกิจต่างชาติ ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการพัฒนาการค้า แปรรูป และสามารถช่วยลดต้นทุนการดำเนินธุรกิจ และโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก

จุดเด่นและจุดด้อยของอำเภอระดับเมืองตงซิง

1. จุดเด่น

-- ด้านภูมิศาสตร์

อำเภอระดับเมืองตงซิงตั้งอยู่ปลายสุดเส้นแนวชายฝั่งทะเลของประเทศจีน (ตงซิงมีเส้นพรมแดนทางบกระหว่างประเทศ 27.5 กิโลเมตร และมีเส้นพรมแดนทางทะเล 50 กิโลเมตร) ติดทะเลอ่าวเป๋ยปั๊ ติดชายแดนจีน-เวียดนาม และติดแม่น้ำเป๋ยหลุนกั้นระหว่างจีน-เวียดนาม (ฝั่งตรงข้ามคือ อ.หม่งก่าย จ.กวางนิงห์

จังหวัดที่ประชากรมีกำลังการบริโภคขนาดใหญ่อันดับ 3 ของประเทศ รองจากกรุงเทพมหานคร และนครโฮจิมินห์ ตามคำบอกเล่าของเจ้าหน้าที่สำนักงานการต่างประเทศ (อำเภอหม่งกาย) ฉะนั้น จึงถือเป็น 1 ใน “ประตูสู่อเซียน” ของประเทศจีน

-- ด้านการคมนาคม

ทางบก มีด่านพรมแดนระดับหนึ่ง (ด่านสากลระหว่างประเทศ) เชื่อมระหว่างอำเภอระดับเมืองตงซิงกับ อ.หม่งกาย จ.กวางนิงห์ ประเทศเวียดนาม การเดินทางไปยังเมืองสำคัญต่าง ๆ ทั้งเขตฯ กว่างซีจ้วงและประเทศเวียดนามมีระยะทางไม่ไกลมาก

ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทางโดยประมาณ
อำเภอระดับเมืองตงซิง	นครหนานหนิง	178 กิโลเมตร
	เมืองฝางเจิงก่าง	39 กิโลเมตร
	อำเภอหม่งกาย	ไม่กี่สิบลเมตร
	อำเภอเมืองฮาลอง	180 กิโลเมตร
	กรุงฮานอย	308 กิโลเมตร

ทางน้ำ ติดแม่น้ำเปยหลุน (การค้าในเขตการค้าชายแดน) จากคำบอกเล่าของเจ้าหน้าที่ ปัจจุบัน มีเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำเปยหลุนมากกว่า 5,000 ลำ (จีนประมาณ 2,000 กว่าลำ และเวียดนาม 3,000 กว่าลำ) และติดทะเลอ่าวเป่ยปู้ ซึ่งใกล้ท่าเรือสำคัญอย่าง “ท่าเรือของเมืองฝางเจิงก่าง” นอกจากนี้ มีระยะทางห่างจากท่าเรือสำคัญของประเทศเวียดนามไม่ไกลเช่นกัน

ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทางโดยประมาณ
อำเภอระดับเมืองตงซิง	ท่าเรือเมืองฝางเจิงก่าง	39 กิโลเมตร
	ท่าเรือ Van Gia เวียดนาม	7 ไมล์ทะเล
	ท่าเรือ Ha Long เวียดนาม	70 ไมล์ทะเล
	ท่าเรือ Hai Phong เวียดนาม	150 ไมล์ทะเล
	ท่าเรือ Ho Chi Minh เวียดนาม	820 ไมล์ทะเล

ทางอากาศ อำเภอระดับเมืองตงซิงไม่มีสนามบิน แต่ตั้งอยู่ห่างจากสนามบินนานาชาติอู่ชวี่นครหนานหนิง (Nanning WuXu International Airport) และสนามบินฝูเจิงเมืองเป่ย์ไห่ (Bei Hai Fu Cheng Airport) ประมาณ 172 กม. และ 200 กิโลเมตร ตามลำดับ

ทางราง มีแผนปรับปรุงต่อขยายเส้นทางรถไฟภายในอำเภอระดับเมืองตงซิงสู่เมืองสำคัญต่างๆในเขตฯ กว่างซีจ้วงและอาจจะขยายต่อไปยังประเทศเวียดนามในอนาคต

-- ด้านนโยบายการค้า

เมื่อวันที่ 29 มิ.ย.53 รัฐบาลกลางได้จัดประชุมการปฏิบัติงานว่าด้วยการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตกของจีน และประกาศ “ความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินยุทธศาสตร์เชิงลึกว่าด้วยการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตกของประเทศ” ซึ่งรายละเอียดระบุถึง “เขตทดลองการพัฒนาและเปิดสู่ภายนอกสำคัญของประเทศ” ประกอบด้วย 4 เมือง คือ อำเภอระดับเมืองตงซิง-เขตฯ กว่างซีจ้วง เมืองยู่ยี่ลี่ (Rui Li City)-มณฑลยูนนาน เมืองหม่าโจวหลี่ (Man Zhou Li City) -เขตฯ มองโกเลียใน และเมืองช่าซือ (Ka Shi City) เขตฯ ซินเจียง

รัฐบาลกลาง รัฐบาลกว่างซี รวมทั้ง รัฐบาลเวียดนาม ต่างเล็งเห็นศักยภาพของอำเภอชายแดนสองแห่งนี้ จึงให้การสนับสนุนด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างดี เนื่องจากผู้รับผลประโยชน์โดยตรงคือประชาชนของทั้งสองฝ่าย

ผลพวงความสำเร็จจากความร่วมมือและการสนับสนุนของทางการทั้งสองฝ่าย เห็นได้จาก (1) เขตการค้าชายแดนตงซิง (Dong Xing Border Trade Area) (2) เขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามชาติตงซิง-หม่งก่าย (Dong Xing - Mong Cai Cross-Border Economic Zone) ซึ่งพวกเราจะไปทำความรู้จักต่อจากนี้ไป (3) การจัดงานแสดงสินค้าและการท่องเที่ยวนานาชาติตงซิง(จีน)-หม่งก่าย(เวียดนาม) ซึ่งถือเป็นงานแสดงสินค้าที่ยิ่งใหญ่และสำคัญเป็นอันดับ 3 ของประเทศเวียดนาม

2. จุดด้อย

-- ด้านภูมิศาสตร์

ถึงแม้อำเภอระดับเมืองตงซิงจะเป็นอำเภอติดพรมแดน ติดทะเล ติดแม่น้ำ แต่ทว่า อำเภอฯ ยังไม่เป็นที่รู้จักและเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางขนส่งจากภาคอีสาน บ้านเรามายังเขตฯ กว่างซีจ้วง ดังเช่นเส้นทาง R8, R9 และ R12 (เส้นทาง 3 เส้น เข้ามายังด่านใหญ่อีกวาน อำเภอระดับเมืองผิงเสียง เมืองฉงจั่ว เขตฯ กว่างซีจ้วง)

ด้วยตำแหน่งที่ตั้งข้างต้น ด้านตงซิงจึงเหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (สินค้าจากจีนไปเวียดนาม และสินค้าจากเวียดนามไปจีน) มากกว่าการขนส่งสินค้านะหว่างประเทศ (จากประเทศอื่นๆ มายังจีน)

-- ระบบโครงสร้างพื้นฐานบางจุดยังไม่ค่อยสะดวก

กล่าวคือ (1) เส้นทางจากเมืองฝางเฉิงก่าง-อำเภอระดับเมืองตงซิง ถึงแม้จะเป็นทางหลวงพิเศษ แต่สภาพเส้นทางเป็นหลุมเป็นบ่อ พบเห็นการปรับปรุงซ่อมแซมพื้นผิวถนนตลอดเส้นทาง และ (2) เส้นทางจาก อ.หม่งก่าย – อ.ฮาลอง เส้นทางเป็นทางบกชั้นสาม ผิวหน้าการจราจรแคบ และมีการปรับปรุงซ่อมแซมเส้นทางอยู่เป็นระยะเช่นกัน ดังนั้น จึงไม่สะดวกสำหรับการขนส่งสินค้านะหว่างอำเภอระดับเมืองตงซิงของจีน และอำเภอหม่งก่ายของเวียดนาม

มารู้จัก....ท่าเรือฝางเฉิงก่าง (Fang Cheng Gang Port)

เมืองฝางเฉิงก่าง เป็นจุดตัดของ 4 วงแหวนเศรษฐกิจ คือ วงแหวนเศรษฐกิจภาคตะวันตกเฉียงใต้ วงแหวนเศรษฐกิจจีนตอนใต้ วงแหวนเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ย์ปู้ และวงแหวนเศรษฐกิจจีน-อาเซียน มีเส้นทางชายฝั่งทะเลยาว 584 กิโลเมตร

ท่าเรือฝางเฉิงก่าง ลงทุนโดย Guangxi Beibu-Gulf International Port Group ท่าเรือฯ มีความยาวรวม 8.347 กิโลเมตร (เป็นท่าเรือน้ำลึก 5.155 กิโลเมตร) ขณะนี้ ยังมีการถมทะเลเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรืออย่างต่อเนื่อง

ทางการกว่างซีได้ประกาศ “แผนจัดตั้งท่าเรือเลียบชายฝั่งทะเลเขตฯ กว่างซีจ้วง” โดยกำหนดเส้นแนวท่าเรือมีความยาว 85.1 กิโลเมตร ในจำนวนนี้เป็น

เส้นแนวท่าเรือน้ำลึก 54.9 กิโลเมตร ซึ่งสามารถสร้างท่าเทียบเรือที่มีขนาดระวางตั้งแต่ 5,000 – 200,000 ตันขึ้นไปเกือบ 200 ท่าเทียบเรือ

ปัจจุบัน เมืองฝางเจิงก่างมีท่าเทียบเรือทั้งหมด 99 ท่า (ท่าเทียบเรือเพื่อการผลิต 85 ท่า และท่าเทียบเรืออื่น ๆ อีก 14 ท่า) เป็นท่าเทียบเรือขนาดระวางหมื่นตันขึ้นไป 22 ตัน (ท่าเทียบเรือขนาดระวางสูงสุด 200,000 ตัน)

ปี 53 ปริมาณการขนส่ง 76 ล้านตัน ขยายตัวร้อยละ 20 เป็นตู้คอนเทนเนอร์ 25,000 TEUs (ขยายตัวร้อยละ 21.4)



ท่าเรือฝางเจิงก่าง แบ่งออกเป็น 3 แหลม โดยมีบทบาทหน้าที่แตกต่างกัน กล่าวคือ

1. แหลมเจียงชาน (Jiang Shan Peninsula) ตั้งอยู่ด้านตะวันตก เป็นเขตท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว เน้นการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่และท่าเรือขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศขนาดใหญ่

2. แหลมยิววาน (Yu Wan Peninsula) ตั้งอยู่ตรงกลาง เป็นเขตท่าเรือเชิงบูรณาการ เพื่อรองรับสินค้าเทกอง สินค้าเบ็ดเตล็ด และตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังเป็นฐานอุตสาหกรรมเลียบท่าเรือที่สำคัญ โดยส่วนใหญ่เน้นแปรรูปผลิตภัณฑ์สินแร่ อาหารสัตว์ น้ำมันพืช เคมีภัณฑ์

เป้าหมายเป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในพื้นที่วงแหวนอ่าวเป่ย์นู้ ท่าเรือศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศพื้นที่อ่าวเป่ย์นู้ และพื้นที่สานิตความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนด้านท่าเรือภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน

3. แหลมฉีซา (Qi Sha Peninsula) ตั้งอยู่ด้านตะวันออก เป็นเขตท่าเรืออุตสาหกรรมอีกแห่งของฝางเจิงก่าง ส่วนใหญ่เป็นท่าเทียบเรือเฉพาะด้าน อาทิ ท่าเทียบเรือสำหรับอุตสาหกรรมสินแร่ โลหะ พลังงาน

เป้าหมายของท่าเรือบริเวณแหลมฯ จะเน้นพัฒนาอุตสาหกรรมเลียบท่าเรือ อาทิ อุตสาหกรรมเหล็ก พลังงาน ปิโตรเลียม เครื่องจักรขนาดใหญ่ ต่อและซ่อมแซมเรือ และอุปกรณ์เครื่องกล เพื่อขึ้นเป็น “ฐานรวมและกระจายสินค้า อุตสาหกรรมแบบครบวงจร (สินค้าเทกองและตู้คอนเทนเนอร์) ขนาดใหญ่ที่มีความทันสมัย”

ในปี 2553 สินค้าส่วนใหญ่ที่ส่งผ่านท่าเรือต่างๆ ข้างต้นของเมืองฝางเจิงก่าง คือ ถ่านหินและสินแร่ต่างๆ (คิดเป็น 2/3 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด) ซึ่งขนส่งในลักษณะ “สินค้าเทกอง” และเคมีภัณฑ์

ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าประเภทอื่นๆ ในตู้คอนเทนเนอร์ (Twenty-foot equivalent units –TEU) ก็มีอยู่บ้าง แต่ในปริมาณไม่มากนัก โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับท่าเรือของมณฑลอื่น (อาทิ กวางตุ้ง) ทั้งนี้ โดยเฉลี่ย ท่าเรือของฝางเจิงก่างส่งสินค้าออกประมาณ 1,000 TEUs ต่อสัปดาห์

สำหรับการค้าระหว่างประเทศระหว่างเขตฯ กว่างซีจ้วงกับประเทศไทย ผ่านท่าเรือของเมืองฝางเจิงก่าง เมื่อปีที่ผ่านมา (ปี 53) พบว่า

1. การนำเข้า ส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรแปรรูปและผลิตภัณฑ์พลอยได้ทางการเกษตร และสินค้าอุตสาหกรรม อาทิ สตาร์ชมันสำปะหลัง ยางแผ่นรมควัน แร่แมงกานีส แร่เหล็ก

2. การส่งออก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม อาทิ กรดฟอสฟอริก อัลลอยด์ น้ำมันเชื้อเพลิง เครน แร่กำมะถัน

ทีมสถานกงสุลใหญ่ฯ ได้พบปะกับเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทเดินเรือ RCL (Regional Container Lines Public Co.,Ltd.) ซึ่งเป็นหนึ่งในสองบริษัทที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างเมืองฝางเจิงก่างกับประเทศไทย ทำให้พวกเรา

รับทราบข้อมูลว่า เส้นทางเดินเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือกรุงเทพฯ - ท่าเรือเมืองฝางเจียงก่าง เป็นเที่ยวเรือที่ไม่มีกำหนดเวลาที่แน่นอน (จะออกเมื่อมีปริมาณสินค้าขั้นต่ำ) ดังนั้น จึงไม่เหมาะกับการขนส่งสินค้าเกษตรโดยเฉพาะพืชผักผลไม้สด (สินค้าเน่าเสียง่าย) ซึ่งต้องแข่งกับเวลา

คุณ Tony Li รองผู้จัดการใหญ่ บริษัท RCL สาขาเซี่ยงไฮ้ (ซึ่งดูแลการขนส่งของบริษัทฯ ที่ท่าเรือเมืองฝางเจียงก่างด้วย) ให้ข้อมูลที่สำคัญว่า

(1) การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างฝางเจียงก่าง-กรุงเทพฯ มีจำนวนไม่มาก เพียงสัปดาห์ละประมาณ 80 TEUs และเป็น “สายเรือไม่ประจำทาง” จะแวะประเทศไทยก็ต่อเมื่อมีสินค้าเท่านั้น โดยสินค้าจากฝางเจียงก่าง-กรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เป็นเคมีภัณฑ์ ขณะที่กรุงเทพฯ-ฝางเจียงก่าง เป็นสตาร์ช (แป้งมันสำปะหลัง) และผลิตภัณฑ์สินแร่

เส้นทางเดินเรือหลัก : สิงคโปร์ – ไฮฟอง – ฝางเจียงก่าง – ฮ่องกง – โฮจิมินห์ - สิงคโปร์

เส้นทางเดินเรือเสริม : สิงคโปร์ – โฮจิมินห์ – กทม. – สิงคโปร์

(2) การขนส่งสินค้าที่ท่าเรือเมืองฝางเจียงก่างมีต้นทุนที่ใกล้เคียงกับการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือของมณฑลกว่างตุง อาทิ การขนส่งสินค้าไปไทย มีต้นทุนประมาณ 350 ดอลลาร์สหรัฐต่อ TEU (port-to-port)

จุดเด่นและจุดด้อยของท่าเรือเมืองฝางเจียงก่าง

1. จุดเด่น

- มีขนาดใหญ่ (ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันตกของจีน) และมีโครงสร้างพื้นฐานที่เปรียบพร้อม
- รัฐบาลทั้งจากส่วนกลาง และรัฐบาลมณฑลและท้องถิ่นมีนโยบายแนวแน่ในการพัฒนาท่าเรือเมืองฝางเจียงก่าง
- มีศักยภาพในการเป็นท่าเรือสำคัญในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของจีนแข่งกับท่าเรือของมณฑลอื่นๆ

2. จุดด้อย

- จากสภาพการขนส่งสินค้าที่เป็นอยู่ ผู้ประกอบการจะเลือกใช้ท่าเรือฝางเชิงก่างเพื่อขนส่ง “สินค้าเทกอง” ขณะที่เลือกใช้ท่าเรือของมณฑลอื่นเพื่อขนส่งสินค้าสำเร็จรูปอื่นๆ ที่เป็นสินค้าส่งออก/นำเข้าหลักของจีน โดยเฉพาะเครื่องใช้ไฟฟ้า/อิเล็กทรอนิกส์

- ผู้ประกอบการหลายรายเห็นว่า ศุลกากรของเมืองฝางเชิงก่างใช้หลักในการประเมินภาษีแตกต่างจากศุลกากรของท่าเรือมณฑลกวางตุ้ง (ประเมินสูงกว่า) (ซึ่งสาเหตุหลักน่าจะมาจากการที่กว้างซีเปิดสู่ภายนอกช้ากว่ากวางตุ้งที่ค้าขายกับต่างประเทศมาหลายทศวรรษแล้ว) ซึ่งในประเด็นนี้ มีข้อสังเกตว่า ในปี 2552 เมืองฝางเชิงก่างนำเข้ายางพาราจากประเทศไทย 120 ตัน มูลค่าเกือบ 2 แสนดอลลาร์สหรัฐ แต่ในปี 2553 มูลค่าการนำเข้าดังกล่าวกลับกลายเป็น “ศูนย์” ซึ่งจากการสอบถามกับ ทีมสำรวจฯ ได้รับทราบข้อมูลว่า การนำเข้าดังกล่าวเป็นการขนส่งให้ผู้ประกอบการยางพาราจากมณฑลกุ้ยโจวเพียงรายเดียว อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากปัญหาด้านศุลกากร ปัจจุบัน ผู้ประกอบการดังกล่าว ได้ย้ายไปนำเข้าทางท่าเรือหวางผู่ (Huang Pu Port ในมณฑลกวางตุ้งแทน)

- กว้างซีมีผู้ประกอบการ พ่อค้าคนกลาง บริษัทแปรรูปสินค้าในจำนวนที่ไม่มากนัก โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับกวางตุ้ง ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการไม่เลือกที่จะขนส่งสินค้าสำเร็จรูปทางท่าเรือเมืองฝางเชิงก่าง (เนื่องจากขนส่งมาแล้วก็ไม่สามารถต่อยอดทางธุรกิจได้ อาทิ ผู้ประกอบการค้าข้าวนิยมขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของกวางตุ้งมากกว่าท่าเรือเมืองฝางเชิงก่าง เพราะพ่อค้าข้าว/โรงงาน repackage ข้าว ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในกวางตุ้ง)

ข้อคิดเห็น/ข้อประเมินจากการสำรวจฯ

1. แม้ว่าเมืองฝางเชิงก่างและอำเภอระดับเมืองตงซิงมีโครงสร้างพื้นฐานแผนพัฒนาฯ รวมถึงนโยบายที่เอื้อต่อการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ แต่ข้อมูลและข้อคิดเห็นต่างๆ ที่ได้รับในเบื้องต้นจากการดำเนินโครงการฯ ชี้ให้เห็นว่า การ

จะผลักดันให้ท่าเรือของเมืองฝางเจิงก่างและด่านชายแดนของอำเภอตงซิงเป็นจุดนำเข้าสินค้าไทยเพิ่มขึ้นอีกจุดหนึ่ง เพื่อขยายปริมาณการค้าระหว่างไทยกับจีน และกระจายต่อไปยังมณฑลอื่นๆ นั้น ในทางปฏิบัติคงไม่ใช่เป็นเรื่องง่ายเท่าใดนัก เนื่องจากข้อจำกัดต่างๆ อาทิ

- (1) เขตฯ กว่างซีจ้วงมีผู้ประกอบการและพ่อค้าคนกลางจำนวนไม่มากนัก
- (2) ปัญหาเกี่ยวกับการประเมินภาษีศุลกากร
- (3) ท่าเลที่ตั้งของด่านตงซิง (ซึ่งไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง R8 R9 และ R12 ที่เชื่อมระหว่างภาคอีสานของไทยกับอำเภอระดับเมืองผิงเสียง เมืองฉงจั่ว เขตฯ กว่างซีจ้วง) ตลอดจน
- (4) ความคุ้นชินของผู้ประกอบการในการขนส่ง/รับซื้อสินค้าผ่านท่าเรือต่างๆ ของมณฑลกวางตุ้ง

2. ปัจจัยด้านท่าเลที่ตั้งและนโยบายการค้าชายแดนระหว่างจีนกับเวียดนาม เวียดนามน่าจะเป็นประเทศที่ได้รับ/จะได้รับประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาด่านชายแดนตงซิงกับหม่งก่าย ในส่วนของไทยนั้น อาจใช้ประโยชน์จากด่านตงซิงได้ 3 ทาง คือ

- (1) การนำเข้าสินค้าไทยในรูปของการค้าชายแดน (อย่างไรก็ดี ตัวชี้วัดผลสำเร็จในเรื่องนี้อาจขาดความชัดเจน เนื่องจากจะต้องพึ่งพาการวัดปริมาณการค้าระหว่างไทยกับเวียดนาม และปริมาณการค้าชายแดนระหว่างจีนกับเวียดนามเป็นสำคัญ)
- (2) การใช้ด่านตงซิงเป็นจุดกระจายสินค้าไทยที่จีนนำเข้าทางช่องทางต่างๆ ไป และกระจายต่อไปยังตอนเหนือของเวียดนามหรือพื้นที่อื่นๆ ภายในประเทศจีน และ
- (3) การส่งเสริมให้นักธุรกิจไทยไปลงทุนในกิจการค้าส่ง/แปรรูปสินค้าที่อำเภอระดับเมืองตงซิง โดยใช้ประโยชน์จากนโยบายพิเศษของเขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามชาติฯ

3. ในส่วนของการใช้ประโยชน์จากท่าเรือฝางเชิงก่างเพื่อขยายปริมาณการค้าระหว่างไทยกับเขตฯ กว่างซีจ้วง (จีน) นั้น จำเป็นต้องมีการส่งเสริมปัจจัยอื่นๆ หรือแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกี่ยวข้องควบคู่กันไปด้วย โดยเฉพาะการส่งเสริมให้กว้างซีมีผู้ประกอบการและพ่อค้าคนกลางในจำนวนที่เพียงพอ(ซึ่งสามารถส่งเสริมให้มีผู้ประกอบการไทยมาดำเนินธุรกิจนี้ได้) และการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับภาษีศุลกากร และการตรวจสอบสุขอนามัย (ตรวจสอบคุณภาพและกักกันโรค) ของสินค้าที่เข้า-ออกผ่านด่านเมืองฝางเชิงก่างและอำเภอระดับเมืองตงซิง

สุดท้ายนี้ BIC หวังว่า ข้อมูลและข้อประเมินจากการสำรวจฯ ครั้งนี้ คงจะเป็นประโยชน์ไม่มากนักน้อยให้กับท่านผู้อ่าน โดยเฉพาะท่านที่เป็นนักธุรกิจที่คิดจะเข้ามาลงทุนในกว่างซีหรือประเทศจีนนะครับ

แผนที่ นครหนานหนิง – อำเภอระดับเมืองตงซิง เขตฯ กว่างซีจ้วง – อ.หล่งก่าย – อ.ฮาลอง จ.กวางนิงห์ – นครฮานอย ประเทศเวียดนาม



ศูนย์โลจิสติกส์สินค้าไทยในมณฑลตอนในของจีน - ความจริงหรือความฝัน

แต่ไหนแต่ไร การขนส่งสินค้าไทยไปยังมณฑลในภาคตะวันตกและภาคกลางตอนในของจีน ใช้เส้นทางขนส่งทางเรือจากแหลมฉบังไปยังฮ่องกง กวางตุ้ง หรือมหานครเซี่ยงไฮ้ แล้วค่อยๆ กระจายสู่พื้นที่ต่างๆ ซึ่งรวมๆ แล้วใช้เวลาประมาณ 10 วัน

แต่ปัจจุบัน มีเส้นทางขนส่งทางบกที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือของไทยกับภาคตะวันตกตอนในและพื้นที่ที่อยู่ตอนในของจีน เป็นทางเลือกเพิ่มเติม ซึ่งร่นระยะเวลาการขนส่งได้มากกว่าครึ่ง

ด้วยข้อจำกัดเกี่ยวกับต้นทุนค่าขนส่ง สินค้าไทยที่เข้าสู่มณฑลในภาคตะวันตก รวมถึงมณฑลसानซี ยังมีปริมาณไม่มากนัก และส่วนใหญ่ เป็นการนำเข้าโดยนายหน้าชาวจีนที่อยู่ในเมืองท่าหลักๆ โดยเฉพาะที่กวางโจว และเซี่ยงไฮ้

จากข้อมูลที่ BIC ได้รับ ผู้ประกอบการหลายรายของนครซีอาน เมืองเอกของมณฑลसानซี ประสงค์จะนำเข้าสินค้าไทยโดยตรงจากฝ่ายไทยมากกว่า เพราะนอกจากจะไม่ต้องเสี่ยงค่านายหน้าแล้ว ยังมีความรวดเร็วกว่า โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องการความสดเป็นสำคัญ เช่น ผลไม้ ดอกไม้ และสัตว์น้ำมีชีวิต

หากใครสามารถนำเข้าโดยตรงได้ นอกจากจะสามารถขายได้ทั่วทั้งसानซีแล้ว ในฐานะหน้าด่านแห่งการกระจายสินค้าสู่มณฑลทางภาคตะวันตกและภาคตะวันตกเฉียงเหนือของจีน มณฑลसानซีเอง ยังมีศักยภาพในการส่งต่อสินค้าไปยังมณฑลข้างเคียงได้อย่างรวดเร็วอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นมณฑลเหอหนาน เสฉวน กานซู และเขตหนิงเซีย

ในบทความนี้ BIC จะนำท่านไปพบกับเส้นทางคมนาคมทางบกที่เชื่อมต่อกรุงเทพฯกับนครซีอานในมณฑลसानซี และ บทบาทของซีอานในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์แห่งภูมิภาคตะวันตกของจีน แต่ก่อนที่จะไปถึงประเด็นนั้น เรามารู้จักกับมณฑลसानซีอย่างคร่าวๆ กันก่อน

จุดเด่นสำคัญของसानซี คือ การเป็นมณฑลที่มีพรมแดนติดกับอีก 8 มณฑล หรือเขตการปกครองอื่นที่มีฐานะเทียบเท่ามณฑล คือ เสฉวน เหอหนาน ซานซี หูเป่ย์ ฉงชิ่ง กานซู หนิงเซีย และมองโกเลียใน

ข้อได้เปรียบทางยุทธศาสตร์ข้างต้นทำให้รัฐบาลมณฑลसानซีตั้งเป้าหมายให้นครซีอาน ในฐานะเมืองเอกของมณฑลฯ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและระบบ

โลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุดในภาคตะวันตกเฉียงเหนือและภาคตะวันตกของจีน โดยสินค้าใดก็ตามที่เข้าถึงนครซีอาน จะสามารถกระจายสู่ 8 มณฑลรอบข้าง 4 ทิศทางได้ภายใน

เวลา 1 วัน



เส้นทางคมนาคมเชื่อมกรุงเทพฯ กับมณฑลसानซีและภาคตะวันตกจีน

จากการไปสำรวจเส้นทาง BIC ได้รับทราบว่า กรุงเทพฯ กับนครซีอาน มีเส้นทางทางบกที่เชื่อมกัน (เส้นทาง R 3 ซึ่งวิ่งผ่านลาว) ใช้เวลาเดินทางเร็วที่สุดประมาณ 45 ชม. รวมระยะทางประมาณ 3,300 กม. ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ช่วง คือ

ช่วงแรก เส้นทางจากกรุงเทพฯ-ชายแดนลาว รวมระยะทาง 1,119 กิโลเมตร ใช้เวลา 16 ชั่วโมง ประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดินของไทยจากกรุงเทพฯ - ด่านเชียงของ (เชียงราย) - ด่านห้วยทราย (แขวงบ่อแก้วของลาว) 890 กม. ใช้เวลาเดินทาง 12 ชม. และเส้นทางภายในลาว (R3E) จากด่านห้วยทรายถึงด่านบ่อเต็น (แขวงหลวงน้ำทาของลาว) ระยะทาง 229 กม. ใช้เวลาเดินทาง 4 ชม.

ช่วงที่สอง เส้นทางภายในจีนจากชายแดนมณฑลยูนนานถึงชายแดนมณฑลเสฉวน ระยะทาง 1,213 กม. ใช้เวลาเดินทาง 17.5 ชม. ประกอบด้วยเส้นทางคุนหมิง (R3) จากด่านชายแดนม้าฮาน - จิ่งหง (เซียงรุ่ง) - นครคุนหมิง ระยะทาง 688 กม. ใช้เวลาเดินทาง 8 ชม. และถนนหมายเลข 040 ของจีน จากคุนหมิง - ตำบลไต้ปู้ - ด่านหมาหลิววาน - อำเภอสุ่ยฝู ระยะทาง 525 กม. ใช้เวลาเดินทาง 8.5 ชม. ดังนี้

ช่วงที่สาม เส้นทางภายในจีน (ถนนหมายเลข 040 และทางด่วนเฉิงตู – ฉงชิ่ง) จากอำเภอซูยฝู – เมืองอี่ปิ่น – เมืองจี้ก่ง – นครเฉิงตู ระยะทาง 350 กม. ใช้เวลาเดินทาง 4 ชม.

ช่วงที่สี่ เส้นทางภายในจีน (ถนน GZ040) จากนครเฉิงตูถึงนครซีอาน (วิ่งผ่าน 3 เมืองในเสฉวน คือ นครเฉิงตู เมืองเหมียนหยาง เมืองกว่างหยวน และ 3 เมืองในมณฑลส่านซี คือ เมืองฮั่นจง เมืองอันคัง และสิ้นสุดที่นครซีอาน) รวมระยะทาง 660 กม. ใช้เวลาเดินทาง 7.5 ชม.

सानซี : ศูนย์กลางโลจิสติกส์แห่งภาคตะวันตกจีน ทางเลือกที่น่าจับตามอง

ในช่วงปลายปี 2551 เพื่อลดผลกระทบจากวิกฤตการณ์การเงินโลก รัฐบาลจีนได้ใช้นโยบายขยายอุปสงค์ภายในประเทศ

การเพิ่มการลงทุนในสาธารณูปโภค เป็นหนึ่งในกลไกสำคัญที่รัฐบาลจีนใช้เพื่อกระตุ้นการเติบโตของเศรษฐกิจจีน

จากงบประมาณ 4 ล้านล้านหยวน ที่รัฐบาลจีนจัดสรรไว้เพื่อขยายอุปสงค์การบริโภคภายในประเทศ การลงทุนในคมนาคมทั้งทางบก รถไฟ และสนามบิน คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 45 โดยทุกมณฑลต่างผลักดันโครงการขนาดใหญ่ของตน เพื่อรับประกันให้มูลค่า GDP จีนจะสามารถเติบโตต่อไปได้อีกร้อยละ 8-9

นักวิชาการบางรายได้เสนอแนะว่า มณฑลทางภาคตะวันตกของจีนควรลงทุนในโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคทางคมนาคม เช่น ถนน รถไฟ และการอนุรักษ์ และสร้างระบบนิเวศวิทยาแก่สิ่งแวดล้อม ภาคกลางควรกระตุ้นการก่อสร้างกลุ่มศูนย์กลางเมือง และปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิต ส่วนภาคตะวันออกควรสร้างและขยายอุตสาหกรรมด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีไฮเทครูปแบบใหม่

สิ่งที่นักธุรกิจไทยต้องจับตามอง หนีไม่พ้นระบบการคมนาคมและโลจิสติกส์ของภาคตะวันตกและภาคกลางของจีน รวมถึงนครซีอาน เมืองเอกของมณฑลส่านซี ที่จะส่งผลต่อข้ออำนาจทางเศรษฐกิจในเขตเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออกในอนาคตอันใกล้

ภาพรวมของเครือข่ายคมนาคมทางถนนของมณฑลसानซี

सानซีมีข้อได้เปรียบด้านยุทธศาสตร์ที่ตั้ง คือ มีพรมแดนติดต่อกับ 8 มณฑล หรือเขตการปกครองที่มีชื่อเรียกอื่นๆ ที่เทียบเท่าระดับมณฑล ได้แก่ เสฉวน เหอหนาน ซานซี หูเป่ย์ ฉงชิ่ง กานซู หนิงเซี่ย และมองโกเลีย

ประเด็นที่น่าคิดคือ ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเครือข่ายเส้นทางด่วนของ สานซี กระจายสินค้าไทยสู่ภาคตะวันตกตอนกลาง และตะวันตกเฉียงเหนือของจีนได้หรือไม่

พูดง่าย ๆ คือ สานซีมีความเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าไทยสู่ภาคตะวันตกตอนกลางและภาคตะวันตกเฉียงเหนือของจีนหรือไม่

จากการประมวลข้อมูลอย่างคร่าว ๆ เส้นทางคมนาคมของसानซีมีประเด็นที่น่าสนใจหลายประการ อาทิ

1) สานซีมีเส้นทางด่วนที่เปิดให้บริการแล้ว 2,466 กิโลเมตร หรือมากเป็นอันดับที่ 1 ของภูมิภาคตะวันตกจีน

2) สานซีมีแผนลงทุนก่อสร้างถนนระหว่างปี 2552-2555 รวมมูลค่าสูงถึง 220,000 ล้านบาท ในจำนวนนี้ เป็นการลงทุนในทางด่วนเฉลี่ยมากถึงปีละ 50,000 ล้านบาท ทั้งนี้ ระหว่างปี 2548-2551 สานซีได้ใช้เงินลงทุนก่อสร้างทางด่วนไปแล้วกว่า 72,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นการลงทุนที่สูงเป็นอันดับ 3 ของประเทศ

3) สานซีมี “เส้นทางด่วนระดับประเทศ” ถึง 8 เส้นทาง ที่เชื่อมโยงภาคกลางตอนเหนือสู่ภาคกลางตอนใต้ และภาคตะวันออกสู่ภาคตะวันตกจีน ในจำนวนนี้ เป็นเส้นทางแนวตะวันออกสู่ตะวันตกถึง 6 เส้นทาง สะท้อนให้เห็นนโยบายของรัฐบาลจีน ในการพัฒนาความเจริญจากภาคตะวันออกสู่ภาคตะวันตกจีน โดยให้ความสำคัญกับมณฑลसानซีอย่างมาก

4) สานซีได้กำหนดโครงการก่อสร้างเส้นทางด่วนภายในมณฑล โดยใช้ชื่อว่าโครงการ “เครือข่ายเส้นทางด่วน 2637” (ต่อยอดจากโครงการเดิมที่ชื่อว่า

“เครือข่ายเส้นทางด่วน 3 เส้นตรง 4 เส้นขวาง 5 เส้นรัศมี”) ซึ่งมีเป้าหมายสำคัญ เพื่อให้การเดินทางจากนครซีอานสู่เมืองเอกและเมืองสำคัญของ 8 มณฑลรอบด้าน (นครไถ่หยวน ฉิงตู อี้ชว่น เหอฝย เมืองเป่าเถว หลานโจว ลั่วหยาง และเจิ้ง

โจว) เป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วที่สุด รวมถึงการทำให้นครซีอานกลายเป็นเมืองที่มีเส้นทางด่วนระดับประเทศ (เส้นทางด่วนที่มีบทบาทเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างภูมิภาค) พาดผ่านโยงโยมากที่สุด ในจีนถึง 11 เส้นทาง

ที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นว่า รัฐบาลसानซีมองการณ์ไกลในการสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ อาศัยจุดได้เปรียบด้านที่ตั้งที่ตนมีอยู่

ในเบื้องต้น ได้กำหนดให้นครซีอานเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทางสู่เมืองต่าง ๆ ภายในมณฑล เช่น จากซีอานสู่เมืองเสียนหยางซึ่งปืนเมืองที่อยู่ใกล้นครซีอานมากที่สุดใช้เวลาเพียง 30 นาที (จากเดิม 1 ชั่วโมงเศษ) และสู่เมืองอันคัง และเมืองฮั่นจงใช้เวลา 2 ชั่วโมง (จากเดิม 4 ชั่วโมง) และ 3 ชั่วโมง (จากเดิม 8 ชั่วโมง) ตามลำดับ และจากซีอานสู่เมืองเอียนอานใช้เวลา 3 ชั่วโมง (จากเดิม 5 ชั่วโมง) และสู่เมืองหยูหลินซึ่งมีระยะทางไกลสุดใช้เวลาเพียง 6 ชั่วโมง (จากเดิม 9 ชั่วโมง)

ขั้นต่อมา คือ การทำให้เส้นทางคมนาคมของซีอานเชื่อมต่อกับเมืองเอกของมณฑลรอบข้างได้ภายในเวลาที่รวดเร็วที่สุด อาทิ การเดินทางจากซีอานสู่พรหมแดนมณฑลซานซีและมณฑลกานซูจะใช้เวลาเพียง 2 ชั่วโมงเท่านั้น และหากต้องการเดินทางสู่พรหมแดนมณฑลเสฉวน และเขตปกครองตนเองมองโกเลียในใช้เวลา 4 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง ตามลำดับ

บทสรุป

เมื่อพิจารณาจากยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศจีน และมูลค่าการลงทุนก่อสร้างเส้นทางด่วนที่ได้กล่าวถึงข้างต้น จะเห็นว่า รัฐบาลจีนกำลังวางกลยุทธ์ทางเศรษฐกิจในกรอบวัฏจักรใหม่ โดยใช้มณฑลในภาคตะวันตกเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญ เพื่อลดช่องว่างของระดับการพัฒนาระหว่างภาคตะวันออกกับภาคตะวันตก และปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจภายในประเทศ ตลอดจนสร้างกำลังซื้อภายใน

หากทำสำเร็จ ผลพลอยได้ที่สำคัญที่จะเกิดขึ้น คือ การกระตุ้นระบบตลาดแบบบูรณาการเพื่อให้เป็นระบบเดียวกันทั้งประเทศ สินค้าทั่วประเทศจีนจะไหลเวียนอย่างเสรีตามความเจริญก้าวหน้าของโครงสร้างการคมนาคมในจีนและศักยภาพการแข่งขันทางตลาดของภาคเอกชน

ในทางทฤษฎี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับไทยและอาเซียน โครงการการคมนาคมของจีน โดยเฉพาะในภาคตะวันตก และเส้นทางโลจิสติกส์ “กรุงเทพฯ – ซีอานสู่ภาคตะวันตกจีน” รวมระยะทาง 3,342 กิโลเมตร อาจกลายเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสำคัญที่สอดคล้องกับการเติบโตของเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนที่เริ่มมีผลอย่างเป็นทางการในปี 2553 รวมถึงความพยายามของไทยที่จะขยายตลาดสินค้าไทยสู่ภาคตะวันตกและมณฑลที่อยู่ตอนในของจีน ไม่ว่าจะเป็นภาคตะวันตกเฉียงใต้ (ยูนนาน กว่างซี และเสฉวน) หรือภาคตะวันตกตอนกลาง (ส่านซี)

แต่ในทางปฏิบัติ โครงการคมนาคมข้างต้น จะสามารถเป็นช่องทางการกระจายสินค้าไทยสู่มณฑลต่างๆ ของจีนได้จริงหรือไม่ ขึ้นอยู่กับภาคส่วนต่างๆ ของไทยเองว่า จะดำเนินยุทธศาสตร์เชิงรุกและใช้ประโยชน์จากโครงข่ายดังกล่าวของส่านซีที่มีพรมแดนรอบด้านติดต่อกับ 8 มณฑลรอบข้างได้อย่างไร
