

# ก้าวไปกับจีน Go-West Policy ชูระบบรางเชื่อมจีนสู่ท่าเรืออันดามัน

แนวก้าวไปพร้อมกับจีน ตามนโยบาย Go-West Policy หวังเป็นตลาดรองรับสินค้าไทย “ผศ.ดร.อักษรศรี” ระบุ ต้องปรับแนวคิดโลจิสติกส์ไทย ชูระบบรางเชื่อมจีนตะวันตกกับภาคเหนือ สู่ท่าเรือน้ำลึกอันดามัน พร้อมร่วมมือกันในการตรวจสอบและขนถ่ายสินค้า

ผศ.ดร.อักษรศรี พานิชสาส์น ผู้อำนวยการศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กล่าวในงานสัมมนาเรื่อง “ศักยภาพสู่ศูนย์โลจิสติกส์คู่แฝดไทย-จีน” จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ร่วมกับสถาบันธุรกิจไทย-จีนภีวัฒน์ และคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ ว่า ประเทศจีนได้ทุ่มงบประมาณจำนวนมหาศาลตามนโยบายพัฒนาจีนตะวันตก หรือ Go-West Policy ซึ่งจีนตะวันตกมีประชากรราวๆ 360 ล้านคน มีอัตรา

การขยายตัวทางเศรษฐกิจค่อนข้างเร็ว จีดีพีอยู่ที่ 18% โดยเฉพาะมณฑลคักยภาพที่สามารถเป็นตลาดและรองรับสินค้าจากไทย เช่น มณฑลเสฉวน มหานครฉงชิ่ง และมณฑลส่านซี

ทั้งนี้ รัฐบาลจีนได้ยกระดับผังซึ่งเป็น “มหานคร” ซึ่งเป็นมหานครของจีนเพียงแห่งเดียวที่อยู่จีนตะวันตก และจะกลายเป็นศูนย์กลางขนส่งทางแม่น้ำเพื่อให้แลนด์ล็อกทางตะวันตก สามารถออกสู่ทะเลได้ โดยใช้ท่าเรือคอนเทนเนอร์ชุนทาน เพื่อขนส่งสินค้าทางแม่น้ำฉางเจียง (แยงซีเกียง) ออกสู่ทะเลที่เซี่ยงไฮ้

ส่วนมณฑลหยุนหนาน มีโครงข่ายเชื่อมโยงอาเซียน กล่าวคือ เชื่อมพม่า โดยออกจากเมืองวู่ลี่ เชื่อมเวียดนาม โดยออกจากเมืองเหอโข่ว และเชื่อมสปป.ลาว โดยออกจากเมืองป๋อฮาน

สำหรับมณฑลกว่างสี ก็มีศักยภาพในด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ทางทะเล เชื่อมโยงอาเซียน ซึ่งปีที่ผ่านมา รัฐบาลจีนได้อนุมัติแผนพัฒนาเพื่อให้กว่างสีเป็น “เสาหลักของการเติบโต” แห่งใหม่ โดยการส่งเสริมบทบาทกว่างสีในการเชื่อมโยงกับอาเซียน และสร้างเส้นทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อเชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญในกว่างสี กับภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลกให้มากขึ้น

การขนส่งจากกว่างสีมายังประเทศไทย มีโอกาสน้อยที่จะมีการขนส่งผ่านภาคเหนือของไทย เนื่องจากกว่างสีสามารถ

ขนส่งผ่านมาทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ด้วยระยะทางที่ใกล้กว่า โดยที่เส้นทางจากนครหนานหนิงของกว่างสี ถึงจังหวัดนครพนม มีระยะทาง 1,029 กิโลเมตร ซึ่งใกล้กว่าการขนส่งจากกว่างสี ไปผ่านหยุน

## เส้นทางสู่ทะเลของมณฑลจีนตะวันตก

ที่มา : ศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์

เส้นทาง	รูปแบบขนส่ง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (วัน)
มณฑลยูนนาน : กุหนิง-กว่างตุง	รถไฟ	2,199	6-7
มณฑลส่านซี : ซีอาน-หลินหยุนกั๋ว (เซี่ยงไฮ้)	รถไฟ	1,396	1-2
มณฑลเสฉวน : เฉินตู-เซี่ยงไฮ้	รถไฟ	2,631	4-5
มหานครฉงชิ่ง : เซี่ยงไฮ้	เรือ (แม่น้ำแยงซีเกียง)	2,660	7-8

# ทรานสปอร์ต เจอร์นัล

Transport Journal  
Circulation: -  
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/Logistics

วันที่: จันทร์ 19 - อาทิตย์ 25 เมษายน 2553

ปีที่: 13

ฉบับที่: 574

หน้า: A12(ล่างซ้าย)

Col.Inch: 58

Ad Value: 72,500

PRValue (x3): 217,500

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: ก้าวไปกับจีน Go-West Policy ชูระบบรางเชื่อมจีนสู่ท่าเรืออันดามัน

หนาน เพื่อออกภาคเหนือของไทย ซึ่งมีระยะทางไกลถึง 1,771 กิโลเมตร

ทางด้านการขนส่งจากมณฑลส่านซี หรือนครซีอาน มีความเป็นไปได้ค่อนข้างต่ำที่จะมีการขนส่งสินค้าจากนครซีอาน และส่วนต่างๆ ของมณฑลส่านซี ลงมาที่ภาคเหนือของไทย เพื่อขนส่งต่อไปยังภาคใต้ของไทย แล้วออกสู่ทะเลทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งไทยจะต้องมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันรองรับด้วย สาเหตุที่เป็นได้ยากเนื่องจากระยะทางขนส่งค่อนข้างไกล ทำให้อาจจะไม่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ

ผศ.ดร.อักษรศรี กล่าวว่า เงื่อนไขสำคัญในการดึงดูดมณฑลตะวันตกของจีน มาใช้เส้นทางผ่านภาคเหนือของไทย ออกสู่ทะเลอันดามันนั้น ประการแรก รัฐบาลไทยจะต้องมีการพัฒนาระบบรางที่เชื่อมโยงคุนหมิง-โมฮาน (บ่อหาน) สปป.ลาว-ไทย โดยเป็นโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมทั่วถึงทั้งภูมิภาค GMS ประการต่อมา จะต้องมีความร่วมมือระหว่างรัฐบาลในการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง และขนถ่ายสินค้า รวมไปถึงระบบตรวจสอบสินค้า และระบบศุลกากร

นอกจากนี้ จะต้องพัฒนาและเปิดใช้ท่าเรือน้ำลึกอันดามัน ที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกครบครัน พร้อมการให้บริการในระดับ World Class สุดท้ายจะต้องประชาสัมพันธ์ให้มีบริษัทขนส่งโลจิสติกส์ และสายเดินเรือหลักของโลก มาเปิดให้บริการในท่าเรือฝั่งอันดามันที่จะสร้างใหม่ของไทยด้วย 