



ถอดเกร็ดมังกร

พิชณุ เปรียณุมหาสาร

คณบดี คณะบริหารธุรกิจ

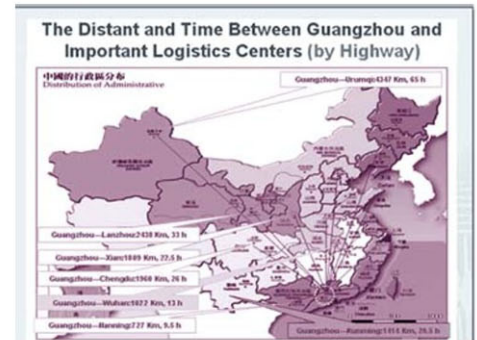
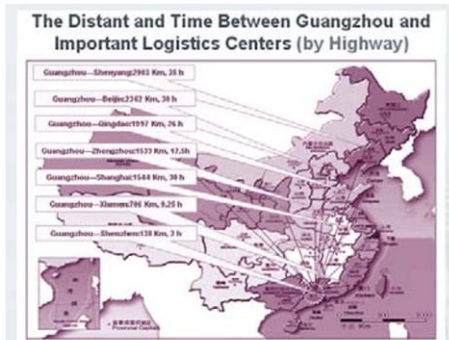
ผู้อำนวยการสถาบันธุรกิจไทย-จีนวิวัฒน์
มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

อีกหนึ่ง ระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่าง
มณฑลทางริมชายฝั่งตะวันออกของจีน มีการ
พัฒนาก้าวหน้ามาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการ
ใช้ระบบรางคู่ รถไฟความเร็วสูง ขณะนี้รถไฟ
ความเร็วอย่างต่ำ 205 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ได้
ถูกนำมาใช้ระหว่างมณฑลและระหว่างเมือง
สำคัญๆ ทั่วจีน รถไฟความเร็วสูง 350 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมง (เช่นเดียวกับอุย๋ัน-กวางโจว ระยะ
ทาง 1,069 กิโลเมตร ที่ใช้เวลาเพียง 3 ชั่วโมง
ที่เปิดดำเนินการแล้วตั้งแต่ 16 ธันวาคม 2009)
จากเป่ย์จิงถึงกวางโจว ผ่านชิงเต่า ผ่านช่างไห่
เซี่ยเหมิน คาดว่าจะเปิดดำเนินการภายในปี
2012

- ศูนย์โลจิสติกส์ภาคกลาง คือ อุย๋ันและ
เจิ้งโจว โดยอุย๋ันถือเป็นศูนย์โลจิสติกส์สำคัญทาง
น้ำที่อาศัยแม่น้ำนางเจียงเป็นเส้นทางคมนาคม
ในการขนส่ง ขณะที่เจิ้งโจวเป็นศูนย์กลางการ
ขนส่งทางรถไฟและทางบกที่เชื่อมต่อไปเป่ย์จิง
ระยะทางจากกวางโจว-เจิ้งโจวยาว 1,533 กิโล
เมตร ใช้เวลาประมาณ 18 ชั่วโมง สำหรับระยะ
ทางกวางโจว-อุย๋ันโดยทางรถไฟ 1,069 กิโล
เมตร โดยรถไฟความเร็วสูง (350 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมง) ใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง

- ศูนย์โลจิสติกส์ตะวันออกเฉียงเหนือ มี
ศูนย์กลางที่เมืองซีอาน (มณฑลส่านซี) หลันโจว
(มณฑลกานซู) และอูรูมูชี (เขตปกครองตนเอง
ซินเจียง) โดยมีศูนย์โลจิสติกส์ซีอานเป็นศูนย์

รู้จักโลจิสติกส์ไทย-จีน (จบ)

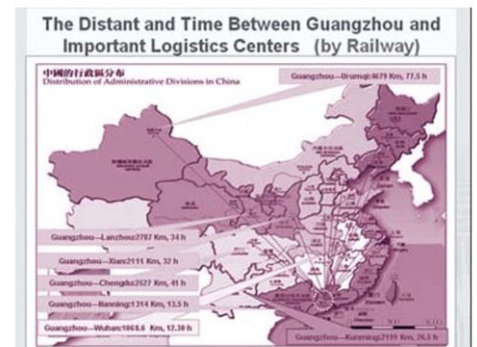


กลางหลักเชื่อมตะวันตกเฉียงเหนือของจีนเข้า
กับกวางโจว

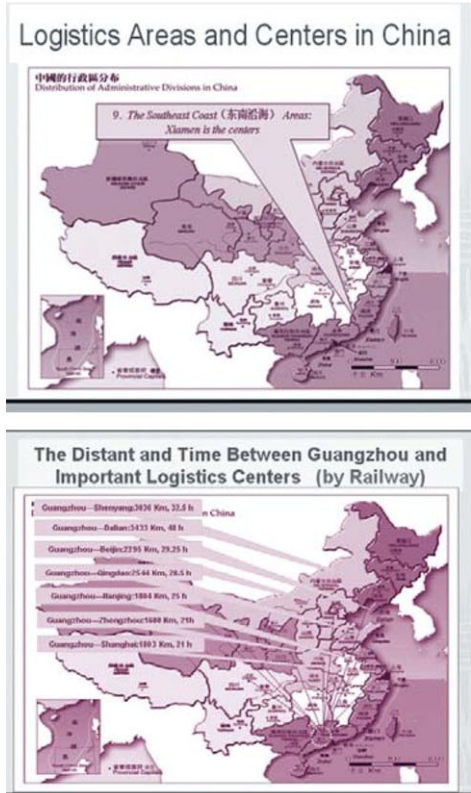
ระยะทางจากกวางโจว-ซีอาน ประมาณ
1,809 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 23 ชั่วโมง

ระยะทางจากกวางโจว-หลันโจว ประมาณ
2,450 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 33 ชั่วโมง

- ศูนย์โลจิสติกส์ตะวันตกเฉียงใต้ มีศูนย์
กลางที่เจิ้งตูมณฑลช้อชวน และมหานครฉงชิ่ง
และนครหนานหนิง (เขตปกครองตนเองกวางซี)
โดยฉงชิ่งถือเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ครบวงจร
ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ โดยทางบกเชื่อม
ด้วยทางด่วนรอบฉงชิ่ง 8 สาย ทางน้ำใช้แม่น้ำ



ฉางเจียงออกสู่ทะเลที่หนานหนิง มณฑลเจียงซู
และช่างไห่ ระยะทาง 2,660 กิโลเมตร ด้วย
เรือขนาด 10,000 เมตริกตัน สามารถใช้แม่น้ำ



นางเจียงได้ เพราะร่องน้ำมีความลึกเพียงพอ หลังจากการสร้างเขื่อนยักษ์ 3 โตรก (Three Georges) เสร็จสามารถยกระดับแม่น้ำฉางเจียงได้สูงชันมาก จนมีร่องน้ำลึกสามารถรองรับเรือเดินทะเลได้

เห็นได้ว่าศูนย์โลจิสติกส์ทั้ง 9 แห่งเป็นการแบ่งตามพื้นที่ตามความเหมาะสมของระดับการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละภูมิภาคของจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล เป็นพื้นที่ที่ถูกกำหนดให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจ มีการลงทุนจากต่างประเทศก่อนพื้นที่อื่นๆ ดังนั้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจในบริเวณนั้นจึงเกิดขึ้นก่อน และสามารถพัฒนาปรับเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในบริเวณนี้ ขยายตัว

และทันสมัยในลำดับแรกๆ เพียง 2 ทศวรรษ หลังการเปิดประเทศ การสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ใหม่บนทะเลและเมืองบริเวณตะวันออกชายฝั่งทะเล สามารถเชื่อมโยงเส้นทางระลอกแรกเพื่อเชื่อมเมืองพัฒนาชายฝั่งทะเล 14 เมืองติดต่อกันเหนือสุดใต้ ด้วยทางด่วน การสร้างท่าเรือตามเมืองท่าสำคัญ 14 เมืองจากเหนือคือต้าเหลียน เทียนจิน หยานไถ ซิงเต่า เหลียนหยุนกั๋ว หานหนิง ซ่างไห่ หนิงโป เวินโจว ฉูโจว กวางโจว จ้านเจียง และเป่ย์ไห่ ส่วนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ระลอกที่ 2 คือ บริเวณมณฑลส่วนใน หรือที่รู้จักว่า นโยบายพัฒนาเศรษฐกิจสู่ตะวันตก ในปี ค.ศ.1998 ที่มีฉงชิ่งเป็นศูนย์กลางพัฒนาเศรษฐกิจตะวันตก โดยในด้านระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ การสร้างเส้นทางด่วนและทางหลวงมาตรฐานสากล จีนสามารถนำเทคโนโลยีและรูปแบบการพัฒนาทางตะวันออกช่วง 2 ทศวรรษ มาใช้วางแผนการพัฒนาในส่วนภาคตะวันตก โดยสามารถยกระดับการพัฒนาทางภาคตะวันตกได้เสร็จในระดับเดียวกับทางตะวันออก ด้วยระยะเวลาเพียง 10 ปีเท่านั้น

ที่สำคัญที่สุดต่อประเทศไทย คือ การต่อยอดเส้นทางด่วนจากคุนหมิงเข้าสู่อาเซียน ซึ่งอดีตนายกรัฐมนตรี จุฬารัตน์ ได้กำหนดให้สร้างถนน R3E ซึ่งต่อมาคือ คุนหมิงกวงหลู (Kun-Man-Gong Lu)

และให้หยุนหนานเป็นประตูสู่อาเซียน ซึ่งต่อมาได้กลายเป็นเส้นทางหัวใจหลักสำหรับการติดต่อระหว่างอาเซียนกับจีนทางตะวันตก โดยมีไทยเป็นศูนย์กลางอาเซียนในการเชื่อมโยงกับคุนหมิง มณฑลหยุนหนาน