



ถอดเกิร์ตมังกร

พิชญ เหริยุมหาสาร
คณบดี คณะบริหารธุรกิจ
ผู้อำนวยการสถาบันธุรกิจไทย-จีนวิวัฒน์
มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

จุดแข็ง จุดอ่อน เอื้อ/ทอน สถานภาพการแข่งขัน การค้าไทยในตลาดจีน (จบ)

(ต่อจากฉบับอังคารที่แล้ว)

ระบบโลจิสติกส์ในประเทศจีนที่พัฒนาอย่างรวดเร็วในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาช่วยให้ผลไม่ไทยไปถึงมือผู้บริโภคจีนด้วยเวลาที่สั้นลงมาก เพราะใช้ขนส่งด้วยรถยนต์ทางด่วน เช่น จากกวางโจว-เป่ย์จิง ใช้เวลา 30 ชั่วโมง เทียบกับเดิมด้วยรถบรรทุกทางหลวงเดิมใช้เวลามากกว่า 70 ชั่วโมงและในยุคนั้นเป็นยุครถไฟเร็วที่ต้นทุนต่ำกว่ารถยนต์ แต่การขนส่งจากกวางโจวถึงเป่ย์จิง ก็ใช้เวลาใกล้เคียงกันคือ 29.25 ชั่วโมงเป็นต้น ดังนั้น ผลไม่ไทยถึงมือผู้บริโภคในเป่ย์จิงและภาคเหนือ หรือภาคอื่นๆ ที่ห่างไกลจากกวางโจว จึงมีความสด คุณภาพดีกว่าสมัยก่อนมาก ที่สำคัญคือราคาก็จะต้องสูงตามไปด้วย

เมื่อพูดถึงโลจิสติกส์แล้วผมก็ชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยเราได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้งมาก เพราะไทยเป็น Hub โลจิสติกส์เอเชียโดยแท้ กล่าวคือภายใต้ความร่วมมือเศรษฐกิจภูมิภาค 6 กรอบที่มีอยู่ในขณะนี้ ปรากฏว่าไทยเป็นประเทศเดียวที่อยู่ใ้ทุกกรอบความร่วมมือเศรษฐกิจภูมิภาค ดังต่อไปนี้



ไทยเป็นประเทศเดียวที่อยู่ทั้ง 6 กรอบ
ความร่วมมือเศรษฐกิจ

สามเหลี่ยมเศรษฐกิจ หรือ IMTGT (Indonesia Malaysia Thailand Great Triangle Economic Cooperation) ประกอบด้วย อินโดนีเซีย มาเลเซีย และประเทศไทย

สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ หรือ Upper Mekong Economic Cooperation ประกอบด้วย ภูฏาน ทาน (จีน) พม่า ลาว ไทย (8 จังหวัด ตอนบน)

ห้าเหลี่ยมเศรษฐกิจ หรือ ACMEC (Arawadi Chaopraya Mekong Economic Cooperation) ประกอบด้วย พม่า ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม

หกเหลี่ยมเศรษฐกิจ หรือ GMS (Great Mekong Subregion) ประกอบด้วย 6 ประเทศบนแม่น้ำโขงคือ จีนตอนใต้ พม่า ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม

เจ็ดเหลี่ยมเศรษฐกิจ หรือ BIMSTEC (Bangladesh India Myanmar Srilanka Thailand Nepal Putan Economic Cooperation) ได้แก่ประเทศเอเชียใต้ แถบอ่าวเบงกอล

แปดเหลี่ยมเศรษฐกิจ หรือ PBPWANEC (Pan Bei Pu Wan Economic Cooperation) ประกอบด้วย 8 ประเทศคือ จีน (กวางซี กวางตง ไท่หนาน) ฟิลิปปินส์ บรูไน อินโดนีเซีย สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย และเวียดนาม โดยไทยเข้าร่วมเป็นประเทศสุดท้ายเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2552 พร้อมกับกวางตงและไท่หนาน

การที่ไทยเป็นประเทศเดียวที่อยู่ทุกกรอบความร่วมมือเศรษฐกิจในภาคพื้นเอเชียอาคเนย์จึงกล่าวได้ว่าเป็นความได้เปรียบของประเทศไทยจากการเป็น Hub โลจิสติกส์ของเอเชียอาคเนย์และขยายถึง Logistics Hub ในเอเชีย ช่วยให้ต้นทุนการเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์ของภูมิภาคลดลงได้มาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์จะได้ประโยชน์จากต้นทุนโลจิสติกส์มีโอกาสดลดลงได้อีกมาก หากประเทศไทยสามารถปรับระบบพื้นฐานโครงสร้างโลจิสติกส์ ระบบรถไฟและรางคู่ ระบบรถยนต์และถนน ระบบเครื่องบินและสนามบิน ให้ทันสมัยมีเทคโนโลยีก้าวหน้าระดับสากล ก็จะทำให้ไทยเป็นหนึ่งในด้านโลจิสติกส์ได้โดยง่าย เพราะประเทศไทยได้ชื่อว่า มีความได้เปรียบสูงในด้านการจัดการและการให้บริการ (Service Minded) ระดับต้นๆ ของเอเชีย

จุดแข็งอีกอย่างของธุรกิจไทยโดยเฉพาะใน 8 จังหวัดภาคเหนือตอนบน คือ มีความได้เปรียบในด้านการเชื่อมโยงกับจีนได้ด้วยช่องทางใหม่ทางบกที่เพิ่มมากขึ้นโดยลำดับ กล่าวคือ

ในอดีตและโดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจีนใช้นโยบายเปิดประเทศ มณฑลกว่างตงได้กลายเป็นประตูการค้าเข้าออกของจีนคู่กับฮ่องกงในการสู่ตลาดโลกและสินค้าไทยที่ส่งเข้าจีนในระยะแรกๆ มากกว่าร้อยละ 90 ส่งผ่านฮ่องกงและมณฑลกว่างตง

แต่ในปัจจุบันการค้าขนส่งสินค้าผ่านกว่างตงกำลังลดสัดส่วนลง ไนติติมีสินค้าที่ต้องขนส่งโดยเร็วและมีน้ำหนักเบา เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ผลไม้สดอาศัยการขนส่งทางเครื่องบิน เช่น ช่างไก่ หมูโป๊ เพิ่มมากขึ้น ขณะที่สัดส่วนการขนส่งทางเรือผ่านกว่างตงเริ่มลดลง ทั้งนี้ เพราะเมื่อ 5 ปีที่ผ่านมา และตั้งแต่ปี พ.ศ.2550 ที่ไทยสามารถเชื่อมกับจีนได้โดยเส้นทางคูนม้งกู่และเส้นทางหนานม้งกู่ทำให้การขนส่งสินค้าไทย-จีน โดยช่องทางทั้งสองนี้ได้เพิ่มมากขึ้นจากเดิมมากอีก ส่วนหนึ่งอาศัยเส้นทางแม่น้ำโขง ซึ่งปัจจุบันลดบทบาทลงเพราะระดับน้ำที่ต่ำเอ่ออานวย ดังนั้น การหันมาใช้เส้นทาง R3E หรือคูนม้งกู่และหนานม้งกู่จึงมีเพิ่มขึ้นมาก



ความเป็นมาของเส้นทางหนานม้งกู่คือในปี พ.ศ.2551 ไทยได้ให้ความช่วยเหลือลาวในการสร้างสะพานที่ 3 ข้ามโขงจากนครพนมไปท่าแขก แขวงคำม่วน กำหนดเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2554 สามารถ



เชื่อมต่อไปเวียดนามด้วยถนนสาย R12 คาดว่าถนนช่วงในลาวจะมีการพัฒนาให้ได้มาตรฐานมากขึ้นตามลำดับ และเมื่อเส้น A1 ในเวียดนามที่จะต่อจากเส้น R12 ไปวังซังและฮานอยถึงด่านฝั่งเสียงจนถึงหนานหนิงในกว่างซีเชื่อมหนานหนิง-กรุงเทพฯ ระยะเพียง 1,700 กิโลเมตรเทียบกับเส้นทางที่ผ่านมุกดาหาร-สว่นนะเขตโดยเส้น R9 ไปยัง A1 ของเวียดนามถึงหนานหนิงจากกรุงเทพฯ มีระยะทางกว่า 1,900 กิโลเมตร และขณะนี้สภาพทางได้ขรุขระมาก เส้นทางผ่านนครพนมจึงนับว่ามีบทบาทเพิ่มขึ้นมากและเส้นทางดังกล่าวคือ Northeast-Southwest Corridor หรือเรียกชื่อจีนว่า หนานม้งกู่เป็นช่องทางคู่ขนานกับคูนม้งกู่ที่เชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์ไทย-จีนทางบกที่สำคัญมาก

โดยคูนม้งกู่เชื่อมไทยและอาเซียนกับจีนทางตะวันตกและส่วนกลางเยื้องไปทางตะวันตกของจีนและหนานม้งกู่เชื่อมไทยและอาเซียนกับจีนทางตะวันออกรวมกว่างตง ผู้เจี้ยน และส่วนกลางเยื้องไปทางตะวันออกของจีน ดังนั้น ความสำเร็จเริ่มต้นที่ตั้งโลจิสติกส์ของไทย จึงเป็นจุดแข็งช่วยให้ไทยอยู่ในฐานะแข่งขันการค้าขายกับจีนและในอนาคตกับประเทศภาคพื้นทางด้านตะวันตกของไทย ตั้งแต่อินเดีย ตะวันออกกลาง แอฟริกาและยุโรป เชื่อมไปยังประเทศจีน โดยมีไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในการเชื่อมโยงไทย-จีน

ผลจากการที่มีเส้นทางถนนเชื่อมโยงไทย-จีน ทั้ง N-S Corridor หรือคูนม้งกู่ ผ่านลาว และ NE-SW Corridor หรือหนานม้งกู่ ได้เปลี่ยนโฉมการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ไทย-จีน จากเดิมที่อาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ตั้งแต่ใช้เส้นทางผ่านกว่างโจวมักกว่าร้อยละ 90 ของการค้าไทย-จีน รวมทั้งปัจจุบันทางน้ำได้ขยายจุดเชื่อมโยงไปยังเมืองพัฒนาชายฝั่งทะเลอื่นๆ เช่น แหลมฉบัง-ช่างไห่ เขียวเหมิน หนึ่งไป ซิงเต่า ต้าเหลียนและเทียนจิน เป็นต้น

ส่วนการเชื่อมโยงภาคตะวันตกจีนกับไทยในอดีตใช้แม่น้ำโขง แต่การขนส่งทางแม่น้ำโขงมีข้อจำกัดมาก เช่น น้ำแห้ง ขนาดเรือที่ใช้มีขนาดเล็กมาก บรรทุกน้ำหนักไม่เกินลำละ 250 ตัน

ดังนั้น หลังจากมีเส้นทางคูนม้งกู่และหนานม้งกู่แล้ว จะช่วยขยายการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวไทย-จีน ด้วยเส้นทางทั้งสองเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมที่อาศัยเส้นทางน้ำเป็นสำคัญ



การค้าไทย-จีนผ่านกว่างโจว-ฮ่องกง เป็นหลัก