

## จับต่อนิวัติ ศูนย์กลางในการเปิดประเทศสู่อาเซียน

จากการที่ได้มีโอกาสได้สัมภาษณ์พูดคุยกับกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง ในงานสัมมนาแห่งหนึ่ง ท่านได้กล่าวว่า ในภารกิจของท่าน มีอาณาเขตครอบคลุมมณฑลยูนนาน กุ้ยโจว และหูหนาน ในข้อซักถามประเด็นเรื่องของมณฑลยูนนานกับการค้าขายระหว่างจีนกับประเทศไทย เนื่องจากยูนนานมีส่วนที่เกี่ยวเนื่องกับการค้าชายแดน และคนไทยที่ต้องการทำการค้ากับประเทศจีน โดยเฉพาะนักธุรกิจไทยที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ทางภาคเหนือ เนื่องจากว่ายูนนานสามารถเดินทางขึ้นไปได้โดยง่ายจากเชียงรายได้ทั้งถนนและแม่น้ำ ก็สามารถไปถึงคุนหมิง มณฑลยูนนานได้ ฉะนั้นความสำคัญของยูนนานที่เชื่อมโยงกับทางภาคเหนือของไทยมีมาแต่ช้านาน จวบจนปัจจุบัน ท่านนิวัติได้กล่าวว่า “ท่านประธานาธิบดีสีจิ้นผิงได้ให้นโยบายว่า มณฑลยูนนาน จะเป็นเหมือนกับจุดศูนย์กลางในการเปิดประเทศจีนฝั่งตะวันตก มาสู่ประเทศในเอเชียใต้และพื้นที่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเอเชียใต้ในที่นี้หมายถึง อินเดีย บังคลาเทศ เมียนมา ส่วนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประกอบไปด้วยไทยและประเทศลุ่มแม่น้ำโขง” สิ่งที่สำคัญคือ ประเทศจีนจะต้องมีการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้นำ จะเห็นได้ว่าที่ผ่านมามณฑลยูนนาน มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงถึง ๙.๕ นับว่าเป็น ๑ ใน ๓ ของมณฑลที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงที่สุด

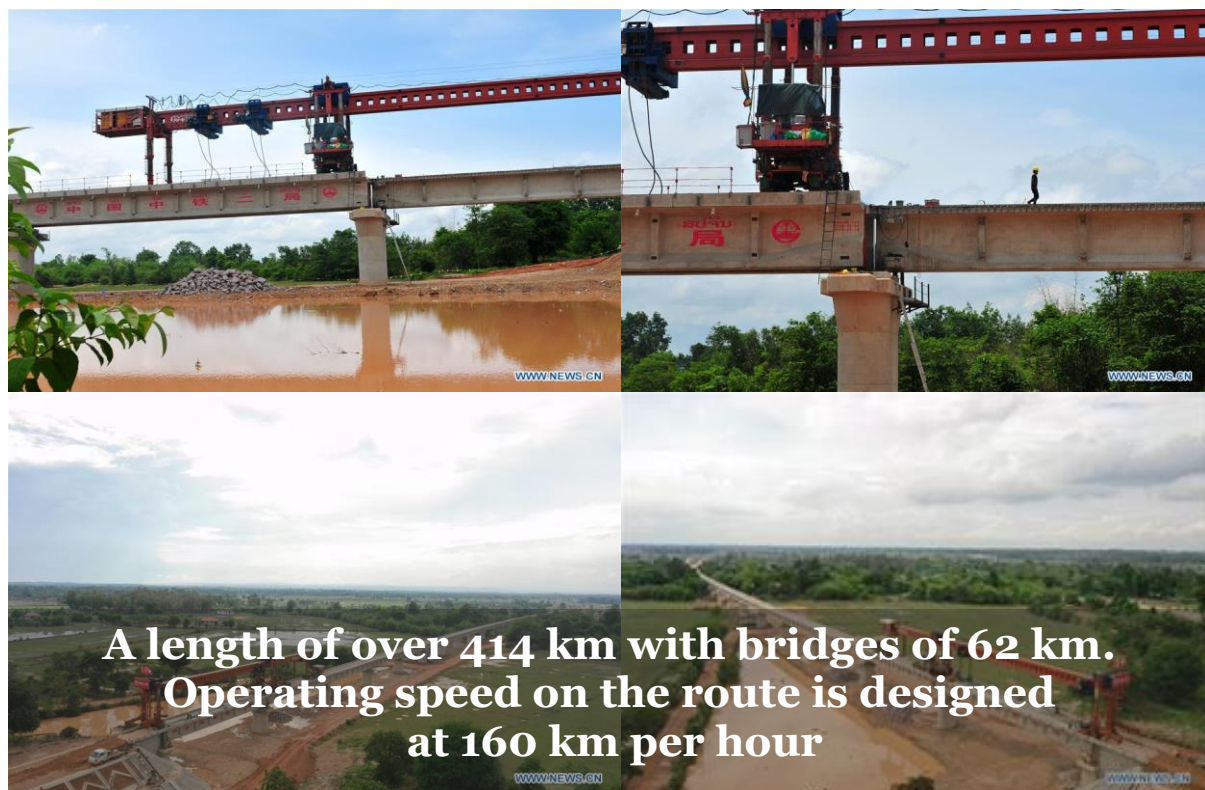


ในส่วนองวิธีการปฏิบัติของยูนนาน การที่จะ “เปิดประตูสู่เอเชียใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” จะมีเรื่องราวของการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ นอกจากเส้นทาง R3A หรือ R3B ที่หลายนักเดินทางหลายท่านคงได้มีโอกาสขึ้นรถผ่านจากเชียงของขึ้นห้วยทรายเข้าไปถึง สิบสองปันนา ทางมณฑลยูนนานเองก็มีการทำเส้นทางประมาณ ๕ เส้นทางโดยเส้นทางแรก

คุนหมิง-ยู่อี้-บ่อหาน-ไทย ซึ่งเส้นทางนี้ก็คือเส้นทาง R3A สามารถที่จะเดินทางโดยรถได้ตลอดเส้นทาง เพียงแต่ประเด็นสำคัญอยู่ที่ Software ที่ให้บริการขนถ่ายว่า จะมีการปรับปรุงอย่างไรที่จะสามารถอำนวยความสะดวกได้เร็วขึ้น เพื่อจะได้ใช้ประโยชน์จาก Hardware ที่ให้บริการอยู่แล้ว ประเด็นต่างๆ เหล่านี้ได้เคยถูกยกขึ้นมากล่าวในกรอบ GMS หลายครั้ง แต่ว่า Software จะมีเรื่องของอริปไตยในการตัดสินใจของแต่ละประเทศเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ฉะนั้นจึงเหมือนกับว่าค่อยเป็นค่อยไป แต่เป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น

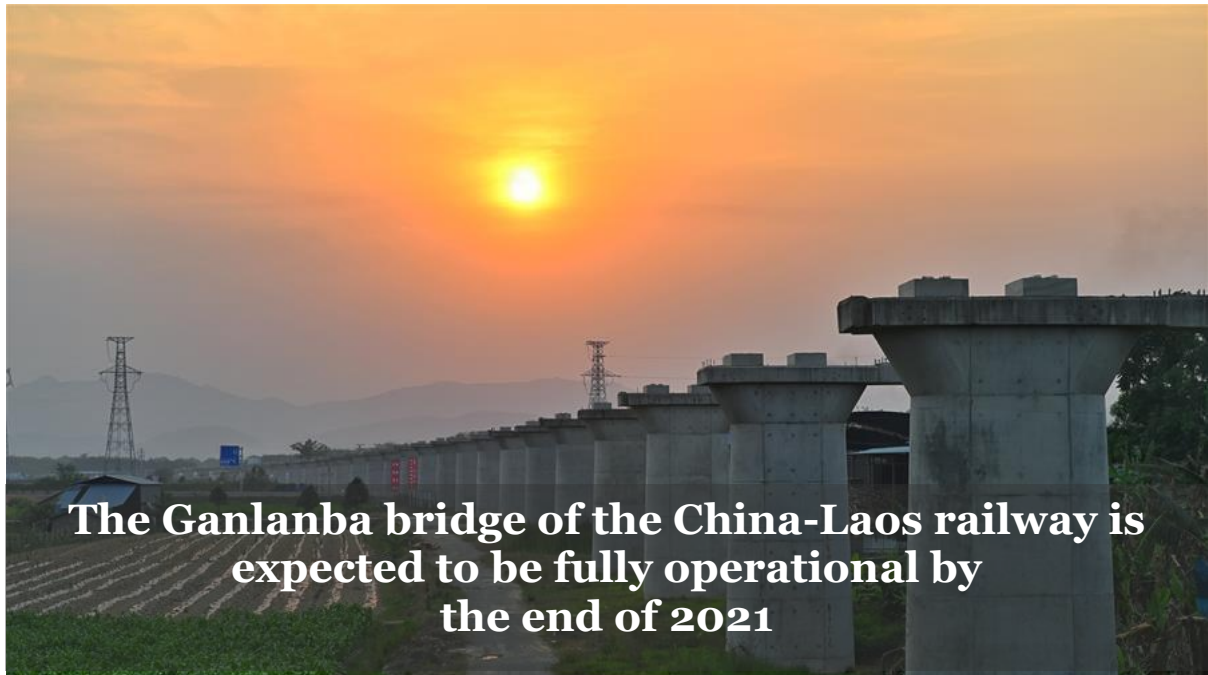


## Main structure of longest bridge along China-Laos Railway completed



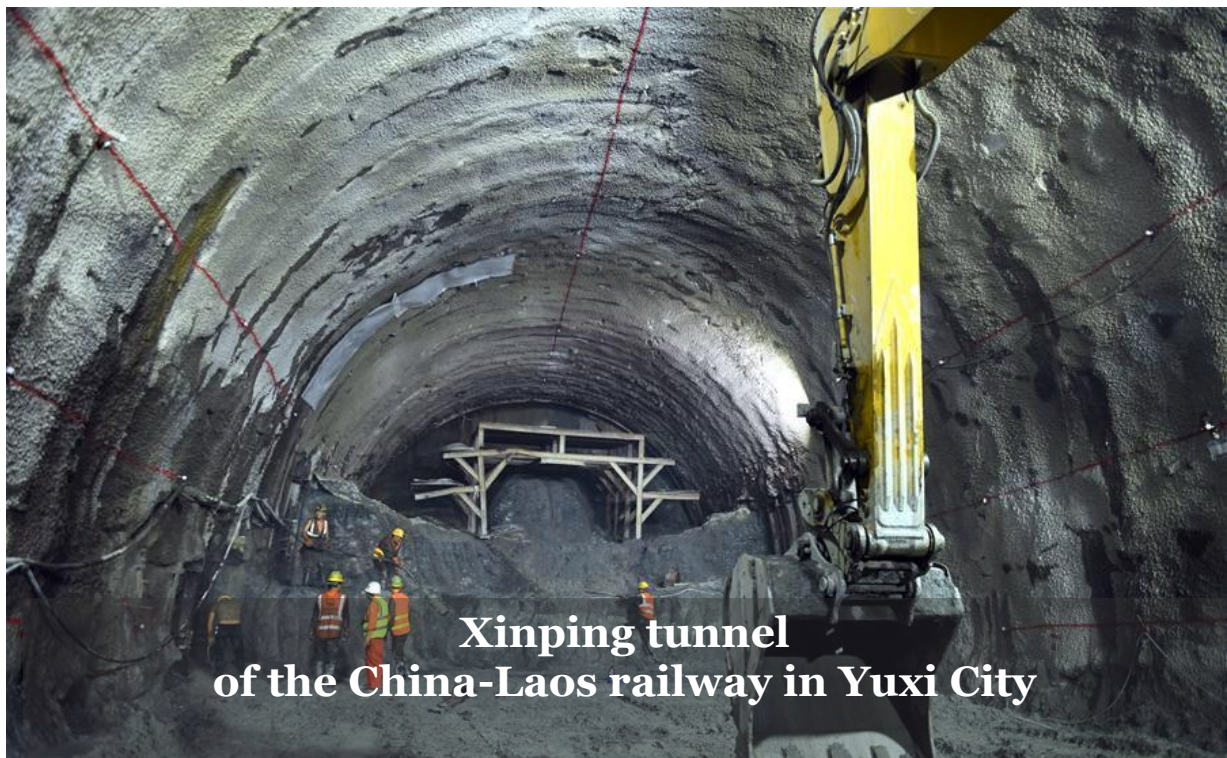
**A length of over 414 km with bridges of 62 km.  
Operating speed on the route is designed  
at 160 km per hour**

ทางรถไฟจีน-ลาวมีความยาวกว่า 414 กม. มีสะพานยาว 62 กม. เชื่อมประตูชายแดนโมหัน-บ่อเต็น ทางตอนเหนือของลาวและเมืองหลวงเวียงจันทน์ ความเร็วในการทำงานบนเส้นทางได้รับการออกแบบที่ 160 กม. ต่อชั่วโมง



**The Ganlanba bridge of the China-Laos railway is expected to be fully operational by the end of 2021**

ด่าน สะพาน Ganlanba อุโมงค์ Xinping และ สะพานข้ามแม่น้ำ Monei ของทางรถไฟจีน-ลาวอยู่ระหว่างการก่อสร้างในเมือง Jinghong มณฑลยูนนาน ทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2019 การเชื่อมโยงเมือง Yuxi ในยูนนานและเวียงจันทน์เมืองหลวงของลาว คาดว่าทางรถไฟจีน-ลาวจะเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบโดยปลายปี 2564



**Xinping tunnel of the China-Laos railway in Yuxi City**



**The Monei River bridge of the China-Laos railway is under construction in Pu'er City**

เส้นทางที่สอง เป็นเส้นทางจากคุนหมิงเชื่อมเข้าฮานอย เป็นเส้นทาง คุนหมิง – หยู่ซี – ด้านเหนือไซ่ง่อน เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีสินค้าทำการขนส่งไปเป็นจำนวนมาก จากฮานอยขึ้นไปสามารถเดินทางเข้าไปสู่เส้นทางยูนนานได้



ทางเข้าสู่ Xiaoxingzhai Tunnel ระหว่าง Yuxi และ Tonghai



ทางยกระดับระหว่างอุโมงค์สองส่วนระหว่าง Tonghai และ Jianshui

ที่มา: <https://th.hmong.wiki/wiki/Kunming>



สะพาน Beilun II ที่ชายแดนจีนและเวียดนาม กวางสีมีบทบาทสำคัญมากขึ้นภายใต้โครงการ Belt and Road Initiative นอกจากนี้ยังมีขบวนรถไฟที่แล่นผ่านทางรถไฟท่าเรือ Fangchenggang เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ทางตอนใต้ของจีน เชื่อมโยงสินค้าจากจีนมายังเวียดนาม





## Qinzhou port in south China's Guangxi Zhuang Autonomous Region

เส้นทางที่สาม เป็นเส้นทางที่มาจากทางฝั่งตะวันตก จะเป็นเส้นทาง **คุนหมิง-หยู่ซี-ต้าหลี่** จุดนี้มีความสำคัญ เพราะว่าหยู่ซีเป็นชายแดนที่มีศักยภาพเป็นอย่างมาก ระหว่างยูนนานกับเมียนมาเนื่องจากจุดนี้เป็นจุดที่มีการค้าขายมากที่สุด มีสินค้าผ่านแดนมากที่สุดระหว่างมณฑลยูนนานทั้งหมด

เส้นทางที่สี่ เป็นเส้นทางที่มาจาก **คุนหมิง-เมืองเต๋ง-หยู่ซี-เหลียงซาน** เพื่อที่จะเข้ามาทางเมืองเต๋ง แต่จุดนี้ยังมีทางเชื่อมที่ขาดหายไประหว่างทางอีกเป็นอย่างมาก และยังไม่มีความพยายามที่คิดจะดำเนินการประสานงานสร้างต่อเนื่องอีกด้วย จึงยังจำเป็นต้องรอหากมีความจำเป็นต้องใช้เส้นทางนี้



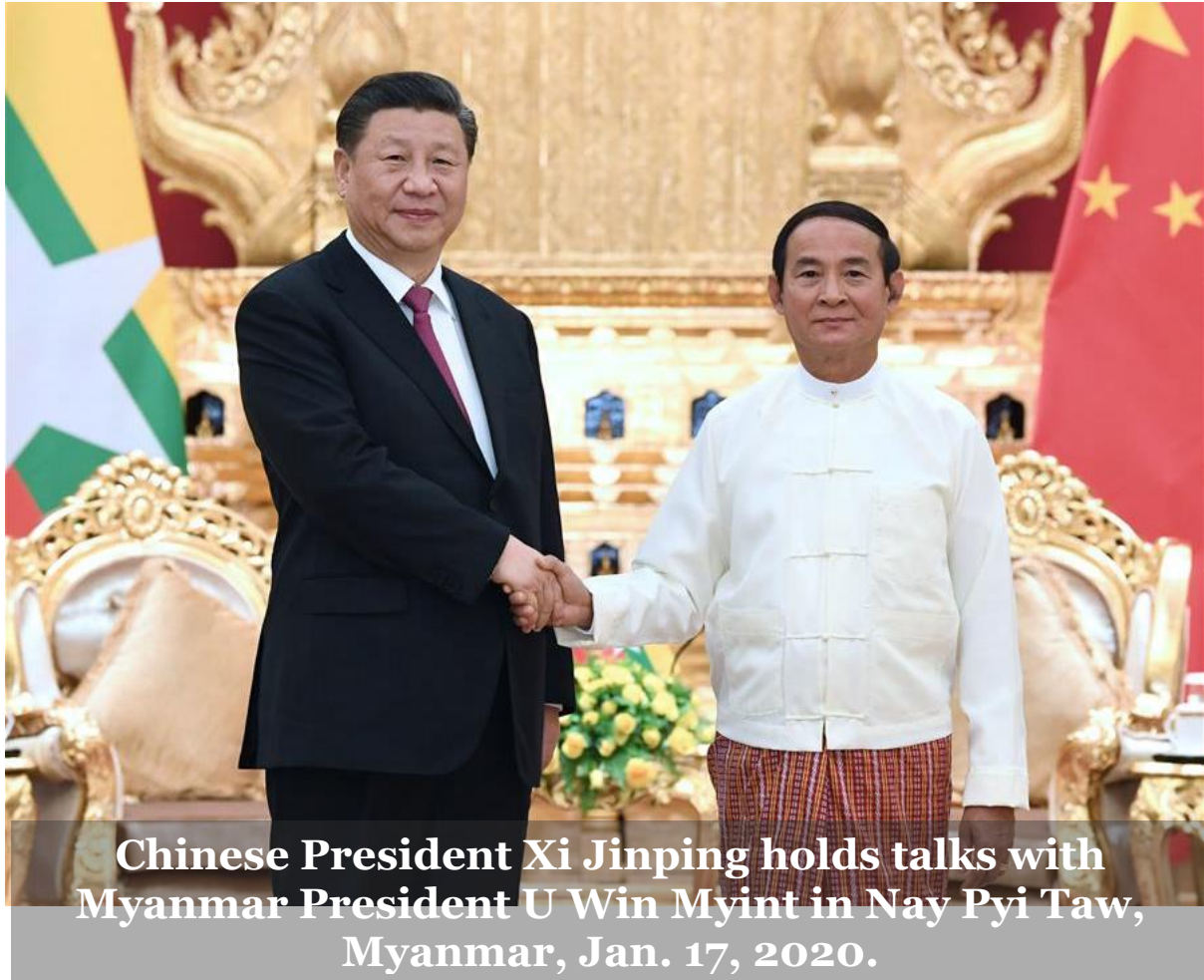
ส่วนทางรถไฟใน มณฑล Jianshui ทางตอนเหนือของ Lihaozhai



**คุนหมิง – หยู่ซี**  
Yuxi South (Yuxinan) ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดทางใต้ของทางรถไฟ  
Kunming - Yuxi เป็นสถานีขนส่งสินค้าที่ให้บริการพื้นที่  
อุตสาหกรรมที่สำคัญ

ที่มา: <https://th.hmong.wiki/wiki/Kunming>

ส่วนเส้นทางที่ห้า ขึ้นไปทางทิศเหนือ จาก **คุนหมิง-ต้าหลี่-หัวเจียว** แล้วไปเชื่อมออกทางเมียนมาร์เข้าอินเดีย เส้นทางนี้สามารถใช้เดินทางขึ้นไปถึงทิเบตได้ด้วย ซึ่งเส้นทางนี้จะเหมือนกับห้า แยกที่ทางมณฑลยูนนานมีความผันหรือความหวังว่าจะทำให้ประสบความสำเร็จ



โดยแนวคิดของท่านสี จิ้นผิง ประเทศจีนต้องการที่จะเป็น “หนึ่งศูนย์กลาง หนึ่งรัศมี สองระเบียง สามแนว และ หกภูมิภาค” กล่าวคือ หนึ่งศูนย์กลาง หนึ่งรัศมี ดังที่ประธานาธิบดีสี จิ้นผิงกล่าว ส่วนเรื่อง สองระเบียงก็คือ ระเบียงแรกหมายถึง เมียนมาอินเดีย และบังคลาเทศ ที่อยู่ทางด้านเอเชียใต้ ซึ่งก็เป็นฝั่งตะวันตกของยูงนาน แต่ทางเอเชียตะวันตกเฉียงใต้ก็คือ Corridor ลงมาที่เป็น สอง Corridor ที่จะเกิดขึ้น ส่วน สามแนวทาง ก็คือ หนึ่ง ชายแดนชายแดนที่สำคัญก็มีประมาณ ๔,๐๖๐ กิโลเมตร ซึ่งก็เชื่อมทั้งเมียนมาเชื่อมทั้งลาว เชื่อมทั้งเวียดนามด้วย โดยเชื่อมชายแดนหนึ่ง สองเชื่อมแม่น้ำล้านช้าง (โขง) และแม่น้ำอีกเส้นหนึ่งคือแม่น้ำจินซา อยู่ซึ่งอยู่ในประเทศจีนเอง หกพื้นที่คือ ทางตะวันตก ตะวันตกเฉียงเหนือ ตะวันออก ตะวันออกเฉียงเหนือ และตะวันออกเฉียงใต้ รวมเป็นแนวคิดของยูงนาน



นอกจากเรื่องการเดินรถโดยทางบกแล้ว ท่านนิวัติอธิบายว่า “หากกล่าวถึงจีน ก็ต้องรวมไปถึงเรื่องรถไฟด้วยเช่นกัน เพราะจีนผลักดันเรื่องรถไฟโดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูง จากคุนหมิงไปต้าลี่ ระยะทางประมาณ ๓๐๐ กว่ากิโลเมตรใช้เวลาเดินทางเพียงแค่สองชั่วโมง โดยต้าลี่จะเป็นจุดสำคัญเชื่อมโยงไปถึงเมียนมาร์และเชื่อมโยงไปถึงเอเชียใต้ ซึ่งต้าลี่จะเป็นจุดศูนย์กลางเหมือนกับยูวี ที่เชื่อมโยงมาไทยแล้วสามารถเดินทางไปเวียดนามได้” จุดนี้สามารถทำให้เท่ากับว่ามีรถไฟเริ่มเปิดขึ้นแล้ว และมีมากขึ้นด้วยโดยตอนนี้มีถึง ๕ เส้นทาง ทางบกที่กล่าวไปแล้วจะเป็นเส้นทางรถไฟด้วยเช่นเดียวกัน และปัจจุบันนี้ได้มีการสร้างทางรถไฟระหว่างจีนกับลาวแล้ว หากเส้นทางนี้สำเร็จเรียบร้อยดี จะล่อเส้นทาง เช่นเดียวกับ สิงคโปร์ – คุนหมิง แต่เส้นทางนี้จะเส้นทางคุนหมิงลงเข้ามา และก็จะเข้ามาถึงชายแดนหนองคาย จะใช้เวลาเดินทางประมาณ ๔ ชั่วโมง ซึ่งมันสั้นมาก วึ่งด้วยความเร็ว ๒๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และจะเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการเดินทางไปมาหาสู่ในด้านของการขนส่งสินค้า

นอกจากนั้น ในส่วนที่เริ่มมีการเดินรถแล้ว เส้นทางจากคุนหมิงไปเหอโจวก็เชื่อมเวียดนาม ตอนนี้สามารถเดินรถได้เรียบร้อยแล้ว ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๔ ชั่วโมงเช่นเดียวกัน ในส่วนทางน้ำ ท่าเรือเชียงแสนของเชียงราย เชื่อมโยงกับท่าเรือของยูนนานอยู่ ปัจจุบันนี้ได้มีการพยายามยกระดับเรื่องสภาพของการขนถ่ายสินค้าบริเวณของท่าเรือกวนเหล่ย ซึ่งมีความสำคัญตรงที่ว่า เป็นจุดที่สามารถจะนำสินค้าพวกเนื้อสัตว์ผ่านเพียงแค่จุดเดียว คือท่าเรือจิ่งหง ท่าเรืออื่นไม่สามารถทำได้ แต่ท่าเรือนี้มีการการันตีอยู่ ดังนั้นตอนนี้จึงมีความคืบหน้าอยู่ว่าทางประเทศจีนได้ยอมรับให้สินค้าประเภทปิกไก่อจากประเทศไทย สามารถที่จะส่งเข้าไปในมณฑลยูนนานได้ มีการรับรองมาตรฐานแล้ว และได้มีการ Upgrade ท่าเรือ โดยอนาคตคาดว่าท่าเรือนี้จะสามารถรองรับได้ ๑๕๐,๐๐๐ ตันของสินค้าได้ อันเป็นศักยภาพของธุรกิจไทย แต่หากว่าการเดินเรือ จะเป็นไปตามความสูงความต่ำของแม่น้ำด้วย และจีนมี Agenda อื่นด้วย เช่นเดียวกัน เชื่อว่าอาจจะมีการขยายร่องน้ำลึกเพิ่ม ดังนั้น อาจจะมีการกระทบเรื่องชายแดนด้วย ซึ่งทางประเทศไทยก็

มิได้ฉันทนใจ และพยายามค่อยๆ สะท้อนการพยายามในการขยายร่อนน้ำของประเทศจีน ด้วยประการนี้จึงเป็นภาพรวมของ Connectivity ที่พอจะทำให้ผู้สนใจเห็นศักยภาพว่าตอนนี้ ยูนนานให้ความสำคัญในการลงมาทางเอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอย่างมาก



#### DPU RDI: Policy Brief

จินตนาใต้ ศูนย์กลางในการเปิดประเทศสู่อาเซียน

ผู้ให้สัมภาษณ์ กงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง ท่านธีรวิทย์ มานิตตกุล

Author: Dr. Phoommiphat Pongpruttikul

Proof Read by: Dr. Phoommiphat Pongpruttikul and Warawut Ruankham

Pictures Credit: Xinhua Silk road, NEWS.CN

21.6.2021